

ГАНГУТ

А.Л.Ларионов

**Из истории императорских
яхт российского флота**

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА
И СУДОСТРОЕНИЯ

Е.Ю.Кобчиков

**Когда расстреляли
«Меридиан»**

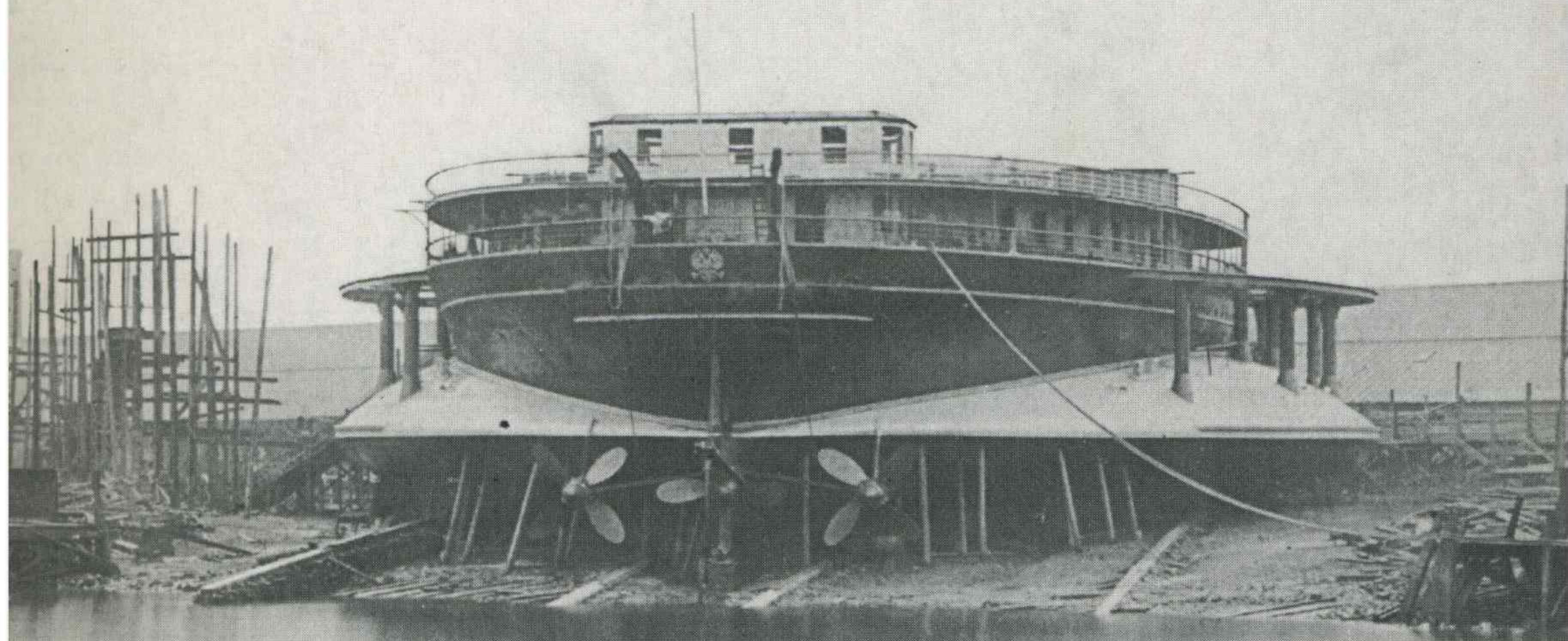
Г.А.Гребенщикова

**Постскриптум
к Крымской войне**



«Остойчивость и комфорт суть главные качества, которые преследовались при проектировании яхты... максимум остойчивости обеспечен в яхте известной формой... Не секрет, что новая яхта есть опыт...»

*Из сообщения лондонской газеты «Таймс» за 1879 год
о постройке в Англии яхты «Ливадия»*



НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА И СУДОСТРОЕНИЯ

Гангут

Выпуск 23

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

В ДЫМУ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

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

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

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

37 К.К. СТАРОСЕЛЬЦЕВ
ЦКБ-57 — создание, дея-
тельность, ликвидация

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

47 М.В. КОТОВ
К истории создания опы-
тowego корабля проекта
33М

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...

- 58 Е.Ю. КОБЧИКОВ
Когда расстреляли
«Мериидан»
66 Ю.Н. ЖУТЯЕВ
Болиндеры в десантной
операции у Южной
Озерейки

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...

- 74 Г.А. ГРЕБЕНЩИКОВА
Постскриптум к Крымс-
кой войне (малоизвестные
факты из истории Черно-
морского флота)

20-Й ВЕК: ВОЙНА НА МОРЕ

- 84 С.В. ПАТЯНИН
Операция «Цитронелла»

ВРЕМЯ И ЛЮДИ

- 91 Ю.Л. КОРШУНОВ
«Таинственная экспеди-
ция» в Америку

КАЮТ-КОМПАНИЯ

- 101 Г.ТАРАКАНОВСКИЙ
Скульптор-маринист
И.Н. Шредер

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, Е.Н.Иванова, Л.А.Кузнецова, Б.В.Лемачко, А.Н.Одайника, Г.Ф.Петрова, М.А.Парталы, И.Л.Чумака, архива исторического альманаха «Цитадель», авторов статей

Г 19 **Гангут**— вып.23: Сб.ст.—СПб.: Издательство «Гангут», 2000 — 112 с., ил.

ISBN 5-85875-055-9

В сборнике заканчиваются публикации материалов по истории инженерно-строительных органов российского флота и о канонерской лодке Сибирской флотилии «Гиляк».

Продолжается рассказ об истории императорских яхт. Отдельные статьи посвящены деятельности ЦКБ-57, гибели гидрографического судна «Меридиан», участии барж-болиндеров в десантной операции у Южной Озереики в феврале 1943 года и последней операции германского линейного корабля «Tirpitz» в сентябре того же года.

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

Для широкого круга читателей, интересующихся историей флота и судостроения.

**1305010000-188
Г 85875(01)-2000 без объявл.**

ББК 68.66

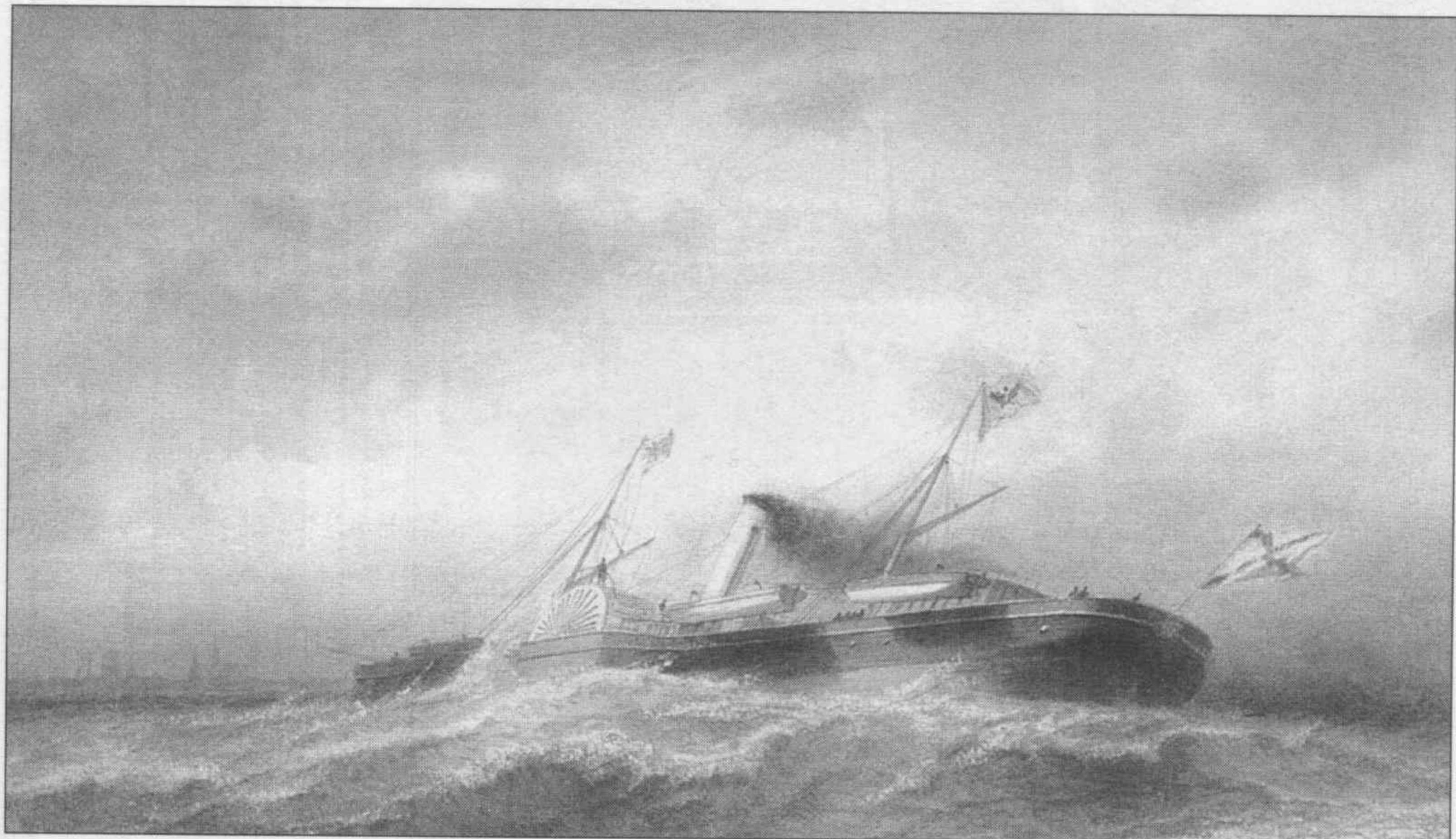
Присланные статьи не рецензируются и не возвращаются. Редакция сборника приносит извинения своим читателям за то, что не имеет возможности отвечать на все письма.

Обложка: на 1-й стор. — канонерская лодка «Гиляк» (рис. А.Ю.Заикина); на 2-й стор. — императорская яхта «Ливадия» на стапеле (из собрания В.А.Гущина); на 3-й стор. — крейсер II ранга «Азия»

ISBN 5-85875-055-9

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

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ



Императорская яхта «Штандарт». С картины А.П.Боголюбова (фрагмент)

Из истории императорских яхт российского флота

А.Л.ЛАРИОНОВ

В середине XIX века назначение императорских яхт обуславливало их особое положение и устройство среди других военных кораблей или коммерческих судов. Во время морских путешествий для императорской семьи яхты становились жилым домом, с подобающими для него условиями комфорта, максимально возможными на морском судне. В плаваниях императорскую семью обычно сопровождала большая свита придворных и прислуги, что превращало яхты в своеобразный мир, который жил по законам и этикету императорского двора.

В конце 1856 года Александр II принял

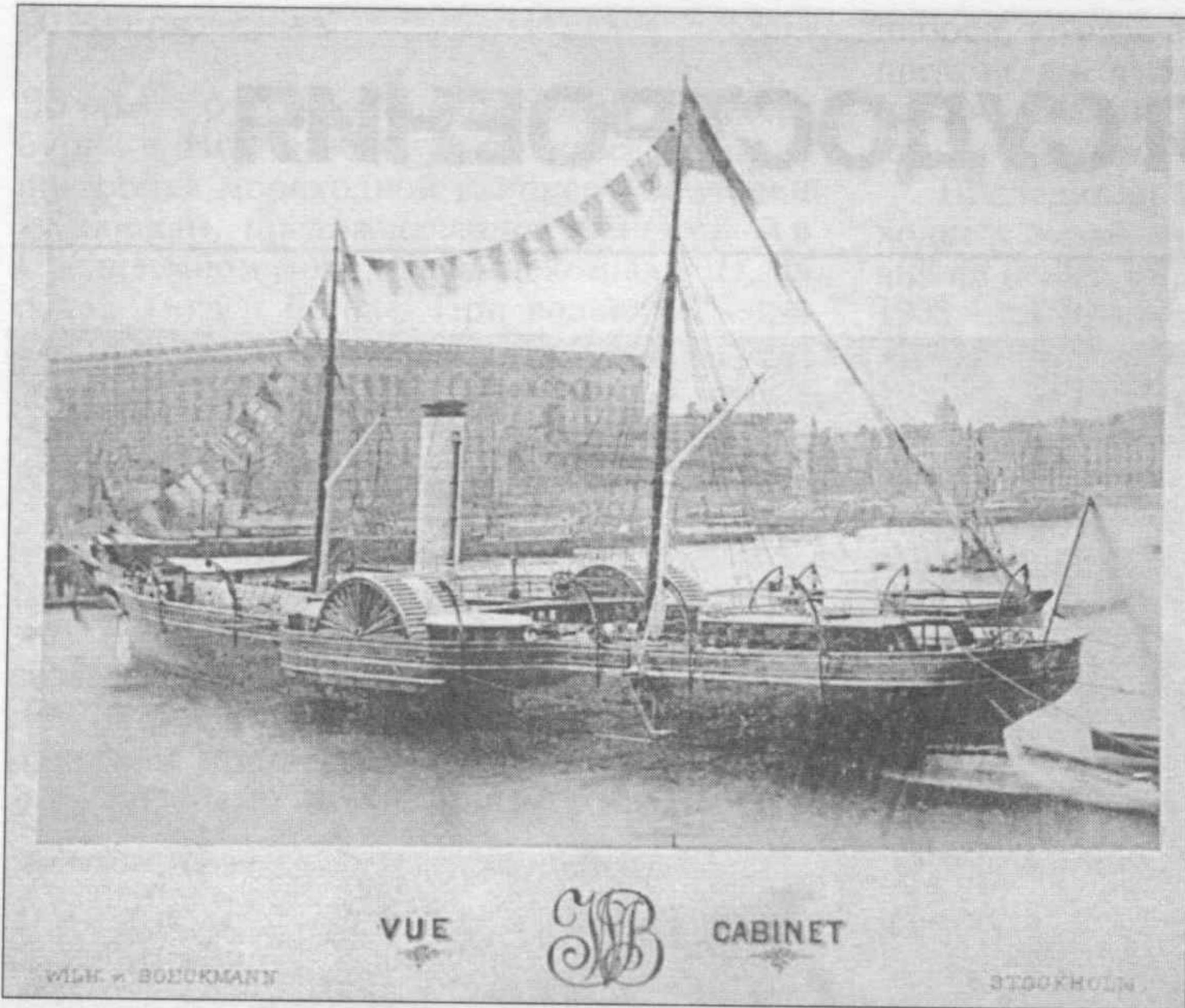
решение для дальних многодневных плаваний императорской семьи построить новую, большую чем предыдущая, комфортабельную яхту.

