

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА ПО ТЕМАМ ЗАЛА 1 (ВЕРХНИЙ УРОВЕНЬ)

Экспедиция русского флота к берегам Северной Америки

1863–1864 гг.

В январе 1863 года началось Польское восстание, целью которого было восстановление Речи Посполитой в границах на востоке 1772 года. На момент восстания Польша в состав Российской империи, и со стороны России это считалось внутренним конфликтом. Но с целью ослабления России в конфликт вмешались Англия и Франция, заявив о поддержке восставших поляков. Обострение отношений с этими странами беспокоило Россию, тем более памятуя о поражении в Восточной (Крымской) войне 1853–1856 годов.

В качестве превентивной меры было решено направить к берегам Северной Америки русские военно-морские соединения, что создало бы угрозу английским и французским морским торговым путям в случае начала войны. Взаимопонимание с президентом Северо-Американских Соединенных Штатов Авраамом Линкольном было найдено быстро. В это время в США шла Гражданская война и присутствие в своих портах дружественных военно-морских сил соответствовало интересам Северных Штатов.

В июне 1863 года к берегам Америки было направлено две русские эскадры парусно-винтовых кораблей. К атлантическому побережью Америки подошла эскадра контр-адмирала С. С. Лесовского в составе фрегатов «Александр Невский», «Пересвет» и «Ослябя»; корветов «Варяг» и «Витязь», клипера «Алмаз». Эскадра имела приказ скрытно пройти в Балтику и Северное море, базироваться на Нью-Йорк. Фрегат «Ослябя» перешел со Средиземного моря.

К тихоокеанскому побережью Америки подошла и стала базироваться на Сан-Франциско эскадра контр-адмирала А. А. Попова в составе корветов «Богатырь», «Калевала», «Рында», «Новик» и клиперов «Абрек» и «Гайдамак». На фрегате «Богатырь» вышел в свое первое дальнее плавание воспитанник Морского училища в Николаевске-на-Амуре С. О. Макаров.

К концу сентября 1863 года эскадра контр-адмирала С. С. Лесовского прибыла в Нью-Йорк, а в октябре того же года в Сан-Франциско появилась эскадра контр-адмирала А. А. Попова. За девять месяцев экспедиции русские эскадры посетили многие американские порты, крейсировали в водах Карибского моря и Мексиканского залива, заходили на Кубу, в Гондурас, на Ямайку и Бермудские острова.

Известие о неожиданном сосредоточении обеих русских эскадр в американских портах подействовало на Англию отрезвляюще, ведь в случае войны они представляли собой угрозу практически незащищенному оживленному торговому судоходству. Англия отказывается от поддержки Франции, а та в свою очередь отказывается от выступления против России.

После подавления Польского восстания эскадра контр-адмирала Лесовского в июле 1864 года отбыла в Балтийское море, а эскадра контр-адмирала Попова возвратилась в воды Дальнего Востока.

Новые кораблестроительные программы России. Начало зарождения российского броненосного флота

Учитывая опыт Восточной (Крымской) войны 1853–1856 годов Морское министерство в 1857 году взяло курс на постройку крупных фрегатов, вооруженных бомбической артиллерией самого крупного калибра. Водоизмещение этих фрегатов должно было достигать 5700 тонн. 59-пушечный фрегат «Севастополь» был заложен в Северном доке Кронштадта в 1861 году и спущен на воду в 1862 году. Проект корабля составлялся по

чертежам новейших иностранных фрегатов. Аналогичный фрегат — «Петропавловск» был заложен в Новом Адмиралтействе в Санкт-Петербурге.

В 1861 году в России по проекту инженера Х. В. Прохорова на Заводе Карра и Макферса (ныне Балтийский судостроительный завод) в качестве эксперимента была построена 270-тонная железная броненосная канонерская лодка «Опыт». Она имела паровую машину мощностью 195 л.с. и скорость полного хода шесть узлов. Это был первый русский боевой корабль с защитой в виде броневого брестера.

В 1862 году был учрежден Комитет для разработки новой кораблестроительной программы. Именно с этого года усилия Морского министерства сосредоточились на броненосном кораблестроении. Тогда же было принято решение обшить броней строившиеся «Севастополь» и «Петропавловск», которые впоследствии стали единственными в русском флоте броненосными деревянными кораблями. В том же году в Англии была заказана постройка плавучей батареи «Первенец». Для наблюдения за ее постройкой направили русских инженеров и мастеров. В тот же период на Галерном острове в Санкт-Петербурге по чертежам «Первенца» заложили вторую плавучую броненосную батарею береговой обороны «Не тронь меня». В 1864 году на Заводе Семянникова и Полетики (позднее Невский судостроительный и механический завод) была заложена третья плавучая батарея «Кремль». Она стала последним броненосным кораблем переходного типа.

В 1863 году Комитет рекомендует Морскому министерству принять так называемую «мониторную программу», которая предусматривала постройку на петербургских верфях десяти однобашенных и одной двухбашенной бронированной канонерской лодки (монитора) («Смерчь»), а также 13 бронированных батарейных плотов. Программа была принята и реализована в рекордно короткие сроки — в 1864 году все суда вступили в строй.

