

ЖЗЛ: Яхта для императора

Антон Уткин

не много можно назвать кораблей с такой же драматичной судьбой, как у русской императорской яхты «Полярная Звезда». Именно на ее палубе прозвучали слова, облетевшие земной шар: «Когда император России отправляется на рыбную ловлю, Европа может подождать». Любимый корабль императора Александра III в полной мере разделил перипетии русской истории.



Понятие «императорская яхта» появилось в России в самом конце XVII века, но устоялось только к середине XIX века, когда эти корабли стали поистине плавающими дворцами. История этих необычных судов восходит к тому самому боту, на котором юный царь Петр осваивал азы морского дела и который впоследствии был назван «Дедушкой русского флота». Яхты использовались как для деловых, государственных поездок царствующих особ, так и для обычного отдыха, главным образом в финских шхерах и на Черном море.

Во время длительных переходов яхта становилась домом для членов императорской семьи, в котором были необходимы условия комфорта, максимально возможные на морском судне. Императорская яхта должна была иметь интерьеры, где учитывались бы все особенности придворной жизни, в том числе проведение дипломатических приемов, когда гостями русского царя становились коронованные особы. Первыми железными императорскими яхтами на Балтийском флоте стали «Славянка», «Царевна» и «Марево», спущенные на воду в 70-е годы, но главной императорской яхтой продолжала оставаться деревянная «Держава», заложенная еще в 1866 году. Несмотря, однако, на невиданное богатство своих интерьеров, которые современники по праву называли чудом роскоши и комфорта, ни технически устаревшая «Держава», ни новейшая «Царевна», бывшая довольно небольшим судном, уже не отвечали задачам поддержания престижа России на международной арене.

Поэтому в 1884 году по указанию управляющего Морским министерством адмирала И.А. Шестакова началось проектирование яхты-крейсера, которая, имея соответствующую крейсерскому рангу артиллерию, в мирное время была бы способна «вполне отвечать всем требованиям службы современной императорской яхты».

Если родиной «Царевны» можно считать город Гулль в Англии, а последнего «Штандарта» — датский Копенгаген, то «Полярную Звезду», как и «Державу», было решено строить в России. Работы начались в 1887 году на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. 20 мая следующего года состоялась закладка яхты. Тогда судно и получило свое название, под которым вступило в строй в 1891 году.

Яхта стала царской резиденцией. Стоит только упомянуть, что на борту ее была церковь и даже коровник (!) с каютой коровницы. Водоизмещение «Полярной Звезды» составляло 3949 тонн. Посредством двух вертикальных паровых машин третьего расширения суммарной мощностью 6000 л.с. она развивала максимальную скорость в 17 узлов, а экипаж насчитывал 349 человек, не считая 50 человек прислуги. Яхту вооружили четырьмя 47-мм пушками Гочкиса, однако принять участие в боевых действиях ей было суждено только спустя полвека и уже под советским флагом.

Внутреннее убранство новой императорской яхты превзошло самые смелые пожелания. Обшивку помещений и мебель выполнила петербургская фабрика А.Ф. Свирского. Вот неполный список сортов дерева, использованного для отделки «Полярной Звезды»: красное, тиковое, лимонное, клен, груша, дуб, орех, карельская береза, венгерский ясень. В итоге императорские помещения не уступали дворцовым. Одним словом, по уровню отделки «Полярная Звезда» намного превосходила даже знаменитый впоследствии «Штандарт».

«Полярная Звезда» обошлась казне в три с половиной миллиона рублей. После проведения швартовых и ходовых испытаний ее включили в состав Балтийского флота и по традиции причислили к судам Гвардейского экипажа. В мае 1891 года новая яхта с императором Александром III на борту вышла в первое плавание по маршруту Христианзанд — Фальмут — Виго — Христианзанд — Гельсингфорс. В Бискайском заливе подтвердились мореходные качества судна — при девятибалльном ветре размахи ее спокойной бортовой качки не превышали 20 градусов!

Каждое лето император проводил некоторое время в финских шхерах на борту «Полярной Звезды». Александр особенно любил эти прогулки, во время которых у него появлялась возможность хотя бы на короткое время жить вне стеснений этикета. Как-то раз император с детьми высадился на какой-то уединенный островок. Царские дочери собирали цветы, как вдруг перед ними появился финн и на ломаном русском языке сказал им, что делать этого нельзя, так как островок принадлежит ему. На слова государя, что дети не причинят большого вреда природе, чухонец сказал: «Нет, нельзя, это все мое, я здесь „сарь“», — на что император ответил: «Ты здесь царь, но зато я царь всей России». — Хозяин острова строго посмотрел на Александра и произнес с выражением: «Господин офицер, так шутить нельзя». Только попав на борт «Полярной Звезды» и получив от императора золотые часы с портретом «офицера», чухонец наконец поверил, что перед ним был действительно русский царь.