9 июня 1857 года во Франции, в Бордо, на верфи Армана заложили яхту «Александра», переименованную в ходе строительства в «Штандарт». Яхта строилась под надзором капитана 1 ранга П.Ю. Лисянского, — команда винтового фрегата «Светлана», также строившегося на верфи Армана.

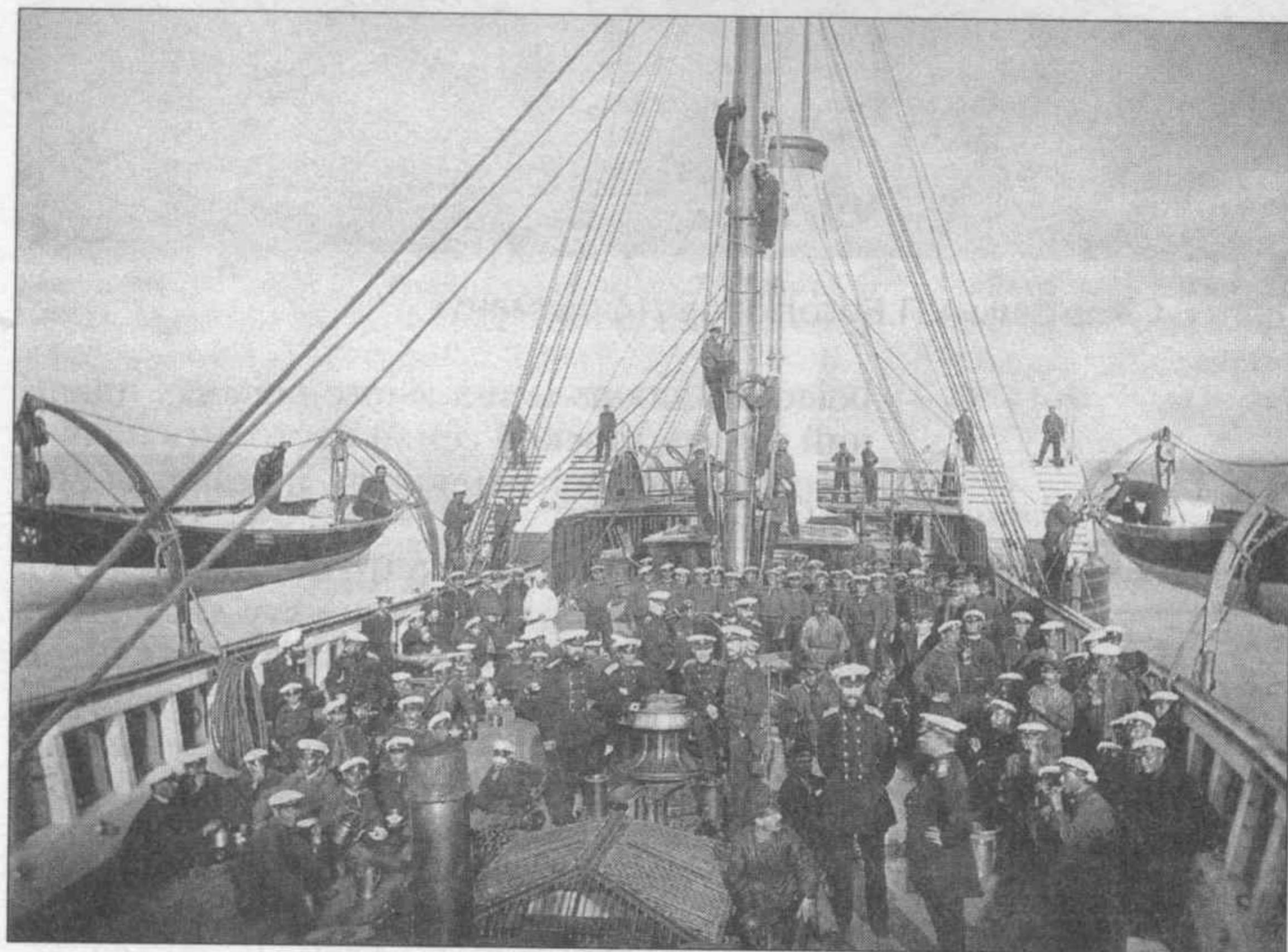
Четырехпушечная деревянная двухмачтовая колесная яхта «Штандарт» при водоизмещении 895 т и мощности машин 400 л.с. имела длину 231 фут (70,4 м). Оригинальное носовое украшение яхты состояло из овального щита с царской короной по центру и идущих от него вдоль бортов рельефных изображений двух развевающихся императорских штандартов. Она обошлась Морскому ведомству в 345 тыс. руб.

Спущенная на воду 28 июня 1858 года яхта «Штандарт» 7 октября вместе с фрегатом «Светлана» вышла в Кронштадт, по пути посетив Шербур и Киль, где была осмотрена генерал-адмиралом Константином Николаевичем.

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



Императорская яхта «Штандарт» на рейде у Королевского дворца в Стокгольме (из альбома «Русские императорские яхты. Конец XVII—начало XX века». СПб.: ЭГО, 1997)



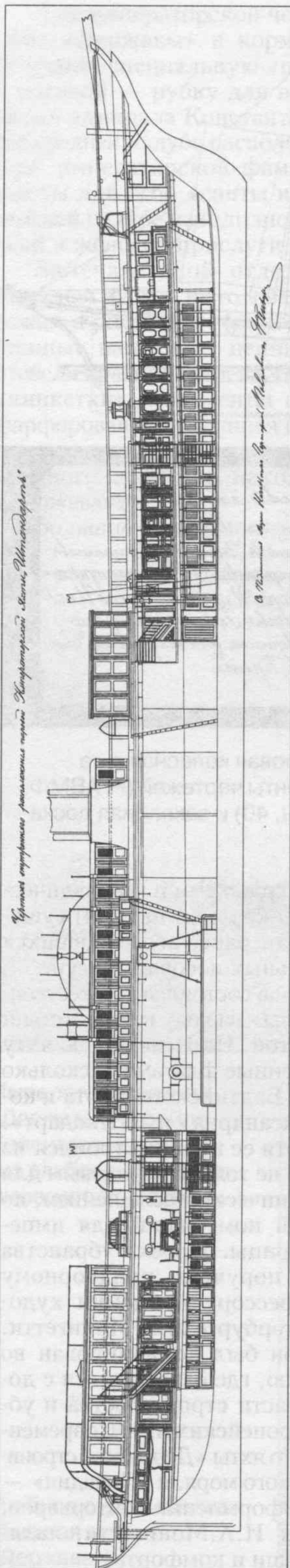
На палубе императорской яхты «Штандарт». 1870-е годы (из альбома «Русские императорские яхты...»)

Войдя в 1861 году в состав судов Гвардейского экипажа, яхта «Штандарт» с императорской четой либо с наследником престола Александром Александровичем до 1872 года ежегодно в июле—сентябре совершала походы в финские шхеры, где посещала Гельсингфорс, Фридрихсгам, а иногда доходила до Або. В эти же годы яхта несколько раз ходила в Копенгаген, а в конце 1874 года совершила поход в Средиземное море, где, находясь в распоряжении императрицы Марии Александровны, посетила Виллафранкский рейд и побывала в Сан-Ремо. Послед-

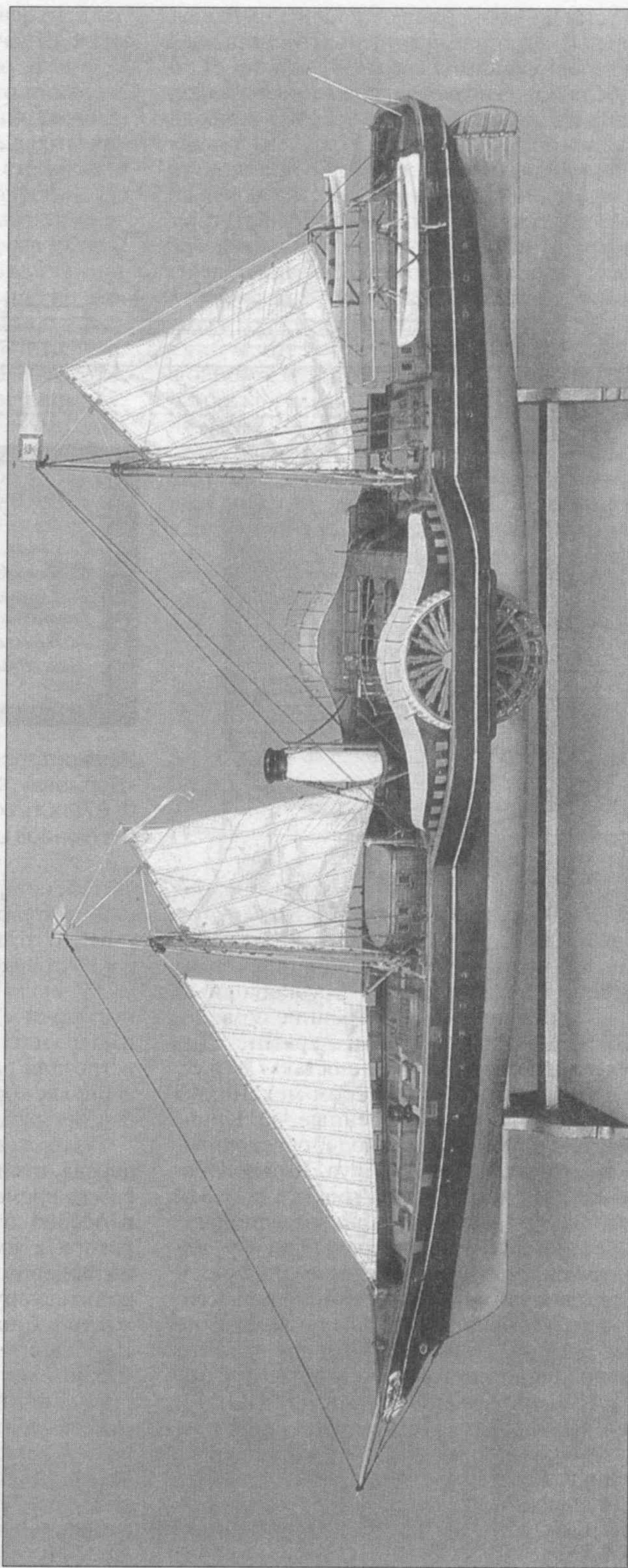
ние годы службы, до ее исключения из состава флота в 1892 году, яхта использовалась для летних плаваний великих князей.

28 апреля 1866 года в присутствии императора Александра II и генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства закладывается «Держава» — последняя и самая большая из балтийских деревянных колесных императорских яхт. Ее проектировщиком и строителем был генерал-майор Корпуса корабельных инженеров И.С. Дмитриев.

