

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ • РОССИЯ • WWW.NBPUBLISH.COM

HISTORY *Illustrated*



ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Ежемесячное научно-популярное издание

Издатель: ООО «НБ-Медиа»

№7 (91), ISSN 1812-867X
июль, 2012

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

РЕКОНСТРУКЦИЯ СОБЫТИЙ



Виктория Диллон
**Сенсация из Египта:
найден гробница Антония и Клеопатры** 4

СЕРЫЕ КАРДИНАЛЫ



Дмитрий Боровков
**Слуга многих господ – Шарль Морис Талейран.
Часть I** 10

КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ



Алла Брежнева
Валансе – замок великого дипломата 44

КОРИДОРЫ ВЛАСТИ



Наталья Митина
**Яхты российских императоров
Часть III. Век пара и железа** 56

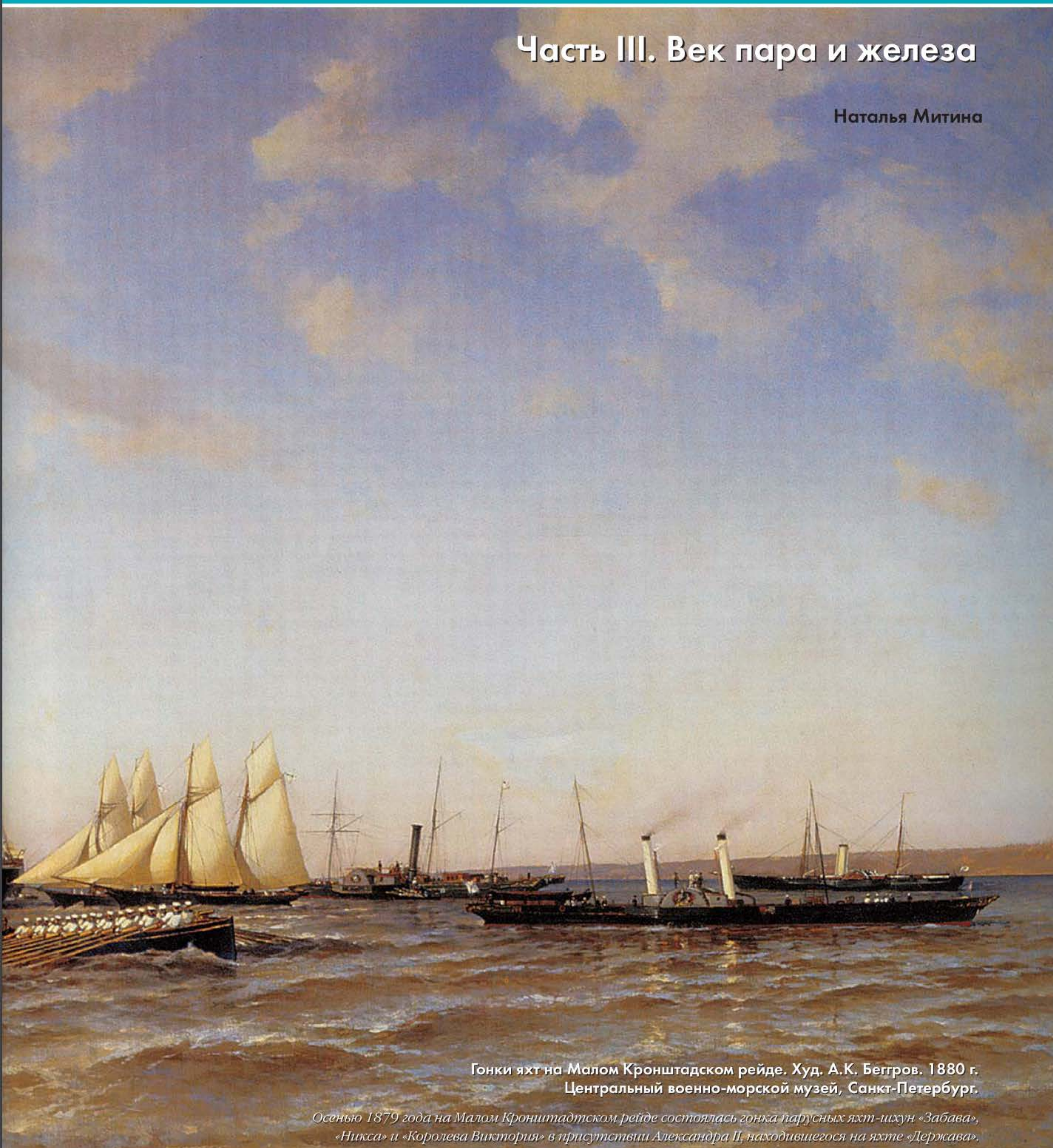
Яхты



российских императоров

Часть III. Век пара и железа

Наталья Митина



Гонки яхт на Малом Кронштадтском рейде. Худ. А.К. Беггров. 1880 г.
Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

Осенью 1879 года на Малом Кронштадтском рейде состоялась гонка парусных яхт-шхун «Забавка», «Никса» и «Королева Виктория» в присутствии Александра II, находившегося на яхте «Держава».



В ПАРОВЫЕ ЯХТЫ АЛЕКСАНДРА II

В середине XIX века началось строительство больших комфортабельных яхт для дальних плаваний. Новые конструкционные решения и материалы позволяли создавать изящные быстроходные суда, интерьеры которых по удобству и художественной отделке не уступали дворцовым. Само назначение императорских яхт

в плаваниях императорскую семью обычно сопровождала большая свита придворных и прислуги, что превращало яхты в своеобразный мир, который жил по законам и этикету императорского двора.

В конце 1856 года Александр II принял решение для дальних многодневных плаваний императорской семьи построить новую, большую чем предыдущая, комфортабельную яхту.

Во время морских путешествий для императорской семьи яхты становились жилым домом, с подходящими для него условиями комфорта, максимально возможными на морском судне. В плаваниях императорскую семью обычно сопровождала большая свита придворных и прислуги, что превращало яхты в своеобразный мир, который жил по законам и этикету императорского двора.

обуславливало их особое положение и устройство среди других военных кораблей или коммерческих судов. Во время морских путешествий для императорской семьи яхты становились жилым домом, с подходящими для него условиями комфорта, максимально возможными на морском судне.

9 июня 1857 года во Франции, в Бордо, на верфи Армана заложили яхту «Александра», переименованную в ходе строительства в «Штандарт» (в честь петровского фрегата «Штандарт», первого боевого корабля Балтийского флота). Яхта строилась под надзором капитана 1 ранга П.Ю. Лисянского,

← Императорская яхта «Штандарт» (1858-1879 гг.) Худ. А.К. Беггров. 1892 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

Внизу:

Гонки яхт «Держава» и «Александрия» на Малом Кронштадском рейде. Худ. А.К. Беггров. 1880 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

– командира винтового фрегата «Светлана», также строившегося на верфи Армана.

Четырехпушечная деревянная двухмачтовая колесная яхта «Штандарт» при водоизмещении 895 тонн и мощности машин 400 лошадиных сил имела длину 70, 4 метров. Нос судна украшали овалный щит под короной и рельефы в виде двух императорских штандартов – символов царской власти. Личные комнаты Александра II были отделаны черным деревом и темнокрасной кожей, а будуар и спальня Марии Александровны – обиты стеганым голубым атласом. На корме находились роскошная полукруглая гостиная и просторные помещения для царских приближенных, в носовой части – благоустроенные каюты для офицеров. Для «Штандарта» изготовили сервиз, на стеклянных предметах которого был изображен российский герб с надписью «П.Ш.» (пароход «Штандарт»). Яхта обошлась Морскому ведомству в 345 тысяч рублей.

Спущенная на воду 28 июня 1858 года яхта «Штандарт» 7 октября вместе с фрегатом «Светлана» вышла в Кронштадт, по пути посетив Шербур и Киль, где была осмотрена генерал-адмиралом Константином Николаевичем.

Войдя в 1861 году в состав судов Гвардейского экипажа, яхта «Штандарт» с императорской четой либо с наследником престола

Александром Александровичем до 1872 года ежегодно в июле – сентябре совершала походы в финские шхеры, где посещала Гельсингфорс, Фридрихсгам, а иногда доходила до Або. В эти же годы яхта несколько раз ходила в Копенгаген, а в конце 1874 года совершила поход в Средиземное море, где, находясь в распоряжении императрицы Марии Александровны, посетила Виллафранкский рейд и побывала в Сан-Ремо. Последние годы службы, до ее исключения из состава флота в 1892 году, яхта использовалась для летних плаваний великих князей.

«Штандарт» оставался главной и самой крупной из императорских яхт до постройки «Державы», созданной на новом Адмиралтействе в 1866-1871 годах по образцу знаменитого английского королевского корабля «Виктория и Альберт».

28 апреля 1866 года в присутствии императора Александра II и генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства закладывается «Держава» – последняя и самая большая из балтийских деревянных колесных императорских яхт.

Корпус «Державы» был сделан из дуба, борта обшиты лиственницей, подводная часть – гондурасским красным деревом, внутренние помещения отделаны тиковым деревом. Нос украшало резное изображе-



Портрет И.А. Монигетти. Худ. К.П. Брюллов. Около 1840 г.

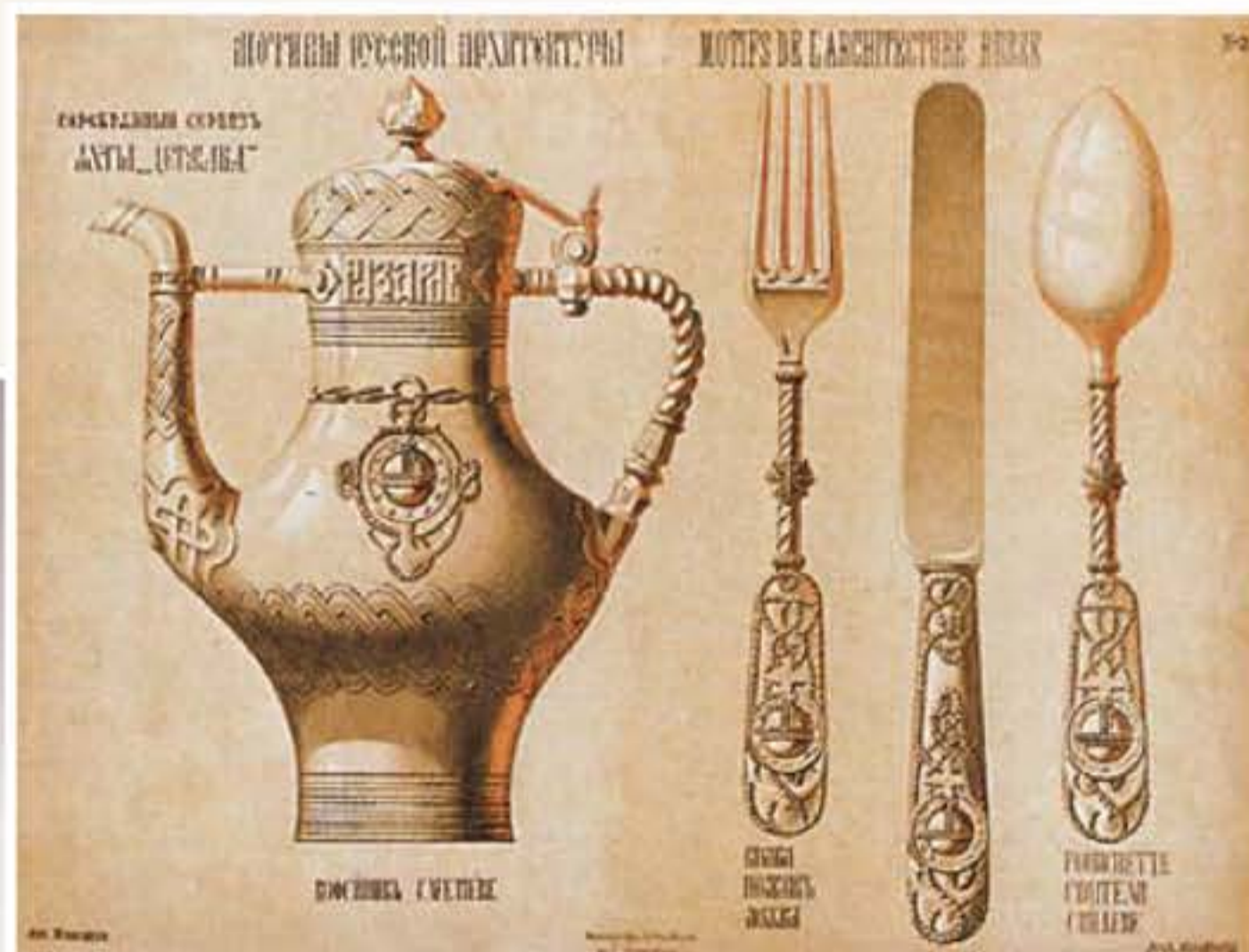


Проект убранства интерьеров яхты поручили придворному архитектору, профессору Академии художеств И.А. Монигетти. Предварительно он был командирован во Францию и Англию, где ознакомился с достижениями в области строительства и убранства западноевропейских яхт.

