

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ • РОССИЯ • WWW.NBPUBLISH.COM

HISTORY *Illustrated*



ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Ежемесячное научно-популярное издание

Издатель: ООО «НБ-Медиа»

№5 (89),
май, 2012

ISSN 1812-867X

Главный редактор: **Василий Даниленко**
Художественный редактор: **Екатерина Чура**
Научные консультанты: **Александр Васильев,**
Вадим Розин
Редакторы: **Елена Бернаскони,**
Алексей Григорьев,
Владимир Клименко,
Екатерина Колодочкина,
Светлана Сорокина,
Михаил Бороздин
Бильдредакторы: **Ольга Шмакова,**
Галина Вулисанова
Корректоры: **Галина Никифорова,**
Наталья Тушнова
Дизайн и верстка: **Полина Замяткина**
Финансовый директор: **Ирина Гришина**
Директор по рекламе: **Григорий Невзоров**
Менеджер по рекламе: **Александр Иванов**
Технический директор: **Никита Петров**

Учредитель: **Даниленко В.И.**
Издатель: **ООО «-Медиа»**
Издательская лицензия № 065828 от 20.04.1998 г.
Тел./факс: (495) 424-26-02.
E-mail: **w.danilenko@gmail.com**
Почтовый адрес редакции: 117 465, Россия,
г. Москва, а/я 10. Даниленко В.И.

Прайс-лист на книги и журналы издательства
смотрите на сайтах: <http://www.history-illustrated.ru>
www.nbpublish.com

Объем 14 усл.-печ. л., формат 60x84/8.
Тираж 500 экз. Печать офсетная,
гарнитура Garamond, бумага мелованная.
Подписано в печать 15.06.2012 г.
Отпечатано с электронных носителей в типографии
ОАО «Можайский полиграфический комбинат».
143200, г. Можайск Московской области,
ул. Мира, 93.

Журнал зарегистрирован Министерством
Российской Федерации по делам печати,
телерадиовещания и средств массовых
коммуникаций 22 января 2004 года. Свидетельство
о регистрации средства массовой информации
ПИ № 77-17263.

Цена указана в каталогах.

**Внимание: подписаться на журнал можно
с любого месяца.**

Смотрите в Объединенном каталоге
«ПРЕССА РОССИИ» – 41894 (полугодовая
и ежемесячная подписка).

Перепечатка материалов журнала допускается
только по согласованию с редакцией.
Охраняется Законом РФ об авторском праве.
Воспроизведение материалов запрещается
без письменного разрешения издателя.
Любые нарушения закона преследуются
в судебном порядке

© ООО «НБ-Медиа»

С о д е р

АНОНС



Издательство Nota Bene представляет
новое периодическое издание 1

ВОЖДИ и ПРАВИТЕЛИ



Дмитрий Боровков
Наполеон III и его «Вторая империя». Часть II 4

КОРИДОРЫ ВЛАСТИ



Наталья Митина
Яхты российских императоров
Часть I. Век XVIII – первые яхты в российских водах 22

ИСТОРИЯ ШЕДЕВРА



Ирина Емельянова
В мире рун «Калевалы». Часть I 42



Яхты

российских императоров

Часть I. Век XVIII – первые яхты в российских водах

Наталья Митина

Яхты (от голландского *jagen* – бегать, торопиться, гнаться) – морские быстроходные суда – появились в Голландии на рубеже XVI-XVII веков и первоначально использовались для морских прогулок, а в военном флоте – для разведывательных и посыльных целей. В середине XVII века в Западной Европе стали строиться так называемые «парадные» яхты. Они украшались богатым резным декором, а их парусное вооружение получило гафели¹, что обеспечило более удобное управление парусами и более легкую их уборку. Подобную «парадную» яхту в 1660 году город Амстердам подарил английскому королю Карлу II. Впоследствии по его воле была построена целая флотилия подобных судов, на которых устраивались

парусные гонки. Это положило начало парусному спорту, а в дальнейшем – организации яхт-клубов. В конце XVII века яхты стали выполнять роль придворных судов. С тех пор и до настоящего времени в состав военно-морских флотов многих государств в качестве представительских и правительственных судов входят яхты.

Более 220 лет, вплоть до 1917 года, в составе Российского военно-морского флота имелись яхты, предназначавшиеся для плаваний членов императорской фамилии.



← Портрет Петра I. Неизвестный русский художник с оригинала Г. Неллера. Первая треть XVIII в. Государственный музей-заповедник «Петергоф».

Серебряная модель парусного бота Петра I. Петербург, 1754 г. Серебро, гравировка, золочение. Высота 28,5 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф».

¹ Гафель (нидерл. *gaffel*, букв. – вилы) – наклонное рангоутное дерево, поднимаемое по мачте и упирающееся в нее пяткой. Гафель служит для растягивания по нему верхней кромки (шкаторины) косых четырехугольных парусов – триселей, а также крепления шкаторных углов топселей. На малых судах и шлюпках с косыми парусами гафель служит для крепления фюка и грота. На гафель также поднимают сигналы и иногда флаг.



Петр I за рулем парусного ботика на Яузе-реке. Худ. А.Д. Кившенко. 1880 г. Акварель. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

Более 220 лет, вплоть до 1917 г., в составе Российского военно-морского флота имелись яхты, предназначавшиеся для плаваний членов императорской фамилии.

Долгое время они назывались царскими или придворными, а позже — «императорскими паровыми яхтами». Так было до тех пор, пока яхты по корабельной классификации, утвержденной в 1892 году, не стали называться «императорскими».

ПО УКАЗУ ПЕТРА ВЕЛИКОГО

История российских императорских яхт восходит к петровскому времени и непосредственно связана с важнейшим событием эпохи: выходом России к морю, утверждением

на берегах Балтики в результате победы над Швецией в Северной войне и превращением страны в могучую морскую державу.

В 40-х годах XVII века в Россию из Англии был доставлен небольшой корабельный бот² «Святой Николай».³

² Бот — дубовая шлюпка голландского типа.

³ В истории строительства и появления ботика много разногласий и неточностей. Одни исследователи утверждают, что судно было построено русскими плотниками по голландским чертежам под руководством голландских мастеров в районе впадения Оки в Москву-реку. Потом, по их мнению, ботик был перевезен в Москву, но перед ледоколом его вытащили на сушу, и с того времени он больше не плавал. Другие ученые считают, что судно было изготовлено в Англии, доставлено в Россию в 40-х годах 17 века и стояло в непригодном для использования состоянии в царских амбарах Измайлова, пока там его не приметил Петр I.

Ботик был найден самим императором в Измайлове. Молодой тогда и увлекающийся Петр загорелся идеей исправить судно и спустить его на воду. По его просьбе голландский корабельный мастер Брандт, проживающий тогда в Москве, взялся отремонтировать ботик. Закончилась реставрация в 1688 году, когда уже действующее судно было спущено в речку Яузу. Именно на этом ботике Петр I начал изучать морское дело, учился ходить под парусом.

До 1701 года ботик находился в Измайлове, а потом был переведен в Московский Кремль. Там он хранился под навесом и был почти забыт. Однако в 1722 году, отмечая подписание Ништадтского мирного договора, Петр I вспомнил о найденном в молодости ботике и решил отдать ему честь. Судно было выставлено в центре Кремля на специальную тумбу-постамент, где проходящие мимо могли им полюбоваться. Через год (в 1723 г.) правитель решил отправить свою уникальную историческую находку в Санкт-Петербург, где ботик торжественно встречали салютом на Неве у Петропавловской крепости. Указом Петра теперь предписывалось в каждую годовщину заключения Ништадтского мирного договора спускать судно на воду, провозить по Неве и обратно. Через несколько десятков лет около Петропавловского собора на территории крепости было построено специальное помещение для ботика, названное «Ботный домик».

