

Гангут

Ю.И.Головнин

Фрегат «Аврора»

А.В.Карпенко

**Аванпроект малого
легкого крейсера**

А.Б.Морин

**Крейсеры
управления
силами флота
«Жданов»
и «Адмирал
Сенявин»**

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА
И СУДОСТРОЕНИЯ



НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА И СУДОСТРОЕНИЯ

Гангут

Выпуск 22

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. Головнин
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

СОДЕРЖАНИЕ

300 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

3 С.Д.ПРЯМИЦКИЙ
Инженерно-строительные
органы российского флота
(1696—1917 годы)

В ДЫМУ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

15 Ю.И.ГОЛОВНИН
Фрегат «Аврора»

24 А.В.СКВОРЦОВ
Канонерская лодка Сибир-
ской флотилии «Гиляк»

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

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

56 А.В.КАРПЕНКО
Аванпроект малого легкого
крейсера

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

67 А.Б.МОРИН
Крейсеры управления си-
лами флота «Жданов» и
«Адмирал Сенявин»

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...

82 В.В.ЩЕДРОЛОСЕВ
Конвойные операции эскад-
ренных миноносцев Север-
ного флота в Великой Оте-
чественной войне

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...

93 И.Р.РАССОЛ
Трагедия у заводской
стенки

ВРЕМЯ И ЛЮДИ

102 Б.Н.БОЛГУРЦЕВ
Адмирал Н.И.Скрыдлов

КОРАБЛИ МИРА

107 М.А.БОГДАНОВ,
В.Б.КУЗНЕЦОВ
Авианосец «Eagle»

КАЮТ-КОМПАНИЯ

110 «Для сохранения
традиций...»

114 В.Б.МОРОЗОВА
Художник-маринист
А.В.Ганзен



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 из собраний Н.Н.Афонина, М.А.Богданова, Д.М.Васильева, Е.Н.Иванова, Л.А.Кузнецова, Б.В.Лемачко, Н.Г.Масловатого, А.Н.Одайника, И.Л.Чумака, авторов статей

Г 19 **Гангут** — вып.22: Сб.ст.—СПб.: Издательство «Гангут», 2000 — 120 с., ил.

ISBN 5-85875-053-2

В сборнике начинается публикация по истории инженерно-строительных органов российского флота. Периоду Крымской (Восточной) войны посвящена статья о фрегате «Аврора» — одном из главных героев обороны Петропавловска-Камчатского. Продолжен рассказ о канонерской лодке Сибирской флотилии «Гиляк».

Отдельные статьи рассказывают о переоборудовании крейсеров «Жданов» и «Адмирал Сенявин» в корабли управления силами флота, подробностях аварии первой боевой подводной лодки российского флота «Дельфин» у стенки Балтийского завода, судьбе одного из выдающихся деятелей отечественного флота адмирала Н.И.Скрыдлова.

Публикуется завершающая статья хроники конвойных операций эсминцев Северного флота в годы Великой Отечественной войны.

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

Для широкого круга читателей, интересующихся историей флота и судостроения.

Г **1305010000-156**
85875(01)-2000 без объявл.

ББК 68.66

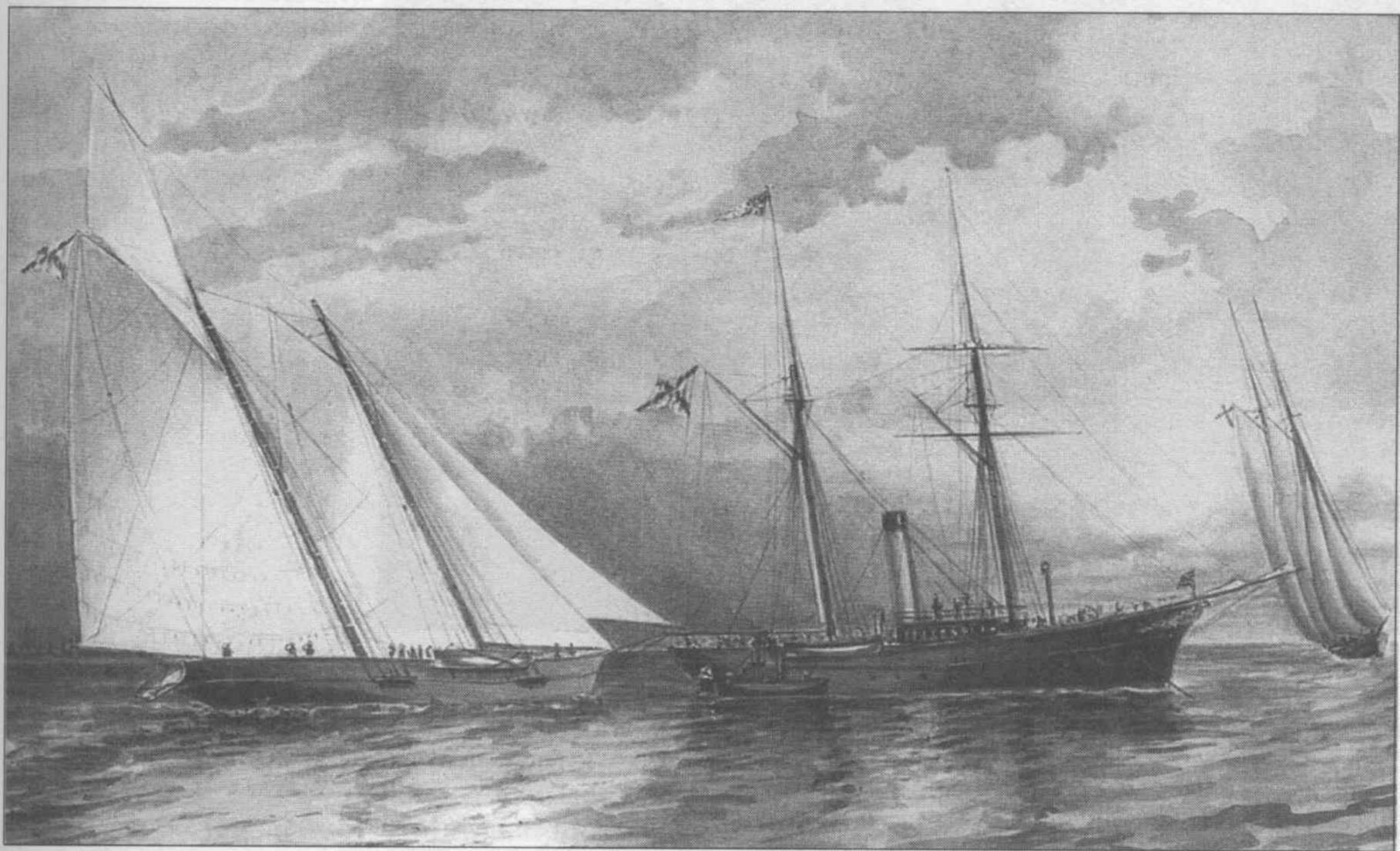
Присланные статьи не рецензируются и не возвращаются. Редакция сборника приносит извинения своим читателям за то, что не имеет возможности отвечать на все письма.

Обложка: на 1-й стор. — «Фрегат под всеми парусами» (рис. А.Ю.Заикина); на 2-й стор. — канонерская лодка «Гиляк»; на 3-й стор. — подводная лодка «Дельфин» в Финском заливе, 1903 год

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

ISBN 5-85875-053-2

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ



Яхты «Забава», «Славянка», «Королева Виктория» на кронштадтском рейде.
Фрагмент акварели Н.С.Путятина, 1892 год
(из альбома «Русские императорские яхты. Конец XVII—начало XX века». СПб.: ЭГО, 1997)

Из истории ИМПЕРАТОРСКИХ ЯХТ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

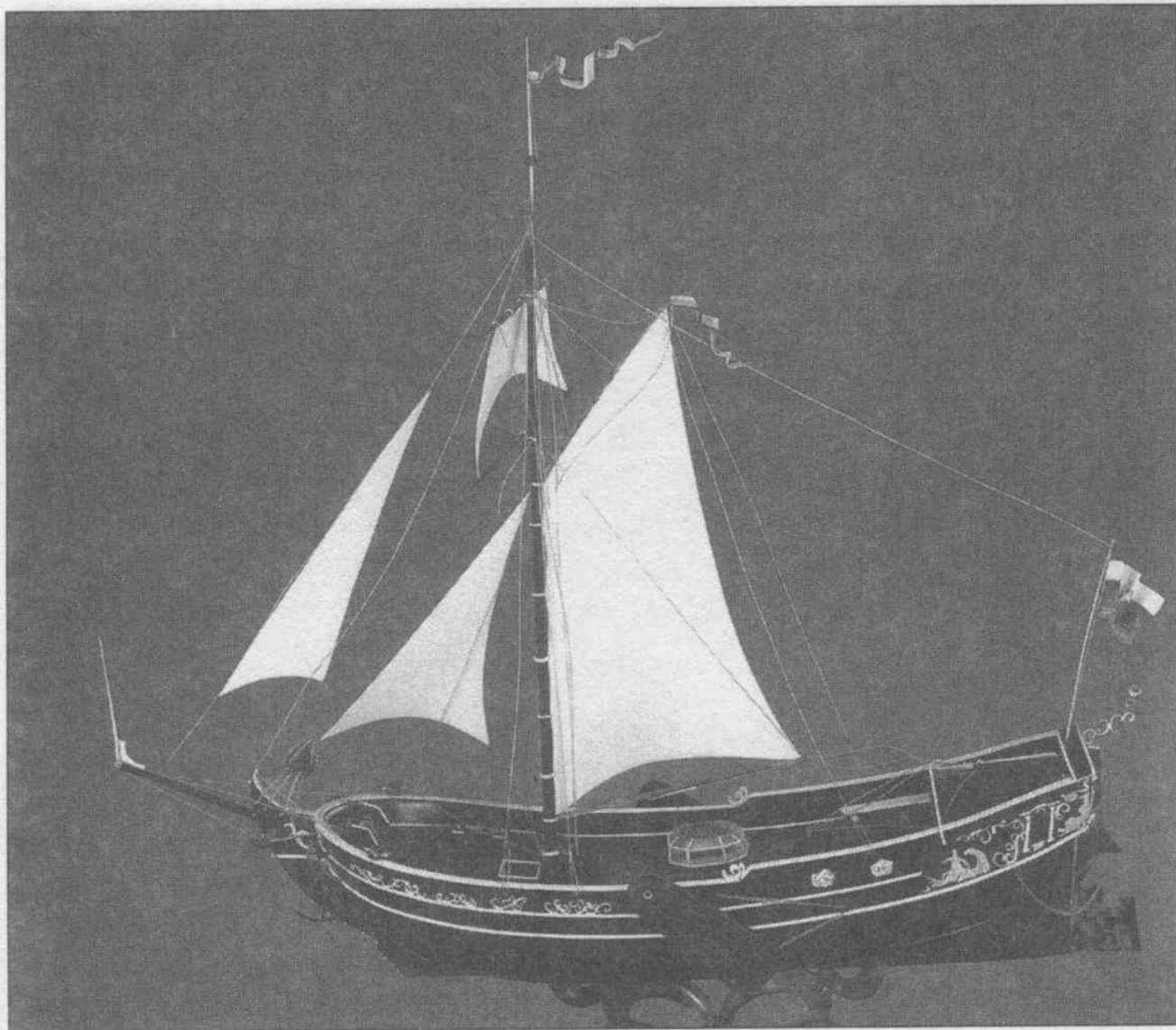
А.Л. ЛАРИОНОВ

Термин «яхта», определяющий тип судна, произошел от голландского слова «*jagen*» (бегать, торопиться, гнаться) и стал международным. Первые небольшие одномачтовые быстроходные суда различной конструкции, названные голландцами «яхтами» начали ими применяться на рубеже XVI—XVII веков для морских прогулок, а также в военных целях — для разведки и посыльной службы. С середины XVII века стали строиться так называемые «парадные яхты». Они украшались богатым резным декором, а их парусное

вооружение получило гафели, что обеспечило более удобное управление парусами и более легкую их уборку. Подобную яхту в 1660 году город Амстердам подарил английскому королю Карлу II. Впоследствии по его воле была построена целая флотилия подобных судов, на которых устраивались парусные гонки. Это положило начало парусному спорту.

В конце XVII века яхты стали выполнять роль придворных судов. С тех пор и до настоящего времени в состав военно-морских флотов многих государств в качестве представительских и правительственных судов входят яхты.

Более 220 лет, вплоть до 1917 года, в составе Российского военно-морского флота имелись яхты, предназначенные для плаваний членов императорской фамилии. Долгое время они назывались царскими или придворными, а позже — «императорскими паровыми яхтами». Так было до тех пор, пока яхты по корабельной классификации, утвержденной в 1892 году, не стали называться «императорскими».



Модель буера, приобретенного Петром I в Саардаме. Изготовлена судомоделистом М.Черниковым в 1956 году, хранится в ЦВММ (из альбома «Русские императорские яхты...»)

В 40-х годах XVII века в Россию из Англии был доставлен небольшой корабельный бот «Святой Николай». Долгие годы он хранился среди вещей большого боярина Никиты Ивановича Романова, двоюродного брата царя Михаила Федоровича, деда Петра I, пока в мае 1668 года юный царь Петр Алексеевич не заинтересовался им. В историю он вошел как «ботик Петра Великого», им же названный «дедушкой русского флота» и стал не только символом созданного волей царя-реформатора отечественного флота, но и первой царской яхтой в России.

Знакомство Петра I с морем произошло в 1693 году во время посещения им Архангельска и плавания по Белому морю на яхте «Святой Петр». Эта одномачтовая яхта голландского образца длиной всего в 61 голландский фут (17,28 м), вооруженная двенадцатью 3-фунтовыми пушками, была построена в Архангельске по царскому указу весной 1693 года. Строителями яхты были голландские корабельные мастера П.Бас и Г. Янсен, а ее украшения изготовил «резного дела мастер» Ф. Иевлев.

