

Морская летопись



# МОРСКАЯ ГВАРДИЯ ОТЕЧЕСТВА



А.А. Чернышев

## Морская гвардия отечества

*Прообразом Гвардейского экипажа была созданная Петром I еще в 1710 г. Придворная гребцовая команда, занимавшаяся обслуживанием плавсредств императорского двора. С середины XVIII в. существовали Команда придворных гребцов дворцового ведомства и Экипажи придворных яхт, которые в 1797 г. были объединены. Из этих частей 16 февраля 1810 г. и был сформирован Гвардейский экипаж.*

*В марте 1918 г. Гвардейский экипаж, как и другие гвардейские части российской армии, был расформирован. А в годы Великой Отечественной войны была создана Советская гвардия.*

*В книге рассказывается о создании и славном пути Гвардейского экипажа, о ратных подвигах его в составе Гвардейского корпуса на суше. Читатель узнает о плаваниях императорских яхт и боевых кораблей, укомплектованных офицерами и матросами Гвардейского экипажа, Гвардейских кораблей советского и российского Военно-морского флота.*



**Морская летопись**

# Чернышев А.А.

## Морская гвардия отечества

### ПРЕДИСЛОВИЕ

Гвардия — (от итал. *guardia*) отборная привилегированная часть войск.

В России гвардия (лейб-гвардия) была создана Петром I из «потешных войск» в составе Преображенского и Семеновского полков, официально получивших звание гвардейских в 1700 г. Потом появились гвардейцы кавалеристы, артиллеристы, егеря, гусары, казаки. И только на флоте гвардейских частей и кораблей не было. А сколько замечательных побед одержали русские моряки! Лишь спустя более сотни лет после создания армейской гвардии, была создана морская — Гвардейский экипаж.

Прообразом Гвардейского экипажа была созданная Петром I еще в 1710 г. «Придворная гребцкая команда», занимавшаяся обслуживанием плавсредств императорского двора. С середины XVIII в. существовали Команда придворных гребцов дворцового ведомства и Экипажи придворных яхт, которые в 1797 г. были объединены. Из этих частей 16 февраля 1810 г. и был сформирован Гвардейский экипаж.

Являясь частью Гвардейского корпуса, Гвардейский экипаж привлекался наравне со всей гвардией к караулам, смотрам, парадом, торжествам. Он участвовал во всех походах русской гвардии в XVIII-XX вв. вплоть до Первой мировой войны. Боевое крещение экипаж получил в Отечественной войне 1812 г. В составе Гвардейского корпуса он прошел путь от Вильно до Москвы и обратно от Москвы до Парижа, отличившись в сражениях под Бауценом и Кульмом.

Гвардейский экипаж участвовал в боевых действиях на суше в войнах с Турцией 1828–1829 и 1877–1878 гг, подавлении освободительных восстаний в Польше в 1831 и 1863 г.г., в Венгерском походе 1849 г, в Русско-японской и Первой мировой войнах.

Гвардейский экипаж прославился и тем, что 14 декабря 1825 г. вместе с другими восставшими полками вышел на Сенатскую площадь.

Как морская часть Гвардейский экипаж комплектовал экипажи императорских яхт, а также боевых кораблей. В начале XIX в. гвардейские корабли совершали дальние плавания в Северную Атлантику и Средиземное море, заходили в порта Англии, Франции, Пруссии и т.д. В конце XIX в. они совершали плавания в Атлантику, Индийский и Тихий океаны, несли службу в дальневосточных морях России, посещали порты, Америки, Японии и Китая. Корабли, укомплектованные гвардейцами, участвовали в русско-турецких, Русско-японской и Первой мировой войнах.

В марте 1918 г. Гвардейский экипаж, как и другие гвардейские части российской армии, был расформирован.

В годы Великой Отечественной войны была создана советская гвардия. Первыми этого звания в сентябре 1941 г. были удостоены четыре стрелковые дивизии, отличившиеся в сражениях под Минском, Смоленском и Ельней.

В апреле 1942 г. звания гвардейских были удостоены крейсер «Красный Кавказ», эсминец «Стойкий», минный заградитель «Марти», тральщик «Т-205», подводные лодки «Д-3», «М-171», «М-174», «К-22». Всего в 1942–1945 гг. гвардейского звания были удостоены два крейсера, три эсминца, два минных заградителя, два сторожевых корабля, четыре тральщика, 16 подводных лодок, сторожевой катер, два речных монитора, две речные канонерские лодки, а также семь дивизионов боевых катеров.

С 1960-х гг. гвардейские флаги и названия знаменитых кораблей передаются вновь построенным кораблям. И в настоящее время в составе Военно-морского флота России находятся несколько Гвардейских кораблей.

В предлагаемой книге рассказано о создании Гвардейского экипажа. Кратко описаны действия экипажа в составе Гвардейского корпуса на суше. Сообщается о плаваниях императорских яхт и боевых кораблей, укомплектованных офицерами и матросами Гвардейского экипажа, Гвардейских кораблей советского и российского Военно-морского флота, а также тактико-технические элементы яхт и кораблей.

В книге сообщается о героических подвигах российских и советских кораблей, за которые они были удостоены звания гвардейских.

### **ЦАРСКИЕ ГРЕБЦЫ И ПРИДВОРНЫЕ ЯХТЫ ОТ ПЕТРА I ДО АЛЕКСАНДРА I**

Первая Гвардейская часть отечественного Военно-морского флота — Гвардейский экипаж — была сформирована при императоре Александре I. Предшественниками его были царские гребцы, учрежденные Петром I.

Страсть у Петра к морю и флоту начала развиваться очень рано. В 1688 г. в Измайлове им был найден ботик английской работы — знаменитый впоследствии «Дедушка русского флота». На нем юный царь совершал первые плавания под парусами. Узкая Яуза и тесный Просяной пруд не удовлетворяют юного Петра. В 1689 г. начинается строительство судов в Переславле-Залесском, положивших начало создания на Плещеевом озере «потешного» флота. Здесь он проводит морские игры (учения), в которых принимали участие и «потешные» Преображенский и Семеновский полки. Но, конечно, Переславское озеро могло удовлетворить Петра лишь временно. Скоро он переехал в Архангельск, где увидел настоящее море и иностранные корабли.

В 1695 г. Петр начинает борьбу с Турцией за выход к Азовскому и Черному морям. После неудачной попытки в 1695 г. взять крепость Азов силами одной только армии началось строительство кораблей на Воронежских верфях. Весной 1696 г, находясь в Воронеже на спуске судов для второго Азовского похода, Петр для своих переездов по реке отобрал несколько шлюпок. Гребцов на них он набрал из солдат Преображенского полка и моряков — «потешную» команду, которую наименовал «царскими гребцами». С этого момента «царские гребцы» сопровождали царя во всех его походах и плаваниях. Вновь созданную команду Петр подчинил своему стольнику Ф.М. Апраксину — будущему генерал-адмиралу.

В 1702 г. «царские гребцы» участвуют в походе Петра в Архангельск. На яхте «Транспорт Роял» Петр в сопровождении судов архангельской флотилии плавал по Белому морю. «Царские гребцы» принимали участие в постройке двух яхт и перевозке их по так называемой «государевой дороге» из села Нюхча на берегу Онежского залива Белого моря в Онежское озеро и далее в Ладугу к Нотебургу (Шлиссельбургу). В следующем году гребцы участвовали во взятии крепости Ниеншанц. В мае 1703 г. они под личным командованием Петра в устье Невы совместно с солдатами гвардейских полков берут у шведов на abordаж галиот «Гедан» и шняву «Астрильд».

В 1705 и 1706 гг. «царские гребцы» были включены в экипаж шнявы «Мункер». Это было настоящее боевое судно, построенное на Олонецкой верфи по проекту, разработанному Петром I.

Шнява «Мункер» (фр. — сердце мое) была заложена в 1703 г., строителями ее были Петр Михайлов (Петр I) и корабельный мастер И. Немцов. Спустили шняву 24 сентября 1704 г. Она имела длину 22 м, ширину 5,6 м, осадку 2,4 м; вооружена 14 орудиями; экипаж 70 человек. «Мункер» была любимым судном Петра I, неоднократно он поднимал на ней свой флаг.

В октябре 1704 г. в составе отряда шнява перешла с верфи Лодейное поле в С.-Петербург. В июне 1705 г. «Мункер», укомплектованная царскими гребцами под командованием М.П. Госслера, участвовала в отражении атак шведского флота адмирала Анкерштерна на Кроншлот, она стояла с другими шнявами за линией фрегатов между островом Котлин и фортом Кроншлот. В 1706 г. шнява вышла с эскадрой к Котлину, но шведы не решились атаковать русскую эскадру и крепость.

В дальнейшем «Мункер» участвовала в боях со шведами в Финском заливе, в 1712 и 1713 гг. она плавала под флагом Петра. После завершения Северной войны шнява была переведена в Санкт-Петербург и до 1732 г. хранилась «для памяти» в Кронверкской гавани.

В 1703 г. на берегах Невы Петр заложил Санкт-Петербург — с 1712 г. столицу России. Вскоре этот город становится местом его постоянного пребывания. Для переездов царя по Неве и другим рекам «Царские гребцы» были окончательно переведены из Воронежа в 1708 г. как «Гребецкая команда при Государе». Ф.М. Апраксин, ставший генерал-адмиралом, передал команду шаутбенахту И.Ф. Боцису.

В 1710 г., после введения для всех плавучих средств команды особого флага, «Гребецкая команда при Государе» стала отдельной воинской частью, подчиненной непосредственно Адмиралтейств– коллегии. В 1715 г. царские гребцы стали именоваться придворными гребцами, а в 1716 г. Петр подчинил их надворному интенданту П. Мошкову и присвоил им особую форму одежды.

Основным назначением «царских гребцов» становится комплектование команд придворных яхт и гребных судов. Придворные яхты, предназначенные для членов императорской фамилии, отличались роскошной отделкой внутренних помещений и внешним убранством, некоторые из них были украшены позолоченной резьбой.

Строительство придворных яхт в России началось в 1698 г. с закладки в Воронежском Адмиралтействе яхты «Святая Екатерина». Строителем ее был голландский мастер В. Герене. Яхта была спущена в 1702 г.

Яхта имела длину 18,3 м, ширину 4,9 м; вооружение — 8 орудий.

В 1702 г. яхта была отправлена с верфи в Азов, а в 1704 г. она перешла в Таганрог. Но в это время уже шла Северная война и Петр занимался строительством Балтийского флота. В апреле 1710 г. «Святая Екатерина» была приведена обратно в Азов, вытащена на берег, но при осмотре она «оказалась гнила, к ремонту не годная».

Первой придворной яхтой в составе Балтийского флота стала еще одна «Святая Екатерина». Она была построена в Англии, затем приведена в Архангельск, откуда в разобранном виде перевезена в С.–Петербург. Здесь ее собрали и 19 мая 1706 г. спустили на воду.

В 1702 г. на Воронежской верфи была заложена придворная яхта «Либе» (Любовь). Строили ее одни из лучших русских корабелов Ф.М. Скляев и Г. Меншиков. В разобранном виде яхта была перевезена в С.–Петербург, собрана в С.–Петербургском Адмиралтействе и спущена 23 мая 1706 г.

Яхта «Декроне» была построена в Пруссии. В 1717 г. она была подарена Петру I прусским королем и весной 1719 г. приведена в Ревель, а затем перешла в С.–Петербург.

Длина яхты 24,4 м, ширина 8,5 м; экипаж 23 человека. За пышность отделки яхта называлась «золоченой».

Ежегодно яхта ходила между С.–Петербургом, Кронштадтом, Петергофом и Ораниенбаумом, участвовала в церемониях спуска судов на Неве. В 1736 г. она участвовала в торжествах в честь взятия Азова, доставила в Кронштадт и Петергоф послов и вельмож. В августе 1745 г. «Декроне» участвовала в торжествах по случаю бракосочетания их высочеств наследника русского престола Петра Федоровича (будущего императора Петра III) и принцессы Софьи Фредерики Августы Ангальт–Цербстской (будущей императрицы Екатерины II). 30 августа яхта сопровождала ботик Петра I во время прохода его по Неве. Разобрали яхту после 1748 г.

В Голландии в 1715 г. была построена яхта «Наталия». В разобранном виде ее привезли в С.–Петербург, собрали в Адмиралтействе и спустили 18 сентября 1719 г.

Длина яхты 17,5 м, ширина — 5,6 м, осадка — 2 м.

Яхта более 15 лет ходила между С.–Петербургом, Кронштадтом, Петергофом и Ораниенбаумом, участвовала в церемониях спуска кораблей, в салютах. Разобрана «Наталия» после 1734 г.

В 1719 г. в С.–Петербургском Адмиралтействе корабельным мастером Р. Броуном была построена яхта «Принцесса Анна», названная в честь дочери Петра I Анны (со 2 апреля 1745 г. — «Транспорт Анна»).

Яхту называли также монарший транспорт или монарший фрегат «Роял», в память о яхте «Транспорт Роял», подаренной Петру в 1698 г. английским королем Вильгельмом III Оранским.

На вооружении яхта имела 18 орудий; экипаж ее — 42 человека. «Принцесса Анна» была самой крупной яхтой в начале XVIII в.

2 августа 1721 г. она доставила илшератора Петра I на эскадру, стоявшую у Красной Горки. Яхта ежегодно присутствовала при церемониях спуска судов на Неве, ходила до Кронштадта и Петергофа. В 1736 г. участвовала в торжествах по случаю взятия Азова,

перевозила в Кронштадт и Петергоф послов и вельмож. В 1741 г. ходила в Шлиссельбург для встречи турецкого посланника. В августе 1745 г. «Принцесса Анна» участвовала в торжествах по случаю бракосочетания их высочеств наследника русского престола Петра Федоровича (будущего императора Петра III) и принцессы Софьи Фредерики Августы Ангальт–Цербстской (будущей императрицы Екатерины II). 30 августа яхта сопровождала ботик Петра I во время прохода его по Неве. Яхта находилась в составе флота до 1777 г.

В 1723 г. в С.–Петербургском Адмиралтействе построена придворная яхта «Принцесса Елизавета», названная в честь дочери Петра Елизаветы.

С 1725 г. яхта ежегодно ходила между С.–Петербургом и Кронштадтом, Петергофом, Ораниенбаумом, участвовала в церемонии спуска судов и салютах. В 1736 г. яхта участвовала в торжествах по случаю взятия Азова, перевозила в Кронштадт и Петергоф послов и вельмож. В августе 1745 г. «Принцесса Елизавета» участвовала в торжествах по случаю бракосочетания их высочеств наследника русского престола Петра Федоровича (будущего императора Петра III) и принцессы Софьи Фредерики Августы Ангальт–Цербстской (будущей императрицы Екатерины II). 30 августа яхта сопровождала ботик Петра I во время прохода его по Неве. Разобрана яхта после 1748 г.

После смерти Петра Великого отечественный флот приходит в упадок, строительство судов, в том числе и яхт, приостанавливается.

В начале царствования императрицы Екатерины I — в 1725 г. — придворные гребцы перешли в ведение «Собственной Ее Величества вотчинских дел канцелярии». При императрице Екатерине I и императоре Петре II состав команды и обмундирование ее оставалось без изменения. Жили гребцы на Моховой улице в частных домах, т. к. казармы для них не строились. Летом гребцы использовались для службы на придворных гребных судах, а зимой посылались с указами в вотчины ее величества.

В 1732 г. императрица Анна Иоанновна увеличила число гребцов, так как в дополнение к еще «петровским» яхтам «Принцесса Анна» и «Цесаревна Елизавета» были построены большие 12–пушечные яхты «Минерва», «Вирцоу» и «Анненгоф».

«Минерва» была построена в 1732 г. С 1733 г. она ходила по Неве и до Петергофа, участвовала в церемониях по случаю спусков судов, в салютах. Яхта участвовала в войне со Швецией 1741–1743 гг. В мае–августе 1743 г. «Минерва» в составе эскадры адмирала графа Н.Ф. Головина крейсировала в Финском заливе. В 1744 г. она ставила вехи и доставляла припасы на маяки в Финском заливе. В июле–августе 1745 г. «Минерва» занимала брандвахтенный пост в Кронштадте, где была повреждена во время шторма и разобрана.

«Вирцоу» была заложена в 1733 г. в С.–Петербургском Адмиралтействе, строитель корабельный мастер Р. Броун. Спущена в сентябре 1734 г.

В 1735 г. ходила по Неве, участвовала в церемонии спуска судов и салютах, плавала в Кронштадт и Петергоф. В 1736 г. участвовала в торжествах по случаю взятия Азова, перевозила послов в Кронштадт и Петергоф. В 1741 г. ходила в Шлиссельбург для встречи турецкою посланника. В августе 1745 г. «Вирцоу» участвовала в торжествах по случаю бракосочетания их высочеств наследника русского престола Петра Федоровича (будущего императора Петра III) и принцессы Софьи Фредерики Августы Ангальт–Цербстской (будущей императрицы Екатерины II). 30 августа яхта сопровождала ботик Петра I при плавании его по Неве. Разобрана яхта после 1766 г.

«Анненгоф» заложена в 1733 г. в С.–Петербургском Адмиралтействе, строитель корабельный подмастерье Р. Девенпорт. Спущена в 1735 г.

В 1739–1741 гг. яхта ежегодно весной стояла на Неве против Зимнего дворца, летом ходила в Кронштадт и Петергоф.

При Анне Иоанновне яхты плавали по заливу до Кронштадта и производили эволюции по два раза в неделю. Зимой они проводили в С.–Петербурге, а летом во время пребывания государыни в Петергофе базировались в Петергофской гавани, принимали участие во всех торжествах и празднествах.

В 1742 г. с воцарением императрицы Елизаветы Петровны Команда придворных гребцов объединилась с ее личными «комнатными гребцами» и получила название Придворной гребцкой команды. Форма ее стала еще роскошней. Однако новых императорских яхт при Елизавете построено не было.

В 1762 г. на престол взошла императрица Екатерина II Великая. Одаренная великим умом и сильным характером, она приложила много усилий к возрождению русской армии и флота. При ней строится большое количество военных судов, в том числе и новых классов, создан Черноморский флот. Русский флот сыграл решающую роль в двух войнах с Турцией (1768–1774 и 1787–1791) и со Швецией (1788–1790).

В царствование императрицы Екатерины Великой численность Придворной гребцкой команды была увеличена до 160, и их разделили на две команды: Придворную гребцкую команду и Придворную яхтенную команду.

Придворная гребцкая команда участвовала в путешествиях Екатерины II по Волге (в 1767) и Днепру (в 1787).

В 1767 г. императрица предприняла инспекционную поездку по Волге. Галерная флотилия посетила города: Тверь, Углич, Ярославль, Кострому, Нижний Новгород, Казань, Симбирск. Из Симбирска флотилия вернулась в Казань и встала на зимовку в Ярославле.

Но особенно грандиозным стало плавание Екатерины II вниз по Днепру для осмотра вновь приобретенных земель (Новороссии). 22 апреля 1787 г. она отплыла из Киева на галере в сопровождении великолепной флотилии из 80 судов. Флотилия дошла до Херсона, откуда императрица направилась в Крым. Офицеры флота и нижние чины из придворной гребцкой команды составляли экипажи судов, на которых находилась императрица и ее ближайшее окружение.

Во время пребывания императрицы в Петергофе все яхты и гребные суда находились на рейде, принимая участие во всех торжествах. Яхты состояли в ведении Адмиралтейств-коллегии и на время кампании поступали в распоряжение Императорского Двора.

В 1769 г. императрица разрешила взять часть команды придворных яхт на эскадры адмирала Г.А. Спиридова и контр-адмирала Д. Эльфинстона, отправлявшиеся в Средиземное море. Эти моряки участвовали в боях с турецким флотом, в том числе в Чесменском сражении. После возвращения эскадры в 1776 г. они снова вернулись в команду императорских яхт.

В годы правления Екатерины II Великой были построены новые придворные яхты.

«Вторая Екатерина» была построена в 1763 г.

Длина яхты 27,5 м, ширина 7,7 м, осадка 3,4 м.

В 1764 г. яхта поддерживала почтовое сообщение между Кронштадтом, Килем, Любеком и Данцигом. 7 июня 1765 г. «Вторая Екатерина» в сопровождении пяти яхт доставила из Петергофа к эскадре, стоявшей у Красной Горки, императрицу Екатерину II. С яхты императрица наблюдала за маневрами флота, во время которых бомбардирский корабль «Самсон» столкнулся с пинком «Вологда» и сломал бушприт и крамбол. Затем корабли обстреливали специально построенный на берегу городок. После этих маневров Екатерина писала: «... у нас в излишестве кораблей и людей, но у нас нет ни флота, ни моряков, все выставленное на смотр было из рук вон плохо. Надобно сознаться, что корабли походили на флот, выходящий каждый год из Голландии для ловли сельдей, а не на военный».

Однако благодаря энергичным мерам после начала войны с Турцией (1768–1774) Россия смогла отправить в Средиземное море свой флот, который сыграл важнейшую роль в войне. В сражениях в Хиосском проливе, а затем в Чесменской бухте был уничтожен турецкий флот. Затем последовали победы в Патрасском сражении, взятие крепостей Бейрут, Будрум и др., блокада Дарданелл. На острове Парос в порту Ауза была создана база русского флота. В течении пяти лет русский флот был хозяином Архипелага.

В 1766–1770 гг. яхта плавала между Кронштадтом, Петергофом, Ораниенбаумом, Фридрихштадтом и Ревелем. В 1773 г. яхта была тимберована на эллинге, обращена во фрегат, сохранивший то же название — «Вторая Екатерина».

В 1763 г. для наследника престола Павла Петровича (будущего императора Павла I), произведенного в 8-летнем возрасте в генерал-адмиралы русского флота, в С.-Петербургском Адмиралтействе была заложена яхта «Счастье». Строитель корабельный мастер П.Г. Качалов. Спустили яхту в 1764 г.

Яхта имела длину 23,16 м; две мачты и 12 орудий. «Счастье» имела скромный наружный декор, но богатую внутреннюю отделку.

В 1765–1774 гг. яхта ходила между С.–Петербургом, Кронштадтом и Петергофом.

Придворная яхта «Алексей» была построена в 1767 г. В 1768— 1774 гг. она плавала между С.–Петербургом, Петергофом, Кронштадтом и Фридрихштадтом. В августе—сентябре 1770 г. с отрядом ходила между Кронштадтом и Ревелем.

В 1768 г. была построена яхта «Транспорт Анна». Она строилась по чертежам яхты «Транспорт Анна», спущенной в 1719 г.

В 1768–1787 гг. яхта ходила между С.–Петербургом, Петергофом, Кронштадтом и Фридрихштадтом.

Яхта «Екатерина» была построена в 1776 г.

В июне 1777 г. она выходила в море для встречи и сопровождения в С.–Петербург шведских галер, на одной из которых находился инкогнито шведский король Густав III. Командир яхты бригадир С.П. Хметевский был пожалован «пребогатою золотой табакеркою за примерный судовый порядок и за опрятность команды». Летом 1778 г. «Екатерина» находилась на Петергофском рейде. 19–20 июля с императрицей Екатериной II на борту выходила к эскадре, стоящей на Кронштадтском рейде. В 1781–1782 гг. ходила между Кронштадтом и Петергофом. 3 июля 1782 г. яхта доставила Екатерину II из Петергофа в Кронштадт, а затем обратно.

После разборки в 1774 г. отслужившей свое яхты «Счастье» (построенной в 1764 г.) по указу Екатерины II была построена новая яхта с тем же названием.

Новую яхту «Счастье» построили в 1777 г. в С.–Петербургском Адмиралтействе. Строитель корабельный мастер А.С. Катасанов.

Длина судна 23,5 м, ширина 7 м; 12 орудий. Яхта строилась для Екатерины II, поэтому она отличалась богатым наружным декором и роскошной отделкой помещений.

В 1777–1786 гг. «Счастье» ходила между С.–Петербургом, Кронштадтом и Петергофом. На яхте неоднократно плавала императрица Екатерина II.

Яхта «Екатерина» была заложена 16 января 1784 г. в С.–Петербургском Адмиралтействе, строитель корабельный мастер С. Дуракин. Спущена 1 июня 1785 г.

Именно на этой яхте Екатерина II в последние годы жизни неоднократно проводила смотры флота. В 1791 г. с гребной флотилией находилась на Кронштадтском рейде. В 1792 г. с гребной флотилией ходила по Финскому заливу. В 1802 и 1805 гг. плавала между Кронштадтом и Ревелем. Разобрана яхта в 1805 г. в Кронштадте.

Очередная придворная яхта «Транспорт Анна» была построена в 1792 г.

Ежегодно яхта ходила между С.–Петербургом, Кронштадтом и Петергофом. Разобрана в 1807 г. в Кронштадте.

Император Павел I, вступивший на престол 6 ноября 1796 г., питал особую слабость к флоту и его делам. При нем гребцкая команда из Придворного ведомства поступила в ведение Адмиралтейств–коллегий, а затем ее объединили с Командой придворных яхт, преобразовав в одну «Придворную гребецкую команду придворных парусных судов». Нижние чины команды числились в гребном флоте. Придворная гребецкая команда базировалась в Гребном порту на Васильевском острове.

Павел I, будучи одновременно генерал–адмиралом, повелел построить для себя яхту, назвав ее «Эммануил» (с нами Бог) — одно из пророческих имен Иисуса Христа. Павел распорядился сделать ее внутреннее убранство как можно скромнее. Но, поднимая престиж своего флота, Павел приказал называть «Эммануил» фрегатом, тем более что по размерениям и вооружению он фактически и был фрегатом.

«Эммануил» заложен 26 января 1797 г. на Кронштадтской верфи, строитель корабельный мастер Кутыгин. Спущен 16 июня 1797 г., вошел в состав БФ.

Длина 39,7 м, ширина 11,6 м, осадка 4 м; вооружение 40 орудий; экипаж 248 человек.

В 1797 г. Павел приказал его экипаж целиком набрать из «Придворной гребецкой команды придворных парусных судов», положив начало комплектованию отдельных боевых кораблей флота из придворных команд.

6 июля 1797 г. Павел с семьей прибыл из Петергофа в Кронштадт. В тот же день, впервые после своего прадеда Петра Великого, Павел вступил в командование флотом, подняв свой штандарт на «Эммануиле» (командир П.А. Баратынский). Утром 9 июля флот в



составе трех дивизий и отряда гребного флота (всего 75 вымпелов) перешел на Красногорский рейд. После полудня у острова Сескар прошли совместные учения корабельного и гребного флотов. К вечеру начался шторм, при этом выяснилось, что император плохо переносит качку. 10 июля ветер несколько стих, и флот пошел к Котлину. На Кронштадтском рейде Павел произвел смотр флота, остался доволен его состоянием и объявил личному составу свое монаршее благоволение.

Весной 1798 года «Эммануил» (капитан 1-го ранга А.Ф. Клокачев) был подготовлен к плаванию с императором, но оно не состоялось. Летом фрегат участвовал в практическом плавании эскадры в Балтийском море до острова Борнгольм. В следующие кампании он стоял на Кронштадтском и Петергофском рейдах. 30 июня и 6 июля 1801 г. на Кронштадтском рейде фрегат дважды посетил император Александр I. В 1802–1804 гг. он стоял в Кронштадте, в море не ходил. Летом 1805 г. фрегат находился в практическом плавании с гардемаринами. В сентябре того же 1805 г., после начала очередной войны с Францией, «Эммануил» в составе эскадры адмирала Е.Е. Тета участвовал в доставке экспедиционного корпуса генерала графа П.А. Толстого из Кронштадта в Померанию. В 1809 и 1810 гг. во время войны с Швецией и Англией «Эммануил» с эскадрой выходил на Кронштадтский рейд для защиты острова Котлин. Во время Отечественной войны 1812 г. фрегат находился в Кронштадте. Разобрали его в 1825 г.

Но любимым судном Павла I была яхта «Симеон и Анна», построенная по его особому повелению. Павел часто катался на ней со всей семьей. На ней император каждое лето в хорошую погоду производил гонки и маневры гребного флота между Кронштадтом и С.–Петербургом.

За сто лет существования царских гребцов и императорских яхт они были под началом генерал–адмирала Ф.М. Апраксина, шаутбенахта (контр–адмирала) И.Ф. Боциса, надворного советника П. Мошкова, капитан–лейтенантов, ставших впоследствии адмиралами Ф.Ф. Ушакова, П.И. Ханькова, М.И. Войновича, А.Ф. Клокачева. Последним командиром команды стал капитан–лейтенант И.П. Карцов.

## **ГВАРДЕЙСКИЙ ЭКИПАЖ**

### **16 ФЕВРАЛЯ 1810 г. — ДЕНЬ СОЗДАНИЯ ЭКИПАЖА**

В 1810 г. было произведено коренное преобразование в составе морских команд. Личный состав флота был разделен на экипажи. Такая реорганизация личного состава была связана с климатическими особенностями России. Корабли вынуждены были зимовать в портах, где они разоружались, с них снималась большая часть такелажа, а весной вновь устанавливалась. Команды кораблей на время зимовки помещались в казармы.

Каждый флотский экипаж состоял из четырех рот и имел около 400 человек. В Балтийском флоте предполагалось иметь 52 экипажа корабельных и 8 гребных; в Черноморском — 31 экипаж корабельный и 4 гребных; и в Каспийской флотилии — 3 корабельных экипажа.

В 1816 г. корабельные и гребные экипажи объединились под одно общее название «флотские экипажи», из которых каждый состоял из восьми рот. Экипажей нового состава положено было иметь: в Балтийском флоте — 27, в Черноморском — 17 и в Каспийской флотилии — 1. Номера экипажей: в Балтийском флоте от № 1 по № 27, в Черноморском от № 28 по № 44 включительно и в Каспийской флотилии 45-й экипаж. Позже появились Сибирский, Квантунский экипажи, Ревельский полуэкипаж.

Экипаж приравнивался к полку сухопутных сил. Численность флотского экипажа как структурного подразделения составляли от тысячи до полутора тысяч человек. Личным составом одного флотского экипажа комплектовались команды двух линейных кораблей или одного линейного корабля и одного–двух фрегатов и более мелких кораблей. Командовал экипажем старший из командиров судов 1-го ранга (линейного корабля) данного экипажа. Вскоре после Русско–японской войны эта система экипажей была упразднена.

В этом же 1810 г. одновременно с флотскими командами была преобразована и «Придворная гребцовая и яхтенная команда». За 2,5 года до этих преобразований состоялась встреча русского императора Александра I и французского императора Наполеона 114 июня 1807 г. в Тильзите. Встреча императоров происходила на плоту посредине Немана.

Александра на плот перевезли на лодке казаки конвоя — лихие рубаки, но плохие гребцы. У французов в составе гвардии имелся батальон гвардейских моряков, в задачу которых входило обеспечение переправ. Эти гвардейцы–моряки и доставили Наполеона на плот. Помня об этом событии, император Александр 16 февраля. 1810 г. повелел Придворную яхтенную и гребцовую команду переформировать в особый экипаж, причислив его к гвардии и назвав «Морской гвардейский экипаж». Кроме Придворной яхтенной и гребцовой команды в состав Гвардейского экипажа вошли гребцы адмиральских и капитанских катеров и часть нижних чинов корабельных команд С.–Петербургского, Кронштадтского портов и Черноморского флота — всего более 400 человек. С момента формирования экипажем командовал капитан 2–го ранга (с 15 февраля 1813 года — капитан 1–го ранга) И.П. Карцов.

