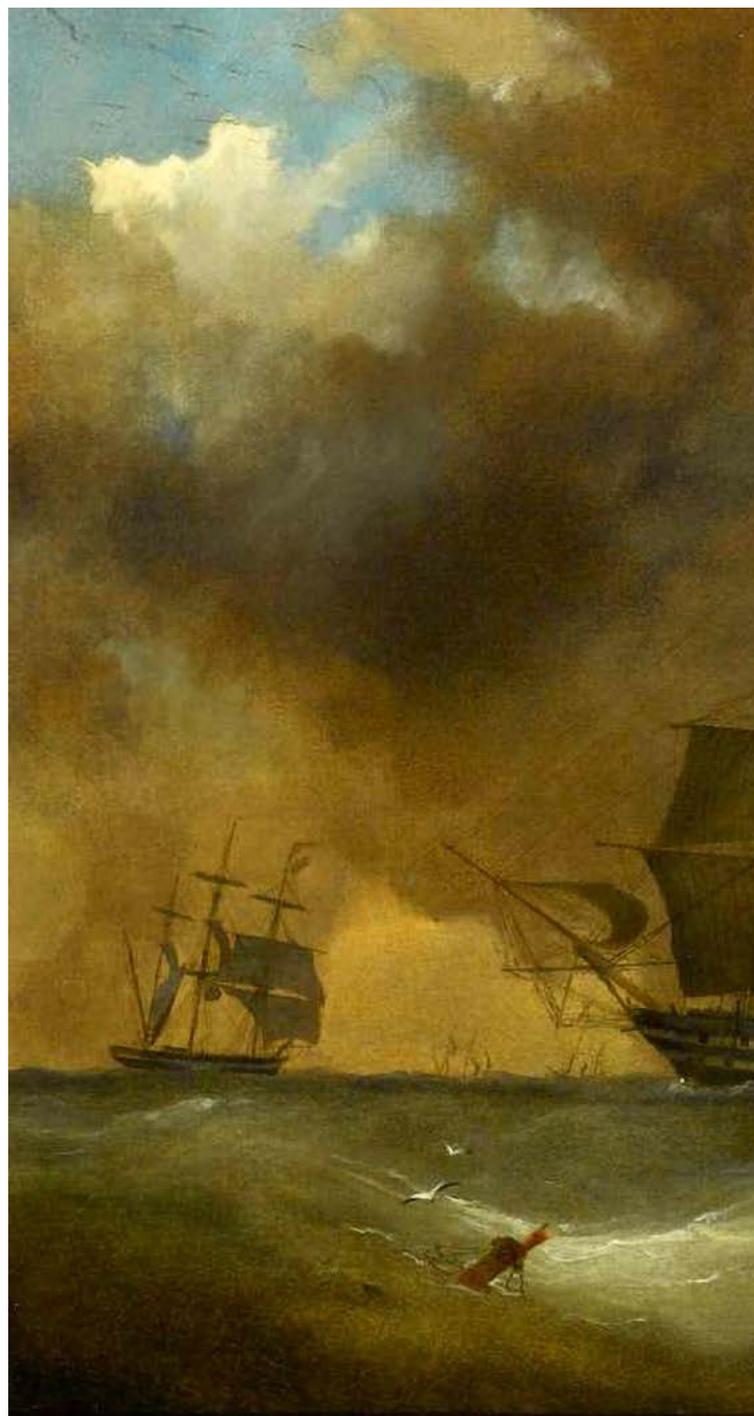
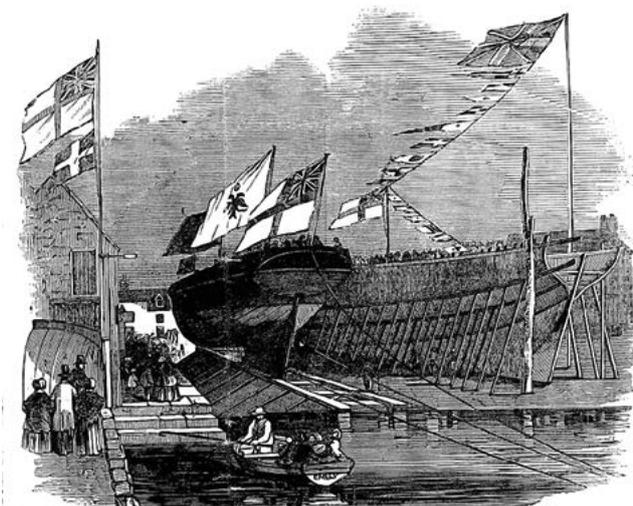




Царский подарок

БОРИС ПЕТРОВ

В самом начале 1844 г. в Англии, на верфи известного судостроителя того времени Джозефа Уайта, была заложена новая яхта. Заказ на ее строительство поступил от королевского двора. А в мае того же года Англию с официальным визитом посетил российский император Николай I, которого здесь ждал поистине королевский подарок: эта яхта предназначалась ему.