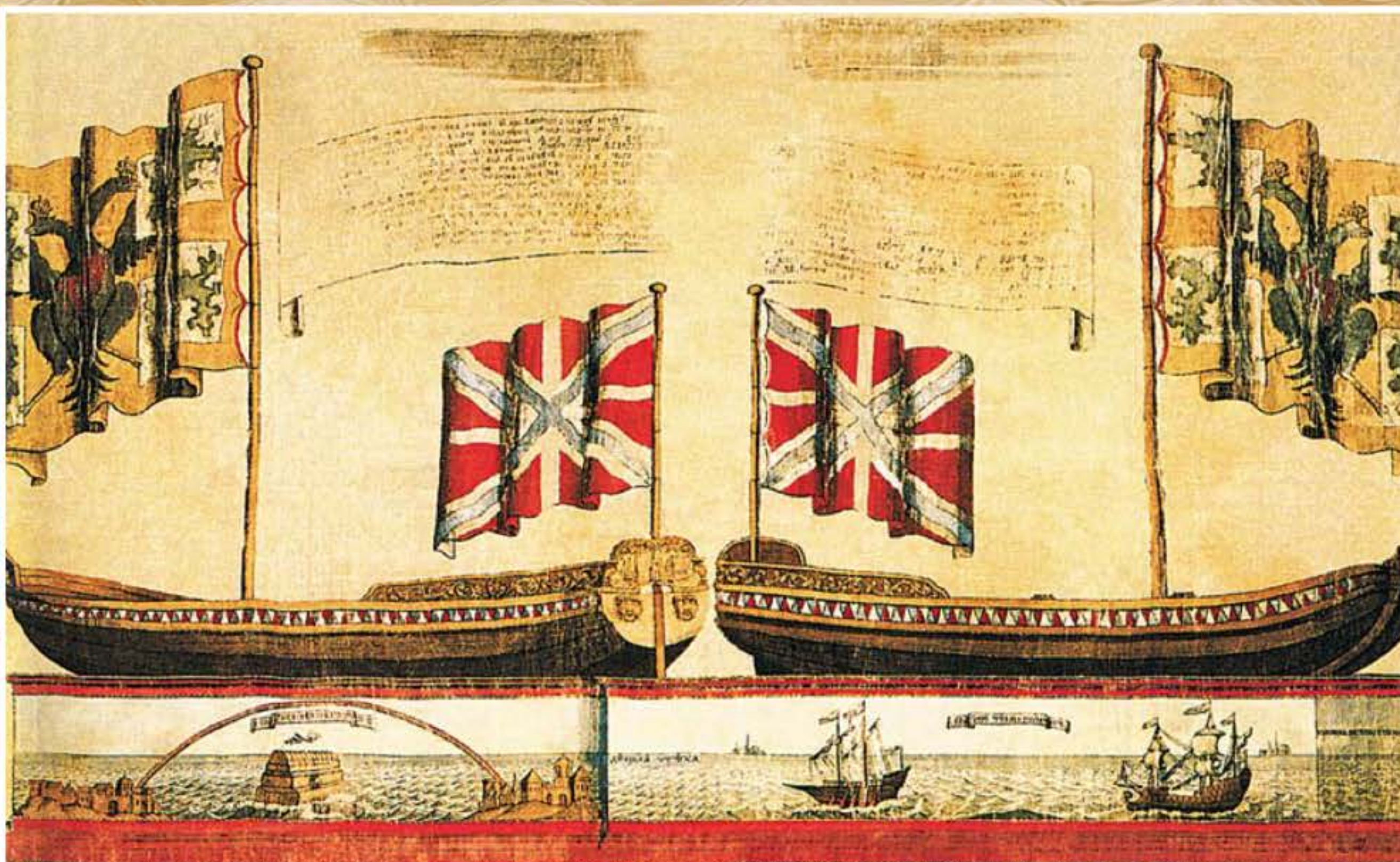
В XIX веке ботик неоднократно покидал свой «домик». Его вывозили на различные годовщины и празднования, связанные с военно-морским флотом нашей страны, и на различные выставки. Например, отреставрированное судно вывозила на Всероссийскую политехническую выставку в Москве.

В 1928 году ботик был передан на хранение в Новый Петергоф, а с 1940 года он находится в Центральном военно-морском музее. Во время Великой Отечественной войны судно эвакуировали в Ульяновск по реке. А в 1946 году снова вернули в музей уже по железной дороге.



Ботик Петра I.
Центральный военно-морской музей,
Санкт-Петербург.

Ботик Петра Великого. Гравюра И.Ф. Зубова
по рисунку И.П. Зарудного. 1722 г.
Центральный военно-морской музей,
Санкт-Петербург.





Показательный морской бой на заливе Эй в честь царя Петра I 1 сентября 1697 года. Худ. А. Сторк. Амстердамский Исторический музей.

1 сентября 1697 г. Петр I присутствовал на показательном морском сражении, устроенном в честь Великого посольства на заливе Эй. Для участия в нем были приглашены все владельцы яхт и буеров из Северной Голландии, многие из которых установили на борту своих кораблей артиллерийские орудия. Зрелище получилось грандиозное, «сражение» продолжалось весь день. Стреляли пушки, мушкеты, одни корабли брали другие на абордаж.

На дамбах и набережных, а также в лодках на воде стояли и сидели тысячи зрителей. Командовал «сражением» вице-адмирал Жиль Схей; он стоял на большом корабле под флагом Амстердамского отделения Ост-Индской компании в центре битвы (в середине картины). Хотя Петр I присутствовал на этом представлении инкогнито, все прекрасно знали, что это царь. Петр стоит на яхте под русским флагом с двуглавым орлом в правой части картины. Одет он в красный камзол. Каспар Лейкен создал гравюру с изображением этой битвы; под гравюрой напечатан текст, приводящий все данные о ходе битвы и ее участниках.

Долгие годы он хранился среди вещей большого боярина Никиты Ивановича Романова, двоюродного брата царя Михаила Федоровича, деда Петра I, пока в мае 1668 года юный царь Петр Алексеевич не заинтересовался им. Сам Петр с записке «О начале судостроения в России» писал следующее: «Случилось нам быть в Измайлове, на льняном дворе и, гуляя по амбарам, где лежали

остатки вещей дому деда Никиты Ивановича Романова (двоюродного брата царя Михаила Федоровича), между которыми увидел я судно иностранное, спросил Франца (Тимермана) что то за судно? он сказал, что то бот английский. Я спросил: где его употребляют? он сказал, что при кораблях, для езды и возки. Я паки спросил: какое преимущество имеет перед нашими судами (понеже

видел его образом и крепостию лучше наших)? Он мне и сказал, что он ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру; которое слово меня в великое удивление привело и якобы неимоверно...»

В историю этот найденный в Измайлове английский корабельный бот вошел как «ботик Петра Великого», им же названный «дедушкой русского флота» и стал не только



Показательный морской бой на заливе Эй в честь царя Петра I 1 сентября 1697 года. Фрагмент.

В Голландии Петр I дважды встречался с королем Англии и штатгальтером Голландии Вильгельмом III Оранским, который после этих встреч решил подарить молодому русскому царю свою недавно построенную яхту «Транспорт Ройал» («Royal Transport»), считавшуюся одной из самых быстроходных.

символом созданного волей царя-реформатора отечественного флота, но и первой царской яхтой в России. Известно, что Петр плывал на ботике по Просяному пруду в Измайлове и по Яузе, а позднее – на Переславском озере.

