

Яхтмены



российских императоров

Часть IV. Последние императорские яхты

Наталья Митина

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,

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

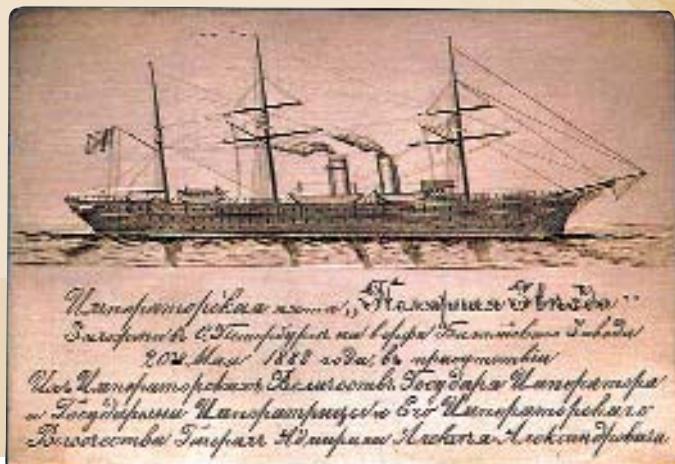
«ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА» АЛЕКСАНДРА III

«Полярную звезду» Александра III задумывали первоначально как крейсер с соответствующим вооружением и броневой

При полном водоизмещении 3750 т. наибольшая скорость хода должна была составить 17 узлов, а дальность плавания экономической скоростью 8 узлов определялась в 12 500 миль. В процессе работы над проектом было дано указание «...не жертвовать удобствами яхты в угоду ее крейсерскому назначению».

← Император Николай II и цесаревич Алексей на яхте «Штандарт». Фотография 1914 г.

Серебряная закладная доска императорской двухвинтовой яхты «Полярная звезда». Фирма П. Овчинникова, Санкт-Петербург. 1888 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.





Императорская яхта «Полярная звезда». Худ. Л.Д. Блинов. 1890 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

Внизу:

Модель яхты «Полярная звезда». Судомodelьное товарищество «Стяг», Санкт-Петербург. 1995-1996 гг. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Обшивка помещений и мебель, выполненные на петербургской фабрике А.Ф. Свирского, были изготовлены из дорогих пород дерева: тикового, красного, лимонного, карельской березы, венгерского ясеня, а также клена, груши, дуба, ореха. Особенно выделялся огромный царский салон, отделанный инкрустированным деревом.

47-мм. скорострельных пушек Гочкиса и две минные (торпедные) бортовые аппараты в носу и корме. При полном водоизмещении 3750 т. наибольшая скорость хода должна была составить 17 узлов, а дальность плавания экономической скоростью 8 узлов определялась в 12 500 миль. В процессе работы над проектом было дано указание «...не жертвовать удобствами яхты в угоду ее крейсерскому назначению». Уже в процессе постройки было принято окончательное решение использовать корабль «...исключительно для яхтенной службы», поэтому от брони решили отказаться, а из артиллерии осталось только шесть 107-мм. орудий, позднее замененных на четыре 47-мм. пушки Гочкиса.

Особую ценность представляло внутреннее убранство «Полярной звезды», исполненное по эскизам художников Н.В. Набокова и Н.Д. Прокофьева и напоминавшее роскошные дворцовые апартаменты. Обшивка помещений и мебель, выполненные на петербургской фабрике А.Ф. Свирского, были изготовлены из дорогих пород дерева: тикового, красного, лимонного, карельской березы, венгерского ясеня, а также клена,

защитой. Официальная закладка судна состоялась 20 мая 1888 года на Балтийском заводе, строительство завершилось в марте 1891 года. При проектировании «яхты-крейсера» завод в качестве прототипа использовал чертежи английских

крейсеров «как наиболее исследованных в техническом отношении». По первоначальному проекту предполагалась палубная броня толщиной 38,1 мм. и довольно серьезное вооружение – восемь 152-мм. и четыре 107-мм. орудия, шесть



Два стакана сервиза императорской яхты «Полярная звезда». Императорский Стеклянный завод, Санкт-Петербург, около 1888 г. Голубое и сиреневое стекло; матовая гравировка. Хиллвудский музей, Вашингтон.

груши, дуба, ореха. Особенно выделялся огромный царский салон, отделанный инкрустированным деревом. Значительная часть кормовой части судна отводилась под императорские помещения. Императорская кормовая рубка делилась переборкой на две части: вестибюль и курительную комнату. Из вестибюля трап вел на первую палубу в обширный императорский столовый зал на 14 окон. Вдоль правого борта «Полярной звезды» располагались: кабинет императрицы на два окна, спальня императрицы, спальня императора и кабинет императора Александра III. Для дальних плаваний императорской семье были созданы максимально комфортные условия; среди подсобных помещений имелись, в частности, коровник и каюта для коровницы, чтобы обеспечивать детей свежим молоком. В отличие от помещений, предназначенных для царской семьи, кубрики экипажа яхты, насчитывающего 313 человек, отличались теснотой и простотой отделки.

Торжественный спуск яхты на воду состоялся 19 мая 1890 года. После проведения 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 развивала скорость хода до 19,3 узлов. Полная стоимость яхты составила 3 557 100 руб., тогда как строившийся одновременно с ней крейсер I ранга «Память Азова», имевший скорость всего 17 узлов, обошелся в 3 690 254 руб., включая стоимость артиллерии.

На «Полярной звезде» Александр III и Мария Федоровна посещали Финляндию и Данию. В финские шхеры царская семья обычно уезжала



летом, а завершением летнего отдыха чаще всего была поездка в Данию, в родовой замок принцессы Дагмары – Фреденсборг. Вместе им удалось сделать это только два раза, в 1891 и 1893 году. Лето 1894 года Александр III по настоянию врачей провел в Ливадии, поэтому императрица Мария Федоровна в первый раз отправилась в одиночестве на «Полярной звезде» в Копенгаген. Впоследствии она посещала столицу Дании почти ежегодно вплоть до августа 1913 года, когда побывала там на яхте в последний раз.

Тогда же, в июне 1894 года цесаревич Николай Александрович отправился на «Полярной звезде» в Англию, где состоялась его встреча с невест-

ной – принцессой Алисой Гессен-Дармштадтской, гостившей у своей бабушки, королевы Виктории.

20 сентября того же года «Полярная звезда» вышла из Кронштадта в Крым, чтобы забрать находившегося в Ливадии тяжело больного Александра III и доставить его для лечения на остров Корфу. 20 октября в Ферроле на яхте получили сообщение о внезапной кончине императора. 22 февраля 1895 года яхта ушла из Крыма и, сделав заходы в Батум, Константинополь, Пирей и Алжир, 27 июня 1895 года прибыла в Кронштадт.

В 1896 году «Полярная звезда» сопровождала «Штандарт», на котором Николай II и его супруга



Императрица Мария Федоровна.
Копенгаген, 1880-е гг.
Государственный архив Российской Федерации.

Внизу:

Королевский замок Фреденсбург.
Фотография 1890-х гг.
Государственный архив Российской Федерации.

ции и фейерверки. В петергофском театре в честь короля был дан балет «Коппелия». 29 июня на яхте «Александрия», конвоируемой яхтами «Марево» и «Стрела», под пушечный салют с Петергофской гавани и яхты «Царевна», король Сиам и Николай II отправились в Кронштадт. Здесь высокий гость подробно осмотрел императорскую яхту «Штандарт» и пересел на «Полярную звезду», отплывавшую в Стокгольм, где стояла его собственная яхта.

«Полярная звезда» часто служила местом проведения дипломатических переговоров. На ней дважды встречали яхту «Гогенцоллерн» с германским императором Вильгельмом II. В июне 1905 года на ее борту в финских шхерах у острова Боорке состоялось свидание Николая II и Вильгельма II.

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 царском салоне. 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

Александра Федоровна посетили Лондон, а затем отбыли во Францию.

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

В июне 1897 года «Полярная звезда» была предоставлена в распоряжение короля Сиам Чулалонгкорна, прибывшего в Россию с официальным визитом. Несколько дней король провел в Петергофе. Он остановился в восточном флигеле Большого дворца, на Ольгинской половине, все покои которой были пышно декорированы тропической зеленью. Начались торжественные приемы, балы, парадные обеды, иллюмина-





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 шурин 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 брейдивмпелом вдовствующей императрицы Марии Федоровны, доставляя ежегодно вдовствующую императрицу на родину, в Данию. В 1908 году на ее борт поднимался английский король Эдуард VII.

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. 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

«Полярная звезда» часто служила местом проведения дипломатических переговоров. На ней дважды встречали яхту «Гогенцоллерн» с германским императором Вильгельмом II. В июне 1905 г. на ее борту в финских шхерах у острова Боорке состоялось свидание Николая II и Вильгельма II.

Вверху:

Пикник с участием норвежской королевской семьи и вдовствующей императрицы Марии Федоровны. Фотография 21 августа 1908 года. Государственный архив Российской Федерации.

Император Александр III на отдыхе в парке Фреденсборга. Фотография начала 1890-х гг. Государственный архив Российской Федерации.





Императорская яхта «Полярная звезда» на рейде Христиании (современный Осло). Фотография 1908 г. Государственный архив Российской Федерации.

Прибытие вдовствующей императрицы Марии Федоровны в Копенгаген. ➔
Фотография 1894-1910-х гг.
Государственный музей-заповедник «Петергоф».

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

этих событий для яхты наступил период покоя – до 1930 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 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.

«ШТАНДАРТ» И «АЛЕКСАНДРИЯ» НИКОЛАЯ II

1 октября 1893 года в Копенгагене на верфи фирмы «Бурмейстер и Вайн» произошла торжественная закладка императорской яхты «Штандарт», которая, как и «Полярная звезда», изначально должна была быть крейсером. Александр III вбил первый

гвоздь в доску будущего корабля, строительство которого завершилось в 1896 году, уже в царствование Николая II, и стоило государству 5,5 миллионов рублей.

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 наградил 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».

«Штандарт» вызвал единодушное восхищение современников: это была самая большая океаническая и самая совершенная



по инженерно-техническим характеристикам яхта, настоящий шедевр кораблестроения. Она имела длину 122,3 метра, ширину 15,4 метров и осадку 6,6 метров, водоизмещение 5557/5480 тонн, мощность 12000 лошадиных сил. Корпус судна с двойным днищем был сделан из стали и разделен на семь отсеков водонепроницаемыми переборками. Все каюты и служебные отсеки снабжались холодной и горячей водой и обогревались паровым отоплением. Судно было полностью электрифицировано. На корабле работали опреснительная установка, мощная вентиляция, действовали электрический и механический телеграфы, радиостанция, телефоны и специальное устройство для улавливания подводных сигналов маяков. Мощность двух паровых машин позволяла развивать скорость до 22 узлов. Запас угля в 900 тонн обеспечивал дальность плавания в 1400 миль, без захода в порты. Для салютов на верхней палубе стояли восемь 47-мм пушек Гочкиса с никелированными стволами.

Яхта имела необычайно красивый силуэт, ее седловина и изгиб палубы, или «линия судна», были идеальны. Корпус был выкрашен черной краской и покрыт блестящим черным лаком, на фоне которого выделялись два золоченых каната, повторявших «линию судна». Нос и корму украшали золоченая деревянная резьба в виде двуглавых орлов и надписи «Николай» и «Штандарт».

Американский писатель Роберт Мэсс в своем историческом исследовании «Николай и Александр» так пишет о яхте: *«Где бы ни швартовался «Штандарт» – на Балтике или у крымских скал, – он был образцом морской элегантности. Размером с небольшой крейсер, оснащенный паровой машиной, работавшей на угле, он тем не менее был спроектирован как парусное судно. Его огромный бушприт, украшенный золотым вензелем на черном фоне, устремленный вперед, точно вытущенная из лука стрела, как бы продолжал нос клипера. Над палубой возвышались три стройные, покрытые лаком мачты и две белые дымовые трубы. Над надраенными палубами были натянуты белые парусиновые тенты, затеняющие от солнца плетёные столы и стулья. Под верхней палубой располагались гостиные, салоны, кают-компания, обшитые красным деревом, с паркетным полом, хрустальными люстрами, канделябрами, бархатными порттьерами. Помещения, предназначенные для царской семьи, были задрапированы ситцем. Помимо судовой церкви и просторных кают для императорской свиты на яхте имелись помещения для офицеров, механиков, котельных машинистов, палубной команды, буфетчиков, лакеев, горничных и целого взвода моряков гвардейского экипажа. Кроме того, на нижних палубах нашлось достаточно*



Ваза с изображением яхты «Полярная звезда». Королевская фарфоровая мануфактура, Дания. Уникат*. Октябрь 1912 г. Форма: Арисльд Эмиль Крэг (1894 г.) Роспись: Стефан Уссинг. Фарфор, подглазурная роспись. Высота: 26,7 см. Из личного собрания императрицы Марии Федоровны. Государственный музей керамики и «Усадьба Кусково XVIII века».