Гвардейский экипаж был сформирован по штату гвардейского батальона и состоял из четырех (с 1813 г. — восьми) строевых рот (в каждой около 100 человек), артиллерийской команды с двумя полевыми орудиями, нестроевой ластовой роты, музыкантского хора (оркестра). Морякам экипажа была присвоена особая форма одежды, несколько отличная от обще–флотской, с элементами обмундирования гвардейской пехоты. По штату экипажу положены боевые средства и имущество сухопутного образца с включением шанцевого инструмента и обоза. Экипажу было положено знамя сухопутного образца.

Гвардейский экипаж, как и гвардейские полки русской армии, являлся привилегированной воинской частью. Для пополнения Гвардейского экипажа в него направлялись лучшие люди из флота. Офицерский состав переводился сюда за отличие по службе, так как при издании «Положения об экипаже» было принято, чтобы люди назначались туда как бы в награду. При выборе офицеров и нижних чинов для службы в экипаже руководствовались тем, чтобы они были «рослые» и «чистые лицом». Этот принцип отбора в Гвардейский экипаж оставался во все время его существования. Вот воспоминания бывшего офицера штаба Гвардейского корпуса 1906 г: *«Первое поручение — разбивка новобранцев в Михайловском манеже. <...> При входе в манеж строился добрый десяток новобранцев «1–го сорта», то есть ребят ростом в одиннадцать вершков и выше. Как желанное лакомство, их разглядывали командиры и адъютанты гвардейских полков. Однако самые высокие и могучие доставались гвардейскому экипажу, чтобы с достоинством представлять флот на весельных катерах царских яхт».*

(Игнатьев А. А. Пятьдесят лет в строю. С. 295.)

### **СЛУЖБА ЭКИПАЖА В МИРНОЕ ВРЕМЯ**

Личный состав Гвардейского экипажа нес службу на императорских яхтах и плавсредствах загородных дворцов, а также боевых судах. Кроме того, он привлекался наравне со всей гвардией к караулам, смотрам, парадом, торжествам.

Гвардейский экипаж был подчинен Адмиралтейств–коллегии, но, составляя часть Гвардии, он находился также отчасти в подчинении у сухопутного командования.

За подготовкой экипажа как морской, так и армейской в первые годы наблюдал лично командующий гвардией великий князь Константин Павлович. Летом 1810 г. часть экипажа обучалась строю, а другая обслуживала яхты и гребные суда 26 ноября 1810 г. экипаж принял участие в общем параде гвардии, а 6 января 1811 г. состоялся его Высочайший смотр.

В 1811 г. Гвардейский экипаж был переведен из Галерной гавани в Литовский замок — здание у пересечения реки Мойки и Крюкова канала, в котором ранее размещался Литовский мушкетерский полк. Здесь экипаж квартировал последующие девять лет.

В 1816 г. для экипажа на Екатерингофском проспекте (ныне Римского–Корсакова, 22) было начато строительство казарменного городка. Рядом с казармами находился Николо–Богоявленский морской собор. Осенью 1820 г. экипаж был переведен из Литовского замка во вновь построенные казармы.

7 ноября 1824 г. в С.–Петербурге произошло самое значительное и разрушительное наводнение за всю историю города. Вода в Неве и многочисленных каналах поднялась более 13 футов (4 метра) выше ординара, вышла из берегов, затапливая набережные и улицы. Во время наводнения были разрушены 462 дома, повреждены 3681, утонули от 200 до 600

человек, многие пропали без вести. Именно это наводнение описал А.С. Пушкин в поэме «Медный всадник».

Во время наводнения гвардейские моряки плавали на четырех гребных катерах по затопленным улицам, оказывая помощь пострадавшим жителям столицы. Рискуя жизнью, они бросались в затопленные дома, спасая от неминуемой гибели женщин, детей, стариков.

В июле 1836 г. Гвардейский экипаж принимал участие в торжествах встречи ботика Петра Балтийским флотом. Матросы Гвардейского экипажа подняли ботик, перенесли его из-под навеса Петропавловской крепости и спустили на воду. На буксире парохода ботик был переведен в Кронштадт. 2 июля ботик поднят на пароход «Геркулес». 3 июля император на пароходе «Ижора» прибыл из Петергофа в Кронштадт. Затем оба парохода (состоявшие в Гвардейском экипаже) обошли строй кораблей Балтийского флота, которые салютовали «дедушке русского флота». 4 июля ботик был приведен в Петербург и сдан коменданту Петропавловской крепости.

В августе 1856 г. 1-я рота Гвардейского экипажа участвовала в церемонии коронации императора Александра II в Москве.

В составе экипажа 16 марта 1857 г. была создана особая машинная команда из личного состава паровых судов, причисленных к Гвардейскому экипажу.

В 1860 г. праздновалось 50-летие со дня формирования Гвардейского экипажа Император Николай I, учитывая, что со времени образования гребецких и яхтенных команд прошло более 100 лет, пожаловал Гвардейскому экипажу 16 февраля Андреевскую ленту на знамя, установленную для полков и других частей войск, существующих 100 и более лет. На Андреевской ленте золотом были вышиты следующие надписи: на лицевой стороне — «Гвардейский Экипаж»; на обеих внутренних — «За оказанные подвиги в сражении 17 августа 1813 года при Кульме»; на задней стороне — «1710 года команды Придворных гребцов и яхт», а на банте год пожалования ленты — «1860 года».

В ознаменование 200-летия Гвардейского экипажа в 1910 г. экипажу пожалованы новое знамя и новые перевязи к Георгиевским сигнальным рожкам. Всему личному составу присвоено ношение нагрудного Кульмского юбилейного знака, а матросам, кроме того, вместо штыков выданы тесаки обще-гвардейского образца. К 1910 г. в составе экипажа числились свыше 2000 человек.

В 1910 г. в Гвардейском экипаже числились государь император Николай II, императрица Мария Федоровна, наследник престола Алексей, великие князья Михаил Александрович, Кирилл Владимирович, Константин Константинович, Дмитрий Константинович, Александр Михайлович.

В день столетия Бородинского сражения, 26 августа 1912 г., рота Гвардейского экипажа участвовала в параде на Бородинском поле.

## **В БОЯХ И ПОХОДАХ**

Гвардейский экипаж участвовал практически во всех войнах, которые вела Россия.

Боевое крещение экипаж получил во время Отечественной войны 1812 г. и зарубежного похода 1813–1814 гг.

Еще в январе 1812 г. император Александр I отдал распоряжение о подготовке гвардии к походу. Так как в первые годы существования экипажа еще не было определено его подчинение двум ведомствам, то оказалось, что никто не знал, должен ли Гвардейский экипаж готовиться к походу вместе с гвардией или же он остается для плаваний на своих судах. 28 февраля морской министр маркиз И.И. де Траверсе неожиданно получил приказ государя 2 марта отправить Гвардейский экипаж в поход в г. Вильно в составе 1-й дивизии 5-го (Гвардейского) корпуса.

2 марта в 10 часов утра Гвардейский экипаж предстал на Высочайшем смотре. По завершении смотра войска выступили в поход. Государь, прощаясь у Московской заставы, сказал морякам экипажа: «Прощайте ребята, надеюсь, что я не ошибся, взявши вас с собою и что вы покажите мне вашу службу».

В поход экипаж выступил в следующем составе: командир — капитан 2-го ранга И.П. Карцов, 17 офицеров, штаб-лекарь, боцманов — 4, боцманматов — 4, квартирмейстеров —

16, музыкантов — 33, матросов — 340, юнг — 10, нестроевых — 6. Артиллерийская команда Гвардейского экипажа (командир лейтенант И.П. Киселев, 41 человек, две 6-фунтовые легкие полевые пушки) 5 марта выступила в поход вместе с лейб-гвардейской артиллерийской бригадой и находилась в ее составе во время всех кампаний 1812, 1813 и 1814 гг.

После начала военных действий моряки-гвардейцы вместе с войсками 1-й Западной армии отходили в глубь страны. С первого дня войны Гвардейский экипаж действовал как инженерно-понтонная часть. Основной задачей его стало исправление дорог, ремонт мостов и строительство новых мостов и переправ. Моряки построили мосты через реку Вилейка, по которым переправились отступающие 1-й и 2-й корпуса. Завершив строительство мостов, моряки охраняли их, а после переправы отступающих войск — уничтожали.

В районе Дрисского лагеря Гвардейским экипажем были построены четыре моста через Двину, затем мост через Днепр у Смоленска. Команды Гвардейского экипажа двигались в арьергарде, приводя в негодность дороги и переправы и уничтожая мосты после прохождения наших войск.

Во время Бородинского сражения Гвардейский экипаж в составе 5-го Гвардейского корпуса находился в резерве, и только несколько десятков матросов во главе с мичманом М.Н. Лермонтовым и артиллерийская команда экипажа приняли непосредственное участие в сражении. Село Бородино было занято 2-м батальоном Лейб-гвардии егерского полка. Для уничтожения моста через речку Колоча, в случае, если бы неприятель выбил егерей из Бородино, 25 августа были направлены 30 матросов с мичманом М.Н. Лермонтовым, которые подготовили мост к уничтожению. Утром 26 августа дивизия Дальсона атаковала Бородино. Егеря, потеряв половину личного состава, отошли по мосту, который начали было поджигать матросы, но по нему прорвался 106-й французский полк Барклай-де-Толли, видя бедственное положение лейб-егерей, послал на помощь два полка. Прорвавшиеся французы почти все были уничтожены, а мост разрушен и сожжен под сильнейшим огнем неприятеля, при этом четыре матроса были убиты, а семь ранены. Своевременным уничтожением моста правый фланг нашей позиции был защищен от наступления французов.

Артиллерийская команда экипажа в начале боя в составе 1-й артиллерийской легкой гвардейской роты стояла между Преображенским и Семеновским полками. Во время атаки французов на редуты Багратиона она выдвинулась к селу Семеновское и картечным огнем отбивала атаки французской конницы и стреляла по французским батареям. Рота пробыла 4 часа под огнем 30-пушечной французской батареи и ушла с позиции, только когда атаки французов прекратились.

Несколько офицеров Гвардейского экипажа в тот день выполняли обязанности адъютантов при главнокомандующем.

При отступлении от Бородина Гвардейский экипаж шел в авангарде армии, исправляя мосты и переправы. 2 сентября экипаж вступил в Москву и взял под охрану мосты через Москву-реку и Яузу, по которым проходила армия, направляясь на Рязанскую дорогу. Нелегкая задача выпала на долю гвардейских моряков — удерживать порядок на переправах, так как вместе с войсками тысячи москвичей со своими пожитками старались по этим же мостам выбраться из Москвы. Когда все русские войска покинули город, мосты были сожжены. Вечером 4 сентября моряки подошли в Боровской переправе и на глазах у французских кавалеристов уничтожили мост, через который прошла наша армия, при этом были смертельно ранены три матроса.

Уничтожив Боровский мост, Гвардейский экипаж перешел к селу Красная Пахра, где участвовал в наведении понтонных мостов, по которым армия, следуя планам М.И. Кутузова, перешла на Калужскую дорогу. 20 сентября войска встали лагерем в районе села Тарутино. Гвардейский экипаж расположился в селе Овчинникове вблизи Большой Калужской дороги. Во время стоянки ежедневно проводились строевые учения и учебные стрельбы.

8 октября Наполеон выступил из Москвы. Узнав об этом, М.И. Кутузов приказал войскам немедленно двигаться к Малоярославцу. Около 10 часов утра 11 октября И.П. Карцов получил непосредственно от главнокомандующего приказание построить как можно скорее мосты через реку Протву у села Спас-Лыковщино, находящегося в 17 верстах от Овчинникова. Под проливным дождем, почти все время бегом, Гвардейский экипаж прибыл под Спас-Лыковщино.

Понимая важность возложенного поручения, матросы и офицеры работали без отдыха. Всего за 6 часов моряки построили три наплавных моста. Авангард русских войск — корпус генерала Д.С. Дохтурова, быстро переправившись вечером того же дня, на заре прибыл под Малоярославец и помешал французам закрепиться и устроить удобную переправу. На рассвете 12 октября начали переправляться основные силы русской армии. М.И. Кутузов находился на берегу между мостами и наблюдал за движением войск. Он беспокоился за прочность мостов — под тяжестью орудий настил иногда уходил под воду. Когда последняя часть сошла с моста, М.И. Кутузов, столь скупой на похвалы и одобрения, потребовал к себе командира экипажа и сказал ему: «Благовари от меня офицеров и матросов за их деятельность, а все-таки, если бы что-нибудь случилось ко вреду и задержанию войска на переправе, я велел бы тебя расстрелять...»

Во время сражения под Красным (4–5 ноября) экипаж находился в резерве, только артиллерийская команда в составе 1-й легкой артиллерийской роты участвовала в разгроме корпуса Даву. В ходе преследования армии Наполеона моряками были построены мосты через Днепр у местечка Копысе и Березину у Борисова, отремонтированы мосты через реки Бобр и Лошицу. Работать приходилось при сильном морозе, иногда по пояс в воде. От простуды и тифа умерли 8 матросов. 5 декабря Гвардейский экипаж в составе Гвардейского корпуса церемониальным маршем вступил в Вильно. Со дня выхода из С.-Петербурга экипаж потерял убитыми 16 человек, умершими от ран и болезней — 26, пропавшими без вести — 6, кроме того, артиллерийская команда потеряла убитыми 6 и умершими от ран и болезней — 5 человек.

После изгнания французов из России и победоносного завершения Отечественной войны 1812 г., император Александр I принял решение довершить разгром противника на его территории, о войне за освобождение Европы. 23 декабря отдохнувший, приведший в порядок амуницию экипаж двинулся к границе и 30 декабря прибыл в село Меереч на Немане.

Для перехода границы войска были разделены на три колонны. Приказом по армии от 31 декабря 1812 г. Гвардейский экипаж должен был находиться при правой колонне (в которой шла и гвардия) для исправления переправ и дорог. 3 января 1813 г. Гвардейский экипаж по льду перешел Неман и двинулся в авангарде войск. В сутки проходили 20–25 верст, после каждых двух переходов давался день отдыха. Пройдя 100 верст по территории Польши, 7 января моряки пересекли прусскую границу.

25 января экипаж прибыл в Плоцк на Висле для строительства моста. Во время его строительства через Вислу была организована паромная переправа. С начала февраля до середины марта 1813 г., в условиях ледохода, моряки переправили: 6568 человек, 1116 лошадей, 12 орудий, 24 зарядных ящика и другие грузы. 16 марта мост был готов, а 5 апреля, сдав переправу 75-му флотскому экипажу гвардейские моряки направились на соединение с армией. 16 апреля экипаж прибыл в Калиш, а затем двинулся по Силезии и Саксонии и 1 мая прибыл к Бауцену, где присоединился к главной армии.

Первое значительное сражение, в котором участвовал Гвардейский экипаж, происходило 9 мая 1813 г. в Саксонии под Бауценом. Здесь, с двумя батальонами гренадер, экипажу пришлось, находясь в первой линии, удерживать позицию под сильным перекрестным огнем неприятельской артиллерии, поражающей с фронта и с фланга. От ее огня экипаж потерял убитыми одного офицера и 6 матросов. 13 мая экипаж участвовал в сражении у Гайнау.

Но блистательнейшим подвигом Гвардейского экипажа было сражение 16–18 августа в Богемии под Кульмом, когда французский корпус Д. Вандама упорно стремился отрезать путь нашей армии,двигающейся с гор на дорогу, ведущую в Теплиц. Здесь в составе отряда генерала А.П. Ермолова экипаж в кровопролитном бою с успехом отражал отчаянные атаки неприятеля до подхода части главных сил русской армии. Сражение под Кульмом явилось переломным в кампании 1813 г. За доблесть и героизм, проявленные в сражении под Кульмом, Гвардейский экипаж был удостоен, наравне со старейшими в русской гвардии Преображенским и Семеновским полками, высшей награды того времени — Георгиевского знамени с надписью «За оказанные подвиги в сражении 17 августа 1813 года при Кульме».

21 августа Гвардейский экипаж в составе отряда под общим командованием генерал-майора Л.Л. Карбоньера (в отряд вошли также инженеры и казаки) получил приказ

уничтожить наплавные мосты через Эльбу. 28 августа отряд прибыл в Тетчен, где переправился на правый берег. Для уничтожения мостов решено было приготовить брандеры из речных судов. Для этой цели были взяты 5 барок и несколько лодок. Суда перегнали в Терезиенштадт, где находились австрийские артиллерийские склады.

Брандеры были наполнены горючими и взрывчатыми материалами. Утром 7 сентября моряки и 160 прусских волонтеров повели суда вниз по течению к мосту. Вечером того же дня 120 матросов и волонтеры высадились на берег, и далее брандеры повели 16 матросов-добровольцев. Ночью подведя суда на 200 сажен от моста, они подожгли их до того, как были обнаружены французами. Увидев горящие брандеры, французы открыли огонь по отошедшим от них шлюпкам, но ничего более уже не могли предпринять. Мост был разрушен. За блестяще проведенную операцию государь пожаловал экипажу 31 знак отличия Военного ордена.

Французы, отступая, уничтожили все мосты на реке Плейсе, а также испортили плотины и насыпи в болотистых местах. Гвардейскому экипажу было приказано немедленно приступить к исправлению мостов и плотин и оказывать содействие в переправе войск. 5 и 6 октября экипаж провел в безостановочной тяжелой работе, при этом переправил целый австрийский корпус генерала Ф. Бианки. Работать приходилось под огнем неприятеля. В «Битве народов» 16–19 октября принимала участие артиллерия экипажа.

В октябре 1813 г. моряки построили мост через реку Заале у Наумбурга. В ноябре были построены переправы у Вюрцбурга и в местечке Линкфурн и два моста в местечке Цель.

1 января 1814 г., перейдя через Базельский мост, Гвардейский экипаж вместе с армией вступил в пределы Франции. Дожди и мокрый снег испортили дороги до крайности, небольшие ручьи превратились в реки, грязь — в топкое болото. Гвардейский экипаж, понеся в 1812 и 1813 гг. потери, остался недоукомплектованным, поэтому к нему временно присоединили часть пионерской роты и партию ратников из ополченцев. В таком составе экипаж со всей гвардией поступил в состав резервных войск главной армии Баркляя-де-Толли и участвовал во всех действиях во Франции. Особенно он отличился в начале февраля, когда Наполеон, отбросив Силезскую армию Блюхера, внезапно двинулся на корпус графа П.Х. Витгенштейна, намереваясь разбить союзников по частям. Спасти от поражения можно было только быстрым отступлением. Когда это стало известно, Гвардейский экипаж немедленно был послан в Ножан навстречу П.Х. Витгенштейну, для устройства переправы через Сену. 6 февраля наплавной мост был готов, и утром 7 февраля по нему начал переходить отступающий корпус. К вечеру того же дня переправа была закончена, и моряки начали уничтожение моста, причем почти все время матросам, бывшим как на мосту, так и на гребных судах, пришлось ружейным огнем отбиваться от наступавших французов.

После уничтожения моста экипаж направился в Сен-Луи, где, так же как и в Ножане, переправил войска фельдмаршала К.Ф. Вреде. Соединившись с Гвардейским корпусом у Троя, экипаж уже не расставался с ним, и 20 марта 1814 г. экипаж со всей гвардией вступил в Париж. В Париже экипаж был размещен в Вавилонских казармах в Сен-Жерменском предместье, а офицеры и унтер-офицеры — в частных домах на соседних улицах. Служба в столице Франции состояла в несении городских караулов.

22 мая экипаж выступил из Парижа в Гавр, где был посажен на фрегат «Архипелаг». Переход в Кронштадт был чрезвычайно благоприятным, причем матросы и офицеры экипажа по собственному желанию принимали участие во всех судовых работах. 18 июля 1814 г. эскадра Е.Е. Тета бросила якорь на Кронштадтском рейде.

20 июля войска были высажены с судов эскадры в Ораниенбаум, а 30 июля Гвардейский экипаж и его артиллерийская команда в составе русской гвардии торжественно вошел в столицу через специально построенные для этой церемонии Нарвские Триумфальные ворота. И сейчас на Триумфальных воротах, находящихся на площади Стачек С.-Петербурга, можно среди названий полков русской гвардии прочитать: «Гвардейский экипаж».

В составе экипажей судов эскадры контр-адмирала Л.П. Гейдена, действовавших у Данцига в 1813 г., находились 93 человека из оставшейся в С.-Петербурге команды Гвардейского экипажа. В 1813 г. в С.-Петербурге были сформированы еще четыре роты резервного Гвардейского экипажа под командованием капитан-лейтенанта П.Ф. Качалова.

В 1815 г. Гвардейский экипаж совершил поход до Вильно, но затем был возвращен в С.–Петербург.

Гвардейский экипаж за проявленное в боях мужество получил в 1819 г. Георгиевское знамя; его знаки изображались на флагах и вымпелах кораблей, на которых члены экипажа несли службу. В связи с награждением знаменем Александр I писал морскому министру И.И. де Траверсе:

«Господину морскому министру.

В память сражения при Кульме в прошлую с французами войну пожаловав за отличие Гвардейскому экипажу Георгиевское Знамя, повелеваю сей знак отличия по прилагаемым рисункам поместить во флаге, брейд–вымпеле и вымпеле и употреблять оные на брам–стенях по чинам вместо обыкновенных на кораблях и прочих судах, также и на шлюпках, которые будут укомплектованы из сего экипажа».

Гвардейский экипаж участвовал в войне с Турцией 1828— 1829 гг. и отличился и на море и на суше. 1 апреля 1828 г. в составе Гвардейского корпуса он вышел из С.–Петербурга и 18 августа прибыл в Варну, где стояла эскадра Черноморского флота. Все 8 рот экипажа были размещены на ее судах — линейных кораблях «Париж», «Пимен», «Пармен», «Императрица Мария», фрегатах «Флора», «Штандарт», «Поспешный» и «Рафаил». Командир экипажа контр–адмирал Ф.Ф. Беллинсгаузен и его штаб находились на корабле «Пармен».

Еще до прибытия всего Гвардейского экипажа на Черное море офицеры экипажа участвовали в боевых действиях 8 июля 1828 г. бриг «Орфей» под командованием капитан–лейтенанта Гвардейского экипажа Н.П. Римского–Корсакова подошел к крепости Кюстенджи (Констанца) для содействия сухопутным войскам, штурмующим крепость. Встав на шпринг на расстоянии ружейного выстрела от приморских батарей, он в течение пяти с половиной часов вел обстрел крепости. В результате штурма и обстрела с моря крепость вынуждена была капитулировать. Потери брига — 4 убитых, 24 раненых, 66 пробоин, в том числе 6 — подводных.

27 августа на фрегате «Варна» к флоту прибыл император Николай I. Во время осады Варны он находился на корабле «Париж». Для связи императора с берегом служил особый катер с гребцами Гвардейского экипажа.

Для блокады Варны с суши 30 августа 1828 г. был высажен десант с помощью гребных судов — четыре роты Гвардейского экипажа и 200 матросов Черноморского флота. Моряки заняли мыс Галата, зашли в тыл крепости на Константинопольскую дорогу. 5 сентября между крепостью и Константинопольской дорогой был построено укрепление, занятое артиллерийской ротой Гвардейского экипажа с его орудиями.

16 сентября турки атаковали правый фланг нашей позиции и продвинулись вперед, тогда по сигналу с «Парижа» матросы Гвардейского экипажа с «Пармена» и «Императрицы Марии» были свезены на берег и приняли участие в бою. В результате турки были всюду отбиты, а 20 сентября крепость капитулировала.

2 октября государь император отправился на корабле «Императрица Мария» из Варны в Одессу. На корабле находились две роты Гвардейского экипажа под командованием лейтенанта Литке. Плавание было продолжительное и чрезвычайно бурное. Только на шестые сутки корабль достиг Одессы, выдержав жестокий шторм. Он потерял фор–стенгу, грот–брам–стенгу и утлегарь. Гвардейские матросы показали себя при этом лихими моряками, за что получили благодарность его величества.

После взятия Варны весь флот собрался в середине октября в Севастополе. Зимние месяцы часть экипажа провела в плаваниях на отрядах военных судов Черноморского флота у берегов Румелии. Гвардейские матросы, находившиеся на отряде контр–адмирала М.Н. Кумани (корабли «Пимен», «Императрица Мария», «Пантелеймон», фрегаты «Рафаил» и «Евстафий»), приняли участие во взятии 16 февраля 1829 г. крепости Сизополь.

В 1829 г. часть Гвардейского экипажа укомплектовала линейный корабль «Париж», остальные находились на отрядах судов Черноморского флота и использовались в качестве десантных войск при взятии приморских городов.

Летом 1829 г. отрядами судов Черноморского флота, с участием гвардейцев, были взяты приморские города Василико, Агатополь, Инада и Мидия. 21 июля десантом в составе трех

рот, высаженным с судов отряда капитан-лейтенанта Г.И. Немтинова (фрегат, бриг, пароход), был занят Василико. 24 июля отряд капитан-лейтенанта К.Н. Баскакова (два фрегата, бриг, пароход и 8 иолов) подошел к Агатополю и высадил десант, взявший город 7 августа к Инаде подошел отряд капитан-лейтенанта К.Н. Баскакова (линейный корабль, два фрегата, два брига и три бомбардирских судна). На берег был высажен десант (500 человек, в том числе гвардейцы), который обратил в бегство гарнизон крепости — 2000 человек 17 августа была взята Мидия десантом моряков-гвардейцев, высаженным с отряда контр-адмирала И.И. Стожевского (два линейных корабля, два брига, два бомбардирских судна).

В декабре 1829 г. был получен приказ великого князя Михаила Павловича — командующего Гвардейским корпусом — о выступлении экипажа из Севастополя на соединение с Гвардейским корпусом. Но только 20 марта 1830 г. экипаж по окончании карантина (из-за чумы, свирепствующей на юге) перешел в Бахчисарай и направился далее в С.-Петербург. 18 июля он прибыл в Гатчину.

Гвардия как наиболее надежная, преданная престолу часть российской армии неоднократно привлекалась к подавлению восстаний.

В 1831 г. 6-я рота Гвардейского экипажа принимала участие в составе Гвардейского корпуса в подавлении Польского восстания. 17 марта 1831 г. рота в количестве 138 человек вышла из С.-Петербурга на соединение с Гвардейским корпусом в городе Ломжа на реке Нарев. Во время боевых действий гвардейские моряки наводили переправы через Вислу, уничтожали неприятельские переправы, участвовали в штурме Варшавы. Весной 1832 г. рота вернулась в С.-Петербург.

С началом Венгерской кампании (подавление Венгерской революции 1848–1849 гг.) 20 мая 1849 г. батальон Гвардейского экипажа выступил из С.-Петербурга в Белосток на соединение с Гвардейским корпусом, куда прибыл 29 июля. Но 18 августа венгерские войска капитулировали, кампания закончилась, и Гвардейский экипаж совершил обратный сухопутный переход. 4 сентября он вышел из Белостока и 10 ноября прибыл в С.-Петербург.

Во время Крымской войны 1853–1856 гг. моряки Гвардейского экипажа находились на кораблях Балтийского флота, оборонявших Кронштадт.

В 1863 г., после начала очередного польского восстания, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич предложил создать на Висле флотилию из вооруженных мелкосидящих пароходов и гребно-парусных судов. Для комплектования флотилии личным составом предполагалось обойтись одной ротой Гвардейского экипажа 8 февраля 1863 г. 4-я рота Гвардейского экипажа под командованием капитан-лейтенанта К. Небольсина (5 офицеров, 20 унтер-офицеров, 165 нижних чинов) по железной дороге прибыла в Варшаву для создания флотилии на Висле. Для этого моряки приняли от инженерного ведомства две канонерские лодки, построенные еще в 1848 г. У местных жителей были реквизированы 12 шлюпок. Из С.-Петербурга по железной дороге привезли четыре 12-весельных катера, которые прибыли 26 февраля. Каждый катер имел на вооружении одну пушку. 15 марта флотилия начала свои действия на Висле, установив строгий надзор над рекой.

17 апреля в Варшаву пришел купленный в Германии пароход «Висла». В мае прибыли из С.-Петербурга в разобранном виде два парохода — «Буг» и «Нарев». Таким образом на реке сформировалась флотилия, оказывавшая существенную помощь в усмирении мятежа. Часть Гвардейского экипажа находилась в Варшаве и принимала участие в шести сухопутных экспедициях по усмирению восставших, причем при отряде находились десантные орудия. Отряд участвовал в кровопролитных стычках с противником.

14 октября на смену 4-й роте прибыла 3-я рота, под командованием капитан-лейтенанта Осетрова. К этому времени флотилия насчитывала 3 парохода, 2 канонерские лодки, 4 катера, 6 шлюпок и баржу.

7 июля 1864 г. главнокомандующий войсками в Царстве Польском, отметив улучшение политической ситуации, приказал флотилию упразднить, а 3-ю роту экипажа отправить в С.-Петербург. Сдав все суда флотилии, рота 28 ноября 1864 г. вернулась в С.-Петербург.

Накануне войны с Турцией 1877–1878 гг., в октябре 1876 г., когда стало ясно, что война неизбежна, главнокомандующий великий князь Николай Николаевич высказал пожелание иметь в своем распоряжении моряков для содействия операциям армии на Дунае. Поэтому в



Гвардейском экипаже были подготовлены две роты под командованием лейтенантов Н.И. Скрыдлова и Ф.В. Дубасова, всего 340 человек, командовал полубатальоном капитан-лейтенант К.И. Тудер.

18 ноября 1876 г. полубатальон отправился на Днестр. Из С.–Петербурга доставили в Кишинев и далее на Днестр два быстроходных паровых катера — «Шутка» (наследника цесаревича — будущего императора Александра III) и «Мина», из Одессы 7 паровых катеров. «Шутку» и «Мину» моряки вооружили шестовыми минами. Всего на Дунай были перевезены 18 катеров, 8 шестерок, 5 ботов и 150 гальванических мин. С ними прибыли 26 офицеров и 436 нижних чинов Гвардейского экипажа.

С началом войны гвардейцы приступили к поставке минных заграждений на Дунае. 17 и 18 апреля 1877 г. были поставлены минные заграждения на Дунае у города Рении (устье реки Прут), с целью отрезать находившуюся выше него турецкую флотилию от низовьев Дуная и Черного моря. Попытки противника помешать постановкам мин были отбиты нашими береговыми батареями. 3 и 4 мая минные катера «Ксения», «Джигит», «Царевна» и 5 гребных шлюпок под огнем противника выставили в Мачинском рукаве Дуная две линии мин. 4 мая этот же отряд, для защиты города Браилов от бомбардировок турецкими судами, поставил выше города заграждение из 32 мин.