Внизу:

Предметы из сервиза императорской яхты «Держава». Императорский стеклянный завод, Санкт-Петербург. 1871-1873 гг. По проекту И.А. Монигетти. Хрусталь, позолота, выдувание, роспись полихромными эмалями, полировка. Высота: 35,5 см. (графин); от 9,5 до 12,0 см. (бокалы). Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.

Банкетный сервиз для яхты Александра II «Держава», исполненный из хрусталя и расписанный полихромными эмалями с позолотой, был заказан на Императорском стеклянном заводе и выполнялся по проекту И.А. Монигетти с 1870 по 1873 гг. В декоре сервиза и убранства яхты архитектор использовал орнамент в виде плетеных канатов, якорей цепей, а также русско-византийские мотивы «розетки в круге». Монигетти внес в формы и декор предметов сервиза черты национального стиля – бусины, введенные в ножку высоких сосудов и трактованные как главки русских церквей, придают изделиям «русский» колорит. Для оформления сервиза художник взял не только орнаменты, связанные с искусством Византии и Древней Руси, но и традиционную технику росписи эмалевыми красками, а также излюбленные древнерусские сочетания красного, желтого, зеленого и золотого. По идее зодчего интерьеры яхты и предметы их убранства должны были соответствовать названию, данному яхте еще в 1866 г. морским ведомством, – «Держава»; поэтому почти все художественные изделия с яхты имеют традиционное изображение державы в виде золотой сферы с крестом.



Эскиз серебряного сервиза яхты «Держава». Рисунок И.А. Монигетти. 1870-е гг. Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.



Полушкаф с яхты «Держава».
Проект И.А. Монигетти.
Санкт-Петербург. 1870-е гг.

ние орла, державшего в клювах и лапах карты четырех морей – Белого, Балтийского, Черного и Каспийского, работы скульптора М.О. Микешина. Две паровые машины общей мощностью 720 л.с., изготовленные на Кронштадтском пароходном заводе, обеспечивали скорость хода яхты 16,72 узлов. При водоизмещении 3114 тонн «Держава» имела длину 94,8 метра.

31 июля 1871 года состоялся торжественный спуск «Державы» на воду в присутствии императора со свитой. На Неве новую яхту встречали расцвеченные флагами несколько военных кораблей Балтийского флота и колесные яхты «Александрия» и «Штандарт».

«Держава», хотя ее корпус строился из дерева, отличалась не только передовым для своего времени техническим оснащением,

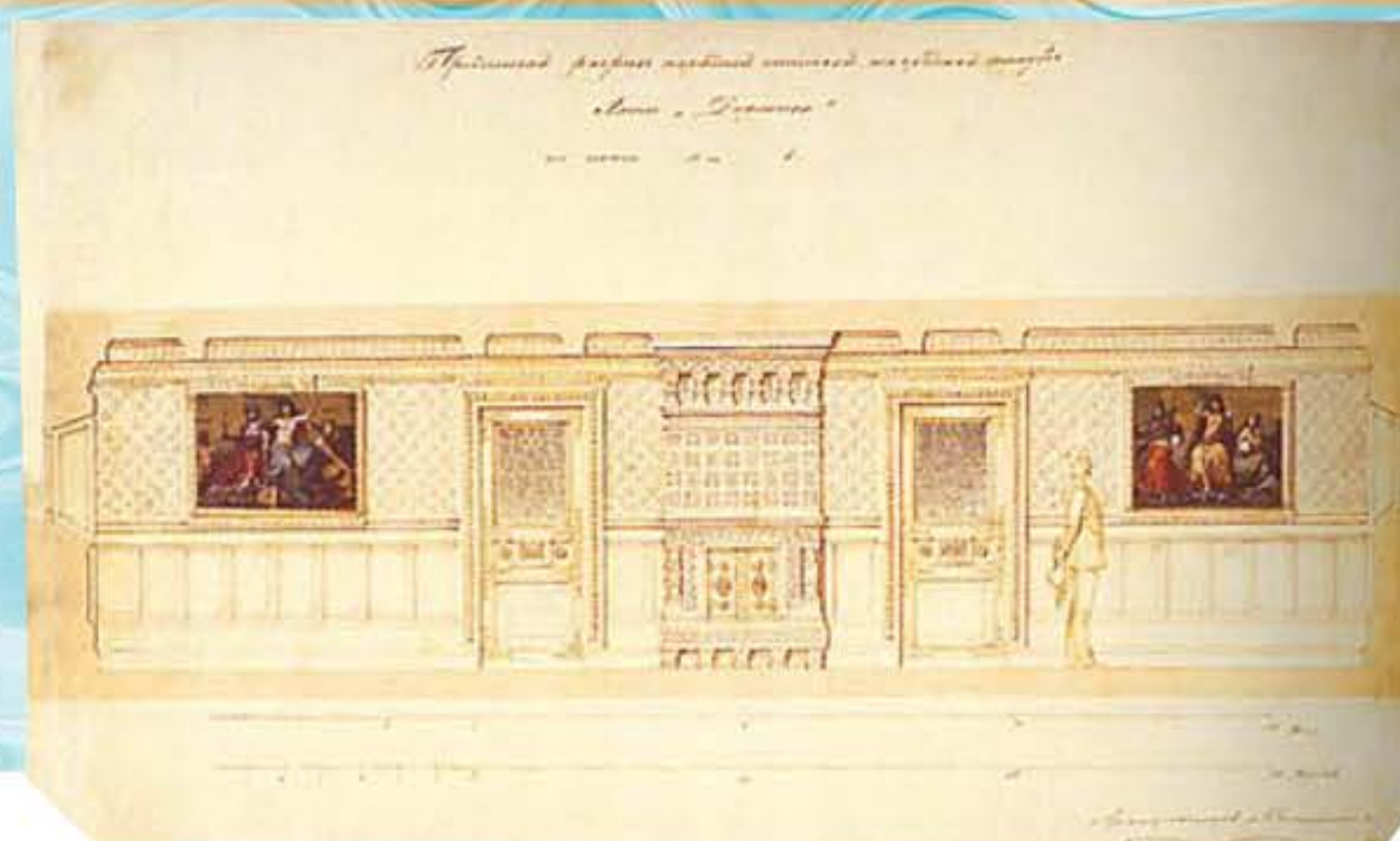


← Подставка для лампы с яхты «Держава».
Проект И.А. Монигетти.
Санкт-Петербург. 1871-1873 гг.

Интерьер яхты «Держава», оформленный по проекту И.А. Монигетти. Фотография 1880-х гг.



Парадная столовая императорской яхты «Держава». Продольный разрез. Рисунок И.А. Монигетти. Около 1869 г. Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.





но и особой отделкой помещений для императора и императрицы. Проект убранства интерьеров яхты поручили придворному архитектору, профессору Академии художеств И.А. Монигетти. Предварительно он был командирован во Францию и Англию, где ознакомился с достижениями в области строительства и убранства западноевропейских яхт. Современники утверждали, что яхты «Державы», строившаяся для Балтийского моря, и «Ливадия» – для Черного по оформлению интерьеров, спроектированных И.А. Монигетти, являлись «чудом роскоши и комфорта».

генерал-адмирала Константина Николаевича. На средней палубе располагались каюты для особ императорской фамилии, столовая и каюты для особ «свиты их высочеств». На нижней палубе находились помещения мужской и женской прислуги и экипажа яхты.

Панели стен из ценных пород дерева, мебель красного дерева, бронзовые люстры, элементы отделки каминов, изделия из серебра, фарфоровая и стеклянная посуда выполнялись по чертежам и рисункам И.А. Монигетти. Для декоративного оформления яхты он решил выбрать русско-визан-

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.

Для императорской четы на верхней палубе «Державы» в кормовой части яхты устроили специальную «царскую рубку», а в носовой – рубку для великого князя

тийский стиль. «Примененный надлежащим образом к убранству «Державы», – считал сам архитектор, – наш богатый национальный стиль может придать этой яхте

← Предметы из парадного сервиза императорской яхты «Держава». Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. 1871-1878 гг. Проект И.А. Монигетти. Фарфор, роспись надглазурная полихромная, позолота; стекло, роспись эмалями и золотом. Терин – высота 24, 4 см.; блюдо для рыбы – длина 54, 5 см.; тарелка мелкая – диаметр 24, 3 см.; тарелка глубокая – диаметр 24, 6 см.; графин – высота 26 см.; рюмка – высота 10, 8 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Для яхты «Держава» Императорским фарфоровому и стеклянному заводам в январе 1871 года был заказан «сервиз парадный для императорской фамилии» на тридцать персон. Заказ был исполнен в 1874 году; большая партия доделок – в 1878 году. В опись имущества «Державы» 1890 года включен принадлежавший ей «парадный императорский сервиз», состоявший из 816 предметов из фарфора, 1428 предметов из стекла и 802 предметов столового серебра. Мотивы убранства сервиза связаны с морской тематикой и его принадлежностью императорской семье. Предметы декорированы изображениями царской державы, двуглавого орла, монограммы «АИ» под короной, якоря, корабельных цепей и канатов. Служба судна в качестве императорской яхты закончилась в 1894 году. Сервизы были упакованы в ящики и хранились в Петербургском порту; позднее они поступили в сервизную кладовую Высочайшего Двора в Зимнем дворце, и именно оттуда в 1910 году по приказу Николая II были переданы «в дар кают-компани Гвардейского экипажа».

характер оригинальности и высокой степени изящества, что именно и желательно для судна такого назначения». Созданные по проектам Монигетти интерьеры яхты поражали необыкновенной роскошью и изысканностью.

Большие размеры яхты позволили иметь на ней во время плаваний большой штат свиты и прислуги, не считая экипажа. В рапорте от 18 января 1888 года коман-

дующего Гвардейским экипажем, в состав судов которого входила «Держава», указывалось, что в навигацию 1887 года численность команды составляла 238 человек (из них машинной – 93 человека), а также отмечалось, что во время путешествий на яхте императора «было музыкантов 65 человек, певчих 15 человек, сигнальщиков 10 человек, юнгов 10 человек и, кроме того, царской и вольнонаемной прислуги при высочайших

Внизу:

Предметы из парадного сервиза императорской яхты «Держава». Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. 1871-1878 гг. Проект И.А. Монигетти. Фарфор, роспись надглазурная полихромная, позолота. Чайник с крышкой – высота 15, 7 см.; кофейник с крышкой – высота 20, 5 см.; чашка – высота 7, 8 см.; блюдце – диаметр 15, 6 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.