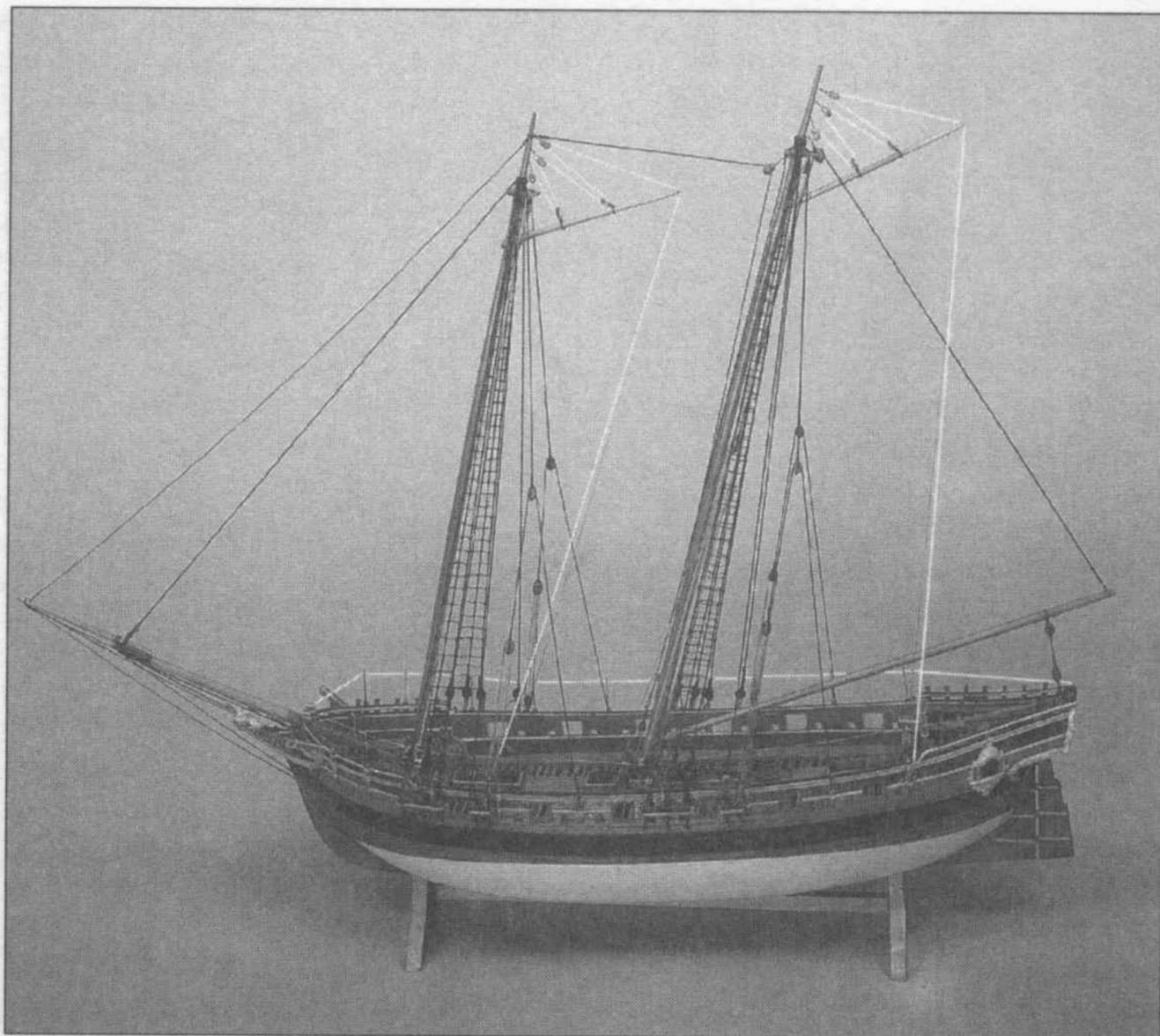
В марте 1697 года из Москвы в Западную Европу выехало Великое Посольство. Петр I, находившийся в его составе неофициально, под именем десятника волонтеров Петра Михайлова, 8 августа 1697 года прибыл в голландский город Саардам и через четыре дня приобрел там за 426 гульденов украшенный резьбой буер — одномачтовый палубный бот, ставший на время пребывания в

Голландии его личной яхтой. Управляя буером он не только совершал на нем короткие морские прогулки, но и предпринял два перехода между Саардамом и Амстердамом.

В Голландии Петр I дважды встречался с королем Англии и штат-гальтером Голландии Вильгельмом III Оранским, после этих встреч решившим подарить ему свою недавно построенную яхту «Транспорт Ройал» (по английским документам — «Royal Transport»). Яхта была построена в 1695 году на верфи в Чатаме корабельным мастером Ли по чертежам боевого адмирала и кораблестроителя лорда П.Кармартена; при водоизмещении около 297 т она имела длину между штевнями 84 фута (25,6 м), наибольшую ширину 27 футов 4 дюйма (8,3 м) и среднюю осадку около 9 футов 9 дюймов (2,97 м).

Это было двухмачтовое судно с гафельным вооружением, близким по типу к вооружению первой из шхун, появившихся в Северной Америке только в 1713 году, и обводами подводной части, подобными обводам голландских флейтов середины XVII века. Проектировщик яхты П.Кармартен выпустил головку руля в пятнерс на палубе полюта, а его румпель снабдил таями, лопаря которых провел к барабану штурвала, стоявшего на главной палубе. Заметим, что штурвалы, вытеснив кольдерштоки, в Европе получили широкое распространение только после 1700 года. В безветрие на яхте могли использоваться 20 весел. Для них между двенадцатью пушечными портами (по шесть

Модель яхты
«Ройал Транспорт»,
хранящаяся в
Центральном военно-
морском музее
(из альбома «Русские
императорские яхты...»)



на борт) были прорезаны полупортики. Артиллерийское вооружение яхты состояло из двадцати орудий: двенадцать 6-фунтовых пушек (калибр 95 мм) и восемь 3-фунтовых фальконетов (калибр 76 мм) на кованых вертлюгах.

Еще живя в Голландии, Петр Алексеевич 9 ноября 1697 года получил от лорда П. Кармартена письмо, в котором сообщалось об окончательном решении короля подарить ему свою яхту. Через две недели, 23 ноября, русское посольство получает из Лондона официальное подтверждение этого решения. 11 января 1698 года Петр I прибыл в Лондон, где 2 марта получил королевский подарок.

Сохранились сведения о том, что во время пребывания в Англии Петр I на яхте «Ройал Транспорт» совершил четыре плавания, но, возможно, их было значительно больше. Первые плавания проходили по Темзе. В одном из последних — 20 апреля 1698 года — Петр I посетил приморскую крепость Чатам с ее обширной верфью, а после осмотра стапелей и арсенала и посещения трех английских кораблей, стоявших в Чатамской гавани, в сопровождении эскорта английских кораблей 23 апреля ушел к берегам Голландии.

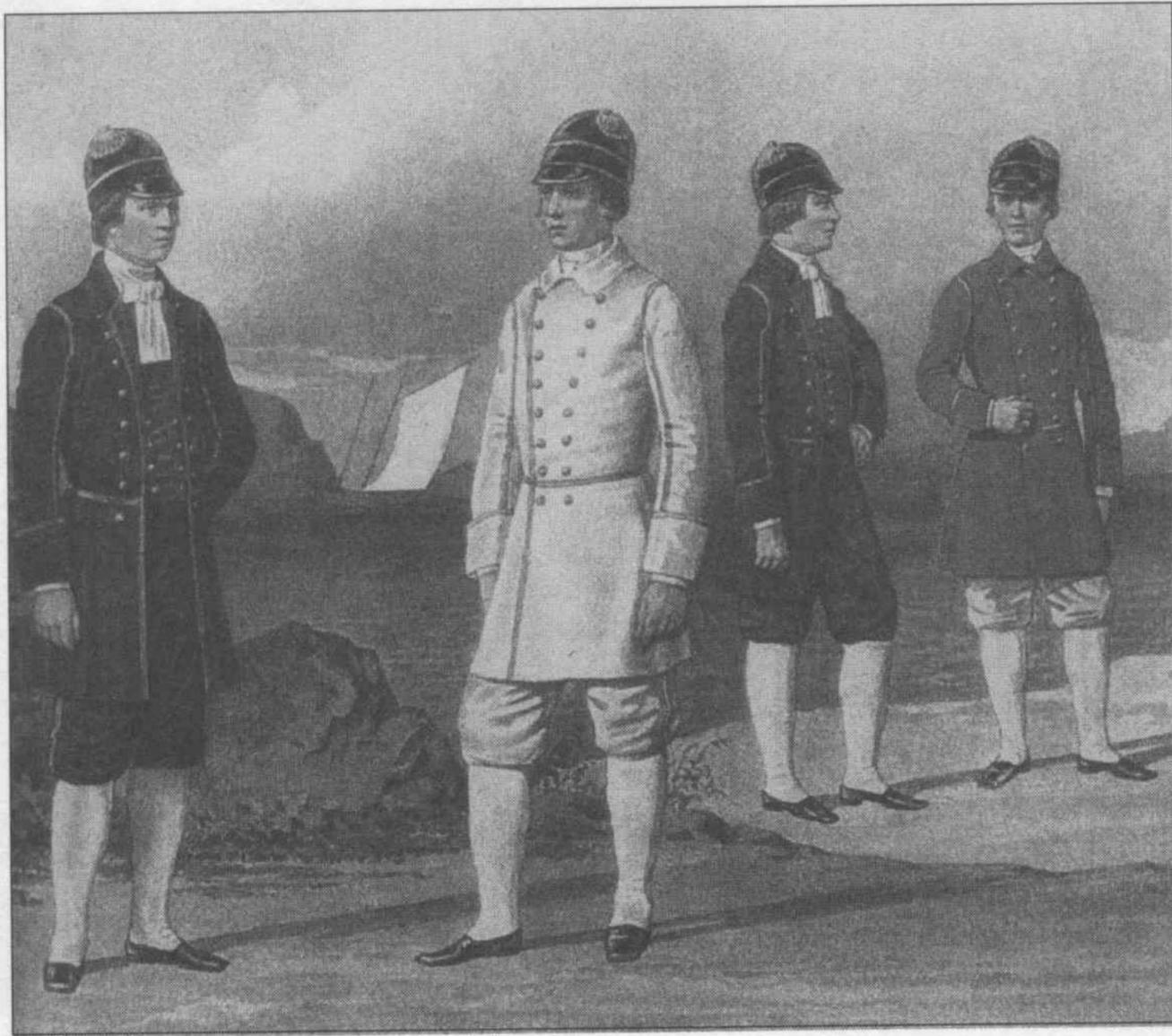
После того как царь сошел с яхты, она ушла на рейд голландского острова Тексель, откуда вместе с караваном транспортных судов с английским экипажем под командованием капитана Вильгельма Рипли вышла в Архангельск. По прибытии туда 3 июня

1698 года яхту причислили к Беломорской флотилии. В июле по распоряжению Петра I, сделанному им в письме из Англии, отправленном еще в марте 1698 года, была предпринята неудавшаяся попытка перевести яхту по рекам, озерам, а где и волоком, на юг России для включения в состав Азовского флота.

В августе 1702 года Петр I в последний раз плывал на яхте «Ройал Транспорт» из Архангельска к селению Нюхча с заходом в Соловецкий монастырь. От Нюхчи начиналась знаменитая «Государева дорога» из Белого моря в Онежское озеро.

Весной 1715 года Петр I повелел перевести свою яхту на Балтику. 24 августа 1715 года «Ройал Транспорт» вышел из Архангельска. В сентябре 1715 года во время жестокого шторма яхта погибла в проливе Каттегат в районе шведского порта Гетеборга. Спасшуюся часть ее экипажа во главе с третьим, последним, командиром судна Хутчинсом шведы взяли в плен.

Строительство придворных яхт в России началось в 1702 году с постройки на Воронежской верфи голландским корабельным мастером Выбе Геренсом яхты «Святая Екатерина». Вслед за ней на той же верфи по чертежам, составленным корабельным мастером Петром Михайловым (Петром I), строится яхта «Либе». В составе Балтийского флота первой придворной яхтой стала тоже «Святая Екатерина», спущенная на воду в июне 1706 года. Она строилась в



Гребцы придворной
Гребецкой команды
времен императриц
Анны Иоанновны и
Елизаветы Петровны.
РГАВМФ. Ф.935. Оп.2.
Д.148. Л.248

Англии, после чего ее в разобранном виде доставили в Санкт-Петербург. Осенью того же 1706 года со стапеля Главного Адмиралтейства сошла на воду яхта «Надежда», построенная корабельным мастером Федосеем Склеяевым.

Куда и с кем ходили придворные яхты в первые десятилетия XVIII века, сведений почти не сохранилось. Возможно, они участвовали в плаваниях «Потомственного Невского флота», учрежденного Петром I в 1713 году, который состоял из судов, безвозмездно раздававшихся царем не только санкт-петербургской знати, но и «служилым людям» государственных учреждений с целью приобщения лиц различных званий и профессий к морю и парусам. К таким судам относились буера, построенные в Казани, а также привезенные из Голландии.

В 1716 году для пополнения «Невского флота» парусными и гребными судами на берегу Фонтанки, против Летнего сада, строится Партикулярная верфь. Обычно раз в неделю суда «Невского флота» собирались для «экзерциций» — своеобразных парусных учений. За неявку на них с владельцев судов взыскивался значительный штраф. К 1719 году в составе «Невского флота» находилось 141 судно и в их числе 24 принадлежавших Петру I. Среди них была яхта-буер «Наталья», привезенная из Голландии в сентябре 1719 года, четыре буера и несколько разнообразных гребных шлюпок. Петр I, как отмечал один из иностранцев, побывавший в

Петербурге еще в 1713 году, предпочитал любым увеселениям упражнения на воде. Хотя «Невский флот» стал первым парусным сообществом в мире, организованным раньше Ирландского Водного клуба, созданного в 1720 году, его нельзя считать предтечей современных яхт-клубов, поскольку членство в нем не было добровольным.