*Уникаты – произведения, создававшиеся ведущими художниками в единственном экземпляре и имеющие авторскую подпись; запрет на их воспроизведение действует и сегодня.

места для размещения духового оркестра и балалаечников».

Согласно первоначальному замыслу, в интерьерах яхты должны были присутствовать элементы убранства старой «Державы», но в процессе строительства от этой идеи отказались. Архитектурно-художественное решение оформления помещений для императорской семьи и свиты диктовалось новыми эстетическими нормами, сло-

жившимися 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 были отделаны деревом вишни и ореха, помещения вдовствующей императрицы и великих князей и княжон – березой, столовой – ясенем, а коридоров – дубом, кленом «птичий глаз» и белым буком. Стены в им-



Вдовствующая императрица Мария Федоровна с родственниками на палубе императорской яхты. Копенгаген, 1903 г. Государственный архив Российской Федерации.



Императрица Мария Федоровна на родном побережье. Фотография 1909 г. Государственный архив Российской Федерации.



ператорских жилых каютах были затянуты тисненой кожей или обтягивались кретоном. По особому распоряжению Николая II золочение нигде не применялось. Для помеще-

ний экипажа использовались дуб и сосна, покрытые белой краской.

В носовой части верхней палубы, перед первой трубой, располагались штурманская рубка, две рубки

для начальствующего состава, над ними – ходовой мостик с рулевой рубкой. В кормовой части верхней палубы, выстланной белоснежным американским тисом и блестящей как паркет, размещалась большая рубка. В ней находились столовая для официальных приемов, рабочий кабинет и приемная императора.

Огромная столовая для официальных приемов представляла собой зал длиной 25, шириной 5 и высотой 4 метра. За большим столом здесь размещались до 75 гостей. Через столовую проходила мачта, отделявшая небольшой салон. Стены столовой были облицованы панеля-

«Штандарт» вызвал единодушное восхищение современников: это была самая большая океаническая и самая совершенная по инженерно-техническим характеристикам яхта, настоящий шедевр кораблестроения. Она имела длину 122,3 метра, ширину 15,4 метров и осадку 6,6 метров, водоизмещение 5557/5480 тонн, мощность 12000 лошадиных сил.

Вверху:
Вход яхты «Полярная звезда» в Шербур. Худ. Н.Н. Гриценко. 1897 г.

Графин сервиза яхты «Полярная звезда». ➔
Императорский стеклянный завод, Санкт-Петербург. 1891 г.
Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.





Кровать императрицы Марии Федоровны с яхты «Полярная звезда». Фабрика Н.Ф. Свицкого по рисункам архитектора Н.В. Набокова. Санкт-Петербург, 1888-1890 гг. Сосна, бук, береза волнистая, клен; фанеровка, набор, токарная работа; металл. 122,0 x 98,0 x 212,0 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

ми из белого клена и голубым линолеумом, пол покрыт серо-голубым ковром с рисунком бурбонских лилий, мебель обита синей шагреновой кожей. В конце зала стояло пианино. По вечерам помещение освещалось тремя большими люстрами и бра, дневной свет и свежий воздух проникали из

находилась походная церковь с судовой иконой «Хождение по водам Христа Спасителя», подаренная императрицей Александрой Федоровной. За вестибюлем располагалась гостиная, откуда три двери вели в комнаты императора, императрицы и цесаревича. Каждый блок кают императора, императрицы и вдовствующей императрицы состоял из гостиной, спальни, кабинета и ванной.

Рабочий кабинет царя на яхте мало чем отличался от его «сухопутных» кабинетов. Та же тяжелая мебель, обтянутая сафьяном, те же электрические лампы-бра на стенах, то же множество фотографий. Над большим письменным столом висел электрический календарь, показывавший часы, дни недели,

Личные императорские апартаменты помещались на главной средней (царской) палубе, над машинным отделением. Широкая лестница вела с верхней палубы в вестибюль, отделанный красным деревом, в котором находилась походная церковь с судовой иконой «Хождение по водам Христа Спасителя», подаренная императрицей Александрой Федоровной.

окон и верхнего люка во всю длину зала. Крыша зала была ограждена поручнями и служила для прогулок. Под навесом над залом любил играть царевич Алексей, вокруг помещения стояли легкие плетеные кресла и диваны для отдыха царской семьи.

Личные императорские апартаменты помещались на главной средней (царской) палубе, над машинным отделением. Широкая лестница вела с верхней палубы в вестибюль, отделанный красным деревом, в котором



Предметы из стеклянной части сервиза яхты «Полярная звезда». Императорский стеклянный завод, Санкт-Петербург. 1891 г.

Императрица Мария Федоровна с детьми Михаилом и Ольгой и сопровождающими лицами среди морских офицеров на яхте «Полярная звезда». Копенгаген, 1897 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Внизу:

Императорская яхта «Полярная звезда» подходит к пирсу. Фотография 1900-х гг.

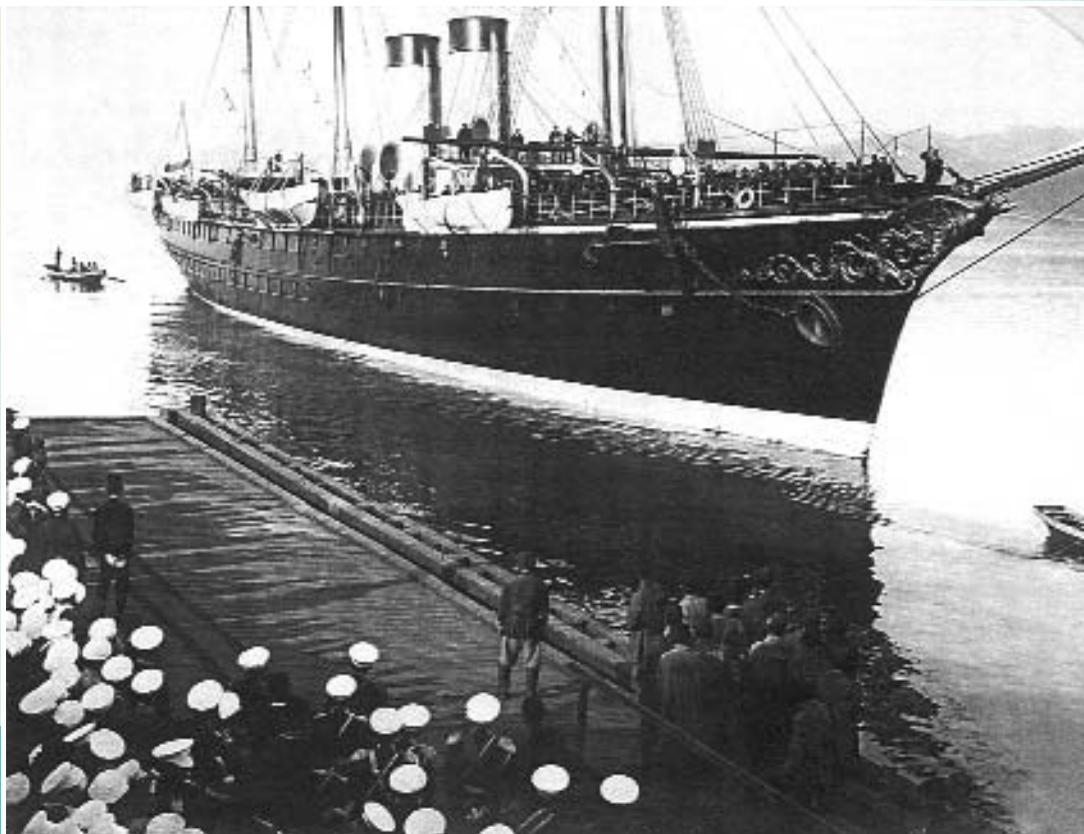


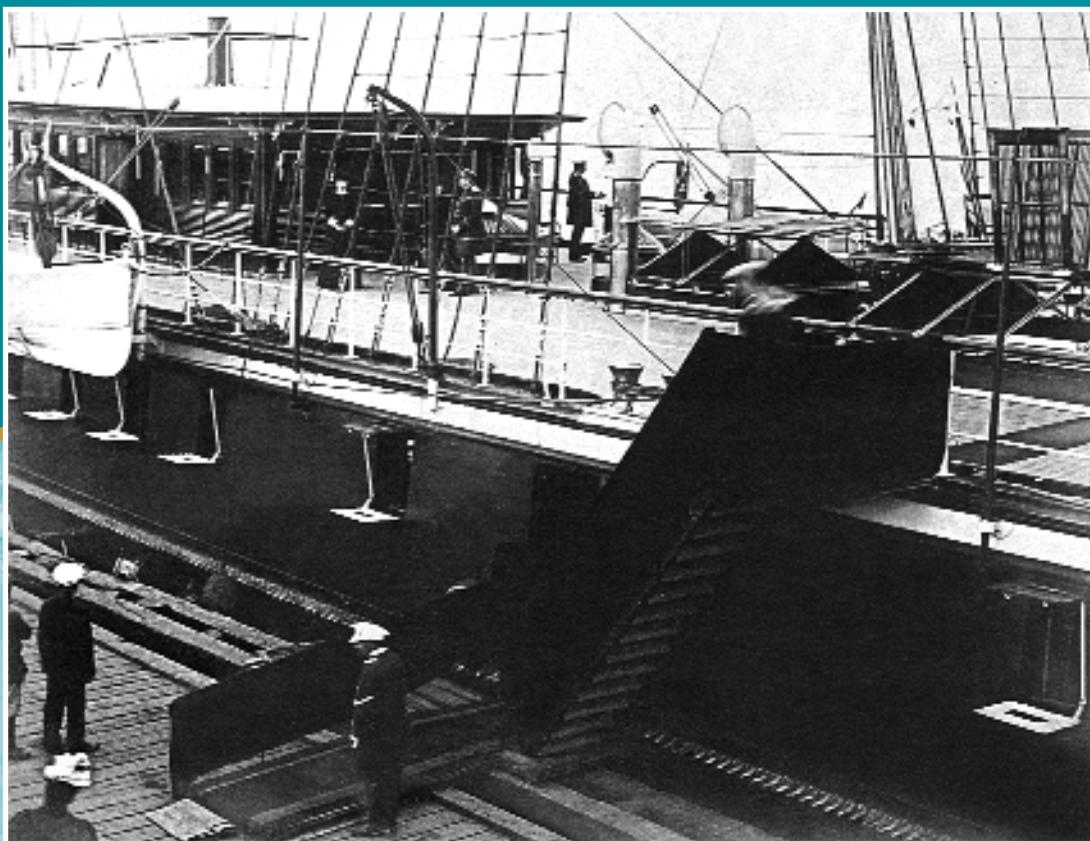
фазы луны и пр. На картинах, украшавших кабинет, были изображены морские сражения с участием русского флота. Из «морских» деталей можно упомянуть настенный барометр. Еще один барометр стоял на рабочем столе царя. Редко встречающейся деталью интерьера стал большой электрический вентилятор, стоявший на трельяже. Рабочий стол императора был установлен в простенке между двумя окнами, «лицом» к ним. Примечательно, что наряду с электрическим освещением в интерьере кабинета были и привычные свечи в канделябрах. В царском кабинете были четыре окна. Именно привычные окна, а не иллюминаторы.

В хорошую погоду Николай II предпочитал работать с документами на палубе. Для него ставили плетеное кресло со столиком, на котором он и раскладывал свои бумаги. Рядом с ним занималась рукоделием императрица Александра Федоровна.

В кабинете Александры Федоровны главное место занимал портрет английской королевы Виктории, бабушки императрицы. В спальне на ночном столике стояли электрические часы, циферблат которых при включении проецировался на потолок в увеличенном виде.

Большая каюта цесаревича Алексея служила ему игровой комнатой и учебным классом. Ее стены были декорированы кретоном с рисунком крупных хризантем. В спальне также хранились многочисленные иконы и образки, горела негасимая лампада.





Рядом размещались великокняжеские каюты, семейная столовая, каюты капитана, высших придворных и военных чинов и кают-компания, где хранился молоток, которым Александр III забил первый гвоздь при закладке яхты.

На нижней жилой палубе помещались каюты дочерей, свиты, прислуги и матросов (экипаж составлял 355 человек команды и технического персонала), душевые кабины, различные хозяйственные службы. На этой же палубе размещались радиорубка, выго-

родки динамо-машин, мастерские и некоторые кладовые. Следует отметить, что для обслуживающего персонала и команды были созданы значительно лучшие условия проживания, чем на предыдущих яхтах.

Ниже этой палубы, в носовой части яхты, находились грузовой трюм и пороховой погреб, а в кормовой – рефрижераторы для скоропортящейся провизии.

Яхта «Штандарт» была одним из самых красивых кораблей своего времени, настоящим образцом морской элегантности. Под

Вверху:

Парадный трап императорской яхты «Полярная звезда». Фотография 1900-х гг.