Открытие морского канала
в Санкт-Петербурге в 1885 году.

Худ. А.К. Бегров. 1886 г.
Центральный военно-морской музей,
Санкт-Петербург.

Санкт-Петербург, заложенный Петром I как «окно в Европу», не мог из-за малых глубин в Невской губе принимать суда со значительной осадкой. Из-за малых глубин фарватера суда были вынуждены для уменьшения осадки частично разгружаться в Кронштадте.

Идея создания прямолинейного глубоководного фарватера, который соединял бы Санкт-Петербург с Кронштадтом через все отмели Невской губы, существовала еще с Петровских времен. Но несовершенство специальной техники и отсутствие опыта подобного строительства в таких масштабах делало проект необычайно дорогим и трудновыполнимым. К тому же, имевшийся Корабельный фарватер в нужной степени выполнял свою функцию, пропуская торговые и военные корабли, имевшие максимальную осадку 10-12 футов (3,5-4 м.)

С развитием парового флота увеличивались размеры и, соответственно, осадка судов. В середине XIX в. создание такого фарватера стало насущной проблемой для северной столицы, а в какой-то мере – и для всей страны, ибо по воде осуществлялась не только большая часть снабжения города, но и международная торговля. Глубоководный фарватер стал просто необходим.

В 1872-1875 годах владелец крупнейших металлургических заводов инженер Николай Петрович Путилов организовал акционерное общество Путиловских заводов и получил заказ на разработку проекта и постройку канала в Финском заливе. Морской канал строился 10 лет, его длина около 15 миль, наименьшая ширина 80 метров, осадка судов до 10 метров. Две с половиной мили канала защищены дамбами, вырыт ковш для судов, ожидающих разрешения на вход в порт.

Морской канал был торжественно открыт 15 мая 1885 года. В него вошли корабли Балтийского флота, коммерческие пароходы и царские яхты «Александрия» и «Держава». После объезда канала на паровых катерах «Петергоф» и «Дагмар» императрица Мария Федоровна поднялась на палубу яхты «Держава». В торжественной обстановке она разрешила протянутую через канал ленточку.





Императорская яхта «Держава» в открытом море. Худ. А. Бобров. 1901 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

особах и их свите приблизительно 50 человек». К сожалению, в рапорте не указывалась численность императорской свиты, но, видимо, она составляла не менее 20 человек.

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. *«Их Величества с августейшими детьми... на яхте «Александрия» отсутствовали в Кронштадт, где, пересев на яхту «Держава», продолжали путешествие морем... в город Копенгаген для свидания с августейшими родителями государыни...»*, сообщает камер-фурьерский журнал.

15 мая 1885 года «Держава» участвовала в торжественном открытии глубоководного Морского канала из Петербурга в Финский залив, по



которому могли следовать крупные океанические суда. На яхте был дан высочайший завтрак – столы накрывались в рубке, большой и малой столовых, кормовой гостиной; на верхней палубе играл оркестр Гвардейского экипажа. По случаю этого знаменательного события были выбиты золотые, серебряные и бронзовые медали для императора, великих князей и высокопоставленных особ.

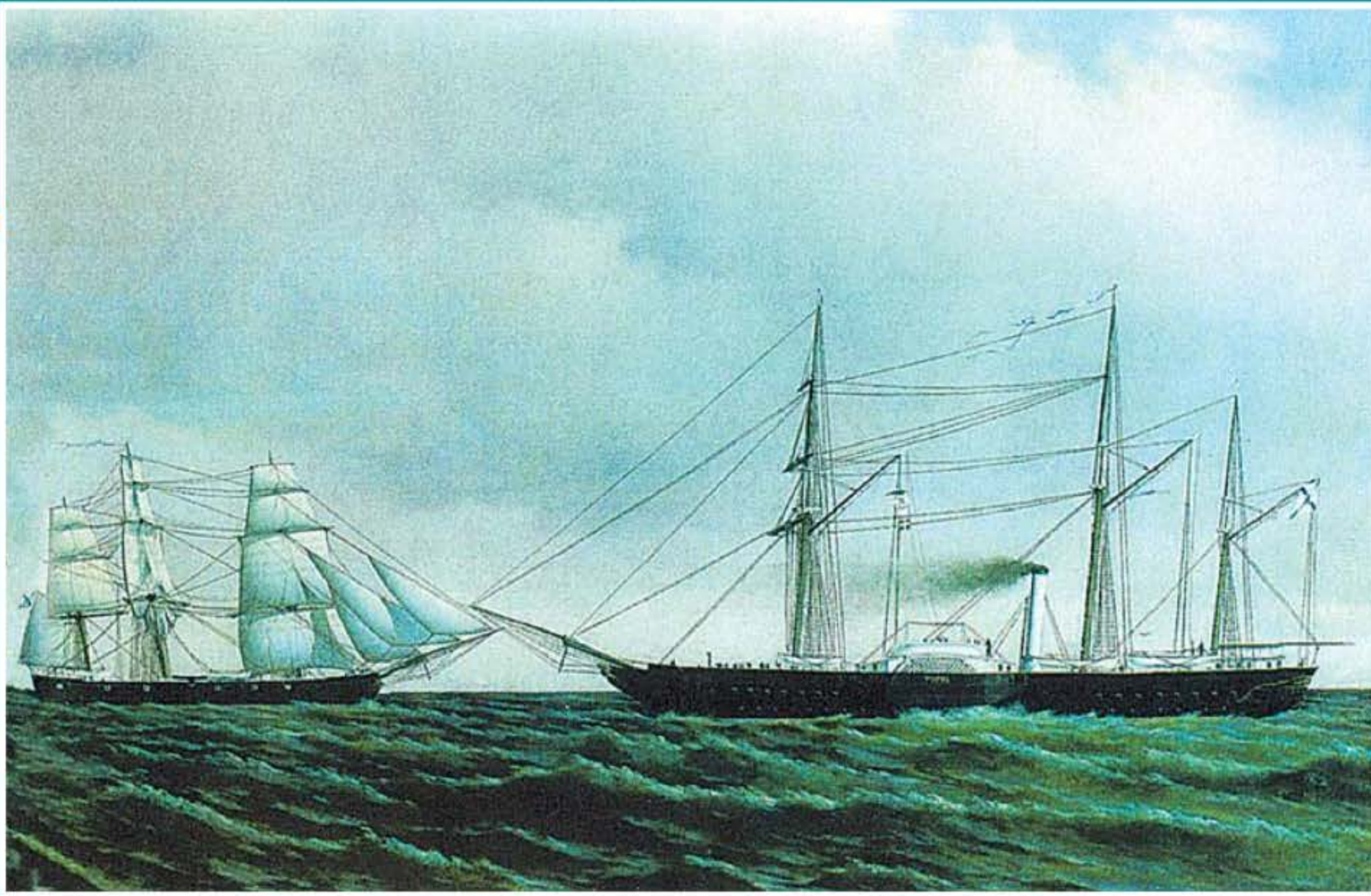
Последняя деревянная колесная яхта «Держава» была крупнейшим кораблем своего времени, оснащенным в соответствии с новейшими техническими достижениями, и в течение 27 лет входила в состав Гвардейского экипажа. В качестве императорской яхты она просуществовала до 1898 года; затем ее переделали в учебное судно, и под именем «Двина» она плывала до конца 1905 года.

Предметы из второго сервиза императорской яхты «Держава» с рисунком «флаг и гюйс». Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. 1884-1885 гг. Фарфор, роспись надглазурная полихромная, позолота. Кофейник – высота 18,5 см.; чайник – высота 11 см.; чашка – высота 6,6 см.; блюдце – диаметр 16,6 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

В 1884-1885 годах для императорской яхты «Держава» был изготовлен второй сервиз, именованный «вновь введенный с рисунком «флаг и гюйс» императорский» или «императорский сервиз № 2 с рисунком «флаг и гюйс»». Предметы фарфоровой части этого сервиза украшены композицией из царской державы и скрещенных Андреевского флага и гюйса. Сервиз состоял из чайно-кофейной части, дополненной тарелками.*



* Гюйс (от нидерл. geus – гёз, нарицательное название носового флага морских гёзов) – носовой флаг корабля или судна, который наряду с государственным, гражданским (торговым, национальным морским) или военно-морским флагом обозначает государственную принадлежность кораблей и судов.



Корвет «Память Меркурия» и пароход «Тигр». Худ. А.П. Алексеев.

Летом 1825 года император Александр I во время своего путешествия на юг России приобрел имение Ореанда, расположенное недалеко от Ялты. Архитектор А.И. Штакеншнейдер построил там великолепный дворец, законченный весной 1852 года. Осенью того же года Николай I с императрицей и младшими детьми единственный раз отдыхал в этом дворце, проведя в нем около

Он распорядился построить для плаваний императорской семьи по Черному морю небольшой колесный 4-пушечный пароход «Тигр», ставший первой черноморской царской яхтой. Построенный в 1855-1858 годах в Николаевском адмиралтействе, деревянный «Тигр» имел длину 62,8 метра и паровую машину мощностью 400 лошадиных сил. В составе Черноморского флота он

Поскольку поездки императорской семьи на берег Черного моря стали приобретать определенную регулярность, возникла необходимость замены старого «Тигра» новой комфортабельной яхтой «для службы у берегов Крыма». В 1868 г. рассматривался вопрос о приобретении парохода в Англии и «обращения в яхту для государя императора», но затем принимается решение строить яхту в Николаевском адмиралтействе.

полтора месяцев. Поскольку в то время на Черном море царских яхт еще не существовало, то для морских прогулок императора и членов его семьи доставили из Николаева специально построенный там еще в 1840 году 18-весельный катер.

В 1860 году Ореанда перешла во владение великого князя Константина Николаевича.

числился до 1872 года, однако сведений о плаваниях на нем царской семьи почти не сохранилось. Есть только упоминание о переходе в августе 1861 года Александра II с семьей из Севастополя в свое новое имение Ливадию, с 1866 года ставшую излюбленной резиденцией российских императоров в Крыму.



Поскольку поездки императорской семьи на берег Черного моря стали приобретать определенную регулярность, возникла необходимость замены старого «Тигра» новой комфортабельной яхтой «для службы у берегов Крыма». В 1868 году рассматривался вопрос о приобретении парохода в Англии и «обращения в яхту для государя императора», но затем принимается решение строить яхту в Николаевском адмиралтействе.

Постройка яхты, названной «Ливадией», началась в конце 1869 года и завершилась к лету 1873 года. Новая 4-пушечная деревян-

ная колесная яхта имела водоизмещение 1964, 5 тонн, длину 81, 2 метра и паровую машину мощностью 460 лошадиных сил. Два гребных колеса сообщали яхте скорость до 12 узлов. Экипаж состоял из 16 офицеров и 227 нижних чинов.

По комфортабельности и отделке царских помещений она не уступала балтийской «Державе», а по оформлению «царской рубки» в кормовой части яхты и столовой на средней палубе, выполненному по проекту архитектора Монигетти, даже превосходила последнюю. Стоимость постройки

Утром 25 августа 1873 г., после завершения отделочных работ, «Ливадия» покинула Николаевский порт и взяла курс на Одессу, где на ее палубу впервые ступил Александр II в сопровождении своего семейства. Вечером того же дня яхта ушла из Одессы в Ялту. Во время этого перехода «Ливадия» показала отличные мореходные качества. Императорская чета осталась довольна новой яхтой.

← Дворец в Ливадии. Боковой фасад. Худ. Луиджи Премацци. 1860 г. Акварель. Государственный Эрмитаж, Санкт-Петербург.

Ливадия – открытое морю живописное место в трех километрах от Ялты на склоне горы Могаби. Первыми здесь поселились греки, переселенцы с Эгейских островов. В конце X в. здесь располагался византийский монастырь святого Иоанна, с тех времен сохранился источник Ай-Ян-Су – источник святого Иоанна.