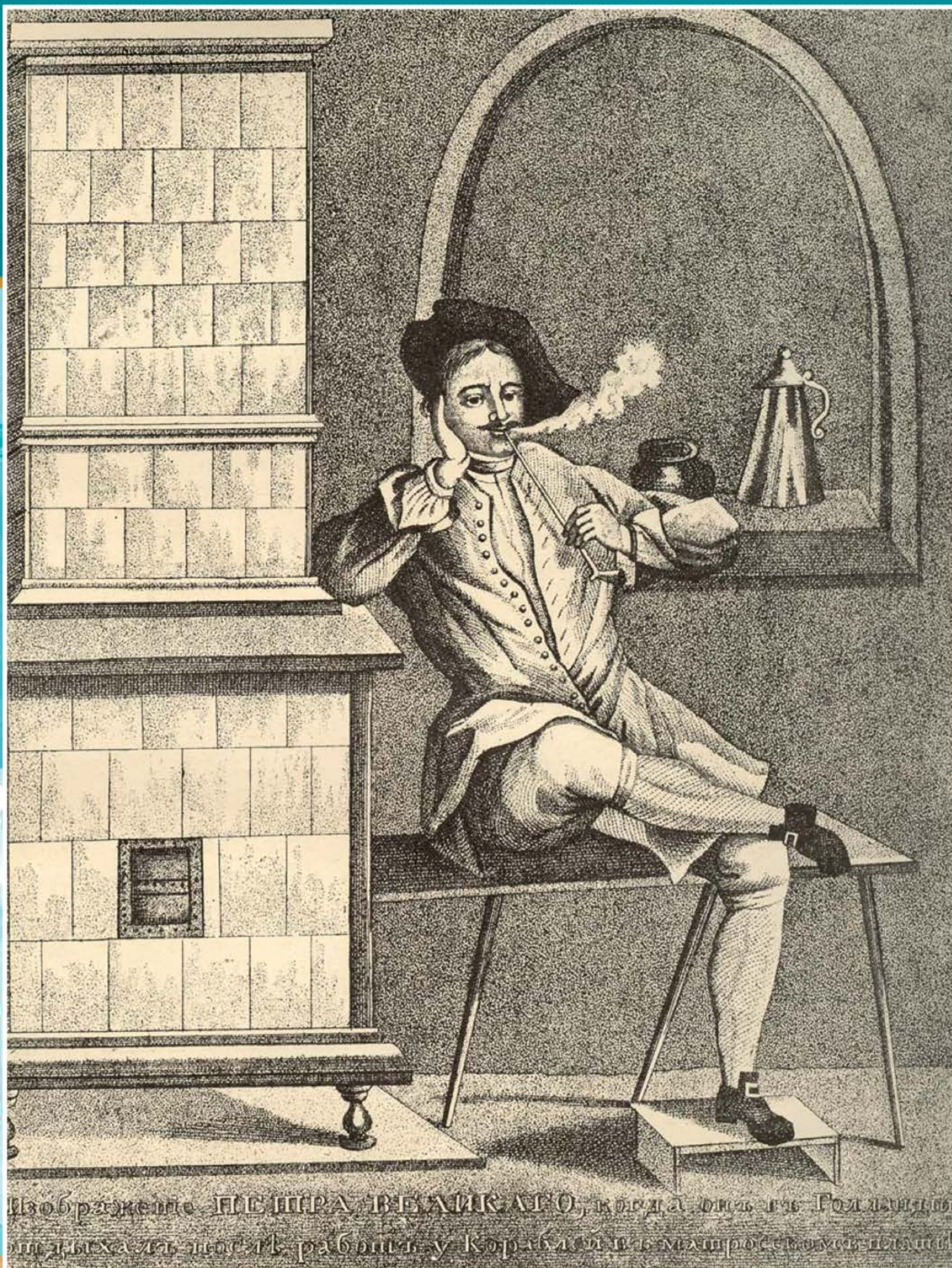
Знакомство Петра I с морем произошло в 1693 году во время посещения им Архангельска и плавания по Белому морю на яхте «Святой Петр». Эта одномачтовая яхта голландского образца длиной всего в 17, 28 метров, вооруженная двенадцатью 3-фунтовыми пушками, была построена в Архангельске по царскому указу весной 1693 года. Строителями яхты были голландские корабельные мастера П. Бас и Г. Янсен, а ее украшения изготовил «резного дела мастер» Ф. Иевлев.

В марте 1697 года из Москвы в Западную Европу выехало Великое Посольство. Петр I,

находившийся в его составе под именем десятника волонтеров Петра Михайлова, 8 августа 1697 года прибыл в голландский город Саардам и уже через четыре дня приобрел там за 426 гульденов украшенный резьбой буер – одномачтовый палубный бот, ставший на время пребывания в Голландии его личной яхтой. Управляя буером он не только совершал на нем короткие морские прогулки, но и предпринял два перехода между Саардамом и Амстердамом.

В Голландии Петр I дважды встречался с королем Англии и штатгальтером Голландии Вильгельмом III Оранским, который после этих встреч решил подарить молодому русскому царю свою недавно построенную яхту «Транспорт Ройал» («Royal Transport»), считавшуюся одной из самых быстроходных. Яхта была построена в 1695 году на





Петр I в матросском костюме в Голландии. Гравюра Н. Свищунова.

верфи в Чатаме; при водоизмещении около 297 тонн она имела длину между штевнями⁴ 25,6 метров, наибольшую ширину 8,3 метра и среднюю осадку около 2,97 метров. Это было двухмачтовое судно с гафельным вооружением, близким по типу к вооружению первой из шхун, появившихся в Северной

Америке только в 1713 году. К тому же яхта управлялась с помощью штурвала, стоявшего на главной палубе. Заметим, что штурвалы, вытеснив кольдерштоки, в Европе получили широкое распространение только после 1700 года. В безветрие на яхте могли использоваться 20 весел. Артиллерийское воору-

⁴ Штевень – прочный брус в носовой и кормовой оконечностях корабля.



Костюм Петра I, матросский: куртка-бострог, штаны голландского покроя. Голландские мастера. Конец XVII – первая четверть XVIII в. Шерстяная ткань, полотно, бронза, сукно, хлопчатобумажная байка, шерстяная и шелковая нить, бахта, кожа; вязка, штамповка. Куртка: длина спинки 82,5 см. Штаны: длина 84 см. Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.

Матросский костюм Петра I представляет собой образец матросской одежды европейских стран. Голландские костюмы с бострогами царь заказывал в течение всей своей жизни, последний заказ был отправлен в Голландию русскому резиденту в 1724 г. Такие костюмы Петр I носил, посещая верфи, надевал на маскарадах, изображая матроса или корабельного плотника.

жение яхты состояло из двадцати орудий: двенадцать 6-фунтовых пушек (калибр 95 мм.) и восемь 3-фунтовых фальконетов (калибр 76 мм.) на кованых вертлюгах.

Таким образом, яхта «Транспорт Ройал», поступившая в полное распоряжение Петра 2 марта 1698 года, по своим конструктивным и технологическим особенностям была одним из самых лучших, современных судов той эпохи. Сохранились сведения о четырех плаваниях, совершенных молодым русским царем на

этой яхте во время пребывания в Англии, но, возможно, на самом деле их было значительно больше. Местом испытания драгоценного подарка стала Темза. Известно, что 20 апреля 1698 года Петр I приплыл на яхте «Транспорт Ройал» в Чатем, где посетил старейшую в Британии верфь, арсенал и осмотрел три английских корабля, стоявших в местной гавани. 23 апреля в сопровождении эскорта английских кораблей Петр на своей новой яхте (с английским экипажем под командованием капитана Вильгельма Рипли) ушел к берегам Голландии.

Дальнейшая судьба яхты «Транспорт Ройал» также хорошо известна. 3 июня 1698 года вместе с караваном транспортных судов она прибыла в Архангельск, где была причислена к Беломорской флотилии. В июле по распоряжению Петра I была предпринята неудавшаяся попытка перевести яхту по рекам, озерам, а где и волоком, на юг России для включения в состав Азовского флота. В августе 1702 года Петр I в послед-

ний раз плывал на яхте «Ройал Транспорт» из Архангельска к селению Нюхча с заходом в Соловецкий монастырь. От Нюхчи начиналась знаменитая «Государева дорога» из Белого моря в Онежское озеро. Весной 1715 года Петр I повелел перевести свою яхту на Балтику. 24 августа 1715 года «Ройал Транспорт» вышла из Архангельска, а в сентябре 1715 года во время жестокого шторма яхта погибла в проливе Каттегат в районе шведского порта Гетеборга. Спасшюся часть ее эки-



Внизу:

Модель памятника «Петр I, строящий лодку». Скульптор Л. Берштам. Франция, 1910 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф».

После первых побед над Швецией в ходе Северной войны русский царь приступил к созданию Балтийского флота, необходимого для защиты устья Невы и побережья Финского залива. Его ядро составили несколько фрегатов и шняв, заложенных в 1703-1704 гг. на Олонецкой (Лодейнопольской) верфи.



Книга Карла Алларда «Новое галанское карабельное строение глашающее совершенно чинение корабля». Ч. 1, 2. (Москва, 1709 г.). Библиотека Российской академии наук, Санкт-Петербург.

Книга переведена на русский язык по указу Петра I Салтыковым. В библиотеке Петра было несколько экземпляров этого издания. В книге содержится 188 гравюр на меди, раскрашенных от руки акварелью, с изображением кораблей, морских флагов и инструментов. Две гравюры подписаны П. Пикаром.

Со шнявой «Мункер» связано первое упоминание о Петергофе. В походном журнале Петра I за 1705 г. отмечено: «Сентября в 13 день наша шнява «Мункер» пошла в Петербург; после полудня в 4 часа против Петергофа кинула якорь; к вечеру пришла в Петербург».

пажа во главе с третьим, последним, командиром судна Хугчинсом шведы взяли в плен.