После смерти Петра I «Невский флот» постепенно приходил в упадок и прекратил свое существование в 1746 году.

В петровское время суда «Невского флота» иногда сопровождали яхты, на которых отправлялись для осмотра Кронштадта иностранные послы, посещавшие Санкт-Петербург. Так случилось 20 июля 1720 года, когда для поездки в Кронштадт польскому посольству во главе с воеводой С.Хоментовским предоставили яхту «Декроне». Рассказ об этой яхте привел в своем сочинении, посвященном описанию Санкт-Петербурга и пребывания в нем польского посольства один из его членов, оставшийся анонимным. Хотя «Декроне», звавшаяся современниками за ее пышность «золоченой», была построена не в России, рассказ поляка об оформлении ее интерьеров и устройстве ныне представляет большой интерес, поскольку, пожалуй, является единственным описанием одной из многих придворных яхт начала XVIII века.

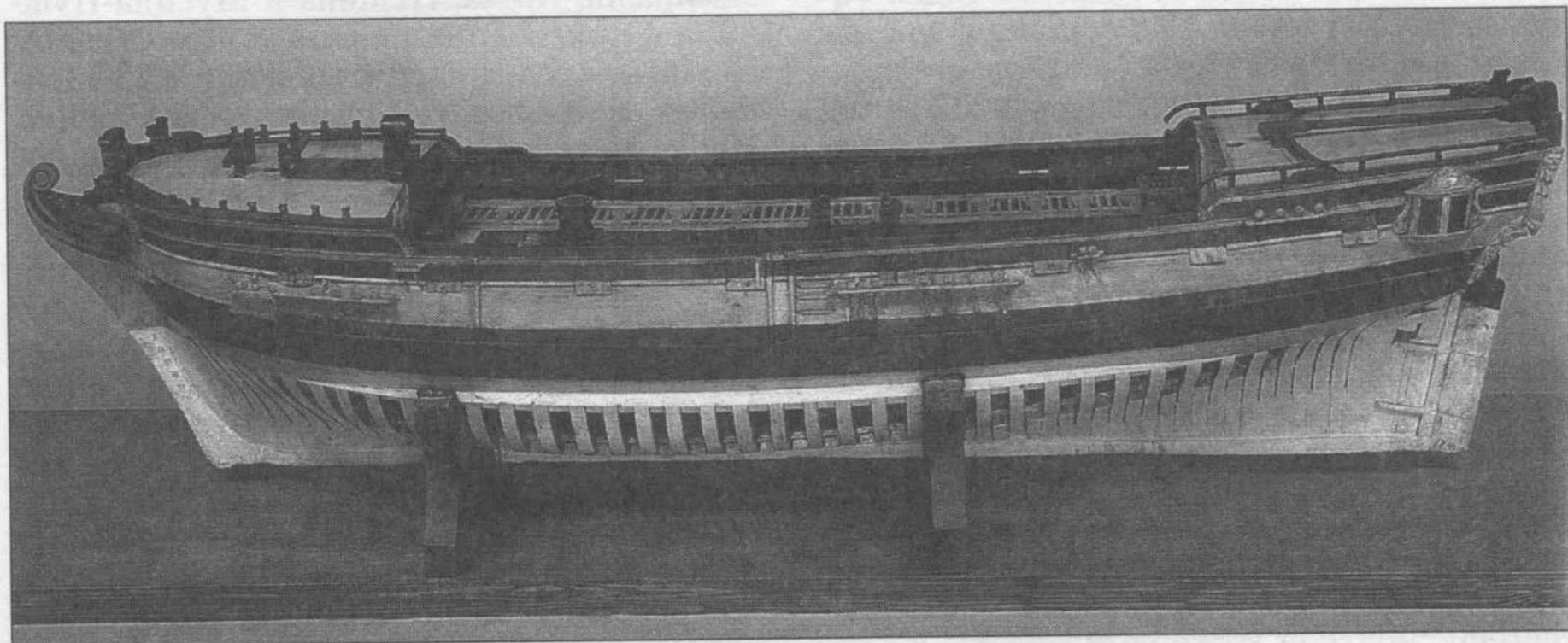
Как же эта яхта попала в Россию? В свое второе путешествие за границу Петр I выехал в конце января 1716 года. Посетив Гданьск,

Росток, Шверин, он в начале июля прибыл в Копенгаген, где пробыл до середины октября. Пребывание царя в Дании ознаменовалось тем, что ему в течение десяти дней, с 5 по 14 августа, выпала честь командовать у острова Борнхольм соединенным русско-английско-датско-голландским флотом. После отъезда из Дании и посещения нескольких немецких городов Петр I в середине ноября приехал в город Гавельсберг для дипломатических переговоров с прусским королем Фридрихом-Вильгельмом I. Удовлетворенный четырехдневными переговорами с русским монархом, король подарил ему знаменитый «янтарный кабинет» из берлинского дворца Монбизу и свою яхту. Если «кабинет», отправленный из Берлина через Мемель прибыл в Санкт-Петербург летом 1717 года, то яхта, названная «Декроне», вошла в Неву только весной 1719 года. Размеров яхты в документах не приводится, но, судя по рассказу польского автора, она, вооруженная 22 3-фунтовыми пушками бронзового литья, была довольно большим судном, принимавшим на борт 100 пассажиров. В соответствии с числом орудий яхта могла иметь длину более 80 футов (24,4 м) при ширине около 28 футов (8,5 м). Далее из описания яхты следует, что она имела на корме рангоус (небольшой ют) и ниже его кварталдек, а в носовой части форкастл. На рангоусе находилась «царская каюта» с восемью «большими венецианскими окнами», в которой поместили посла с супругой. По всей вероятности, как это было принято в конструкции яхт конца XVII – начала XVIII века, шесть окон, снаружи обрамленных резьбой корабельного декора, выходили на кормовую раковину, а два прорезались в бортах. Стены каюты, украшенные резьбой, а также подволоки были затянуты ярко-крас-

ным домастом, расшитым позументами и золотом, пол застлан ковром. Ее украшало множество превосходных зеркал, мраморный камин со щипцами и другими каминными принадлежностями из латуни; двуспальная кровать была покрыта белым домастом с шитьем и позументами, обшитым бахромой. Ниже под палубой кварталдека находились две каюты, где разместились члены посольства, и каюта «шхипера» — командира яхты. В первой каюте с восемью постелями на широких скамьях, «на которых днем гости сидели, а ночью спали», стены были обтянуты голубым домастом. Обшитые таким же домастом матрацы на ночь укладывались в сундуки, а вместо них выдавались полушелковые постели вместе с валиками под голову и белыми шерстяными одеялами. На переборках этой каюты висело несколько зеркал. Во второй, шхиперской, каюте, устроенной, как и первая, но с четырьмя постелями, отделка стен и постелей была из лимонного домаста. На палубе обеих кают лежали ковры. В каюте шхипера постели были обтянуты полушелковой тканью. В ней также висели зеркала, стоял стол и имелись тайник и рундук с выдвижными ящиками.

Автор этого описания отметил, что на яхте были: «кухня с погребом, цейхгауз с порохом и ядрами», а ее балласт состоял из 1375 пудов свинца (примерно 22,5 т). Видимо, столь тяжелый балласт обуславливался высоким рангоутом судна и тем, что по роду своих плаваний оно принимало небольшой запас пресной воды в специальных бочках.

Самой крупной из придворных яхт начала XVIII века стала 18-пушечная «Принцесса Анна», построенная в 1719 году одним из ведущих корабельных мастеров своего времени Р.Броуном. Первоначально она имено-



Модель 18-пушечной придворной яхты «Принцесса Анна» (из альбома «Русские императорские яхты...»)

валась «монаршим фрегатом “Ройяль”», в память о яхте, подаренной Петру I Вильгельмом Оранским. После бракосочетания дочери Петра I Анны Петровны с герцогом Карлом Фридрихом Гольштейн-Готторпским молодые супруги на «Принцессе Анне» отправились в Киль 25 июля 1727 года. В дальнейшем эта яхта использовалась для поездок членов царской фамилии в Петергоф и Кронштадт, а в последние годы своего долгого существования ее, пришедшую в ветхость, лишь ставили на Неве напротив Зимнего дворца вместе с построенной также Броуном в 1733—1735 годах яхтой «Вирцоу». Обе они находились в составе Балтийского флота до 1777 года.

В течение XVIII века в Балтийском флоте числилось тридцать придворных и адмиралтейских яхт. Из них, кроме уже упомянутых, следует отметить еще две, обе именованные «Счастье».

В декабре 1762 года императрица Екатерина II назначила своего восьмилетнего сына великого князя Павла Петровича генерал-адмиралом русского флота. Для него по указу императрицы корабельный мастер Потай Качалов строит в 1763—1764 годах 12-пушечную двухмачтовую яхту длиной 76 футов (23,16 м), которую 7 июля 1764 года юный генерал-адмирал повелел назвать «Счастье». Судя по сохранившимся чертежам, эта яхта с богато отделанными помещениями для ее владельца имела, тем не менее, довольно скромный резной декор. Вплоть до исключения ее в 1774 году из состава Балтийского флота яхта «Счастье» ежегодно включалась в его плавающий состав и большей частью ходила из Петербурга в Петергоф. После разборки отслужившей яхты по указу Екатерины II корабельный мастер В.А.Селянинов построил, уже лично для нее, в 1776—1777 годах 12-пушечную яхту, также получившую наименование «Счастье». Несколько больших размеров, чем первая, она имела длину 77 футов (23,47 м), ширину 24 фута (7,01 м) и богатый наружный резной декор, включавший позолоченные фигуры Посейдона, наяд и тритонов. Паруса шились из лучшего клавердука (специального парусного полотна) и канифаса. Внутренние помещения яхты поражали роскошной отделкой: царские каюты облицовывались красным деревом и палисандром, обставлялись дорогой мебелью, украшались зеркалами и литой бронзой, а их палубы и трапы устилались коврами. Летом 1778 года, после смотра Балтийского флота у Красной горки, в вечернее время яхта «Петергоф», подходя к якорному месту, задела яхту «Счастье», на которой находилась императрица. После этого случая Адмирал-

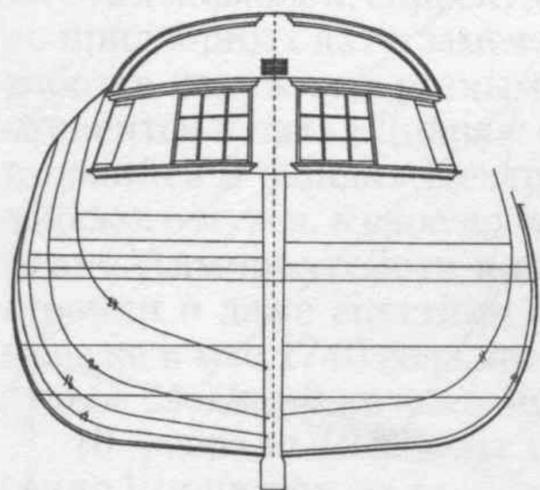
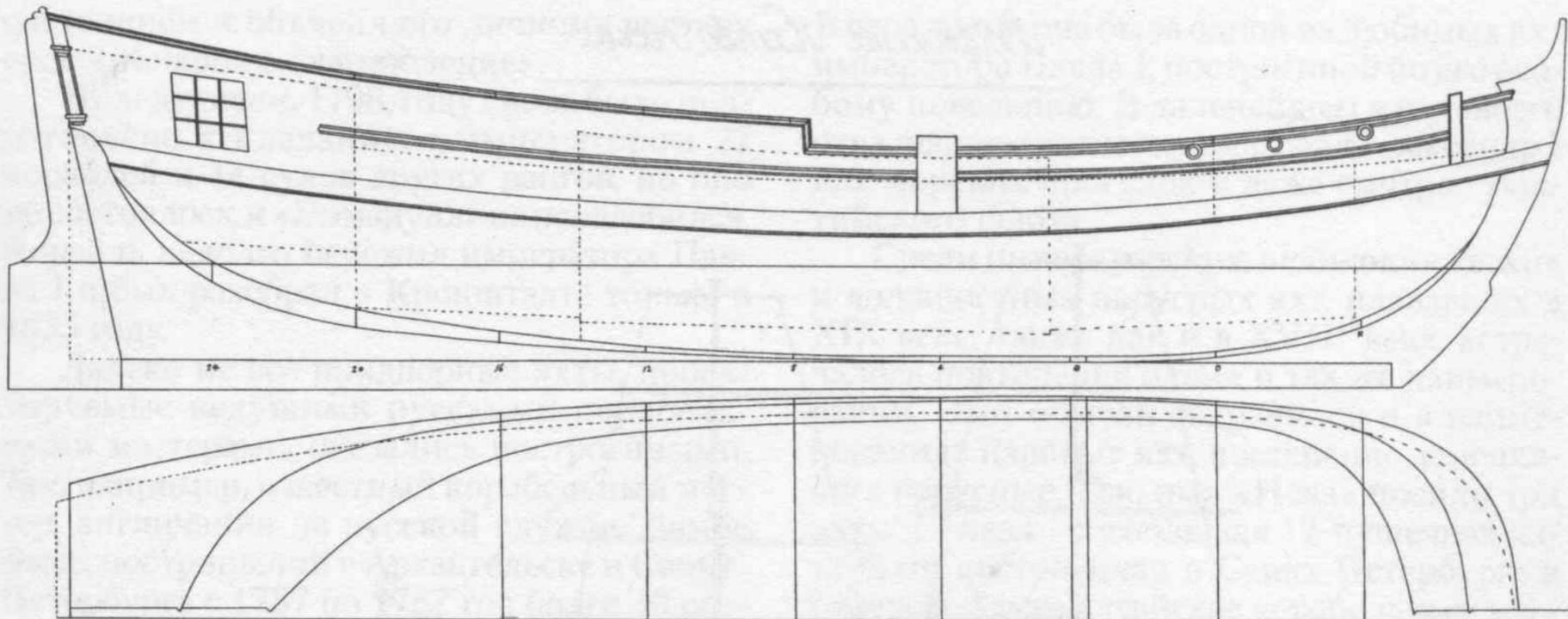
тейств-коллегия старалась назначать командирами яхт наиболее опытных офицеров. Среди них оказался капитан-лейтенант Ф.Ф.Ушаков, в будущем знаменитый флотоводец, командовавший «Счастьем» с начала августа по конец сентября 1780 года.