Название «Ливадия» появилось в конце XVIII в., когда эти земли приобрел командир греческого батальона в Балаклаве, национальный герой Греции – Ламброс Кацонис. Мечтая сражаться за свободу своей родины, он записался добровольцем в русскую эскадру графа Алексея Орлова, участвовал во многих сражениях, проявил себя храбрым воином. После заключения с турками мирного договора Кацонис возглавил батальон в Балаклаве, состоящий из трех тысяч архипелагских греков, защищавших южные границы России. За военные заслуги он был причислен к корпусу офицеров Российской империи и награжден орденом Святого Георгия. Неподалеку от Ялты Кацонис приобрел земли и устроил усадьбу, которую назвал в честь своего родного города, расположенного всего в 120 километрах от Афин – Ливадией, что в переводе означает «лужайка, луг».

После смерти Кацониса Ливадия перешла к новому командиру Балаклавского батальона Феодосию Ревелиоти, задешево скупившему многие земли Южного берега. В 1834 году он с выгодой продал Ливадию графу Льву Севериновичу Потоцкому (1789-1869 гг.), который всерьез занялся обустройством усадьбы. По его заказу архитектор Карл Эшлиман (1808-1893 гг.) построил барский дом, помещения для челяди, хозяйственные постройки. Вокруг имения разбили виноградники и прекрасный парк.

После смерти графа, его дочери продали в 1860 году Ливадию Удельному ведомству для царской семьи. Вскоре Александр II своим Высочайшим Указом передал имение в дар «...любезнейшей супруге... Государыне императрице Марии Александровне».

Впервые в свое новое имение августейшие владельцы приехали в августе 1861 года, и, хотя впечатление от Ливадии осталось очень хорошим, стало ясно, что дом Потоцкого не подходит для нужд большой императорской семьи, и в целом имение необходимо обустроить по-новому.

Известному петербургскому архитектору Ипполиту Антоновичу Монигетти (1819-1878 гг.), состоявшему на службе в Министерстве Императорского Двора и хорошо знакомому со вкусами Их Императорских Величеств, было поручено перестроить бывший дом Потоцкого во дворец, построить церковь, дома для великих князей, свиты и садовника, новую кухню и различные хозяйственные сооружения.

С 1862 по 1866 год Монигетти перестроил и возвел заново около 70-ти различных построек, создав уникальный в архитектурном отношении ансамбль, выдержанный в традициях южной архитектуры и восхищавший современников прекрасными дворцами со множеством небольших деревянных домиков, увитых вьющимися растениями. В центральной части имения располагались Большой царский дворец и Малый дворец, ставший настоящим украшением Ливадии, предназначавшийся для наследника и великих князей. Имение утопало в зелени парка, обустроенного садовым мастером К. Геккелем. Живописные беседки, фонтаны, вазы и скульптуры, расположенные среди экзотических деревьев и цветов, придавали парку неповторимое очарование.

Семья Александра II почти ежегодно приезжала в ставшую любимым местом летнего отдыха Ливадию. Постепенно Ялта приобрела статус «летней столицы». Последний раз Александр II посетил Ливадийское имение в 1880 году, незадолго до своей трагической гибели.

В 1881 году Ливадия перешла по наследству вновь вступившему на престол императору Александру III. Став царем, он продолжал останавливаться в своем любимом Малом дворце, в котором проживал еще будучи наследником.

составила 1,75 млн. рублей. Для сравнения: на постройку заложенного в то же время броненосного корвета «Генерал-адмирал» отводилось 1,83 млн. руб. (без вооружения).

Утром 25 августа 1873 года, после завершения отделочных работ, «Ливадия» покинула Николаевский порт и взяла курс на Одессу, где на ее палубу впервые ступил Александр II в сопровождении своего семейства. Вечером того же дня яхта ушла из Одессы в Ялту. Во время этого перехода

«Ливадия» показала отличные мореходные качества. Императорская чета осталась довольна новой яхтой. До конца года «Ливадия» совершила несколько морских круизов и только 21 ноября окончила кампанию в Николаеве.

В следующем году «Ливадия» отправилась в свое первое заграничное плавание, которое продлилось почти четыре месяца. 12 марта 1874 года она ушла из Николаева в Англию, куда чуть ранее с визитом на





«Державе» прибыл Александр II. Совершив несколько непродолжительных праваний совместно с «Державой», «Ливадия» 10 мая покинула Англию и на следующий день бросила якорь в Гавре. Здесь на ней установили электрическое освещение. В Николаев яхта вернулась 6 июля, после чего вновь последовали многочисленные плавания по Черному морю. Весьма насыщенная кампания завершилась в конце ноября.

«Ливадия» была несколько меньше «Державы», но обладала превосходными мореходными качествами. В 1874 году во время плаваний по Черному и Средиземному морям она выдержала сильнейший девяти-

бальный шторм, а в 1876 году с великой княгиней Марией Александровной (дочерью Александра II) и ее супругом герцогом Эдинбургским на борту совершила переход из Ялты в Константинополь, Смирну и Мальту.

Единственная из всех императорских яхт, «Ливадия» принимала участие в военных действиях во время Балканской войны 1877-1878 годов. Она начала кампанию 17 мая 1877 года с переоборудования для военных целей. Вместо императорских помещений оборудовали бомбовые погреба и крыйт-камеру. Теперь на вооружении «Ливадии» имелись одна 6-дм (152-мм.) мортира, две 6-дм. стальные пушки, два

Слева:

Вид из Ливадийского парка на Ялту. Худ. И.К. Айвазовский. 1861 г.
Частное собрание.

Единственная из всех императорских яхт, «Ливадия» принимала участие в военных действиях во время Балканской войны 1877-1878 гг. Она начала кампанию 17 мая 1877 г. с переоборудования для военных целей. Вместо императорских помещений оборудовали бомбовые погреба и кюйт-камеру.

Внизу:

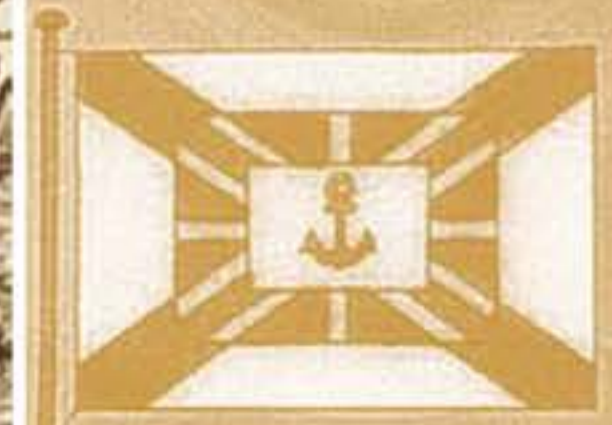
Групповой портрет семьи императора Александра II. Фотография 1870-х гг.
Государственный музей-заповедник «Петергоф».

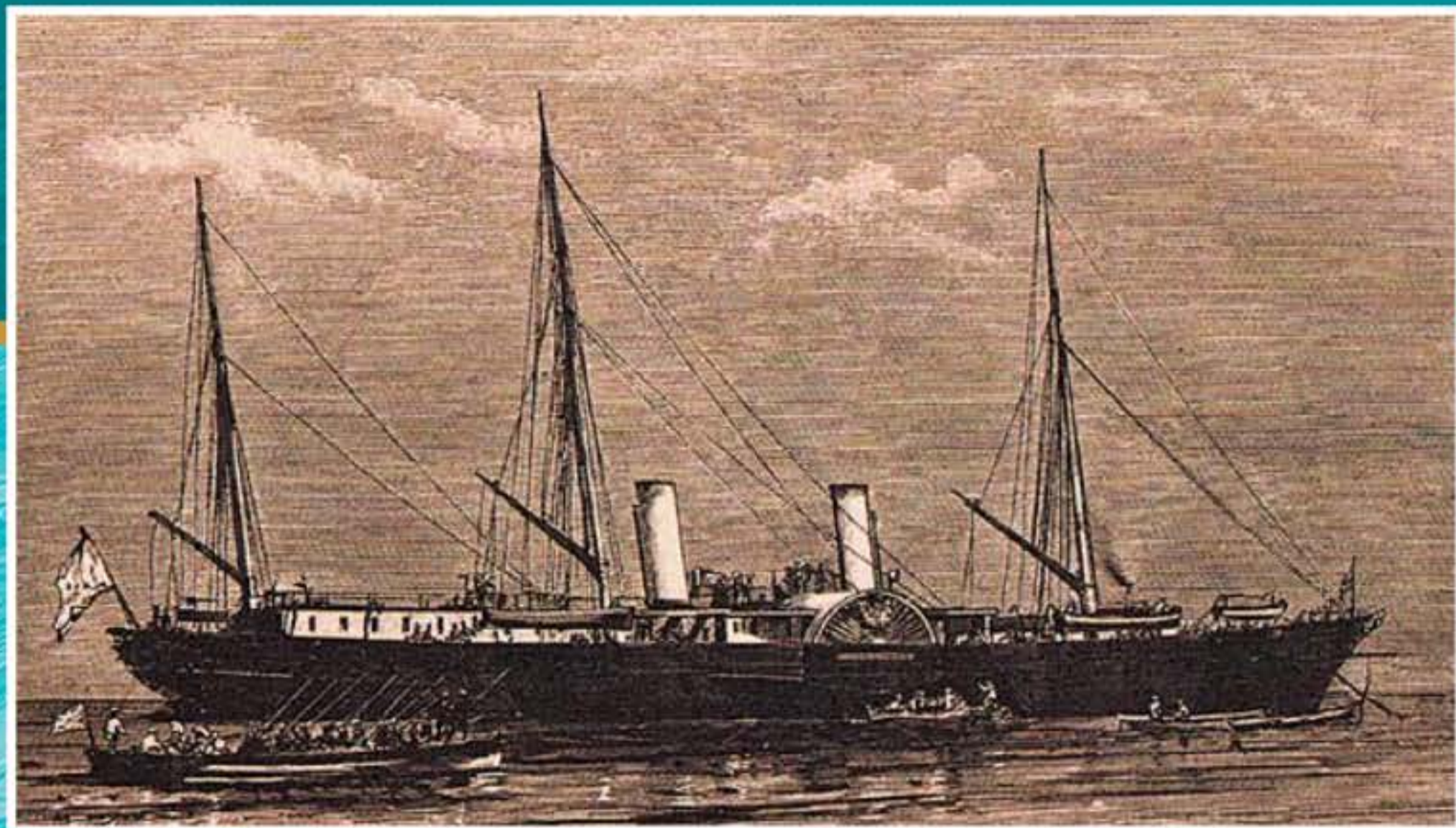
9-фунтовых (107-мм.) и одно 4-фунтовое нарезных орудия, а также две 4,2-линейные (10,67-мм.) картечные. Один из паровых катеров яхты вооружили буксируемыми минами. 11 августа «Ливадия» потопила 2-мачтовый турецкий корабль и, преследуемая двумя вражескими броненосными судами, сумела уйти от погони.