После первых побед над Швецией в ходе Северной войны русский царь приступил к созданию Балтийского флота, необходимого для защиты устья Невы и побережья Финского залива. Его ядро составили несколько фрегатов и шняв, заложенных в 1703–1704 годах на Олонецкой (Лодейнопольской) верфи.

Первые российские шнявы, вооруженные 14–16 пушками, были парусно-гребными – могли ходить под парусами и на веслах. Среди них особый интерес представляет шнява «Мункер» (французское словосоче-

тание «*Mon coeur – мое сердце*» по-голландски), заложенная 23 августа 1703 года по чертежам Петра I и спущенная на воду 24 сентября 1704-го. На ней Петр под своим штандартом плавал по Финскому заливу.

Со шнявой «Мункер» связано первое упоминание о Петергофе. В походном журнале Петра I за 1705 год отмечено: «Сентября в 13 день наша шнява «Мункер» пошла в Петербург; после полудня в 4 часа против Петергофа кинула якорь; к вечеру пришла в Петербург». Расположенный на полпути между Петербургом и Кронштадтом, Петергоф первоначально был одной из царских мыз. Название мызы впоследствии

получила и летняя царская резиденция, основанная рядом с новой столицей. 15 августа 1723 года на торжественное открытие летней резиденции в Петергоф из Кронштадта пришла целая флотилия парусников. «Немедленно по прибытии нашем мы вошли в прекрасный большой канал, протекавший прямо перед дворцом. Этот канал длиною до полверсты и так широк, что в нем могут стоять 2 буера, император сам ввел в него флотилию, и мы, пройдя половину канала, продолжали плыть по одному из шлюзов. Все суда числом 115, выстроились по обеим сторонам канала», писал в своем дневнике камер-

Модель голландского восьмивесельного бота. Неизвестный голландский мастер. Начало XVIII в. Масштаб 1:12. Дерево, тонированное; лак, 95 x 30 x 30 см. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

Модель была прислана из Голландии в 1712 г. По этой модели в том же 1712 г. в Санкт-Петербурге было построено несколько ботов для сообщения с островом Котлин.



юнкер Берхгольц. Празднества с участием придворных яхт устраивались в Петергофе и в дальнейшем. 7 августа 1725 года сюда прибыла Екатерина I в сопровождении многочисленных судов: «Яхта императрицы, при громе пушек, прошла через канал в большой бассейн в подошвы дворца, под самый каскад, все же прочие суда остановились на якоре вне канала», сообщал все тот же Берхгольц.

Позднее самые крупные яхты, расцвеченные флагами, в торжественных случаях ставились на Неве напротив Зимнего дворца.

Яхты часто служили Петру I «рабочим кабинетом». В октябре 1703 года он приплыл из Ладожского озера по Неве в Финский залив, тщательно промеряя глубины, в результате чего было выбрано удачное место для возведения пер-

вого морского фортификационного сооружения крепости Кроншлот у острова Котлин. В октябре 1723 года император провел несколько дней на яхте у Кроншлота, делая чертежи «фортеции Котлинской».

Строительство придворных яхт началось в России в 1702 году с постройки на Воронежской верфи голландским корабельным мастером Выбе Геренсом яхты «Святая Екатерина». Вслед за ней на той же верфи по чертежам, составленным корабельным мастером Петром Михайловым (Петром I), строится яхта «Либе». В составе Балтийского флота первой придворной яхтой стала тоже «Святая Екатерина», спущенная на воду в июне 1706 года. Она строилась в Англии, после чего ее в разобранном виде доставили в Санкт-Петербург. Осенью того же 1706 года со стапеля Главного Адми-

ралтейства сошла на воду яхта «Надежда», построенная корабельным мастером Федосеем Скияевым.

Куда и с кем ходили придворные яхты в первые десятилетия XVIII века, сведений почти не сохранилось. Возможно, они участвовали в плаваниях «Потомственного Невского флота», учрежденного Петром I в 1713 году, который состоял из судов, безвозмездно раздававшихся царем не только санкт-петербургской знати, но и «служилым людям» государственных учреждений с целью приобщения лиц различных званий и профессий к морю и парусам. К таким судам относились буера⁵, построенные в Казани, а также привезенные из Голландии. Яхты, доставленные из Голландии и Англии и построенные в России, как вспомогательные суда включались в состав Балтийского и Невского флотов.

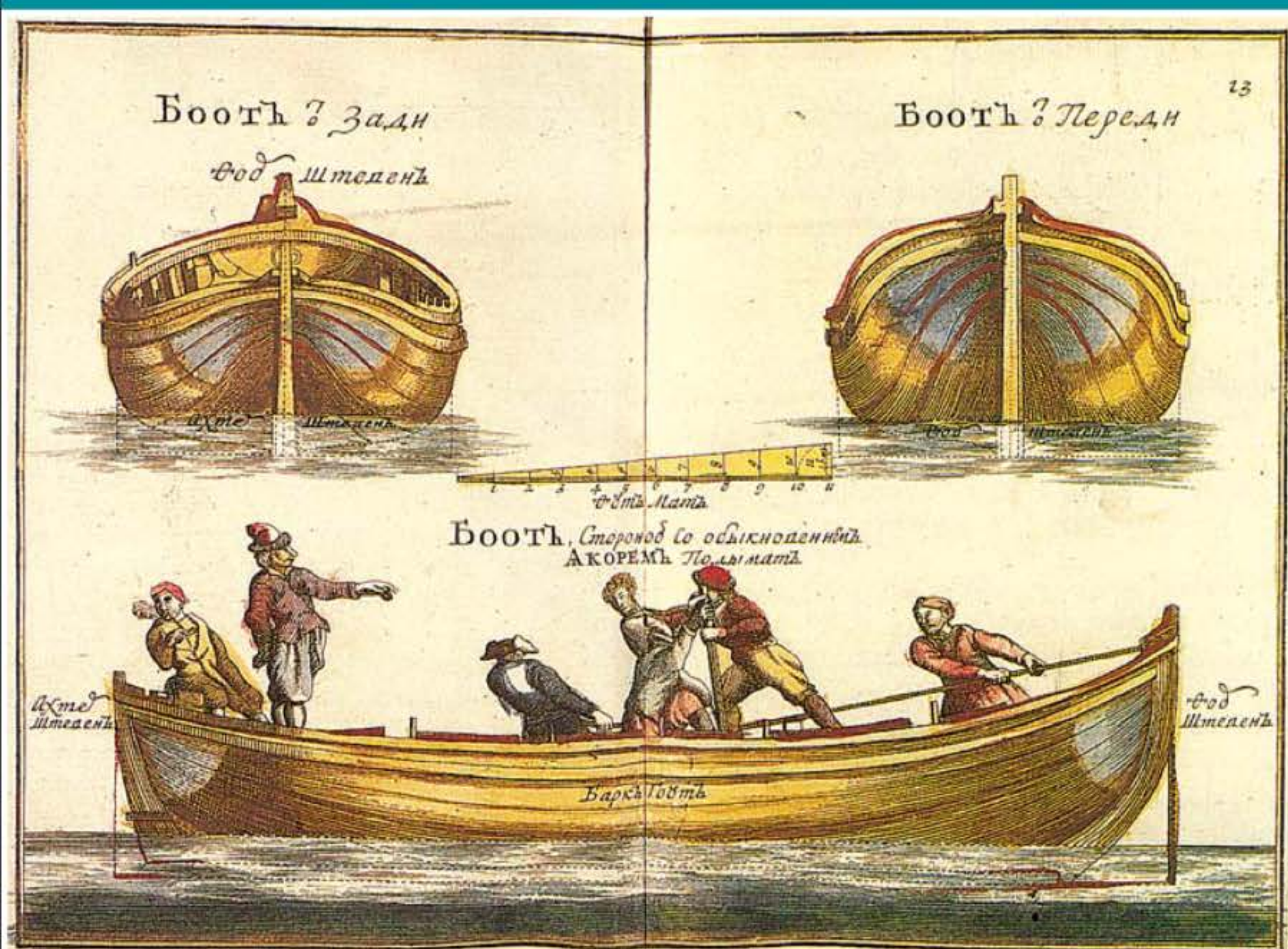


Рисунок бота из книги Карла Алларда «Новое галанское карабельное строение глашающее совершенно чинение корабля» (Москва, 1709 г.)