Турецкие суда сосредоточились в Мачинском рукаве Дуная. Лейтенанту Ф.В. Дубасову было поручено провести операцию по уничтожению судов противника. В ночь с 12 на 13 мая отряд в составе четырех минных катеров — «Цесаревич» (лейтенант Ф.В. Дубасов), «Ксения» (лейтенант А.П. Шестаков), «Джигит» (мичман Персии), «Джигит» (мичман М.Я. Баль) произвел рекогносцировку Мачинского рукава и обнаружил монитор, броненосную лодку и пароход турок. На следующую ночь — 14 мая 1877 г. — катера атаковали турецкие суда. Катера «Цесаревич» (лейтенант Ф.В. Дубасов) и «Ксения» (лейтенант А.П. Шестаков) под огнем противника взорвали шестовыми минами турецкий монитор «Сейфи», который, получив две пробоины, затонул. Гвардейцы потерь не имели.

Следующей задачей моряков стала постановка минных заграждений на Среднем Дунае для прикрытия переправ наших войск. 23 мая все суда Гвардейского экипажа прибыли в Бухарест. Здесь отряд разделился на две части. Главные силы (в том числе все 10 паровых катеров) под командованием капитан-лейтенанта К.И. Тудера проследовали в село Мало-де Жос на берегу Дуная. Остальные суда отправились в город Слатину (на реке Ольте). 7 июня основной отряд вышел по назначению с целью поставить минные заграждения у острова Мечка, выше Рущука, чтобы лишить возможности турецкие суда подниматься по Дунаю к месту предполагаемой переправы. Паровые катера ввели на буксире гребные суда с минами. Под ружейным огнем противника гвардейцы поставили минное заграждение у острова Мечка. Прикрывали постановку быстроходные катера «Шутка» и «Мина». Вскоре от Рущука показался турецкий пароход «Эрекли». К сожалению, у «Мины» вышла из строя машина. «Шутка» (лейтенант Н.И. Скрыдлов) в одиночку вышла в атаку на противника. Она подошла вплотную к турецкому пароходу и ударила его в борт шестом, но взрыва мины не последовало, так как проводники оказались перебитыми. Катер, сам получивший повреждения, сумел отойти от судна противника, к которому его прижало течением. Пароход поспешно отошел к Рущуку. Прикрывал работы взвод Гвардейского экипажа, находившийся на берегу.

11 июня, когда моряки ставили мины у Фламунды, катера «Шутка» (мичман Нилов), «Мина» (гардемарин Аренс) и «Первенец» (унтер-офицер Петров) охраняли район постановки от неприятеля. Вскоре показался турецкий монитор, направлявшийся к катерам, ставившим заграждение «Мина» вышла в атаку, но снаряд с монитора перебил минный шест. Тогда «Шутка», вооруженная буксируемыми (крылатыми) минами, вышла в атаку, но быстрое течение не позволило подвести мины под вражеский корабль. Но решительные действия моряков и огонь береговых батарей заставили монитор отойти. Тихоходный «Первенец» находился в резерве и не смог поддержать атаку.

Установив мины, Гвардейский экипаж отправился в Слатину на реке Ольте для приготовления деревянных понтонов и проводки их к месту переправы. В то же время он занялся исправлением и приготовлением румынского парохода «Аннета» для содействия быстрейшему перевозу войск.

Уже после объявления войны выяснилось, что в нашей армии не имеется достаточного количества морских команд, столь необходимых для переправы и действий на широчайшей в Европе реке, а потому главнокомандующий просил о высылке ему еще 1000 человек матросов. Вследствие этого был отправлен на Дунай второй отряд морских команд, состоявший из двух рот Гвардейского экипажа, 175 человек из экипажа фрегата «Светлана», четырех рот Балтийского флота — всего 1000 человек под командованием капитана 1-го ранга Шмидта. Они предназначались для наведения переправ с помощью понтонов.

27 мая 1877 г. отряд отправился по железной дороге в армию. 12 июня он прибыл к месту переправы у Зимницы. Вечером 14 июня моряки спустили специальные гребные понтоны в рукаве Дуная. Ночью они вывели понтоны в главное русло Дуная и на рассвете прибыли к месту переправы. Приняв войска, понтоны в 2 часа ночи отвалили от берега. После высадки на турецком берегу противник поднял тревогу, был открыт огонь по судам. Несмотря на огонь, моряки совершили несколько рейсов. Утром 15 июня подошел пароход «Аннета» с баржами и паровыми катерами. 16 июня приступили к наводке моста на понтонах. В наводке моста участвовала рота Гвардейского экипажа под командованием лейтенанта Глазенапа. В это время со стороны Рущука показались турецкие мониторы и пароход. Немедленно катера вышли в атаку и отогнали турецкие суда.

В этот день к месту переправы прибыл император Александр II. На понтоне с гребцами своего катера из роты его высочества под командованием лейтенанта Палтова переправился на болгарский берег. Император обратился к морякам: «Вы, может быть, не сознаете, какое важное дело вы сделали, переправив войска».

В июле 1877 г. из С.-Петербурга был отправлен третий отряд Гвардейского экипажа — 504 человека под командованием флигель- адъютанта капитана 1-го ранга Д.З. Головачева, в его составе находился великий князь Константин Константинович.

Таким образом, на Дунай был отправлен весь личный состав Гвардейского экипажа. Для этого пришлось снять команды с фрегата «Светлана» и яхт Гвардейского экипажа. Начальником всех морских сил на Дунае стал командир экипажа контр-адмирал великий князь Алексей Александрович.

20 июля весь экипаж соединился в городе Фратешты. 22 июля он выступил в Слободзейский лагерь для сооружения батарей. К 1 октября экипаж перешел в село Петрошаны на зимовку. В это время турки решили построить около Силистрии плавучий мост для переправы на румынский берег, с целью нападения на тылы нашей армии. Из Петрошан был направлен к Силистрии отряд Гвардейского экипажа под командованием лейтенанта Ф.В. Дубасова, которому удалось спустить ночью брандеры на заготовленные турками для моста материалы и суда и сжечь их.

После заключения перемирия с турками отношения Англии к России настолько ухудшились, что император предложил минировать Босфор, чтобы не допустить прохода английского флота в Черное море, и использовать для этого Гвардейский экипаж. Экипаж выступил из Петрошан 8 февраля 1878 г., под командованием капитан-лейтенанта Дейбнера, в составе 34 офицеров и 883 нижних чинов. 28 февраля он прибыл в местечко Сан-Стефано на берегу Мраморного моря. Однако ввиду угрозы Англии от постановки отказались. Гвардейский экипаж на пароходе «Лазарев» 1 мая прибыл в Одессу и на следующий день эшеленом выехал в С.-Петербург, куда прибыл 5 мая 1878 г.

Выдающиеся подвиги Гвардейского экипажа, храбрость гвардейцев-моряков были Высочайше отмечены пожалованием 8 июля 1878 г. Георгиевских лент на бескозырки нижних чинов вместо обычных, а 22 июля 1881 г. — серебряных Георгиевских рожков: 1-й роте «За переправу через Дунай у Зимницы 15 июня 1877 года», остальным ротам «За отличие в Турецкую войну в 1877 и 1878 годах».

После начала Русско-японской войны 1904–1905 гг. многие офицеры Гвардейского экипажа изъявили желание отправиться в Порт-Артур, несколько офицеров экипажа находились на кораблях 1-й Тихоокеанской эскадры. Моряками экипажа были полностью укомплектована подводная лодка «Фельдмаршал граф Шереметев».

В составе 2-й Тихоокеанской эскадры находился броненосец «Император Александр III», полностью укомплектованный гвардейцами, и броненосный крейсер «Адмирал Нахимов»

и вспомогательный крейсер «Урал», частично укомплектованные гвардейцами. Эти корабли погибли во время Цусимского сражения.

Потери, понесенные Гвардейским экипажем во время войны с Японией, сократили личный состав экипажа до такой степени, что его едва хватило на комплектование яхты «Полярная звезда» и нескольких небольших императорских яхт.

В годы Первой мировой войны на Балтийском море действовали крейсер «Олег» и эсминцы «Войсковой» и «Украина», укомплектованные моряками Гвардейского экипажа.

После начала Первой мировой войны все императорские яхты, кроме «Александрии», кончили кампанию, а офицеры и матросы отправились в экипаж. В августе началось формирование двух батальонов для отправки на сухопутный фронт. 1-й батальон (1-я и 2-я роты) — командир капитан 1-го ранга А.С. Полушкин. 2-й батальон (3-я и 4-я роты), командир капитан 1-го ранга князь С.А. Ширинский-Шихматов.

Для батальонов было получено защитное обмундирование, для отличия моряков от сухопутных частей на левом рукаве формы был вышит якорь.

Первым в конце августа в поход выступил 2-й батальон. 1 сентября он прибыл в Ковно. Моряков распределили по пароходам, которые захватили немецкие баржи и повели их вниз по течению и затопили их. Затем 2-й батальон на пароходах обеспечивал охрану судоходства по Неману.

Моряки поставили минное заграждение в районе крепости и минировали реку, пуская мины по течению. На них взорвались несколько немецких судов. 14–15 ноября подрывная партия совершила рейд для уничтожения моста на железной дороге Тильзит—Мемель. До конца ноября батальон находился в Ковно, а затем переведен в Новогоргиевск.

1-й батальон 7 сентября по железной дороге отправился в Новосергиевскую крепость, куда прибыл 10 сентября. Для действий на Висле был вооружен пароход «Наревский минер» (командир старший лейтенант П.К. Столица). Пароход поддерживал отряд войск, наступавший по левому берегу Вислы. В середине сентября 1-й батальон был отправлен в местечко Яблони для наведения понтонного моста, после чего вернулся в Новогоргиевск, где вооружил пароходы «Фюрстенберг» (командир лейтенант В.В. Хвошинский) и «Плоцчанин» (мичман Ф.Г. Керн). Кроме того, из Петрограда доставили два моторных катера. Пароходы и катера вели разведку реки, поддерживали связь между частями армии, осуществляли траление реки от немецких мин. При этом «Фюрстенберг» подорвался на mine, с него сняли вооружение. 1-й батальон навел мост, по которому отступали части 1-й армии у Плоцка. Затем мост был уничтожен, и пароходы «Наревский минер» и «Плоцчанин», взяв на буксир баржи с имуществом батальона, ушли к Вышеграду.

В декабре был создан Отдельный Вышеградский отряд под командованием капитана 1-го ранга А.С. Полушкина — 2000 штыков, две артиллерийские батареи, эскадрон кавалерии, два парохода и два катера. Задачи отряда — охрана правого берега Вислы. Пароходы по ночам обстреливали сосредоточение немецких резервов.

В начале марта 1915 г. оба батальона были переведены в Варшаву, где они пополнились прибывшими из Петрограда 5-й и 6-й ротами. 18 марта оба батальона отправлены в Одессу для участия в десантной операции в районе Босфора для занятия Константинополя. В Одессе два батальона были сведены в один Отдельный батальон Гвардейского экипажа численностью до 1900 человек. Командиром назначен капитан 1-го ранга А.С. Полушкин. В июле батальон был переброшен в Севастополь. Из Севастополя 6-я рота была отправлена в Ковно, а 5-я — в Новосергиевск. 6-я рота (лейтенант В.П. Родзянко), прибыв в Ковно, укомплектовала два парохода и действовала на Немане до октября 1915 г., затем отозван в Севастополь.

5-я рота (лейтенант С.С. Ключарев) находилась в Новосергиевске и участия в боях не принимала, а затем вернулась в Севастополь.

15 октября 1915 г. батальон был переведен в Одессу, командиром его назначен капитан 2-го ранга Н.П. Саблин. В ноябре командование русской армии отказалось от высадки на Босфоре. 30 ноября батальон на транспортах был перевезен морем в Николаев, куда прибыл 2 декабря. 8 декабря батальон был отправлен в Галицию в район Проскурова на присоединение к 2-му Гвардейскому корпусу.

В феврале 1916 г. гвардия была отправлена на север и поставлена в резерв. Летом батальон с Гвардейским отрядом был отправлен в район Ковеля. С 15 июля по сентябрь он участвовал в Ковельской операции — наступлении на Ковель и позиционных боях на реке Стоход. В этой операции гвардия понесла тяжелые потери. Командиром батальона был назначен капитан 2-го ранга С.В. Мясоедов-Иванов. В сентябре батальон был отправлен в Одессу. В декабре 1916 г. батальон был отправлен на Дунай, где он нес охрану Измаила и берегов в районе Новой Кили (отряд обороны гирла реки Дунай).

В январе 1917 г. батальон было приказано вернуть в Одессу, куда он отправился пешим порядком. В Одессе он был погружен на поезд и отправлен в Петроград.

### **МОРЯКИ–ГВАРДЕЙЦЫ В ДЕКАБРЕ 1825 г. И В ФЕВРАЛЕ—ОКТАБРЕ 1917 г.**

После Отечественной войны 1812 г. и заграничного похода 1813–1814 гг. в гвардии распространяются революционные настроения, и часть ее участвует в восстании декабристов. Основной целью их являлась борьба за отмену крепостного права и установление конституционной монархии.

В 1823 г. было организовано тайное «Общество Гвардейского экипажа», которое спустя год слилось с Северным обществом. В тайных обществах участвовали офицеры экипажа, среди них лейтенанты и мичманы Б.А. и М.А. Бодиско, А.П. Арбузов, А.П. и П.П. Беляевы, В.А. Дивов, Н.А. Чижов, М.К. Кюхельбекер, Д.Н. Лермантов, Е.С. Мусин-Пушкин, П.Ф. Миллер и др.

Восстание было намечено на 1826 год, однако обстановка, создавшаяся в стране, вынудила их выступить раньше, чем они предполагали. В ноябре 1825 г. внезапно умер Александр I, наследовать ему должен был его брат Константин, однако еще ранее он отказался от престола. Таким образом, наследником престола оказывался следующий за ним брат — Николай, но отречение Константина осталось необнародованным. Поэтому после смерти Александра I присягу принесли Константину, а по оглашении его отречения должна была последовать «переприсяга» — Николаю. Волнение в армии, недовольство в стране возрастали. Было решено выступить 14 декабря, в день «переприсяги» Николаю, воспрепятствовать ее проведению в гвардейских полках. Декабристы планировали вывести полки на Сенатскую площадь и убеждением или силой оружия принудить сенаторов и членов Государственного совета подписать подготовленный «Манифест к русскому народу». В нем провозглашались отмена крепостного права и рекрутчины, свержение самодержавия, дарование политических свобод и созыв Учредительного собрания для определения формы государственного правления и утверждения конституции. На срок действия Учредительного собрания предусматривалось выбрать Временное правительство. «Диктатором» предстоящего восстания был избран популярный в гвардейских частях полковник князь С.П. Трубецкой.

Первым, около 11 часов, 14 декабря 1825 г., в день присяги Николая I, на Сенатскую площадь пришел Лейб-гвардии Московский полк. Николай I, узнав о движении полка к площади, приказал стянуть правительственные войска и окружить площадь.

В 13 часов Николай приказал конной гвардии атаковать восставших. Атака конногвардейцев была отбита, правительственные войска сочувствовали восставшим и действовали неохотно.

К 14 часам к Московскому полку присоединились матросы Гвардейского экипажа — все 8 рот — 1100 человек (в т. ч. 18 молодых офицеров) во главе с капитан-лейтенантом Н.А. Бестужевым, за ним прибыл Лейб-гвардии Гренадерский полк. Таким образом, на площадь вышло всего 3150 человек. Восставшие, ожидая прибытия С.П. Трубецкого и присоединения других полков, заняли оборонительную позицию. Но «диктатор» так и не появился на площади. Правительственные войска предприняли несколько атак на каре восставших, но каждый раз, отражаемые ружейным огнем, вынуждены были отступить.

Стянув к площади большое количество войск, Николай I около 16 часов дал приказ открыть огонь картечью. Спустя час восстание было подавлено.

На Сенатской площади было убито 103 человека Гвардейского экипажа, 62 матроса арестованы и отправлены в Петропавловскую крепость. 13 июля 1826 г. на борту линейного

корабля «Князь Владимир», стоявшего на Кронштадтском рейде, состоялась «гражданская казнь» — разжалование в «рядовые» морских офицеров — декабристов.

Во время февральской революции 1917 г. последний командир Гвардейского экипажа великий князь Кирилл Владимирович привел экипаж в Таврический дворец и передал его в распоряжение Государственной думы. После Февральской революции, в событиях которой гвардейские моряки приняли активное участие, экипаж потерял свое значение привилегированной части Военно-морского флота. К 30 августа 1917 г. из матросов Гвардейского и 2-го Балтийского флотского экипажей был сформирован отряд, который провел обыски и аресты офицеров-корниловцев. Матросы экипажа сыграли значительную роль и в Октябрьской революции. Они участвовали в захвате ряда ключевых пунктов города.

29 октября в Петроград пришел крейсер «Олег» для защиты города от войск Керенского—Краснова.

Официально деятельность Гвардейского экипажа прекратилась весной 1918 г., в соответствии с приказом по Флоту Балтийского моря № 103 от 3 марта 1918 г. о расформировании экипажа.

Командиры Гвардейского экипажа:

Капитан 2-го ранга (контр-адмирал) И.П. Карцов 03.02.1810— 27.1.1825

Капитан 1-го ранга П.Ф. Качалов 31.1.1825—27.10.1826

Контр-адмирал Ф.Ф. Беллинсгаузен 10.6.1826—6.12.1830

Контр-адмирал Г.С. Шишмарев 6.12.1830—2.10.1835

Контр-адмирал Н.Г. Казин 20.11.1835—26.11.1847

Контр-адмирал С.И. Мофетт 23.11.1847—2.12.1857

Контр-адмирал Н.А. Аркас 2.12.1857—14.5.1866

Вице-адмирал П.А. Перелешин 11.4.1866—8.4.1873

Контр-адмирал П.В. Фалк 8.4.1873—22.6.1873

Его Императорское Высочество великий князь Алексей Александрович 26.6.1873—27.5.1881

Контр-адмирал Д.З. Головачев 3.8.1881—1.1.1886

Контр-адмирал Н.А. Навахович 1.1.1886—11.11.1895

Контр-адмирал князь Я.И. Шаховской 17.11.1895—24.09.1899

Контр-адмирал А. М. Абаза 29.11.1899—20.1.1903

Контр-адмирал К.Д. Нилов 6.4.1903—6.12.1907

Контр-адмирал Н.М. Толстой 6.12.1907—16.3.1915

Контр-адмирал великий князь Кирилл Владимирович 16.3.1915— 4.3.1917.

## **ЭСКАДРА СУДОВ ГВАРДЕЙСКОГО ЭКИПАЖА — ИМПЕРАТОРСКИЕ, ВЕЛИКОКНЯЖЕСКИЕ И МИНИСТЕРСКИЕ ЯХТЫ**

### *Парусные суда*

При формировании Гвардейского экипажа в него включены императорские яхты «Симеон и Анна», «Роченсальмия», «Луиза Ульрика», «Паллада», «Нева», «Голубка», «Торнео», а также 24 гребных судна. Все они составили первую эскадру Гвардейского экипажа Яхты сопровождали императора Александра I в его прогулках на гребном катере под управлением командира Гвардейского экипажа из Ораниенбаума в Кронштадт и принимали участие во всех торжествах и церемониях.

Придворная яхта «Симеон и Анна» была построена в 1798 г. на Галерной верфи. Она имела длину 20,7 м, ширину 6,9 м и осадку 3,9 м; 8 орудий; 1 мачту; 6 банок.

В 1799–1805 гг. яхта ежегодно плавала между С.-Петербургом, Кронштадтом и Петергофом с отрядом придворных судов. 14 июля 1799 г. на Петергофском рейде яхту посетил император Павел I. 28 июня 1800 г. Павел I, находясь на яхте, руководил маневрами гребного флота ордена Св. Иоанна. 1 августа 1802 г. яхта сопровождала галет «Паллада», на котором по Петергофскому рейду совершала прогулку императрица Мария Федоровна. «Симеон и Анна» после начала Отечественной войны 1812 г. перевозила гардемаринов

Морского корпуса из Кронштадта в Роченсальм. В 1813 г. она плавала между Роченсальмом и Кронштадтом, а в 1814–1816 гг. — между С.–Петербургом и Кронштадтом с гардемаринами Морского корпуса на борту. В 1824 г. яхта занимала брандвахтенный пост в С.–Петербургском порту.

Для 16–летнего великого князя Константина Павловича в 1795 г. на Галерной верфи в С.–Петербурге была построена гребная яхта «Роченсальмия».

Длина 16,9 м, ширина 5,1 м, осадка 2,3 м; 8 орудий; 4 банки.

В 1797–1801 гг. в составе гребной флотилии находилась в практических плаваниях в финских шхерах. В 1802–1804 и 1810 гг. с отрядом придворных судов ходила между С.–Петербургом, Кронштадтом и Петергофом. Участвовала в Отечественной войне 1812 г. и войне с Францией 1813–1814 гг. 7 июля 1812 г. в составе гребной флотилии контр–адмирала А.В. фон Моллера вышла из Кронштадта и, зайдя в Роченсальм и Свеаборг, 31 июля прибыла в Ригу. Участвовала в обороне города. На зиму ушла в Свеаборг. В 1813 и 1814 гг. яхта занимала брандвахтенный пост в Свеаборге.

Придворная яхта «Луиза–Ульрика». Это был бывший шведский бот, взятый в плен эскадрой адмирала В.Я. Чичагова 22 июня 1790 г. во время Выборгского сражения. Бот 12 лет находился в личном распоряжении адмирала В.Я. Чичагова. Затем он был переоборудован в яхту, которая в 1802 г. была передана адмиралом в состав флота.

Длина яхты 16,5 м, ширина 5,2 м, осадка 2,8 м; 8 орудий; две мачты; 5 банок.

В 1802–1809 гг. «Луиза–Ульрика» ежегодно в составе отряда придворных судов ходила между С.–Петербургом, Кронштадтом и Петергофом. Разобрана яхта в 1812 г. в С.–Петербурге.

В 1802 г. для государыни Марии Федоровны (жены Павла I) были построены галеты «Церера» и «Паллада». Они строились на разных верфях, разными строителями, поэтому они отличались размерениями.

Придворный галет «Церера» заложен 13 июля 1801 г. в С.–Петербургском Главном Адмиралтействе, строитель корабельный мастер полковник М. Сарычев. Спущен 27 мая 1802 г.

Длина 21,7 м, ширина 5,8 м, осадка 2,1 м; вооружение 10 орудий.

В 1802 г. в составе эскадры придворных судов плавал между С.–Петербургом и Кронштадтом 11 июля галет посетил император Александр I. 1 августа «Церера» сопровождала галет «Паллада», на котором императрица Мария Федоровна совершала прогулку по Петергофскому рейду. В 1803–1805 гг. галет плавал между С.–Петербургом, Петергофом и Ораниенбаумом. В 1806–1810 гг. он находился в С.–Петербурге, стоял на Неве у Зимнего дворца. В 1812–1813 гг. числился при корабельном флоте, плавал между С.–Петербургом и Кронштадтом. Разобрали галет в 1814 г. в С.–Петербурге.

Придворный галет «Паллада» заложен 13 июля 1801 г. в С.–Петербургском Новом Адмиралтействе. Строитель корабельный мастер Я.Я. Лебрюн. Спущен 1 июля 1802 г.

Длина 22,3 м, ширина 6,3 м, осадка 2,7 м; 14 орудий.

В 1802 г. в составе эскадры придворных судов плавал между С.–Петербургом и Кронштадтом. 11 июля галет посетил император Александр I. 1 августа на галете совершила прогулку по Петергофскому рейду императрица Мария Федоровна. В 1803–1811 гг. «Паллада» плавала между С.–Петербургом, Петергофом и Ораниенбаумом. В 1812–1813 гг. галет числился при корабельном флоте. Разобрали галет в 1814 г. в С.–Петербурге.

Министерская яхта «Голубка» была построена в 1806 г. на Кронштадтской верфи. Строитель корабельный мастер генерал–майор И.П. Амосов.

Длина 21 м, ширина 6,7 м, осадка 1,1 м.

Яхта находилась в распоряжении морского министра. В 1806— 1810 гг. плавала между С.–Петербургом и Кронштадтом.

Гвардейская яхта — бриг «Нева». Заложена в 1808 г. в С.–Петербургском Адмиралтействе, строитель корабельный мастер генерал–майор Г.С. Исаков. Спущена 17 мая 1809 г.

Длина 21 м, ширина 5,7 м, осадка 1 м.

Яхта предназначалась для великого князя Константина Павловича. Она входила в состав Гвардейского экипажа до 1831 г.

В 1810–1811 гг. ходила между С.–Петербургом и Кронштадтом. Во время Отечественной войны 1812 г. находилась в Кронштадте при корабельном флоте, а в 1813 г. перешла в Выборг. В 1818–1823 и 1828–1829 гг. «Нева» в составе отрядов судов с кадетами и гардемаринами на борту ходила между С.–Петербургом и Кронштадтом.

В 1830 г. яхта перешла из Кронштадта в Ригу и до 1837–го ежегодно занимала брандвахтенный пост в устье Западной Двины. Разобрана «Нева» в 1838 г. в Риге.

Министерский галет «Торнео» был построен в 1810 г. в С.–Петербургском Главном Адмиралтействе. Строитель генерал– майор Г.С. Исаков.

Длина 22 м, ширина 6,9, осадка 3,4 м; 14 орудий.

В 1811 г. галет находился на Петергофском рейде. В 1812 и 1813 гг. он числился при корабельном флоте, но участия в боевых действиях не принимал. В 1814 и 1817 гг. плавал между С.–Петербургом и Кронштадтом. С 26 июля по 16 августа 1820 г. ходил по Финскому заливу под флагом морского министра адмирала маркиза И.И. де Траверсе «для осмотра портов». Разобрали галет в 1825 г. в Кронштадте.

В 1816 г. король Нидерландов подарил Александру I буер, построенный по образцу сделанного Петром I в Саардаме в 1698 г. Его величество передал буер в ведение Гвардейского экипажа, в котором он числился, как «Голландский буер № 1». Это было маленькое судно длиной 9,2 м, шириной 2,9 м и с осадкой 1,1 м.

На нем император часто катался по Неве вблизи Каменного острова. При поездках Александра I в Кронштадт буер всегда сопровождал императорский катер. Каждую кампанию буер находился на Неве, использовался для прогулок членов императорской семьи. Разобран буер после 1890 г.

Взамен разобранных в 1814 г. галетов «Церера» и «Паллада» в том же году началось строительство двух придворных галетов, получивших те же имена.

Галет «Паллада» заложен 5 ноября 1814 г. в С.–Петербургском Новом Адмиралтействе, строитель генерал–майор Г.С. Исаков. Спущен 15 июля 1815 г.

Длина 22,4 м, ширина 6,3, осадка 2,7 м; 14 орудий; 2 мачты; 12 весел.

С 1816 по 1829 г. «Паллада» в составе отрядов судов Гвардейского экипажа плавала между С.–Петербургом, Кронштадтом и Петергофом. Разобрали галет в 1835 г. в С.–Петербурге.

Галет «Церера» заложен 10 декабря 1814 г. в С.–Петербургском Новом Адмиралтействе, строитель генерал–майор Г.С. Исаков. Спущен 15 июля 1815 г.

Длина 21,7 м, ширина 5,8 м, осадка 2,1 м; 14 орудий; 2 мачты; 12 весел.

В 1819–1828 гг. «Церера» в составе отрядов судов Гвардейского экипажа ходила по Финскому заливу между С.–Петербургом, Кронштадтом и Ораниенбаумом. Разобран галет был в 1830 г. в С.–Петербурге.

С 1818 до 1834 г. в Гвардейском экипаже состояла яхта «Голубка». Заложена она была 28 июня 1817 г. на Охтенской верфи. Строитель полковник корпуса корабельных инженеров В.Ф. Стоке. Спущена 28 сентября 1818 г.

Длина 21 м, ширина 6,8 м, осадка 2,2 м; 10 орудий.

В 1827 г. ходила между С.–Петербургом и Ригой. В 1829 и 1833 гг. «Голубка» в составе отрядов с кадетами и гардемаринами Морского корпуса плавала между С.–Петербургом и Кронштадтом.

Тимберована в 1835 г. на Охтенской верфи. В 1836 и 1838–1840 гг. яхта в составе отрядов с кадетами на борту ходила по Финскому заливу. Затем она использовалась в качестве транспортной яхты, в 1841– 1845 гг. доставляла провиант и материалы на маяки Финского залива.

«Голландский буер № 2» был построен в 1819 г. в С.–Петербургском Главном Адмиралтействе. Строитель корабельный мастер И.В. Курепанов. Имел те же размерения, что и «Голландский буер № 1»: длину 9,2 м, ширину 2,9 м, осадку 1,1 м.

Числился буер в Гвардейском экипаже. Каждую кампанию буер находился на Неве, использовался для прогулок членов императорской семьи.

Галет «Торнео» заложен в 1820 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 7 мая 1821 г.

В 1822–1825 гг. ходил между С.–Петербургом и Кронштадтом под флагом начальника Главного морского штаба вице–адмирала А.В. фон Моллера В 1827–834 гг. галет, в составе отряда судов Гвардейского экипажа, ходил по Финскому заливу. 10 июня 1827 г. «Торнео», под штандартом императора Николая I, провожал от Кронштадта до Красной Горки эскадру адмирала Д.Н. Сенявина, отправлявшуюся в Англию. 30 августа 1834 г. с отрядом судов Гвардейского экипажа он вошел в Неву, где участвовал в церемонии открытия памятника императору Александру I (Александровская колонна на Дворцовой площади). В 1832–1835 гг. ходил между С.–Петербургом и Кронштадтом. Тимберован в 1836 г. В 1837 и 1838 гг. плавал между портами Финского залива, участвовал в маневрах флота В 1839–1845 гг. в составе отрядов ходил с кадетами Морского корпуса по Финскому заливу.

В 1826 и 1831 гг. на Охтенской верфи полковником В.Ф. Стоке были построены две однотипные придворные яхты. Они имели водоизмещение около 163 т; длину 22,9, ширину 6,8, осадку 3 м; вооружение — 14 орудий.

«Дружба» была заложена 11 ноября 1825 г., спущена 10 мая 1826 г. Строилась для императора Николая I. На яхте император иногда ходил по Финскому заливу.

В 1826–1827 и 1832–1834 гг. в составе отрядов с кадетами и гардемаринами на борту плавала между С.–Петербургом и Кронштадтом. Тимберована в 1836 на Охтенской верфи. В 1836–1837 гг. находилась в распоряжении великою князя Михаила Павловича. В 1838–1848 гг. в составе отрядов ходила между С.–Петербургом и Кронштадтом. Разобрана в 1848 г.

Спустя пять лет была построена однотипная яхта «Нева». Заложена 25 августа 1830 г., спущена 25 августа 1831 г.

В 1832–1846 гг. «Нева» в составе отрядов находилась в плаваниях между С.–Петербургом и Кронштадтом с кадетами Морского корпуса на борту. 30 августа 1834 г. в составе отряда судов Гвардейского экипажа вошла в Неву для участия в церемонии открытия памятника Александру I (Александровская колонна на Дворцовой площади). Тимберована в 1841 г. на Охтенской верфи.