В том же году в составе Балтийского флота была сформирована первая броненосная эскадра (Практическая эскадра Балтийского моря, Учебная эскадра Балтийского флота) под командованием вице-адмирала Г. И. Бутакова. Кроме бронированных кораблей, вступивших в строй к этому сроку, в нее вошли пароход, два пароходофрегата и две канонерские лодки. Но только три плавучие батареи типа «Первенец» составляли броненосный флот, который мог действовать в море. Большая же часть судов, в виде многочисленных мониторов и 13 батарейных плотов с поставленными на каждом двумя тяжелыми орудиями, представляли собой не более чем средство местной обороны Кронштадта. Однако к концу 1869 года балтийская броненосная эскадра состояла уже из 23 вымпелов. В 1870-е годы ядро броненосной эскадры составляли броненосные деревянные фрегаты «Петропавловск» и «Севастополь».

В 1864 году принимается дополнительная кораблестроительная программа, согласно которой в состав сил береговой обороны до 1868 года должны войти шесть однобашенных броненосных фрегатов (типа «Адмирал Лазарев») и две двухбашенные канонерские лодки мониторного типа («Русалка» и «Чародейка»). В отношении мореходных качеств новые корабли превосходили своих предшественников, а два из них — фрегаты «Князь Пожарский» и «Минин» — по своим размерам, мощности машин, артиллерии и большому рангоуту предназначались для дальних плаваний и службы в иностранных портах. Однако ко времени их вступления в строй в 1869 году рангоутные броненосные батарейные фрегаты (броненосные крейсера) уже не отвечали требованиям времени. Новым словом в отечественном кораблестроении стал броненосец «Петр Великий».

В 1867 году Морское министерство объявило конкурс на лучший проект «мореходного монитора», который по своим боевым характеристикам не уступал бы сильнейшим броненосцам, строившимся в это время в странах Западной Европы. Победил проект, представленный контр-адмиралом А. А.

Поповым. По его чертежам в 1869 году на верфи Галерного острова в Санкт-Петербурге заложили первый в мире башенно-брустверный броненосец, ставший родоначальником нового класса боевых кораблей. При закладке он получил наименование «Крейсер», но 30 мая 1872 года, во время празднования 200-летия основателя российского регулярного военного флота, ему дали новое наименование — «Петр Великий».

В конце 1860-х годов Россия приступила к созданию серии железных океанских крейсеров. Основная тактическая идея, лежавшая в основе проектов этих боевых кораблей, состояла в том, чтобы обладая сильным артиллерийским вооружением, хорошей защитой и большой дальностью плавания, они могли быть сильнее любого крейсера вероятного противника, а от боя с эскадренными броненосцами имели возможность уклониться благодаря более высокой скорости полного хода. Длительное пребывание из в районе боевого использования должно было обеспечивать полное парусное вооружение по типу фрегата или корвета и увеличенный запас топлива. Проект океанского крейсера, отвечавшего всем этим условиям, был разработан под руководством адмирала А. А. Попова. В 1870 году на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге был заложен полуброненосный фрегат «Генерал-Адмирал», вступивший в строй в 1873 году. По этому же проекту строился второй полуброненосный фрегат «Александр Невский», в 1875 году при спуске на воду переименованный в «Герцог Эдинбургский». Эти корабли стали родоначальниками одного из основных подклассов боевых кораблей последней четверти XIX века — броненосного крейсера.

Впервые вопрос о постройке бронированных плавучих батарей для защиты входов в Азовское море и Днепро-Бугский лиман был поднят в 1863 году. Но после Восточной (Крымской) войны развитие Черноморского флота России было ограничено условиями Парижского мирного договора 1856 года, по которому России было запрещено держать на Черном море военные корабли. Это ограничение было снято только Лондонской конвенцией 1871

года. В 1871–1875 годах в качестве броненосцев береговой обороны Черноморского флота по инициативе вице-адмирала А. А. Попова были построены две «поповки», названные — «Новгород» и «Киев» (позже — «Вице-адмирал Попов»).

Русско-турецкая война 1877–1878 гг.

К началу Русско-турецкой войны 1877–1878 годов военно-морские силы России состояли из кораблей различных классов и типов. На состоянии Черноморского флота сказывались последствия Парижского мирного договора 1856 года. У России на Черном море находилось две «поповки», четыре винтовых деревянных корвета, семь вооруженных пароходов, 13 винтовых шхун, металлическая паровая колесная яхта «Ливадия» (единственная из императорских яхт, непосредственно участвовавшая в боевых действиях). Были присоединены также 12 пароходов, купленные у Российского общества пароходства и торговли, и минные катера. Наиболее современными судами являлись «поповки» — броненосные плавучие батареи. Все остальные корабли не имели брони и были слабо вооружены.

В 1856 году создается Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ), которое обеспечивало морские перевозки из портов Черного и Азовского морей в Средиземное, Балтийское и Северное моря, а с открытием Суэцкого канала — в порты Индийского и Тихого океана. Создание пароходства на Черном море преследовало и военную цель, так как в случае необходимости давало возможность использовать его суда в качестве вспомогательных крейсеров, что и было сделано в период Русско-турецкой войны 1877–1878 годов.

Задачи военно-морского флота сводились к обеспечению надежной обороны баз и портов на побережье Черного моря и переправы сухопутных войск через Дунай.

Наступление русской армии началось с форсирования Дуная. Для переправы выделялись четыре понтонных батальона, парусиновые понтоны, команда моряков в 344 человека и сотня уральских казаков — искусных пловцов и гребцов. Операция по форсированию Дуная долгое время служила примером преодоления крупных морских преград. Большая заслуга в этом принадлежит морякам. Под сильным огнем турецких батарей они многократно проводили плоты и понтоны, совместно с саперами наводили мосты, были гребцами на шлюпках и паромах. Минные катера прикрывали подступы к переправе. В начале войны несколько паровых катеров, в том числе катер «Шутка», были перевезены с Балтики на Дунай по железной дороге. Это был первый в истории оперативный маневр силами флота с одного театра на другой с использованием железнодорожного транспорта. Появление русских катеров на Дунае, как и постановка ими мин в районе переправ, явилось полной неожиданностью для противника. 8 июля 1877 года, русские катера прибыли в район Зимницы на Дунае для минных постановок. Неожиданно со стороны порта Рушук появился турецкий военный пароход. Катер «Шутка» смело пошел в атаку и под сильным огнем нанес пароходу удар шестовой миной. Хотя из-за перебитых запальных проводников она не взорвалась, пароход немедленно отступил. Русские моряки без помех произвели постановку мин заграждения.