Последние годы жизни Екатерина II неоднократно проводила смотры Балтийскому флоту на своей последней 12-пушечной яхте «Святая Екатерина», построенной в Санкт-Петербурге в 1784—1785 годах корабельным мастером Дурыкиным и прослужившей до 1803 года.

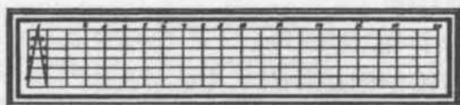
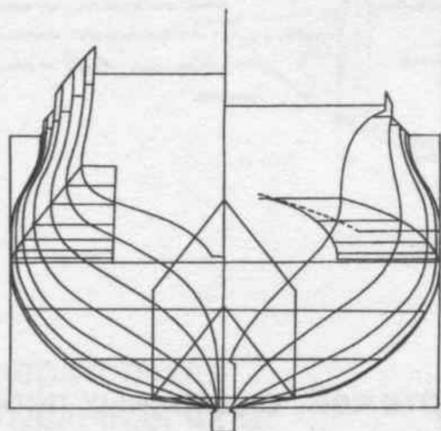
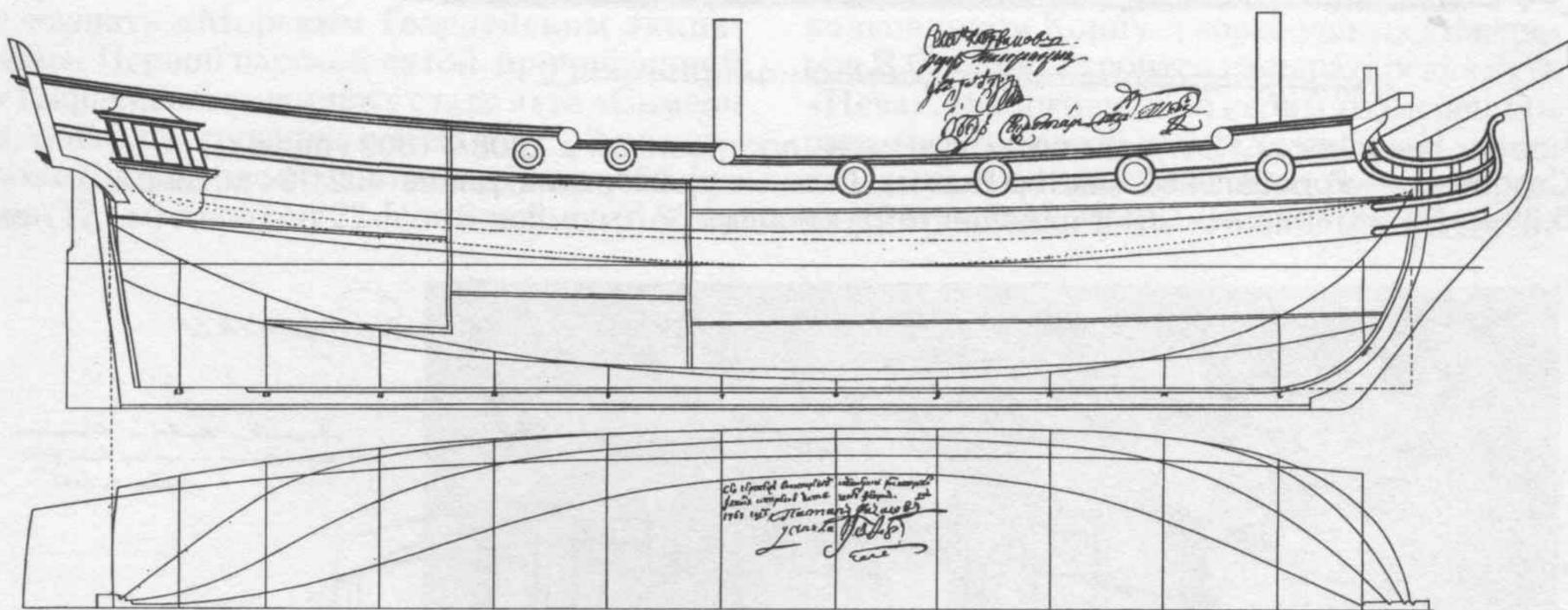
Вступив на престол 6 ноября 1796 года, Павел I, будучи одновременно и генерал-адмиралом, повелел построить для себя в Кронштадте яхту «Эммануил», распорядившись сделать ее внутреннее убранство как можно скромнее. Но, поднимая престиж своего флагманского корабля, Павел I под страхом наказания приказал везде называть «Эммануил» фрегатом. Это был построенный корабельным мастером Кутыгиным 40-пушечный корабль длиной 130 футов (39,6 м) при ширине 38 футов (11,6 м) и глубине интрюма 13 футов (3,96 м). Заложенный 26 января 1797 года, он строился очень спешно и 16 июня уже сошел на воду. 6 июля император, прибывший в сопровождении императрицы, старших сыновей и большой свиты из Петергофа в Кронштадт, поднимает впервые после своего прадеда Петра I императорский штандарт не на яхте, а на боевом корабле, коим числился «Эммануил».

Два дня Павел I посвятил осмотру кораблей Балтийского флота, «примерным пушечным экзерцициям» (учениям) и маневрам кораблей при их постановке на якоря.

Ранним утром 9 июля флот в составе трех корабельных дивизий под командованием адмиралов Круза, Пущина и Мусина-Пушкина с присоединившимся к ним отрядом гребных судов, насчитывающий 75 вымпелов, собрался на Красногорском рейде. После полудня у острова Сескар начались совместные учения корабельных дивизий и гребного отряда. К вечеру ветер стал крепчать и начало штормить. Здесь-то и выяснилось, что генерал-адмирал плохо переносит сильную качку. Как отметил в своем журнале эскадр-майор Павла I А.С.Шишков, в будущем адмирал, член Государственного совета и президент Российской академии, император все время провел на шканцах фрегата, сидя в кресле. Здесь же он, отказавшись спуститься вниз, вместе с семьей провел всю ночь на вынесенных для сна тюфяках. 10 июля ветер несколько стих, и флот пошел к Кронштадту. На кронштадтском рейде Павел I провел смотр флоту, остался доволен его



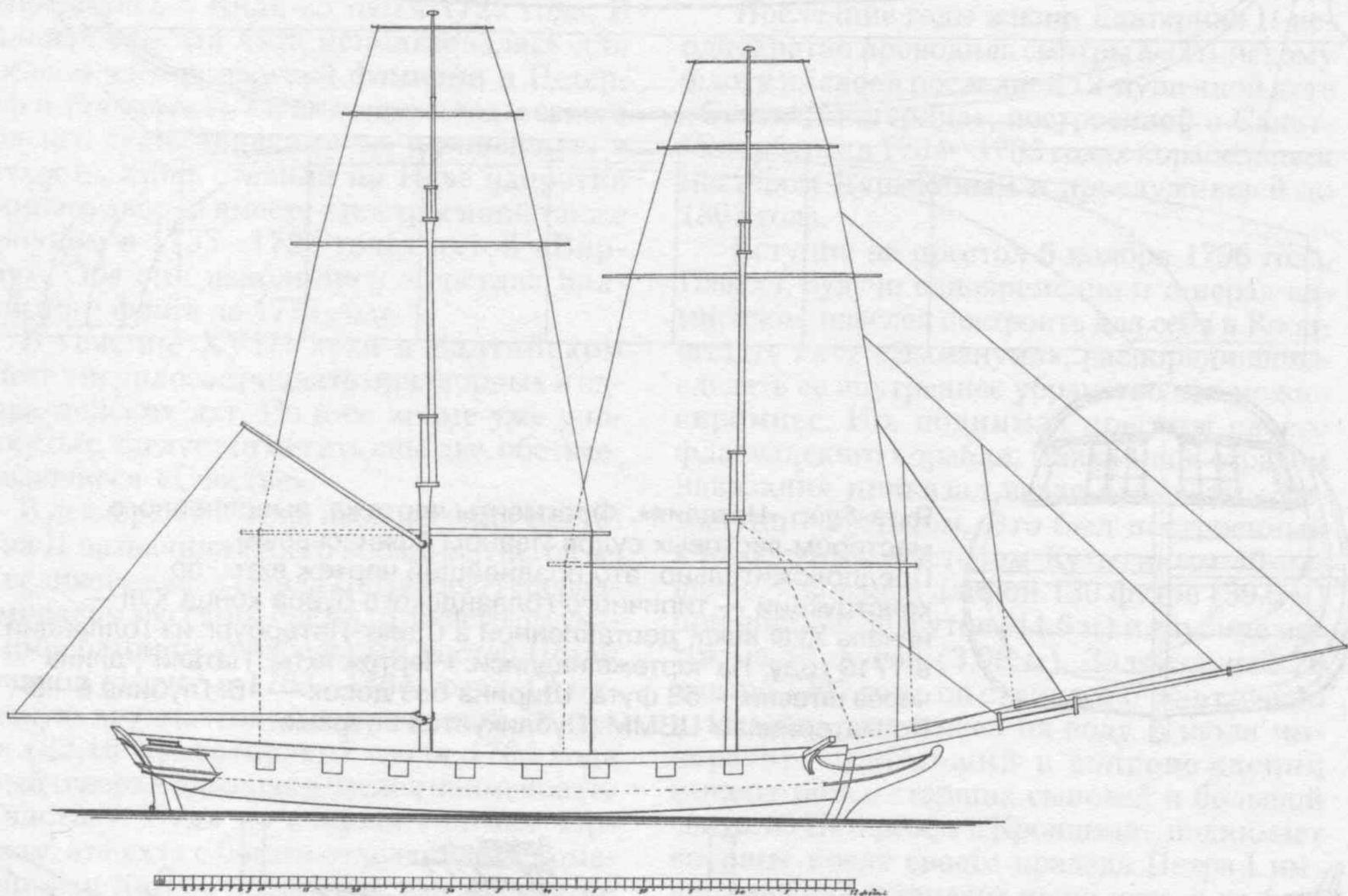
Яхта-буер «Наталия». Фрагменты чертежа, выполненного мастером ластовых судов Иваном Афанасьевым. Предположительно, это позднейший чертеж яхты, по конструкции — типичного голландского буера конца XVII — начала XVIII века, доставленной в Санкт-Петербург из Голландии в 1719 году. На чертеже надписи: «Чертеж яхты "Натали", длина через штевни — 53 фута. Ширина без досок — 16. Глубина 6—8». По материалам ЦВММ. Публикуется впервые



Сей чертеж в царственной Адмиралтейской коллегии
свидетельствован и подписан февраля 24 дня 1763 года...»;
«Сей чертеж в конторе обер-сарваерской рассмотрен и явился к
строению яхты удобен... дня 1763 года. Потай Качалов, Данила
Ульфов».

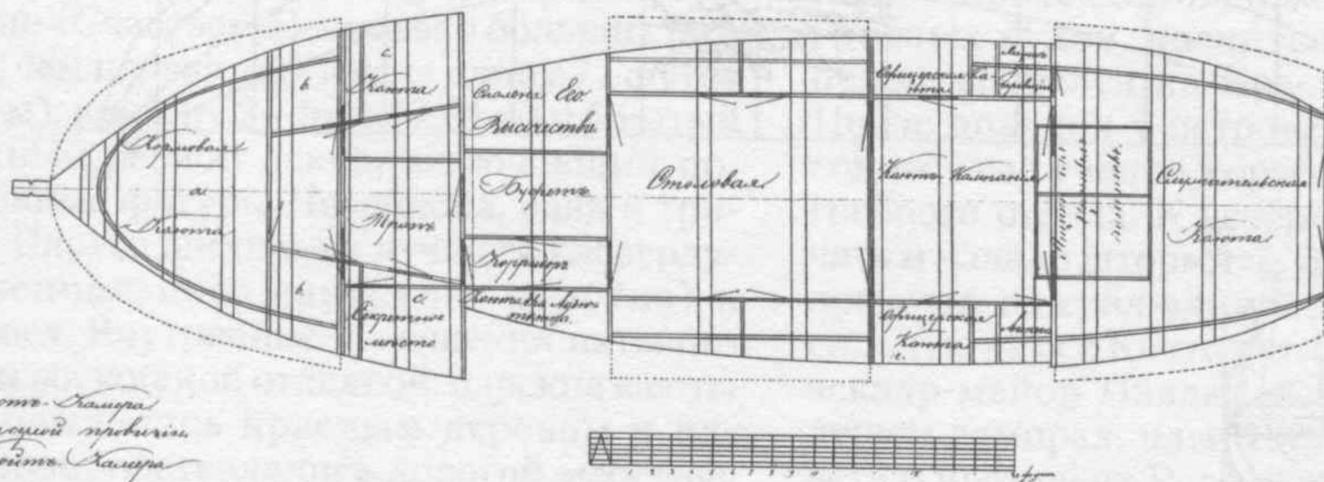
Яхта «Счастье». Фрагменты чертежа, выполненного корабельным мастером П.Качаловым. На чертеже надписи: «Сей чертеж в царственной Адмиралтейской коллегии свидетельствован и подписан февраля 24 дня 1763 года...»; «Сей чертеж в конторе обер-сарваерской рассмотрен и явился к строению яхты удобен... дня 1763 года. Потай Качалов, Данила Ульфов». По материалам ЦВММ. Публикуется впервые

Возражение Яхты Нева.



Чертеж парусности 12-пушечной яхты «Нева», построенной в 1808—1809 годах. Строитель — корабельный мастер Исаков. Главные размерения: длина — 21,94 м, ширина — 5,69 м. По материалам ЦВММ. Публикуется впервые

Чертежъ Нижней палубы Яхты Дружба!