⁵ Буер (нидерл. boeier) – легкая лодка или платформа, установленная на особых металлических коньках, предназначенная для скольжения по льду и оснащенная мачтой и парусами. Управление буером имеет много общего с управлением яхтой, но требует специальных навыков в связи с особенностями управления и большой скоростью движения. Рыбаки Балтийского моря, Ладожского и Онежского озер издавна использовали буера для промысла зимой, поэтому установить время появления ледовых буеров затруднительно. В России строительство буеров на верфях началось при Петре I. Известно, что царь в течение зимы приказывал расчищать снег перед Зимним дворцом и ежедневно катался на ледовом буере. Ледовые буера строились на Партикулярной верфи. Дочь Петра I, Елизавета Петровна также имела собственный буер и каталась на нем.



Кафтан Петра I, шкиперский.
Голландский мастер в России. 1690-е гг.
Сукно, шерстяная ткань, волос,
плетение. Длина спинки 130 см.
Государственный Эрмитаж,
Санкт-Петербург.

Покрой «шкиперского» кафтана Петра I значительно отличает его от других одежд царского гардероба. Очевидец оставил описание одного из костюмов Петра I, какой он носил во время путешествия 1697-1698 гг.: «Он был одет в скромное платье: длинный и узкий камзол с узкими, наглухо застегнутыми рукавами, как одеваются зажиточные и степенные горожане Амстердама».



Шкиперское платье Петра Великого. Рисунок XIX в.

В 1716 г. для пополнения Невского флота парусными и гребными судами на берегу Фонтанки, против Летнего сада, строится Партикулярная верфь. Обычно раз в неделю суда Невского флота собирались для «экзерциций» – своеобразных парусных учений. За неявку на них с владельцев судов взыскивался значительный штраф.

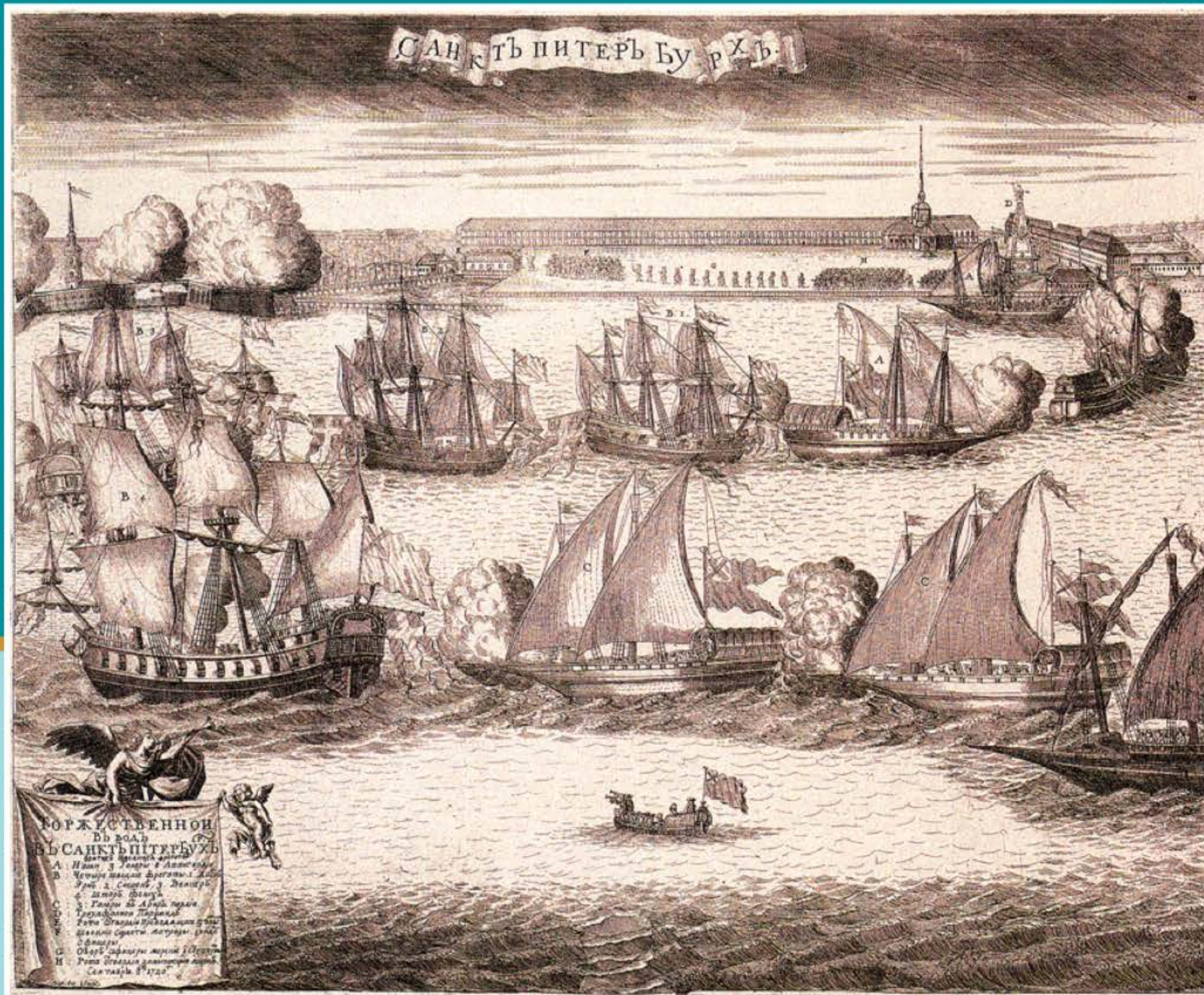
В 1716 году для пополнения Невского флота парусными и гребными судами на берегу Фонтанки, против Летнего сада, строится Партикулярная верфь. Обычно раз в неделю суда Невского флота собирались для «экзерциций» – своеобразных парусных учений. За неявку на них с владельцев судов взыскивался значительный штраф. К 1719 году в составе Невского флота находилось 141 судно и в их числе 24 принадлежавших Петру I. Среди них была яхта-буер «Наталия», привезенная из Голландии в сентябре 1719 года, четыре буера и несколько разнообразных гребных шлюпок. Петр I, как отмечал один из иностранцев, побывавший в Петербурге еще в 1713 году, предпочитал любым увеселениям упражнения на воде. Хотя Невский флот стал первым парусным сообществом в мире, организованным раньше Ирландского Водного клуба, созданного в 1720 году, его нельзя считать предтечей совре-

менных яхт-клубов, поскольку членство в нем не было добровольным. После смерти Петра I Невский флот постепенно приходил в упадок и прекратил свое существование в 1746 году.

Художественное оформление кораблей петровского времени было выполнено в формах барокко. Особую роль играла деревянная резьба: многофигурные рельефы украшали борта, круглые фигуры помещались на носу и корме, пышный, сочный орнамент покрывал решетки, балконы, галереи, которым придавались сложные, волнообразные очертания. Сюжетами скульптурных композиций служили аллегорические сцены, символизировавшие победы России на суше и море и героические деяния Петра I, мифологические персонажи – морские боги, наяды, тритоны, олицетворявшие морские стихии. В носовой части находилась фигура льва, на корме – изображение герба и название судна. Тематика оформ-

ления выбиралась самим Петром I или Адмиралтейц-коллегией. Борта судов окрашивались в яркие цвета, фигуры расписывались под «натуру»; гербы и военные трофеи, а также орнаментальную резьбу золотили или красили охрой.

Как выглядели придворные яхты начала XVIII века можно узнать из единственного сохранившегося подробного описание так называемой «злоченой» яхты «Декроне», которая 20 июля 1720 году была предоставлена прибывшему в Санкт-Петербург польскому посольству для поездки в Кранштадт. Сама яхта также являлась одним из ценных царских подарков: во время второго путешествия за границу Петр I получил ее от прусского короля Фридриха-Вильгельма I. Это было довольно большое судно, способное принять на борт около 100 пассажиров. Известно, что она была вооружена 22 3-фунтовыми пушками бронзового литья, и, следовательно, могла



Торжественный ввод в Санкт-Петербург шведских судов после победы при Гренгаме. Гравюра А.Ф. Зубова. 1720 г. Государственный Русский музей, Санкт-Петербург.

8 сентября 1720 года четыре шведских фрегата, плененных в сражении при Гренгаме 27 июля 1720 года, в сопровождении кораблей русского военного флота были введены в Неву. Морской парад принимал Петр I. Его ботик изображен на первом плане. Затем русские моряки, пленные шведские офицеры и матросы сошли на берег перед Троицкой площадью и прошли в торжественном марше через специально построенные триумфальные ворота. Работа над гравюрой была начата заранее, и к празднику она уже была готова.