С началом войны турецкий флот приступил к систематическим артиллерийским обстрелам русских населенных пунктов, находившихся на побережье Черного моря. Под руководством лейтенанта С. О. Макарова грузовой пароход «Великий князь Константин», Русского общества пароходства и торговли был приспособлен для транспортировки четырех минных катеров, вооруженных шестовыми и буксируемыми минами, а впоследствии самодвижущимися минами (торпедами). Пароход «Константин» совершал скрытые переходы из Севастополя к местам стоянки турецких кораблей и судов у Кавказского побережья, спускал на воду катера,

которые внезапно атаковали противника, после чего возвращались на пароход.

В ночь на 28 мая (9 июня) 1877 года катера «Великого князя Константина» атаковали стоящие у Сулина четыре турецких броненосца и нанесли повреждения одному из них. Действия русских минных катеров почти полностью парализовали сильный броненосный флот турок. Минное оружие из оборонительного превратилось в наступательный вид боевых средств.

Помимо парохода «Великий князь Константин» было переоборудовано еще шесть судов, получивших название «активные пароходы» — пароходы «Владимир», «Веста», «Аргонавт», «Россия», «Эльбрус», яхта «Ливадия».

В июле 1877 года пароход активной обороны «Веста» Черноморского флота, находившийся в крейсерстве близ порта Кюстенджи (ныне Констанца в Румынии), встретился с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд», который начал его преследовать. В течение 5 часов «Веста» под командованием капитан-лейтенанта Н. М. Баранова маневрировала под огнем противника и несла потери. Были убиты 3 офицера, 9 матросов, число раненых превысило 20 чел. Удачным попаданием из кормового орудия «Веста» вынудила турецкий броненосец отказаться от погони. По возвращении в Севастополь моряки парохода были осыпаны почестями и получили щедрые награды.

7 (19) августа 1877 года русскому отряду полковника Шелковникова, действовавшему на Кавказском фронте, предстояло пройти узкую прибрежную полосу у Гагр, которая простреливалась турецким броненосцем. В критический для отряда момент на выручку пришел «Великий князь Константин». Броненосец прекратил обстрел берега и погнался за пароходом. Погоня продолжалась два часа, за это время русский отряд благополучно прошел Гагринское ущелье, а «Великий князь Константин» ушел от преследования.

В декабре 1877 года вооруженный пароход «Россия» пленил у Анатолийского побережья турецкий пароход «Мерсина».

14 (26) января 1878 года, минные катера «Чесма» и «Синоп», базировавшиеся на пароходе активной обороны «Великий князь Константин» Черноморского флота, потопили самодвижущимися минами (торпедами) турецкий сторожевой пароход «Интибах» («Будильщик»). Это был первый в истории случай успешного боевого применения торпедного оружия. Инициатива использования торпед принадлежала командиру «Великого князя Константина» капитан-лейтенанту С. О. Макарову — впоследствии выдающемуся деятелю Российского флота и ученому в области морского дела.

Гибель «Интибаха» стала завершающим боевым эпизодом на Черном море. В январе 1878 года в Адрианополе было подписано перемирие, а в феврале в Сан-Стефано Россия и Турция заключили мирный договор.

Опыт Русско-турецкой войны 1877–1878 годов внес большой вклад в развитие военно-морского искусства: впервые широко было применено минное оружие на речном и морском театрах военных действий, получен первый опыт использования торпед и зарождающегося нового класса кораблей — миноносцев, были разработаны основы тактики группового применения минных катеров, зародилась и была воплощена идея плавучих баз увеличивших радиус действия малых кораблей, успешные действия минных катеров стали стимулом к совершенствованию этого вида судов и предопределили появление миноносцев и торпедных катеров.

После окончания войны в России на основе Русского общества пароходства и торговли в 1878 году был создан так называемый Добровольный флот. Этот флот, созданный на добровольные пожертвования населения, преследовал две цели — развитие мореплавания и обеспечение резерва судов на случай войны. Добровольный флот просуществовал до 1925 года.

Мореходный броненосный флот России на Балтийском и Черном море в конце XIX века

Осенью 1881 года были сформулированы новые направления военно-морской политики страны. Первоочередной задачей было возрождение Черноморского флота, Балтийский флот следовало довести «до первенствующего значения с флотами других держав». Балтийский флот сохранял значение резерва для Дальнего Востока, где в мирное время решили ограничиться обороной побережья. Ядро флотов на Балтике и Черном море должны были составить мореходные броненосцы — броненосные корабли, дополнявшиеся броненосцами прибрежной обороны, крейсерами, канонерскими лодками и миноносцами.

Возрождение военного флота на Черном море началось с заказа Добровольным флотом в 1879 году во Франции парохода «Ярославль» водоизмещением 3000 тонн, который был спущен на воду в 1880 году. Судно представляло собой стальной одновинтовой трехмачтовый пароход, с железными мачтами и парусным вооружением барка. В 1882 году «Ярославль» в качестве крейсера был зачислен в состав Черноморского флота, в 1883 году переименован в «Память Меркурия».