Под стать кораблю был и отборный экипаж: когда моряки выстраивались на парадную линейку на палубе судна, это было впечатляющее зрелище. Офицеры яхты занимали привилегированное положение и чаще, чем даже многие особо приближенные лица, получали приглашения к Высочайшему столу. Сам император и члены его семьи, со своей стороны, принимали приглашения на чай в кают-компанию.

Император Николай II и вдовствующая императрица Мария Федоровна на палубе яхты «Полярная звезда». Фотография 1908 г. Фотоателье «К.Е. фон Ган и К°».



стать кораблю был и отборный экипаж: когда моряки выстраивались на парадную линейку на палубе судна, это было впечатляющее зрелище. Офицеры яхты занимали привилегированное положение и чаще, чем даже многие особо приближенные лица, получали приглашения к Высочайшему столу.

Сам император и члены его семьи, со своей стороны, принимали приглашения на чай в кают-компанию.

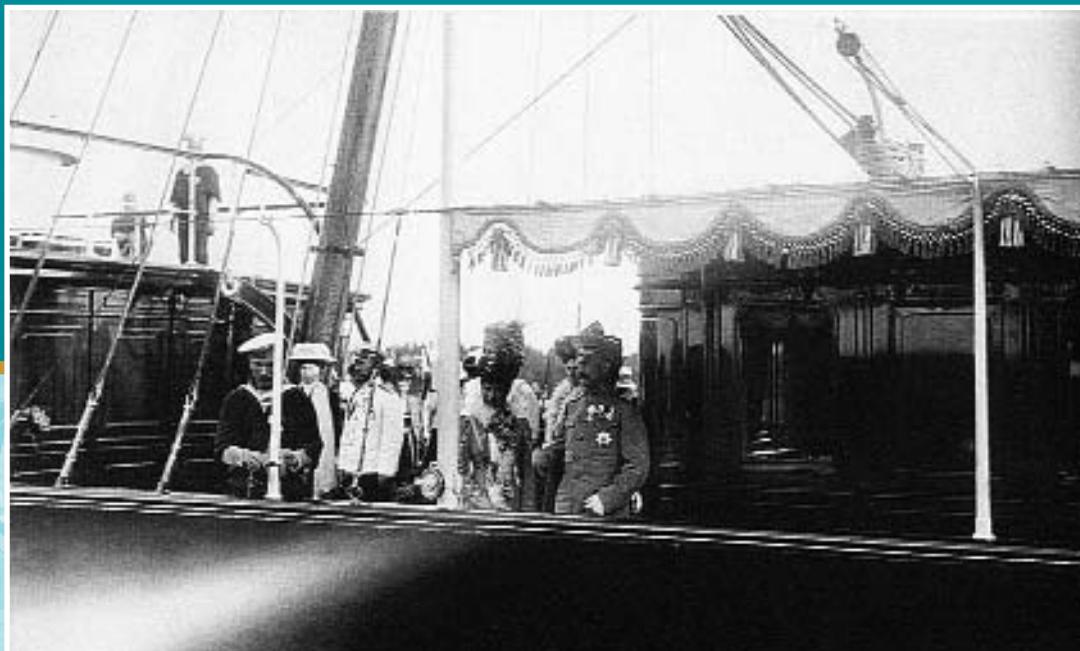
8 сентября 1896 года «Штандарт», принявший на борт Николая II и императрицу Александру Федоровну, в сопровождении яхты «Полярная звезда» ушел в Англию. В Плимуте императорская чета перешла на

«Полярную звезду» и уже на ней в сопровождении «Штандарта» направилась в Шербур для официального визита во Францию. С этого похода началась двадцатилетняя служба «Штандарта».

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». Вильгельм II побывал на яхте еще дважды: в июле 1902 года во время маневров учебного артиллерийского отряда Балтийского флота и в июне 1912 года, когда он приходил на яхте «Гогенцоллерн» на закладку в Ревеле (Таллине) нового порта Петра Великого. 30 июня 1912 года в письме к матери Нико-



Император Николай II и императрица Александра Федоровна среди морских офицеров на яхте «Полярная звезда». Фотография 1900-х гг.



лай писал: *«Император Вильгельм гостил три дня, и все прошло вполне удачно. Он был чрезвычайно весел и приветлив... дал хорошие подарки детям и Алексею подарил много настольных игр... Он пригласил в последнее утро к себе на яхту на закуску с шампанским всех офицеров «Штандарта». Этот прием продолжался полтора часа, после чего он рассказал мне, что наши офицеры выпили 60 бутылок его шампанского».* Бело-золотая яхта кайзера «Гогенцоллерн» водоизмещением 4000 тонн была меньше «Штандарта», и кайзер открыто выражал свою зависть русскому императору. *«Он говорил, – писал Николай II матери, – что был бы счастлив получить ее в подарок...»*

В 1908 году во время визита в Ревель английского короля Эдуарда VII и французского президента Фальера все приемы происходили только на борту «Штандарта».

В 1909 году на «Штандарте» Николай II совершил свой последний визит в Англию. Король Эдуард VII устроил в честь прибытия русского императора парад королевского флота. Когда британская королевская яхта «Виктория и Альберт» медленно проплывала мимо самой мощной по тем временам выстроенной в три линии армады броненосцев и дредноутов, на военных английских кораблях приспускались флаги, салютовали пушки, оркестры играли *«Боже, царя храни!»*, *«Боже, храни короля!»* На палубе яхты «Виктория и Альберт», прижимая ладонь к козырьку в приветственном салюте, плечом к плечу стояли король Эдуард VII и русский гость в форме английского адмирала. Тысячи британских моряков приветствовали их громкими и дружными криками *«ура»*. Военно-морской парад закончился парус-

30 июня 1912 г. в письме к матери Николай писал: *«Император Вильгельм гостил три дня, и все прошло вполне удачно. Он был чрезвычайно весел и приветлив... дал хорошие подарки детям и Алексею подарил много настольных игр... Он пригласил в последнее утро к себе на яхту на закуску с шампанским всех офицеров «Штандарта». Этот прием продолжался полтора часа, после чего он рассказал мне, что наши офицеры выпили 60 бутылок его шампанского».*

Слева:

Проводы датского короля Христиана IX на борту императорской яхты «Полярная звезда» перед отбытием его в Данию. Фотография 1900-х гг. Фотография ателье «К.Е. фон Ган и К°».

Справа:

Императрица Александра Федоровна у кормового салона яхты «Полярная звезда». Фотография 1900-х гг. Фотография ателье «К.Е. фон Ган и К°».

ными гонками. *«Паруса гоночных яхт, – писал британский журналист, – были красочно разбросаны на голубой воде залива и выглядели крыльями гигантских бабочек».*

В августе 1912 года Николай II принимал на «Штандарте» и вел дипломатические переговоры с премьер-министром Франции Р. Пуанкаре.

Присутствие на «Штандарте» августейших особ обозначалось эскортом торпедных катеров. Некоторые из них могли находиться рядом с яхтой, другие медленно курсировали на горизонте.

Многочисленные сопровождающие суда обеспечивали, прежде всего, безопасность монаршей семьи. Служба морской охраны, одной из главных задач которой стало конвоирование и охрана императорских яхт во время морских переходов и дипломатических визитов, была создана в 1881 году. Летом 1888 года в поездке царя к острову Койвисто яхту «Штандарт» сопровождали сразу восемь военных кораблей. «Силовая поддержка» во время плавания императора по шхерам в августе-сентябре 1905 года впечатляла не меньше: вместе с «Полярной звездой» двигался минный крейсер «Украина» и четыре миноносца – «Войсковой», «Трухменец», «Эмир Бухарский» и «Финн». В шхерах конвой дополнила подводная лодка «Лосось», которая *«ныряла и обходила яхту»*, а на обратном пути к группе судов присоединился еще и миноносец «Гремящий».

В 1905-1907 годах стали применять еще один способ для обеспечения безопасности царя в плаваниях: у яхты «Штандарт» появился двойник – крейсер «Алмаз». Таким образом, был перенят прием с поездом-дублером императорского, который применялся еще с 1870-х годов. Внешне «Штандарт» и «Алмаз» были очень похожи: почти идентичный силуэт, схожая длина корпуса,



наличие трех мачт и двух труб. Естественно, профессиональные моряки могли отличить одно судно от другого, но для того, чтобы ввести в заблуждение неспециалистов, этот прием оказался вполне подходящим. Функции двойника «Алмаз» выполнял почти шесть лет – с 1906 по 1911 годы. Крейсер имел боевое прошлое – он успел поучаствовать в Цусимском сражении.¹ По некоторым свидетельствам, во время стоянок двойника всегда старались разместить поближе к берегу. В 1907 году, по слухам, при входе в Кодкинскую бухту была обнаружена плавучая мина. Но при этом на стоянке, предназначенной для «Штандарта», было пришвартовано судно «Алмаз».

При организации морских путешествий царской семьи органы государственной охраны неоднократно применяли тактику

¹ В 1906 году «Алмаз» перевели на Балтику, где ему придали тот же статус, что был у императорской яхты, – посольного судна.



Император Николай II у кормового салона яхты «Полярная звезда». Фотография 1900-х гг. Фотография ателье «К.Е. фон Ган и К°».

Внизу:

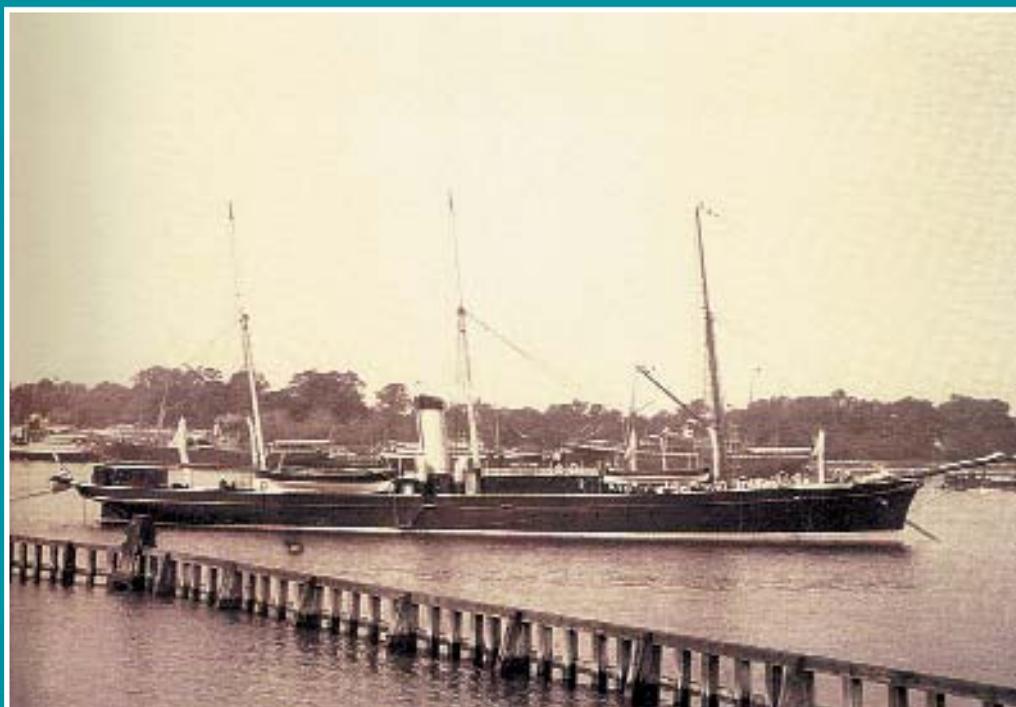
Яхта «Полярная звезда» на пути из Копенгагена в Петергоф. Фотография 1898 г.

Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

дезинформации. Один из первых таких случаев имел место в 1894 году во время июльского плавания царя в финские шхеры. Было официально объявлено, что Александр III на яхте «Полярная звезда» направится в Хельсинки. Но вместо этого царь отплыл на отдых на яхте «Царевна», и путь его пролегал вдалеке от этого города. Сильно беспокоило охрану пристрастие и Николая II к отдыху на тех же финских шхерах – у террористов к этому времени уже имелись надежные сведения о местах его отдыха. Поэтому в августе 1908 года снова была запущена дезинформация: согласно официальному сообщению, Николай II должен был отправиться отдыхать на курорт Хапсулу в Эстонии. Но он, как и прежде, выбрал свои любимые острова.

Потенциальных злоумышленников вводили в заблуждение не только касательно места отдыха царя, но и времени. Так, в 1906 году в середине лета было объявлено о том, что глава государства прибыл на отдых в Финляндию. На самом же деле он отправился туда лишь в сентябре.

Имена членов команды царской яхты тоже держали в тайне. В 1905-1907 годах на



Внизу:

Яхта «Полярная звезда» на пути из Копенгагена в Петергоф. Фотография 1898 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

судне усилили меры безопасности: команда яхты, в том числе и офицеры, получали информацию о том, в каком направлении уходит судно, лишь после отплытия. За благонадежностью команды «Штандарта» следила дворцовая спецслужба – безусловно, не без помощи своих агентов в матросской среде, а в 1906 году состав команды полностью поменяли. Но все эти меры все-таки не спасли ее от революционных веяний.