*Исаковъ Исаакъ Ивановичъ
архитекторъ на яхтѣ Дружба
12 февраля 1836.*

*а. Простая палуба
б. Палуба с пробоинами
в. Простая палуба*

Красными и черными чернилами показаны ныне имеющиеся помещения, синими — вновь предполагаемые.

Чертеж нижней палубы 12-пушечной яхты «Дружба». Из комплекта чертежей, сделанных перед тимберовкой яхты на Санкт-Петербургской Охтинской верфи в 1836 году. На чертеже надписи: «Высочайше повелено внутренние помещения переделать. 12 февраля 1836 года. Красными и черными чернилами показаны ныне имеющиеся помещения, синими — вновь предполагаемые». На обороте листа: «Прислан из Кораблестроительного и учетного комитета при предложении к хранению от 24 июня 1841 года». По материалам ЦВММ. Публикуется впервые

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

состоянием и объявил его личному составу свое «монаршее благоволение».

В следующем, 1798, году снова было подготовлено к плаванию с императором 27 кораблей и 14 судов других рангов, но оно не состоялось, и «Эммануил» не понадобился. Корабль надолго пережил императора Павла I и был разобран в Кронштадте только в 1825 году.

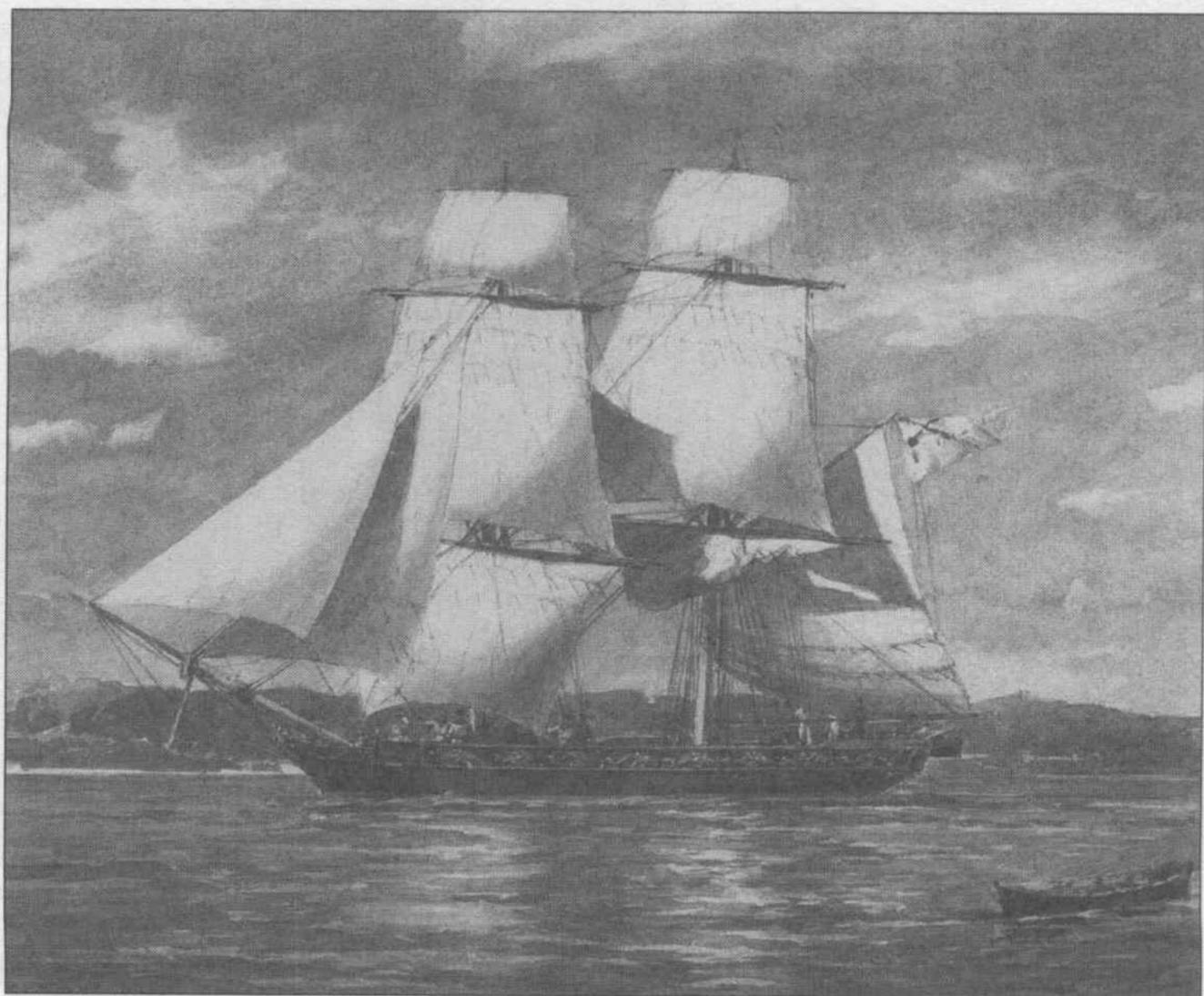
Далеко не все придворные яхты, проектируемые ведущими русскими корабельными мастерами, оказались построенными. Так, например, известный корабельный мастер, англичанин на русской службе, Ламбе Ямес, построивший в Архангельске и Санкт-Петербурге с 1737 по 1787 год более 40 различных кораблей, спроектировал и несколько придворных яхт с замечательным по проработке наружным резным декором. К ним относится и яхта «Диана»; ее чертеж, сохранившийся в фондах Центрального военно-морского музея, в свое время получил одобрение Адмиралтейств-коллегии; яхту построили и даже спустили на воду в Архангельске в мае 1740 года, но о дальнейшей ее судьбе сведений не сохранилось.

16 февраля 1810 года император Александр I приказал из придворных гребецких яхтенных команд сформировать особый морской экипаж, причислить его к гвардии и назвать «Морским Гвардейским экипажем». Первой царской яхтой, причисленной к Гвардейскому экипажу стала яхта «Симеон и Анна», построенная в 1798 году; 12-весельное одномачтовое судно имело длину 56 футов (17,1 м) и ширину 22 фута 6 дюймов (6,86 м).

В свое время она была одной из любимых яхт императора Павла I, построенной по его особому повелению. В дальнейшем яхту своего отца неоднократно использовал Александр I для морских прогулок и даже смотров Балтийского флота.

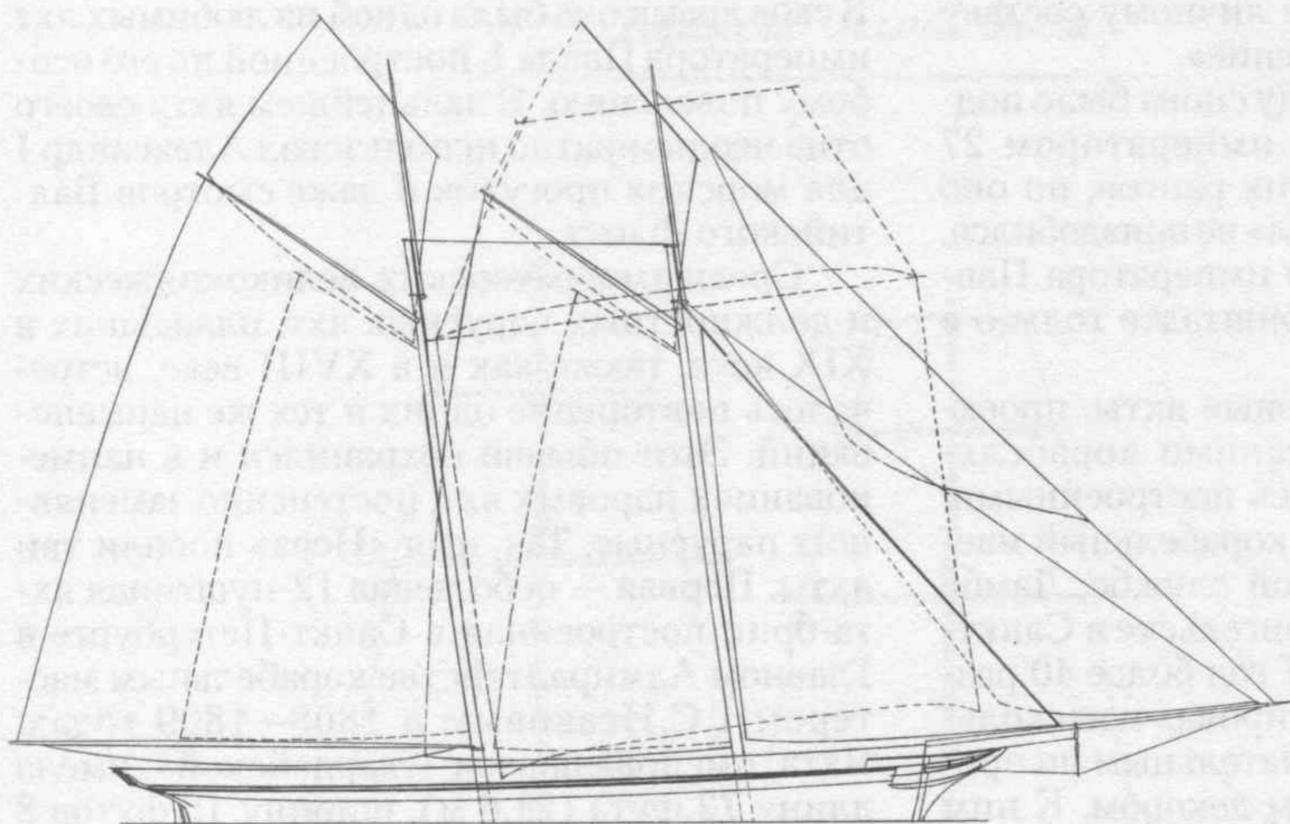
Среди императорских, великокняжеских и должностных парусных яхт, плававших в XIX веке, также как и в XVIII веке, встречалось повторение одних и тех же наименований. Этот обычай сохранился и в наименованиях паровых яхт, постепенно заменявших парусные. Так, имя «Нева» носили три яхты. Первая — небольшая 12-пушечная яхта-бриг, построенная в Санкт-Петербурге в Главном Адмиралтействе корабельным мастером Г.С.Исаковым в 1808—1809 годах. Яхта, именовавшаяся «гвардейской», имела длину 72 фута (21,6 м), ширину 18 футов 8 дюймов (5,7 м) и глубину интрюма всего 18 дюймов (0,46 м). Она предназначалась для великого князя Константина Павловича в бытность его заведующим Придворной гребцкой и яхтенной командой (1800—1812). За ним же она продолжала числиться, когда он командовал всей Императорской гвардией (1812—1814) и был наместником царства Польского (1814—1831). Яхту разобрали в Риге лишь в 1838 году.

В 1830—1831 годах на Охтинской верфи полковником Корпуса корабельных инженеров В.Ф.Стоке строится императорская яхта «Нева», аналогичная по своим размерениям ранее построенной яхте «Дружба». И, наконец, там же в 1848—1849 годах была построена 12-пушечная яхта «Нева», в отличие от



Императорская 12-пушечная яхта «Дружба». Фрагмент акварели художника А.К.Беггрова (из альбома «Русские императорские яхты...»)

Яхта «Королева Виктория». Чертеж парусности. РГАВМФ. Ф.327. Оп.1. Д.3224. Публикуется впервые



предыдущих вооруженная как трехмачтовый люгер (строитель — штабс-капитан Шаттен). Она имела длину 65 футов (19,8 м) при ширине 21 фут 1 дюйм (6,4 м) и глубине интрьума 10 футов (3,05 м). Приписанная к Гвардейскому экипажу, яхта прослужила до 1869 года.

Из чисто парусных императорских яхт отличалась богатым резным декором и комфортабельностью предназначавшаяся для императора Николая I яхта «Дружба». Она строилась В.Ф.Стоке на Охтинской верфи в 1825—1826 годах. Эта 12-пушечная яхта с парусным вооружением брига при водоизмещении 163 т имела длину 75 футов (22,9 м) и ширину 22 фута 4 дюйма (7,97 м). Ее княвдигед венчала носовая фигура античного воина, а между пушечных портов, впервые в русском флоте, крепились резные белые двуглавые орлы на голубом фоне. «Дружба» находилась в строю до 1848 года.

В первые годы службы «Дружбы» Николай I ходил на ней по Финскому заливу. Когда в 1836 году яхта встала на тимберовку, сам император, рассмотрев ее чертежи, повелел внести изменения в расположение внутренних помещений.

В 1844 году в Англии на верфи Джозефа Уайта заложили для королевского двора новую яхту, но уже в процессе постройки было принято решение подарить ее императору Николаю I, посетившему Англию в мае того же года. Эта двухмачтовая яхта-шхуна при водоизмещении 257 т имела длину по палубе 105 футов 6 дюймов (38,1 м), наибольшую ширину 24 фута 11 дюймов (7,6 м) и осадку 12 футов 4 дюйма (3,8 м) и отличалась от яхт, строившихся в России, острыми обводами корпуса и богатой отделкой внутренних помещений. Один из салонов яхты украшали зеркала и 12 небольших кар-

тин кисти Н.М.Конди-младшего, ныне хранящихся в фондах ЦВММ.

В полдень 10 июня 1846 года яхта сошла на воду в присутствии эсквайра Королевского темзенского яхт-клуба и русского консула с супругой, разбившей о форштевень бутылку вина. Спуск яхты сопровождался пушечным салютом. Современник этого события отмечал, что яхта, построенная для русского императора «с благосклонного разрешения» английской королевы получила наименование «Королева Виктория». Она представляла собой поистине морской дворец с парадными каютами, отделанными розовым деревом и кленом с текстурой под «птичий глаз», нос судна украшала вырезанная из дерева фигура королевы «в мантии с изящными складками» со скипетром в правой руке и державой в левой.

Яхту «Королева Виктория», вошедшую под этим именем в состав Балтийского флота, английский экипаж осенью 1846 года привел в Кронштадт. Она одновременно числилась среди судов Морского Гвардейского экипажа и Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба (основанного по указу Николая I 1 мая 1846 года), участвуя иногда в парусных гонках крупных яхт.