Броненосный фрегат «Дмитрий Донской» был заложен в Санкт-Петербурге на Новом Адмиралтействе в 1883 году. Вошел в строй в 1885 году и был отправлен в Средиземное море, где в течении двух лет возглавлял особый отряд. В 1887 году корабль вошел в состав Тихоокеанской эскадры, но в 1889 году вернулся в Кронштадт, где был переоснащен — тяжелый деревянный рангоут был заменен легкими стальными мачтами. По классификации кораблей Российского флота 1892 года — «Дмитрий Донской» стал крейсером 1 ранга. Базировался то в Средиземном море, то на Дальнем Востоке, а в 1904 году вошел в состав 2-й Тихоокеанской эскадры. Погиб в Цусимском сражении 16 мая 1905 года

В 1883 году для Черноморского флота были заложены броненосцы барбетного типа — «Екатерина II», «Чесма», «Синоп» и четыре миноносца. Для Балтийского флота в 1883–1884 годах — броненосец «Император Александр II», броненосный фрегат (первый российский крейсер с башенной артиллерией) «Адмирал Нахимов», два бронепалубных крейсера «Витязь» и «Рында».

Однако быстрое усиление германского флота способствовало тому, что в 1885 году была принята новая кораблестроительная программа, по которой морское ведомство было вынуждено ускорить судостроение. В 1890-х годах в состав Балтийского флота вошли два броненосца («Император Александр II», «Император Николай I»), минный крейсер «Лейтенант Ильин», 12 миноносцев, три броненосных крейсера («Адмирал Нахимов», «Адмирал Корнилов» и «Память Азова»), бронепалубные крейсера («Витязь» и «Рында»), в постройке находились два броненосца («Гангут» и «Наварин»). В состав Черноморского флота, помимо трех броненосцев барбетного типа, вступили два крейсера, шесть канонерских лодок и шесть миноносцев. И еще два броненосца находились в постройке («Двенадцать Апостолов» и «Георгий Победоносец»).

В 1892 году принимается новая военно-морская кораблестроительная программа, ориентированная на Дальний Восток.

Развитие подводного флота

Подводная лодка (субмарина) — класс кораблей, способных погружаться и длительное время действовать в подводном положении. Однако до 1944 года все подводные лодки большую часть времени проводили в надводном положении и по сути были погружающимися лодками — надводными кораблями, способными погружаться под воду для атаки в светлое время суток или для скрытия от вражеских кораблей.

Идея боевого применения подводного судна впервые была высказана Леонардо да Винчи, но первый действующий образец подводной лодки был создан в 1620 году для английского корабля Якова I. В России попытки построить подводную лодку предпринимались еще при Петре I. Крестьянин подмосковного села Покровское судовой плотник Ефим Никонов в 1718 г. подал Петру I челобитную, в которой предложил построить подводное судно, чтобы «ходить в воде потаенно и из снаряду забивать корабли». В 1720–1721 гг. по указанию Петра строят сначала модель, а в 1721–1724 гг. и полноразмерное «потаенное судно». Первые испытания прошли в 1724 г. в Петербурге на Галерном дворе в присутствии Петра, но при спуске под воду деревянное днище судна получило повреждение. В 1725 г. Ефим Никонов три раза погружался в своем судне под воду, но неудачно, так как корпус давал течь. Неудачно прошли и последующие погружения. В 1728 г. работы были прекращены, а Ефим Никонов в числе других работников отправлен в Астрахань. Само судно, чертежи, описание его не сохранились. Для строительства использовались материалы: дерево, кожа, железные полосы, оловянные доски, смола, гвозди. Оружие: «огненные трубы», в количестве 10 штук, изготовленные из меди и начиненные порохом.

Первая попытка применения подводной лодки относится к войне за независимость Соединенных Штатов Америки. Боевая подводная лодка «Черепашка» («Turtle»), построенная в 1775 году школьным учителем Д. Бушнеллом, в сентябре 1776 года атаковала британский флагман — 64-пушечный линейный корабль «Орел» (HMS «Eagle»). Однако мину присоединить к кораблю не удалось. При новой попытке атаковать английские корабли на реке Гудзон «Черепашка», которую на буксире подводили к месту атаки, была обнаружена и потоплена вместе с буксирующим судном.

В 1834 году на Александровском литейном заводе в Петербурге была построена цельнометаллическая подводная лодка по проекту русского

изобретателя К. А. Шильдера. Погружение лодки осуществлялось с помощью балластных цистерн и двух якорей-грузов. Вода в цистерны поступала через специальные краны, а удалялась из них поршневым насосом. Остойчивость обеспечивалась свинцовым балластом, закрепленным в трюме. Для движения применялись особые гребки (весла-лопатки). На лодке была установлена оптическая труба – первый в истории подводного кораблестроения перископ. Ракеты, впервые примененные на подводной лодке, помещались вдоль борта в двух трехтрубных станках. Воспламенялись с помощью гальванического тока. Мина подвешивалась на гарпуне, шток которого вставлялся в оконечность бушприта. От мины в лодку шел электрический провод, который соединялся с гальванической батареей.

В 1860-е годы с началом Гражданской войны в США южане объявили открытый конкурс на лучший проект подводной лодки. Из представленных проектов предпочтение было отдано подводной лодке инженера Аунлея, под руководством которого была построена серия небольших железных лодок цилиндрической формы с заостренными оконечностями, длиной около 10 м и шириной 2 м. Первая лодка получила название «Давид» («David»). Экипаж состоял из девяти человек, восемь из которых вращали коленчатый вал с гребным винтом. Удержание глубины погружения осуществлялось горизонтальными рулями. По сути это был полупогружающийся корабль, при движении которого в подводном положении над поверхностью воды оставалась плоская палуба. В октябре 1863 года лодка этой серии атаковала стоявший на якоре броненосец северян, но взрыв был осуществлен преждевременно и она погибла.