После подписания перемирия «Ливадия» доставила в Одессу из Сан-Стефано главнокомандующего действующей русской армией и 1 мая закончила кампанию. В Николаеве на яхте приступили к замене изношенных котлов, демонтажу артиллерии и восстановлению императорских помещений. После

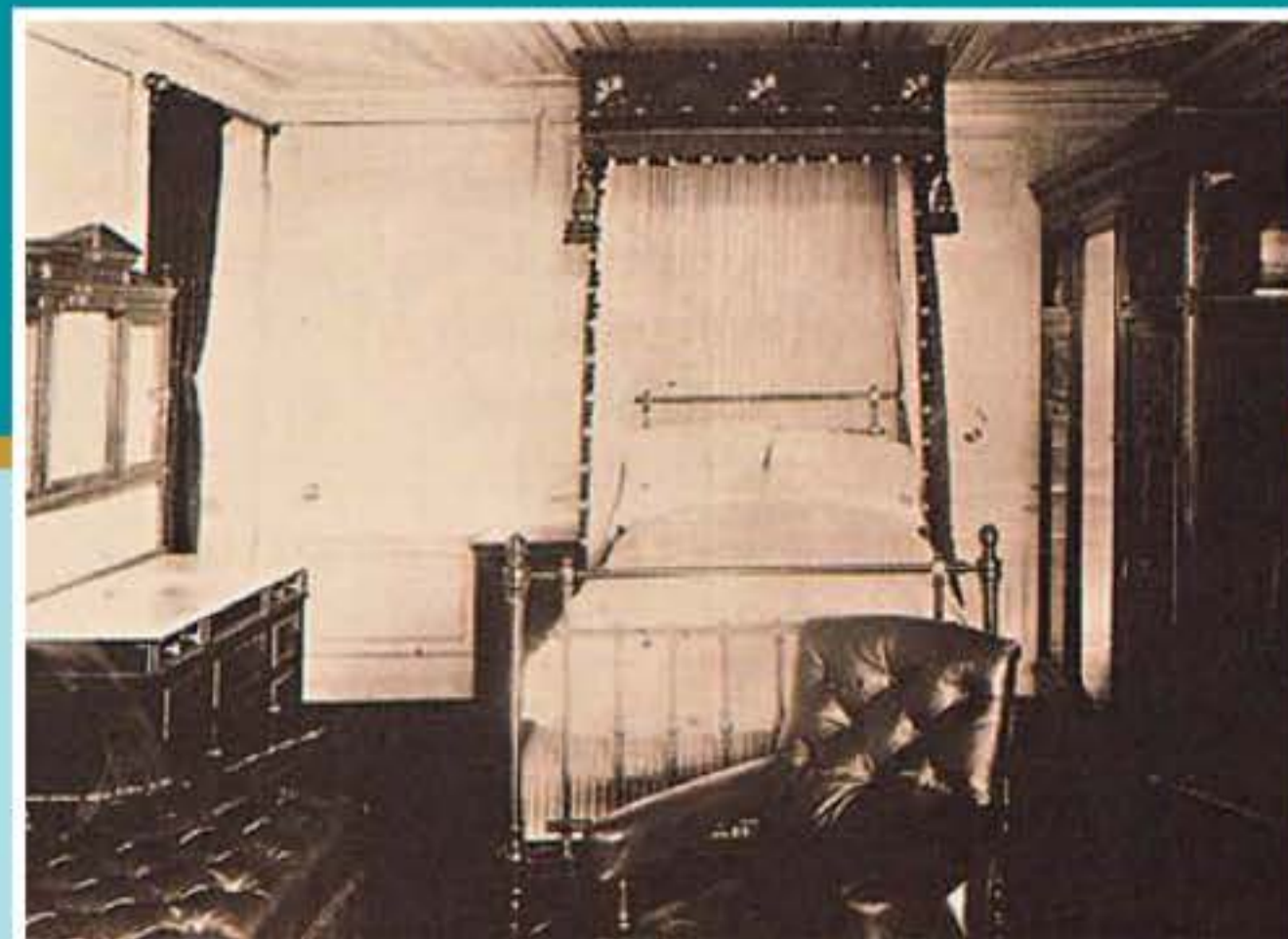
завершения этих работ «Ливадия» 5 августа вновь начала кампанию, возобновив обычную деятельность по обеспечению морских круизов высочайших особ.

21 октября 1878 года яхта отправилась с великим князем Сергеем Александровичем из Ялты в Одессу с посещением Севастополя. После выхода из Севастополя во втором часу ночи 22 октября, потеряв ориентировку в тумане, «Ливадия» выскочила на камни восточнее Тарханкутского маяка в 630 метрах от берега. Вначале ни у кого не было сомнений, что яхту удастся быстро вывести на чистую воду – никаких повреждений она не получила. Однако днем ветер





Первая яхта «Ливадия» императора Александра II. Гравюра XIX в.



Спальня яхты «Ливадия».

Утром 7 декабря очередным штормом яхту разломило на несколько частей, а обломки носовой части выбросило на берег. Спасательная операция была прекращена. Приказом генерал-адмирала от 13 января 1879 г. «Ливадию» исключили из списка судов флота как погибшую.

усилился, и в 18 часов Сергей Александрович покинул яхту.

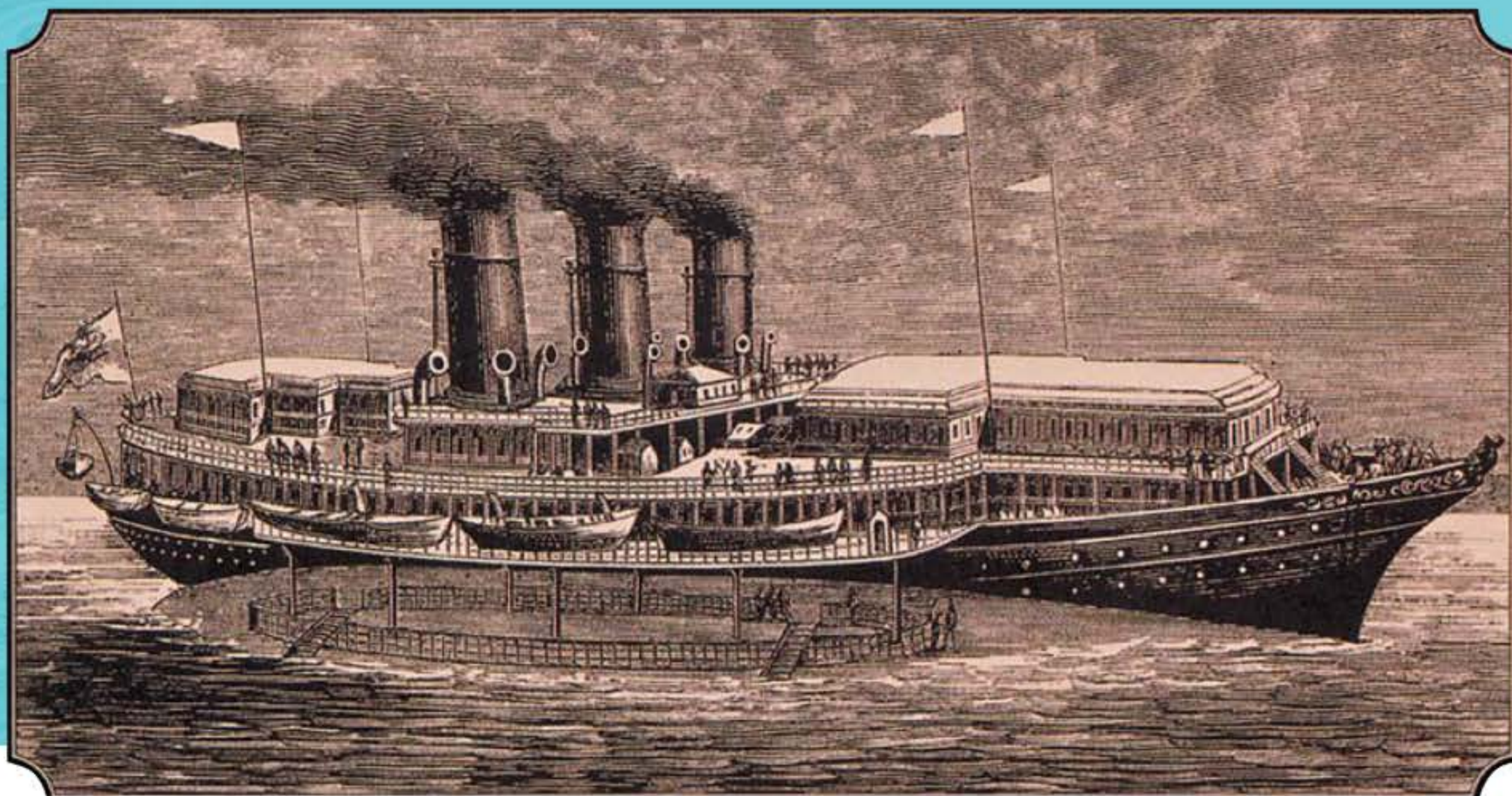
На помощь «Ливадии» поспешили суда Черноморского флота. Первыми в 23 часа к месту аварии прибыли «Император Александр II» и «Эльборус», но никакой помощи они оказать не смогли – ветер продолжал

Внизу:
Столовая яхты «Ливадия».
Фотографии второй половины XIX в.



усиливаться, и этим судам пришлось отойти в море. 25 октября разразился уже настоящий шторм, что вынудило личный состав срочно оставить яхту. Напором огромных волн ее сдвинуло к берегу, от ударов о камни в кормовой части образовалась течь. Затем судно опрокинулось на левый борт и наполнилось водой.

Новая яхта «Ливадия» императора Александра II. Гравюра XIX в.



Внизу: Предметы из сервиза императорской яхты «Ливадия». Императорский фарфоровый завод, Императорский стеклянный завод, Санкт-Петербург. 1870-е гг. Проект И.А. Монигетти. Фарфор, роспись надглазурная полихромная; стекло цветное, роспись полихромная, эмали. Блюдо – длина 35 см.; миска с крышкой – высота 20,5 см.; стакан – высота 9,1 см.; бокал – высота 15,2 см.; солонка – высота 2,4 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

В 1871-1873 годах на Императорских фарфоровом и стеклянном заводах выполнялся заказ на изготовление сервиза яхты «Ливадия». Он состоял из столовой и чайной частей и был рассчитан на 30 персон. В него входили: 72 тарелки глубокие; 180 тарелок плоских; 72 тарелки десертные; 72 тарелки для пирожков; 12 блюд круглых больших; 6 малых блюд; 14 овальных блюд для рыбы; 4 миски суповые; 12 компотников разных видов; 2 сахарницы для мелкого сахара; 8 салатников круглых; 2 геридона о двух тарелках; 4 чайника больших; 4 чайника малых; 4 кофейника от 2-х до 4-х порций; 4 чаши полоскательные; 4 сливочника; 4 сахарницы; 60 чашек чайных; 60 чашек кофейных; 60 чашек бульонных; 20 графинов для воды; 20 графинов для вина; 6 графинов для водки; 60 рюмок 1-го сорта; 60 рюмок 2-го сорта; 36 ликерных рюмок; 48 рюмок для шампанского; 48 креманов; 48 бокалов для рейнвейна; 60 стаканов 1-го сорта; 60 стаканов 2-го сорта; 48 ремры; 28 полоскательниц с блюдечками; 24 солонки; 4 сахарницы; 10 судков для 2-х пирамидок.

Соответственно назначению формы предметов расширены и утяжелены книзу. Сервиз декорирован в «стиле Людовика XVI», избранном архитектором и для отделки интерьеров яхты. Сочетание слегка разбеленного зеленого цвета с нежным бледно-розовым и орнаментом «en grisaille» придает изделиям изысканность, которая подчеркивается использованием растительных мотивов в оформлении ручек. Орнамент состоит из лавровых ветвей, корабельных цепей и овальных медальонов, в которых на розовом фоне помещена монограмма «МА II» (Александр II и императрица Мария Александровна) под короной, обрамленная жемчужником. В связи с гибелью яхты в 1878 году сохранившиеся предметы сервиза были переданы для хранения на Императорские фарфоровый и стеклянный заводы, а в 1881 году сданы в Санкт-Петербургский порт для дальнейшей передачи на новую яхту, построенную в Англии и получившую то же название «Ливадия», которая, однако, уже в апреле 1883 года была исключена из состава императорских яхт и перечислена в класс «пароходы», получив новое название «Опыт».