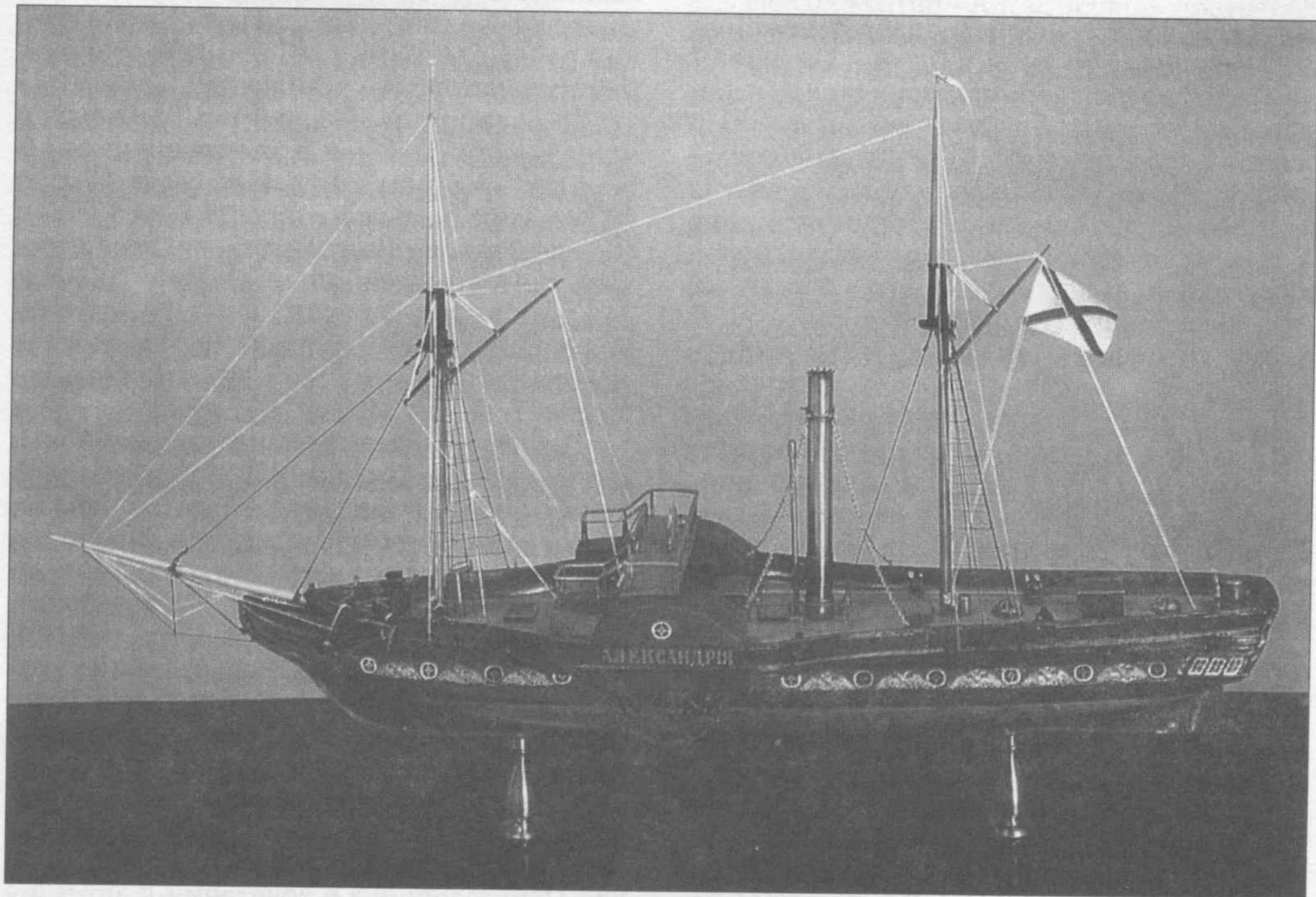
Долгие 29 лет яхта использовалась членами царской фамилии для морских прогулок. Во время одного из походов, 6 сентября 1875 года, «Королева Виктория» потерпела аварию на рифах у входа в Бьерке-Зунд, но была отремонтирована. В навигации 1878—1880 годов она находилась в отряде учебных судов Морского училища, а в конце 1884 года — исключена из состава Балтийского флота.

Вскоре после вступления на престол летом 1826 года Николай I подарил территорию восточнее Нижнего Петергофского

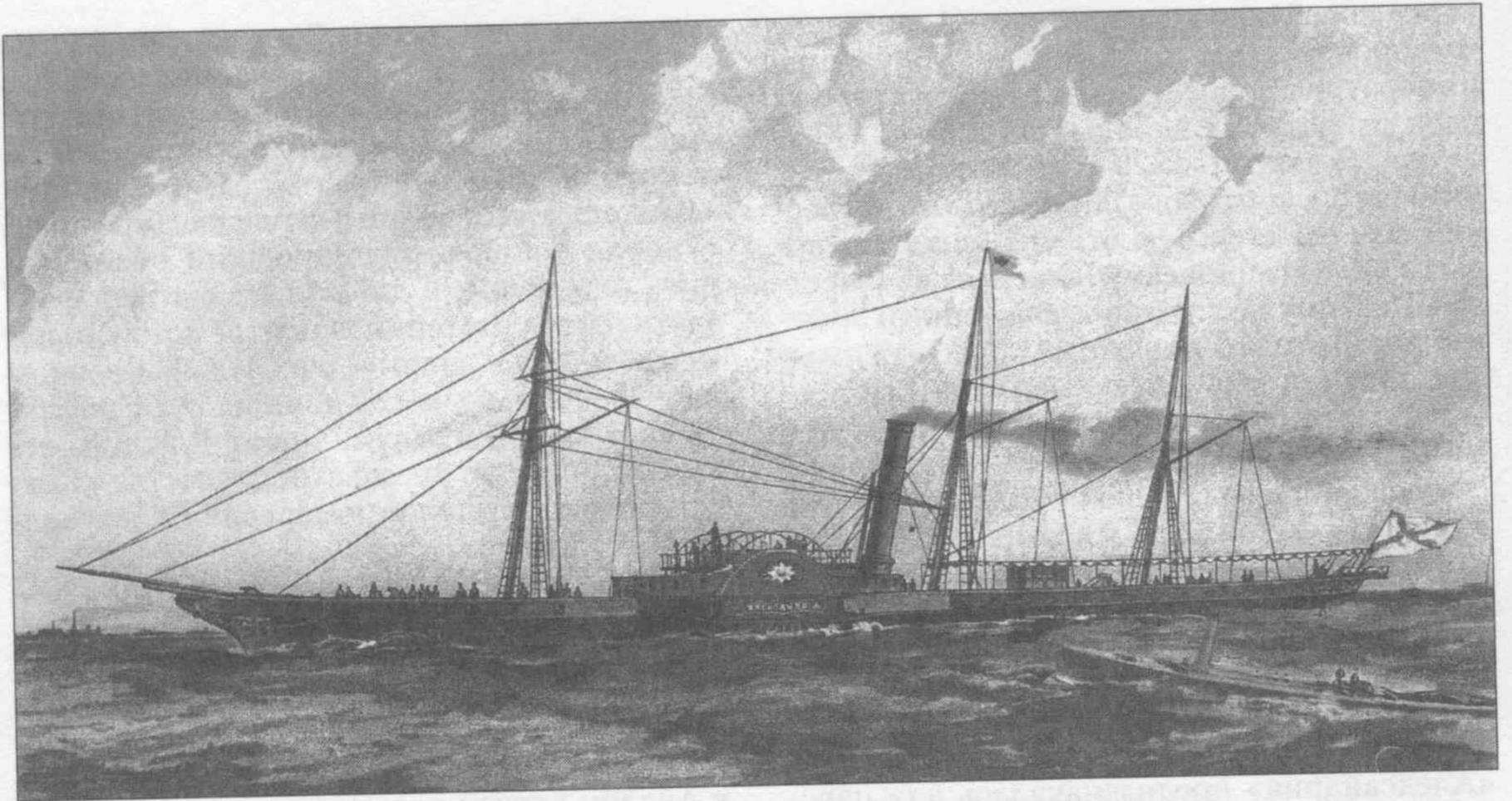
парка своей жене императрице Александре Федоровне. На этих землях по поручению императора архитектор А. Менелас разбил парк и построил небольшой дворец «Коттедж». В августе 1829 года Министерство императорского двора объявило, что «сельский дом в Петергофе отныне будет именоваться Александриею — дачею ее величества». Поэтому неслучайно заложенный 30 декабря 1831 года 6-пушечный колесный пароход получил имя «Александрия». Его проектировал и строил на Охтинской верфи В.Ф. Стоке. Двухмачтовая «Александрия», спущенная на воду 4 июля 1832 года, имела длину 117 футов (35,7 м), ширину 20 футов (6,1 м) и паровую машину мощностью 90 л.с. Она служила в качестве яхты императорской фамилии до 1851 года, когда стала называться вооруженным пароходом «Тосна», и под этим именем прослужила в Балтийском флоте до конца 1853 года. Учитывая, что «Александрия» предназначалась для царской фамилии, строитель парохода предусмотрел на нем несколько комфортабельных помещений и большое внимание уделил наружному декору судна, поместив по каждому борту между десятью круглыми портами окнами с ажурными рамами восемь резных позолоченных двуглавых орлов на голубом фоне, тем самым как бы повторив бортовой

декор ранее построенной им парусной яхты «Дружба». Носовым украшением парохода служила композиция, в которую входил герб Александрии, являющийся неизменным декоративным элементом самого дворца «Коттедж», его утвари и сервизов. Герб представлял собой геральдический овальный щит, окруженный каймой из листьев фантастических растений, в центре которого помещался меч с золотой рукояткой и венком из роз, надетым на его клинок. Этот романтический герб придумал поэт В.А. Жуковский, бывший во время строительства «Коттеджа» воспитателем цесаревича Александра Николаевича.

6 ноября 1850 года у острова Эзель разбился колесный пароход «Петергоф», шедший в Кронштадт из Англии, где он строился для дальнейшей службы в качестве «яхты государя императора». Узнав о гибели «Петергофа», Николай I распорядился заказать в Англии другой пароход, не дожидаясь получения причитавшейся России «страховой премии». Наблюдающим за постройкой нового парохода в Англии был назначен подполковник Корпуса корабельных инженеров К.И. Швабе. По взаимному соглашению между ним и русским генеральным консулом в Лондоне Е.И. Кремером, на которого возлагалось составление контрактов на по-



Модель 6-пушечного колесного парохода «Александрия», изготовленная в 1832—1834 годах (из альбома «Русские императорские яхты...»)



Паровая яхта «Александрия». С акварели В.В.Игнациуса (из альбома «Русский флот». Издание великого князя Александра Михайловича. СПб., 1892)

стройку парохода, заводами-строителями стали верфь Джона Карла Море в Блекуэлле под Лондоном и завод Ренни, взявшийся за изготовление двух паровых машин и других механизмов для строившегося парохода-яхты.

6 мая 1851 года состоялась церемония закладки царской яхты, а 3 июня Николай I «высочайше повелел» заказанную в Англии паровую яхту именовать «Александрией» и вместо носовой фигуры иметь на ней геральдический щит, подобный тому, какой был на прежнем пароходе «Александрия». Кроме того предусматривалось, что в дальнейшем, как это было на пароходе «Александрия», все предметы царских помещений новой яхты — бронза, столовое серебро, хрусталь и фарфор — должны иметь герб Александрии. На заключительном этапе строительства яхты английские резчики по дереву дополнили носовое украшение с гербом Александрии, увенчанным царской короной, двумя крыльями-накладками с рельефными орнаментами из вяза листьев аканта. Подобные же крылья украшали кормовую оконечность судна.

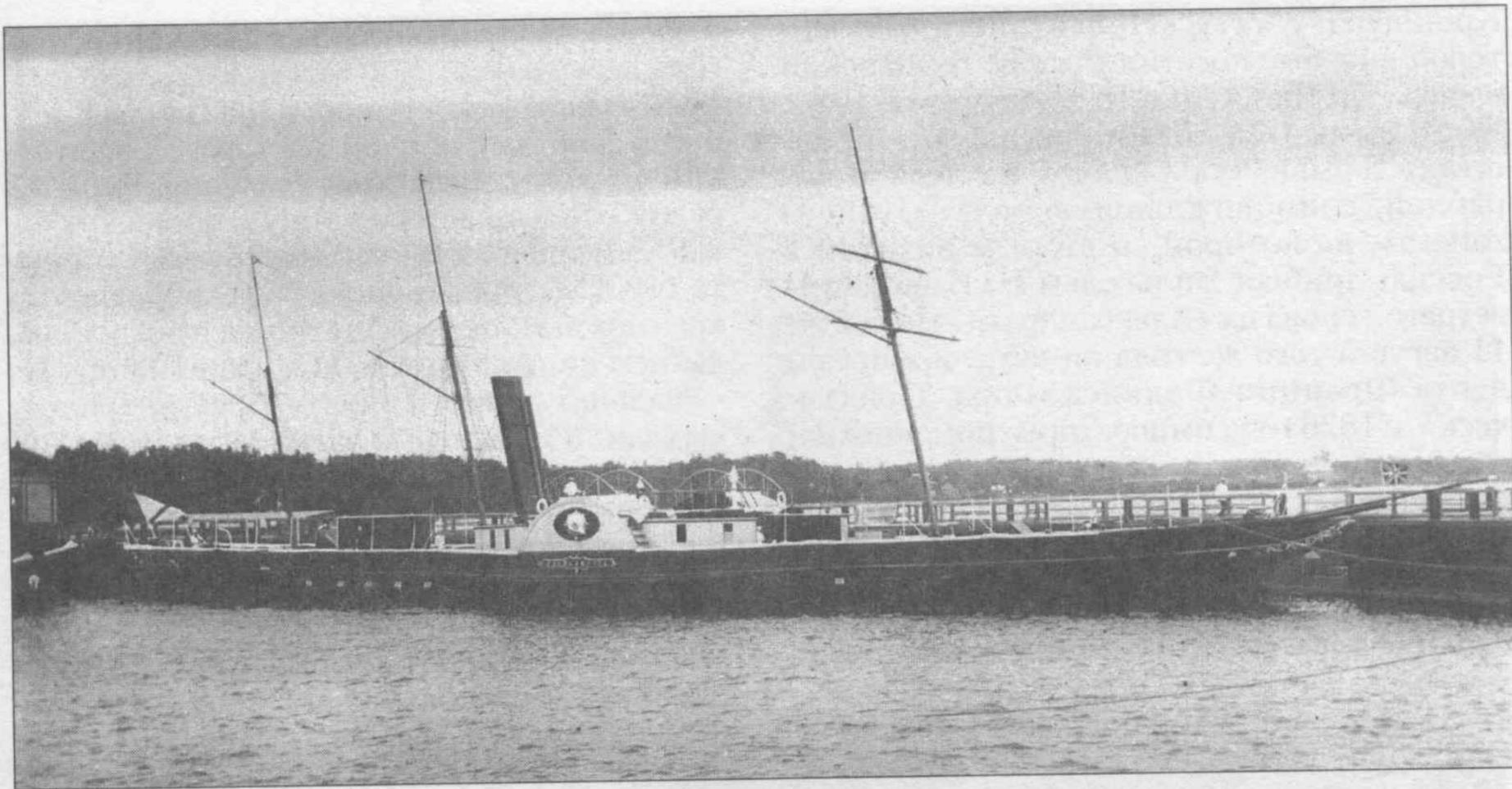
5 августа состоялся торжественный спуск «Александрии» на воду. С этого дня началась более чем полувековая служба яхты. Ее исключили из списков флота только 31 октября 1906 года.