Первая российская субмарина конструкции И. А. Александровского с механическим приводом была построена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге в 1865 году. Ее испытания начались в Кронштадте в 1866 году и продолжались более трех лет. За это время изобретатель неоднократно вносил усовершенствования. На испытаниях на прочность корпуса в 1871

году, при погружении на глубину 30 м, лодка не выдержала забортного давления, герметичность корпуса была нарушена и она затонула.

В 1878 году в Одессе была испытана первая подводная лодка конструкции инженера С. К. Дджевецкого. После удачных испытаний подводной лодки в Гатчине на Серебряном пруду император повелел в 1880–1882 годах построить по проекту Дджевецкого пятьдесят небольших подводных лодок, которые предназначались для обороны морских крепостей. Экипаж лодки состоял из двух человек. Лодка погружалась посредством приема в балластную цистерну забортной воды. При всплытии вода удалялась сжатым воздухом. Движение под водой осуществлялось с помощью ножного педального привода со скоростью хода 600 метров в час. В 1884 г. на лодке установили электромотор с питанием от аккумуляторной батареи, обеспечивавшей подводную скорость до 3 узлов (5 км/в час), а также перископ и прибор регенерации воздуха. Это была первая в истории кораблестроения подводная лодка с электродвигателем.

Российские императорские яхты

Термин «яхта», определяющий тип судна, произошел от голландского слова «jagen» (бегать, торопиться). Первые небольшие одномачтовые быстроходные суда различной конструкции, названные голландцами «яхтами» начали применяться ими на рубеже XVI—XVII веков для морских прогулок, а также в военных целях — для разведки и посыльной службы. С середины XVII века стали строиться так называемые «парадные яхты». Они украшались богатым резным декором. В конце XVII века яхты стали выполнять роль придворных судов. Более 220 лет, вплоть до 1917 года в составе Российского военно-морского флота имелись яхты, предназначавшиеся для плавания членов императорской фамилии. Сначала они назывались царскими или придворными, затем — императорскими паровыми яхтами. Так было до 1892 года, когда по корабельной классификации они стали называться «императорскими».

Строительство придворных яхт в России началось в 1702 году с постройки на Воронежской верфи яхты «Святая Екатерина», вслед за ней на той же верфи по чертежам самого Петра I, строится яхта «Либе». В составе Балтийского флота первой придворной яхтой тоже стала «Святая Екатерина», спущенная на воду в 1706 году. Строилась она в Англии, после чего ее в разобранном виде доставили в Санкт-Петербург. Осенью того же года со стапелей Главного Адмиралтейства в Санкт-Петербурга сошла яхта «Надежда», построенная корабельным мастером Ф. Склеяевым.

Самой крупной из придворных яхт начала XVIII века стала 18-пушечная «Принцесса Анна», построенная в 1719 году корабельным мастером Р. Броуном. Первоначально она именовалась «монаршим фрегатом “Ройал”», а после бракосочетания дочери Петра I Анны Петровны с герцогом Карлом Фридрихом Гольштейн-Готторпским молодые супруги на «Принцессе Анне» отбыли в 1727 году в Киль. В дальнейшем яхта использовалась для поездок членов царской фамилии в Петергоф и Кронштадт, а в последние годы своего существования ее, пришедшую в ветхость лишь ставили на Неве напротив Зимнего дворца. «Принцесса Анна» находилась в составе Балтийского флота до 1777 года.

В декабре 1762 года императрица Екатерина II назначила своего восьмилетнего сына Павла Петровича генерал-адмиралом русского флота. Для него по указу императрица корабельный мастер П. Качалов в 1763–1764 годах строит 12-пушечную двухмачтовую яхту, которую в 1764 году юный генерал-адмирал повелел именовать «Счастье». Вплоть до исключения из состава Балтийского флота в 1774 году яхта ежегодно включалась в его плавсостав и большей частью ходила из Петербурга в Петергоф. После разборки отслужившей яхты по указу Екатерины II корабельный мастер В. А. Селянинов построил, уже лично для нее, в 1776–1777 годах 12-пушечную яхту, также получившую наименование «Счастье».

В последние годы жизни императрица неоднократно проводила смотры Балтийскому флоту на своей 12-пушечной яхте «Святая Екатерина», построенной в Санкт-Петербурге в 1784–1785 годах. Яхта прослужила до 1803 года.

Вступив на престол в 1796 году Павел I повелел построить для себя в Кронштадте 40-пушечную яхту «Эммануил». В течение XVIII века в Балтийском флоте числилось тридцать придворных и адмиралтейских яхт.

В феврале 1810 года император Александр I приказал из придворных гребецких яхтенных команд сформировать особый морской экипаж, причислить его к гвардии и назвать Морским Гвардейским экипажем. Первой царской яхтой, причисленной к Гвардейскому экипажу стала яхта «Симеон и Анна», построенная в 1798 году.