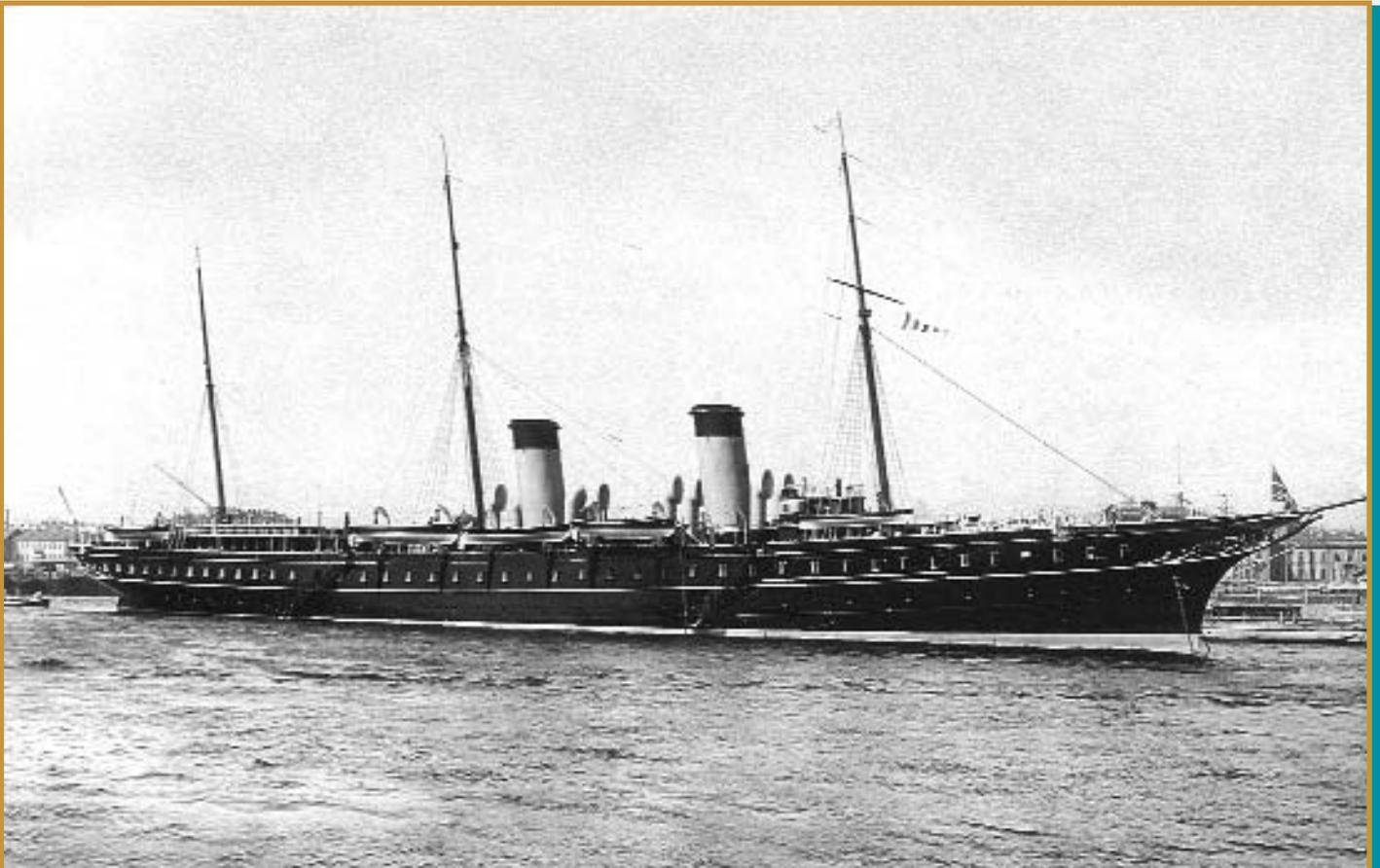
Почти ежегодно для отдыха Николай II с семьей совершал на «Штандарте» многодневные или короткие плавания. Летом 1901 года «Штандарт» в сопровождении «Полярной звезды» ходил по маршруту Кронштадт – Копенгаген – Дюнкерк-Кронштадт. После революционных событий 1905 года характер отдыха царской семьи поменялся: ездить в Крым через охваченную волнени-

Сильно беспокоило охрану пристрастие и Николая II к отдыху на тех же финских шхерах – у террористов к этому времени уже имелись надежные сведения о местах его отдыха. Поэтому в августе 1908 г. снова была запущена дезинформация: согласно официальному сообщению, Николай II должен был отправиться отдыхать на курорт Хапсулу в Эстонии. Но он, как и прежде, выбрал свои любимые острова.

ями страну стало опасно, поэтому для этих целей постоянно использовались уже упоминавшиеся финские шхеры, куда добирались на яхте. Как правило, это была группа островов у селения Виролахти. Нужное место находилось на расстоянии дневного перехода от Петергофа.

Эскадра судов, сопровождавшая обычно на отдыхе Николая II, была значительно многочисленней эскадры Александра III: иногда их коли-

чество доходило до двух десятков. Во флотилию входила угольная баржа, корабль-баня, судно-водовоз «Водолей», госпиталь. Несколько торпедных лодок регулярно проверяли прилегающие воды. В сентябре 1906 года царь в одном из писем приводил состав сопровождающей его эскадры: «С нами здесь «Украина» и «Финн», миноносцы «Видный», «Резвый» и «Гремящий», «Царевна», «Генерал-адмирал» и «Азия». Все они





Закладная доска императорской яхты «Штандарт». 1983 г. Дания, мастер А. Драгстед. Серебро. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

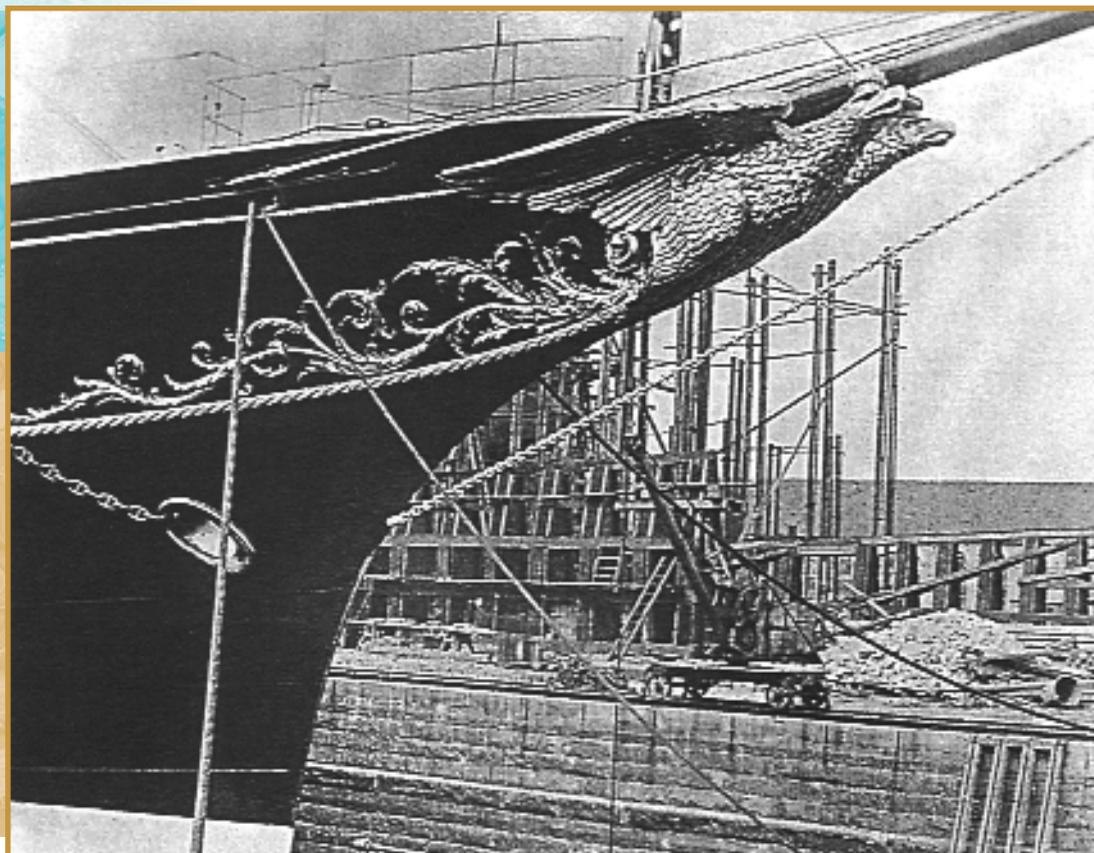
Носовое украшение императорской яхты «Штандарт». Фотография 1890-х гг. →

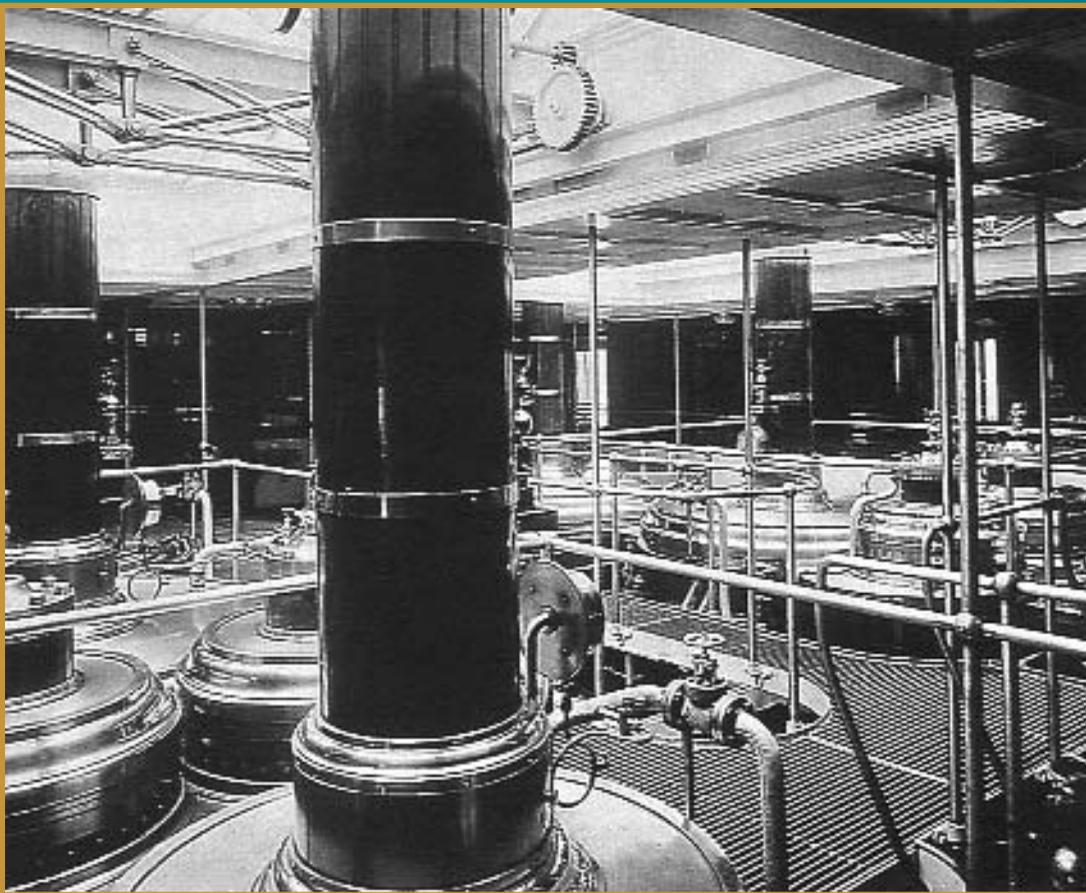
по ночам светят боевыми фонарями кругом яхты». Место, где располагалась стоянка для эскадры, отлично оборудовали: взорвали подводные мели, установили постоянные буи и разметили фарватеры, которые каждый год тщательно проверялись. Интересно, что в настоящее время именно через эту стоянку пролегает современная морская граница между Россией и Финляндией.

Со временем на островах, где останавливалась императорская семья, появилась особая инфраструктура. Так, на острове Харппу в 1912 году разбили парк с теннисными кортами, качелями и каруселями. При этом были учтены необходимые тре-

бования безопасности: корты расположили на берегу моря таким образом, что от основной суши они оказались отделены широкой полосой нанесенного морем песка. Растительность на ней отсутствовала, благодаря чему полоса хорошо просматривалась, и посторонние лица не могли незаметно приблизиться к кортам. Впрочем, и сами сотрудники охраны во время отдыха царя должны были не выдавать своего присутствия. Например, когда Николай II двигался к виролахтинской церкви, охране требовалось находиться в специальных укрытиях. Якобы, царь знал об этом и иногда бросал в эту сторону золотые монеты. Но сотрудники охраны имели право поднимать их только после ухода императора.