В состав Гвардейского экипажа входила и шхуна «Опыт». Заложена она в 1818 г. на Охтенской верфи. Строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущена в 1819 г.

В 1820–1829 гг. шхуна в составе отрядов находилась в практических плаваниях в Финском заливе с гардемаринами Морского корпуса. Разобрана шхуна в 1830 г. в Кронштадте.

Вместо исключенных из состава флота придворных яхт «Дружба» и «Нева» строятся новые с теми же названиями. Они также были приписаны к Гвардейскому экипажу.

Яхта «Дружба». Заложена 24 октября 1847 г. на Охтенской верфи. Строитель корабельный мастер полковник И.А. Амосов. Спущена 8 мая 1848 г.

Длина 24,7 м, ширина 6,8 м, осадка 2,9 м; 12 орудий.

В 1849 и 1851 гг. плавала между С.–Петербургом и Кронштадтом. Во время Крымской войны 1853–1856 гг. находилась в Кронштадте.

Яхта «Нева» была заложена 20 июля 1848 г. на Охтенской верфи. Строитель корабельный мастер Шаттен. Спущена 16 мая 1849 г.

Она имела длину 19,8 м, ширину 6,4 м, осадку 3,1 м; 12 орудий. Имела три мачты. Построена яхта для великого князя Алексея Александровича.

В 1847–1851 и 1853 гг. «Нева» плавала между С.–Петербургом и Кронштадтом. В 1856–1859 гг. она ходила по портам Финского залива 5 января 1863 г. — исключена из списков судов флота.

В состав судов Гвардейского экипажа входил и тендер «Ученик». Он был заложен 27 июня 1838 г. в С.–Петербургском Главном Адмиралтействе, строитель корабельный мастер Дементьев. Спущен 30 апреля 1841 г.

Водоизмещение 50 т; длина 13,4 м, ширина 4,9 м, осадка 0,6 м.



В 1841–1849 гг. тендер ежегодно находился в плаваниях в Финском заливе для практики кадет Морского корпуса. В 1850–1851 гг. он занимал брандвахтенный пост в Свеаборге.

Императорская двухмачтовая яхта–шхуна «Королева Виктория» была построена в Англии на верфи Дж. Уайта в 1846 г.

Она имела водоизмещение 257 т; длину 31,8 м, ширину 7,4 м, осадку 3,4 м.

Яхта была построена для императора Николая I и названа с разрешения английской королевы ее именем. По отзывам современников, «Королева Виктория» выглядела как настоящий плавучий дворец. Ее отличали красивые заостренные очертания корпуса и строгие пропорции, носовую часть украшали резной орнамент и фигура королевы со скипетром и державой. Парадные каюты были отделаны розовым деревом и кленом «птичий глаз».

В течение 29 лет яхта использовалась членами царской семьи для морских прогулок. В 1850 г. она плавала из Кронштадта в Портсмут и обратно. Во время Крымской войны 1854–1855 гг. яхта находилась в Кронштадтском порту. Тимберована в 1863 г. в С.–Петербурге. Во время одного из походов 6 сентября 1875 г. «Королева Виктория» потерпела аварию на рифах у входа в Биорке–Зунд, но была снята с рифов и отремонтирована.

В навигации 1878–1880 гг. она числилась в отряде судов Морского училища и находилась в плаваниях в Финском заливе. 2 сентября 1884 г. исключена из списков судов.

В середине XIX в. несколько парусных яхт было построено для великих князей, младших членов императорской семьи.

Яхта «Волна» была построена на верфи Дичборна в Блекуэлле в Англии в 1848 г. Водоизмещение 83 т; длина 21,4 м, ширина 4,9 м. Яхта строилась для 22–летнего генерал–адмирала Константина Николаевича.

В 1848–1850 и 1853 гг. яхта ходила между С.–Петербургом и Кронштадтом. В 1858–1859 гг. она выполняла промеры Невской губы. В 1860 и 1862–1875 гг. «Волна» находилась в плаваниях в Финском заливе и финляндских шхерах. 7 сентября 1875 г. яхта потерпела крушение на рифах у входа в Биорке–зунд.

Яхта «Никса» была построена в Англии в 1852 г.

Водоизмещение яхты 131 т.; длина 24,4 м, ширина 5,9 м, осадка 2.3 м. Предназначалась для наследника цесаревича Николая Александровича, старшего сына императора Александра II. Обладала превосходными мореходными качествами и повышенной комфортностью. Она получила наименование «Никса» — так в домашнем кругу называли цесаревича.

В 1856–1883 гг. «Никса» находилась в плаваниях в Финском заливе и Балтийском море. 24 ноября 1884 г. яхта исключена из списков судов.

Яхта–шхуна «Забава» была создана по образцу знаменитой американской гоночной яхты «Америка». Заложена она была 1859 г. на Абовской верфи. Строитель корабельный мастер Н.А. Арцеулов. Спущена яхта в 1860 г. Принадлежала яхта великому князю Алексею Александровичу, сыну Александра II, будущему генерал–адмиралу русского флота. «Забава» стала самой крупной из великокняжеских яхт.

Водоизмещение 171 т; длина 28,7 м, ширина 6,9 м, осадка 2.3 м.

В 1861 г. яхта ходила по Финскому заливу с их высочествами великими князьями Алексеем Александровичем и Николаем Константиновичем. В 1864 г. «Никса» и «Забава» совершили дальнейшее путешествие по Балтийскому и Северному морям до норвежского города Берген. В 1869–1873 и 1878–1884 гг. находилась в плаваниях в Балтийском море, Финском заливу и финляндских шхерах. В 1874, 1875 и 1877 гг. ходила по Финскому заливу с воспитанниками Морского училища на борту. «Забава» неоднократно участвовала в парусных гонках.

24 ноября 1884 г. яхта была исключена из списков судов флота.

### ***Пароходы и паровые яхты***

В начале XIX в. начинается строительство судов с паровыми двигателями. Первый в мире пароход «Клермонт» был построен в 1806 г. Робертом Фультоном в США. В Англии в 1812 г. строится пароход «Омега». В России первый пароход был построен в 1815 г. Ч. Бердом для сообщения между С.–Петербургом и Кронштадтом.

Первый пароход Балтийского флота «Скорый» в 30 сил построен в 1817 г. близ С.–Петербурга на Ижорском заводе.

Первым паровым судном Гвардейского экипажа стал пароход «Ижора». Он был заложен 16 октября 1824 г. на Ижорских заводах, строитель инженер Макле. Спущен он был 4 мая 1826 г.

Пароход имел длину 41,0 м, ширину 6,7 м и осадку 4,0 м; паровую машину мощностью 100 л.с.

В 1831 г. пароход совершил плавание из Кронштадта в Стокгольм. В июле 1831 г. он доставил из Кронштадта в Штеттин прусского принца Карла со свитой, гостивших у императора Николая I. В 1833 г. «Ижора» с Николаем I на борту выходила в Финский залив. В 1836 г. пароход участвовал в церемонии встречи Балтийского флота с дедушкой русского флота — ботиком Петра Великого. Император на «Ижоре» обошел строй кораблей.

Пароход был дважды тимберован в 1837 г. и 1854 г. и продан на слом в 1862 г.

Пароход «Геркулес» заложен 31 декабря 1830 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 8 августа 1831 г.

Длина 53,4 м, ширина 9,8 м, осадка 5,2 м; две паровые машины общей мощностью 200 л.с.; вооружение 24 орудия.

В 1835 г. император Александр I с императрицей Александрой Федоровной на пароходе ходили в Данциг. В июле 1836 г. «Геркулес» участвовал в церемонии встречи Балтийским флотом ботика Петра Великого. 2 июля ботик, доставленный из Петропавловской крепости С.–Петербурга, был поднят на шканцы «Геркулеса». 3 июля он в сопровождении парохода «Ижора», на котором находился император с семьей, обошел строй кораблей, которые салютовали «дедушке русского флота». На следующий день ботик был спущен на воду и уведен в С.–Петербург.

В 1843 г. «Геркулес» в Кронштадте был переоборудован в пароходофрегат. В 1854 г. его исключили из списков флота.

Личной яхтой императора Николая I стал пароход «Александрия» названный по имени его супруги Александры Федоровны.

«Александрия» была заложена 30 декабря 1831 г. в С.–Петербурге на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущена 4 июля 1832 г.

Длина 35,7 м, ширина 6,1 м, осадка 4,0 м; паровая машина мощностью 90 л.с., движитель — гребные колеса. Вооружение 6 пушек. Нос корабля украшал синий геральдический щит, в центре которого был изображен меч с золотой рукояткой в венке из белых роз — герб дачи «Александрия», придуманный поэтом В.А. Жуковским. Белой розой еще в детстве называли прусскую принцессу Шарлотту, ставшую русской императрицей Александрой Федоровной.

Во время пребывания императорской семьи в Петергофе яхта постоянно стояла на рейде вблизи резиденции (дача «Александрия»). На «Александрии» Николай I постоянно совершал плавания в Кронштадт для наблюдения за строительством «разных казенных мест и заведений», маневрами и учениями флота. В 1836 г. яхта принимала участие в смотре судов обновленного Балтийского флота и торжественной встрече знаменитого ботика Петра Великого на Кронштадтском рейде.

В 1842 г. яхта была тимберована. «Александрия» служила в качестве яхты императорской фамилии до 1851 г. В 1851 г. она была переименована в «Тосна» (после вступления в строй новой «Александрии»), а спустя два года — в 1853 г. разобрана.

Вторая яхта, носившая имя «Александрия», была заложена 6 мая 1851 г. в Лондоне на верфи Дж. Ч. Мора. Строитель Джон Ренни. Спущена 6 августа 1851 г.

Трехмачтовая яхта имела железный корпус. Водоизмещение 278 т, длина 54,9 м, ширина 6,6 м, осадка 1,22 м; две паровые машины общей мощностью в 140 л.с., движитель — гребные колеса, скорость около 14 уз.

Новая яхта унаследовала то же название — «Александрия» — и тот же герб. «Александрия» стала первой паровой яхтой, которая более 50 лет исправно служила четырем императорам.

Николай I на «Александрии» ходил только в Петергоф и Кронштадт для наблюдения за учениями, маневрами и смотрами флота на Кронштадтском рейде.

Александр II, еще наследником, в 1852 г. плывал на ней по Ладожскому озеру и посетил с семьей город Лодейное Поле и остров Валаам. В 1855 г., во время Крымской войны, он наблюдал с ходового мостика «Александрии» за действиями английской эскадры, появившейся у Кронштадта.

25 июня 1856 г. «Александрия» возглавляла эскадру Гвардейского экипажа (40 яхт и канонерских лодок), стоявшую на Неве в день открытия памятника императору Николаю I. После завершения торжеств Александр II на яхте отправился в Петергоф. В июне 1858 г. «Александрия» доставила из Лодейного Поля в Петербург императора Александра II, возвращавшегося из Архангельска.

В сентябре 1866 г. Александр II и его супруга Мария Александровна встречали на «Александрии» невесту наследника престола Александра Александровича, будущего Александра III, датскую принцессу Дагмар, ставшую императрицей Марией Федоровной.

В царствование Александра III яхта «Александрия» предоставлялась в распоряжение высоких гостей: короля и королевы Дании, короля эллинов, персидского шаха, императора Бразилии, черногорского князя и других. На борту «Александрии» Александр III и Мария Федоровна открывали Свирский и Ново-Сяський каналы в 1883 г.

На «Александрии» российские императоры встречали глав иностранных держав, прибывавших в Россию с официальными визитами: так, в 1888 г. Александр III принимал Вильгельма II, а Николай II в 1897 г. — того же Вильгельма II с эскадрой германских кораблей и французского президента Феликса Фора, прибывшего в Кронштадт на крейсере «Поту».

«Александрия» находилась в Гвардейском экипаже 55 лет, до 1906 г. Она служила четырем российским императорам — Николаю I, Александру II, Александру III и Николаю II, которые совершили на ней 326 плаваний. Яхта была исключена из состава флота 31 октября 1906 г.

Два года в состав Гвардейского экипажа входил пароход «Граф Вронченко», построенный в 1850 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Он имел длину 42,7 м, ширину 6,1, осадку 3 м.

В 1851–1852 гг. «Граф Вронченко» плывал в Финском заливе в составе эскадры Гвардейского экипажа.

В 1861 г. пароход был исключен из списка судов БФ.

В 1856–1857 гг. в Англии для великого князя Константина Николаевича, сына императора Николая I, была построена железная паровая колесная яхта «Стрельна» — сравнительно небольшое, но довольно быстроходное удобное судно. Его название связано с принадлежавшей Константину резиденцией недалеко от Петергофа.

Яхта имела водоизмещение 159 т, железный корпус длиной 47,28 м и шириной 4,9 м; паровую машину 70 л.с.

В течение 35 лет яхта состояла в Гвардейском экипаже и служила генерал-адмиралу для плаваний по Финскому заливу и Балтийскому морю.

Великого князя с детства готовили к морской службе: в 1831 г., в возрасте 4 лет, он был назначен Николаем I генерал-адмиралом русского флота, в отрочестве и юности ежегодно проходил практику на морских судах и досконально изучил морское дело. С 1855 г. Константин Николаевич возглавлял Морское министерство, на правах министра на яхте «Стрельна» он постоянно ходил в Кронштадт, Ревель и другие порты Балтийского моря. Под флагом генерал-адмирала «Стрельна» часто сопровождала императорские яхты во время морских учений и смотров, встреч и проводов официальных гостей.

Сдана порту яхта была в 1892 г.

При яхте «Стрельна» состояла яхта «Голубка», построенная в 1872 г. в Англии. Она имела водоизмещение 14,5 т, длину 13,0 м, ширину 3,0 м, осадку 1,0 м; паровую машину мощностью 9 л.с.

Исключена «Голубка» из списков флота одновременно со «Стрельной» в 1892 г.

В середине XIX в. при императоре Александре II началось строительство больших комфортабельных яхт для дальних плаваний. Новые конструкционные решения и материалы позволяли создавать изящные быстроходные суда, которые по удобству и художественной отделке не уступали дворцовым. На этих яхтах русские императоры принимали глав иностранных государств, в их салонах решались судьбы народов.

Деревянная двухмачтовая яхта «Штандарт» (при закладке «Александра») заложена 9 июня 1857 г. во Франции, в городе Бордо на верфи Армана. Наблюдающим за постройкой был капитан 1-го ранга П.Ю. Лисянский. Спущена яхта 28 июня 1858 г., вошла в состав БФ.

Водоизмещение яхты 895 т.; длина 70,4 м, ширина 10,1 м; паровая машина мощностью 400 л.с.; вооружение 8 орудий; экипаж 238 человек. Яхта была названа в честь петровского фрегата «Штандарт». Нос судна украшали овалный щит под короной и рельефы в виде двух императорских штандартов — символов царской власти.

Личные помещения Александра II были отделаны черным деревом и темно-красной кожей, а будуар и спальня Марии Александровны — обиты стеганым голубым атласом. На корме находилась роскошная полукруглая гостиная и просторные помещения для царских приближенных, в носовой части — благоустроенные каюты для офицеров.

В 1861 г. яхта вошла в состав судов Гвардейского экипажа. 22 мая 1866 г. «Штандарт» с наследником-цесаревичем Александром Александровичем вышла из Кронштадта в Копенгаген, где цесаревич встретился с королевской семьей и принцессой Дагмар. 12 июня было объявлено об их помолвке, а 14 сентября «Штандарт» вернулся в Кронштадт.

Ежегодно на «Штандарте» императорская фамилия совершала плавания в финские шхеры; иногда посещала финские порты, несколько раз ходила в Копенгаген, а в 1874 г. яхта прибыла даже в Средиземное море. Находясь в распоряжении императрицы Марии Александровны, яхта посетила Виллафранко и Сан-Ремо.

«Штандарт» оставался главной и самой крупной из императорских яхт до постройки «Державы». Исключена яхта из списков флота 19 декабря 1892 г.

Императорская яхта «Держава» была заложена в 1866 г. в С.-Петербурге в Новом Адмиралтействе в присутствии императора Александра II и великого князя Константина Николаевича. Конструктором и строителем яхты был корабельный инженер генерал-лейтенант Н.С. Дмитриев. Спущена и вступила в строй в 1871 г. Она стала последней крупной деревянной императорской яхтой.

Водоизмещение 3114 т.; длина 94,8 м, ширина 12,8 м, осадка 5,5 м; две паровые машины суммарной мощностью 2070 л.с., гребные колеса; скорость 14,5 уз.; вооружение 6 орудий; экипаж 19 офицеров, 225 матросов. Во время путешествий императора на яхте «было музыкантов 65 человек, певчих 14 человек, сигнальщиков 10 человек, юнгов 10 человек, и, кроме того, царской и вольнонаемной прислуги при высочайших особах и их свите приблизительно 50 человек».

Корпус «Державы» был сделан из дуба, борта обшиты лиственницей, подводная часть — гондурасским красным деревом, внутренние помещения отделаны тиковым деревом. Нос украшало резное изображение орла, державшего в клювах и лапах карты четырех морей — Белого, Балтийского, Черного и Каспийского. Последняя деревянная колесная яхта «Держава» была крупнейшим кораблем своего времени, оснащенным в соответствии с новейшими техническими достижениями, и в течение 27 лет входила в состав Гвардейского экипажа.

С борта «Державы» император Александр II наблюдал за маневрами кораблей Балтийского флота в открытом море. Почти ежегодно царская семья в летние месяцы выходила на ней в финские шхеры, посещала Гельсингфорс и другие города на побережье Финляндии.

Александр III и Мария Федоровна неоднократно совершали на «Державе» плавания в Данию. 15 мая 1885 г. «Держава» с императором и императрицей на борту участвовала в торжественном открытии глубоководного Морского канала из Петербурга в Финский залив, по которому могли следовать крупные океанские суда. На яхте был дан высочайший завтрак.

В качестве императорской яхты «Держава» просуществовала до 1898 г., а затем была переоборудована в учебное судно и переименована в «Двину». Судно исключили из списков 12 октября 1905 г.

В 70–е гг. XIX в. для наследника престола великого князя Александра Александровича, будущего императора Александра III построили три яхты — «Славянка», «Царевна» и «Марево», оснащенные вместо колес гребными винтами. Все они числились в составе судов Гвардейского экипажа.

«Славянка» была заложена в 1873 г. в Англии на верфи «Гулль, Ерм. и К°». Спущена и вступила в строй в 1874 г.

Водоизмещение 175,7 т; длина 31,4 м, ширина 5,7 м, осадка 2,7 м; паровая машина мощностью 238 л.с., 1 винт; скорость 10,75 уз.; 2 орудия; экипаж 2 офицера, 28 матросов.

Яхта была построена для наследника престола великого князя Александра Александровича, она стала первой винтовой, железной яхтой российского флота.

В течение 18 лет «Славянка» служила царской семье для прогулок по взморью и поездок в Петергоф. В 1892 г. яхту переклассифицировали в пароход. В 1918 г. он вошел в состав флота Эстонии.

«Царевна» была построена в 1874 г. в Англии на верфи «Гулль, Ерм. и К°».

Водоизмещение 677,6 т, длина 57,2 м, ширина 8,5 м, осадка 4,0 м; паровая машина мощностью 820 л.с., 1 винт, скорость 13,5 уз.; четыре 4–фунтовых орудия; экипаж 8 офицеров, 74 матроса.

Построенная одновременно со «Славянкой», «Царевна» была более крупной, отличавшейся изящными формами внешнего облика и внутренней отделки.

Долгое время «Царевна» была любимой яхтой семьи Александра III. На ней почти ежегодно император две–три недели отдыхал летом с семьей в финских шхерах. «Царевну» обычно сопровождали яхты «Славянка» и «Марево».

В 1874 г. «Царевна» совершила дальнее плавание из Кронштадта в Севастополь и обратно, с заходом в Сан–Ремо. В греческом порту Пирей яхту посетили король и королева эллинов. С 1883 по 1889 г. она ходила под брейд–вымпелом императрицы Марии Федоровны по финским шхерам с заходом в Котку, Гельсингфорс, Або.

В 1900 г. яхта была капитально отремонтирована В 1920–х ее разобрали на металл.

«Марево» была построена 1878 г. в С.–Петербурге на заводе Ч. Берда для великого князя Александра Александровича.

Водоизмещение 50,8 т; длина 21,9 м, ширина 4,6 м, осадка 1,8 м; паровая машина мощностью 135 л.с. 1 винт, скорость 11 уз.; экипаж 3 офицера, 16 матросов.

«Марево» была самым маленьким из императорских винтовых судов. Она использовалась для кратковременных прогулок великих князей по Финскому заливу и летом обычно дежурила в гавани Нового Петергофа. Яхту исключили из списков 25 ноября 1911 г.

В Гвардейском экипаже состояли и так называемые должностные яхты «Онега», «Стрела» и «Нева».

Для штаба Гвардейского экипажа в 1852 г. в Англии на Ливерпульской верфи построили железный колесный трехмачтовый пароход «Онега».

Корпус железный длиной 51,8 м и шириной 6,1 м; паровая машина в 100 л.с.

Яхта плавала по Финскому заливу и Балтийскому морю. В 1880–х гг. великий князь Владимир Александрович (с 1881 г. командующий войсками императорской гвардии) ходил на «Онеге» в Стокгольм.

В 1907 г. судно исключили из состава флота.

Для генерал–адмирала флота великого князя Алексея Александровича, брата Александра III, в 1890–1891 гг. на верфи завода Луарского общества во французском Нанте построили быстроходную железную двухмачтовую двухвинтовую яхту «Стрела».

Водоизмещение 287,4 т; длина 56,2 м, ширина 6,8 м, осадка 1,8 м; паровая машина мощностью 1508 л.с., 2 винта, скорость 17,5 уз.; экипаж 6 офицеров и 66 матросов.

Яхта генерал–адмирала. В основном использовалась великим князем Алексеем Александровичем для поездок в Петергоф, Кронштадт или Ревель. С февраля 1907 г. «Стрела» служила как посыльное судно для морского министра. В 1919 г. яхта была переоборудована в тральщик. В 1921–1922 гг. он занималась тралением в Финском заливе. Разобран в 1927 г.

Последней должностной яхтой морского министра была колесная двухмачтовая «Нева», построенная в Финляндии, в Або, на верфи фирмы «Крейтон и К<sup>о</sup>». Яхта была заложена и спущена в 1905 г., вступила в строй в 1906 г.

Водоизмещение 507 т, длина 61,0 м, ширина 7,9 м, осадка 1,7 м; паровая машина мощностью 1100 л.с., гребные колеса; скорость 15 уз; вооружение два 37-мм орудия; экипаж 6 офицеров, 80 матросов. По отделке помещений «Нева» не уступала императорской яхте «Штандарт».

Яхтой пользовались морские министры России: А.А. Бирилев (1906–1907), И.М. Диков (1907–1909), С.А. Воеводский (1909–1911), И.К. Григорович (1911–1917).

В 1918 г. «Нева» поступила в распоряжение штаба Красного Балтийского флота. В 1921 г. яхта переклассифицирована в посыльное судно и в 1923-м — сдана на слом.

Императорская яхта «Полярная звезда» была заложена 20 мая 1888 г. на Балтийском заводе в присутствии императорской четы. Строитель яхты корабельный инженер Н.Е. Титов, спущена 19 мая 1890 г., вступила в строй в марте 1891 г.

Водоизмещение 4100 т, длина 96,2 м, ширина 14,0 м, осадка 6,0 м; две паровые машины общей мощностью 7496 л.с., скорость 17,5 уз. Кроме того, на своих трех мачтах она могла нести гафельные паруса. Вооружение четыре 47-мм орудия. Экипаж 19 офицеров и 330 матросов.

«Полярную звезду», предназначенную для императора Александра III, задумывали первоначально как крейсер с соответствующим вооружением, но в процессе постройки было решено использовать корабль только для яхтенной службы.

В мае—июне 1891 г. яхта с Александром III на борту совершила дальнейшее плавание с заходом в Христианзанд, Фальмут и Виго. В Бискайском заливе она выдержала сильный шторм, подтвердив высокие мореходные качества.

Осенью 1893 г. на «Полярной звезде» Александр III и Мария Федоровна посетили Данию. В июне 1894 г. яхта с цесаревичем Николаем Александровичем ушла в Англию, где будущий император Николай II встречался у королевы Виктории со своей невестой — принцессой Алисой Гессен-Дармштадтской.

20 сентября того же года яхта отправилась по маршруту Кронштадт — Севастополь. Обогнув Европу, яхта причалила в Крыму, где в старом Ливадийском дворце находился тяжелобольной Александр III, которого она должна была доставить на остров Корфу для лечения. Однако до прибытия яхты император скончался. «Полярная звезда» в феврале 1895 г. покинула Крым и, сделав заходы в Батум, Константинополь, Пирей, Алжир, 27 июня вернулась в Кронштадт.

В 1896 г. «Полярная звезда» перешла из Кронштадта в Копенгаген, откуда, сопровождая яхту «Штандарт», на которой находился император с семьей, совершила плавание по маршруту. Копенгаген — Эдинбург — Портсмут — Шербур — Кронштадт. В июне 1897 г. «Полярная звезда» была предоставлена в распоряжение короля Сиам Чулалонгкорна, прибывшего в Россию с официальным визитом.

Ежегодно с 1896 по 1914 г. «Полярная звезда» доставляла в Копенгаген вдовствующую императрицу Марию Федоровну, участвовала в смотрах Балтийского флота и торжественных встречах глав иностранных государств, служила местом проведения дипломатических переговоров. На ней император дважды встречал яхту «Гогенцоллерн» с германским императором Вильгельмом II. В июне 1905 г. на ее борту в финских шхерах у острова Биорке состоялось свидание Николая II и Вильгельма II.

В 1914 г. Николай II на «Полярной звезде» провожал английскую эскадру адмирала Битти, нанесшую дружеский визит накануне Первой мировой войны. С августа 1914-го по июнь 1917 г. яхта простояла в Петрограде. Затем она перешла в Гельсингфорс. В роскошных помещениях «Полярной звезды» расположился Центральный комитет Балтийского флота (Центробалт). На гафеле яхты был поднят флаг Центробалта. В марте 1918 г. Центробалт был распущен, а спустя месяц «Полярная звезда» совершила переход из Гельсингфорса в Кронштадт, где она долгие годы находилась на хранении.

В 1930-х гг. бывшая яхта прошла капитальный ремонт и переоборудование. Паровые машины на ней заменили дизелями мощностью 1200 л.с. и поэтому убрали одну трубу, что изменило силуэт бывшей яхты. Зато внутренние помещения в основном сохранили свой

первоначальный вид. Судно вооружили тремя 76–мм и тремя 45–мм орудиями и двумя пулеметами. 20 августа 1936 г. «Полярная звезда» вошла в состав флота как плавучая база подводных лодок. Она была одним из немногих кораблей советского флота, который сохранил свое первоначальное, дореволюционное название.

Во время советско–финской войны 1939–1940 гг. «Полярная звезда», стоявшая в Минной гавани Таллина, обеспечивала выходы подводных лодок на боевые задания, а в бывшем царском салоне неоднократно проходили заседания Военного совета Балтийского флота. Накануне Великой Отечественной войны она входила в состав 2–й бригады подводных лодок. В июле «Полярная звезда» перешла в Лужскую губу. С сентября 1941 до мая 1944 г. плавбаза стояла в Ленинграде у Дворцовой набережной, недалеко от Эрмитажа. В конце войны она перешла в порты Финляндии.

В 1954 г. «Полярная звезда» была переоборудована в плавказарму, а с 1961 г. использовалась как корабль–мишень, и была потоплена при испытании ракетного оружия.

Самая крупная императорская яхта — «Штандарт» — была заложена 1 октября 1893 г. в Копенгагене на фирме «Бурмайстер и Вайн». При закладке присутствовал император Александр III. На воду яхту спустили в 1895 г. Строительство ее завершилось в 1896 г., уже в царствование Николая II, и стоило государству 5,5 миллионов рублей.

«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 м, ширину 15,4 м и осадку 6,6 м; водоизмещение 5480 т; две паровые машины общей мощностью 12 000 л.с. позволяли развивать скорость до 22 узлов; запас угля в 900 т обеспечивал дальность плавания в 1400 миль без захода в порты; вооружение восемь 47–мм орудий; экипаж — 16 офицеров и 355 матросов.

Корпус судна с двойным днищем был разделен на семь отсеков водонепроницаемыми переборками. Все каюты и служебные помещения снабжались холодной и горячей водой и обогревались паровым отоплением. На корабле работали опреснительная установка, мощная вентиляция, действовали электрический и механический телеграфы, радиостанция, телефоны и специальное устройство для улавливания подводных сигналов маяков. 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».

8 сентября 1896 г. «Штандарт» с Николаем II и императрицей Александрой Федоровной на борту ушел в Англию, а затем вместе с «Полярной звездой» совершил плавание во Францию (Шербур).

Летом 1897 г. 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». На нем еще дважды побывал Вильгельм II: в июле 1902 г., во время маневров учебного артиллерийского отряда Балтийского флота, и в июне 1912 г., когда он приходил на яхте «Гогенцоллерн» на закладку в Ревеле нового порта Петра Великого. В августе того же 1912 г. Николай II принимал на «Штандарте» и вел дипломатические переговоры с премьер–министром Франции Р. Пуанкаре.

Почти ежегодно для отдыха Николай II с семьей совершал на «Штандарте» многодневные или короткие плавания. Летом 1901 г. «Штандарт» с императором Николаем II с семьей в сопровождении «Полярной звезды» ходил по маршруту Кронштадт — Копенгаген — Дюнкерк — Кронштадт.

«Штандарт» был любимой яхтой семьи Николая II и особенно наследника. 4 сентября 1906 г. на нем впервые был поднят брейд–вымпел цесаревича Алексея.

Не всегда эти плавания проходили благополучно. В конце августа 1907 г. было решено осмотреть несколько живописных бухт в финских шхерах. 29 августа яхта под командованием флигель–адъютанта капитана 1–го ранга И.И. Чагина с лоцманом И. Блумквистом (35 лет водившим корабль в районе полуострова Ганге–Удд) на борту вышла из Юнгфурзунда, направляясь в Рилакс–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. Императору с семьей и свитой пришлось перейти на «Азию», а с нее на подошедшую новую колесную «Александрию». Для продолжения отдыха в шхерах императорской семьи из Копенгагена была вызвана яхта «Полярная звезда», на которой они находились до 1 октября.

26 сентября снятый с камня при помощи лебедки № 1 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 г. яхта ушла на зимовку в Санкт–Петербург.

В 1908 г., во время визита в Ревель английского короля Эдуарда VII и французского президента Фальера, все приемы проходили только на борту «Штандарта», который с Николаем II прибыл из Кронштадта.

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 г. были совершены государственные визиты в Швецию, Францию, Англию и ответный визит в Италию. В 1914 г. «Штандарт» ходил в Констанцу с визитом к румынскому королю.