иметь длину более 24,4 метров при ширине около 8,5 метров. На корме яхты «Декроне» находилась «царская каюта» с восемью «большими венецианскими окнами», в которой размещались самые почетные гости. По всей вероятности, как это было принято в конструкции яхт конца XVII – начала XVIII века, шесть окон, снаружи обрамленных резьбой корабельного декора, выходили на кормовую раковину, а два прорезались в бортах. Стены каюты, украшенные резьбой, а также потолок были затянуты ярко-красным домашом, расшитым позументами и золотом, пол застлан ковром. Дополнительным украшением служили многочисленные зеркала, мраморный камин с традиционными каминными принадлежностями из латуни. Двухспальная кровать была покрыта белым домашом с шитьем и позументами, обшитая бахромой. Ниже под палубой находи-

лись две каюты для гостей и каюта «шхипера» – командира яхты. В первой каюте с восемью постелями на широких скамьях, «на которых днем гости сидели, а ночью спали», стены были обтянуты голубым домашом. Обшитые таким же домашом матрацы на ночь укладывались в сундуки, а вместо них выдавались полупелковые постели вместе с валиками под голову и белыми шерстяными одеялами. На переборках этой каюты висело несколько зеркал. Во второй, шкиперской, каюте, устроенной, как и первая, но с четырьмя постелями, отделка стен и постелей была из лимонного домаста. На палубе обеих кают лежали ковры. В каюте шкипера постели были обтянуты полупелковой тканью. В ней также висели зеркала, стоял стол и имелись тайник и рундук⁶ с выдвижными ящиками. Также на яхте «Декроне» были «кухня с погребом, цейхгауз с порохом и ядрами».

⁶ Рундук – рол ларя или крытой лавки с подъемной крышкой. Обычно есть на палубах, в каютах и на юте, где в них держат флаги, лоты, лаги и пр.



Компас корабельный.
Компасная мастерская Адмиралтейства.
Петербург, 1720-е гг. Дерево, латунь, железо, свинец,
стекло, бумага. 18,5 x 18,5 x 19,5 см.
Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.

Этот компас происходит из Кабинета Петра Великого и является редчайшим памятником истории русской науки и техники петровской эпохи. Рисунок на картушке компаса позволяет уверенно предполагать, что этот мореходный инструмент был изготовлен в России. Известно, что в основанном Петром I Адмиралтействе была создана Компасная мастерская, предназначавшаяся для оснащения кораблей молодого российского флота.

Часы солнечные универсальные кольцевые. ➔

Мастер Конрад Метц. Амстердам.
Конец XVII – начало XVIII в. Латунь. Диаметр 9, 8 см.
Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.

Часы происходят из Кабинета Петра Великого. Такой тип часов принадлежит к одному из наиболее распространенных видов портативных приборов измерения времени: часы складываются и переносятся в плоской коробочке. Универсальность конструкции заключается в возможности ее использования на любой географической широте. Интерес русского царя к столь необходимым морякам приборам времени был так же постоянен, как и его страсть к кораблестроению. Известно, что Петр I не только хорошо умел пользоваться различными видами астрономических приборов, в том числе солнечными, лунными и звездными часами, но и самолично изготавливал их. Первым, кто еще в детстве научил его приемам обращения с подобными инструментами, был Франц Тиммерман.

Петр I не только хорошо умел пользоваться различными видами астрономических приборов, в том числе солнечными, лунными и звездными часами, но и самолично изготавливал их. Первым, кто еще в детстве научил его приемам обращения с подобными инструментами, был Франц Тиммерман.

Самой крупной из придворных яхт начала XVIII века стала 18-пушечная «Принцесса Анна», построенная в 1719 году одним из ведущих корабельных мастеров своего времени Р. Броуном. Первоначально она именовалась «монаршим фрегатом «Ройяль»», в память о яхте, подаренной Петру I Вильгельмом Оранским. После бракосочетания дочери Петра I Анны Петровны с герцогом Карлом Фридрихом Гольштейн-Готторпским молодые супруги на «Принцессе Анне» отправились в Киль 25 июля 1727 года. В дальнейшем эта яхта использовалась для поездок членов царской фамилии в Петергоф и Кронштадт, а в последние годы своего долгого существования ее, пришедшую в ветхость, лишь ставили на Неве напротив Зимнего дворца вместе с построенной также Броуном в 1733-1735 годах яхтой «Вирцоу». Обе они находились в составе Балтийского флота до 1777 года.

В течение XVIII века в Балтийском флоте числилось 33 придворные и адмиралтейские яхты. При императрице Анне Иоанновне были построены новые большие яхты: буюер «Фаворитка», «Елизабет», «Вирцоу» и «Минерва». Теперь «придворные яхты» плавали уже по Финскому

заливу от Петербурга до Кронштадта и производили выходы в море по 2 раза в неделю. На зиму яхты приходили в Петербург, а летом направлялись в Петергоф, где принимали участие во всех торжествах и праздниках. Экипажи яхт уже стали достаточно многочисленными. Так, например, на самой большой яхте «Елизабет» была команда из 47 человек.

Согласно Определению коллегии от 18 декабря 1773 года: «По штату 1765 года ради случайных

транспортов иностранных министров, флагманов, коллегии адмиралтейской депутатов и других особ положено иметь 4 яхты». Флагманом эскадры императорских яхт считалась старейшая «Принцесса Анна». Кроме нее, к 1765 году в состав придворных были включены также яхты «Святой Алексей» (построенная в 1763 году для графа Г.Г. Орлова), «Счастье» и вторая «Святая Екатерина». Помимо указанных крупных придворных яхт в наличии также имелось различное

Теперь «придворные яхты» плавали уже по Финскому заливу от Петербурга до Кронштадта и производили выходы в море по 2 раза в неделю. На зиму яхты приходили в Петербург, а летом направлялись в Петергоф, где принимали участие во всех торжествах и праздниках. Экипажи яхт уже стали достаточно многочисленными. Так, например, на самой большой яхте «Елизабет» была команда из 47 человек.