Существовала постоянная связь со столицей: в прибрежной деревне для этих целей обустроили телеграф, связной корабль каж-





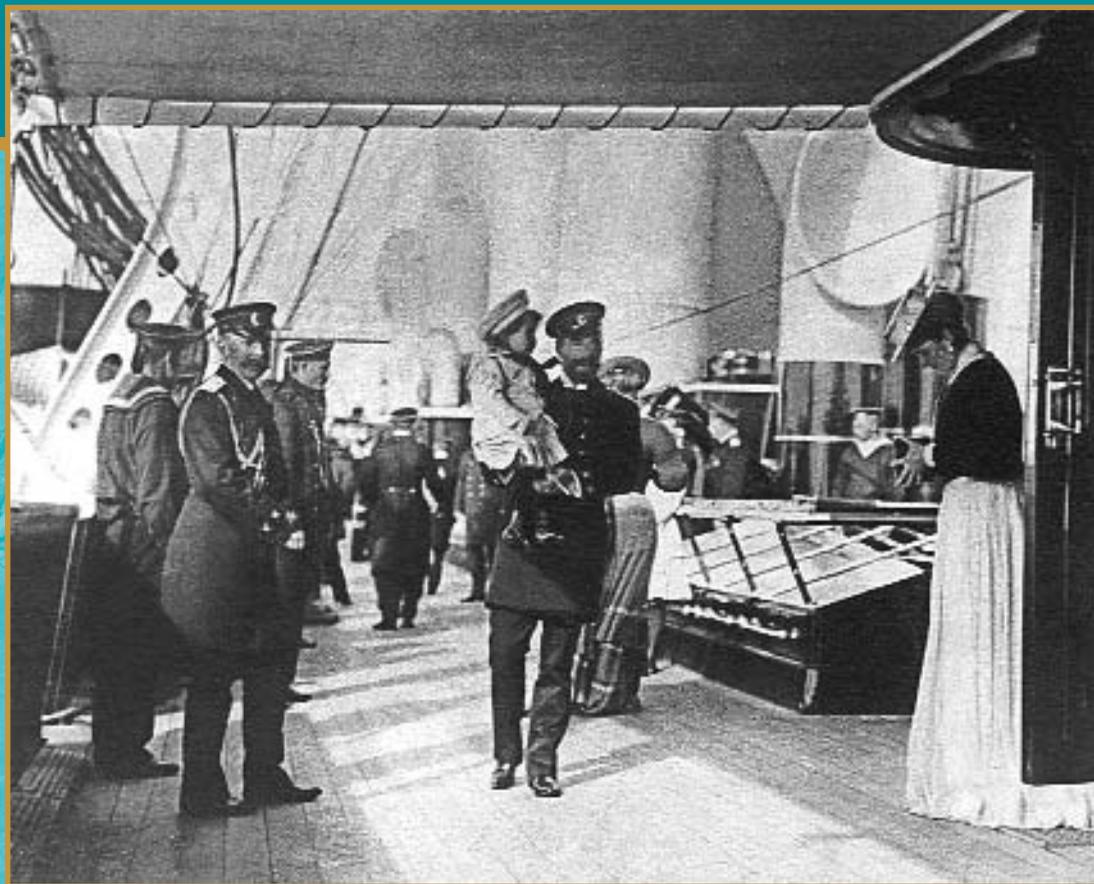
Паровая машина императорской яхты «Штандарт». Фотография 1890-х гг.

дый день отправлялся в Петербург, а между материком и архипелагом постоянно курсировал финский почтовый пароход. Поэтому Николай II оперативно узнавал обо всем, что происходило в стране.

В организации охраны императорской яхты действовали жесткие правила, запрещавшие приближаться к ней посторонним судам. Однажды во время отдыха царя в финских шхерах один из местных жителей на

лодке подплыл к сторожевой линии – он хотел продать свои яблоки матросам «Штандарта». В ответ раздался выстрел, который сбил с торговца шляпу. А в 1907 году пострадала финская лайба, которая шла прямо на «Штандарт», игнорируя все звуковые сигналы и даже предупредительный выстрел – в итоге один из миноносцев пошел на abordаж и повредил судно. Пятерых финских рыбаков спасла команда миноносца – как оказа-

Однажды во время отдыха царя в финских шхерах один из местных жителей на лодке подплыл к сторожевой линии – он хотел продать свои яблоки матросам «Штандарта». В ответ раздался выстрел, который сбил с торговца шляпу. А в 1907 г. пострадала финская лайба, которая шла прямо на «Штандарт», игнорируя все звуковые сигналы и даже предупредительный выстрел – в итоге один из миноносцев пошел на abordаж и повредил судно.



Император Николай II с наследником цесаревичем Алексеем на палубе яхты. Фотография 1906 г.

лось, они не имели злого умысла, а просто хотели посмотреть поближе на императорскую яхту. Материальный ущерб пострадавшим был компенсирован – по указанию царя, за три недели для них построили новую лайбу. В другой раз имело место происшествие с английским кораблем «Вудберн». Грузенное лесом судно стало приближаться к стоянке «Штандарта», намереваясь обогнуть яхту на расстоянии полукилометра. Но корабль начали оттеснять подводные

лодки, «Вудберн» дал задний ход, и его нос оказался повернутым прямо на «Штандарт». В ответ на это сторожевые корабли открыли предупредительный огонь, а торпедная лодка «Эмир Бухарский» выстрелила гранатой и пробила борт судна. В итоге был поврежден паропровод и ранен кочегар. Последовавший за этим скандал замаяли с большим трудом. Но для подобных мер у охраны были основания: спецслужбы располагали информацией о том, что на

На борту «Штандарта» Николай II не освобождал себя от официальных обязанностей. График ежегодного июньского двухнедельного отпуска на яхте император выстраивал следующим образом: два дня в неделю он работал, пять – отдыхал. Во время отдыха на яхту было запрещено подниматься министрам и высоким чинам тайной полиции. Особо важные донесения, документы и прессу на «Штандарт» ежедневно доставлял из Санкт-Петербурга курьерский катер.

Интерьеры помещений императорской фамилии
и судовой церкви на яхте «Штандарт».
Фотография 1890-х гг.

«Штандарт» готовится атака моторной лодки или корабля, нагруженного динамитом.

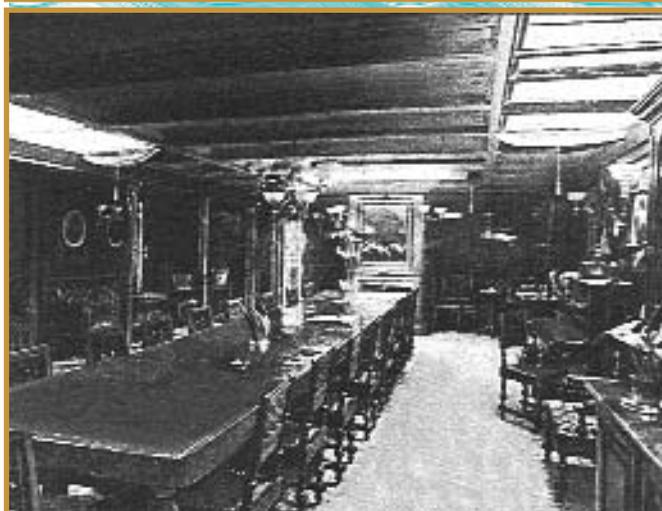
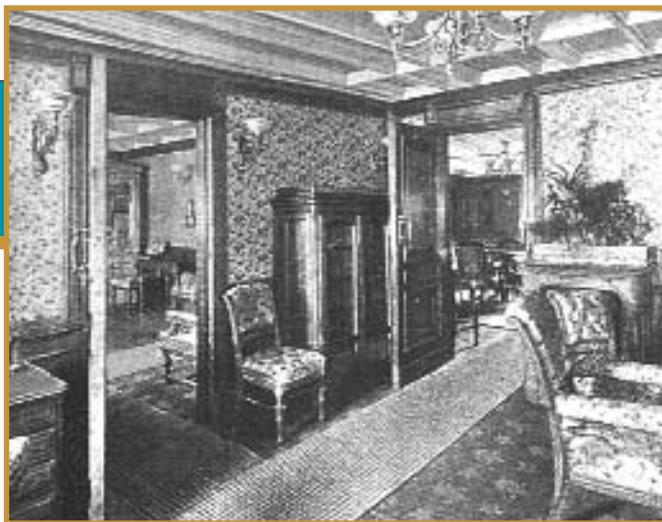
В финских шхерах Николай II с семьей отдыхал весной или летом в 1906, 1907 и 1913 годах.

Днем яхта медленно скользила между островами, щедро рассыпанными у берегов Финляндии, иногда углубляясь в величавые прибрежные заливы. Вечером она застывала на якорной стоянке в какой-нибудь безлюдной живописной бухте. Из-за частых недомоганий императрица редко сходила на берег. Большую часть времени она проводила на палубе. С 1907 года фрейлина Анна Александровна Вырубова (урожденная Танеева) стала компаньонкой Александры Фёдоровны во время летних путешествий императрицы на яхте «Штандарт». В теплые дни императрица и фрейлина грелись на солнце, музицировали, писали письма, любовались пейзажами. По вечерам, когда государь играл со своими адъютантами в бильярд или курил на палубе, Александра Федоровна и Вырубова читали друг другу вслух или шили при свете электрической лампы.

Как писал в своих записках «При дворе последнего Российского императора» начальник канцелярии Министерства Императорского двора А.А. Мосолов, *«государыня становилась общительной и веселой, как только она ступала на палубу «Штандарта». Императрица участвовала в играх детей и подолгу разговаривала с офицерами. Офицеры эти, очевидно, занимали очень привилегированное положение. Часть их каждый день приглашалась к высочайшему столу. Государь и его семья нередко принимали со своей стороны приглашение на чай в кают-компанию...»*

На борту «Штандарта» Николай II не освобождал себя от официальных обязанностей. График ежегодного июньского двухнедельного отпуска на яхте император выстраивал следующим образом: два дня в неделю он работал, пять – отдыхал. Во время отдыха на яхту было запрещено подниматься министрам и высоким чинам тайной полиции. Особо важные донесения, документы и прессу на «Штандарт» ежедневно доставлял из Санкт-Петербурга курьерский катер.

Иногда «Штандарт» бросал якорь у богатых владений русской и финской знати. Венценосные гости сходили на берег и с до-





Кабинет Николая II на яхте «Штандарт».

Объединяясь, княжны дразнили матросов и устраивали разнообразные каверзы. Николай II не вмешивался в отношения дочерей с «дядьками». Но после завершения круиза все матросы-няньки за свою нелегкую работу получали от императора в подарок именные золотые часы.

который следил, чтобы доверенный ему ребенок, заигравшись, не упал за борт. «Дядьки» продолжали не спускать глаз со своих подопечных даже тогда, когда великие княжны стали превращаться в юных девушек. Несмотря на то, что выполнять свою работу они старались предельно деликатно, девочек такое пристальное внимание смущало и тяготило. Объединяясь, княжны дразнили матросов и устраивали разнообразные каверзы. Николай II не вмешивался в отношения дочерей с «дядьками». Но после завершения круиза все матросы-няньки за свою нелегкую работу получали от императора в подарок именные золотые часы. Известна преданность и любовь, с которой «дядька» цесаревича Алексея – боцман Деревенко, относился к своему подопечному.

Царским детям «Штандарт» служил огромной игровой площадкой. Палубы яхты были настолько широки, что юные княжны катались по ним на роликовых коньках, играли на них в различные подвижные игры.

На многих любительских фотографиях, сделанных самим Николаем II и членами его семьи, запечатлены игры в кости и домино, просмотр кинофильмов и слушание балалаечников на открытой палубе,

вольствием пользовались гостеприимством хозяев. В подобных случаях Николай II не упускал возможность поиграть в модный тогда теннис.

Во время короткого отпуска на яхте император Николай II старался как можно больше времени проводить с детьми. В хорошую погоду он с дочерьми обычно совершал долгие прогулки по лесу. Государь часто отпускал сопровождающую охрану и гулял с детьми один. Девочки собирали букеты цветов, лесные ягоды, грибы, растущий на скалах мох, сверкающие волшебными искорками небольшие кусочки кварца. Счастливые, полные впечатлений путешественники возвращались на яхту к полуденному чаю, который пили с родителями на верхней палубе под марши, исполняемые духо-

вым оркестром, и виртуозную игру балалаечников.

Когда дочери императора были маленькими, к каждой из них был прикреплен матрос-нянька, на языке моряков «Штандарта» – «дядька»,



Салон на яхте «Штандарт».

Императрица Александра Федоровна в своих апартаментах на императорской яхте «Штандарт». Фотография 1900-х гг.