Трехмачтовая яхта с железным корпусом при водоизмещении 228 т имела длину 180 футов (54,9 м), ширину 21 фут 6 дюймов (6,6 м) при осадке 4 фута (1,22 м). Две паровые машины общей мощностью 140 л.с. вращали гребные колеса. Особо следует отметить ма-

лую осадку яхты, предусмотренную контрактом на ее постройку и строго соблюденную верфью. Дело в том, что «Александрии» предстояло в основном преодолевать мелководные невские бары и мели Финского залива во время ее походов в Петергоф, а также постоянно дежурить на петергофском рейде с малыми глубинами против летней императорской резиденции.

23 октября на Темзе близ Гревзента в присутствии Швабе и Кремера провели испытания «Александрии». При осадке 4 фута (1,22 м) она показала скорость хода 13,95 уз (больше, чем у самого быстроходного парохода темзенской линии — «Jupiter»). После зимовки в Ост-Индских доках «Александрия» пришла в Кронштадт (с английским экипажем под командой английского капитана Т. Поля) 31 мая 1852 года.

После проведения окончательных испытаний в России 1 июня 1852 года яхту включили в состав судов Гвардейского экипажа, переведя на нее опытный экипаж с парохода «Невка» во главе с его командиром капитаном 1 ранга А.Беляниным. 14 июня император Николай I совершил на яхте свой первый поход в Кронштадт, после чего повелел весь наружный фальшборт яхты окрасить в голубой цвет и поместить на нем 22 резных золоченых орла по примеру подобных орлов на яхте «Дружба» и пароходе «Александрия». Летом 1853 года он пожаловал «Александрии» изображение звезды ордена Андрея Первозванного в сочетании с английским орденом Подвязки по утвержденному им рисунку. Если орлы с бортов яхты к



«Александрия» исправно служила четырем императорам (фотография сделана в 1880 году у Ново-Петергофской пристани)

навигации 1855 года были сняты, то композиция из звезды русского ордена с английским сохранялась на ее колесных кожухах до 1901 года. В том же 1853 году на яхту поставили три однофунтовые медные салютные пушки на лакированных лафетах.

«Александрия» – по существу первая паровая императорская яхта – исправно служила четырем императорам: Николаю I, Александру II, Александру III и Николаю II, курсируя главным образом между Санкт-Петербургом, Петергофом и Кронштадтом, иногда, правда, совершая и более длительные плавания. Всего с 1851 по 1902 год яхта совершила 326 походов. Николай I ходил на «Александрии» в 1852–1854 годах только в Петергоф либо Кронштадт, где с ее борта проводил учения эскадр Балтийского флота или отдельных кораблей.

Очень много плавал на «Александрии» Александр II. Когда английская эскадра во время Крымской (Восточной) войны подходила к Кронштадту, он на яхте 19 мая и 4 августа 1855 года выходил на кронштадтский рейд и с ходового мостика наблюдал за эволюциями кораблей противника и их перестрелкой с нашими канонерскими лодками.

Летом 1862 года Россию с официальным визитом посетила английская эскадра. Император ее встретил на «Александрии» и, приняв на яхту принца Альберта герцога Эдинбургского, доставил его в Ораниенбаум. Летом 1863 года «Александрия» совершила свое первое плавание в финские шхеры.

14 сентября 1868 года именно на «Алек-

сандрии» император и императрица встречали датскую принцессу Марию-Софию-Фредерику-Дагмару, будущую супругу великого князя Александра Александровича, императора России с 1881 по 1894 год.

Неоднократно «Александрия» предоставлялась в распоряжение глав иностранных держав, посещавших Россию: в 1868 году – королевы Дании, в 1872 и 1876 годах – короля Греции, в 1873 году – персидского шаха и в 1876 году – императора Бразилии.

Помимо походов в бассейне Финского залива, на «Александрии» императорская семья совершала плавания по Ладожскому озеру и связанным с ним каналам. Так, летом 1852 года Александр II с семьей посетил на ней Лодейное поле и остров Валаам, а Александр III с императрицей Марией Федоровной в июне 1883 года ходил на яхте на открытие Свирского и Ново-Сясьского каналов. При их открытии через каналы протягивалась голубая шелковая лента, которую, стоя на ходовом мостике «Александрии», перерезала императрица.

С открытием 15 мая 1885 года глубоководного Морского канала кончились монопольные плавания мелкосидящей «Александрии» из Петербурга вниз по Неве в Финский залив. Это могли уже делать более крупные мореходные яхты «Штандарт» и «Держава».

Еще долгие годы «Александрия» участвовала в различных церемониях и встречах глав иностранных держав. На ней 7 июля 1888 года Александр III с великими князьями и большой свитой встретил на подходе к

Кронштадту яхту «Hohenzollern», на которой впервые посетил Россию германский император Вильгельм II.

26 июля 1897 года пришедшую в Кронштадт германскую эскадру из десяти кораблей, сопровождавшую яхту «Hohenzollern», на которой со вторым визитом в Россию прибыл Вильгельм II, Николай II встретил снова на «Александрии». На ней же 11 августа того же года он встречал президента Франции Феликса Фора. Практически, с 1826 года императоры для своих поездок использовали пароходы или паровые яхты и только изредка для прогулок по Финскому заливу — парусную «Королеву Викторию».

С 1848 по 1862 год для младших членов императорской фамилии было построено три чисто парусных судна типа двухмачтовых английских гоночных яхт и один бот. Первым из этих судов стала яхта-шхуна «Волна», строившаяся в 1848 году на верфи Дичборна в Блекуэлле, для двадцатилетнего великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. При водоизмещении 83 т она имела длину 70 футов (21,3 м).

В 1852 году, также в Англии, строится яхта-шхуна для девятилетнего цесаревича Николая Александровича — старшего сына Александра II, умершего в 1865 году. В семье его называли Никсой; это имя и получила яхта длиной 75 футов (23,2 м) и водоизмещением в 131 т. «Никса», обладавшая прекрасными мореходными качествами, отличалась и комфортабельностью — отделанными ценными породами дерева уютными внутренними помещениями — и числилась

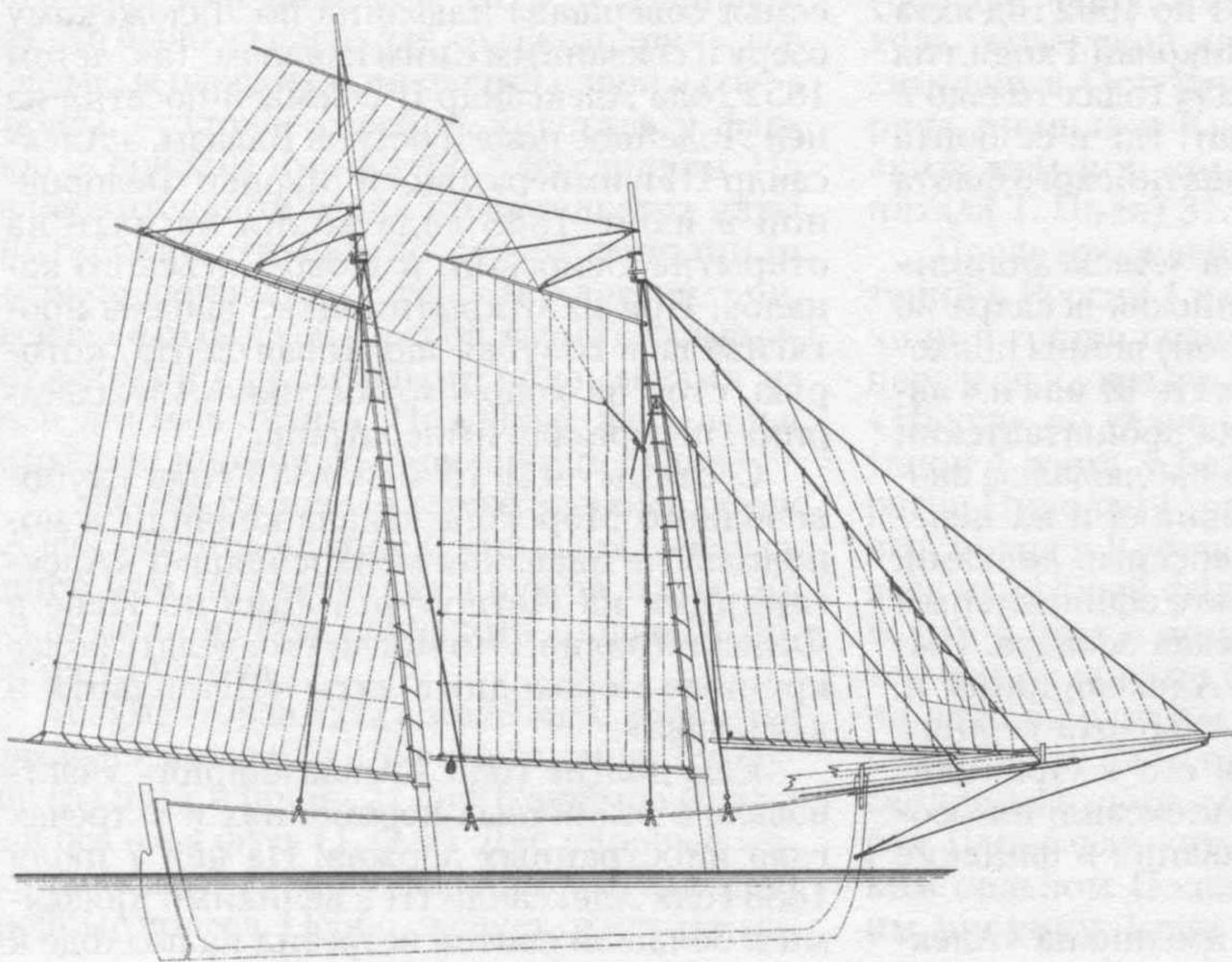
в составе Балтийского флота до конца 1884 года.

Для него же построили в 1862 году в Кронштадтской шлюпочной мастерской маленький двухмачтовый бот «Увалень». Чертежи судна, относившегося к типу лоцманских ботов и имевшего длину по палубе всего 42 фута (12,8 м), представил префект французского порта Лорьян. Бот строился под наблюдением вице-адмирала И.И.фон Шанца. На «Увальне» кроме Николая Александровича выходили в Финский залив великие князья Александр Александрович и Алексей Александрович. С 1867 по 1878 год бот находился в составе практической эскадры Балтийского флота.