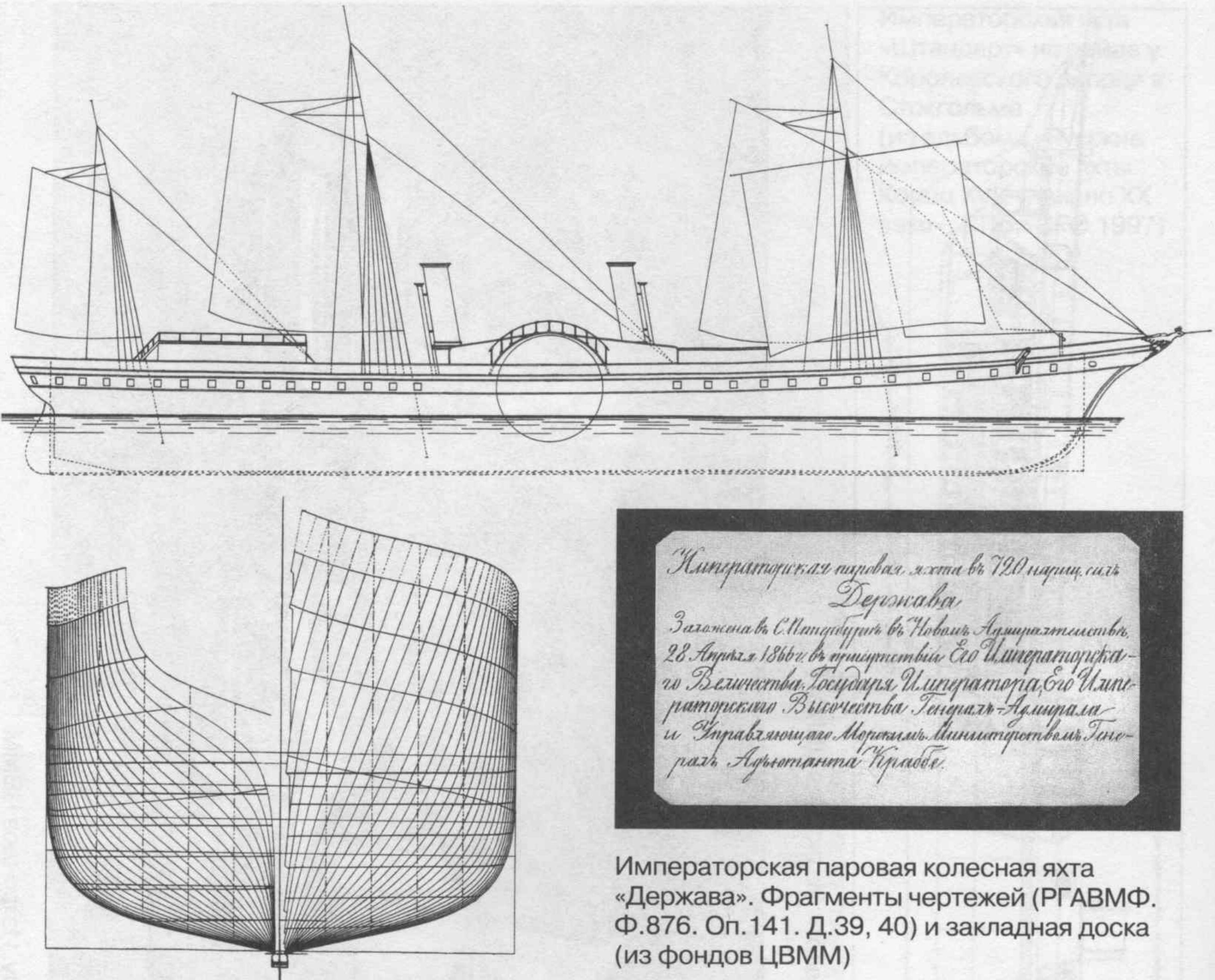
ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ



Продольный разрез императорской паровой колесной яхты «Штандарт». Из фондов ЦВММ



Модель императорской яхты «Штандарт», изготовленная в 1864 году. Из фондов ЦВММ



*Императорская паровая яхта въ 720 л. с. национальной
Державы.*

Заготовлена въ С.-Петербургѣ въ Новомъ Адмиралтѣствѣ,
28 Апрѣля 1866 г. въ присутствіи Его Императорскаго
Величества Государя Императора Его Импера-
торскаго Высочества Генерал-Адмирала
и Управляющаго Морскимъ Министромъ Гене-
ралъ Адмиралтейства Краббе.

Императорская паровая колесная яхта
«Держава». Фрагменты чертежей (РГАВМФ.
Ф.876. Оп.141. Д.39, 40) и закладная доска
(из фондов ЦВММ)

Яхта строилась по образцу английской королевской яхты «Victoria and Albert». Ее дубовый набор скреплялся железными клиньями, подводная часть обшивалась гондурасским красным деревом, а надводный борт — лиственницей. Внутренние помещения отделялись тиковым деревом. Две паровые машины общей мощностью 720 л.с., спроектированные инженером-механиком Селининовым и изготовленные на Кронштадтском пароходном заводе, обеспечивали скорость хода яхты 16,72 уз. При водоизмещении 3114 т «Держава» имела длину 312 футов (94,8 м). Первоначально предполагалось установить на ней носовую фигуру, аллегорически олицетворяющую Россию и изображавшую устремленную вперед женщину в развевающихся одеждах и латах с орденом Андрея Первозванного на груди и державой в протянутой вперед руке. Эту фигуру в 1867 году создал скульптор М.О. Микешин, но император не утвердил ее, а повелел установить на яхте носовое украшение в виде двуглавого орла. В июле 1870 года Микешин вылепил двуглавого орла на сделанном в натуральную величину деревянном макете носовой части яхты. Однако его орел

с распростертыми крыльями и геральдической императорской короной над ним существенно отличался от ранее исполнявшихся в качестве корабельных носовых фигур.

31 июля 1871 года состоялся торжественный спуск «Державы» на воду в присутствии императора со свитой. На Неве новую яхту встречали расцвеченные флагами несколько военных кораблей Балтийского флота и колесные яхты «Александрия» и «Штандарт».

«Держава», хотя ее корпус строился из дерева, отличалась не только передовым для своего времени техническим оснащением, но и особой отделкой помещений для императора и императрицы. Проект убранства интерьеров яхты поручили придворному архитектору профессору Академии художеств в Санкт-Петербурге И.А. Монигетти. Предварительно он был командирован во Францию и Англию, где ознакомился с достижениями в области строительства и убранства западноевропейских яхт. Современники утверждали, что яхты «Держава», строившаяся для Балтийского моря, и «Ливадия» — для Черного по оформлению интерьеров, спроектированных И.А. Монигетти, являлись «чудом роскоши и комфорта».

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

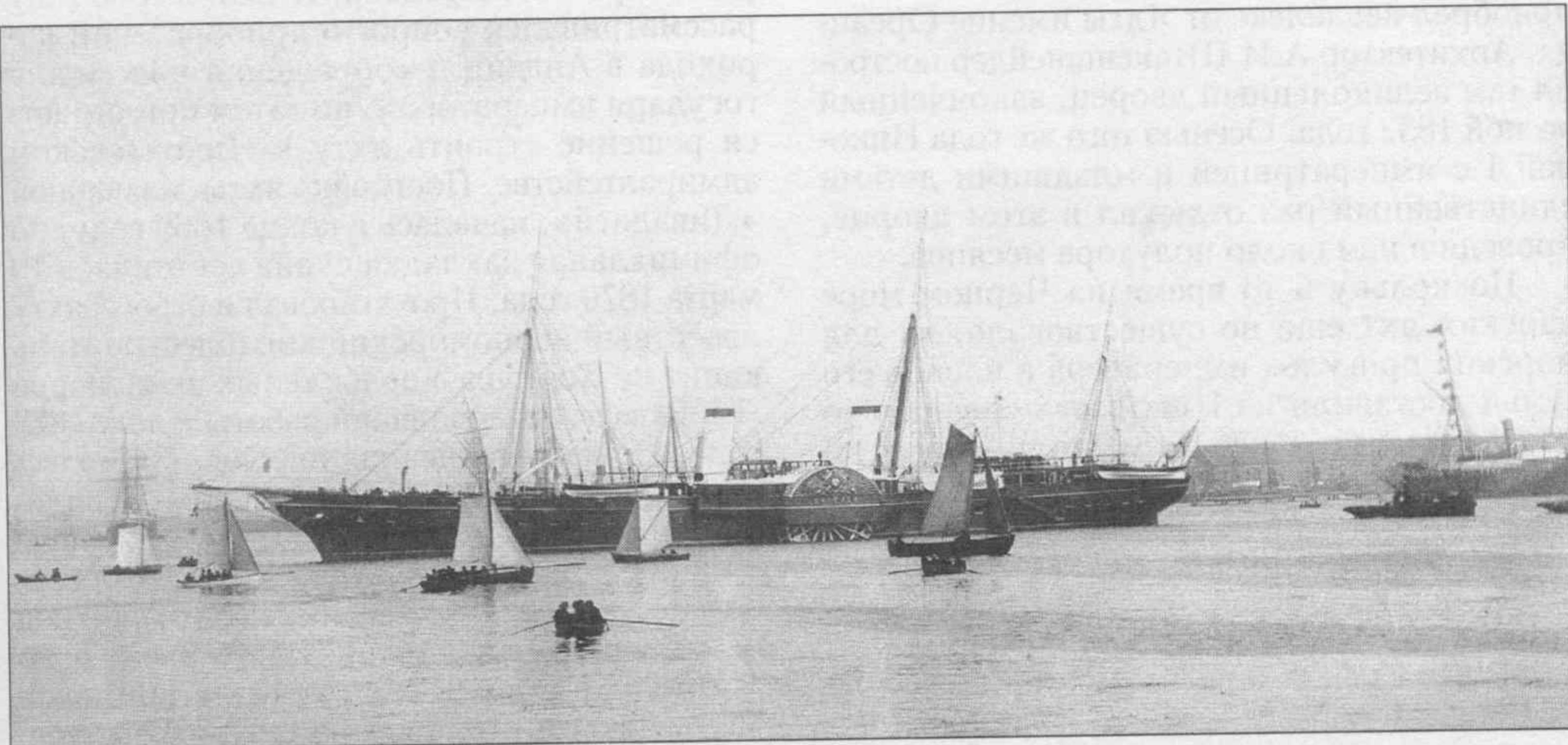
Для императорской четы на верхней палубе «Державы» в кормовой части яхты устроили специальную «царскую рубку», а в носовой — рубку для великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. На средней палубе располагались каюты для особ императорской фамилии, столовая и каюты для особ «свиты их высочеств». На нижней палубе находились помещения мужской и женской прислуги и экипажа яхты.

Замечательной отделкой отличались «царская рубка» и столовая. Для них по чертежам и рисункам Монигетти выполнялись стенные панели из ценных пород дерева. Мебель красного дерева, бронзовые люстры, «кинкетки» и элементы отделки каминов, фарфоровая и стеклянная посуда — неотъемлемая часть предметов декоративно-прикладного искусства, находившихся на яхте «Держава».

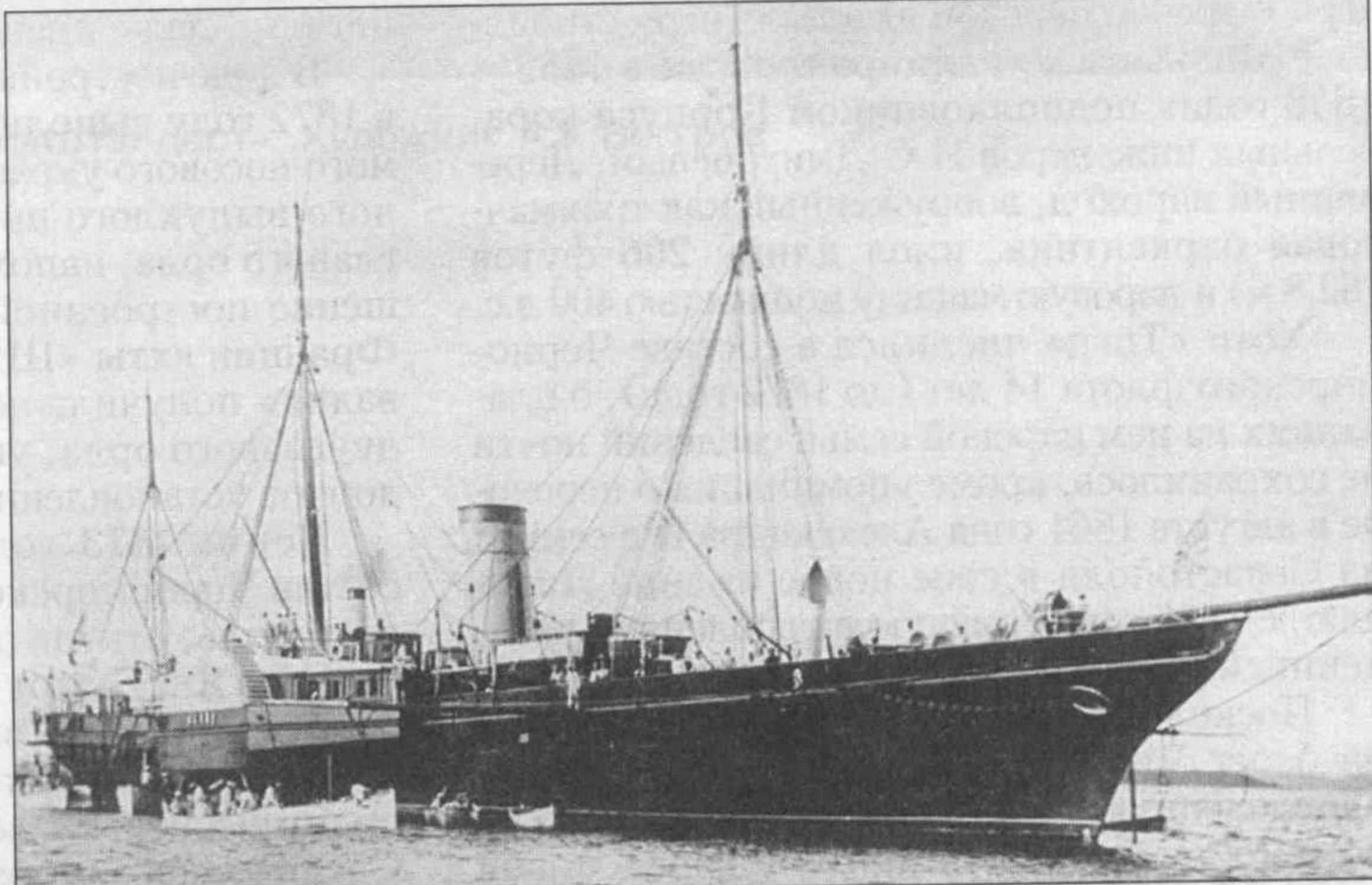
Большие размеры яхты позволили иметь

на ней во время плаваний большой штат свиты и прислуги, не считая экипажа. В рапорте от 18 января 1888 года командующего Гвардейским экипажем, в состав судов которого входила «Держава», указывалось, что в навигацию 1887 года численность команды составляла 238 человек (из них машинной — 93 человека), а также отмечалось, что во время путешествий на яхте императора «было музыкантов 65 человек, певчих 15 человек, сигнальщиков 10 человек, юнгов 10 человек и, кроме того, царской и вольнонаемной прислуги при высочайших особых и их свите приблизительно 50 человек». К сожалению, в рапорте не указывалась численность императорской свиты, но, видимо, она составляла не менее 20 человек.