купание, пикники на островах, катание на лодках. Николай II обучал сына Алексея плаванию, искусству гребли и управления лодкой, рассказывал об устройстве яхты и принципе работы машин. На островах мальчик гулял, собирал ягоды и грибы, качался на качелях. Вместе с Александрой Федоровной он заходил в крестьянские дома, где императрица покупала хлеб и молоко. По вечерам на берегу устраивались небольшие танцевальные вечера с местными жителями, и тогда цесаревич демонстрировал свое умение играть на балалайке. Иногда в путешествии царскую семью сопровождали «потешные» – дети сыновей нижних чинов, с которыми Алексей пел строевые песни, занимался гимнастикой и играл в военные игры. Вместе со своими «солдатами» цесаревич с удовольствием ел щи, кашу и черный хлеб: каждый день ему приносили на пробу еду из солдатской кухни. Облизав ложку, он говорил: *«Вот это вкусно»*. Вплоть до 1914 года цесаревич летом постоянно носил матросскую форму, на бескозырке которой значилась надпись «Штандарт».

«Я видел Алексея Николаевича, – вспоминал флигель-адъютант С.С. Фабрицкий, – на яхте при обходе фронта команды, при играх с юнгами, при различных представлениях Ему, в минуты детских шалостей... Он всегда прельщал всех Своим ясным взором, решительным видом, быстрыми решениями, громким голосом и, вместе с тем, мягкостью, ласковостью и внимательным отношением ко всем и всему».

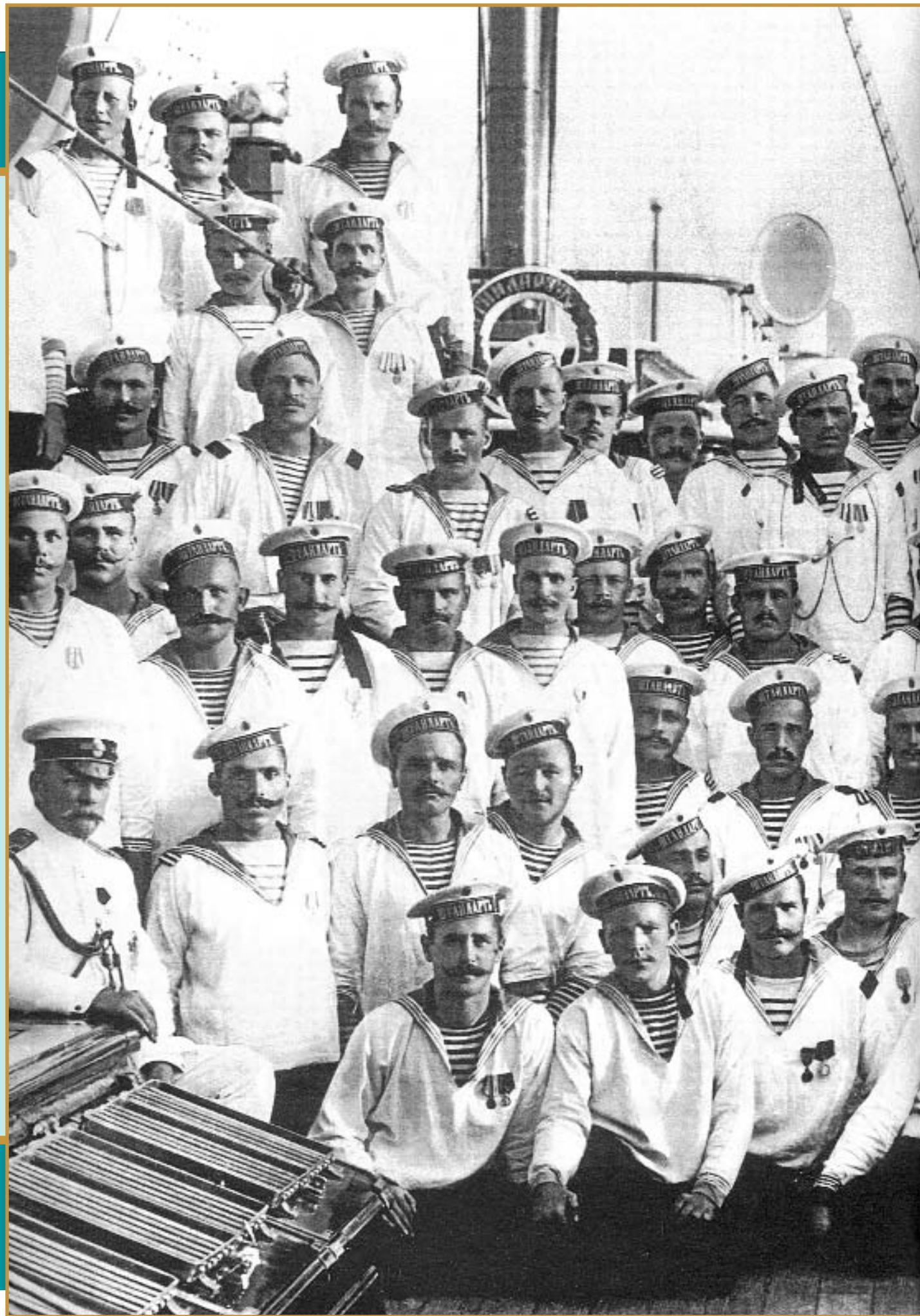
Несмотря на исключительные мореходные качества яхты «Штандарт» не все ее плавания проходили благополучно. Так, например, в конце августа 1907 года было решено осмотреть несколько живописных бухт в финских шхерах, и 29 августа яхта вышла из Юнгфурзунда, направляясь в Ри-

лакс-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.

Вот как описывает инцидент Роберт Мэсси в своей книге «Николай и Александра»: *«Яхта выходила узким проливом в открытое море. Пассажиры сидели на палубе. Внезапно с оглушительным треском яхта ударилась о подводную скалу. Опрокинулась посуда, упали стулья, по-*



Вдовствующая императрица Мария Федоровна с фотоаппаратом (слева), великая княгиня Ксения Александровна, император Николай II, неизвестный, великий князь Михаил Александрович и императрица Александра Федоровна на борту императорской яхты Штандарт». Фотография начала 1900-х гг. Государственный архив Российской Федерации.





Император Николай II и цесаревич Алексей Николаевич
среди команды императорской яхты «Штандарт».
Фотография 1910-х гг.



Семья Николая II на борту яхты «Штандарт». Фотография 1907 г. Государственный архив Российской Федерации.

*падали на палубу музыканты. Вода устре-
милась в трюм, «Штандарт» накренился
и стал оседать. Взвыли сирены, матросы
стали спускать на воду шлюпки. В этот
момент не оказалось трехлетнего цесаре-
вича, и оба родителя просто обезумели от*

*горя. Оказалось, что матрос-нянька ДЕРЕ-
ВЕНЬКО при ударе «Штандарта» о скалу
схватил Алексея на руки и перенес его на
нос яхты, считая вполне правильно, что
с этой части судна ему будет легче спа-
сать наследника при полной гибели яхты.*

Вот как описывает инцидент Роберт Мэсси в книге «Николай и Александра»: «Яхта выходила узким проливом в открытое море. Пассажиры сидели на палубе. Внезапно с оглушительным треском яхта ударилась о подводную скалу. Опрокинулась посуда, упали стулья, попадали на палубу музыканты. Вода устремилась в трюм, «Штандарт» накренился и стал оседать. Взвыли сирены, матросы стали спускать на воду шлюпки. В этот момент не оказалось трехлетнего цесаревича, и оба родителя просто обезумели от горя...»



Матросская бескозырка яхты «Штандарт». Санкт-Петербург, конец 1900-х – начало 1910-х гг. Шерсть, шелковые нитки, белая жесь, черное сукно, кожа, георгиевская лента. Высота 10 см., диаметр верхней части 27 см. Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.

Предполагают, что эта бескозырка могла принадлежать цесаревичу Алексею Николаевичу.

Николай II все время находился у лееров, следя за спуском шлюпок. Он часто смотрел на часы, подсчитывая, на сколько дюймов в минуту опускается в воду «Штандарт». По его оценкам, оставалось 20 минут. Однако благодаря своим герметичным переборкам яхта не затонула. И позднее была отремонтирована.

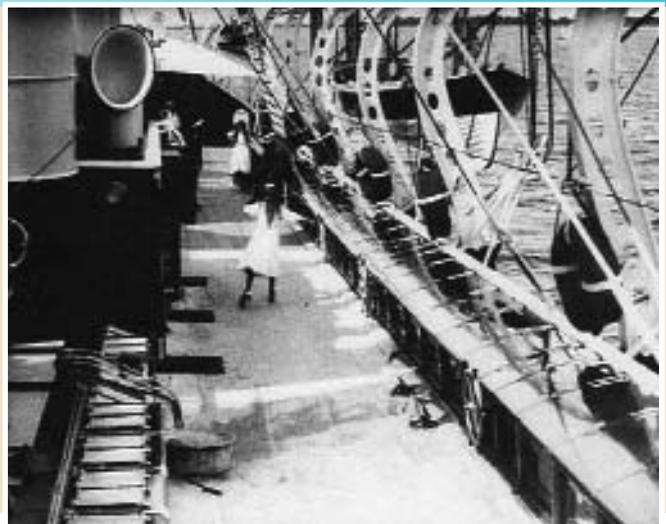
Императору с семьей и свитой пришлось перейти на «Азию», а с нее на подошедшую новую колесную «Александрину». О дальнейших собы-

тиях, связанных с катастрофой яхты, можно прочесть в воспоминаниях Мосолова: «После того как паника улеглась и пассажиры были спасены, возник вопрос об ответственности за происшествие. Виноватым, очевидно, мог быть только финн – лоцман, находившийся в момент инцидента на капитанском мостике. Бросились к картам: оказалось, что скала, на которую сел «Штандарт», на картах не была обозначена. В этом случае ответ-

ственность за безопасность их величеств перекладывалась на находившегося на яхте флаг-капитана адмирала Нилова. Поведение Нилова показалось императору странным. И он лично пошел в его каюту. Войдя без стука, государь увидел, что Нилов рассматривает карту и держит в руке револьвер. Царь поспешил его успокоить, сказав ему, что избежать суда невозможно, но оправдательный приговор неизбежен, так как все произошед-

Дочери Николая II играют на верхней палубе яхты «Штандарт».

Внизу: Цесаревич Алексей с балалаечниками яхты «Штандарт». Фотография 1907 г.





Свисток боцмана с яхты «Штандарт». Монограммист «А.Н.» Санкт-Петербург, 1895 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Внизу:

Предметы из сервиза яхты «Штандарт». Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. 1909-1915 гг.

шее является слепой игрой случая. Государь унес револьвер Нилова...»

Для продолжения отдыха императорской семьи в шхерах из Копенгагена была вызвана яхта «Полярная звезда», на которой они находились до 1 октября. 26 сентября снятый с камня при помощи ледокола 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.

И все же «Штандарт» был любимой яхтой семьи Николая II и особенно наследника (его брейд-вымпел был впервые поднят 4 сентября 1906 года). В своем дневнике Николай II нередко упоминал «Штандарт»: *«Переехали с тихой радостью на нашу «Штандарт», который*

блестел и горел на солнце»; «Прибыли на гребном катере с темнотою на яхту «Штандарт»; «Такая радость снова быть у себя дома на воде».

На «Штандарте» Николай II не раз посещал страны Европы с официальными и частными визитами; неоднократно он бывал в Копенгагене, заходил в немецкие порты Киль и Данциг, во французский Дюнкерк. В 1909 году были совершены государственные визиты в Швецию, Францию, Англию и ответный визит в Италию. На яхте праздновали день рождения Татьяны Николаевны, принимали итальянского короля и делегацию турецкого султана, а в 1914 году «Штандарт» ходил в Констанцу с визитом к румынскому королю.