Осенью 1893 года на «Полярной Звезде» император с супругой посетили Копенгаген, а в июне следующего года яхта доставила в Лондон наследника российского престола Николая Александровича, где он встречался со своей невестой, принцессой Гессен-Дармштадтской Алисой, гостившей у своей бабушки королевы Виктории.

Известие о смерти Александра III застало яхту по дороге в Крым, откуда больной император должен был для лечения отплыть на остров Корфу. Дойдя до Севастополя, «Полярная Звезда» вернулась в Кронштадт, чтобы доставить в Стокгольм гостившего в Петербурге сиамского короля. Летом 1896 года вступивший на престол Николай II вместе с Александрой Федоровной, еще недавно бывшей принцессой Алисой, предприняли путешествие по Европе. Сухим путем они прибыли в Вену к императору Австро-Венгрии Францу-Иосифу, а оттуда отправились в Киль, где их уже ждала «Полярная Звезда». Яхта доставила императорскую чету в Копенгаген, а там высочайшие пассажиры пересели на только что построенный датчанами «Штандарт», который в сопровождении «Полярной Звезды» пошел в Англию. Оттуда планировалось прибыть в союзную Францию для свидания с президентом Французской Республики Феликсом Фором, и путешествие из Плимута в Шербур царская семья опять проделала на «Полярной Звезде».

С появлением «Штандарта» «Полярная Звезда» постепенно утратила статус первой из императорских яхт.

Но именно ей выпала судьба стать местом по-настоящему исторической встречи последнего русского царя с германским императором Вильгельмом II близ финского острова Бьерке летом 1905 года. Во время этого свидания Вильгельму удалось склонить своего кузена к заключению дружественного союза между Россией и Германией. Договор был подписан на борту «Полярной Звезды», в огромном царском салоне, отделанном инкрустированным деревом по проектным рисункам известных художников Н.В. Набокова и Н.Д. Прокофьева. С русской стороны его скрепили сам Николай II и морской министр адмирал А.А. Бирилев. Однако секретная военная франко-русская конвенция, заключенная отцом Николая двенадцатью годами раньше, не предполагала вступление ни одной из сторон в союзные отношения с Германией. В России Бьеркский договор вызвал бурю возмущения. Министру иностранных дел В.Н. Ламздорфу и председателю Комитета министров

С.Ю. Витте удалось повлиять на царя, и в ноябре Николай был вынужден сообщить в Берлин, что заключенный на борту «Полярной Звезды» договор может войти в силу только при условии согласия на него Франции. Это заявление было равносильно расторжению Бьеркского договора, который так и не вступил в силу.

Историки говорят, что император Вильгельм рвал и метал по поводу вероломства русского царя и даже поклялся никогда не верить ему впредь. С тех пор дружеские отношения обоих императоров заметно охладели. Они виделись еще дважды — в 1907 и 1912 годах, но русский царь встречал немецкую яхту «Гогенцоллерн» уже на «Штандарте». «Можно с уверенностью сказать, — полагал шурина царя Великий князь Александр Михайлович, — что своевременный обмен телеграммами между обоими царственными кузенами в июле 1914 года предотвратил бы мировую войну, не будь на душе у императора Вильгельма того запаса горечи, который накопился у него за эти девять лет».

После этого эпизода «Полярная Звезда» все чаще ходила под брейд-вымпелом вдовствующей императрицы Марии Федоровны (урожденной датской принцессы Дагмары). До самого 1914 года яхта с императрицей-матерью на борту ежегодно отправлялась в Копенгаген, а в 1908 году на ее борт поднимался английский король Эдуард VII. Последнее свое плавание к датским берегам «Полярная Звезда» совершила в июне 1914 года и едва успела вернуться в Кронштадт, как началась Первая мировая война.

В середине 1917 года, уже после отречения императора Николая, «Полярная Звезда» перешла в Гельсингфорс, где служила штабом высшего революционного органа моряков — Центрального комитета Балтийского флота (Центробалта). Ее последний командир, капитан 1-го ранга М.М. Лялин, стал первым выборным командующим Балтийским флотом. В сентябре — октябре 1917 года на бывшей царской яхте проходил II съезд представителей Балтийского флота. С борта «Полярной Звезды» Центробалт руководил отправкой кораблей и матросских отрядов для участия в Октябрьском вооруженном восстании против Временного правительства. После этих событий для яхты наступил период покоя — до 1930-го года она находилась на консервации в Кронштадте. Но уже к 1936 году «Полярная Звезда» прошла ремонт и ее превратили в плавучую базу подводных лодок.

В этом качестве бывшая яхта участвовала в Финской и Великой Отечественной войнах, а впоследствии служила кораблем-мишенью для испытания советских корабельных крылатых ракет, которые, в конце концов, и пустили ее на дно. ...Это случилось в 1961 году в Рижском заливе.

В отличие от своего «младшего брата» «Штандарта», переименованного последовательно в «Марти» и «Оку», «Полярная Звезда» окончила дни под своим именем.