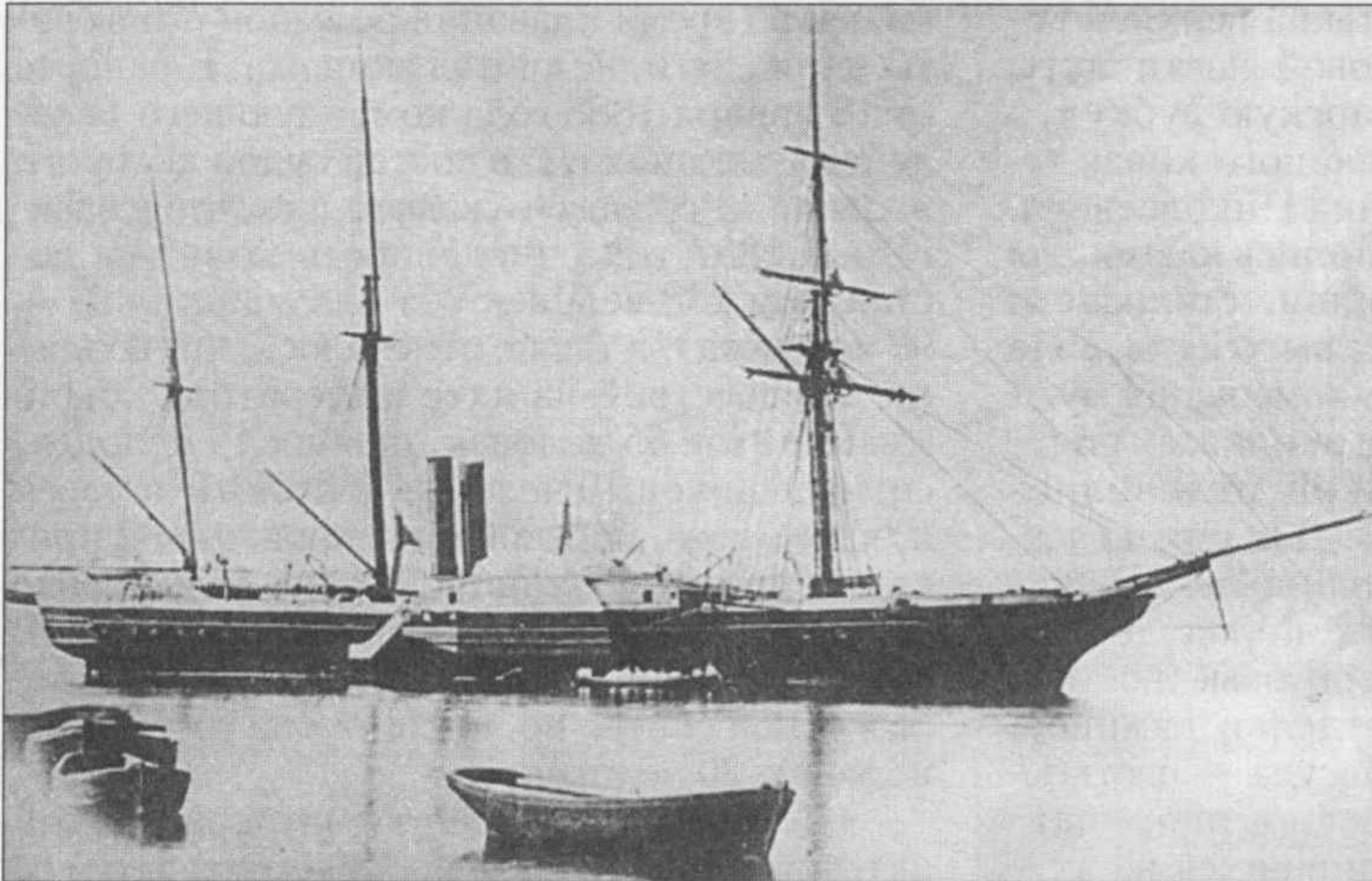
«Держава» в качестве императорской яхты просуществовала до 1898 года; затем ее переделали в учебное судно, и под именем «Двина» она плавала до конца 1905 года.



Императорская яхта
«Держава» на рейде
Копенгагена
(из альбома «Русские
императорские яхты...»)



Учебное судно «Двина»
(бывшая яхта
«Держава»)



Колесный пароход
«Тигр» — первая
императорская яхта на
Черном море

Летом 1825 года император Александр I во время своего путешествия на юг России приобрел недалеко от Ялты имение Ореанда. Архитектор А.И.Штакеншнейдер построил там великолепный дворец, законченный весной 1852 года. Осенью того же года Николай I с императрицей и младшими детьми единственный раз отдыхал в этом дворце, проведя в нем около полутора месяцев.

Поскольку в то время на Черном море царских яхт еще не существовало, то для морских прогулок императора и членов его семьи доставили из Николаева специально построенный там еще в 1840 году 18-весельный катер, вооруженный одной небольшой карронадой для салютов.

В 1860 году Ореанда перешла во владение великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. Он распорядился построить для плаваний императорской семьи по Черному морю небольшой колесный 4-пушечный пароход «Тигр», ставший первой черноморской царской яхтой. «Тигр» строился в Николаевском адмиралтействе в 1855—1858 годах подполковником Корпуса корабельных инженеров И.С.Дмитриевым. Деревянный пароход, вооруженный как трехмачтовая баркентина, имел длину 206 футов (62,8 м) и паровую машину мощностью 400 л.с.

Хотя «Тигр» числился в составе Черноморского флота 14 лет (до 1872 года), о плаваниях на нем царской семьи сведений почти не сохранилось, кроме упоминания о переходе в августе 1861 года Александра II с семьей из Севастополя в свое новое имение Ливадию, с 1866 года ставшую излюбленной резиденцией российских императоров в Крыму.

Поскольку поездки императорской семьи на берег Черного моря стали приобретать определенную регулярность, возникла необходимость замены старого «Тигра» новой

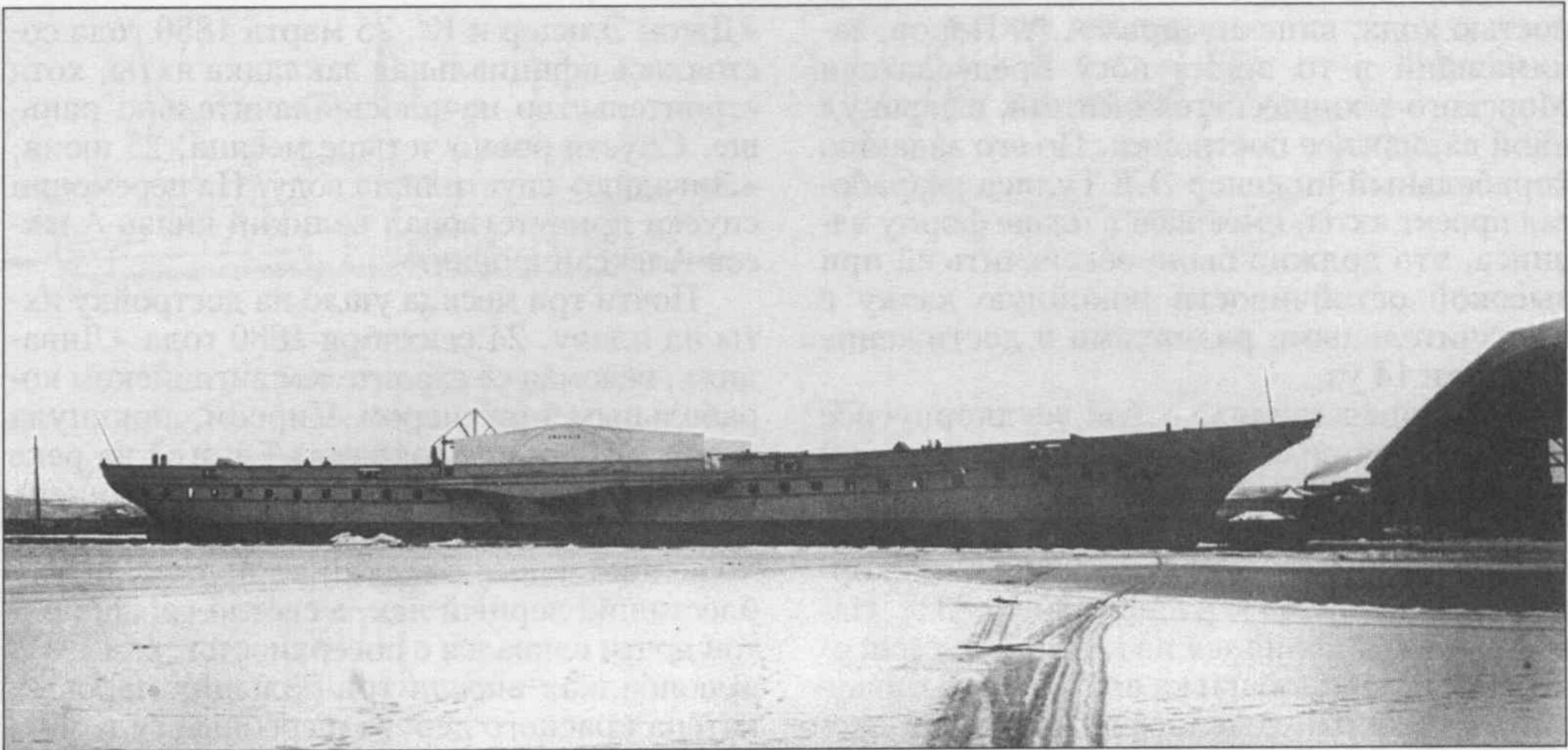
комфортабельной яхтой «для службы у берегов Крыма». Предварительно в 1868 году рассматривался вопрос о приобретении парохода в Англии и «обращения в яхту для государя императора», но затем принимается решение строить яхту в Николаевском адмиралтействе. Постройка яхты, названной «Ливадией», началась в конце 1869 году, но официальная закладка судна состоялась 19 марта 1870 года. Проектировал и строил яхту известный черноморский кораблестроитель капитан Корпуса корабельных инженеров Л.Г.Шведе, завершивший работы к лету 1873 года. Новая 4-пушечная деревянная колесная яхта имела водоизмещение 1964,5 т, длину 266 футов 6 дюймов (81,2 м) и паровую машину мощностью 460 л.с. По комфорtabельности и отделке царских помещений она не уступала балтийской «Державе», а по оформлению «царской рубки» в кормовой части яхты и столовой на средней палубе, выполненному по проекту архитектора Монигетти, даже превосходила последнюю.

В ходе постройки «Ливадии» Л.Г. Шведе в 1872 году выполнил рисунок предполагаемого носового украшения яхты в виде овального выпуклого щита с изображением двуглавого орла, напоминавшего носовое украшение построенной в 1857—1858 годах во Франции яхты «Штандарт». Однако и «Ливадия» получила носовое украшение в виде двуглавого орла, увенчанного короной, подобное установленному на «Державе».

Летом 1873 года новая яхта, войдя в состав Черноморского флота, пришла в Севастополь, откуда доставила императрицу с семьей в Ялту. Этот путь ей еще не раз приходилось повторять впоследствии.