С 1909 по 1914 г. каждую весну или осень яхта отправлялась из Кронштадта вокруг Европы в Севастополь, куда на «царском поезде» приезжала царская семья. Обычно корабль стоял на рейде Ялты. Из Ливадии императорская семья совершала плавания вдоль берегов Крыма, в Новый Свет, Гагры. После отъезда царской семьи из Крыма «Штандарт» возвращался в Кронштадт. Последний раз «Штандарт» прибыл в Ливадию в 1914 г. незадолго до начала Первой мировой войны.

В конце июня 1914 г. «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 Штандарт в финских шхерах, 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 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. В апреле 1918 г. «Штандарт», преодолев льды Финского залива, перешел из Гельсингфорса в Кронштадт. В 1930–х гг. яхта была переоборудована в минный заградитель. Корабль в 1934 г. получил новое имя — «Марти». Он участвовал в Великой Отечественной войне и в 1942 г. стал одним из первых в Советском флоте гвардейским кораблем. Таким образом, этот корабль был дважды гвардейским — в Императорском и Советском флоте.

Последней из императорских паровых яхт, состоявшей в Гвардейском экипаже, стала колесная 3–мачтовая двухтрубная «Александрия», построенная взамен одноименной яхты эпохи Николая I.

Яхта была официально заложена 16 августа 1903 г. на Балтийском заводе в присутствии Николая II, императрицы Александры Федоровны, греческой королевы Ольги Константиновны, генерал– адмирала великого князя Алексея Александровича. Строитель яхты корабельный инженер Г.И. Лидов. «Александрия» была спущена 29 августа 1903 г. и вступила в строй в 1904–м.

Водоизмещение 501 т; длина 61,0 м, ширина 7,9 м, осадка 1,8 м; две паровые машины мощностью 1070 л.с., гребные колеса, скорость 14,5 уз. Вооружение — четыре 63,5–мм орудия. Экипаж 8 офицеров и 100 матросов. Малая осадка и гребные колеса позволяли яхте ходить по мелководьям Финского залива.

Яхта использовалась для рейсов из Петергофа в Кронштадт и Петербург, иногда сопровождала «Полярную звезду» и «Штандарт» в плаваниях по финским шхерам. Именно на борту «Александрии» Николай II принимал Раймона Пуанкаре в 1912 г. как премьер–министра и в 1914–м как президента Франции. 7 июля 1914 г. броненосец Пуанкаре «Франс»



бросил якорь на Кронштадтском рейде. Николай II приветствовал французского гостя на борту «Александрии». В годы Первой мировой войны Николай II только дважды плавал на «Александрии». 7 июня 1915 г. он на ней ходил в Кронштадт для осмотра вышедших из ремонта крейсеров «Олег» (Гвардейского экипажа) и «Богатырь», а 15 июля — для посещения линкора «Цесаревич».

С мая 1918 г. яхта состояла в резерве, а в 1927 г. — разобрана.

### **МОРЯКИ–ГВАРДЕЙЦЫ НА БОВЕВЫХ КОРАБЛЯХ ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА**

Первоначально предназначавшийся для комплектования команд только императорских яхт и катеров, экипаж сохранил за собой эту привилегию в течение всего периода своего существования, но вместе с тем уже вскоре стал использоваться и для комплектования команд боевых кораблей.

С 1814 г. в состав судов Гвардейского экипажа стали включать и боевые корабли: линейные корабли, фрегаты, корветы, бриги, а с конца XIX в. — паровые фрегаты и корветы, крейсера, броненосцы, эсминцы. Они ходили в длительные дальние плавания, посещали порты других стран, выполняли дипломатические миссии, участвовали в боевых действиях.

В отличие от императорских яхт, команды которых постоянно состояли из моряков Гвардейского экипажа, боевые корабли, особенно парусные, комплектовались гвардейцами всего на одну–две кампании.

#### *Парусные суда*

В 1814 г. в состав Гвардейского экипажа были включены фрегат «Россия», который в течение 20 лет состоял в Гвардейском экипаже, и фрегат «Архипелаг».

24–пушечный Фрегат «Россия» (с 1827 г. — «Екатерингоф») был заложен 20 декабря 1813 г. в С.–Петербургском Главном Адмиралтействе. Строитель корабельный мастер А.К. Каверзнев. Фрегат спущен 23 июня 1814 г. и вошел в состав БФ.

С 1814 по 1826 г. «Россия» состояла в Гвардейском экипаже. С 1816 по 1827 г. она ежегодно находилась в плаваниях в Финском заливе. 3 июня 1827 г. император Николай I обошел на ней суда эскадры адмирала Д.Н. Сенявина, стоявшие на Кронштадтском рейде. В 1828–1830 гг. фрегат занимал брандвахтенный пост в устье Невы, а в 1831 г. — переоборудован в магазин.

44–пушечный фрегат «Архипелаг» был заложен 28 января 1811 г. в С.–Петербургском Главном Адмиралтействе. Строители корабельные мастера И.С. Разумов и И.В. Курепанов. Фрегат был спущен в 1811 г. и вошел в состав БФ.

Фрегат имел длину 46,1 м, ширину 11,7 м и осадку 7,5 м; вооружение — 44 орудия, экипаж около 350 человек.

«Архипелаг» участвовал в Отечественной войне 1812 г. и войне с Францией 1813–1814 гг. В октябре 1812 г. фрегат, под командованием капитан–лейтенанта Л.П. Половцева, в составе эскадры контр–адмирала М.П. Коробки вышел из Кронштадта в Англию для совместных действий с английским флотом против Франции и 29 ноября прибыл в Ширнесс. До июня 1814 г. он находился в Англии, периодически выходя в составе отрядов в крейсерство к берегам Голландии и Франции. 24 июня 1814 г. фрегат с эскадрой адмирала Е.Е. Тета вышел с Доунского рейда и перешел в Гавр. Приняв на борт Гвардейский экипаж, пришедший из Парижа, «Архипелаг» с эскадрой вышел из Гавра и 16 июля прибыл в Кронштадт. В 1815 г. фрегат ходил в Роттердам, а в 1816 г. — находился в практическом плавании в Балтийском море. Во время наводнения 7 ноября 1824 г. он стоял в Военной гавани Кронштадта, был сорван с якоря и отнесен на отмель. 14 ноября фрегат был снят с отмели и затем разобран.

В 1816–1817 гг. в состав Гвардейского экипажа был включен фрегат «Меркурий».

44–пушечный фрегат «Меркурий» заложен 14 марта 1814 г. на Охтенской верфи, строитель корабельный мастер полковник В.Ф. Стоке, спущен 13 июля 1815 г. и вошел в состав БФ.

Водоизмещение фрегата — около 1950 т; длина 48,6 м, ширина 12,7 м, осадка 3,9 м; вооружение 44 орудия, экипаж около 400 человек. «Меркурий» относился к самой крупной

серии русских фрегатов (34 единицы), строившихся на верфях Архангельска и С.–Петербурга с 1801 по 1844 г.

В августе 1816 г. фрегат под командованием капитан–лейтенанта П.Ф. Качалова доставил из Кронштадта в Голландию приданое великой княгини Анны Павловны (младшая дочь императора Павла I в 1816 г. вступила в брак с нидерландским наследником престола принцем Оранским — с 1840 г. королем Нидерландов Виллемом II). Затем фрегат перешел в Англию. В это время в Англии находился великий князь Николай Павлович, брат императора Александра I. Он отправился в путешествие по странам Европы. Но главной целью было посещение Англии для ознакомления с ее промышленностью, судостроением, производством вооружения и т. д. Фрегат «Меркурий» был назначен обеспечивать в качестве стационара Николая Павловича в Англии в период его пребывания.

Почти пять месяцев фрегат стоял на реке Темзе у города Вулич (Вулидж). Ежедневно на нем проводились парусные и артиллерийские учения на виду у англичан, демонстрируя умение, быстроту и лихость в выполнении команд. 29 мая 1817 г. фрегат вернулся в Кронштадт.

Осенью 1817 г. «Меркурий» перешел в Кадис, где был продан испанскому правительству.

В 1819 г. в состав Гвардейского экипажа были включены фрегат «Гектор» и бриг «Олимп».

Фрегат «Гектор» заложен 17 октября 1816 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 3 сентября 1817 г., вошел в состав БФ.

Длина фрегата — 44 м, ширина 11,6 м, осадка 6 м; вооружение — 36 орудий.

В 1819 г. «Гектор» был включен в состав Гвардейского экипажа, командиром назначен капитан–лейтенант А.Е. Титов. Фрегат с бригам «Олимп» ходил в Англию, Францию и Пруссию с великим князем Николаем Павловичем.

В 1821–1823 гг. фрегат в составе эскадр находился в практических плаваниях в Балтийском море. Во время наводнения 7 ноября 1824 г. фрегат стоял в Военной гавани Кронштадта, был сорван с якоря и отнесен к северной стенке. 10 ноября он был снят с мели. В 1828 г. его разобрали в Кронштадте.

Бриг «Олимп» был заложен 20 ноября 1816 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 15 июня 1817 г., вошел в состав БФ.

Водоизмещение около 470 т; длина 30,2 м, ширина 9,4 м, осадка 4,1 м; вооружение двадцать 24–фунтовых карронад; экипаж 85 человек.

В 1817–1818 гг. «Олимп» находился в практических плаваниях в Финском заливе. В 1819 г. бриг был укомплектован Гвардейским экипажем, командиром назначен лейтенант Н.Г. Казин. Бриг вместе с фрегатом «Гектор» ходил в Англию, Францию и Пруссию с великим князем Николаем Павловичем.

В последующие годы бриг плавал в Финском заливе. В 1824 г. впервые в русском флоте на «Олимпе» адмиралом И.Ф. Крузенштерном вместе со штурманом Ф.А. Халезовым было произведено полное определение девиации компаса, для чего бриг маневрировал в районе Кронштадта. В октябре 1824 г. бриг спас экипаж шлюпа «Свирь», разбившегося у острова Нерва. Во время наводнения 7 ноября 1824 г. «Олимп» стоял в Военной гавани Кронштадта, был сорван с якоря и отнесен к северной стенке. 7 декабря бриг был снят с мели, а в 1827 г. разобран в Кронштадте.

В 1824 г. в состав экипажа был включен линейный корабль «Эмгейтен».

Линейный корабль «Эмгейтен» (с 1829 г. — «Кронштадт»), Заложен в С.–Петербургском Адмиралтействе 20 ноября 1820 г., строитель корабельный мастер генерал–майор Г.С. Исаков. Корабль спущен 22 августа 1822 г., вошел в состав БФ.

Он имел длину 59,8 м, ширину 15,6 м и осадку 7,5 м; вооружение — 84 орудия.

Летом 1824 г. император Александр I приказал доставить в Пруссию великого князя Николая Павловича и его супругу — великую княгиню Александру Федоровну (бывшую принцессу Шарлотту), в гости к ее отцу прусскому королю Вильгельму III. 12 июля корабль вышел на рейд, на него погрузили 5 карет и 5 колясок, принадлежавших великому князю. 24 июля, приняв великих князей со свитой (46 человек, в том числе 4 женщины) на борт,

«Эмгейтен» под командованием капитана 2-го ранга П.Ф. Качалова вышел в море. Плавание было трудным из-за сильных противных ветров. С 3 по 5 августа корабль лавировал между островом Мэн и побережьем Померании и только 8 августа прибыл на рейд Варнемюнде. 9 августа великий князь и великая княгиня со всей свитой на катерах переехали на берег, где их встретил король прусский Фридрих Вильгельм III с семьей. 11 августа «Эмгейтен» посетили король, прусские принцы Карл и Вильгельм и принцесса Луиза, герцог Макленбургский и Шверинский Фридрих Франц, Макленбургские принцы Альберт и Карл, принцесса Мария. Гости завтракали на корабле, во время тостов производились выстрелы из пушек. «Эмгейтен», простояв 7 дней, по указанию великого князя Николая Павловича 17 августа снялся с якоря и 24 августа прибыл в Кронштадт.

Во время наводнения 7 ноября 1824 г. корабль стоял в Средней гавани Кронштадта, был сорван с места и отнесен к отмели. Сняли его с мели в октябре 1828 г. и отремонтировали. В 1829–1834 гг. «Эмгейтен» находился в практических плаваниях в Балтийском море и Финском заливе. В 1835 г. его переоборудовали в блокшив.

В 1823 г. в состав Гвардейского экипажа был включен фрегат «Проворный», который два года состоял в экипаже и совершил два длительных плавания.

44-пушечный фрегат «Проворный» был заложен 29 января 1820 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 21 октября 1820 г., вошел в состав БФ. ТТЭ — см. фрегат «Меркурий».

В 1823 и 1824 гг. фрегат был укомплектован матросами и офицерами Гвардейского экипажа. В 1823 г. «Проворный» под командованием капитан-лейтенанта А.Е. Титова ходил в практическое плавание в Атлантический океан. Он миновал Фарерские острова, дошел до острова Исландия, обогнул с запада Ирландию и Великобританию, через Ла-Манш вошел в Северное море, а затем вернулся в Кронштадт.

Весной 1824 г. в Кронштадт пришла французская эскадра. Император Александр I посетил французский фрегат. После этого он решил послать во Францию с ответным визитом русский фрегат. Для этого был назначен «Проворный». 8 июня 1824 г. фрегат посетил император, а 15 июня «Проворный» под командованием капитан-лейтенанта Н.Г. Казина вышел из Кронштадта в плавание. Зайдя в Копенгаген и миновав Ла-Манш, он прибыл в Брест. Фрегат отсалютовал крепости и встал на рейде, затем начался обмен визитами. Покинув Брест, «Проворный» продолжил плавание Атлантическим океаном до Гибралтара. Простояв здесь четверо суток, фрегат вышел в обратный путь. Посетив Плимут и Копенгаген, он 3 сентября вернулся в Кронштадт.

Во время наводнения 7 ноября 1824 г. фрегат стоял в Военной гавани, был сорван с якоря и отнесен на отмель к Северной стенке. 17 декабря его сняли с отмели.

С мая по сентябрь 1826 г. «Проворный» в составе эскадры адмирала Р.В. Кроуна ходил в практические плавания по Финскому заливу и в Северное море до Доггер-банки.

Фрегат участвовал в Наваринской кампании 1827 г. В июне—сентябре 1827 г. в составе эскадры контр-адмирала графа Л.П. Гейдена он перешел в Средиземное море. Во время Наваринского сражения 8 октября 1827 г. «Проворный» (капитан-лейтенант И.П. Епанчин) вместе с другими фрегатами занимал позицию на левом фланге союзной эскадры, он повредил и вывел из строя два турецких фрегата. В 1828 г. «Проворный» с отрядом вернулся в Россию. В 1831 г. он был разобран в Кронштадте.

В 1825 г. Гвардейский экипаж укомплектовал линейный корабль «Сысой Великий».

74-пушечный линейный корабль «Сысой Великий» был заложен на Соломбальской верфи в Архангельске в 1820 г., спущен 22 мая 1822 г., вошел в состав БФ.

Водоизмещение 2700 т; длина 54,3 м, ширина 14,6 м, осадка 6,2 м; вооружение 74 орудия, экипаж около 600 человек. Корабль относился к наиболее многочисленной серии 74-пушечных кораблей типа «Селафаил» (23 единицы). Они отличались прочностью и прекрасными мореходными качествами. Головной корабль серии «Селафаил» был построен в Новом Адмиралтействе С.-Петербурга, а остальные — на Соломбальской верфи корабельным мастером А. М. Курочкиным.

В 1822 г. корабль перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1825 г. «Сысой Великий», укомплектованный Гвардейским экипажем под командованием капитан-лейтенанта Н.Г.

Казина, находился в практическом плавании в Балтийском море. В 1826 г. в составе эскадры адмирала Р.В. Кроуна он совершил плавание в Северное море до Доггер-банки.

10 июня 1827 г. в составе эскадры адмирала Д.Н. Сенявина вышел из Кронштадта, у Красной Горки участвовал в показательных маневрах, за которыми наблюдал император Николай I. Затем с эскадрой направился в Англию и 28 июля прибыл в Портсмут. После ухода эскадры контр-адмирала Л.П. Гейдена в Средиземное море с эскадрой Д.Н. Сенявина вернулся в Кронштадт. В 1828–1830 гг. «Сысой Великий» находился в практических плаваниях в Балтийском море. Разобрали корабль в 1837 г. в Кронштадте.

В 1826 г. к Гвардейскому экипажу были приписаны линейные корабли «Князь Владимир», «Царь Константин», фрегаты «Константин», «Елена» и «Россия».

Линейный корабль «Князь Владимир». Заложен в 1822 г. на Соломбальской верфи, спущен 27 мая 1824 г., вошел в состав БФ. (ТТЭ см. «Сысой Великий».)

В 1824 г. корабль перешел из Архангельска в Кронштадт. В мае 1826 г. «Князь Владимир» был укомплектован матросами и офицерами Гвардейского экипажа, в командование кораблем вступил капитан 1-го ранга П.Ф. Качалов. В середине мая корабль вышел на Кронштадтский рейд, на корабле поднял флаг адмирал Р.В. Кроун. В июне эскадра ходила до острова Готланд, крейсировала у Красной Горки и 26 июня встала на Кронштадтском рейде.

13 июля 1826 г. на «Князе Владимире» был поднят черный флаг. На его палубе состоялась «гражданская казнь» — разжалование морских офицеров, принимавших участие в восстании на Сенатской площади в С.-Петербурге 14 декабря 1825 г. — Н.А. М.А и П.А. Бестужевых, К.П. Торсона, А.П. Арбузова, Ф.Г. Вишневого, Д.И. Завалишина, М.К. Кюхельбекера, Н.А. Чижова, Б.А. и М.А. Бодиско, А.П. и П.П. Беляевых и В.А. Дивова. Над головой каждого из осужденных был сломан палаш, а сорванные эполеты и мундиры брошены за борт. Спустя два дня эскадра Р.В. Кроуна отправилась в крейсерство в Северном море у Доггер-банки. Из-за противных ветров эскадра, дойдя до берегов Шотландии, повернула назад и 20 августа пришла в пролив Зунд, на Эльсинорский рейд 31 августа она вышла из пролива и 3 сентября прибыла в Кронштадт. В начале сентября Гвардейский экипаж передал корабль 3-му флотскому экипажу, командование принял капитан 1-го ранга А.И. Грен.

Летом 1827 г. в составе эскадры адмирала Д.Н. Сенявина корабль ходил из Кронштадта в Англию, в Портсмут и обратно. «Князь Владимир» участвовал в войне с Турцией 1828–1829 гг. В июне 1828 г. в составе эскадры контр-адмирала П.И. Рикорда он вышел из Кронштадта в Средиземное море для усиления эскадры Л.П. Гейдена. Корабль блокировал Дарданеллы. В 1830 г. он вернулся в Кронштадт, а в 1831-м — перешел в Свеаборг, где был переоборудован в блокшив.

Линейный корабль «Царь Константин». Заложен 5 июля 1824 г. на Соломбальской верфи, спущен 21 мая 1825 г., вошел в состав БФ. (ТТЭ — см. «Сысой Великий».)

В 1825 г. корабль перешел из Архангельска в Кронштадт. К 2 сентября 1826 г. корабль был укомплектован матросами и офицерами Гвардейского экипажа, командир капитан лейтенант Н.Г. Казин. В октябре 1826 — июне 1827 г. в составе отряда судов Гвардейского экипажа под командованием контр-адмирала Ф.Ф. Беллинсгаузена с фрегатом «Елена» совершил плавание в Средиземное море с заходами в Тулон и на остров Сардиния. Цель плавания — морская практика гвардейцев, а также рекогносцировка перед предстоящими походами в Средиземное море. 5 июня 1827 г. отряд вернулся в Кронштадт. Гвардейский экипаж передал корабль 1-му флотскому экипажу, командование им принял капитан 1-го ранга И.Л. Бутаков.

Летом 1827 г. в составе эскадры адмирала Д.Н. Сенявина корабль ходил из Кронштадта в Англию, в Портсмут и обратно. «Царь Константин» участвовал в войне с Турцией 1828–1829 гг. В июне 1828 г. в составе эскадры контр-адмирала П.И. Рикорда он вышел из Кронштадта в Средиземное море для усиления эскадры Л.П. Гейдена. Корабль крейсировал в районе островов Крит — Бударум 28 января 1829 г. у острова Крит «Царь Константин» взял в плен египетские корвет «Львица» и бриг «Кандия». Затем он участвовал в блокаде Дарданелл. В 1830 г. корабль вернулся в Кронштадт, где на следующий год был разобран.

44–пушечный фрегат «Константин». Заложен 18 июля 1823 г. на Соломбальской верфи, строитель корабельный мастер А. М. Курочкин. Спущен 27 мая 1824 г, вошел в состав БФ. (ТТЭ — см. «Меркурий».)

В 1825 г. «Константин» перешел из Архангельска в Кронштадт. В мае 1826 г. на фрегат прибыли матросы и офицеры Гвардейского экипажа, в командование вступил капитан–лейтенант Т. К. Лялин. В июне фрегат в составе эскадры адмирала Р.В. Кроуна ходил до острова Готланда, крейсировал у Красной Горки.

13 июля «Константин» совместно с фрегатом «Елена» направился в Англию. Миссия была секретной и весьма важной, фрегаты везли английским банкирам русское золото в слитках (около 174 пудов — почти 3 т). За месяц они без происшествий добрались до Лондона. Сдав свой ценный груз, 23 августа фрегаты отправились в обратный путь. 29 августа фрегаты на Эльсинорском рейде (пролив Зунд) присоединились к поджидавшей их эскадре адмирала Р.В. Кроуна. 31 августа эскадра прошла Зунд и 3 сентября прибыла в Кронштадт. В начале сентября фрегат был передан 3–му флотскому экипажу, командование принял капитан 2–го ранга С.П. Хрущев. Гвардейцы перешли на фрегат «Елена».

«Константин» участвовал в Наваринской кампании 1827 г. В июне–сентябре в составе эскадры контр–адмирала графа Л.П. Гейдена фрегат перешел в Средиземное море. Во время Наваринского сражения 8 октября «Константин» обстреливал турецкие фрегаты. Сам он, несмотря на сильный огонь, почти не пострадал. Фрегат участвовал в войне с Турцией 1828–1829 гг., крейсировал в Архипелаге и у Дарданелл. В 1830 г. он вернулся в Кронштадт. В 1827 г. фрегат переоборудовали в блокшив.

36–пушечный фрегат «Елена» был заложен 5 июля 1824 г. на Соломбальской верфи. Строитель корабельный мастер А.М. Курочкин. Спущен 21 мая 1825 г., вошел в состав БФ.

Фрегат имел длину 44 м, ширину 11,6 м, осадку 6 м; вооружение 36 орудий.

В 1825 г. фрегат перешел из Архангельска в Кронштадт. Летом 1826 г. «Елена» совместно с фрегатом «Константин» ходила в Англию, фрегаты выполнили важное задание, доставив золото в слитках.

В начале сентября 1826 г. фрегат был укомплектован матросами и офицерами Гвардейского экипажа, командиром назначен капитан–лейтенант Н.П. Римский–Корсаков. В октябре 1826 г. в составе отряда контр–адмирала Ф.Ф. Беллинсгаузена (отряд Гвардейского экипажа) с кораблем «Царь Константин» вышел из Кронштадта в учебное плавание в Средиземное море. Суда посетили Тулон и остров Сардиния. 5 июня 1827 г. отряд вернулся в Кронштадт. Гвардейский экипаж передал фрегат 1–му флотскому экипажу, командование принял капитан–лейтенант Н.П. Епанчин.

«Елена» участвовала в Наваринской кампании 1827 г. В июне–сентябре в составе эскадры контр–адмирала графа Л.П. Гейдена фрегат перешел в Средиземное море. 8 октября во время Наваринского сражения фрегат «Елена» (капитан–лейтенант Н.П. Епанчин) поджег турецкий бриг, а также прикрывал корабль «Александр Невский» от атак брандеров. Во время войны с Турцией 1828–1829 гг. фрегат по просьбе греческого правительства находился в греческих портах как стационар. В 1830 г. он возвратился в Кронштадт и в 1831 г. — переоборудован в транспорт.

В 1826–1834 гг. моряками Гвардейского экипажа укомплектовывались команды 24–пушечных учебных фрегатов «Урания» и «Россия». Они имели водоизмещение около 330 т; длину 30,8 м, ширину 8,2 м, осадку 2,6 м; вооружение 24 орудия; экипаж 48 человек команды и 95 кадет и гардемарин.

«Урания» была заложена 22 ноября 1819 г. на Охтенской верфи и спущена 5 мая 1820 г.

«Россия» заложена 24 июля 1824 г. в С.–Петербургском Главном Адмиралтействе, спущена 2 мая 1825 г. Оба фрегата построил полковник В.Ф. Стоке, они вошли в состав БФ.

Фрегаты ежегодно ходили в плавания по Финскому заливу для практики гардемарин и кадет Морского кадетского корпуса.

После начала войны с Турцией 1828–1829 гг. Гвардейский экипаж, в составе восьми рот, под командованием контр–адмирала Ф.Ф. Беллинсгаузена, совершил переход из С.–Петербурга в Варну, где стояла эскадра Черноморского флота. 18 августа 1828 г. роты экипажа были размещены на ее судах: линейных кораблях «Париж», «Императрица Мария», «Пимен», «Пармен», фрегатах «Флора», «Штандарт», «Поспешный», «Рафаил». Моряки–

гвардейцы использовались в качестве десантных войск при взятии Варны, Сизополя, Василико, Агатополя, Инады и Мидии. В декабре 1828 г. Гвардейскому экипажу был передан флагман Черноморского флота—линейный корабль «Париж».

100-пушечный линейный корабль «Париж» был заложен 17 октября 1823 г. в Николаевском Адмиралтействе, строитель корабельный мастер И.С. Разумов. Корабль спущен 23 сентября 1826 г., вошел в состав ЧФ.

Длина корабля — 58,9 м, ширина 15,9 м, осадка 6,6 м; вооружение 110 орудий; экипаж 913 человек.

21 апреля 1828 г. «Париж» во главе эскадры под флагом вице-адмирала А.С. Грейга вышел из Севастополя к Анапе, куда прибыл 2 мая. После капитуляции Анапы 3 июля корабль с эскадрой, не заходя в Севастополь, перешел к берегам Болгарии, а 22 июля прибыл к Варне. 24 июля корабль посетил император Николай I, прибывший к флоту. 7 августа в составе эскадры, маневрируя под парусами, «Париж» в течении трех часов бомбардировал крепость Варну на ходу. С 27 августа по 2 октября на корабле находился император Николай I со свитой; для наблюдения за боевыми действиями на юте был установлен телескоп. После капитуляции Варны 6 октября «Париж» с эскадрой вернулся в Севастополь.

В 1829 г. корабль был укомплектован Гвардейским экипажем, командиром корабля назначен капитан 2-го ранга Н.Г. Казин. 12 апреля во главе эскадры под флагом адмирала А.С. Грейга «Париж» вышел из Севастополя и 19-го прибыл к Сизополю. Базируясь на Сизополь, он неоднократно выходил с эскадрой в крейсерство к Босфору. 17 октября корабль с эскадрой вернулся в Севастополь. Гвардейский экипаж сдал «Париж» 28-му флотскому экипажу.

В 1830 г. в составе эскадры контр-адмирала М.Н. Кумани корабль перевозил русские войска из портов Румелии в Россию. «Париж» участвовал в экспедиции Черноморского флота на Босфор в 1833 г.

В 1836 г. корабль был переоборудован в блокшив, а в 1845-м — разобран.

В 1831–1848 гг. к Гвардейскому экипажу был приписан корвет «Князь Варшавский».

Корвет «Князь Варшавский» был куплен в 1830 г. в Филадельфии и вошел в состав БФ. Корвет имел длину 50,3 м, ширину 13,2 м и осадку 6,3 м; вооружение — 30 орудий; экипаж 380 человек.

В 1833, 1837 и 1850–1852 гг. корвет в составе отрядов находился в практических плаваниях в Балтийском море. В июле 1835 г. в составе эскадры вице-адмирала П.И. Рикорда участвовал в перевозке отряда Гвардейского корпуса из Кронштадта в Данциг, а в сентябре — обратно в Россию. В 1836, 1838–1842 и 1845–1846 гг. «Князь Варшавский» в составе отряда под командованием вице-адмирала Ф.П. Литке находился в плаваниях для морской практики великого князя Константина Николаевича. В 1836 и 1838–1844 гг. отряд ходил по портам Балтийского моря, а с 10 октября 1845 г. по 23 июня 1846 г. он совершил плавание по маршруту: Кронштадт — Копенгаген — Плимут — Гибралтар — Палермо — Неаполь — Тулон — Алжир — Гибралтар — Лиссабон — Портсмут — Копенгаген — Кронштадт.

В этот период корветом командовали: А.Д. Ахлестышев (1832), М.И. Шлеин (1833 и 1835), Н.И. Кошелев (1834), Л.Л. Князев(1836), П.А. Подушкин (1837–1838), Н.В. Страннолюбский (до 11.1839), А.И. Белянин (с 11.1839 по 1844), Б.А. фон Глазенап (1845–1846).

3 июля 1853 г. корвет, укомплектованный моряками 4-го флотского экипажа, участвовал в Высочайшем смотре флота на Кронштадтском рейде, а 15 июля — в маневрах. В августе—сентябре 1853 г. он в составе эскадры крейсеровал в Балтийском море. «Князь Варшавский» участвовал в Крымской войне: в 1854–1855 гг. корвет в составе блокшивного отряда занимал позицию на северном фарватере для защиты острова Котлин, а в 1856 г. с эскадрой находился на Кронштадтском рейде. В 1857–1858 гг. занимал брандвахтенный пост на Кронштадтском рейде. Затем корвет стоял в порту и 11 сентября 1863 г., прослужив более 30 лет, был исключен из списков судов флота.

В 1835–1836 гг. Гвардейским экипажем был укомплектован фрегат «Беллона».

44-пушечный фрегат «Беллона». Заложен 21 ноября 1829 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 16 мая 1830 г., вошел в состав БФ. (ТТЭ — см. «Меркурий».).

В 1830–1834 гг. фрегат находился в практических плаваниях в Финском заливе и Балтийском море. В 1835 г. «Беллона» была укомплектована Гвардейским экипажем, в командование вступил капитан-лейтенант С.И. Мофет. В 1835–1836 гг. фрегат в составе отряда контр-адмирала Ф.П. Литке находился в плаваниях в Балтийском море для практики генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича.

В 1837 г. фрегат был переоборудован в магазин.

В 1843–1845 гг. к Гвардейскому экипажу был приписан корабль «Россия».

120-пушечный линейный корабль «Россия» был заложен 1 сентября 1836 г. в С.-Петербургском Новом Адмиралтействе, строитель корабельный мастер полковник А.А. Попов. Спущен 5 июля 1839 г., вошел в состав БФ.

Корабль имел водоизмещение 4904 т; длину 63,4 м, ширину 17 м и осадку 7,4 м, вооружение 128 — 36-фунтовых орудий.

В 1843 г. на корабль прибыли матросы и офицеры Гвардейского экипажа, в командование вступил капитан 2-го ранга М.И. Шлеин. В том же году корабль в составе эскадры находился в практических плаваниях в Балтийском море и Финском заливе. В 1845 г. «Россия» с отрядом ходила к берегам Дании.