Среди императорских, великокняжеских и должностных парусных яхт XVIII—XIX веков встречается повторение одних и тех же наименований. Этот обычай сохранился и в наименовании паровых яхт, постепенно заменявших парусные. Так, имя «Нева» носили три яхты. Первая — небольшая 12-пушечная яхта-бриг была построена в Санкт-Петербурге в Главном Адмиралтействе в 1808–1809 годах и предназначалась для великого князя Константина Павловича. Вторая — императорская яхта, строится в 1830–1831 годах на Охтинской верфи. Третья — 12-пушечная яхта, вооруженная как трехмачтовый люгер, строилась в 1848–1849 годах. Приписанная к Гвардейскому экипажу, яхта прослужила до 1869 года.

Из чисто парусных императорских яхт отличалась богатым резным декором и комфортабельностью, предназначенная для императора Николая I 12-пушечная яхта «Дружба», построенная в 1825–1826 годах на Охтинской верфи. Она находилась в составе флота до 1848 года.

В 1831 году на Охтинской верфи закладывается 6-пушечный колесный пароход получивший имя «Александрия» в честь дачи ее императорского

величества Александры Федоровны. В 1832 году двухмачтовая «Александрия» была спущена на воду и служила в качестве императорской яхты до 1851 года, когда стала называться вооруженным пароходом «Госно», и под этим именем прослужила в составе Балтийского флота до 1853 года. Новая паровая яхта «Александрия» была заложена в 1851 году. В 1852 году ее включили в состав Гвардейского экипажа и более полувека яхта прослужила в составе флота, ее исключили из списков в 1906 году. «Александрия» — по существу первая паровая императорская яхта, которая исправно служила четырем императорам: Николаю I, Александру II, Александру III и Николаю II, курсируя главным образом между Санкт-Петербургом, Петергофом и Кронштадтом. С 1852 по 1902 год яхта совершила 326 походов.

В 1844 году в Англии для королевского двора заложили двухмачтовую яхту-шхуну, но уже в процессе постройки решили подарить ее императору Николаю I, посетившему Англию в том же году. Эта яхта отличалась от тех, что строились в России острыми обводами корпуса и богатой отделкой внутренних помещений. Один из салонов яхты украшали зеркала и 12 небольших картин кисти Н. М. Конди-Младшего. В 1846 году яхта была спущена на воду и с благосклонного разрешения английской королевы получила наименование «Королева Виктория». Под этим именем она вошла в состав Балтийского флота в том же году. 29 лет яхта использовалась членами царской фамилии для морских прогулок. Исключена из состава флота в 1884 году.

С 1848 по 1862 годы для младших членов императорской фамилии было построено три чисто парусных судна типа двухмачтовых английских гоночных яхт и один бот. Первым из этих судов стала яхта-шхуна «Волна», построенная в 1848 году для великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. В 1852 году строится яхта-шхуна «Никса», предназначавшаяся для старшего сына императора Александра II цесаревича Николая

Александровича, умершего в 1865 году. Для него же построили в 1862 году маленький двухмачтовый бот «Увалень». На «Увальне» кроме Николая Александровича выходили в Финский залив великие князья Александр Александрович и Алексей Александрович. С 1867 по 1878 годы бот находился в составе практической эскадры Балтийского флота. В 1860 году строится яхта-шхуна «Забава» для великого князя Алексея Александровича, с 1883 года — генерал-адмирала. «Забава» стала самой крупной из великокняжеских яхт. Великокняжеские яхты-шхуны, приписанные к Гвардейскому экипажу, входили в число яхт Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба, в гонках которого изредка участвовали.

В 1856–1857 годах в Англии для великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича строится небольшая железная колесная яхта «Стрельна». Она в течение 35 лет, до 1892 года состояла в Гвардейском экипаже и служила генерал-адмиралу для его плаваний по Финскому заливу и Балтийскому морю.

В середине XIX века назначение императорских яхт обуславливало их особое положение и устройство среди других военных кораблей или коммерческих судов. Во время морских путешествий они становились жилым домом для императорской семьи, с подобающими для него условиями комфорта, максимально возможным на морском судне.

В конце 1856 года император Александр II принял решение для дальних многодневных плаваний императорской семьи построить большую комфортабельную яхту. В 1857 году во Франции была заложена 4-пушечная деревянная колесная яхта «Александра», переименованная в ходе строительства в «Штандарт». Войдя в 1861 году в состав 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. В конце 1874 года яхта совершила поход в Средиземное море, где находилась в распоряжении

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

В 1866 году в присутствии императора Александра II и генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства закладывается яхта «Держава» — последняя и самая большая из балтийских деревянных колесных яхт. В июле 1871 года состоялся торжественный спуск яхты «Держава» 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» в качестве императорской яхты просуществовала до 1898 года, затем ее переоборудовали в учебное судно, и под именем «Двина» она плавала до конца 1905 года.

В 1825 году еще императором Александром I недалеко от Ялты было приобретено имение Ореанда. В 1852 году там был возведен великолепный дворец, но император Николай I лишь раз отдыхал в нем. В то время на Черном море царских яхт не было и для морских прогулок императора и членов его семьи специально из Николаева доставили 18-весельный катер, вооруженный одной небольшой карронадой для салютов. В 1860 году Ореанда переходит во владение великого князя Константина Николаевича, который для плаваний императорской семьи по Черному морю распорядился построить небольшой 4-пушечный пароход «Тигр», ставший первой черноморской царской яхтой. Он числился в составе Черноморского флота до 1872 года.