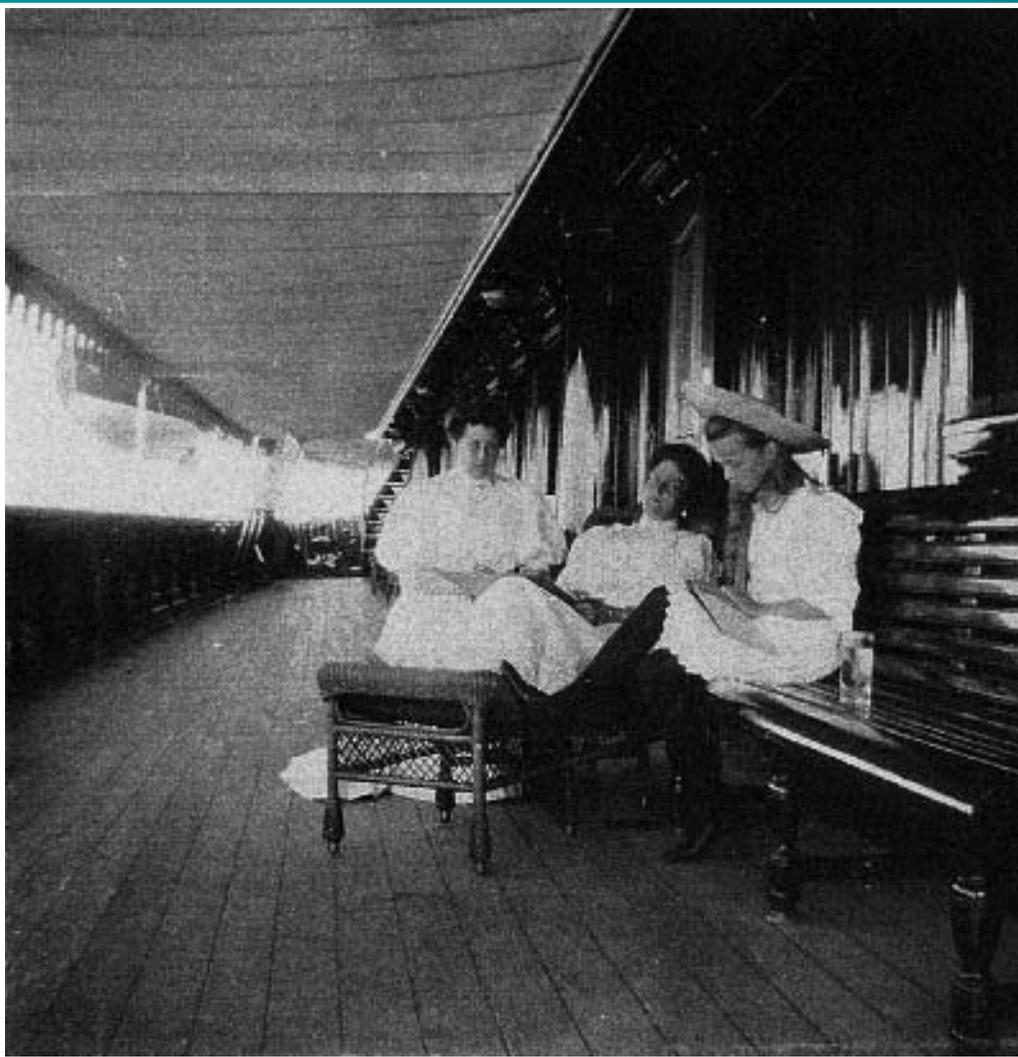
С 1909 по 1914 год каждую весну или осень «Штандарт» ежегодно

ходил в Севастополь. Приезжавших туда на «царском поезде» Николая II с семьей яхта доставляла в Ялту. Из Ливадии императорская фамилия совершала плавания вдоль берегов Крыма, в Новый Свет, Гагры. Последний раз «Штандарт» прибыл в Ливадию в 1914 году, незадолго до начала Первой мировой войны.

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 в финские шхеры, 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.





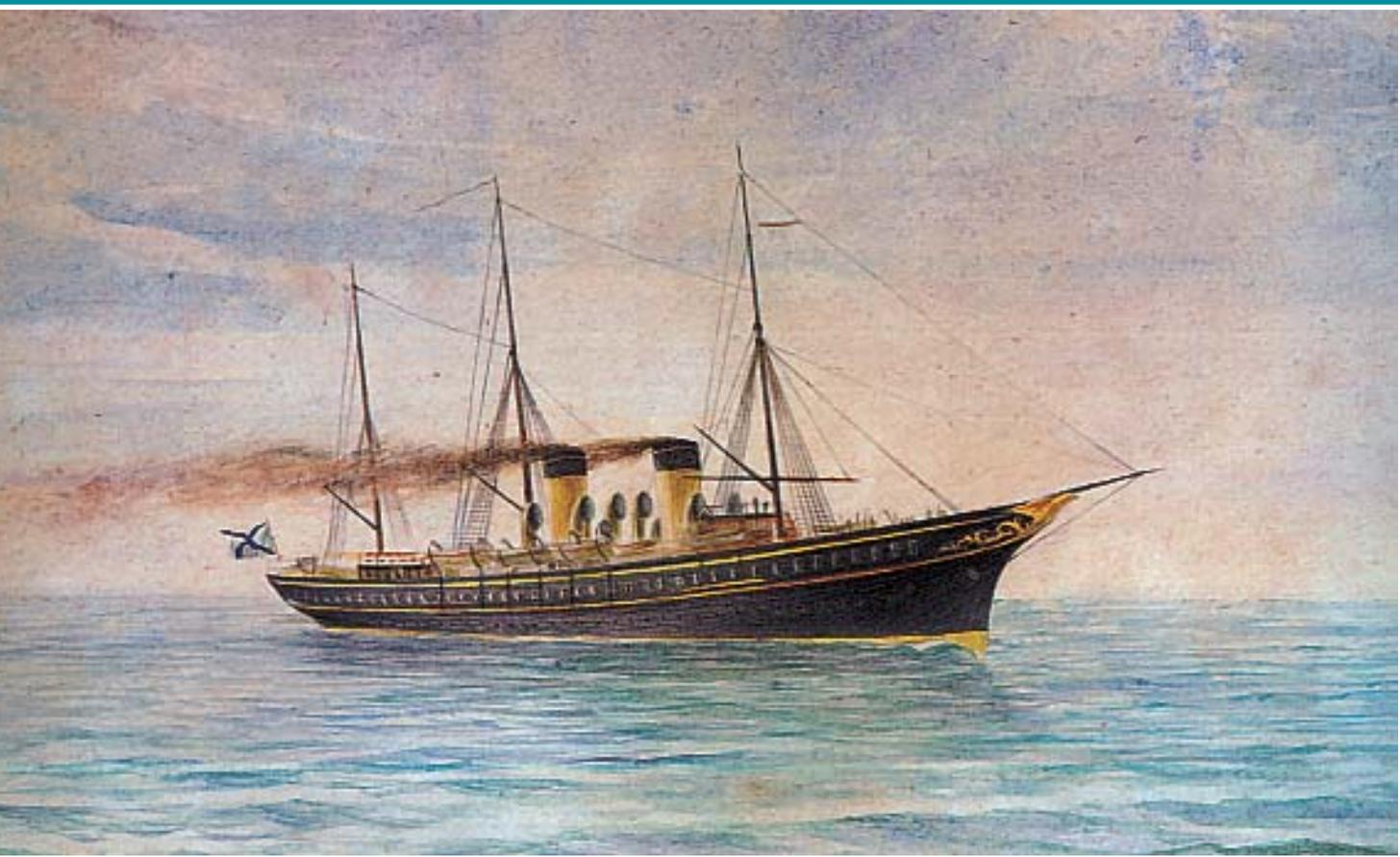
В 1917 году в дни Февральской революции «Штандарт» стоял у одного из пирсов Петроградского военного порта. С этого времени корабль стал числиться уже бывшей императорской яхтой и в середине июля ушел в Гельсингфорс.

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

Вверху: Фрейлина А.А. Вырубова, императрица Александра Федоровна и великая княгиня Ольга на палубе яхты «Штандарт». Фотография 1900-х гг. Государственный архив Российской Федерации.

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





Императорская винтовая яхта «Штандарт». Худ. С. Воробьев. 1903 г.
Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Яхту предполагалось использовать для рейсов из Петергофа в Кронштадт и Петербург, а иногда сопровождать «Полярную звезду» и «Штандарт» в плаваниях по финским шхерам. Все эти места были достаточно мелководными, поэтому яхту решили строить колесной с осадкой не более 1,83 метров. Длина новой «Александрии» составляла 61 метров, ширина – 7,9 метров, водоизмещение – 501 тонн.

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 новой «Александрии» произошла 16 августа 1903 года в присутствии не только Николая II, но и императриц 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, 29 августа, яхта была спущена на воду и сразу же причислена к Гвардейскому экипажу, а в 1904 году включена в состав кораблей Балтийского флота.

Яхту предполагалось использовать для рейсов из Петергофа в Кронштадт и Петербург, а иногда сопровождать «Полярную



звезду» и «Штандарт» в плаваниях по финским шхерам. Все эти места были достаточно мелководными, поэтому яхту решили строить колесной с осадкой не более 1,83 метров. Длина новой «Александрии» составляла 61 метр, ширина – 7,9 метров, водоизмещение – 501 тонн. Ее паровая машина мощностью 1107 лошадиных сил обеспечивала скорость хода 14,5 узлов.

Яйцо пасхальное с моделью яхты «Штандарт». Санкт-Петербург, 1909 г. Фирма К. Фаберже. Мастер Генрих Вигстрем. Золото, серебро, бриллианты, жемчуг, горный хрусталь, ляпис-лазурь, эмаль. Резьба, эмаль, гильошировка, выпилка, монтировка, литье, чеканка. Высота с подставкой 15,3 см.; длина модели 7,5 см.; высота модели 2,0 см.; размер основания 10 x 8,4 см.

Яйцо с моделью яхты «Штандарт» было подарено Николаем II супруге Александре Федоровне в 1909 году. Этот пасхальный сюрприз создан в память о счастливых днях, проведенных на любимой яхте. Миниатюрная золотая копия яхты рассекает хрустальные волны. На тончайшей мачте развевается судовой императорский штандарт с черным двуглавым орлом. С достоверностью до мельчайшей детали воспроизведены внешний вид и оснастка судна, вплоть до вертящегося руля, подвижных бортовых пушек и якоря, трапов и крошечных платиновых шлюпок.

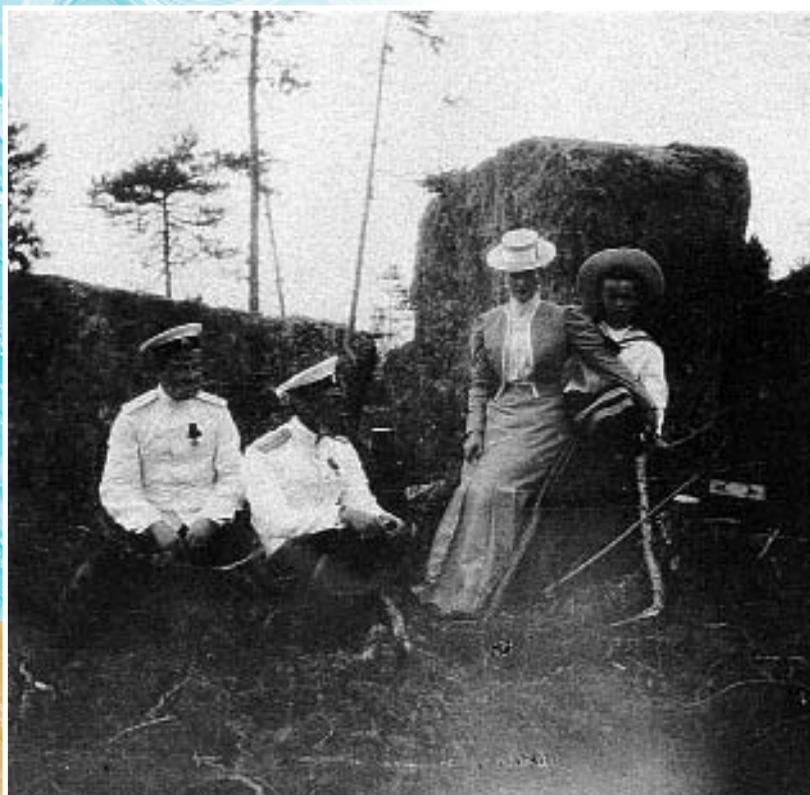


Внешний декор и изящная отделка салонов и жилых кают были исполнены по эскизам академика архитектуры Н.Д. Прокофьева в стиле модерн. Носовое украшение, в отличие от первой «Александрии», было выполнено в виде двуглавого орла, но с сохранением резных изображений звезды ордена Святого Андрея Первозванного с элементами англий-

ского 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 «Александрии», осталось неизвестным, поскольку все они в 1914 году поступили из Зимнего дворца в Морской музей.

Именно на «Александрии» Николай II дважды принимал Раймона Пуанкаре, в первый раз в качестве премьер-министра в июне 1912 года, а во второй раз – как президента Франции в июле 1914 года.

7 июля 1914 года броненосец Пуанкаре «Франс» бросил якорь на Кронштадтском рейде. Николай II приветствовал французского гостя на борту «Александрии». Визит президента с самого начала носил подчеркнуто деловой характер. Уже на пути в Петергоф, «...сидя на корме, император и президент тотчас же вступают в беседу... в переговоры... так как видно, что они говорят о делах, что они взаимно друг друга спрашивают, что они спорят...», вспоминал посол Франции в России Морис Палеолог. Переговоры продолжались и в Большом петергофском дворце, где гостю отвели покои на бывшей половине великой княгини



Императрица Александра Федоровна и великая княжна Ольга с офицерами яхты «Штандарт». Детский остров, шхеры. Фотография 1900-х гг. Государственный архив Российской Федерации.