Корабль участвовал в экспедиции Балтийского флота в датские воды в 1848–1850 гг. и в Крымской войне 1853–1856 гг. В 1854 и 1855 гг. в составе 3-й дивизии он находился в Свеаборге. 28 июля 1855 г., во время бомбардировки Свеаборга англо-французским флотом, «Россия» стояла на позиции в проходе Густавсверт и вела ответный огонь. Союзный флот не решился атаковать Свеаборг и после двухдневной бомбардировки отошел. С 1857 г. корабль использовался как плавучая казарма в Свеаборге.

В 1847–1851 гг. в состав Гвардейского экипажа входил один из самых знаменитых фрегатов русского флота — «Паллада».

44-пушечный фрегат «Паллада» был заложен 2 ноября 1831 г. на Охтенской верфи, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 1 сентября 1832 г., вошел в состав БФ.

Водоизмещение фрегата 2090 т; длина 52,8 м, ширина 13,3 м, осадка 4,3 м; скорость при попутном ветре 12 уз.; вооружение 52 орудия, экипаж 426 человек. Первым командиром «Паллады» стал будущий адмирал П.С. Нахимов.

В 1833 г. в составе эскадры контр-адмирала Ф.Ф. Беллинсгаузена фрегат находился в практическом плавании в Балтийском море. 17 августа ночью он поднял сигнал «Флот идет к опасности!» и тем спас головные корабли эскадры от гибели на камнях у мыса Дагерорт. В 1834 г. во главе отряда судов «Паллада» сопровождала пароход «Ижора», доставивший принца и принцессу Пруссии из Мемеля в Петергоф, а затем из Петергофа в Свинемюнде. Оттуда она направилась в Копенгаген с документами для русского посланника, затем вернулась в Кронштадт. В 1835 и 1836 гг. фрегат находился в плаваниях в Финском заливе. 3 июля 1836 г. он принимал участие в торжественной встрече Балтийским флотом ботика Петра I на Кронштадтском рейде.

В 1837 г. «Паллада» ходила в Лондон со специальным поручением (доставила золото в слитках). В 1838 г. фрегат в составе отряда контр-адмирала Ф.П. Литке находился в практическом плавании в Финском заливе для практики великого князя Константина Николаевича. В 1841–1844 гг. он плавал с гардемаринами по Финскому заливу. В 1846 г. фрегат капитально отремонтировали.

В 1847 г. фрегат «Паллада» был переведен в Гвардейский экипаж, в командование вступил капитан 1-го ранга С.И. Мофет. Летом в составе эскадры (корабль «Россия» и корвет «Оливуца») он совершил плавание в Северное море и Ла-Манш с заходом в Портсмут и Копенгаген. В 1848 г. фрегат находился в плавании в Балтийском море. В 1847 и 1848 гг. во время плаваний обязанности командира фрегата исполнял великий князь Константин Николаевич. В 1849–1850 гг. «Паллада» под командованием Константина Николаевича совершила дальнейшее плавание в Атлантический океан и Средиземное море с заходом на остров Мадейра и в Лиссабон (прошел 13 438 миль). В 1851 г. фрегат находился в

практическом плавании в Балтийском море и Финском заливе под флагом контр-адмирала великого князя Константина Николаевича.

7 октября 1852 г. «Паллада» под командованием капитан-лейтенанта И.С. Унковского вышла из Кронштадта, чтобы доставить в Японию миссию вице-адмирала графа Е.В. Путятина. В состав миссии в качестве секретаря входил писатель И.А. Гончаров. С первых дней плавания он вел подробный путевой журнал, материалы которого легли в основу будущей книги «Фрегат «Паллада»».

Выдержав сильные штормы в Северном море, Атлантическом и Индийском океанах, «Паллада» 10 августа 1853 г. прибыла в Нагасаки. В 1854 г. фрегат производил съемку берегов Корейского полуострова. Ввиду начавшейся Крымской войны 1853–1856 гг. фрегат ввели в Императорскую гавань. 31 января 1865 г. сильно поврежденный льдом фрегат был затоплен.

В 1836–1837 гг. в состав Гвардейского экипажа входил корабль «Бриен».

74-пушечный линейный корабль «Бриен» заложен 29 ноября 1828 г. на Охтенской верфи в С.-Петербурге, строитель полковник В.Ф. Стоке. Спущен 10 сентября 1829 г., вошел в состав БФ.

Водоизмещение корабля 3000 т; длина 54,3 м, ширина 14,6 м, осадка 6 м; вооружение 80 орудий.

В 1830–1835 гг. в составе отрядов и эскадр корабль находился в практических плаваниях в Балтийском море и Финском заливе. В 1836 г. «Бриен» был укомплектован моряками Гвардейского экипажа, в командование вступил капитан 1-го ранга Н.Г. Казин. В 1836 г. он крейсировал у берегов Курляндии. 3 июля на Кронштадтском рейде принимал участие в церемонии встречи Балтийским флотом ботика Петра I. В последующие годы «Бриен» ходил в практические плавания, участвовал в экспедиции Балтийского флота в Датские воды в 1848–1850 гг. и Крымской войне 1853–1856 гг. В 1860 г. корабль был исключен из списков флота и разобран.

В 1846–1850 гг. в состав Гвардейского экипажа входил корвет «Оливуца».

Корвет «Оливуца» (до 1844 г. — «Менелай») был заложен 10 мая 1839 г. в Севастопольском Адмиралтействе. Строитель подполковник корпуса корабельных инженеров А.П. Прокофьев. Спущен 2 ноября 1841 г. и вошел в состав ЧФ, с 1846 г. — в составе БФ.

Корвет имел длину 39,3 м, ширину 10,9 м и осадку 5 м; вооружение двадцать 24-фунтовых карронад.

В 1842 г. корвет в составе отряда действовал у кавказских берегов, в 1843-м находился в практическом плавании с учениками штурманской роты на борту. Командующий Черноморским флотом получил предписание подготовить «Менелай» к октябрю 1843 г. для участия в экспедиции в Восточный (Тихий) океан, но в августе император Николай I отменил экспедицию. 15 июня 1844 г. корвет вышел из Севастополя в Грецию в распоряжение русского посланника. Из Греции корвет ходил к острову Сицилия, где использовался для морских прогулок по Средиземному морю царской семьи, отдыхавшей на острове Сицилия в местечке Оливуца. В декабре 1845 г. в Палермо корвет присоединился к отряду вице-адмирала Ф.П. Литке, совершавшему заграничное плавание с великим князем Константином Николаевичем. Вместе с отрядом он совершил плавание по маршруту: Неаполь — Тулон — Алжир — Гибралтар — Лиссабон — Портсмут — Копенгаген. 23 июня 1846 г. он прибыл в Кронштадт и был перечислен в состав БФ. Тогда же корвет был укомплектован матросами и офицерами Гвардейского экипажа. В 1847–1849 гг. он находился в практических плаваниях в Балтийском море. Командовали «Оливуцей» в эти годы капитан-лейтенанты Н.А. Сахаров (1847–1848) и Г.П. Хомотьяно (1849).

23 сентября 1850 г. корвет вышел из Кронштадта в Тихий океан для защиты прав Российско-Американской компании от английских и американских браконьеров. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. С 27 мая по 27 июня 1854 г. он занимал брандвахтенный пост в Петропавловском порту, а его экипаж принимал участие в строительстве береговых укреплений. 3 июля «Оливуца» вышел в залив Де-Кастри в распоряжение графа Е.В. Путятина, а 1 сентября вернулся в Петропавловский порт. 5 апреля 1855 г. в составе эскадры контр-адмирала В.С. Завойко, приняв на борт жителей города и имущество военного порта, вышел в море и 1 мая прибыл в залив Де-Кастри. 8 мая он участвовал в перестрелке с



английскими судами под командованием командора Элиота, пытавшимися войти в залив. После перестрелки англичане ушли. 15–26 мая корвет в составе эскадры перешел в устье Амура. В сентябре 1856 г. он прибыл в Императорскую гавань, откуда после мелкого ремонта 3 октября отправился в Балтийское море. 16 сентября 1857 г. корвет прибыл в Кронштадт. С 1858 г. числился сверх штата, а 11 сентября 1863 г. был исключен из списков судов флота.

В 1851–1852 гг. в состав Гвардейского экипажа входил линейный корабль «Прохор».

84–пушечный линейный корабль «Прохор» был заложен 15 января 1848 г. в С.–Петербургском Новом Адмиралтействе, строитель генерал–майор М.Н. Гринвальд. Спущен 17 апреля 1851 г., вошел в состав БФ.

Корабль имел водоизмещение 3526 т; длину 59,8 м, ширину 15,7 м, осадку 6,8 м; вооружение 84 орудий.

Сразу после вступления в строй корабль был укомплектован Гвардейским экипажем, в командование вступил капитан 1–го ранга А.Р. Цебриков. В 1851 и 1852 гг. «Прохор» в составе эскадр находился в практических плаваниях в Финском заливе.

Корабль участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. Летом 1854 г. в составе 3–й дивизии стоял в Свеаборге, а 29 октября перешел в Кронштадт. В 1856 и 1857 гг. находился в практических плаваниях в Финском заливе. В 1858–1861 гг. «Прохор» использовался как учебно–артиллерийский корабль. В 1860 г. на корабле испытывались ракеты конструкции генерал–майора К.И. Константинова. В 1863 г. «Прохор» был исключен из списков судов БФ.

Во время Крымской войны 1853–1856 гг. моряками Гвардейского экипажа были укомплектованы линейный корабль «Лефорт» и 15 канонерских лодок.

84–пушечный линейный корабль «Лефорт» был заложен 1 сентября 1833 г. в С.–Петербургском Новом Адмиралтействе, строитель полковник Я.А. Колодкин, спущен 28 июля 1835 г., вошел в состав БФ.

Водоизмещение корабля 3500 т; длина 59,8 м, ширина 15,3 м, осадка 6,6 м; вооружение 94 орудия; экипаж 850 человек.

В 1836–1846 гг. «Лефорт» находился в практических плаваниях в Балтийском море и Финском заливе. 3 июля 1836 г. на Кронштадтском рейде принимал участие в церемонии встречи Балтийским флотом ботика Петра I.

В 1844 и 1847 гг. в составе эскадр ходил в практические плавания в Северное море. Корабль участвовал в экспедиции Балтийского флота в датские воды 1848–1850 гг. и Крымской войне 1853–1856 гг. В мае–июне 1854 г., укомплектованный Гвардейским экипажем под командованием контр–адмирала С.И. Мофета «Лефорт» стоял в готовности на Малом Кронштадтском рейде против внешней стенки Кронштадтской гавани на случай прорыва неприятельского флота.

В 1856 и 1857 гг. корабль перевозил войска и грузы между Кронштадтом и Ревелем. 10 сентября 1857 г. на переходе из Ревеля в Кронштадт он попал в шторм со шквалом и снегом. У острова Большой Тютерс шквалом корабль повалило на борт, он опрокинулся и затонул, погибли все находившиеся на борту.

В 1856 г. в состав Гвардейского экипажа были включены 15 винтовых канонерских лодок. Эти суда были созданы во время Крымской войны 1853–1856 гг. для обороны Кронштадта, Они строились в Кронштадте и С.–Петербурге (Охтенская верфь и Галерный островок), строителями лодок были поручики Иващенко, Гредякин и капитан Карповский.

Водоизмещение лодок 173,5 т, деревянный корпус имел длину 33,9 м, ширину 6,4 м и осадку 1,9 м; паровая машина мощностью около 80 л.с. позволяла развивать скорость до 8,5 уз. На вооружении они имели три орудия.

4 августа 1855 г. канонерские лодки «Шквал», «Щука», «Ерш», «Зарница», «Порыв», «Бурун», под командованием контр–адмирала С.И. Мофетта, вышли с Кронштадтского рейда для «обозрения» неприятельского флота, стоявшего за Толбухиным маяком. Они имели также задачу заманить неприятеля под огонь фортов и кораблей. Лодки пошли на сближение с английскими кораблями. Фрегат и два парохода противника снялись с якоря. Канонерки повернули, ведя огонь по преследователям, при этом они повредили пароход.

В 1856–1857 гг. в состав Гвардейского экипажа входил фрегат «Кастор».

44-пушечный фрегат «Кастор» заложен 27 сентября 1830 г. на Соломбальской верфи, строитель полковник В.А. Ершов. Спущен 21 мая 1831 г., вошел в состав БФ.

Водоизмещение 1950 т; длина 48,6 м, ширина 12,7 м, осадка 3,9 м; вооружение 52 орудия; экипаж около 400 человек.

В 1832 г. фрегат перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1833 г. он доставил генерал-адъютанта Л.И. Голенищева-Кутузова из Кронштадта в Голландию. В мае—июле 1834 г. вместе с фрегатом «Паллада» сопровождал пароход «Ижора», на котором находились принц и принцесса Пруссии, в Мемель, Свиномюнде, Пиллау. В августе 1834 г. доставил из Пиллау в Кронштадт принца Вильгельма. В 1835 г. «Кастор» в составе отряда изучал подходы к портам и места якорных стоянок Балтийского моря. В 1837 г. фрегат ходил в Любек, а в 1838 г. — в Свиномюнде, Копенгаген, Любек. В 1840 г. находился в практическом плавании с гардемаринами.

Во время Крымской войны фрегат стоял с блокшивным отрядом на Северном фарватере Кронштадта.

В 1856 г. «Кастор» был перечислен в состав Гвардейского экипажа. 2 октября 1856 г. фрегат, под командованием капитан-лейтенанта И.П. Панафидина, в составе отряда контр-адмирала Е.А. Беренса, вышел из Кронштадта в Средиземное море по маршруту Киль — Христиансанд — Шербур — Кадис — Генуя — остров Специя — Тулон — Марсель — Виллафранка — Алжир — Лиссабон — Брест — Киль. 7 августа 1857 г. отряд вернулся в Кронштадт.

В 1861–1863 гг. «Кастор» ходил в практические плавания с кадетами Морского корпуса. 7 декабря 1863 г. фрегат исключен из списков флота.

В 1857–1858 гг. в состав Гвардейского экипажа входил фрегат «Вилагош».

58-пушечный фрегат «Вилагош» в 1855 г. был переоборудован из одноименного 74-пушечного линейного корабля (был снят один дек). Входил в состав БФ.

Фрегат имел водоизмещение около 3000 т; длину 55,8 м, ширину 15,2 м и осадку 6,1 м.

С 25 февраля 1857 г. фрегат в составе Гвардейского экипажа, командир И.К. Гревенс. В плавания он не ходил. В 1857 г. он с эскадрой находился на Кронштадтском рейде, а в 1858 г. — стоял в Кронштадтском порту, не выходя на рейд.

11 сентября 1863 г. фрегат исключен из списков БФ.

### ***Паровые и броненосные корабли***

В 1859–1862 гг. в состав Гвардейского экипажа входила канонерская лодка «Тюлень».

Канонерская лодка «Тюлень» была заложена 15 декабря 1859 г. на верфи «Норманн» в Гавре (Франция), спущена 1 июля 1860 г., вступила в строй в августе 1860 г., вошла в состав БФ.

Лодка имела водоизмещение 215 т, длину 36,5 м, ширину 5,79 м, осадку 1,58 м; паровая машина 40 л.с., скорость 9 уз., запас угля 18,5 т; вооружение — одно 60-фн орудие и две 4-фн пушки. На двух мачтах несла косые паруса.

С момента зачисления в списки флота — 22 октября 1859 г. и по 4 февраля 1862 г. «Тюлень» числился в Гвардейском экипаже.

Затем канлодка была перечислена в состав Каспийской военной флотилии и летом 1862 г. совершила переход из С.-Петербурга в Астрахань по внутренним водным путям. Исключена канлодка из состава флота в 1892 г.

Десять лет — с 1874 по 1884 г. — в Гвардейском экипаже состоял винтовой фрегат «Светлана».

Винтовой фрегат «Светлана» был заложен в 1857 г. на стапеле судовой верфи в Бордо (Франция) по заказу России, спущен 3 мая 1858 г., вступил в строй весной 1859 г. и 3 мая 1859 г. прибыл из Бордо в Кронштадт.

Фрегат имел водоизмещение 3187 т, деревянный корпус длиной 76,5 м, шириной 14,58 м и с осадкой 4,39 м; паровая машина мощностью 1100 л.с., обеспечивала скорость 10,5 уз., дальность плавания около 2000 миль; вооружение 28 — 196-мм, 4 — 173-мм и 8 — 164-мм гладкоствольных орудий; экипаж — 438 человек.

В 1859 г. фрегат в составе отряда ходил в Средиземное море. В 1860–1862 гг. он совершил кругосветное плавание. В 1864 и 1866 гг. плавал по Балтийскому морю и выходил в Атлантический океан в составе отрядов.

В 1868–1870 гг. прошел ремонт и модернизацию на Кронштадтском паровом заводе. Фрегат был перевооружен: гладкоствольные орудия заменили на десять 203-мм нарезных орудий.

В 1871 —1873 гг. под командованием капитана 1 –го ранга О.К. Кремера в составе отряда вице-адмирала К.Н. Посьета с великим князем Алексеем Александровичем на борту фрегат совершил кругосветное плавание.

14 декабря 1874 г. «Светлана» была перечислена в Гвардейский экипаж. В 1875–1877 гг. под командой капитана 1-го ранга великого князя Алексея Александровича фрегат плавал в Атлантическом океане и Средиземном море по маршруту: Кронштадт (покинул в мае 1875 г.) — Гревзэнд — Кадис — Неаполь — Пирей — Корфу — Венеция — Пирей — Бриндизи — Пирей — Александрия — Пирей — Неаполь — Смирна — Мальта — Картахена — Фуншалский рейд — Норфолк. В январе 1877 г. на Хампанском рейде у Норфолка состоялся парад американского флота в память о первом бое броненосных кораблей и победе «Монитора». В параде приняли участие русские корабли: «Свет-лана», корветы «Богатырь» и «Аскольд». Покинув в марте Нью-Йорк и зайдя в Брест, фрегат в июне 1877 г. вернулся в Кронштадт.

14 июня 1880 г. под командованием капитана 1-го ранга Литке корабль снялся с якоря и направился в Средиземное море на соединение с русской эскадрой контр-адмирала О.К. Кремера. Там «Светлана» вместе с другими кораблями поступила в распоряжение английского адмирала Ф. — Б. Сеймура, возглавившего соединенную эскадру европейских держав, собравшуюся для участия в предстоящей морской демонстрации против Турции, в случае если последняя по истечении установленного срока не передаст Черногории округа, присоединенные Берлинским конгрессом. В середине сентября 1881 г. «Светлана» благополучно вернулась в Кронштадт. Фрегат шел по маршруту: Копенгаген — Кадис — Гревеза — Каттаро — Неаполь (в Неаполе командование принял капитан 2-го ранга Ф.А. Гирс). Далее — Пирей — Алжир — Шербур — Кронштадт.

В 1882 г. в эскадре контр-адмирала Д.З. Головачева «Светлана» плавала по Финскому заливу. В июне 1883 г. корабль (капитан 1 ранга Ф.А. Гирс) вышел из Кронштадта в плавание в Средиземное море по маршруту: Шербур — Неаполь — Смирна — Неаполь — Бриндизи — Пирей (1884) — Коринф — Лиссабон — Шербур и 21 июня 1884 г. вернулся в Кронштадт. В 1885 г. «Светлана» под командованием капитана 2-го ранга Ф.К. Авелана ходила по Финскому заливу.

10 декабря 1888 г. корабль был выведен из боевого состава, разоружен и сдан в Кронштадтскому военному порту на хранение, а 15 февраля 1892 г. исключен из списков судов БФ в связи с разоружением и продажей на слом.

С 1864 до 1869 г. в Гвардейском экипаже состоял клипер «Изумруд».

Клипер «Изумруд» заложен 14 июня 1860 г. на стапеле Нового Адмиралтейства в С.–Петербурге. Строитель корабельный инженер капитан А.А. Иващенко. Спущен 1 сентября 1862 г., вступил в строй в августе 1863 г. и вошел в состав БФ.

Водоизмещение 1585,7 т; длина 76,2 м, ширина 9,37 м и осадка 5,87 м; (корпус деревянный); паровая машина мощностью 1254 л.с., скорость 13 уз.; вооружение три 152-мм и два 9-фн орудия; экипаж 196 чел.

В 1864 г. «Изумруд» под командованием капитан-лейтенанта Ф.К. Крузенштерна в составе отряда капитана 1 –го ранга К.Н. Посьета для практики великого князя Алексея Александровича плавал по балтийским портам. В 1865–1867 гг. под командованием капитан-лейтенанта В.Н. Брылкина клипер совершил плавание в Тихий океан. В 1869 г. в составе отряда кораблей Гвардейского экипажа он плавал по Балтийскому морю и Финскому заливу с великими князьями.

С октября 1870 г. по октябрь 1873 г. «Изумруд» под командованием капитан-лейтенанта (с 1872 г. — капитана 2-го ранга) М.Н. Кумани совершил кругосветное плавание. Клипер участвовал в изучении морей Индийского океана; в его честь назван пролив между островами Каркар и Новая Гвинея в Новогвинейском море. В августе — декабре 1872 г.

«Изумруд» ходил из Нагасаки в залив Астролябия (Новая Гвинея), где принял на борт знаменитого путешественника Н.Н. Миклуха-Маклая и доставил его в Сингапур.

11 октября 1886 г. корвет был исключен из списков БФ и продан на слом.

С 24 ноября 1879 г. по 15 октября 1884 г. в Гвардейском экипаже состоял фрегат «Герцог Эдинбургский».

Полуброненосный фрегат «Герцог Эдинбургский» был заложен 15 сентября 1870 г. на заводе Кара и Макферсона (Балтийский завод) в С.-Петербурге. Строитель корабельный инженер генерал-майор Н.Е. Кутейников. Спущен 29 августа 1875 г. и вступил в строй в 1877 г. Первоначально корабль относился к классу броненосных корветов, 15 марта 1875 г. переклассифицирован в броненосный фрегат, а 1 февраля 1892 г. — в крейсер 1-го ранга.

Фрегат имел водоизмещение 4525,6 т, длину 86,87 м, ширину 14,63 м, осадку 7,32 м; паровая машина мощностью 4000 л.с. обеспечивала скорость 11,6 уз., дальность плавания экономической скоростью — 2808 миль; вооружение: 4 — 203-мм, 5 — 152-мм, 6 — 87-мм орудий; три 381-мм торпедных аппарата.

В октябре 1880 г. под командованием капитана 2-го ранга П.П. Новосильского вышел из Кронштадта в дальнее плавание по маршруту: Киль — Шербур (1881) — Алжир — Неаполь — Яффа — Неаполь — Пирей (здесь команду принял капитан 2-го ранга Ф.А. Гирс) — Парос — Триест — Пирей — Александрия (1882) — Палермо — Аден — Коломбо — Сингапур — Гонконг — Нагасаки — Иокогама — 10 августа во Владивосток — 24 августа в Чифу — Нагасаки — Гонконг (1883) — Манила — Гонконг — Нагасаки — бухта Посьет — Владивосток — крейсерство по портам Приморья — 20 сентября в Нагасаки — Гонконг — Сингапур — Коломбо — Аден — Порт-Саид (1884) — Пирей — Триест — Кадис — Киль. 30 мая 1884 г. фрегат вернулся в Кронштадт. В октябре 1884 г. моряки-гвардейцы покинули корабль, который встал в капитальный ремонт.

После завершения ремонта в 1897 г. корабль был переведен в состав учебно-артиллерийского отряда БФ. С 1897 г. по 1907 г. «Герцог Эдинбургский» совершил семь дальних плаваний для практики строевых унтер-офицеров. Крейсер выходил из Кронштадта или Либавы в августе—сентябре, зиму плавал в Атлантике и Средиземном море и весной возвращался в Россию.

В 1909–1911 гг. «Герцог Эдинбургский» был модернизирован и перестроен в минный заградитель и получил новое наименование «Онега». В 1914 г. переоборудован в блокшив, после чего еще более 40 лет находился в составе флота и только в 1945 г. сдан на слом.

С 5 февраля 1883 г. по 11 января 1897 г. в Гвардейском экипаже состоял клипер «Стрелок».

Клипер «Стрелок» заложен 1 сентября 1877 г. на стапеле завода Карра и Маферсона (Балтийский завод) в С.-Петербурге. Строитель корабельный инженер полковник Н.А. Самойлов. Спущен 28 июля 1879 г., вступил в строй в 1880 г.

1 февраля 1892 г. клипер был переклассифицирован в крейсер 2-го ранга, а 8 февраля 1899 г. — в учебное судно.

Клипер имел водоизмещение 1334 т; длину 63,25 м, ширину 10,03 м и осадку 4,42 м; паровую машину мощностью 1528 л.с., скорость 12 уз.; вооружение: 3 — 152-мм, 4 — 87-мм, 4 — 47-мм, 6 — 37-мм, 1 — 64-мм орудий; экипаж — 107 чел.

24 июня 1880 г. клипер под командованием капитан-лейтенанта А.К. Де-Ливрона вышел в заграничное плавание. Он прошел Индийский океан, посетил многие порты Ост-Индии и Индокитая. Более семи месяцев судно находилось в китайских и японских водах. Затем клипер выполнял инспекцию и охрану русских промыслов тихоокеанского побережья России. Для этого он перешел в Берингово море, где его именем была названа одна из бухт. В апреле 1882 г. «Стрелок» отправился на Балтику мимо мыса Доброй Надежды. 2 октября 1882 г. он вернулся в Кронштадт.

5 февраля 1883 г. клипер «Стрелок» был переведен в Гвардейский экипаж, а летом под командованием капитан-лейтенанта Н.И. Скрыдлова он отправился в Средиземное море для стационарства, где приступил к патрульной службе. В Барселоне он присоединился к отряду контр-адмирала П.А. Чебышева и плавал вдоль греческого архипелага и Малой Азии. В феврале 1884 г. «Стрелок» перешел в Красное море, а через месяц вернулся в Палермо. И в самом конце года направился в Вест-Индию. По пути клипер сделал заход в Пирей и

Марсель. 11 февраля 1885 г. он прибыл на остров Мадейра, на Фуншалский рейд, в марте — в Гавану. Из Гаваны «Стрелок» направился в Норфолк и далее в Нью-Йорк, где получил приказ о возвращении в Россию, куда прибыл в конце 1885 г.

В августе 1886 г. клипер под командованием капитана 2-го ранга Р.Р. Дикера вновь отправился в заграничное плавание: 9 октября «Стрелок» прошел Гибралтар и вошел в Средиземное море, где находился до 1888 г., сделав множество заходов. В мае «Стрелок» вернулся в Россию. В последующие годы «Стрелок» находился в практических плаваниях в Балтийском море и Финском заливе. В 1891 г. «Стрелок» принял участие в торжествах по случаю прибытия в Кронштадт французской эскадры адмирала Жерве.

В январе 1897 г. корабль был приписан к 14-му флотскому экипажу. В 1899 г. его перевели в разряд учебных судов. 5 января 1906 г. «Стрелок» был выведен из боевого состава и сдан к Кронштадтскому военному порту на хранение, а 8 ноября — исключен из списков судов БФ в связи с разоружением и продажей на слом.

В 1889 г. устаревший фрегат «Светлана» был заменен на новый парусно-винтовой корвет «Рында», совершивший два кругосветных плавания. С 12 января 1886 г. по 11 марта 1906 г. корвет состоял в Гвардейском экипаже.

Корвет «Рында» (с 8 мая 1917 г. — «Освободитель») был заложен 15 октября 1883 г. на стапеле Франко-Русского завода в С.-Петербурге, строитель корабельный инженер П.А. Титов. Спущен 18 июня 1886 г. и вступил в строй в 1887 г. 1 февраля 1892 г. он был переклассифицирован в крейсер 1-го ранга, 11 марта 1906 г. — в УС, а 8 мая 1917 г. — в ПС.

Корвет имел водоизмещение 3537 т; длину 79,4 м, ширину 13,72 м и осадку 5,33 м; две паровые машины общей мощностью 3093 л.с. работали на один вал, скорость 11,5/10 уз., дальность плавания 1200 миль; вооружение: 4 — 152-мм, 2 — 75-мм, 4 — 87-мм орудий, один 381-мм торпедный аппарат; экипаж — 396 человек.

12 января 1886 г. корабль зачислили в Гвардейский экипаж, первым командиром его стал капитан 2-го ранга Ф.К. Авелан. В 1886–1889 гг. «Рында» совершил полное опасностей трехлетнее плавание с великим князем Александром Михайловичем, во время которого он приобрелся к государственной и морской службе.

13 августа 1886 г. состоялся Высочайший смотр — корабль осмотрел император Александр III в сопровождении великих князей. 25 сентября корвет снялся с якоря и, зайдя в Киль, 15 октября прибыл в Гавр. 19 ноября «Рында» покинула Гавр и, посетив остров Мадейра и острова Зеленого Мыса, направилась в Рио-де-Жанейро. После Рио-де-Жанейро корвет, посетив Кейптаун, Сингапур и Гонконг, прибыл в Нагасаки, где был введен в док. 8 июля корвет прибыл во Владивосток. В октябре 1887 г. он вышел в длительное автономное плавание в Южное полушарие вокруг Австралии и Новой Зеландии. В январе 1888 г. «Рында» заходила в Сидней для участия в праздновании 100-летия образования английской колонии в Австралии. 7 июня 1888 г. корвет вернулся во Владивосток. С 26 июля по 6 августа корабль занимался промерами и съемкой берега от залива Св. Владимира до мыса Туманный протяженностью около 270 миль. Корвет участвовал в изучении морей Тихоокеанского бассейна (в его честь назван залив в Японском море).

18 сентября 1888 г. «Рында» покинула Владивосток. Посетив Нагасаки, Шанхай, Гонконг, Сингапур, Пенанг, Коломбо, Бомбей, Аден, Суэц и Яффу, корвет 26 мая 1889 г. прибыл в Кронштадт.

Кампании 1890 и 1891 гг. «Рында» провела в составе Практической эскадры Балтийского моря.

5 апреля 1892 г. командование кораблем принял капитан 1-го ранга А.Х. Кригер. 22 сентября 1892 г. «Рында» вышла в очередное заграничное плавание. Посетив Киль, Шербур, Рио-де-Жанейро, Буэнос-Айрес, Монтевидео, «Рында» 29 марта 1893 г. прибыла в бухту Чезапик, где вошла в состав эскадры вице-адмирала Н.И. Кознакова, прибывшей для участия в торжествах, посвященных 400-летию открытия Америки Христофором Колумбом. 14 апреля корабли пришли на рейд Нью-Йорка. После окончания торжеств «Рында» под парусами направилась в Кадис, куда прибыла 21 августа. Там она вошла в состав эскадры контр-адмирала Ф.К. Авелана, которая 1 октября прибыла в Тулон на торжества в ознаменование союза России и Франции. 27 октября эскадра прибыла в Пирей, откуда «Рында» вновь отправилась на Дальний Восток. Пройдя Аден и Коломбо, крейсер в апреле

пришел в Сингапур, где его принял новый командир капитан 2-го ранга П.В. Римский-Корсаков. 2 мая корабль прибыл в Нагасаки и вошел в состав судов эскадры Тихого океана. В связи с японо-китайской войной эскадра в апреле 1895 г. была сосредоточена в китайском порту Чифу. Ожидалось начало военных действий с Японией вследствие занятия ею Ляодунского полуострова. После улучшения отношений между странами «Рында» совершила плавание по маршруту Чифу — Йокогама — Нагасаки — Кобе — Чифу — Владивосток — Кобе — Чифу — Батавия — Сейшельские острова — Порт-Саид — Пирей — Смирна — Неаполь — Виллафранко — Копенгаген и вернулась в Кронштадт в июне 1896 г., завершив четырехлетнее плавание.