Поездки императорской семьи на берег Черного моря стали приобретать определенную регулярность и было принято решение заменить старенький «Тигр» новой комфортабельной яхтой «для службы у берегов Крыма». Постройка такой яхты, названной «Ливадия», началась в конце 1869 года, но официальная ее закладка состоялась в марте 1870 года. Новая 4-

пушечная колесная деревянная яхта вошла в состав Черноморского флота в 1873 году. «Ливадия» — единственная из императорских яхт, участвовавшая в боевых действиях в период Русско-турецкой войны 1877–1878 годов. Под командованием капитана 1 ранга Ф. Е. Кроуна она курсировала у румынского и болгарского побережья и потопила турецкую двухмачтовую шхуну. Замеченная двумя турецкими броненосными кораблями яхта выдержала 18-часовую погоню и благополучно ушла под защиту севастопольских батарей. Однако трехлетняя служба «Ливадии» закончилась трагически. На пути из Севастополя в Одессу она в октябрьскую туманную ночь 1878 года выскочила на риф у Тарханкутского маяка на западном побережье Крыма. Спасти корабль не удалось.

Когда встал вопрос о строительстве яхты подобно погибшей «Ливадии», вице-адмирал А. А. Попов выдвинул новый вариант постройки. Был разработан проект яхты, имевшей в плане форму эллипса, что должно было обеспечить ей при высокой остойчивости покойную качку с незначительными размахами и достижение скорости 14 узлов. Яхта представляла собой двухкорпусное судно: срезанный по ватерлинию верхний корпус был установлен на полупогруженный в воду понтон эллиптической формы (нижний корпус). На втором дне понтона стояло десять цилиндрических котлов и три вертикальные паровые машины двойного расширения. В понтоне же находились угольные ямы, вспомогательные механизмы и судовые запасы. В верхнем корпусе размещались царские апартаменты, каюты свиты, помещения прислуги, кубрики экипажа. Две обширные рубки на верхней палубе служили царским парадным залом (носовая) и гостиной (кормовая). Грандиозную для своего времени яхту, получившую имя своей предшественницы — «Ливадия», заказали в Англии. Официальная закладка состоялась в марте 1880 года, а спустя четыре месяца, в июне 1880 года, ее уже спустили на воду. В сентябре того же года «Ливадия» успешно прошла двухдневные испытания, но в октябре, при

переходе в Севастополь, угодила в жестокий шторм. От ударов волн образовалась течь, междудонное пространство заполнилось водой, в носовой части понтона с левого борта образовалась 5-метровая вмятина с разрывами и трещинами в листах обшивки. Ремонт пришлось выполнять на плаву силами команды, и только через семь месяцев яхта смогла продолжить свой путь в Севастополь, куда прибыла в мае 1881 года. Конструкция корпуса понтона был признана неудовлетворительной для сопротивления ударам волн. После докования «Ливадия» совершила свой единственный поход по прямому назначению — перевезла великого князя Михаила Николаевича с семьей из Батума в Севастополь. В августе 1881 года яхта была отправлена в Николаев, где вскоре была зачислена в пароходы и переименована в «Опыт». Позже снятые с нее паровые машины отправили на Балтику и установили на крейсерах «Минин», «Герцог Эдинбургский» и «Генерал-адмирал». Затем пароход превратился в блокшив, используемый как казарма и склад. Так и не состоявшаяся императорская яхта пошла на слом в 1926 году.

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

В мае 1873 года в Англии заказали небольшую яхту, получившую имя «Царевна». В процессе постройки ее переименовали в «Славянку», и в тот же день на той же верфи заказали следующую яхту, также с именем «Царевна», но несколько большую, чем предыдущая. В марте 1874 года «Славянка» пришла в Кронштадт и была зачислена в состав Гвардейского экипажа. На протяжении 18 лет она числилась императорской яхтой, пока в 1892 году ее не проклассифицировали в пароход. По существу «Славянка» стала яхтой Кронштадтского порта и выполняла гидрографические работы. С 1918 года и до передачи на слом в 1930 году она входила в состав флота Эстонии.

Яхта «Царевна» также вошла в состав Гвардейского экипажа в 1874 году. После вступления на престол императора Александра III в 1883 году

«Царевна» становится личной яхтой императрицы Марии Федоровны. Под ее брейд-вымпелом яхта ходила в финские шхеры до 1889 года. В Гвардейском экипаже «Царевна» числилась вплоть до его расформирования в 1918 году. В 1920-е годы была разобрана на металл.

В 1878 году в Санкт-Петербурге на заводе Берда для великого князя Александра Александровича строится паровая яхта «Марев». С того же года она стала числиться в составе судов Гвардейского экипажа и обычно каждое лето дежурила в Новопетергофской гавани, используя для кратковременных прогулок великих князей по Финскому заливу. Исключена из состава Балтийского флота в 1911 году.

К середине 1880-х годов императорские яхты перестали отвечать престижности России и ее императорского дома на международной арене. В 1884 году приступили к разработке проекта яхты-крейсера, в котором особо подчеркивалось, что корабль, имеющий «артиллерию крейсерского ранга», в мирное время мог бы «вполне отвечать всем требованиям современной императорской яхты».

В мае 1888 года на Балтийском заводе в присутствии императорской четы и высших должностных лиц Морского министерства состоялась торжественная закладка яхты-крейсера, получившей имя «Полярная Звезда». Торжественный спуск на воду состоялся в мае 1890 года. После проведения швартовых и ходовых испытаний «Полярная Звезда» в марте 1891 года была включена в состав Балтийского флота и приписана к Гвардейскому экипажу. Начиная с 1891 года яхта не раз ходила в дальние плавания, с 1896 по 1914 годы «Полярная Звезда» участвовала в смотрах Балтийского флота и торжественных встречах глав иностранных государств. После начала Первой мировой войны яхта была переведена в Петроград, где и простояла до середины 1917 года, а затем ушла в Гельсингфорс (ныне Хельсинки, Финляндия). В апреле того же года на ней разместился Центральный Комитет Балтийского флота.