В марте 1874 года «Ливадия» ушла в практическое плавание. В западной части Средиземного моря яхта успешно выдер-

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ



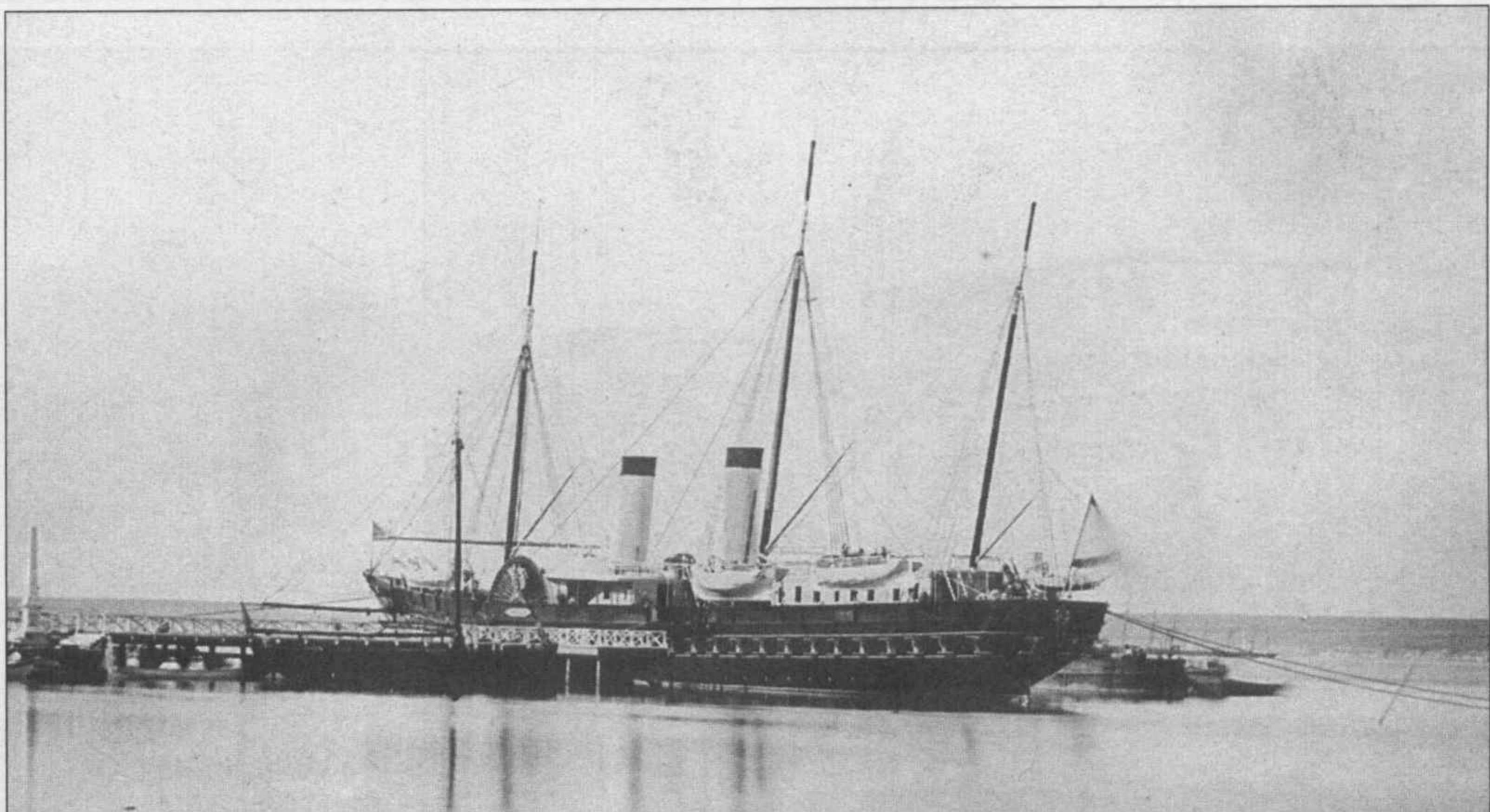
Императорская яхта «Ливадия» в период достройки в Николаевском адмиралтействе

жала 11-балльный шторм, показав отличные мореходные качества.

Следует отметить, что «Ливадия» — единственная из императорских яхт, участвовавшая в боевых действиях русского флота. Во время русско-турецкой войны 1877–1878 годов под командованием капитана 1 ранга Ф. Е. Кроуна она крейсировала у румынского и болгарского побережья и 21 августа потопила турецкую двухмачтовую кочерму. Замеченная двумя турецкими броненосными кораблями, яхта выдержала 18-часовую поゴню и благополучно ушла под защиту севастопольских батарей.

Трехлетняя служба «Ливадии» закончилась трагически. На пути из Севастополя в Одессу она в туманную ночь с 21 на 22 октября 1878 года выскоцила на риф у Тарханкутского маяка на западном побережье Крыма. 47 дней, с 22 октября по 7 декабря, «Ливадия» стояла на камнях. После ряда неудачных попыток командования Черноморского флота спасти корабль, все ценное, что было возможно, свезли на берег, представив корпус морским волнам.

Когда встал вопрос о строительстве яхты, подобной погибшей колесной «Ливадии», но с увеличенными дальностью плавания и ско-



Императорская паровая колесная яхта «Ливадия» после вступления в строй

ростью хода, вице-адмирал А.А. Попов, занимавший в то время пост председателя Морского технического комитета, выдвинул иной вариант ее постройки. По его заданию корабельный инженер Э.Е.Гуляев разработал проект яхты, имеющей в плане форму эллипса, что должно было обеспечить ей при высокой остойчивости покойную качку с незначительными размахами и достижение скорости 14 уз.

Яхта представляла собой двухкорпусное судно: срезанный по ватерлинию верхний корпус длиной 79,25 м и шириной 33,53 м был установлен на полупогруженный в воду понтон эллиптической формы (нижний корпус) длиной 71,63 м и шириной 46,63 м. Набор судна выполнялся из мягкой «сименсновской» стали, обшивка понтона, его второе дно и переборки делались из железных листов, а обшивка верхнего корпуса яхты и ее палуб — из соснового дерева. На втором дне понтона стояло десять цилиндрических котлов и три вертикальные паровые машины двойного расширения, каждая мощностью по 3500 л.с. В понтоне же находились угольные ямы, вспомогательные механизмы и судовые запасы.

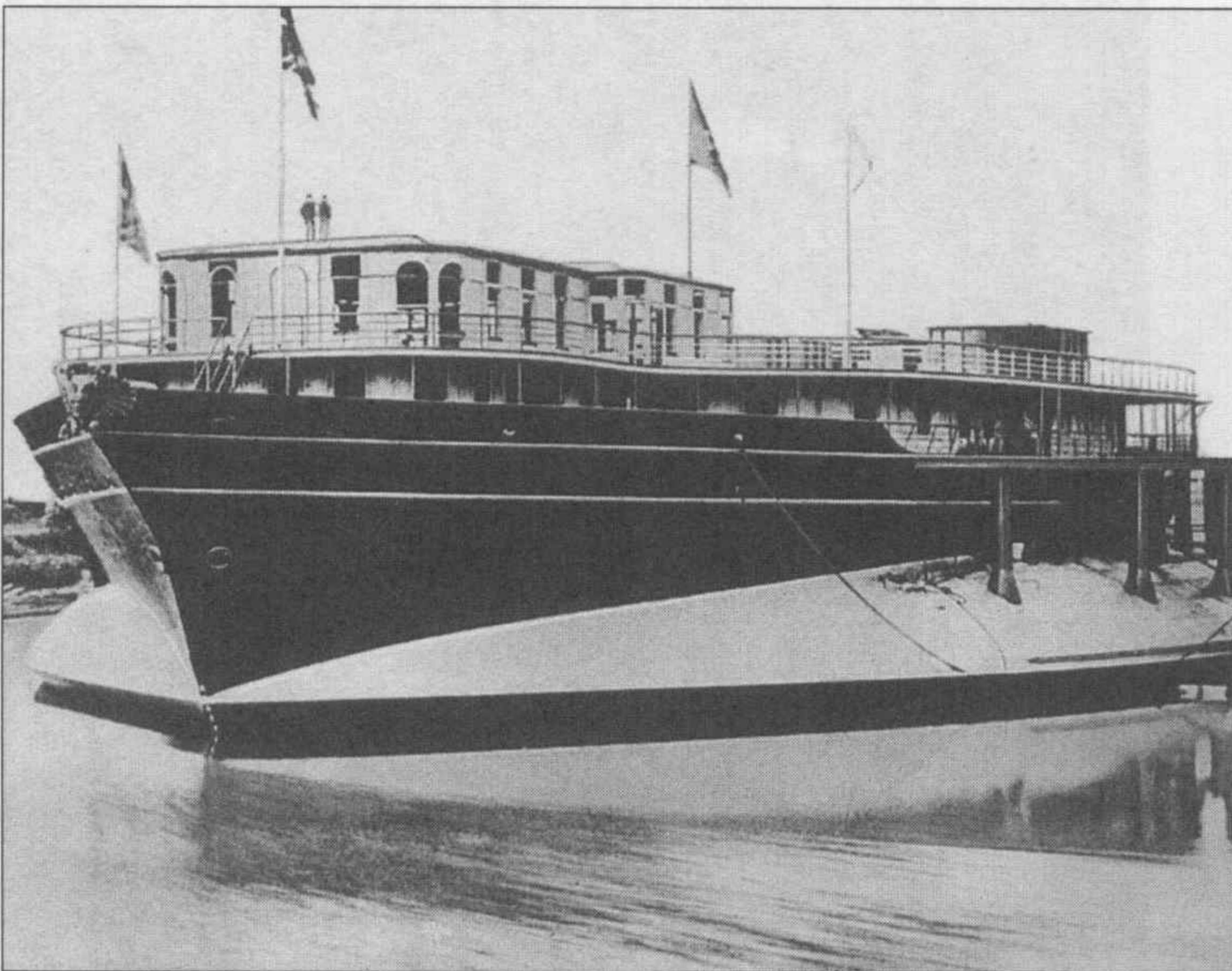
В верхнем корпусе яхты находились царские апартаменты, каюты свиты, помещения прислуги и кубрики экипажа. Две обширные рубки на верхней палубе служили царским парадным залом (носовая) и гостиной (кормовая).

Грандиозную для своего времени яхту водоизмещением 4420 т, получившую имя своей предшественницы «Ливадия», заказали английской судостроительной фирме

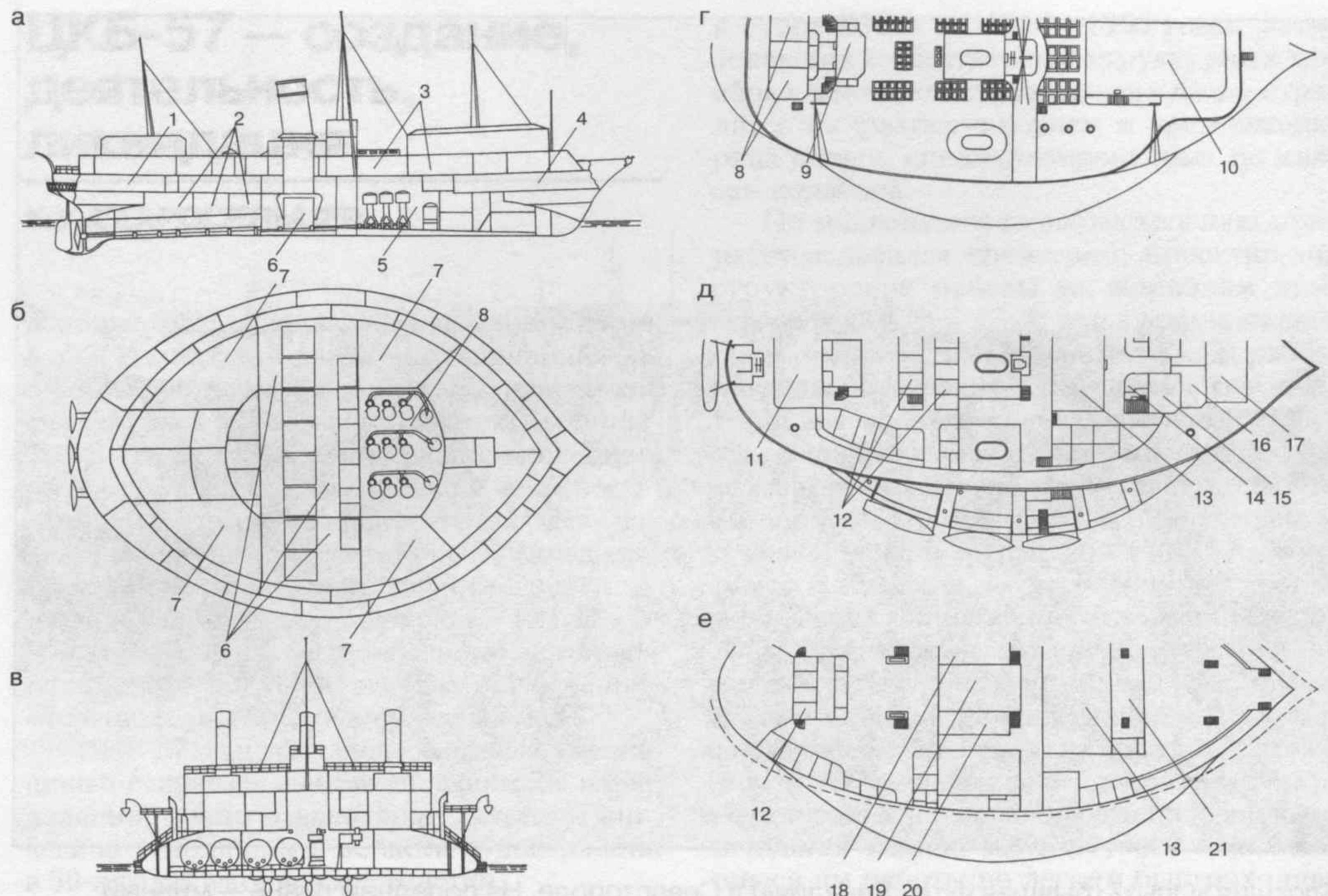
«Джон Эльдер и К°. 25 марта 1880 года состоялась официальная закладка яхты, хотя строительство началось значительно раньше. Спустя ровно четыре месяца, 25 июня, «Ливадию» спустили на воду. На церемонии спуска присутствовал великий князь Алексей Александрович.