Наследник цесаревич Александр Александрович, будущий император Александр III, в военной форме. Фотография 1868 г. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

ЛЕВИЦКИЙ

на Мойке, 30. С.-Петербург.

Через несколько дней, когда шторм несколько ослаб, приступили к откачиванию воды и осмотру повреждений. Оказалось, что

«Ливадия» лежит с креном 34 градуса. Спасатели приняли решение выпрямить яхту и стащить ее на 5-метровую глубину. В течение месяца пытались повернуть «Ливадию» на правый борт при помощи береговых шпилей, которые вручную вращали несколько десятков матросов. Однако цепи и канаты рвались, и все усилия оказались тщетными.

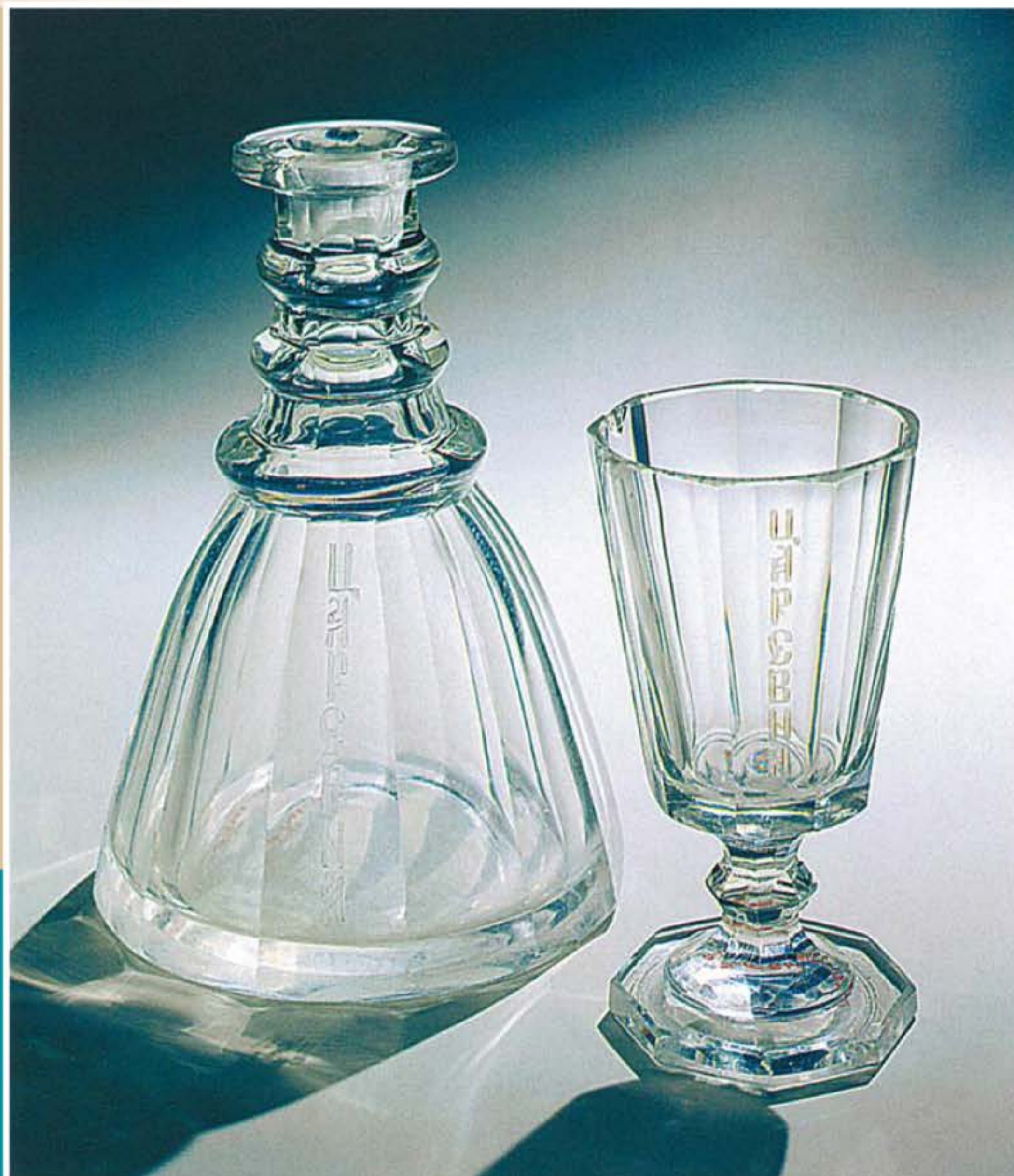
Утром 7 декабря очередным штормом яхту разломило на несколько частей, а обломки носовой части выбросило на берег. Спасательная операция была прекращена. Приказом генерал-адмирала от 13 января 1879 года «Ливадию» исключили из списка судов флота как погибшую. Николаевский военно-

морской суд в марте того же года постановил командира яхты капитана 1-го ранга Ф.Е. Кроуна «удалить от дальнейшего командования судами».

В апреле 1880 года в Евпатории состоялась продажа с торгов деревянных частей «Ливадии». За них Морское ведомство выручило «целых» 500 рублей.

В 1880 году вместо старой «Ливадии» английской судостроительной фирмой «Джон Эльдер и К^о» на верфи в Ферроле (окраина Глазго) была построена новая яхта под тем же названием, которая имела оригинальную конструкцию и необычную эллипсоидную форму нижней части корпуса, что обеспечивало плавный ход, устойчивость и незначительную качку. Корпус яхты полностью выполнялся из мягкой «сименсоновской» стали и состоял из двух корпусов, обшивка понтона и переборки – из железных листов; палубы и обшивка собственно яхты – сосновые. Стальной корпус был покрыт блестящим черным лаком. Верхний корпус, собственно яхта, представлял собой срезанное по ватерлинию судно длиной 79,25 метра и шириной 33,53 метра. Общая высота яхты от килей до крыши верхних надстроек составила 14 метров. Спасательные средства яхты включали 3 больших паровых катера красного дерева, длиной, соответственно, 11,9, 9,8 и 8,5 метров, а так же старые гребные суда, которые использовались еще первой «Ливадией».

Помимо комфортабельности новая «Ливадия» отличалась также роскошным декором. На верхней

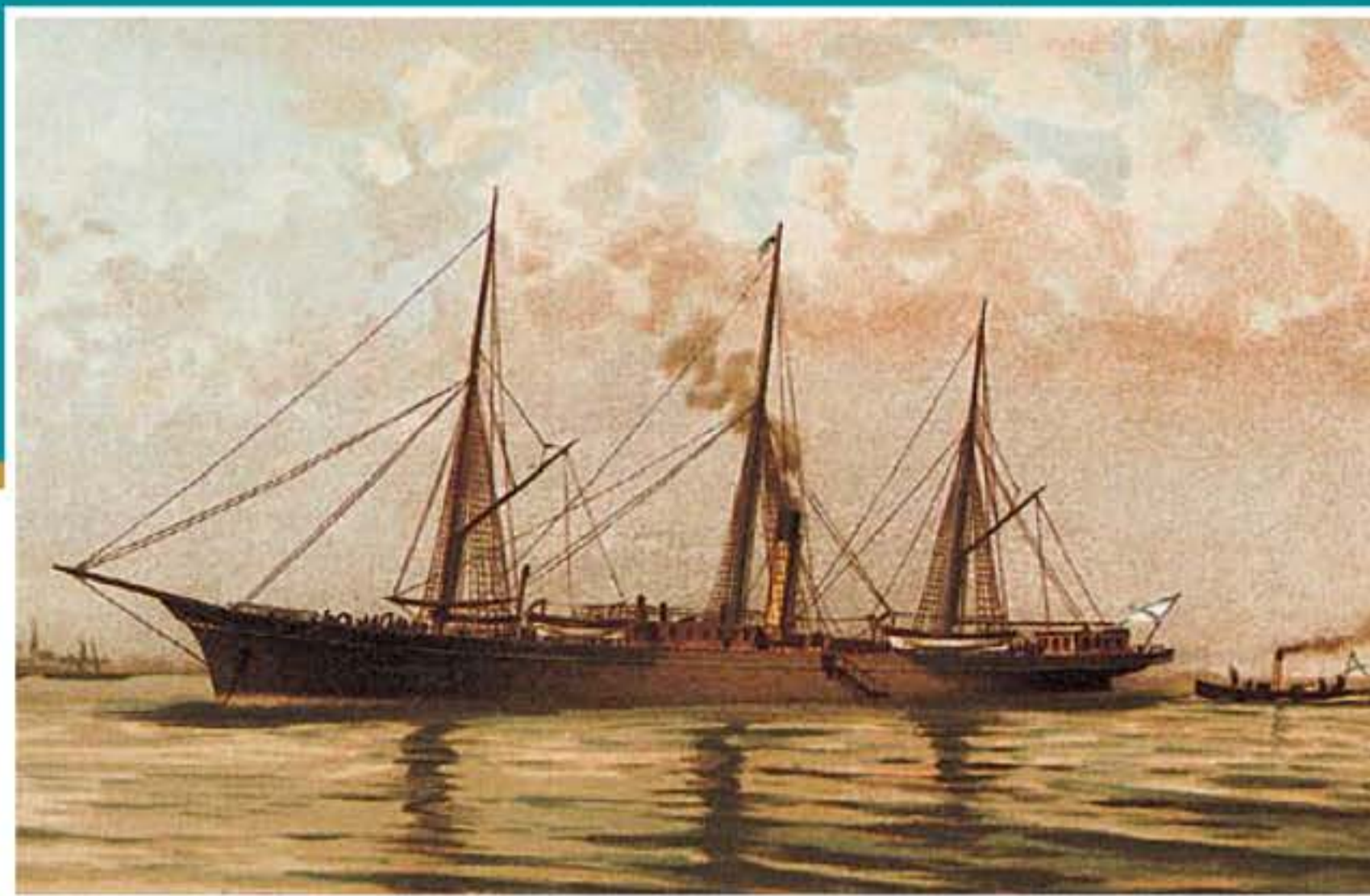


Графин и бокал из сервиза императорской яхты «Царевна». Конец 1870-х – 1890 гг. Бесцветное стекло; гранение, гравировка. Графин: высота 17,1 см.; бокал: высота 12,3 см. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Предметы сервиза на 60 персон яхты «Царевна». Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. 1870-е гг.

Сервиз декорирован голубым и золотым бордюром, вензелем великого князя Александра Александровича «А» под короной и надписью «Царевна».

палубе в двух рубках находились парадный салон и гостиная. Каюты, салоны и залы, предназначавшиеся для императорской семьи и свиты, занимали огромное пространство – 3950 квадратных метров. Приемная императора высотой в 4 метра напоминала апартаменты французских королей в Фонтенбло; в центре ее бил фонтан, окруженный цветочной клумбой. Ряд интерьеров на средней палубе был отделан и обставлен в восточном вкусе. Большая часть кают была оформлена в английском стиле. Повышенный уровень комфорта достигался и применением новейших технических достижений – все помещения освещались «свечами Яблочкова».



Тем не менее, уже в первый же рейс выявились технические недостатки конструкции новой яхты. При переходе из Англии в Севастополь в Бискайском заливе «Ливадия» попала в сильный шторм и в ее днище образовалась течь. Возмущенный Александр III распорядился «разделаться с яхтой во что бы то ни стало». В апреле 1883 года новая «Ливадия» превратилась в пароход «Опыт». Несколько лет судно простояло без дела, а потом пароход прев-

Тем не менее, уже в первый же рейс выявились технические недостатки конструкции новой яхты. При переходе из Англии в Севастополь в Бискайском заливе «Ливадия» попала в сильный шторм и в ее днище образовалась течь. Возмущенный Александр III распорядился «разделаться с яхтой во что бы то ни стало». В апреле 1883 г. новая «Ливадия» превратилась в пароход «Опыт».