В 1893 году в Дании состоялась закладка новой яхты, получившей имя «Штандарт». Она представляла собой двухвинтовую шхуну с гафельными парусами. Не закончив ходовые испытания, в сентябре 1896 года яхта приняла на борт императора Николая II с супругой и в сопровождении яхты «Полярная Звезда» ушла в Англию. В Плимуте императорская чета перешла на «Полярную Звезду» и уже в сопровождении «Штандарта» направилась в Шербур для официального визита во Францию. С этого похода началась 25-летняя служба «Штандарта». Летом 1897 года яхта, стоявшую в Кронштадте, посетили с кратковременными визитами: сиамский король, германский император, президент Французской Республики. И в дальнейшем при посещении России главами иностранных государств Николай II неоднократно принимал их на «Штандарте». Первая мировая война застала яхту в Петрограде. В 1915 и 1916 годах «Штандарт» ходил в качестве посыльного судна из Кронштадта в Гельсингфорс. В середине июля 1917 года яхта ушла в Гельсингфорс.

Колесная трехмачтовая двухтрубная «Александрия» стала последней из шестнадцати паровых императорских яхт, построенных начиная с 1851 года для Балтийского и Черноморского флотов. Официальная закладка этой яхты состоялась в августе 1903 года. В августе того же года она была спущена на воду и причислена к Гвардейскому экипажу, а в 1904 году включена в состав Балтийского флота. С мая 1918 года «Александрия» стояла в резерве минной дивизии Балтийского флота, а с апреля 1921 года находилась в распоряжении начальника обороны Ладожского озера. Разобрана в 1927 году.

В 1890–1891 годах по заказу Морского министерства во Франции для генерал-адмирал великого князя Алексея Александровича была построена небольшая паровая винтовая яхта «Стрела». В феврале 1909 года яхта поступает в распоряжение Морского министерства как посыльное судно. Весь 1917 года «Стрела» простояла у одного из пирсов Петроградского военного порта, а в 1919 году была переоборудована в тральщик. В 1921–

1922 годах яхта занималась тралением мин в Финском заливе. Разобрана в 1927 году.

Построенная для морских министров в 1905–1906 годах в Або яхта «Нева» стала последней из яхт, числившихся в составе Балтийского флота. Из шести императорских яхт и яхт должностных лиц, находившихся в составе Балтийского флота на 1 января 1917 года, только две — «Полярная Звезда» и «Штандарт» — не были разобраны на металл в 1920-е годы.

По Брест-Литовскому мирному договору, заключенному в марте 1918 года и ознаменовавшему собой завершение Первой мировой войны, Советская Россия должна была вывести из портов Эстонии и Финляндии все свои военные корабли или немедленно их разоружить. Так начался Ледовый поход Балтийского флота. Яхты «Полярная Звезда» и «Штандарт» используя старый след, пробитый ранее ледоколами, самостоятельно ушли из Гельсингфорса в Кронштадт, где их вывели в резерв и поставили на долговременное хранение в Кронштадтской военной гавани.

В начале 1930-х годов «Полярная Звезда» была переоборудована в базу подводных лодок, а «Штандарт» — в минный заградитель, получивший наименование «Марти». Оба корабля прослужили в составе Советского военно-морского флота вплоть до 1960-х годов.

Франко-русский союз и дружественный визит русской эскадры в Тулон в 1893 году

Военно-политический союз России и Франции был основным вектором внешней политики двух государств в 1891–1917 годах.

В июле 1891 года в Кронштадт с визитом прибыла французская военная эскадра. Император Александр III лично приветствовал французскую эскадру. В августе того же года Россия и Франция подписали соглашение, по которому в случае возникновения военной угрозы для одной из сторон, стороны должны согласовать меры по ее предотвращению. В

августе 1892 года соглашение было дополнено военной конвенцией, подписанной начальниками генеральных штабов России и Франции. В октябре 1893 года состоялся ответный визит во Францию русской эскадры под командованием контр-адмирала Ф. К. Авелана. Визит начался встречей в Тулоне и стал неслыханной по размаху демонстрацией недавно совершившегося альянса. В состав эскадры Авелана входили: броненосец «Император Николай I», крейсера «Память Азова», «Адмирал Нахимов», «Рында» и канонерская лодка «Терец». Торжественный прием и праздничные гуляния шли на протяжении нескольких дней. Генеральный Совет Вара преподнес Авелану статую, городские власти Безансона золотые часы. Авелан дарит городу Тулону серебряную статуэтку русского моряка на яшмовой подставке: моряк держит в руках гербовые щиты Кронштадта и Тулона. Затем моряки русской эскадры прибыли в Париж. Город преподносит адмиралу серебряную модель статуи «Мир на грани войны» работы Ж. Ф. Кутана, 126 офицерам бронзовую копию скульптуры «Дума» и каждому их 2232 моряков альбомы с видами Парижа. Авелан дарит в ответ серебряную модель корабля с российским царским орлом на корме, покоящимся на плечах дельфина. В Лионе морякам вручили восемь знамен и 2300 шелковых шейных платка. Французское Общество франко-русских предприятий дарит конную статую Петра Великого, а город Орлеан преподносит статую Жанны д'Арк. В конце октября 1893 года русская эскадра отплыла из Тулона на Родину.

В январе 1894 года военная конвенция была ратифицирована императором Александром III и президентом Сади Карно. Заключение франко-русского союза позволило России активизировать укрепление своих позиций на Дальнем Востоке на рубеже XIX–XX веков.

©Курносова О. Б., 2015 - текст