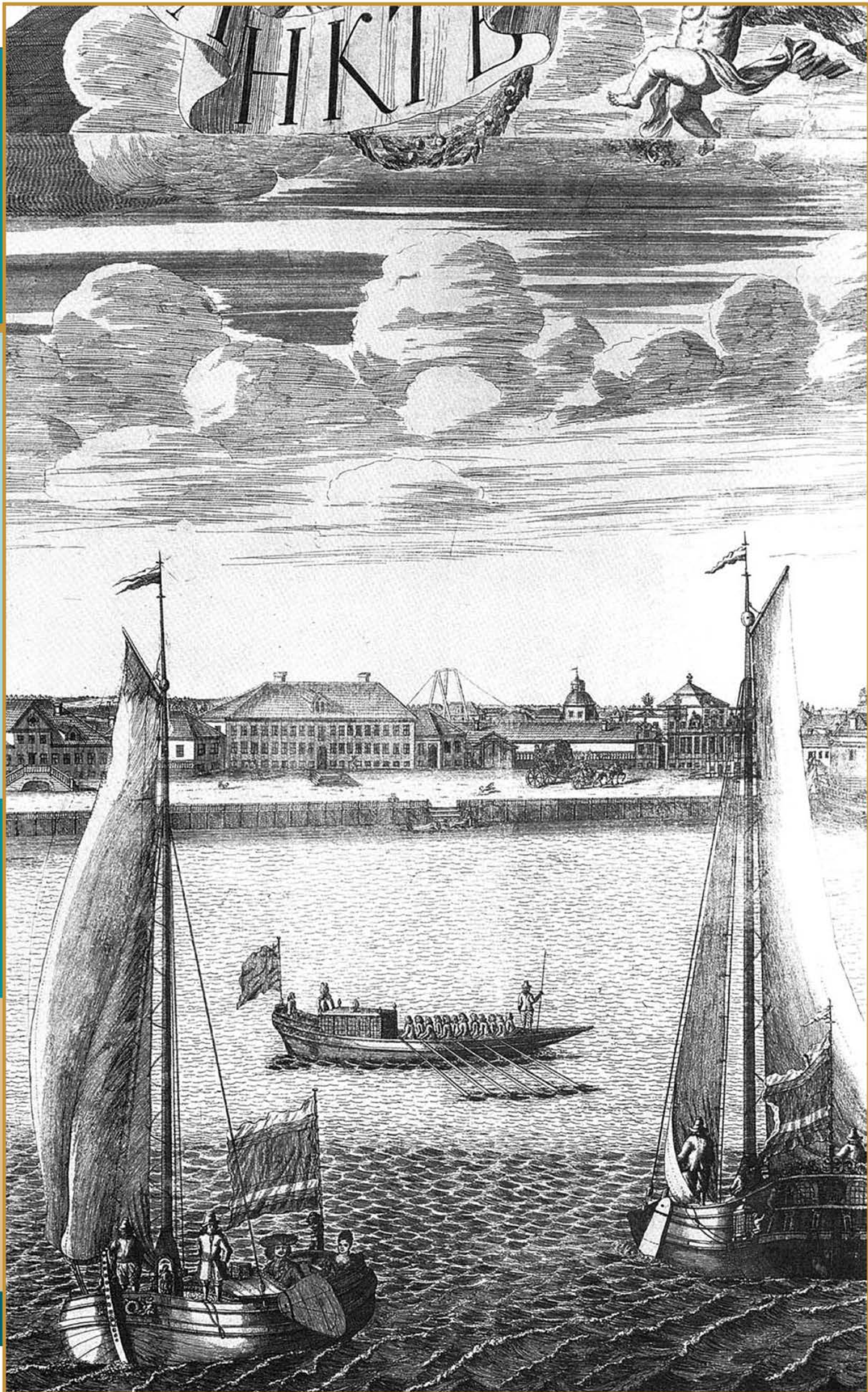


количество более мелких, таких как «Петергоф», «Ораниенбаум» и др. Придворные яхты имели постоянное место базирования в Санкт-Петербурге в Кронверкской протоке, а во время кампании осуществляли плавание к Петергофу и Кронштадту.

Известно, что во многом стараясь подражать своему прадеду Петру I

великий князь Павел Петрович в Гатчине на озерах построил небольшую флотилию. «Гатчинская флотилия» состояла из 24 судов. В нее входили несколько яхт, а также малые парусные и гребные суда. До конца XIX века у стен террасы-пристани стояли на якоре 8-пушечная яхта «Миролуб» и 16-пушечный фрегат

«Эмпренабль». Самое известное «морское сражение» на Белом озере Павел Петрович провел летом 1796 года. Три маленькие эскадры командовали известные «гатчинцы» Г. Кушелев, С. Плещеев и А. Аракчеев. Сначала суда маневрировали по Белому озеру, вели орудийный обстрел берега, а затем высадились на





Модель голландского буера. Неизвестный голландский мастер. Конец XVII в. Масштаб 1:12. Дерево, краска на масляно-клеевой основе. 165 x 52 x 59 см.

Модель была привезена из Голландии в 1698 г. Хранилась в старой Модель-камере, основанной при Санкт-Петербургском Адмиралтействе в 1709 г.

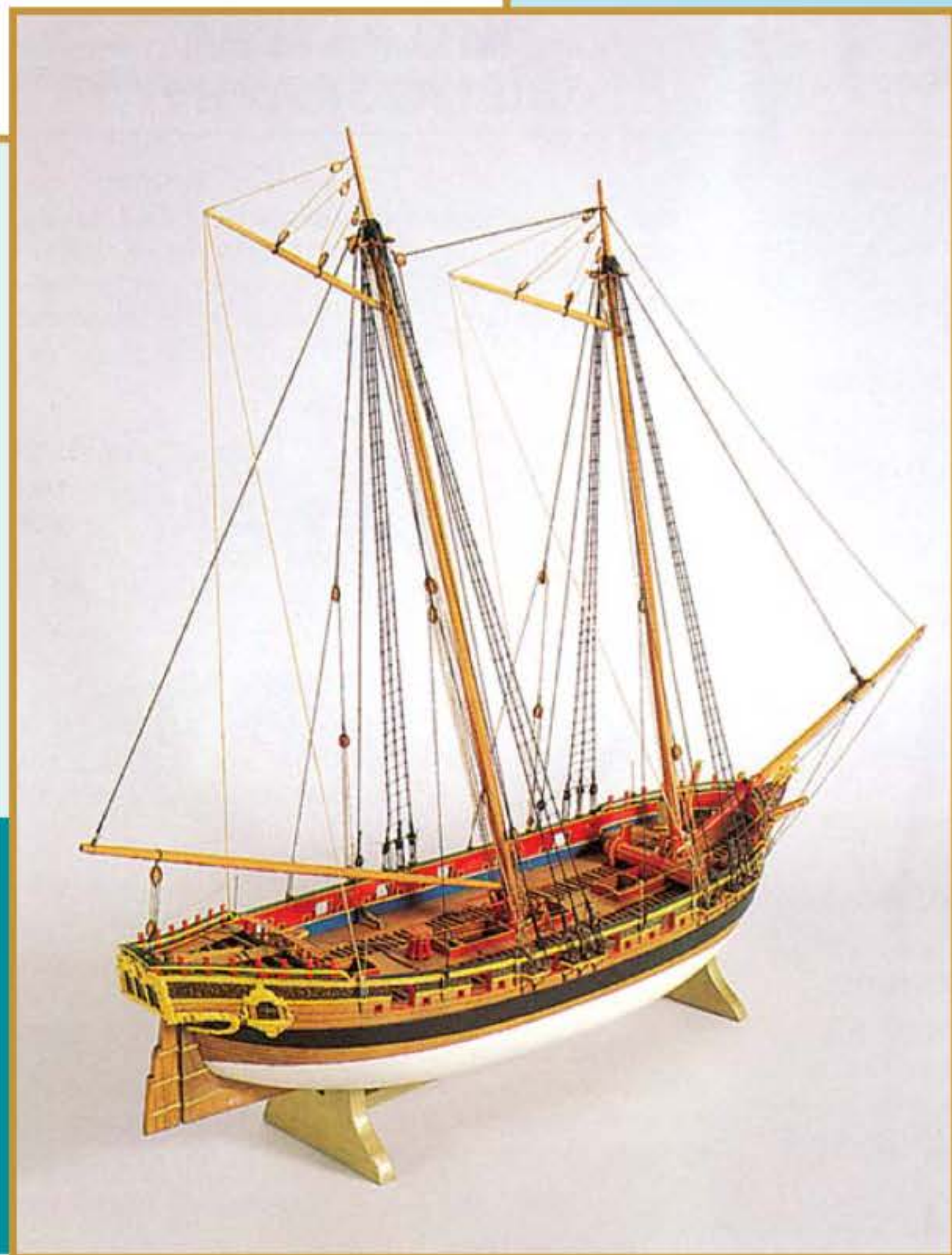
В Голландии буерами назывались одномачтовые палубные боты, использовавшиеся в качестве яхт или для перевозки мелких партий грузов. 8 (18) августа 1697 г. Петр I прибыл в Саардам и спустя четыре дня 12 (22) августа у Д. Стоффелсоона приобрел за 425 гульденов украшенный резьбой буер, облик которого воспроизводит модель. На свой буер Петр I собственноручно поставил новый бушприт и оснастил его такелажем. Управляя буером, он совершал на нем плавания из Саардама в Амстердам и обратно.

Модель яхты «Транспорт Рояль» →

1695 г. Маркиз Перегрин Карматен. Конец XVII – начало XVIII. Масштаб 1:48. Дерево; резьба; масляная и яично-клевая краска. 86 x 20 x 67 см.

Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

Эта модель яхты была привезена из Голландии в 1689 г. Хранилась в императорской коллекции. 13 января 1809 г. получена строителем Главного Адмиралтейства архитектором А. Захаровым из Императорского Эрмитажа для помещения в Морской музей.



острове Любви и заняли высоты в районе Березового домика. Батальон, которым командовал Павел Петрович взял укрепления, выстроенные «неприятелем». На берегу Белого озера специально для ремонта и хранения малых судов гатчинской флотилии была построена верфь.

В 1763-1764 годах для наследника престола Павла Петровича, будущего императора Павла I, назначенного

генерал-адмиралом русского флота в 8-летнем возрасте, по указу императрицы на Адмиралтейской верфи в Петербурге корабельный мастер Потай Качалов строит в 1763-1764 годах 12-пушечную двухмачтовую яхту длиной 23,16 метров, которую 7 июля 1764 года юный генерал-адмирал повелел назвать «Счастье». Судя по сохранившимся чертежам, эта яхта с богато отделанными помещениями для ее владельца

имела, тем не менее, довольно скромный резной декор. Вплоть до исключения ее в 1774 году из состава Балтийского флота яхта «Счастье» ежегодно включалась в его плавающий состав и большей частью ходила из Петербурга в Петергоф. После разборки отслужившей яхты по указу Екатерины II корабельный мастер В.А. Селянинов построил, уже лично для нее, в 1776-1777 годах 12-пушечную яхту, также получив-



Яхта Петра I в плавании у берегов Голландии. Худ. А. Сторк. 1690-1710 гг. Государственный музей-заповедник «Петергоф».