Императорская яхта «Царевна». Цветная литография. 1900-1915 гг.

Десертные тарелки сервиза яхты «Царевна»
с видами датских шхер.
Императорский фарфоровый завод,
Санкт-Петербург. 1890-1900-е гг.

ратился в блокшив «Опыт», используемый
и как казарма, и как склад. Он простоял
в Севастополе до 1926 года, когда и был
списан окончательно.

ПАРОВЫЕ ВИНТОВЫЕ ВЕЛИКОКНЯЖЕСКИЕ ЯХТЫ

Первыми железными императорскими
яхтами Балтийского флота стали построен-
ные в 70-х годах XIX века для наследника
престола великого князя Александра Алек-
сандровича (будущего императора Алексан-
дра III) три яхты – «Славянка», «Царевна»
и «Марево», оснащенные вместо колес новым
видом двигательного механизма – винтом.

В мае 1873 года в Англии на верфи города
Гулль заказали небольшую яхту, получив-
шую имя «Царевна». В процессе построй-
ки ее переименовали в «Славянку» и в этот же



Император Александр II и императрица Мария Федоровна со свитой и офицерами императорской
яхты «Царевна» во время отдыха в Финляндии. Фотография 1980-х гг.
Государственный архив Российской Федерации.



Императорская яхта «Царевна между Анкарсом и Юнгезундом. Фотография 5 июля 1891 г. Государственный архив Российской Федерации.



день на той же верфи заказали следующую яхту, также с именем «Царевна», но несколько большую, чем предыдущая.

Построенная в течение года «Славянка» имела длину 31,4 метра, водоизмещение 182 тонн и паровую машину мощностью 238 лошадиных сил. В марте 1874 года она пришла в Кронштадт и на короткое время была зачислена в состав Гвардейского экипажа. В течение 18 лет «Славянка» служила царской семье для прогулок по взморью и поездок в Петергоф. В 1892 году ее переклассифицировали в пароход; по существу она стала яхтой Кронштадтского порта, выполнявшей гидрографические работы. С 1918 года и до передачи на слом (1930 год) «Славянка» входила в состав флота Эстонии.

Одновременно со «Славянкой» на той же верфи спустили на воду самую крупную яхту – «Царевна», водоизмещением 840 тонн

и развивавшую скорость под парами до 13,5 узлов. Артиллерийское вооружение яхты состояло из четырех 4-фунтовых орудий образца 1867 года.

«Царевна» отличалась изящными формами внешнего облика и внутренней отделки. На корме в небольшой рубке находился салон, отделанный ценными породами дерева, на жилой палубе располагались скромные, но вполне благоустроенные и уютные помещения. При этом стоимость постройки яхты оказалась довольно высокой – 290 тысяч рублей.

Первоначально для «Царевны» в Англии в 1874 году на Лондонской мануфактуре

Яхта заходила в Котку, Гельсингфорс, Абофиордский залив и доходила до Экенеса. «Царевну» обычно сопровождали яхты «Славянка» и «Мариво». На уединенных островах монарх предавался любимому занятию – рыбной ловле; Мария Федоровна варила уху, жарила рыбу, дети собирали ягоды и грибы. Возвращаясь на катере на яхту, император нередко сам становился за штурвал.

Финские шхеры. Барозунд и Остерофрай. Фотография 4 июля 1891 г. Государственный архив Российской Федерации.





Великий князь Михаил Александрович и великая княжна Ольга Александровна на палубе корабля. Фотография 1888 г.

Внизу:

Императорская яхта «Царевна» на Неве у Николаевского моста. Лист из альбома «Яхта Sans Peur. 1892».

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

J.M. Sharpus выполнили фаянсовый сервиз, который в конце 1870-х годов был заменен на сервиз русской работы. В 1890-е – 1900-е годы в дополнение к нему изготовили набор десертных тарелок «датского» фарфора с видами финских шхер, на Императорском фарфоровом заводе – сделали тарелки с «птицами» и видами датских городов.

Долгое время «Царевна» была любимой яхтой семьи Александра III. На ней почти ежегодно император две-три недели отдыхал летом с близкими в финских шхерах. Обычно эти плавания проходили в конце июня – начале июля. Яхта заходила в Котку, Гельсингфорс, Абофиордский залив и доходила до Экенеса. «Царевну» обычно сопровождали яхты «Славянка» и «Марево». На уединенных островах монарх предавался любимому занятию – рыбной ловле; Мария Федоровна варила уху, жарила рыбу, дети собирали ягоды и грибы. Возвращаясь на катере на яхту, император нередко сам становился за штурвал. «Царевна» считалась как бы личной яхтой императрицы Марии Федоровны и ходила под ее брейд-вымпелом с 1883 по 1889 год.

В камер-фурьерских журналах упоминается об отплытии и возвращении «Царевны» на Александрийскую пристань: «...с пристани, что в Александрии, на парвовом катере «Дагмара» [переехали] на императорскую яхту «Царевна», которая направилась с Петергофского рейда в море».

В 1874 году «Царевна» совершила дальнее плавание из Кронштадта

в Севастополь и обратно, с заходом в Сан-Ремо. В греческом порту Пиррей яхту посетили король и королева эллинов.

Войдя в состав судов Гвардейского экипажа сразу после постройки в 1874 году, «Царевна» числилась в нем до его расформирования в 1918 году. В 1920-е годы яхту, сданную на хранение в Кронштадтский порт, разобрали на металл.

Яхта «Марево», построенная для великого князя Александра Александровича на заводе Ч. Берда в Санкт-Петербурге в 1878 году, была самым маленьким из императорских винтовых судов. Водоизмещением всего в 50 тонн, длиной 21,9 метров и мощностью машины 135 лошадиных сил, «Марево» с 1878 года числилась в составе судов Гвардейского экипажа. Она использовалась для кратковременных прогулок великих князей по Финскому заливу и летом обычно дежурила в гавани Нового Петергофа.



Император Александр III и императрица Мария Федоровна в кругу приближенных на палубе яхты «Царевна». Фотография 1891 г. Государственный архив Российской Федерации.



Внизу:
Императрица Мария Федоровна на рыбной ловле. Фотография 1896 г. Государственный архив Российской Федерации.

ДОЛЖНОСТНЫЕ ЯХТЫ

В Гвардейском экипаже состояли и так называемые должностные яхты, для которых, как и для императорских, заказывались особые сервизы с лаконичным декором на

Войдя в состав судов Гвардейского экипажа сразу после постройки в 1874 г., «Царевна» числилась в нем до его расформирования в 1918 г. В 1920-е гг. яхту, сданную на хранение в Кронштадтский порт, разобрали на металл.

морскую тематику – до 1890 года это был синий ободок с изображением якоря и надписью «Мор Вед». Позднее столовая посуда украшалась только синей каймой для кают-компаний офицеров и золотой – для адмиральских и капитанских кают; дополнительный декор допускался только для высокопоставленных особ.

Для штаба Гвардейского экипажа в 1852 году в Англии на Ливерпульской верфи построили железный колесный трехмачтовый пароход «Онега». С 1857 года на нем находился сервиз с декором *«по образцу морских генеральских пуговиц»* – с изображением двуглавого орла, державшего в лапах два якоря. Район плаваний «Онеги» ограничивался бассейном Балтийского моря с заходами в зарубежные порты. В 1880-х годах великий князь Владимир Александрович (с марта 1881 года командующий войсками Императорской гвардии Петербургского военного округа) ходил на нем в Стокгольм. Пароход служил до августа 1907 года, когда был исключен из состава Балтийского флота.

Для генерал-адмирала флота великого князя Алексея Александровича, брата Александра III, в 1890-1891 годах на верфи завода Луарского общества во французском Нанте заложили быстроходную железную 2-мачтовую двухвинтовую яхту «Стрела». В Нант из России прислали посуду, предназ-



Вид финских шхер с русскими паровыми яхтами. Худ. А.Н. Бенуа. Акварель. 1894 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

начавшуюся для «Стрелы», чтобы на месте установить все предметы сервиза в специальных гнездах, вырезанных в особых буфетах. Подобная практика сохранения изделий из фарфора и стекла в любых условиях морского плавания применялась и на других крупных яхтах.

В основном яхта использовалась великим князем Алексеем Александровичем для поездок в Петергоф или к флоту в Кронштадт и Ревель. В феврале 1909 года «Стрела» поступила в распоряжение морского министра как посыльное судно. Весь 1917 год яхта простояла у одного из пирсов Петроградского военного порта. В апреле 1919 года ее переоборудовали в тральщик, и в 1921-1922 годах она занималась тралением в Финском заливе. С 1923 года «Стрела» находилась на хранении в Кронштадтском порту и в 1927 году была разобрана.

Последней должностной яхтой морского министра была колесная 2-мачтовая паровая «Нева», построенная в Финляндии на верфи фирмы



«Крейтон и К^о» в 1905-1906 годах. Ее интерьеры в стиле модерн по характеру убранства и ценности использованных материалов почти ничем не отличались от императорских.

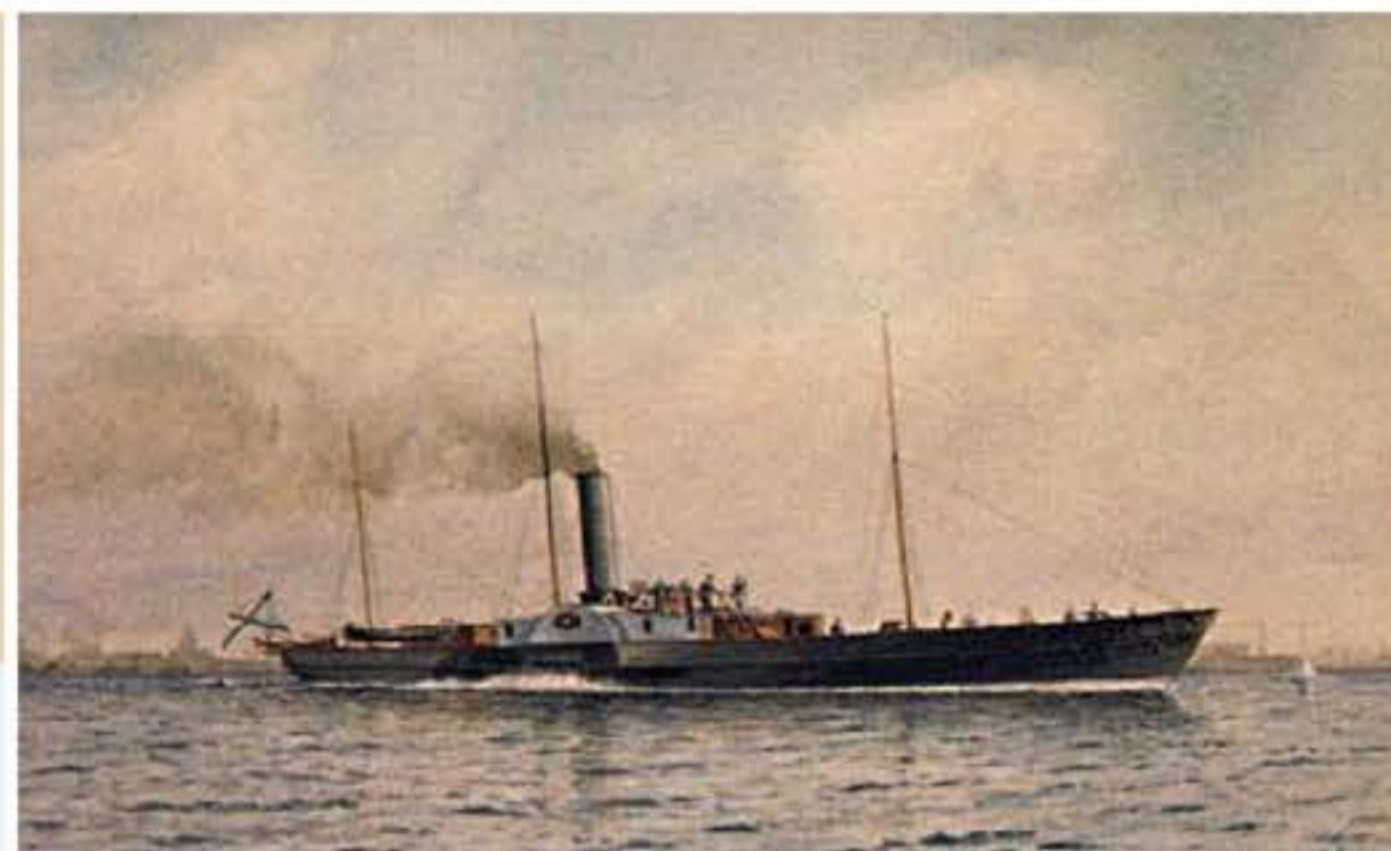
СРЕДИ ФИНСКИХ ШХЕР

С середины XIX века Финляндия становится одним из любимых мест

отдыха царской семьи. Возможность плавания в сложных и опасных фарватерах финских шхер стала возможной, прежде всего, с появлением кораблей, движимых паром, которые могли маневрировать более свободно, нежели парусные суда.