Слева:

Шлюпки с яхты «Штандарт» у пристани в финских шхерах. Фотография 1912 г. Государственный архив Российской Федерации.

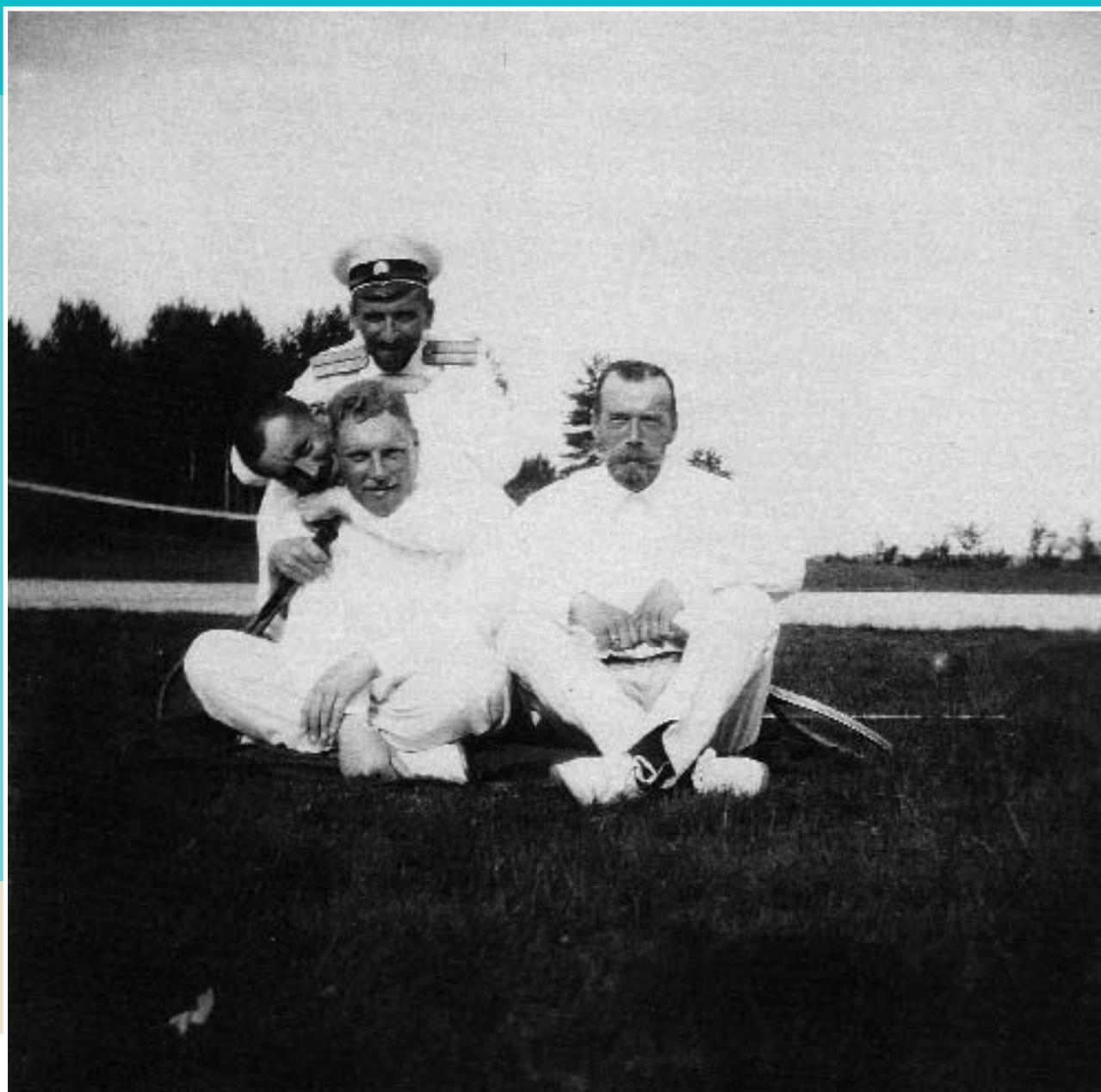
Справа:

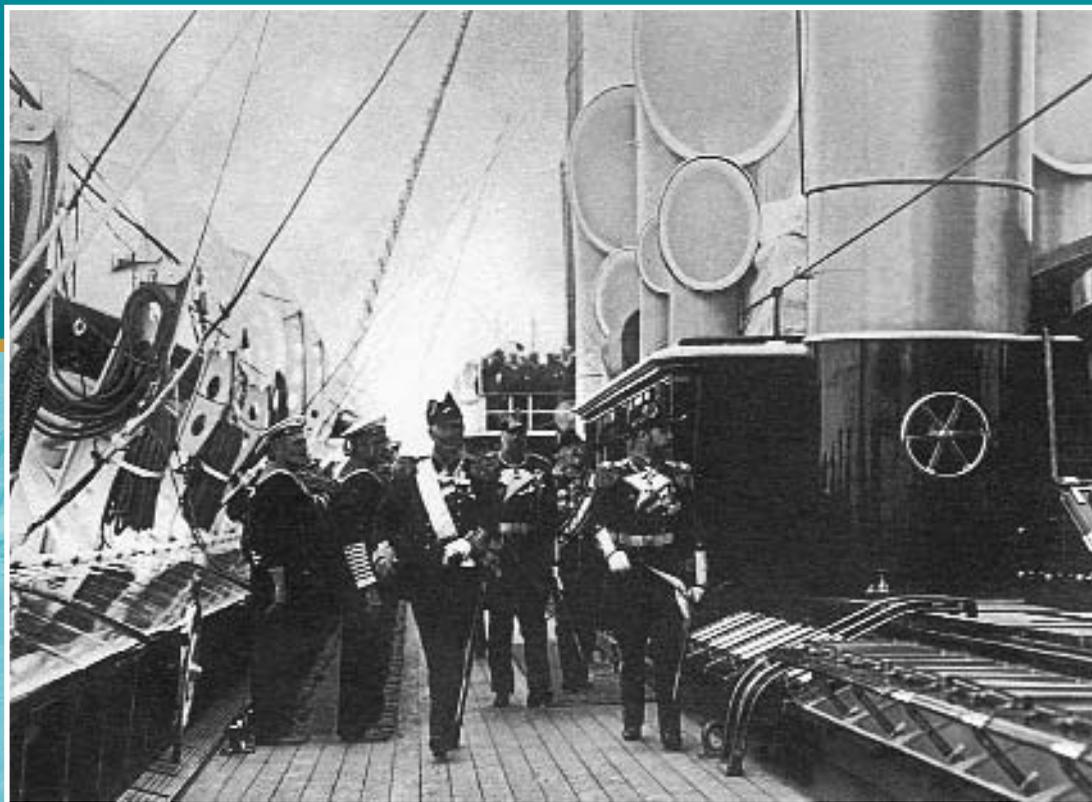
Великая княжна Мария Николаевна, цесаревич Алексей Николаевич с няней и протеиереем Федором Знаменским с офицерами и матросами яхты «Штандарт» в финских шхерах.



Внизу:

Император Николай II после игры в теннис с офицерами яхты «Штандарт».





Император Николай II и кайзер Вильгельм II на яхте «Штандарт». Ревель, 24 июля 1902 г.
Фотография ателье «К.Е. фон Ган и К».

Ольге Николаевны. Главным событием этого визита стал смотр императорских гвардейских частей в Красном селе, «великолепное зрелище могущества и блеска», по словам Палеолога. В последний день пребывания Пуанкаре в Петергофе им был дан обед на 104 персоны на борту крейсера «Франс», палуба которого «была обильно декорирована цветами и зеленью». «...Вид

стола прекрасен: он имеет даже род наводящей ужас величественности, чему способствуют четыре гигантские 305-миллиметровые пушки, которые вытягивают свои громадные стволы над гостями...» – писал Палеолог.

Это был последний официальный прием главы государства в Петергофе. Вскоре началась Первая мировая война...

Яхта «Штандарт» входит в один из немецких портов. Худ. Г. Блюкке. 1895 г.
Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.





Германские гости на яхте «Штандарт».
Фотография 1900-х гг.

В годы войны Николай II только дважды плавал на «Александрии». 7 июля 1915 г. он на ней ходил в Кронштадт для осмотра вышедших из ремонта крейсеров «Олег» и «Богатырь», а 15 июля – для посещения линкора «Цесаревич». С 1918 г. яхта стояла в резерве минной дивизии Балтийского флота, а с 1921 г. находилась в распоряжении начальника обороны Ладожского озера.

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.

Команда яхты «Штандарт» в 1917 году приняла участие сначала в Февральской, а затем и в Великой Октябрьской социалистической революции. В 1918 году «Штандарт» участвовал в историческом Ледовом походе и благополучно пришел в Кронштадт.

В 1935-1938 годах бывшую прогулочную яхту, называвшуюся после

революции «18 марта», переделали в минный заградитель. При перестройке учли и опыт Первой мировой войны, и стремительное развитие военной науки. Корабль получил не только самые современные устройства для постановки 320 мин, но и мощную артиллерию – четыре 130-мм. орудия главного калибра, семь 76,2-мм. универсальных орудий, три 45-мм. зенитные пушки и два спаренных пулемета. На минзаге были установлены новые паровые машины, обеспечивавшие скорость хода свыше 14 узлов и дальность плавания до 2300 миль. Тактико-технические данные стали весьма внушительными: водоизмещение превысило 6189 тонн, длина 122,3 метра, ширина 15,39 метра и осадка 6,97 метров, мощность 11 426 лошадиных сил.

Модернизация настолько изменила внешний и внутренний вид



корабля, что в английском справочнике Джейна написали: *«Это совершенно новый корабль, не имеющий ничего общего с прогулочной царской яхтой... что явствует хотя бы из контуров и внешнего вида корабля»*. Силуэт яхты стал практически неузнаваемым. Клипперштевень был демонтирован, а самому носу была придана куда более тупая форма. Естественно, отсюда пропали все орнаменты и двуглавый орел. Все окна главной палубы были заделаны, остались только иллюминаторы нижних палуб. Корме была придана форма выступающей над водой прямоугольной площадки. Исчезли все мачты и парусная оснастка. Вместо них были установлены 2 более низких мачты для размещения антенн, прожекторов и наблюдательных пунктов. На месте кормовой надстройки, в которой располагалась столовая, появилась ровная площадка с орудиями. Осталась лишь небольшая будка в районе царской приемной. На ней, в частности расположилась одна из новых мачт. На месте стеклянных фонарей, через которые свет проникал на главную палубу, была

В послевоенный период корабль, переименованный в «Оку», продолжал находиться в строю. Он числился в составе ВМФ СССР до конца 1950-х гг., а завершил свой путь в качестве плавучей мишени на морских учениях. Так завершилась история самой совершенной императорской яхты, любимого «дома на воде» семьи последнего русского императора...

устроена еще одна надстройка, практически вплотную к трубам. На ее крыше были установлены мелкокалиберные пушки. 2 трубы сохранились, но прилегающее к ним пространство сильно изменилось. Воздухозаборники были уничтожены, а между трубами были установлены толстые вышки с прожекторами и кранами. Ходовая рубка так же была перестроена, а на носу, ранее совершенно пустом, возникли еще 2 пушки главного калибра. Пропали

развешенные вдоль бортов разъездные катера и шлюпки.

Еще больше пострадала некогда роскошная отделка яхты. Многие из внутренних помещений были перепланированы. Полы, двери, люстры, стеновые панели были уничтожены. С некогда лакированных надстроек, бортов и перил сошел весь лоск. Исчезли аккуратно уложенные канаты, золоченые поручни, ручки и решетки. Естественно, не стало и плетеных кресел, и парусиновых тентов... «Штан-

Слева:

Прибытие императорской яхты «Штандарт» во французский порт. Худ. М. Ткаченко. 1896 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.



Справа:

Императора Николай II и президент Франции Арман Фальер на борту яхты «Штандарт». Ревель, 14 июля 1908 г. Государственный архив Российской Федерации.

дарт» потерял даже свои традиционные черно-белые цвета, окрасившись в привычный для современных боевых кораблей светло-серый оттенок.

В 1938 году корабль, получивший название «Марти», стал флагманом соединения заграждения и траления Краснознаменного Балтийского флота. Во время Великой Отечественной войны минный заградитель «Марти» вписал много славных страниц в боевую летопись Балтийского флота. Он участвовал в минных постановках, эвакуации гарнизона

базы Ханко, огневой поддержке сухопутных частей. 3 апреля 1942 года был удостоен гвардейского звания.

В послевоенный период корабль, переименованный в «Оку», продолжал находиться в строю. Он числился в составе ВМФ СССР до конца 1950-х годов, а завершил свой путь в качестве плавучей мишени на морских учениях. Так завершилась история самой совершенной императорской яхты, любимого «дома на воде» семьи последнего русского императора...

Внизу:

Императорская яхта «Александрия». Фотография 1910-х гг.