Почти три месяца ушло на достройку яхты на плаву. 24 сентября 1880 года «Ливадия», ведомая ее строителем английским корабельным инженером Пирсом, покинула верфь в Ферроле (окраина Глазго) на реке Клайд. Несмотря на «абсолютно оригинальную конструкцию», внешне судно выглядело великолепно. Гладкий корпус покрывал блестящий черный лак, а светло-серый понтон почти сливался с поверхностью воды. На шлюпбалках висели три больших паровых катера красного дерева и гребные суда русской постройки с первой «Ливадии». Поражал объем кают, салонов и залов, предназначенных для императора и его свиты; общая площадь их составляла 3950 м² — в 6,7 раза больше, чем на погибшей яхте.

Огромная приемная императора высотой около 4 м напоминала комнаты Людовика XVI в Фонтенбло; в ней находился фонтан, окруженный цветочной клумбой. Гостиную на средней палубе меблировали в крымско-татарском духе, ряд помещений отделали в персидской манере, но большинство парадных кают оформили в современном английском стиле. Каюты и кубрики экипажа должны были отделяться уже в России. Помещения «Ливадии» освещались «свечами Яблочкива», все электрооборудование поставлялось в Англию из России.

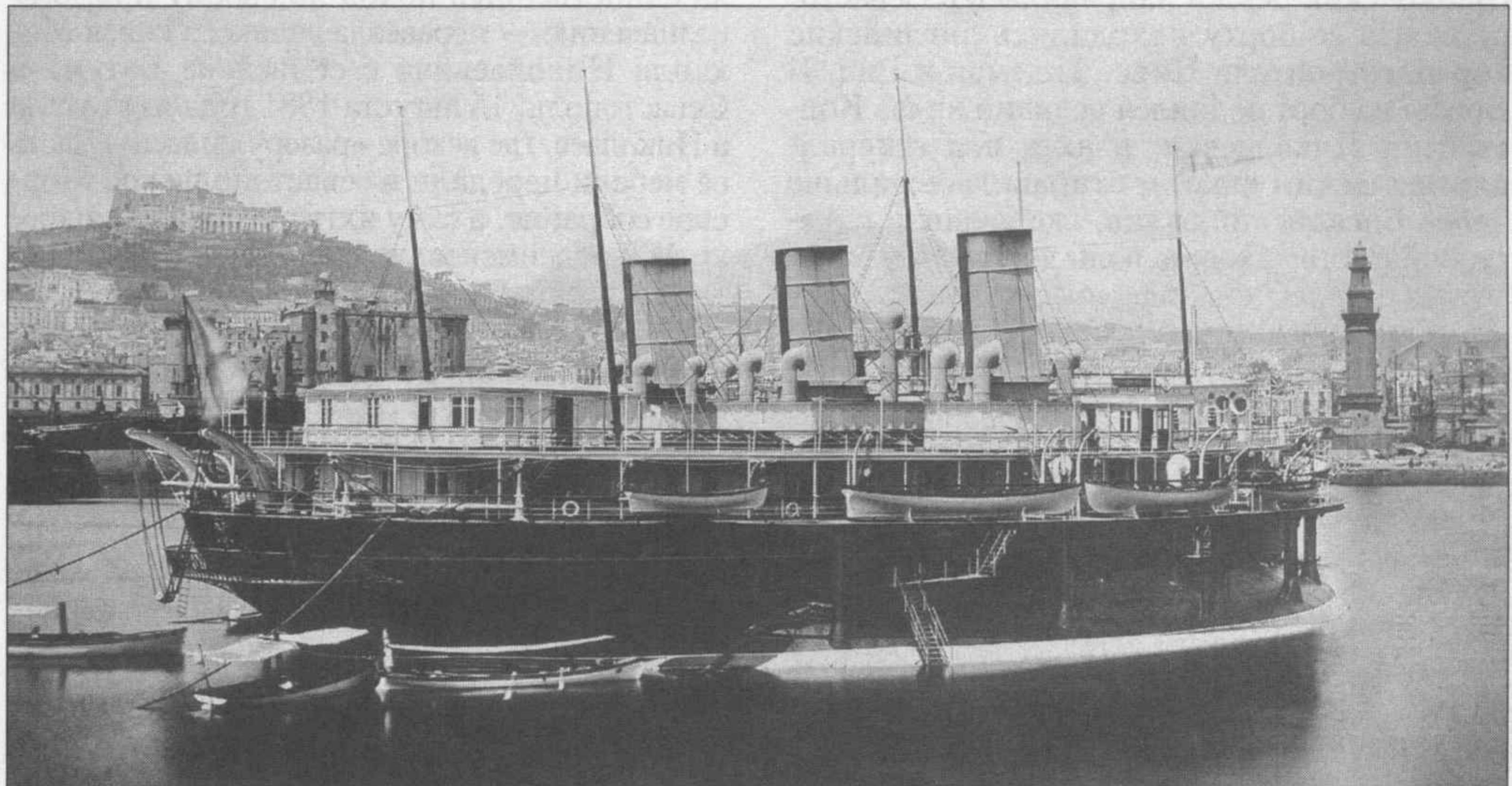


Императорская
винтовая яхта
«Ливадия» после спуска
на воду

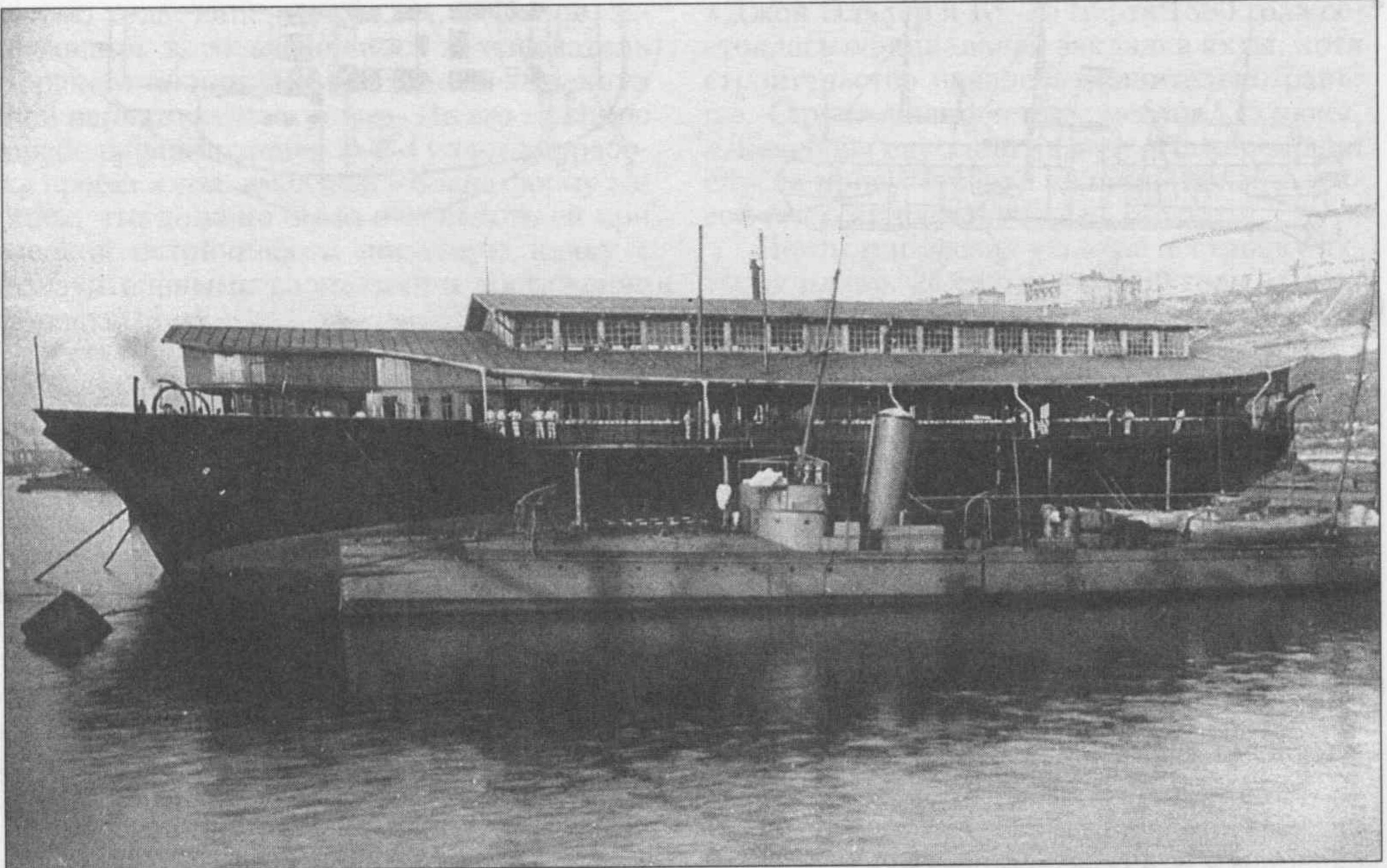


Общее расположение императорской винтовой яхты «Ливадия»: а — продольный разрез; б — план трюма; в — сечение по мидель-шпангоуту; г — верхняя палуба; д — средняя палуба; е — нижняя палуба.

1 — офицерские помещения; 2 — кладовые; 3 — помещения царской семьи; 4 — помещения экипажа; 5 — машинное отделение; 6 — котельное отделение; 7 — угольные ямы; 8 — гостиные; 9 — кабинет и спальня командира; 10 — парадный приемный зал; 11 — обеденный салон; 12 — каюты; 13 — машинный люк; 14 — помещение прислуги; 15 — императорская спальня; 16 — императорский кабинет; 17 — императорский салон; 18 — императорский камбуз; 19 — котельный люк; 20 — командный камбуз; 21 — провизионная кладовая



Императорская яхта «Ливадия» в Неаполе. Май 1881 года



Блокшив «Опыт» (бывшая яхта «Ливадия») в Севастополе. На переднем плане — минный крейсер «Казарский»

26 сентября 1880 года Пирс пригласил на борт яхты комиссию Морского министерства во главе с вице-адмиралом И.Ф. Лихачевым и в ее присутствии успешно провел двухдневные испытания. Скорость «Ливадии» достигала 15,7 уз (при мощности машин 12,354 л.с.), осадка составила всего 2,1 м.

3 октября 1880 года «Ливадия» покинула гринокский рейд и направилась в Севастополь. На ее борту находились английские кораблестроители Пирс, Тидеман и Рид. В Бресте на борт поднялся великий князь Константин Николаевич, и яхта под генерал-адмиральским флагом отправилась дальше через Бискайский залив, где угодила в жестокий шторм. Высота волн достигала 7 м, их удары о плоское днище «были ужасны и сотрясали весь корпус судна», хотя бортовая качка не превышала 3,5°, а килевая 9°. «На яхте ничего не падало», — рапортовал впоследствии ее командир капитан 1 ранга И.К. Богак, но от ударов волн образовалась течь и междуудонное пространство заполнилось водой. Срочно пришлось менять курс и идти в испанский порт Ферроль. При осмотре водолазы обнаружили в носовой части pontона с левого борта 5-метровую вмятину с разрывами и трещинами в листах обшивки. Ремонт пришлось выполнять на плаву силами

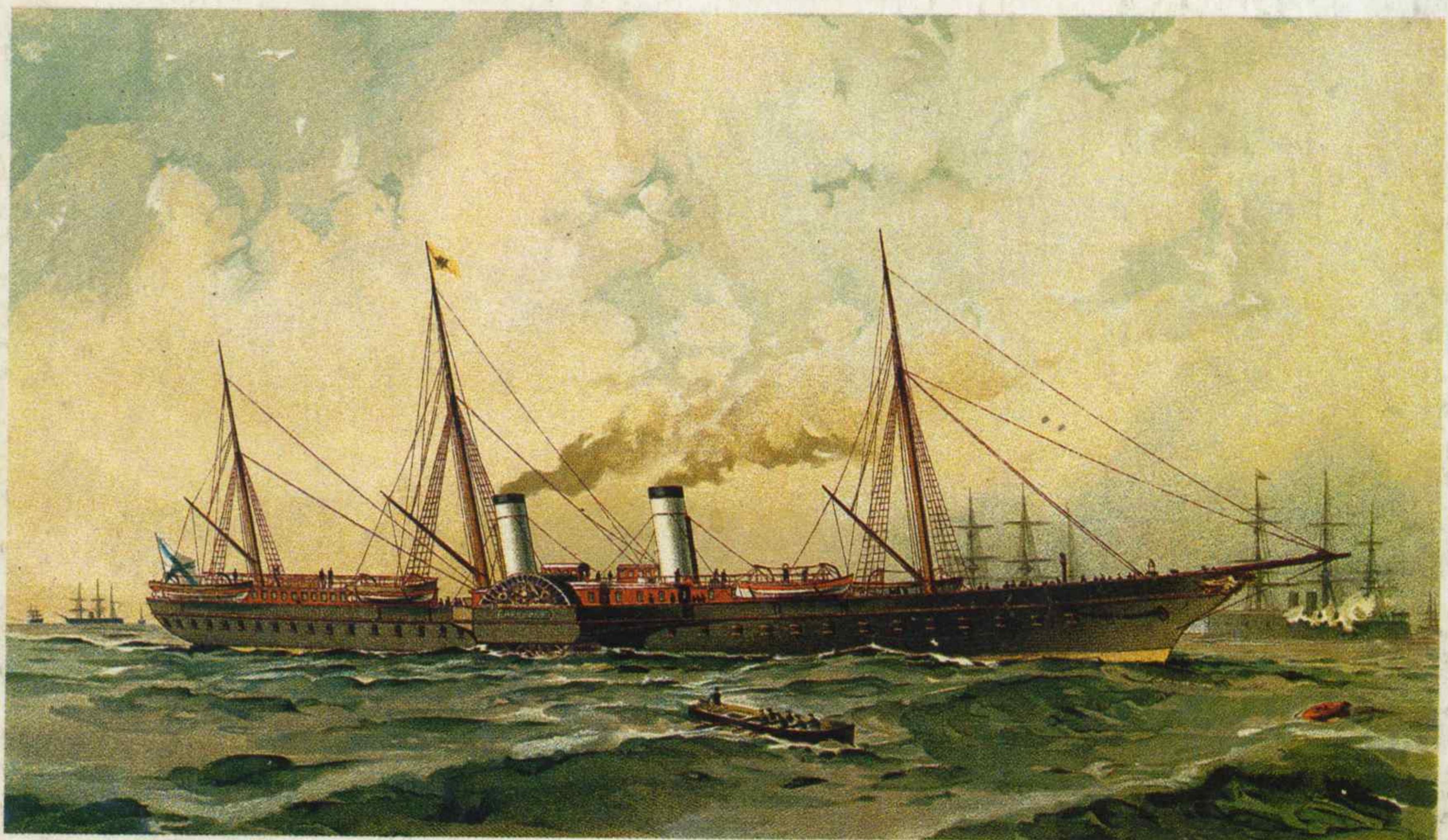
команды, и только через семь с половиной месяцев яхта смогла продолжить свой путь в Севастополь, куда пришла 27 мая 1881 года.