Безопасность мореплавания императорских судов вдоль северного побережья Финского залива с его

Пароход «Онега». Худ. С.Д. Всеволожский. 1905 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.



Предметы сервиза парохода «Онега». Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. 1855-1885 гг.

← Самовар из сервиза императорского колесного парохода «Ижора»*. Варшава, середина XIX в. В 1857 году самовар был передан на пароход «Онега».

* На пароходе «Ижора» император Николай I и императрица Александра Федоровна в июне 1833 года первыми из русских монархов посетили с официальным визитом Финляндию.



Императорская яхта «Марев». Худ. Н.С. Путятин. 1890-е гг.

Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

многочисленными островами требовали от командиров не только большого искусства, но и серьезной подготовительной работы.

Тем не менее, аварии и чрезвычайные происшествия с императорскими яхтами и обеспечивавшими их безопасность кораблями периодически все же происходили.

Так, например, 6 июля 1887 года в районе Барёсунда императорская флотилия попала в сильный шторм. Миноносец «Лейтенант Аллю» и парусная яхта «Марев» потеряли якоря и были спасены лоцманскими судами, которые не дали ветру и волнам выбросить корабли на берег. Корабли получили лишь небольшие повреждения.

колько дней, на обратном пути, двигаясь под полным паром, «Царевна» получили серьезные повреждения, зацепившись за мель. При этом руль и винт яхты вышли из строя. Корпус не был поврежден и пассажиры спокойно перешли на палубу таможенного корабля, который доставил их в Койвисто. Выяснилось, что капитан яхты не послушался предостережений финского лоцмана Матти Ниемея и отказался совершить необходимый маневр.

В связи с этим Министерством императорского двора перед гидрографическим департаментом Морского министерства была поставлена задача создания надежной системы обеспечения безопасности мореходства в Финском заливе, прежде всего, снабжения командиров кораблей и штурманов точными и подробными картами побережья Финляндии. Для этого были запланированы промеры фарватеров, их разметка навигационными знаками, предполагалось строительство новых маяков, уточнялись обозначения на картах.

В этот период русские моряки пользовались изданным в 1823 г. «Атласом Балтий-

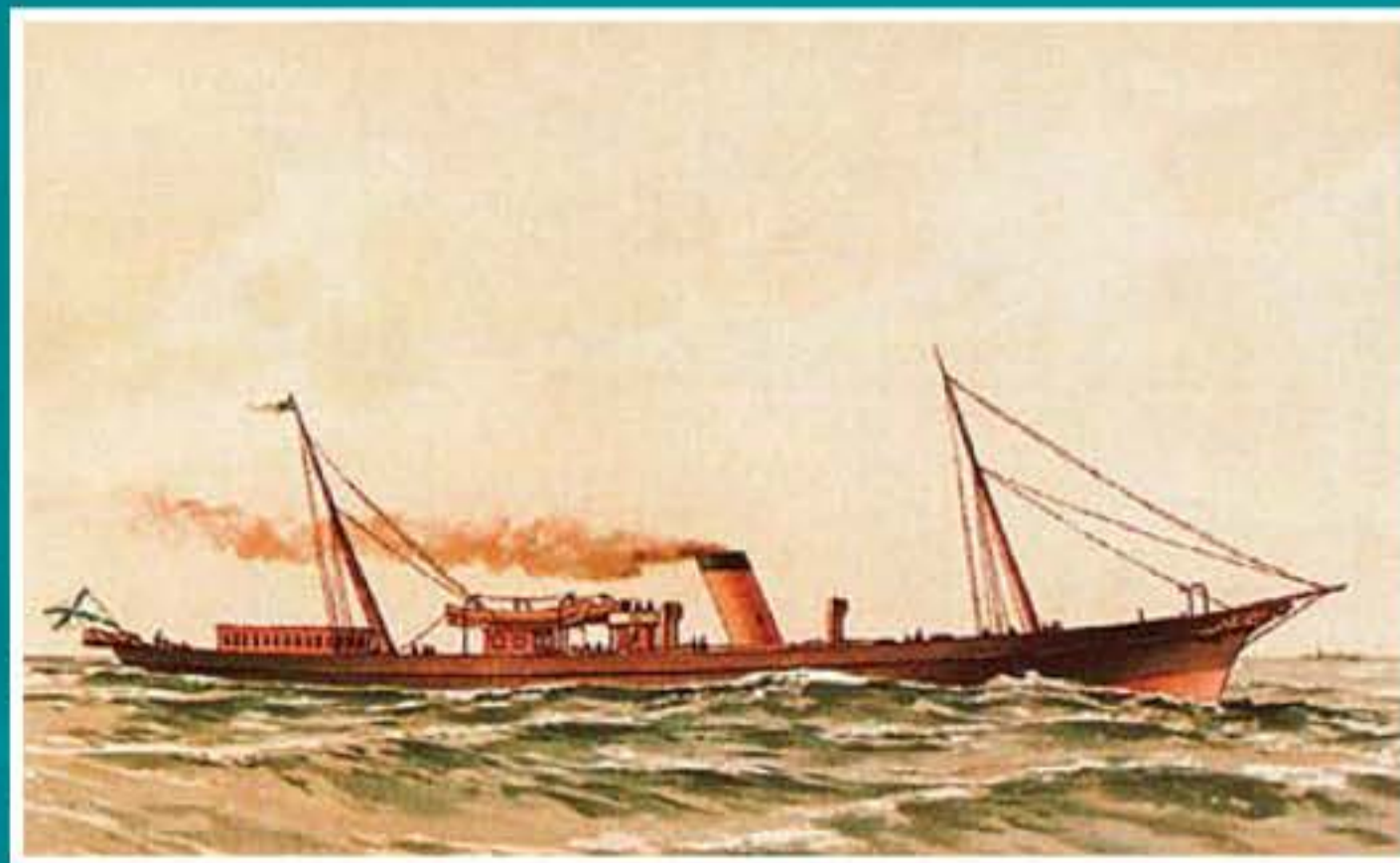
6 июля 1887 г. в районе Барёсунда императорская флотилия попала в сильный шторм. Миноносец «Лейтенант Аллю» и парусная яхта «Марев» потеряли якоря и были спасены лоцманскими судами, которые не дали ветру и волнам выбросить корабли на берег. Корабли получили лишь небольшие повреждения.

03 июля 1893 года в районе северной части Аландских островов села на мель императорская яхта «Царевна». К счастью, никаких повреждений яхта не получила. Дно было мягкое, илистое. Она была снята с мели лоцманскими кораблями. Через нес-

ского моря», регулярно выходившими «Лоцманскими заметками» гидрографического департамента Морского министерства, описаниями финских шхер русского офицера-гидрографа А.П. Андреева, а также силуэтами берегового ландшафта побере-



Предметы сервиза императорской яхты «Марев». Императорский фарфоровый завод, Санкт-Петербург. Конец XIX – начало XX в.



Яхта «Стрела» генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича. 1900-1915 гг. Государственный музей-заповедник «Петергоф», Санкт-Петербург.

Не гнушались прибегать к старым и испытанным средствам: создавали так называемые «наглядные рисунки», изображающие приметные места на берегу, силуэты берегового ландшафта с моря, отдельные вершины и возвышенности побережья, прибрежные острова, виды проходов в шхерах и между островами, изображения маяков и береговых построек, морские навигационные знаки.

жья Финляндии от устья реки Кюми до Торнио, изображенными в атласе шведского адмирала Й. Норденанкара, выпущенном в 1790-х годах.

Не гнушались прибегать к старым и испытанным средствам: создавали так называемые «наглядные рисунки», изображающие приметные места на берегу, силуэты берегового ландшафта с моря, отдельные вершины и возвышенности побережья, прибрежные острова, виды проходов в шхерах и между

островами, изображения маяков и береговых построек, морские навигационные знаки.

Часто к созданию подобных «наглядных рисунков» привлекали известных художников. Так, например, по заказу гидрографического департамента Морского министерства профессору Петербургской Академии художеств Алексею Петровичу Боголюбову (1824-1896 гг.) было заказано создать рисунки всего северного побережья Финского залива от пролива Койвисто (Бьеркэ-зунд) до Эккерё (Эккерэ) на Аландских островах. Объекты и направления, с которых их следовало изображать, а так же места стоянки на якорю экспедиционного судна, с которого проводились зарисовки побережья, были заранее



Яхта его императорского высочества великого князя Константина Николаевича «Стрела». 1890 год. Худ. Н.Н. Гриценко. 1892 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

«Нева» – яхта его императорского высочества великого князя Константина Павловича (гвардейская), 1809 год. Худ. Л.Ф. Лагорио. 1892 г. Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург.

Тарелки из сервиза яхты «Нева».
Императорский фарфоровый завод,
Санкт-Петербург. Около 1908 г.
Фарфор, роспись надглазурная полихромная,
позолота. По краю изображен брейд-вымпел
морского министра.

Терина из сервиза яхты «Нева».
Завод братьев Корниловых, Санкт-Петербург.
1860-1890-е гг.
Фарфор, роспись надглазурная полихромная.
Государственный музей-заповедник «Петергоф»,
Санкт-Петербург.



точно определены. Морские навигационные знаки и иные явно приметные места, а также входы в фарватеры следовало на рисунках снабдить точными обозначениями истинного курса и провести промеры расстояний до них.

Художником был изготовлен 51 рисунок, с которого мастером Н. Васильевым были выполнены литографии на 23 листах.

Изданный на их основе в 1866 году Гидрографическим департаментом Морского министерства «Альбомъ морскихъ видовъ севернаго берега Финскаго залива» уточнял входы в фарватеры и долгое время служил для командиров кораблей и штурманов существенным дополнением к морским картам Финского залива. Альбом предназначался, как сегодня говорят, «для служебного пользования».

При сравнении с картой можно обнаружить главное предназначение рисун-

ков Боголюбова. Их задачей было, помимо свободного ориентирования вблизи берега, помогать кораблям императорского флота, в случае нападения на них, уходить из открытого моря под защиту финляндских островов. На кораблях имелись сравнительно точные карты Финского залива, однако изображения островов и морских навигационных знаков уточняли входы в фарватеры.

Характерно, что ключевые точки стоянки судна, с которых А.П. Боголюбов должен был сделать свои рисунки, полностью совпадают с любимыми стоянками императорских судов. Например, художник старательно изображает подходы к портам Котка, Хамина, Лангинкоски и Виролахти, которые позднее стали любимыми местами отдыха императоров Александра III и Николая II.