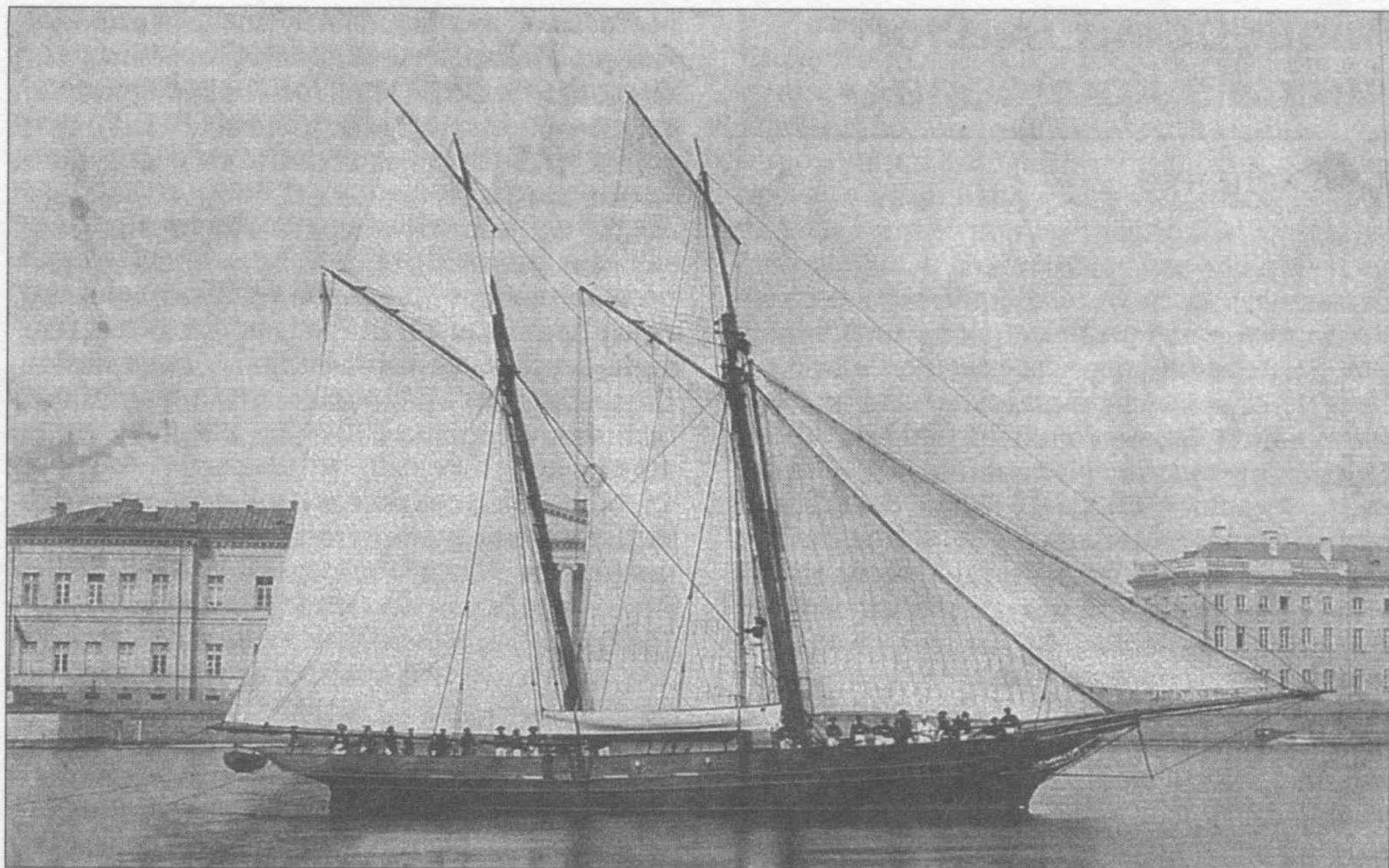
В 1860 году была построена яхта-шхуна «Забава» для десятилетнего великого князя Алексея Александровича, с 1883 года — генерал-адмирала.

«Забава» стала самой крупной из великокняжеских яхт. Она строилась по «высочайшему повелению» и на средства Александра II в Або корабельным инженером Ф.Юргенсоном. Прототипом для нее послужила знаменитая гоночная яхта «Америка», построенная в 1850—1851 годах в Нью-Йорке Дж.Стирсом. «Америка» пересекла Атлантический океан и 22 августа 1851 года, участвуя в парусных гонках с лучшими английскими яхтами у острова Уайт, вышла победительницей, за что получила серебряный приз, названный «Кубком ста гиней» (он до сих пор является престижным переходящим призом парусных гонок самых больших яхт).

В 1852 году Дж.Стирс подарил императору Николаю I «половинчатую модель» ях-



Чертеж парусности бота «Увалень». РГАВМФ. Ф.327. Оп.1. Д.4524. Публикуется впервые



Яхта «Никса» на Неве у Адмиралтейской набережной. Фотография 1856 года (из альбома «Русские императорские яхты...»)

ты, которая была доставлена в Санкт-Петербург в июне 1853 года и помещена в Модель-камеру Главного Адмиралтейства. Поскольку достоверных чертежей «Америка» у инженера Юргенсона не оказалось, то по его просьбе в Або из Петербурга была привезена эта полумоделка, ставшая основой при составлении чертежей «Забавы» (эта полумоделка и поныне хранится в Центральном военно-морском музее).

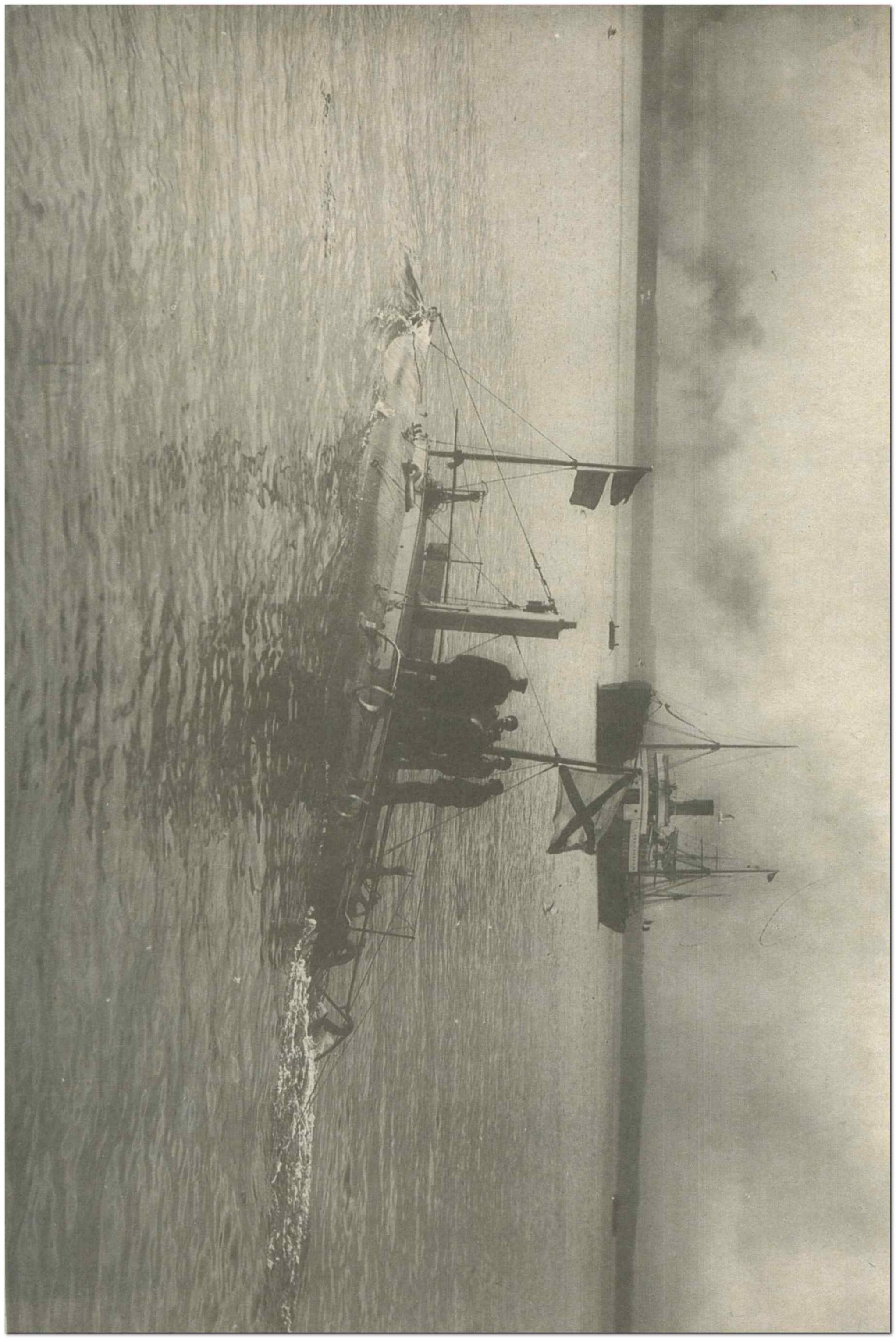
Строительство яхты началось в августе 1859 года. Свое имя «Забавы» получила после спуска на воду 22 июля 1860 года. Яхта, сохранившая размерения своего прототипа — длину по палубе 94 фута (28,7 м), ширину 22 фута 6 дюймов (6,9 м) и наибольшую осадку 10 футов 6 дюймов (3,2 м) — имела водоизмещение 171 т (на полтонны больше, чем у «Америка») и обошлась заказчику в 23 500 руб. Она находилась в составе Балтийского флота до 24 ноября 1884 года, (с 1874 по 1880 год числилась в отряде судов Морского училища).

Свое первое плавание «Забавы» совершила в район финских шхер, имея на борту великих князей Алексея Александровича и Николая Константиновича (сына генерал-адмирала Константина Николаевича).

Великокняжеские яхты-шхуны, приписанные к Гвардейскому экипажу, входили в число яхт Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба, в гонках которого изредка участвовали. Эти яхты каждое лето с ранней весны до поздней осени стояли готовые к выходу в море в специальной гавани, оборудованной в Новом Петергофе. Иногда они совершали и дальние плавания. Летом 1884 года яхты «Никса» и «Забавы» в составе практической эскадры под командованием контр-адмирала К.Н.Посыета, державшего свой флаг на винтовом фрегате «Светлана», совершили поход от Кронштадта до норвежского порта Берген с заходом в ряд портов Балтийского и Северного морей.

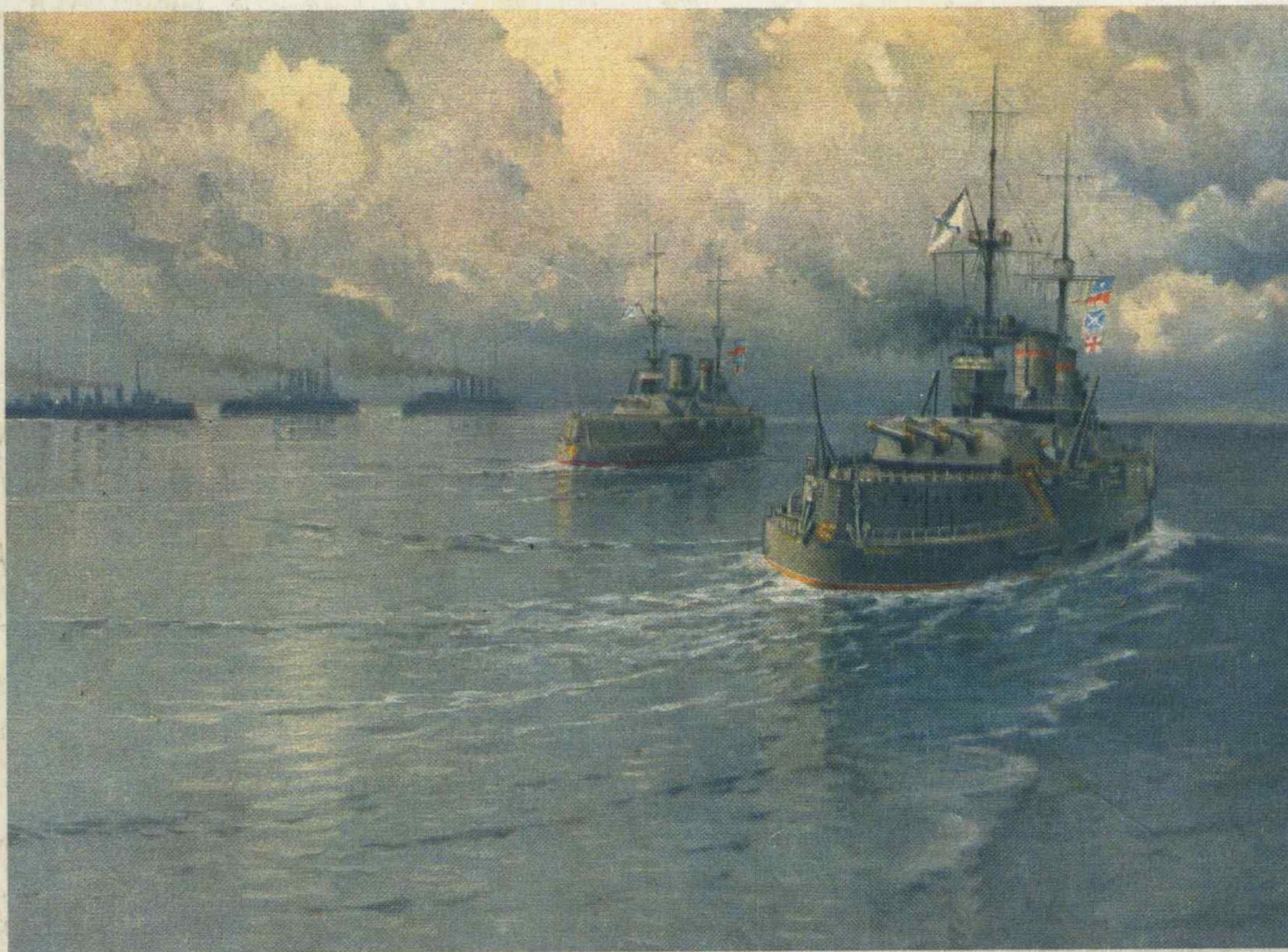
Спустя пять лет после постройки «Александрии» в 1856—1857 годах в Англии для великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича строится «Стрельна» — небольшая железная колесная яхта с машинной мощностью 70 л.с. и водоизмещением всего 159 т. Она в течение 35 лет, до 1892 года, состояла в Гвардейском экипаже и служила генерал-адмиралу для его плаваний по Финскому заливу и Балтийскому морю.

Продолжение следует



Гангут

Перестроение в море. На переднем плане линейные корабли типа «Севастополь».
Художник А.В.Ганзен



В 1916 году в Петрограде на средства, предоставленные Петроградским отделением Товарищества И.Д.Сытина, вышел в свет альбом «Российский императорский флот» с работами художника-мариниста А.В.Ганзена, цветные репродукции с картин которого были воспроизведены в мастерских товариществ Р.Голике и А.Вильборга, «Новое Время» и И.Д.Сытина.

В предисловии к альбому, подготовленном редактором «Морского сборника» старшим лейтенантом К.Г.Житковым, в частности, говорилось: «Рисунки художника А.В.Ганзена дают изображение различных типов судов русского флота от ботика Петра Великого до современных дредноутов и подводных лодок, а кроме того иллюстрируют главнейшие моменты из жизни корабля и целого флота в мирное и военное время».

О творческом пути Алексея Вильгельмовича Ганзена читайте статью старшего научного сотрудника, заведующей сектором изобразительного искусства фондов ЦВММ В.Б.Морозовой на странице 115.



Санкт-Петербург
Издательство
«ГАНГУТ», 2000