В кампаниях 1897–1903 гг. крейсер 1-го ранга «Рында» числился в Учебном отряде судов Морского кадетского корпуса. По окончании кампании 1903 г. корабль встал на ремонт, который затянулся. В марте 1906 г. «Рынду» зачислили в учебные суда и передали в 11-й флотский экипаж.

В годы Первой мировой войны корабль использовался для обучения и подготовки различных специалистов для кораблей и береговых частей флота. Он участвовал в Февральской революции, а 8 мая переименован в «Освободитель». 25 октября 1917 г. корабль вошел в состав Красного Балтийского флота, а 21 апреля 1921 г. — в состав МСБМ. В 1926 г. корабль был исключен из списков судов РККФ и сдан на слом.

Броненосец береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» 12 октября 1894 г. был заложен на стапеле Нового Адмиралтейства в С.-Петербурге, корабельный инженер Д.В. Скворцов. Спущен 30 апреля 1896 г., вступил в строй 4 августа 1899 г, вошел в состав БФ. С 28 января 1895 по 1899 г. он состоял в Гвардейском экипаже.

Броненосец имел водоизмещение 4126 т; длину 84,58 м, ширину 15,85 м и осадку 5,18 м; 2 паровые машины мощностью по 2500 л.с., скорость 16 уз.; вооружение три 254-мм орудий в двух башнях, 3 — 120-мм, 2 — 64-мм, 10 — 47-мм и 12 — 37-мм орудий, 4 — 381-мм торпедных аппарата; экипаж — 418 человек.

Летом 1899 г. броненосец послали в заграничное плавание представлять российский флот в Дании во время пребывания там императорской семьи. 4 августа «Генерал-адмирал Апраксин», под командованием капитана 1-го ранга В.В. Линдстрема (старший офицер — капитан 2-го ранга великий князь Александр Михайлович), вышел из Кронштадта и, сделав заход в Ревель, 16 августа прибыл в Копенгаген. Стоянка в столице дружественной державы ознаменовалась многочисленными приемами и визитами. 22 августа в датскую столицу на яхте «Штандарт» прибыл император Николай II с семейством. 14 сентября, оставив императорские яхты крейсировать по европейским портам, броненосец покинул Копенгаген и через два дня прибыл в Кронштадт. 21 сентября он окончил кампанию.

13 ноября 1899 г. на переходе из Кронштадта в Либаву, у южной оконечности острова Готланд в Финском заливе, броненосец выскочил на прибрежные камни, пробил днище и лег на грунт. Простояв всю зиму у острова Гогланд, 11 апреля 1900 г. броненосец был снят с камней и после ремонта вновь введен в строй. Корабль входил в состав Учебного артиллерийского отряда.

«Генерал-адмирал Апраксин» участвовал в Русско-японской войне. В составе 3-й Тихоокеанской эскадры контр-адмирала Н.И. Небогатова 2 февраля 1905 г. он вышел из Либавы. Совершив переход через Суэцкий канал, корабли Н.И. Небогатова 24 апреля в бухте Ван-Фонг присоединились ко 2-й Тихоокеанской эскадре вице-адмирала З.П. Рожественского. Во время Цусимского сражения 14 мая 1905 г. «Апраксин» шел десятым в колонне русских броненосцев. Утром 15 мая по приказу Н.И. Небогатова он с остатками эскадры сдался противнику.

31 августа 1905 г. «Генерал-адмирал Апраксин» был исключен из списка судов БФ. После восстановительного ремонта под наименованием «Окиносима» в качестве учебного судна до 1926 г. входил в состав ВМС Японии.

С 1899 г. по 8 сентября 1903 г. в Гвардейском экипаже состоял один из лучших для своего времени крейсеров русского флота — «Адмирал Нахимов».

Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» был заложен сентября 1883 г. на стапеле завода Карра и Макферсона (с 1893 г. — Балтийский завод) в С.-Петербурге, строитель

корабельный инженер полковник Н.А. Самойлов. Спущен 21 октября 1885 г. и 3 декабря 1887 г. вступил в строй, вошел в состав БФ.

Крейсер имел водоизмещение 8520 т; длину 101,3 м, ширину 18,59 м, осадку 7,85 м; две паровые машины по 3384 л.с. позволяли развивать скорость до 16,74 уз., дальность плавания — 4200 миль. Впервые в русском флоте на крейсере было предусмотрено электрическое освещение всех помещений. Корабль имел мощное вооружение: 8 — 203-мм орудий в четырех спаренных установках, 10 — 152-мм орудий в батарейной палубе, три 381-мм торпедных аппарата. К моменту постройки крейсер имел самую совершенную в мире систему бронирования, послужившую прототипом для строившихся броненосных кораблей. До 1899 г. он нес парусное вооружение.

29 сентября 1888 г. крейсер вышел из Кронштадта на Дальний Восток. Он зашел в Киль, Шербур, Плимут, обогнул Африку мимо мыса Доброй Надежды, остров Маврикий, Коломбо, Батавия, Шанхай, Нагасаки. 13 мая 1889 г. он прибыл во Владивосток и вошел в состав Тихоокеанской эскадры контр-адмирала В.П. Шмидта. В октябре крейсер ушел в Нагасаки, куда на зимовку уходили русские корабли. В январе 1890 г. он перешел в Гонконг, а в марте вернулся в Нагасаки, став флагманом эскадры. В мае эскадра вернулась во Владивосток.

22 августа «Адмирал Нахимов» (флаг вице-адмирала П.Н. Назимова) совместно с крейсером «Адмирал Корнилов», клиперами «Джигит», «Крейсер» и канлодкой «Бобр» прибыл в Петропавловск-Камчатский, где принял участие в торжествах в память героической обороны города от англичан и французов в 1854 г. во время Крымской войны.

4 сентября крейсер прибыл на Сахалин, затем обследовал бухты дальневосточного побережья и 21 сентября пришел во Владивосток.

30 января 1891 г. «Адмирал Нахимов» прибыл в Сингапур и присоединился к эскадре. 18 февраля Тихоокеанская эскадра встречала крейсер «Память Азова», на котором находился наследник престола Николай Александрович (будущий император Николай II), совершавший морское путешествие. Эскадра с цесаревичем посетила Батавию и в начале апреля прибыла в Нагасаки, откуда наследник продолжил сухопутное путешествие по Японии. Эскадра ушла во Владивосток, откуда «Адмирал Нахимов» направился на Балтику. Пройдя через Сингапур, Коломбо, Суэцкий канал, Шербур, крейсер 17 сентября прибыл в Кронштадт.

21 мая 1893 г. крейсер вышел во второе заграничное плавание. Зайдя в Портленд (Англия) и на Азорские острова, 20 июня он прибыл в Нью-Йорк для участия совместно с другими русскими кораблями в торжествах по случаю всемирной выставки в Чикаго, посвященной 400-летию открытия Америки.

28 июля «Адмирал Нахимов» вышел из Нью-Йорка и, зайдя на Азорские острова, в Кадис, Гибралтар, Картахену, Тулон, Аяччо, Пирей, Корфу, в январе 1894 г. прошел Суэцкий канал. После заходов в Аден и Коломбо 23 марта он прибыл в Нагасаки и присоединился к эскадре вице-адмирала С.П. Тыртова. 12 мая корабль пришел во Владивосток.

Во время японско-китайской войны в составе эскадры прибыл на рейд Чифу, для демонстрации силы. В связи со сложной обстановкой «Адмирал Нахимов» задержался на Дальнем Востоке. Во главе отряда первый прибыл в Порт-Артур — новую базу русского флота на Дальнем Востоке. В январе 1898 г. крейсер покинул Порт-Артур и, пройдя Сингапур, Коломбо, Аден, Суэцкий канал, Брест, в середине мая прибыл в Кронштадт.

На следующий год крейсер был укомплектован моряками Гвардейского экипажа. Внешнеполитическая обстановка требовала наращивания морских сил на Дальнем Востоке. В очередное заграничное плавание «Адмирал Нахимов» вышел в ноябре 1899 г. под командованием капитана 1-го ранга С.С. Всеволодского. В Финском заливе крейсер более 100 миль шел во льдах за ледоколом «Ермак». После посещения Килия и Шербура крейсер в марте 1900 г. прибыл в Специю и встал в док, где ему заменили обшивку, поврежденную при плавании во льдах Финского залива. В июне крейсер через Суэцкий канал поспешил на Дальний Восток по маршруту: Сингапур — Таку — Шанхай — Нагасаки — Мозампо — Чемульпо — Порт-Артур. Присоединившись к эскадре вице-адмирала Е.И. Алексеева, «Адмирал Нахимов» участвовал в действиях против китайцев (боксерское восстание), продолжавшихся до октября. Вследствие большого углубления крейсер не мог войти в реку Пейхо и участвовать во взятии крепости Таку. Корабль перешел в Шанхай-Гуан, где высадил десант для занятия порта.

В 1901 г. в командование вступил капитан 1-го ранга А.Ф. Стемман. 23 июня 1902 г. собравшиеся на Владивостокском рейде русские корабли отмечали 100-летие со дня рождения прославленного русского адмирала П.С. Нахимова. 17 выстрелами салютовали корабли эскадры адмиральскому флагу, поднятому на стеньге «Адмирала Нахимова». Затем корабль вернулся в Порт-Артур, где А.Ф. Стемман передал командование капитану 1-го ранга Н.М. Бухвостову. 1 сентября 1902 г. крейсер проплававший в водах Дальнего Востока более восьми лет, вышел в обратный путь по маршруту: Порт-Артур — Нагасаки — Гонконг — Сингапур — Коломбо — Порт-Саид — Пирей — Либав и в мае 1903 г. вернулся в Кронштадт. 8 сентября 1903 г. Гвардейский экипаж передал крейсер 3-му флотскому экипажу. Гвардейцы перешли на новейший броненосец «Император Александр III».

«Адмирал Нахимов» предполагалось подвергнуть капитальному ремонту со сменой артиллерии и механизмов. Однако загрузка русских судостроительных заводов постройкой кораблей для Дальнего Востока не позволила выполнить эти работы.

«Адмирал Нахимов» участвовал в Русско-японской войне. Крейсер был частично укомплектован Гвардейским экипажем, из 650 нижних чинов около 300 матросов были из Гвардейского экипажа. В составе 2-й Тихоокеанской эскадры крейсер совершил трудный переход с Балтики на Дальний Восток. Во время Цусимского сражения 14 мая 1905 г. крейсер шел 8-м в колонне русских броненосных кораблей. В дневном бою крейсер получил до 30 попаданий снарядов всех калибров (20 моряков убито, 50 ранено). Ночью с 21.30 до 22.00 русские корабли были атакованы японскими миноносцами, «Адмирал Нахимов» получил попадание торпеды. В результате тяжелых повреждений, полученных в ходе Цусимского сражения и от атак миноносцев противника, крейсер около 10 часов 15 мая 1905 г. был затоплен своим экипажем в Корейском проливе у северной оконечности острова Цусима.

С 12 августа 1900 г. по 19 мая 1901 г. в составе Гвардейского экипажа находился миноносец «Сом».

Миноносец «Сом» (с 9 марта 1902 г. — «Боевой») заложен в октябре 1898 г. на верфи Laird Brothers (Братья Лейрд) в г. Биркенхейд (Англия). Спущен 15 июня 1899 г. и вступил в строй 18 июля 1900 г. '

Водоизмещение миноносца — 412 т; длина 64,9, ширина 6,55, осадка 1,89 м; две паровые машины мощностью по 3000 л.с., скорость 27/12 уз, дальность плавания 1750 миль (15 узловым ходом). Вооружение одно 75-мм и пять 47-мм орудий, два 381-мм поворотных торпедных аппарата; экипаж — 62 человека.

В конце августа 1900 г. под командованием лейтенанта А.Э. Добровольского миноносец покинул Биркенхейд и, зайдя по пути в Гамбург и Гельсингфорс, 16 сентября прибыл в Кронштадт.

19 октября 1900 г. в составе группы из трех миноносцев «Сом» под командованием капитана 2-го ранга А.К. Гирса вышел из Кронштадта для перехода на Тихий океан. В Северном море корабли выдержали 8-балльный шторм. Миноносцы сделали заходы в Шербур, Брест, Ферроль, Лиссабон, Алжир, Палермо, Пирей. В Пире корабли прошли ремонт, их посетила королева эллинов Ольга, урожденная великая княжна Ольга Константиновна, внучка Николая I. Дальше миноносцы шли по маршруту: Порт-Саид — Аден — Коломбо — Сайгон — Шанхай — Порт-Артур, куда прибыли 23 апреля 1901 г. Миноносцы вошли в состав Тихоокеанской оперативной эскадры, а 19 мая «Сом» был перечислен в состав Сибирской флотилии. Гвардейцы передали миноносец морякам флотилии.

Миноносец «Боевой» (б. «Сом») участвовал в Русско-японской войне. В ночь на 11 июля 1904 г. при несении дозора в бухте Тахэ он был торпедирован и поврежден японским миноносцем, но остался на плаву и был отбуксирован в Порт-Артур. В ночь на 20 декабря 1904 г. накануне капитуляции крепости по приказу командования миноносец был взорван экипажем.

Трагичной стала судьба гвардейцев команды броненосца «Император Александр III».

Эскадренный броненосец «Император Александр III» 11 мая 1900 г. был заложен на Балтийском заводе в С.-Петербурге. Строитель корабельный инженер Ф.Х. Оффенберг. Спущен 21 июля 1901 г. (первым из серии), вступил в строй в 1903 г., вошел в состав БФ.

«Император Александр III» относился к серии броненосцев типа «Бородино», строившихся по программе «Для нужд Дальнего Востока». Всего было построено пять



кораблей, четыре из них вошли в состав 1-го отряда 2-й Тихоокеанской эскадры и участвовали в Цусимском сражении.

Водоизмещение 13 516 т; длина 121,31 м, ширина 23,17 м, осадка 8,48 м; 2 паровые машины мощностью по 8150 л.с., скорость 17,8 уз., дальность плавания 8000 миль; вооружение: 4 — 305-мм орудия в двух башнях, 12 — 152-мм в шести башнях, 20 — 75-мм, 2 — 64-мм, 20 — 47-мм и 2 — 37-мм орудий, 8 — 7,62-мм пулеметов, четыре 381-мм торпедных аппарата. Экипаж — 22 офицера, 793 нижних чина.

С 8 сентября 1903 г. броненосец состоял в Гвардейском экипаже. «Император Александр III» вошел в состав 2-й Тихоокеанской эскадры. Во время проводов броненосца из Кронштадта командир его капитан 1-го ранга Н.М. Бухвостов обратился к восторженной публике: «Вы думаете, как тут все хорошо устроено. А я вам скажу, что тут совсем не все хорошо. Вы желаете нам победы. Нечего и говорить, как мы ее желаем. Но победы не будет!... за одно я ручаюсь: мы все умрем, но не сдадимся».

В составе эскадры вице-адмирала З.П. Рожественского броненосец совершил переход с Балтики на Дальний Восток. В начале Цусимского сражения 14 мая 1905 г. «Император Александр III» шел вторым в строю за флагманским броненосцем «Князь Суворов». В 12.05 русская эскадра легла на курс норд-ост 23° — на Владивосток. В 13.49 флагманский броненосец «Суворов» произвел первый выстрел, затем открыли огонь все броненосцы 1-го отряда, пытаясь сосредоточить его на японском флагмане «Миказа». Японцы, начав пристрелку в 13.52, сосредоточили огонь на русских флагманских кораблях — «Князе Суворове» и «Ослябе». Получив серьезные повреждения, в 14 часов 26 мин. броненосец «Князь Суворов» перестал слушаться руля и выкатился из строя на 16 румбов вправо. «Император Александр III» последовал было за ним, но заметив, что тот неуправляем, повел эскадру за собой, выводя ее на курс норд-ост 23°. С выходом из строя флагмана эскадра фактически лишилась управления, потому что все командиры привыкли ждать указаний от самого З.П. Рожественского. Плана боя разработано не было. Командир «Александра III» выполнял приказ адмирала от 10 мая о преемственности лидирования строя. Он повернул влево, пытаясь пройти под кормой противника на север. Чтобы не допустить этого, адмирал Того в 14.35 повернул «все вдруг» на 90° влево. На броненосец, шедший головным, обрушился огонь двенадцати японских кораблей, он получил несколько попаданий и на нем возник пожар.

Выступая всего 25 мин. в качестве ведущего эскадры, «Император Александр III», проведя контрманевр под кормой отряда броненосцев Того, дал русской эскадре передышку, а сам попал под продольный огонь броненосцев Камимур. В 14.40, сильно избитый огнем японских броненосных крейсеров, он временно вышел из строя и уступил свое место броненосцу «Бородино». Исправив повреждения, он затем вступил в кильватер «Сисою Великому», а когда тот выкатился из строя, пошел за броненосцем «Орел».

Броненосцы 1-го отряда оказались под огнем броненосцев адмирала Того и крейсеров Камимур. В 15.40 русская эскадра вновь повернула на курс норд-ост 23°. В 17.05 «Император Александр III» вновь вышел из строя с большим пожаром и креном на правый борт, изредка стреляя из орудий левого борта. Затем корабль прорезал строй эскадры между броненосцами «Сисой Великий» и «Наварин». В 17.40 он вернулся в строй эскадры и вновь пошел за «Орлом».

В 18.30 с креном на правый борт «Император Александр III» окончательно покинул строй эскадры, медленно отставая от нее, но не прекращая бой, действуя из уцелевших орудий. В 18.48 он снова попал под обстрел шести крейсеров отряда Камимур и буквально через две минуты, в 18.50, произведя последний выстрел, перевернулся на правый борт. С поднятого левого борта команда бросалась в воду, правый борт быстро уходил в воду, и по нему, быстро перебегая, двигалось 20–30 человек. Опрокинувшись, броненосец еще долго плавал верх днищем. Вокруг плавали сотни голов.

К месту трагедии подошел крейсер «Изумруд» для спасения людей, но сам попал под сильный обстрел и вынужден был вернуться к эскадре.

Вместе с броненосцем погибли 29 офицеров, 11 кондукторов, 827 нижних чинов. Не спасся никто, поэтому обстоятельства боя и гибели этого корабля неизвестны.

В С.–Петербурге, в сквере у Никольского морского собора, недалеко от казарм Гвардейского экипажа, установлен памятный обелиск в честь моряков броненосца «Император Александр III».

Во время Русско–японской войны гвардейцами была укомплектована и одна из первых русских подводных лодок.

Подводная лодка «Фельдмаршал граф Шереметев» была заложена на Балтийском заводе в С.–Петербурге в первой половине 1904 г., строитель корабельный инженер И.Г. Бубнов. Спущена на воду 8 августа того же года.

Подводная лодка имела водоизмещение надводное 140 т, подводное — 177 т, длину 33,5 м, ширину 3,35 м, осадку 3,4 м, мощность двигателей: надводного хода 100 л.с., подводного хода — 100 л.с.; скорость хода: надводного — 8,5 уз., подводного — 5,5 уз.; глубина погружения 30 м; вооружение — 4 торпеды в наружных решетчатых аппаратах Джевецкого.

28 августа 1904 г. лодка была укомплектована моряками Гвардейского экипажа. После пробного погружения в октябре 1904 г. лодка на транспортере 4 ноября была отправлена по железной дороге во Владивосток, куда прибыла 12 декабря 1904 г. 1 мая 1905 г. она была подготовлена к плаванию. Под командованием лейтенанта Заботкина экипаж отрабатывал элементы подводного плавания, осваивал район плавания. Но в боевых действиях подводная лодка не принимала участия. В августе 1905 г. подписанием Портсмутского мира завершилась Русско–японская война. Несмотря на то что русские подводные лодки не имели боевых столкновений с японскими кораблями, они свой долг выполнили, являясь важным средством сдерживания японских кораблей.

13 октября 1905 г. гвардейцы сдали лодку морякам Сибирской флотилии.

В 1915 г. лодка была перевезена в Балтийское море. Она участвовала в Первой мировой войне, базируясь в Мариэхамне и Або. 4 августа 1917 г. ей было присвоено новое название — «Кета». В мае 1918 г. она была сдана на хранение в порт. В 1922 г. при стоянке в Петрограде лодка затонула, а в 1924 г. ее подняли и сдали для разборки на металл.

9 октября 1907 г. матросы и офицеры Гвардейского экипажа прибыли на крейсер «Диана», который стоял в ремонте на Балтийском заводе. Командиром был назначен капитан 1–го ранга А.К. Гирс. Этот крейсер (однотипный с «Авророй») участвовал в Русско–японской войне в составе 1–й Тихоокеанской эскадры. После боя в Желтом море 28 июля 1904 г. он прорвался в Сайгон. После окончания войны «Диана» вернулась на Балтику. Однако спустя два месяца — 16 декабря 1907 г. — гвардейцы были переведены на крейсер «Олег».

Крейсер «Олег» 6 июля 1902 г. был заложен на стапеле Нового Адмиралтейства в С.–Петербурге, строитель корабельный инженер А.И. Мустафин. Спущен 14 августа 1903 г. и вступил в строй 1 сентября 1904 г., вошел в состав БФ.

Водоизмещение 6675 т; длина 134,19, ширина 16,61, осадка 6,91 м; две паровые машины мощностью по 8500 л.с., скорость 20,45/15 уз., дальность плавания 1200 миль; вооружение: 12 — 152–мм орудий (четыре в двух башнях, 8 — в палубных установках), 12 — 75–мм орудий (с 1916 г. — 16 130–мм, 1–75 мм и два 47–мм орудий), два 381–мм торпедных аппарата.

Крейсер участвовал в Русско–японской войне 1904–1905 гг. «Олег» не был готов к моменту выхода 2–й Тихоокеанской эскадры. Он был включен в состав отдельного отряда («Олег», крейсер «Изумруд», два вспомогательных крейсера и четыре миноносца), который возглавил командир «Олега» капитан 1–го ранга Л.Ф. Добротворский. 3 ноября 1904 г. отряд вышел из Ливавы и 14 февраля 1905 г. прибыл на Мадагаскар, где присоединился к эскадре З.П. Рожественского. Во время Цусимского сражения 14 мая 1905 г. «Олег» в составе отряда крейсеров прикрывал русские транспорты и сражался с японскими крейсерами и миноносцами. Ночью 15 мая он оторвался от главных сил, направился в Шанхай, но затем пошел в Манилу на Филиппинские острова, где 27 мая был интернирован местными властями до конца войны. 6 марта 1906 г. «Олег» прибыл в Ливаву, а 27 апреля — в Кронштадт и встал на ремонт.

16 декабря 1907 г. «Олег» был перечислен из 2–го флотского экипажа в Гвардейский экипаж. Новым командиром стал капитан 1–го ранга А.К. Гирс. После завершения ремонта крейсер был включен в состав Практического отряда БФ. Во время первого плавания в Финском заливе крейсер 27 сентября 1908 г. потерпел аварию, сев на мель в районе Ливавы.

После разгрузки корабль был снят с мели буксирами 4 октября и введен в док. За эту аварию А.К. Гирс 5 ноября 1908 г. был отрешен от должности. 4 декабря на корабль прибыл новый командир капитан 1-го ранга К.А. Плансон.

В предвоенные годы «Олег» совершил несколько походов с корабельными гардемаринами, юнкерами флота и учениками унтер-офицеров по Балтике и Средиземному морю: в составе отряда с 4 октября 1908 г. по 17 марта 1909 г. по маршруту Кронштадт — Врию — Мессина — Александрия — Канарские острова — Либавя; с 15 сентября 1912 г. по 27 марта 1913 г.; Кронштадт — Алжир — бухту Суда — Тулон — остров Мадейра — Либавя; с 15 октября 1913 г. по 20 апреля 1914 г.: Кронштадт — Пирей — Измир — Тулон — Кронштадт. Во время этих плаваний «Олег» заходил в Салоники для защиты соотечественников, находился в составе международной эскадры. Летом 1912 г. под командованием капитана 1-го ранга великого князя Кирилла Владимировича Романова «Олег» посетил Стокгольм во время Олимпийских игр. Из последнего заграничного похода «Олег» вернулся в середине апреля 1914 г.

«Олег» участвовал в Первой мировой войне. В годы войны крейсером командовали капитаны 1-го ранга П.Л. Трухачев, Н.Н. Веселаго (с 12 мая 1915), А.С. Полушкин (с декабря 1915 г.). В первый же день войны он вышел в дозор. 31 декабря 1914 г. в составе отряда Особого назначения крейсер вышел на минную постановку в водах противника. «Олег» выставил 96 мин у острова Борнхольм. 24 апреля 1915 г. он участвовал в перестрелке с германскими крейсерами в районе маяка Форе, а 19 июня в составе бригады — в бою с отрядом германских крейсеров и эсминцев, во время боя выпустил 334 152-мм и 12 75-мм снарядов.

Затем крейсер прошел ремонт и докование: с него сняли все 75-мм орудия и установили дополнительно шесть 130-мм орудий.

В середине октября «Олег» участвовал в набеге 1-й бригады крейсеров на морские сообщения противника в Ботническом заливе. В конце октября и декабре он выходил на постановку минных заграждений в районе острова Готланд, на вероятных путях движения противника.

В январе 1916 г. на крейсере все 152-мм орудия заменили на новые 130-мм. Летом того же года он совершил несколько походов в составе бригады. 19 августа 1916 г. в составе отряда крейсеров «Олег» выходил в район острова Готланд 4 и 29 ноября совместно с другими крейсерами он прикрывал минные заградители.

29 октября 1917 г. по приказу Центробалта «Олег» перешел из Ревеля в Петроград. Отряды моряков с крейсера участвовали в разоружении воинских частей, не присоединившихся к Советам. В начале ноября корабль вернулся в Ревель.

«Олег» участвовал в ледовом походе БФ: 24–27 февраля 1918 г. он с бригадой крейсеров перешел из Ревеля в Гельсингфорс, а 5–10 апреля в составе второго отряда совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт.

Крейсер участвовал в Гражданской войне (высадка десанта в Нарвском заливе 27–29 ноября 1918 г., артиллерийский обстрел мятежного форта Красная Горка 13–16 июня 1919 г., несение дозорной службы на подходах к Кронштадту в 1918–1919 гг.). «Олег» входил в состав действующего отряда БФ. 18 июня 1919 г. крейсер находился в дозоре на подступах к Кронштадту. Ночью он был атакован, торпедирован и потоплен английскими торпедными катерами у Толбухина маяка. Крейсер лег на левый борт, коснувшись дна. Экипаж перешел на эсминцы, погибли 5 человек, ранено — 5.

В 1938 г. «Олег» был поднят Балтийской экспедицией ЭПРОН и сдан для разделки на металл.

В состав Гвардейского экипажа входили два однотипных минных крейсера (с 1907 г. — эскадренных миноносца) «Украина» и «Войсковой». Эти корабли строились на добровольные пожертвования граждан России на заводе «Ланге и сын» в Риге.

Они имели водоизмещение 730 т; длину 73,18, ширину 7,2, осадку 3,35 м; две паровые машины по 3412 л.с., скорость 25,5/11 уз, дальность плавания 572 мили; вооружение 2 — 75 мм и 4 — 57 мм орудий (с 1910 г. — 2 — 102-мм и 1 — 37-мм орудия), три 381-мм поворотных торпедных аппарата; экипаж — 82 человека.

«Украйна» заложена в 1904 г., спущена 21 сентября 1904 г, вступила в строй в 1905 г. 16 марта 1909 г. переведена в состав Гвардейского экипажа.

«Войсковой» заложен в 1904 г., спущен 13 ноября 1904 г., вступил в строй 6 сентября 1905 г. и 8 января 1905 г. зачислен в состав Гвардейского экипажа.

Эсминцы сопровождали императорские яхты во время их плаваний в Балтийском море. Во время Первой мировой войны «Войсковой» (капитаны 2-го ранга К.И. фон Ден, с марта 1916 г. — В.А. Кузьминский) и «Украйна» (капитаны 2-го ранга А.В. Салтанов, М.Г. Кнютфер) участвовали во всех операциях Минной дивизии БФ, сначала в составе 2-го дивизиона, затем, после вступления в строй новых эсминцев, в составе 6-го дивизиона. Это были набеговые действия на коммуникациях и побережье противника, оборона Курляндского побережья и Рижского залива, минные постановки в юго-восточной и центральной части Балтийского моря, эскортирование и ПЛО главных сил флота, Ирбенская (26 июля — сентября 1915 г.) и Моонзундская (29 сентября — 6 октября 1917 г.) операции. 25 октября 1917 г. корабли вошли в состав Красного БФ. 10–19 апреля 1918 г. корабли совершили переход из Гельсингфорса в Кронштадт, а затем находились в резерве. В годы Гражданской войны эсминцы были переведены на Каспийское море. Там они участвовали в боях с националистическими и контрреволюционными формированиями в районе Ленкорани. В 1926 г. эсминцы переоборудовали в канонерские лодки. Во время Великой Отечественной войны они обеспечивали перевозки воинских грузов и топлива по Каспию. Корабли находились в строю до конца 1950-х гг.

Для замены устаревших крейсера «Олег» и эсминцев «Войсковой» и «Украйна» предназначались заложенные в 1913 г. крейсер «Светлана» и эсминцы типа «Новик» — «Лейтенант Дубасов» и «Кульм».

28 сентября 1913 г. в списки судов Гвардейского экипажа был зачислен крейсер «Светлана», заложенный на Русско-Балтийском судостроительном и механическом заводе в Ревеле 11 ноября 1913 г. Командиром корабля был назначен капитан 1-го ранга А.С. Полушкин.

28 ноября 1915 г. «Светлану» спустили на воду. Но Первая мировая война не позволила завершить строительство крейсера. В октябре 1917 г. его перевели в Петроград, где он простоял до 1924 г., когда началась его достройка 1 июля 1928 г. крейсер под новым именем «Профинтерн» вступил в состав МСБМ РККФ. Переведенный в 1930 г. на Черное море и в 1939 г. вновь переименованный в «Красный Крым» крейсер отличился во время Великой Отечественной войны и удостоен гвардейского звания.

Эскадренный миноносец «Лейтенант Дубасов». Зачислен в списки судов БФ 28 сентября 1913 г. Заложен 16 ноября 1913 г. в С.-Петербурге на Путиловской верфи. Спущен 27 августа 1916 г., но вскоре приостановлен строительством и законсервирован. Достроен не был и в 1924 г. сдан на слом.

Эскадренный миноносец «Кульм». Зачислен в списки судов БФ 28 сентября 1913 г. Заложен в декабре 1913 г. на Мюльграбенской верфи в Риге, но с началом Первой мировой войны снят со строительства и на стапеле разделан на металл.