← Морская шинель Петра I. Россия. Первая четверть XVIII в. Государственный музей-заповедник «Петергоф».



Модель шнявы «Мункер». Корабельный инженер В.Г. Крайнюков. 2003 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф».

Мундирное платье императрицы Екатерины II по форме флота (верхнее распашное платье, лиф, юбка). Санкт-Петербург. 1790-е гг. Шелковый репс, вышивка золотыми нитями и блестками, медь золоченая. Длина платья – 205 см.; длина юбки – 115 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф».



Портрет императрицы Екатерины II. Гравюра неизвестного мастера. 1774-1778 гг. Государственный музей-заповедник «Петергоф».



Портрет императора Павла I. Гравюра А.Цаффонато. 1796-1801 гг. Государственный музей-заповедник «Петергоф».

Летом 1778 г., после смотра Балтийского флота у Красной горки, в вечернее время яхта «Петергоф», подходя к якорному месту, задела яхту «Счастье», на которой находилась императрица. После этого случая Адмиралтейств-коллегия старалась назначать командирами яхт наиболее опытных офицеров. Среди них оказался капитан-лейтенант Ф.Ф. Ушаков

шую наименование «Счастье». Несколько больших размеров, чем первая, она имела длину 23,47 м., ширину 7, 01 метров и богатый наружный резной декор, включавший позолоченные фигуры Посейдона, наяд и тритонов. Внутренние помещения яхты поражали роскошной отделкой: царские каюты облицовывались красным деревом и палисандром, обставлялись дорогой мебелью, украшались зеркалами и литой бронзой, а их палубы и трапы устилались коврами. Летом 1778 года, после смотра Балтийского флота у Красной горки, в вечернее время



Форма одежды придворных гребцов и команд яхт. 1797 г. →
Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

← Придворная гребцовая команда.
1732-1739 гг.
Центральный военно-морской музей,
Санкт-Петербург.



яхта «Петергоф», подходя к якорному месту, задела яхту «Счастье», на которой находилась императрица. После этого случая Адмиралтейств-коллегия старалась назначать командирами яхт наиболее опытных офицеров. Среди них оказался капитан-лейтенант Ф.Ф. Ушаков, в будущем знаменитый флотоводец, командовавший «Счастьем» с начала августа по конец сентября 1780 года.

Последние годы жизни Екатерина II неоднократно проводила смотры Балтийскому флоту на своей последней 12-пушечной яхте «Святая Екатерина», построенной в Санкт-Петербурге в 1784-1785 годах корабельным мастером Дурыкиным и прослужившей до 1803 года.

Вступив на престол 6 ноября 1796 года, Павел I, будучи одновременно и генерал-адмиралом, повелел построить для себя в Кронштадте яхту «Эммануил», распорядившись сделать ее внутреннее убранство как можно скромнее. Но, поднимая престиж своего флагманского корабля, Павел I под страхом наказания

приказал везде называть «Эммануил» фрегатом. Заложенный 26 января 1797 года, этот 40-пушечный корабль строился очень спешно и 16 июня уже сошел на воду. 6 июля император, прибывший в сопровождении императрицы, старших сыновей и большой свиты из Петергофа в Кронштадт, поднимает впервые после своего прадеда Петра I императорский штандарт не на яхте, а на боевом корабле, коим числился «Эммануил».

Два дня Павел I посвятил осмотру кораблей Балтийского флота, «*примерным пушечным экзерцициям*» (учениям) и маневрам кораблей при их постановке на якоря.

Ранним утром 9 июля флот в составе трех корабельных дивизий под командованием адмиралов Круза, Пуцина и Мусина-Пушкина с присоединившимся к ним отрядом гребных судов, насчитывающий 75 вымпелов, собрался на Красногорском рейде. После полудня у острова Сескар начались совместные учения корабельных дивизий и греб-

ного отряда. К вечеру ветер стал крепчать и начало штормить. Здесь-то и выяснилось, что генерал-адмирал плохо переносит сильную качку. Как отметил в своем журнале эскадрмайор Павла I А.С. Шишков, в будущем адмирал, член Государственного совета и президент Российской академии, император все время провел на шканцах фрегата, сидя в кресле. Здесь же он, отказавшись спуститься вниз, вместе с семьей провел всю ночь на вынесенных для сна тюфяках. 10 июля ветер несколько стих, и флот пошел к Кронштадту. На кронштадтском рейде Павел I провел смотр флоту, остался доволен его состоянием и объявил его личному составу свое «монаршее благоволение».

В следующем, 1798, году снова было подготовлено к плаванию с императором 27 кораблей и 14 судов других рангов, но оно не состоялось, и «Эммануил» не понадобился. Корабль надолго пережил императора Павла I и был разобран в Кронштадте только в 1825 году.

На странице:

Предметы Яхтинского сервиза. Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. 1785-1787 гг. Фарфор, роспись надглазурная полихромная, позолота.

Миска с крышкой и поддоном – 13 x 32 x 23,5 см.; 17,5 x 37 x 22 см.; 5,3 x 42,5 x 33 см.; ароматница с ажурным плетением тулова и крышки – 13,5 x 31 x 19 см.; 11 x 25,2 x 18 см.; блюдо треугольное с крышкой – 6,2 x 33,5 x 31,5 см.; бутылочная передача – 14,3 x 19,5 x 15,8 см.; тарелка – 4,2 x 24 см.; солонка с черпаком – 4 x 10,7 x 7,3 см.; 10,5 x 3 см. Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.



Предметы Яхтинского сервиза украшены овальными медальонами с изображением двуглавого орла, который держит в лапах лавровый венок и белый штандарт российского торгового флота с перекрещенными якорями. Края тарелок имеют широкие фестоны с зубчатым золоченым орнаментом. Создание сервиза, возможно, было приурочено к путешествию Екатерины II в Крым, куда она отправилась весной 1788 года по Днепру на галере в сопровождении большой флотилии из 80 судов, на которых размещались свита, прислуга, а также необходимые в путешествии утварь, посуда и провиант. Ежедневно в час дня пополудни императрица обедала вместе с приближенными. «Стал ея, как всегда, был накрыт на десять приборов. Только раз в неделю она созывала всю свиту, имеющую честь сопровождать ее. Тогда стол устраивался на огромном судне, где помещалось до 60 человек» – писал побывавший в России граф Сегюр.

Кроме того, устраивались торжественные званые обеды в честь почетных гостей императрицы, в частности для польского короля Станислава Августа Понятовского. Для сервировки этих обедов и был, по-видимому, создан Яхтинский сервиз. Эмблемы торгового флота, украсившие данный сервиз, указывали на стремление Екатерины II развивать промышленность и торговлю России. Фактически, это был первый русский «яхтинский» сервиз, за которым последовали многочисленные специальные сервизы для императорских яхт, изготовлявшиеся в XIX веке.

Одной из любимых яхт Павла I была «Симеон и Анна», построенная по особому повелению в 1798 году. Это 12-весельное одномачтовое судно имело длину 17, 1 метров и ширину 6, 86 метров. В дальнейшем яхту своего отца неоднократно использовал Александр I для морских прогулок и даже смотров Балтийского флота.

После восшествия на престол Павел I объединил в 1797 году «Придворную яхтенную команду» и «Придворную гребецкую команду» в одну «Придворную гребецкую команду придворных парусных судов». При этом объединенной команде был придан военный характер. Нижние чины ее числились в составе гребного военного флота, а управление командой было поручено морским офицерам. Также при Павле I сразу же была существенно изменена форма одежды для объединенной команды придворных парусных судов.

16 февраля 1810 года император Александр I приказал из придворных гребецких яхтенных команд сформировать особый морской

экипаж, причислить его к гвардии и назвать «Морским Гвардейским экипажем».

В течение всего XVIII века придворные яхты использовались для

передвижения и кратковременных прогулок по Финскому заливу, всеобщий же интерес к ним и расцвет парусного спорта приходится на царствование Николая I.