Специальная комиссия посчитала конструкцию корпуса pontona яхты неудовлетворительной для сопротивления ударам волн. После докования «Ливадия» совершила единственный поход по своему прямому назначению — перевезла великого князя Михаила Николаевича с семьей из Батума в Севастополь. 15 августа 1881 года яхта ушла в Николаев, где вскоре «разоружилась». Часть ее мебели передали в севастопольское Морское собрание, а саму яхту зачислили в пароходы и переименовали в «Опыт». Позже снятые с нее паровые машины отправили на Балтику и установили на крейсерах «Минин», «Герцог Эдинбургский» и «Генерал-адмирал». Пароход превратился в блокшив, используемый как казарма и склад. В начале XX века его сдали в Севастопольский порт, но в 1913 году вновь включили в списки флота как «Блокшив № 7». Только в 1926 году так и не состоявшаяся императорская яхта пошла на слом.

Окончание следует

Гангут

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

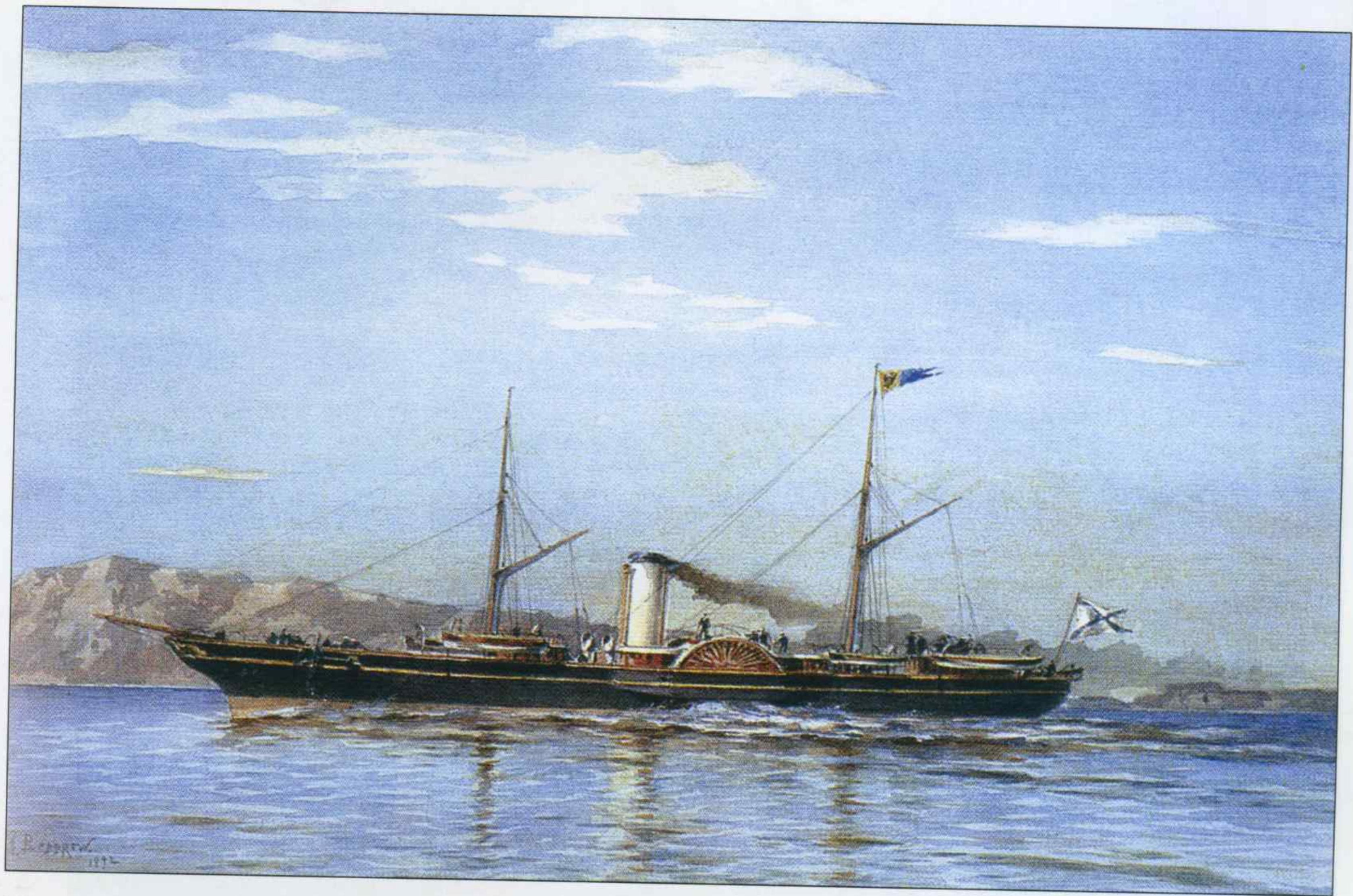


Цветная вкладка сборника посвящена императорским яхтам российского флота, об истории создания и службы которых рассказывается в статье, подготовленной старшим научным сотрудником-консультантом отдела фондов Центрального военно-морского музея заслуженным работником культуры Российской Федерации А.Л.Ларионовым



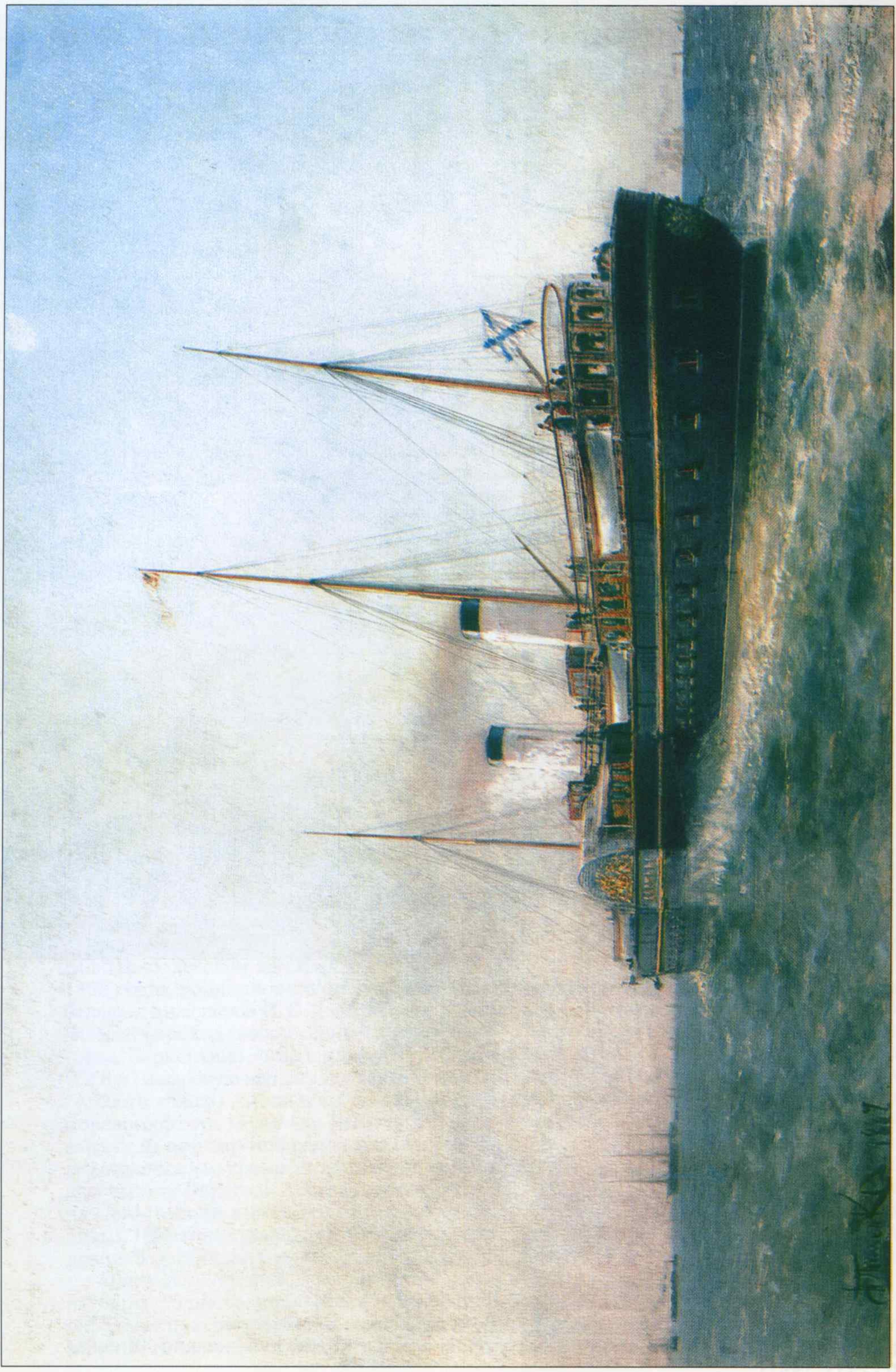
Санкт-Петербург
Издательство
«ГАНГУТ», 2000