Последним кораблем российского императорского флота, приписанным к Гвардейскому экипажу, стал крейсер «Варяг».

Крейсер 1-го ранга «Варяг» был заложен 10 мая 1899 г. на стапеле верфи «Крамп» в Филадельфии (США) по заказу Морского ведомства России, спущен 19 октября 1899 г., вступил в строй 2 января 1901 г. и вошел в состав БФ.

Водоизмещение 6465 т; длина 127,9, ширина 15,85, осадка 5,94 м; три паровые машины по 5308 л.с., скорость 23,9/15 уз, дальность плавания 5000 миль; вооружение 12 — 152-мм, 6 — 75-мм орудий; три 457-мм торпедных аппарата; экипаж — 592 человек.

«Варяг» участвовал в Русско-японской войне. Он входил в состав 1-й Тихоокеанской эскадры и использовался в качестве стационара в корейском порту Чемульпо (Инчхон). 27 января 1904 г., после неравного боя с японской эскадрой, крейсер был затоплен своим экипажем на рейде Чемульпо ввиду невозможности прорыва в Порт-Артур. 17 марта 1904 г. он был исключен из списков судов БФ.

26 июля 1905 г. крейсер был поднят японскими спасателями, отправлен в Сасебо на восстановительный ремонт, и вскоре под наименованием «Соя» в качестве учебного крейсера включен в состав ВМС Японии.

В начале 1916 г. крейсер был выкуплен правительством России, 21 марта 1916 г. он прибыл из Курэ во Владивосток и 22 марта под прежним названием — «Варяг» — в качестве крейсера зачислен в состав Гвардейского экипажа. В командование кораблем вступил капитан 2-го ранга К.И. фон Ден. На «Варяг» прибыли специалисты с разных кораблей и подразделений Гвардейского экипажа: с крейсера «Олег», эсминцев «Украина», «Войсковой», с яхт «Штандарт», «Полярная звезда», «Царевна» и т. п.

18 июня 1916 г. совместно с линкором «Чесма» «Варяг» ушел из Владивостока. Сделав заходы в Гонконг, Сингапур, Коломбо, Аден, Суэц, Порт-Саид, Мальту, Тулсн, Глазго, пройдя через Суэцкий канал и Гибралтарский пролив, 18 ноября он прибыл в Александровск-на-Мурмане (ныне г. Полярный) и 30 ноября был перечислен в состав флотилии Северного Ледовитого океана 25 февраля 1917 г. крейсер покинул Кольский залив и направился в Англию, 4 марта он прибыл в Ливерпуль для ремонта 25 октября совершилась Октябрьская революция, и Россия заявила о выходе из империалистической войны. сентября бывшие союзники-англичане захватили крейсер. В конце 1919 г. «Варяг» погиб во время сильного шторма в районе города Ландалфут в Ирландском море при буксировке в Германию для разделки на металл. В 1924–1925 гг. корабль был поднят по частям и сдан на слом.

### ***Гвардейский минный заградитель «Марти»***

Императорская яхта «Штандарт» после Ледового похода в апреле 1918 г. долгие годы стояла на хранении в Кронштадтском порту. После подавления Кронштадтского восстания 1921 г. она была переименована в «18 марта».

В 1933 г. ее перевели к стенке Ленинградского судостроительного завода им. А. Марти, и началось переоборудование бывшей яхты в боевой корабль — минный заградитель. 28 августа 1934 г. корабль был переименован в «Марти». В 1936 г. переоборудование было завершено. А 25 декабря 1936 г. на нем был поднят военно-морской флаг.

При перестройке учли и опыт Первой мировой войны, и стремительное развитие военной науки. После переоборудования корабль имел следующие тактико-технические характеристики: водоизмещение 6189 т, длина 122,3 м, ширина 15,39 м и осадка 6,97 м, две паровые машины суммарной мощностью 11 426 л.с., скорость 18/12 уз., дальность плавания до 2300 миль (12-узловой скоростью). Вооружение: 4 — 130-мм орудия главного калибра, 7 — 76,2-мм универсальных орудий, 3 — 45-мм зенитные пушки и 2 спаренных пулемета. Но главным вооружением корабля были мины заграждения. Он мог принять на главную и верхнюю палубы и в двухъярусный трюм от 320 (тип КБ) до 535 (обр. 1912 г.) мин. Мины подавались к кормовым скатам специальными транспортерами. Экипаж — 390 человек.

От императорской яхты «Штандарт» остались мебель и отделка красным деревом, блестящие медные части, кожаные кресла и ковры на палубах офицерских кают и в коридорах.

Модернизация настолько изменила внешний и внутренний вид корабля, что в английском справочнике Джейна было сказано: «Это совершенно новый корабль, не имеющий ничего общего с прогулочной царской яхтой... что явствует хотя бы из контуров и внешнего вида корабля». Англичане именовали минзаг минным крейсером. В 1938 г. корабль стал флагманом соединения заграждения и траления КБФ.

22 июня 1941 г. «Марти» встретил на Таллинском рейде под командованием капитана 1-го ранга Н.И. Мещерского. Первыми боевыми операциями советского флота на всех театрах стали постановки оборонительных минных заграждений. Около 6.30 22 июня командование КБФ получило радиogramму народного комиссара ВМФ с приказанием произвести оборонительные минные постановки в устье Финского залива, на подходах к Ирбену и ВМБ Лиепая, предусмотренные «планом прикрытия», разработанным перед войной.

Для постановки оборонительного минного заграждения в устье Финского залива 22 июня 1941 г. в главной базе — Таллине был сформирован отряд кораблей под флагом командующего эскадрой КБФ контр-адмирала Д.Д. Вдовиченко. В его состав вошли: минные

заградители «Марти» и «Урал», лидеры «Минск» (флаг командующего эскадрой) и «Ленинград», эсминцы «Артем», «Володарский» и «Карл Маркс».

Приняв на борт мины, отряд в 1.10 23 июня вышел из Таллина. В течение шести часов он совершил переход из Таллина к месту минной постановки. Корабли закончили постановку заграждения в 7.42 и благополучно вернулись в базу. Противник не оказывал сопротивления.

Минные постановки продолжались и в последующие дни. 25 июня из Таллина вышли «Марта», «Урал», «Ленинград», «Минск», «Карл Маркс», сторожевой корабль «Буря» в сопровождении трех БТЩ, торпедных катеров и малых охотников, с воздуха корабли прикрывали МБР-2. «Марти» выходил в море 26, 29 и 30 июня, участвуя в оборудовании минной позиции в устье Финского залива. Протяженность всего минного заграждения была более 22 миль, а глубина — 7 миль. Всего на центральной минно-артиллерийской позиции было поставлено 2687 мин и 638 минных защитников.

Для прикрытия подходов к Главной базе флота — Таллину минзаг в сопровождении катеров МО 3 июля направился в район к северу от острова Найсар. Как только «Марти» начал постановку мин, по нему открыла огонь финская 12-дюймовая батарея Макилуото. Снаряды ложились близко у борта, осколки летели на корабль. Катера поставили дымовую завесу, закрыв минзаг. Он полностью выполнил задание, выставив 300 мин.

В конце августа директивой Военного Совета Северо-Западного направления было приказано усилить Восточно-Гогландскую позицию и создать тыловую позицию в районе Нерва — Лавенсари — Курильский риф — Сейвесте — Шепелев.

1, 4 и 26 сентября минзаг участвовал в оборудовании тыловой позиции. 10 сентября «Марти» и эсминец «Сметливый» в обеспечение трех БТЩ и трех МО выставили 380 мин для усиления на Восточно-Гогландской позиции.

В конце сентября минный заградитель стоял в Кронштадтской гавани. Корабли и форты Кронштадта оказывали эффективную поддержку частям Красной Армии, наносили противнику большие потери в технике и живой силе. И тогда немцы бросили на корабли авиацию. 21 сентября в результате близких разрывов авиабомб на «Марти» вышли из строя три орудия. 23 сентября был самый большой налет фашистской авиации на Кронштадт. Несколько десятков самолетов кружились среди массы белых облачков зенитных разрывов, один за другим пикируя на стоящие в гавани корабли. Вокруг «Марти» то и дело взметались перемешанные с илом столбы воды. Нередко они обрушивались на палубу. Все больше погибших. Выведены из строя расчеты еще двух орудий. Откуда-то сбоку, ревя моторами, заходит бомбардировщик. Еще секунда — и полутонная бомба разорвалась в нескольких метрах от форштевня. Образовались множество пробоин в борту. В шкиперском помещении возник пожар. Рядом находился артиллерийский погреб, в случае опасности его следовало затопить. Однако моряки корабля, действуя решительно и умело, не дали огню распространиться дальше. Затопление погреба не потребовалось, корабль был спасен.

Необычным стал выход 26 сентября на усиление тыловой позиции. Необходимо было заградить минами фарватер, который мог быть использован противником. Рано утром «Марти» в сопровождении трех БТЩ и шести малых охотников вышел на выполнение боевой задачи. Постановку заграждения решили начать с западной точки линии, чтобы иметь свободный путь для отхода кораблей. Однако при подходе к восточной точке линии минного заграждения корабли попали под массированный огонь вражеской батареи с мыса Сейвясте. Мины на заградителе были уже окончательно подготовлены к постановке, поэтому попадание даже одного осколка в них вызвало бы взрыв всего боезапаса. В столь критический момент Н.И. Мещерский принял решение вопреки намеченному плану начать постановку не с западной точки заграждения, а с восточной.

Это сокращало время нахождения под обстрелом и исключало попадание под огонь батареи в конце постановки мин. Минзаг шел вперед, закрывая за собой путь и для врага и для себя. Наконец вырвались из зоны обстрела. Приказ был выполнен, и корабль, имея перед собой три тральщика БТЩ, двинулся в обратный путь по немецкому минному заграждению. Прошла минута, другая — и вдруг раздался взрыв, затем второй: оба полутрала перебиты и БТЩ вышел из строя. Еще два взрыва, и второй тральщик потерял оба полутрала. У самого борта, покачиваясь на волнах, проплыло несколько зловещих черных шаров. Шли минуты. Каждая казалась вечностью. Снова взрыв, уже в трале третьего БТЩ. Целым остался только

один полутрал. С его помощью и удалось благополучно вывести минзаг на чистую воду. На борту облегченно вздохнули.

10 сентября 1941 г. командиром корабля назначается капитан 2-го ранга Г.С. Абашвили.

В первых числах ноября минный заградитель участвовал в походе на Ханко для эвакуации его героических защитников. 30 октября приказом командующего КБФ был сформирован 1-й отряд кораблей для перевозки войск с Ханко. В состав отряда включили минный заградитель «Марти», эсминцы «Стойкий» и «Славный», пять БТЩ и пять катеров малых охотников. Возглавил отряд командующий эскадрой вице-адмирал В.П. Дрозд. На «Марти» находился командир отряда заградителей капитан 1-го ранга Н.И. Мещерский.

«Марти» стоял в Ленинграде на ремонте, исправляя повреждения, полученные во время бомбежек немецкой авиацией. Получив приказ готовиться к операции, на корабле срочно закончили ремонт, оборудовали трюмы для приемки войск, срезали мачты. 31 октября минзаг перешел из Ленинграда в Кронштадт.

В 3.00 1 ноября минный заградитель снялся с якоря, пройдя боновые заграждения, корабли построились в походный ордер. Утром они прибыли на рейд Сууркюля на острове Гогланд. С наступлением темноты отряд вышел из бухты Сууркюля, обогнул Гогланд с юга и взял курс на запад. Переход на Ханко осуществлялся рекомендованными курсами южным фарватером. Стояла лунная ночь, видимость 90–100 каб., ветер юго-западный 2–3 балла.

В 23.24 взорвалась первая мина в трале головного БТЩ «Гак». Через 10 минут в 8 милях северо-восточнее маяка Кери трал «Гака» был поврежден взрывом мины. Два других БТЩ подсекли две мины, прошедшие в нескольких метрах от бортов «Марти». После поворота отряда на курс 225° на протяжении трех миль в течение четверти часа произошли пять взрывов в тралах, в результате чего с исправным тралом остался только один БТЩ. Кораблям трудно было удерживаться в узкой протраленной полосе, и в 220 при пересечении северной части минного заграждения в правый параван — охранитель «Марти» попала мина, которая взорвалась в 7–8 метрах от борта. Раздался оглушительный взрыв, и огромный черный столб воды взметнулся у борта. Корабль качнуло на левый борт, но почти мгновенно столб рухнул на палубу и образовался крен на правый борт. Минзаг застопорил ход, походный строй отряда нарушился.

Экипаж «Марти» осмотрел помещения и механизмы, выяснилось, что пробоины нет, но взрыв вызвал на корабле многочисленные повреждения, в том числе достаточно серьезные. Все котлы сдвинулись с фундаментов, а три котла дали течь; от сотрясения вышел из строя турбогенератор № 2, всюду погас свет; в рубке сорвало штурвал с тумбы рулевого управления, и несколько секунд, пока рулевой краснофлотец не перешел на запасном пост, корабль двигался без управления. Силой взрыва был погнут шток цилиндра высокого давления машины, и выправить его вне заводских условий не представлялось возможным. Вышел из строя пожарный насос, повреждены два дальномера. Не действовали телефоны и машинный телеграф. Вышел из строя носовой гирокомпас.

Экипаж быстро устранил неисправности. Генератор № 1 был в готовности к пуску, и через 4 минуты он дал электроэнергию по всему кораблю. Течь в двух котлах устранили. Однако котел № 3 пришлось вывести. Корабль потерял 25 % мощности. Нужно было обеспечить ход 12 уз., только в этом случае можно было прийти на Ханко еще затемно. Уже после возвращения в Ленинград, когда «Марти» поставили к стенке судостроительного завода для исправления повреждений, ремонтники удивились тому, как он вообще мог двигаться. Корабль с тяжелыми повреждениями выполнил боевое задание. В 2.30, после исправления, на «Марти» дали ход и заменили правый параван. В 7.00 2 ноября отряд в полном составе прибыл на рейд Ханко. Минзаг с помощью буксиров вошел в гавань и встал у стенки под погрузку. Эсминцы встали на якорь на рейде.

Батареи противника в течении часа ожесточенно обстреливали рейд и порт. Ответным ударом артиллерии сектора береговой обороны Ханко финнов заставили прекратить огонь — попаданий в корабли не было.

Погрузочные работы на «Марти» не прерывались. Перед самым походом мачты корабля были срезаны, именно поэтому противник не заметил минзага. «Марти» принял на борт 2029 бойцов и командиров, два дивизиона 343-го артполка и всю артиллерию 270-го стрелкового полка: 12 — 122-мм гаубиц, 18 — 76-мм пушек, 8 — 45-мм пушек, 4 — 122-мм миномета, 11

— 82-мм минометов, 4,5 комплекта боезапаса, винтовки, пулеметы. После завершения погрузки, минзаг будто уменьшился в размерах, ибо осадка корабля значительно увеличилась — на борт корабля приняли сверх нормы 300 т груза. К 18.30 погрузка была закончена.

В 19.43 отряд направился из Ханко в море. Пройдя исходную точку, он лег на курс 140° и начал переход в Кронштадт. Финны, обнаружив, что на Ханко пробились русские корабли, не только обстреляли их с берега, но и погасили маяки. На обратном пути по бортам кораблей выставили наблюдателей с длинными шестами. Исключительно хорошая видимость позволила проверить счисления по м. Юссари. За время обратного перехода «Марти» десять раз уклонялся от плавающих мин, пять раз мины взрывались прямо по носу минзага в тралах лидирующего тральщика.

В 2.40 3 ноября по кораблям открыла огонь батарея на мысе Юминда. Снаряды упали с недолетом в 5 каб. от минзага. «Марти» увеличил скорость, а БТЩ-218, шедший без трала, вышел из строя и совместно с катерами прикрыл его дымовой завесой. Снаряды ложились с перелетами. На рассвете отряд прибыл на Гогланд и встал на якорь на восточном гогландском рейде у Северной деревни (Сууркюля).

За время стоянки сигнальщики дважды обнаруживали группы немецких самолетов, на кораблях объявлялась воздушная тревога. Однако немцы не бомбили корабли, проходя стороной.

В 17.50 отряд В.П. Дрозда снялся с якоря для перехода в Ленинград. В это же время на рейде был обнаружен перископ подводной лодки. Минный заградитель «Марти» открыл по нему огонь ныряющими снарядами, а эсминцы атаковали место обнаружения лодки глубинными бомбами. Спустя две минуты лодка всплыла. Ею оказалась наша «Щ-324», она направлялась на позицию в устье Финского залива, где должна была патрулировать, прикрывая эвакуацию Ханко. В 19.05 отряд построился в походный порядок и направился на восток. 4 ноября в 1.48 корабли легли на створ Кронштадтских маяков, а в 2.45 вошли в Морской канал. От Толбухина маяка до Ленинграда корабли шли в сплошном льду толщиной 7–10 см. Они вошли в Неву, подошли к пристани и начали выгрузку. 4231 человек гарнизона с личным оружием и боезапасом, а также два дивизиона полевой артиллерии без потерь были доставлены в Ленинград.

Первый поход на Ханко прошел блестяще, без потерь и серьезных повреждений. Но полученные повреждения не позволили «Марти» участвовать в последующих походах на Ханко.

В дальнейшем в боевых действиях минный заградитель не участвовал. 19 января 1942 г. командиром корабля назначается капитан 3-го ранга П.В. Шевцов, а 9 декабря — капитан 2-го ранга В.С. Быков.

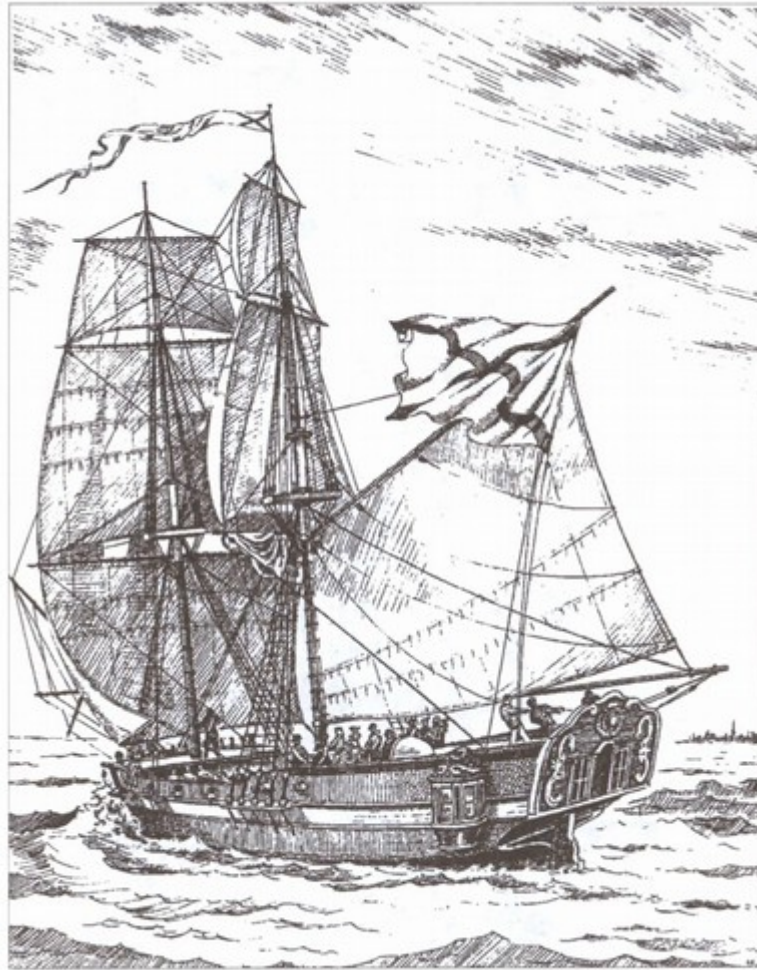
Зимой 1941/42 г. «Марти» стоял на Неве, экипаж своими силами ремонтировал корабль. В апреле 1942 г. немцы провели операцию «Айштосс» — массированные налеты авиации на корабли Балтийского флота, скованные льдами. Зенитчики «Марти» отражали атаки самолетов противника, корабль не получил больших повреждений. В конце 1942 г. 150 старшин и матросов корабля были направлены на фронт. В марте 1944 г. «Марти» вошел в состав ОВР Таллинского морского оборонительного района.

За время Великой Отечественной войны «Марти» совершил 12 боевых походов, прошел 4359 миль. Им было поставлено 3159 мин, зенитчики корабля сбили 6 самолетов противника.

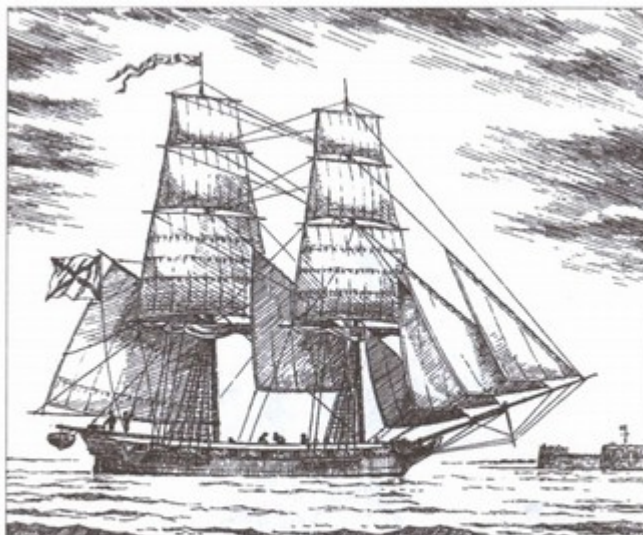
В послевоенный период минный заградитель продолжал находиться в строю. В 1948 г. он был переименован в «Оку». В конце 1950-х гг. минзаг разоружили, переоборудовали в ПКЗ, а в 1961 г. — в корабль-мишень для отработки ракетных стрельб. После получения при этом значительных повреждений корабль был разобран на металл.



ИЛЛЮСТРАЦИИ



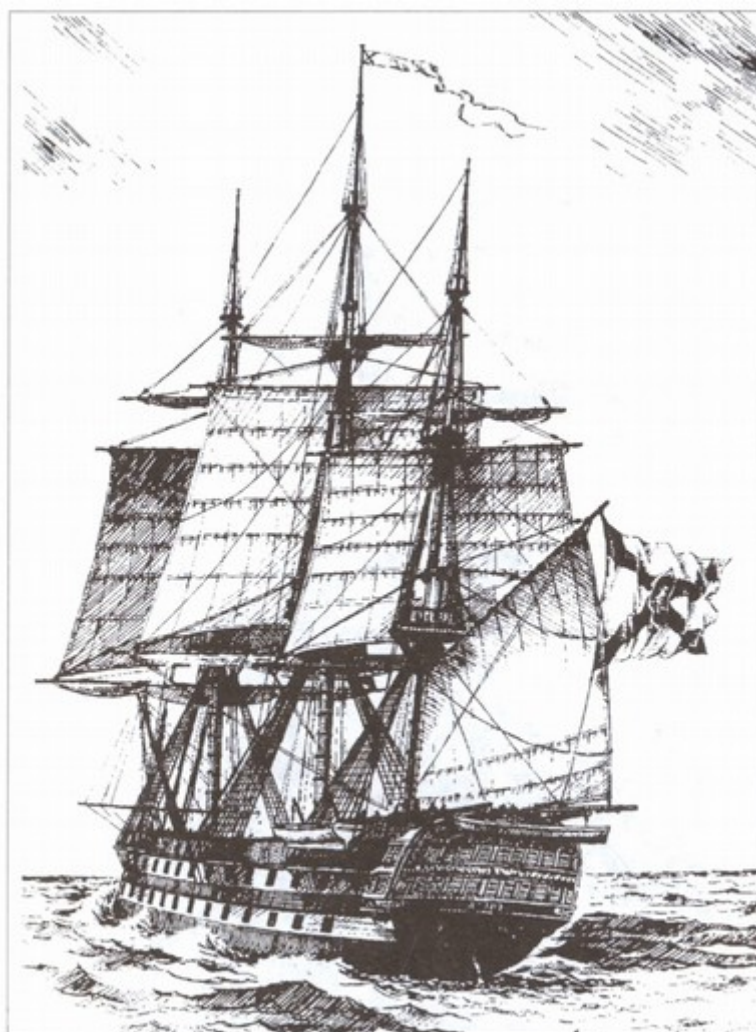
*Яхта «Счастье». Рисунок А.В. Карелова*



*Яхта «Нева». Рисунок А.В. Карелова*



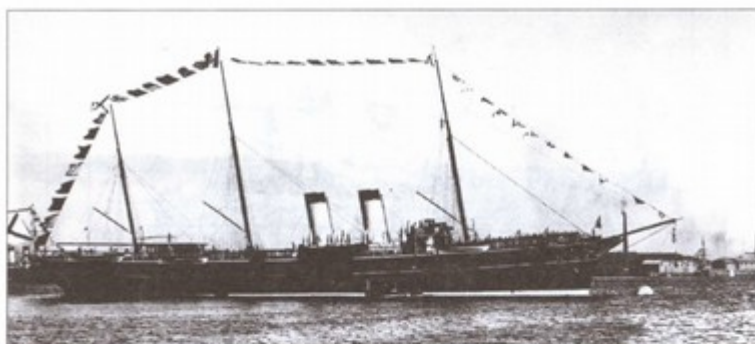
*Шхуна «Опыт». Рисунок А.В. Карелова*



*Линейный корабль «Азов». Рисунок А.В. Карелова*



*Корвет «Рында»*



*Императорская яхта «Полярная звезда»*

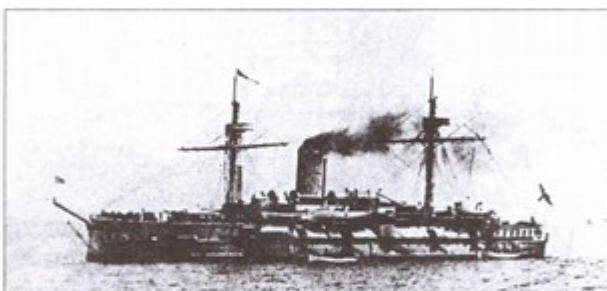


*Императорская яхта «Штандарт»*

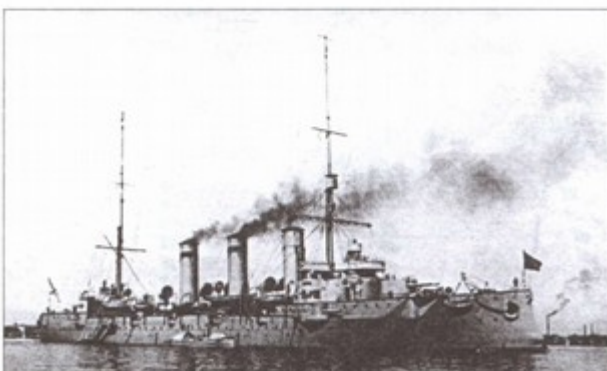




*Эскадренный броненосец «Император Александр III»*



*Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов»*



*Бронепалубный крейсер «Олег»*



*Гвардейский минный заградитель «Марти»*



*Гвардейский крейсер «Москва»*



*Гвардейский корвет «Сообразительный»*

## ИСТОЧНИКИ

- Боевая летопись русского флота. М.: Воениздат, 1948.
- Боевая летопись Военно–морского флота 1917–1941. М.: Воениздат, 1993.
- Боевая летопись Военно–морского флота 1941–1942. М.: Воениздат, 1983.
- Боевая летопись Военно–морского флота 1943. М.: Воениздат, 1993.
- Боевая летопись Военно–морского флота 1944. М.: Воениздат, 2006.
- Боевая летопись Военно–морского флота 1945. М.: Воениздат, 2006.
- Веселаго Ф.Ф.* Краткая история русского флота. Военмориздат, 1939.
- Щепотьев С.* Памятка Гвардейского экипажа 1710–1910. СПб., 1910.
- Таубе Г.Н.* Описание действий Гвардейского экипажа в войну 1914–1917 гг. Нью–Йорк, 1944.
- Бережной С. С.* Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки. М.: Воениздат, 1997.
- Бережной С. С.* Крейсера и миноносцы. М.: Воениздат, 2002
- Платонов А.В.* Советские боевые корабли 1941–1945 гг. Подводные лодки. СПб., 1996.
- Платонов А.В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. СПб, 2002
- Балакин С.А.* Легендарные «Семерки». М., 2007.
- Бережной С.С.* Флот СССР корабли и суда лендлиза. Справочник. СПб, 1994.
- Малышев Л.А.* Морской гвардейский экипаж. СПб, 2011.
- Императорские яхты. СПб, 2005.
- Дыгало В.* Откуда и что на флоте пошло. М., 1993.
- Российский императорский флот 1696–1917. Военно–исторический справочник. М., 1993.
- Мадлен дю Шатне.* Жан Батист де Траверсе, министр флота Российского. М., 2003.
- Лазарев М.П.* Материалы. Т. 1. М.: Военмориздат, 1952.
- Андиренко В.Г.* До и после Наварина. М., 2002.
- Чернышев А.А.* Российский парусный флот. Т. 1. 1997. Т. 2. 2002.
- Чернышев А.А.* 1941 г. на Балтике: подвиг и трагедия. 2009.
- Чернышев А.А.* Русский флот в войнах с наполеоновской Францией. М, 2012.
- Спирихин С.А.* Надводные корабли, суда и подводные лодки постройки завода № 402 — северного машиностроительного предприятия (1942–2001). Северодвинск, 2004.
- «Гангут». Сборник №№ 16, 20, 22, 23, 24, 26, 28, 35, 54.

Научно–популярное издание

Морская летопись

Чернышев Александр Алексеевич

**МОРСКАЯ ГВАРДИЯ ОТЕЧЕСТВА**

Выпускающий редактор Н.М. Смирнов

Корректор Е.Ю. Таскон

Верстка И. В. Левченко

Художественное оформление Д. В. Грушин

ООО «Издательство «Вече»

© Чернышев А.А., 2013

© ООО «Издательство «Вече», 2013

ISBN 978–5–4444–0938–1



## Морская летопись

Прообразом Гвардейского экипажа была созданная Петром I еще в 1710 г. Придворная гребцовая команда, занимавшаяся обслуживанием плавсредств императорского двора. С середины XVIII в. существовали Команда придворных гребцов дворцового ведомства и Экипажи придворных яхт, которые в 1797 г. были объединены. Из этих частей 16 февраля 1810 г. и был сформирован Гвардейский экипаж. В марте 1918 г. Гвардейский экипаж, как и другие гвардейские части российской армии, был расформирован. А в годы Великой Отечественной войны была создана Советская гвардия. В книге рассказывается о создании и славном пути Гвардейского экипажа, о ратных подвигах его в составе Гвардейского корпуса на суше. Читатель узнает о плаваниях императорских яхт и боевых кораблей, укомплектованных офицерами и матросами Гвардейского экипажа, Гвардейских кораблей советского и российского Военно-морского флота.

ISBN 978-5-4444-0938-1



9 785444 409381