Императорские яхты российского флота

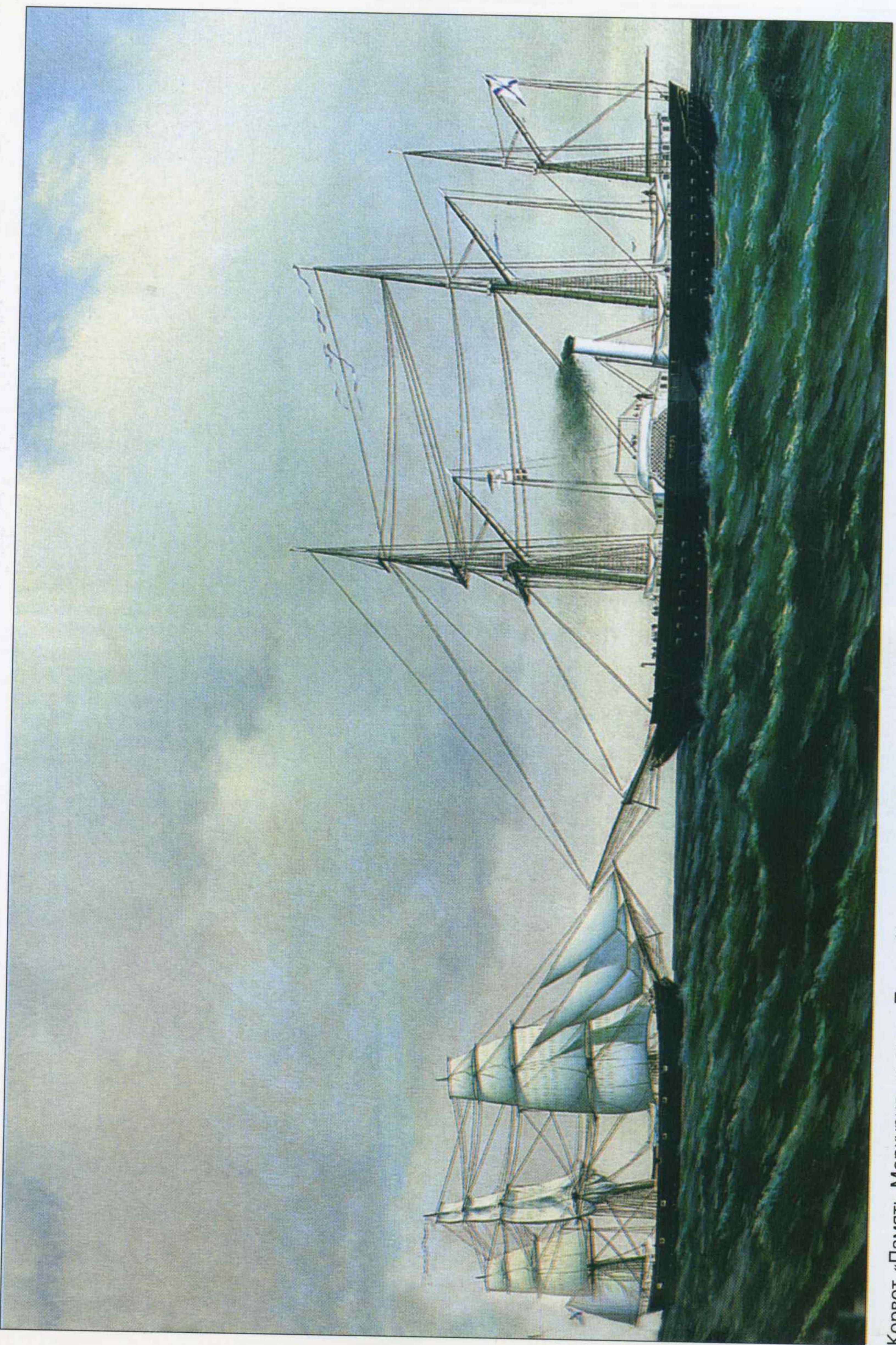


Императорская яхта «Штандарт». Художник А.К.Беггров

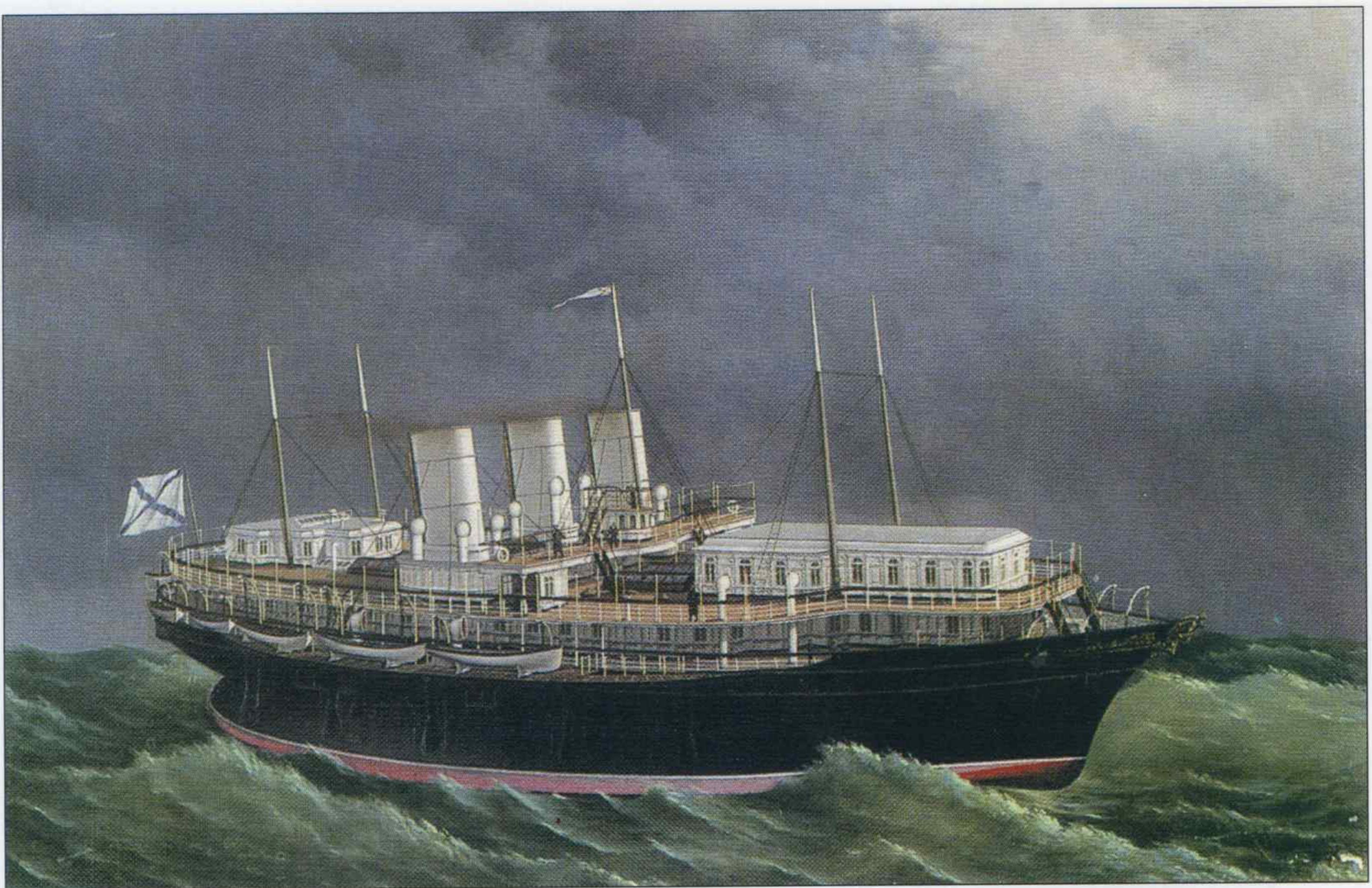
Репродукции из альбома «Русские императорские яхты. Конец XVII—начало XX века»
(СПб.: ЭГО, 1997)



Императорская яхта «Держава». Художник М.С.Ткаченко



Корвет «Память Меркурия» и яхта «Тигр». Художник А.П.Алексеев

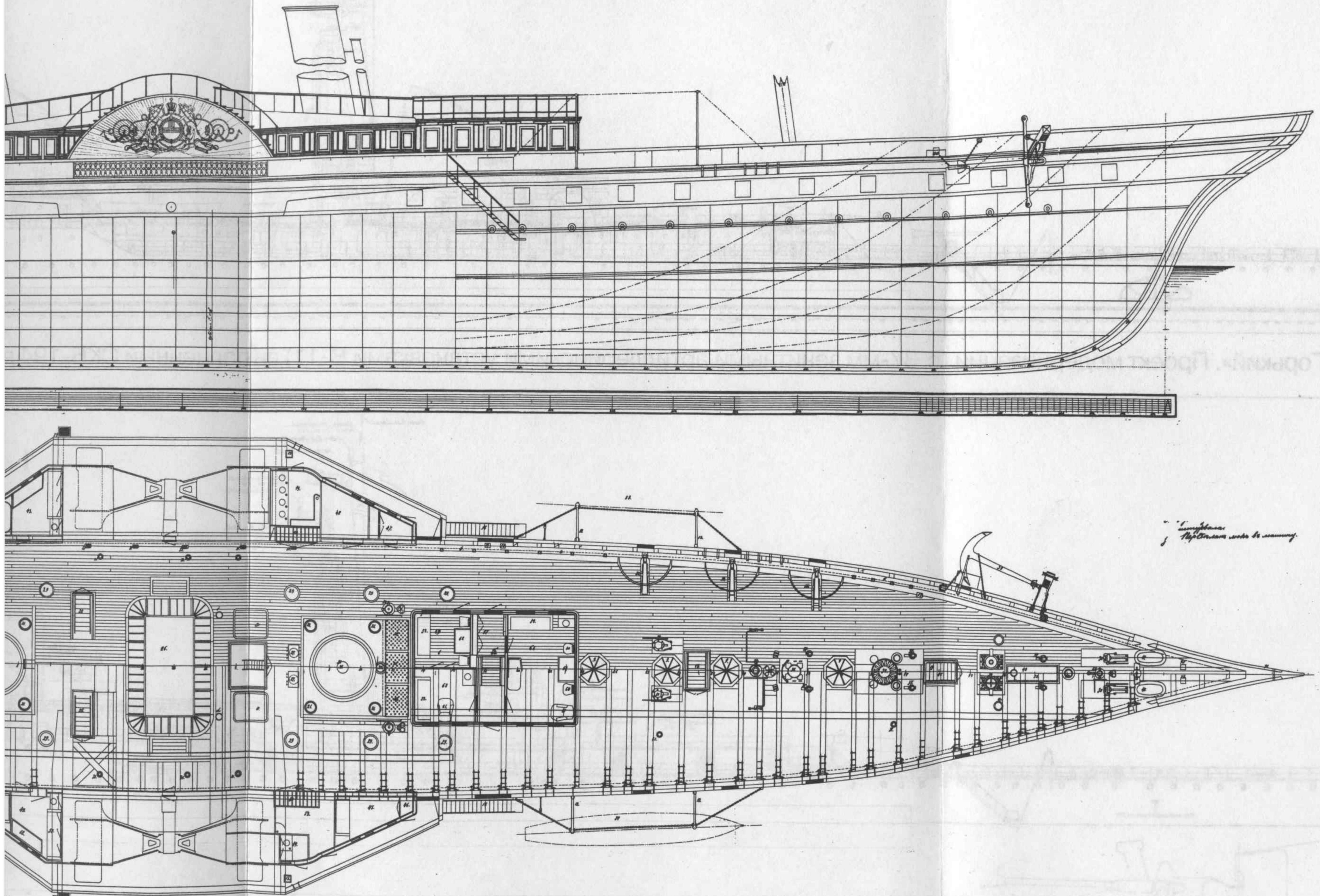


Императорская паровая яхта «Ливадия». Художник А.П.Алексеев

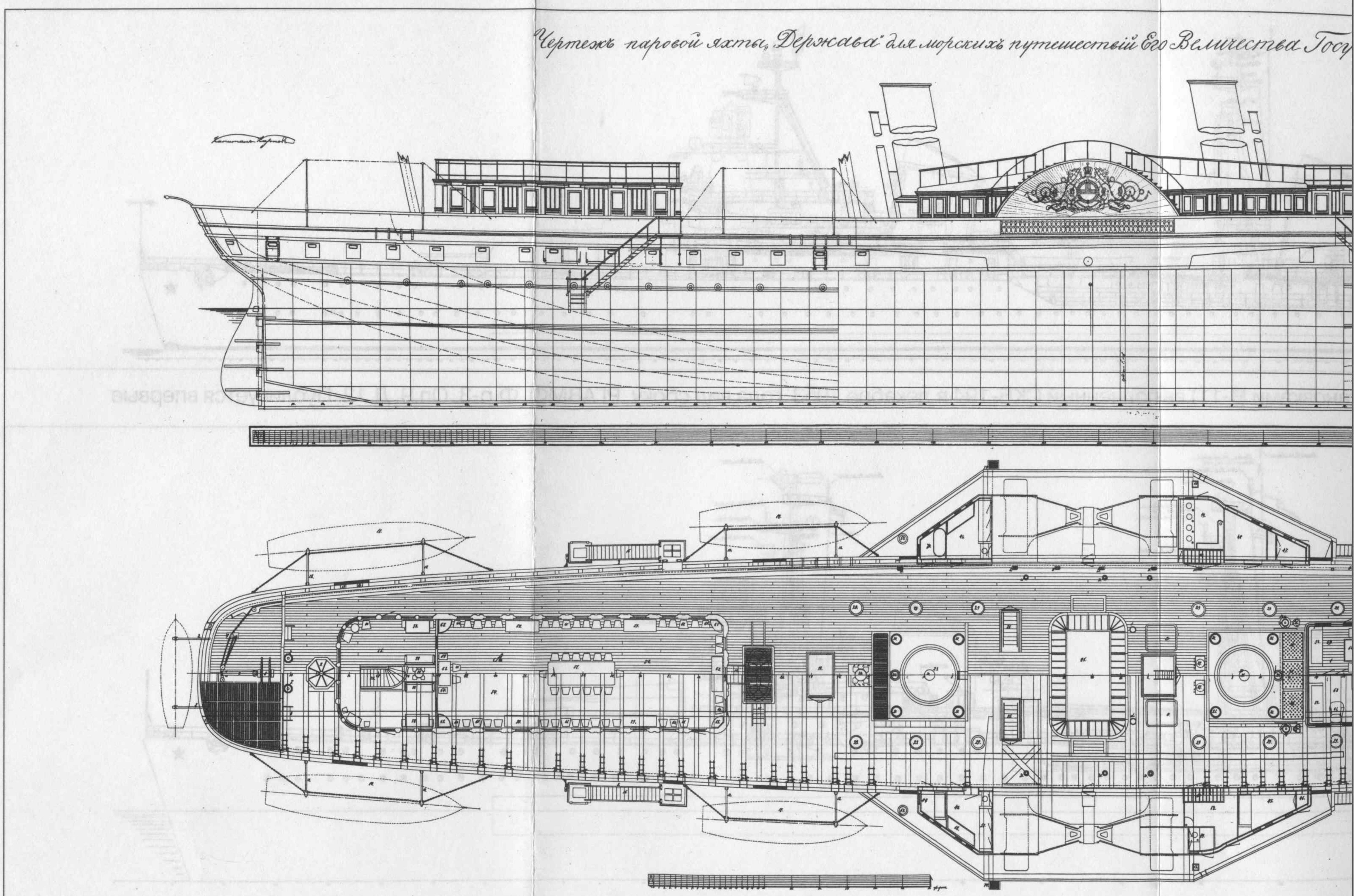


Носовое украшение императорской яхты «Ливадия». Проектная модель

орскихъ путешествий Его Величества Государя Императора



с элементами наружного вида и план верхней палубы. РГАВМФ. Ф.876. Оп.141. Д.35,39. Публикуется впервые



Императорская паровая колесная яхта «Держава», проекция «бок» теоретического чертежа с элементами наружного вида и план ве-