Так началась история российской императорской яхты «Королева Виктория». Свое имя она получила с благосклонного согласия самой королевы.

В полдень 10 июня 1846 г. прекрасная двухмачтовая шхуна сошла на воду в присутствии российского консула с супругой, которая и стала крестной матерью судна. Спуск сопровождался пушечным салютом.

При водоизмещении 257 т шхуна имела длину по палубе 38,1 м (28,1 м по КВЛ), наибольшую ширину 7,6 м и осадку 3,8 м. От других яхт того времени она отличалась заметно более острыми обводами корпуса. Кроме того, современники отмечали, что помещения по убранству напоминали дворцовые покои: парадные каюты были отделаны деревом редчайших пород, просторный и богато декорированный



салон украшали зеркала, а на переборках разместились дюжина прекрасных марин кисти талантливого художника Н. М. Конди — младшего. На них были запечатлены моменты визита Николая I в Англию и специально проведенных по этому случаю парусных гонок, за которыми русский царь наблюдал с большим интересом. Нос судна украшала вырезанная из дерева фигура самой царственной особы «в мантии с изящными складками» со скипетром в правой руке и державой в левой. На верхней палубе стояли четыре каронады, которые использовались для салютов и подачи звуковых сигналов.

Императорские апартаменты (салон-столовая и спальня) занимали среднюю часть яхты. Ближе к корме находились каюты командира и офицеров, двухместная гостевая

М. Конди. «Яхта «Королева Виктория» в шторм»

каюта. В нос от салона располагался большой камбузный отсек, состоявший из собственно камбуза, продовольственной кладовой и буфета, а в самом носу — помещения для матросов.

На мачтах были гафельные паруса с рейковыми топселями, на фок-мачте также предусматривалась возможность постановки двух прямых парусов. Для работы со снастями имелись лебедки.

Английский экипаж осенью 1846 г. привел яхту в Кронштадт, и «Королева Виктория» вошла в состав Морского гвардейского экипажа Балтийского флота. Одновременно ее зачислили в список судов Санкт-Петербургского Импера-



М. Конди. «Яхта «Королева Виктория»»

торского яхт-клуба, основанного 1 мая 1846 г. по указу Николая I.

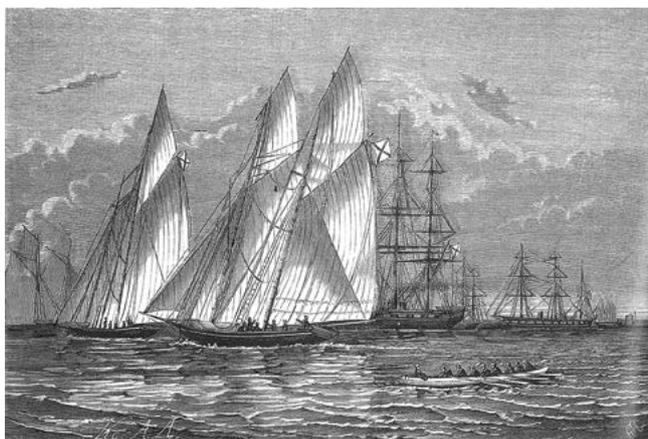
Санкт-Петербургский Императорский яхт-клуб — пожалуй, самый знаменитый и богатый из всех российских яхт-клубов. Он появился благодаря инициативе страстного любителя морских путешествий князя А. Я. Лобанова-Ро-

стовского и был организован по образцу аналогичных европейских яхт-клубов, хотя и считался преемником Невского флота, учрежденного Петром I в 1713 г.

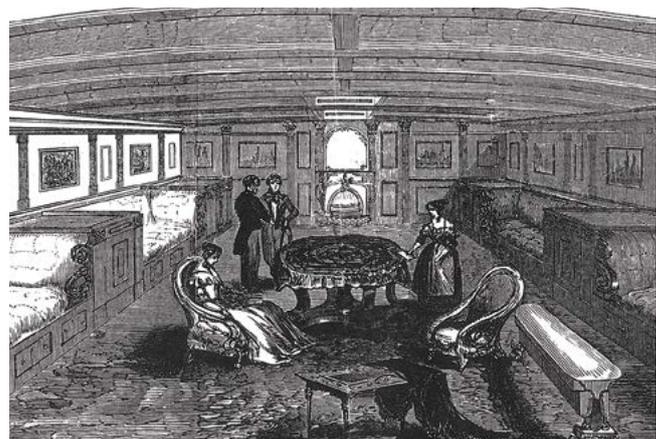
Каждая яхта из списка судов получала порядковый номер. Яхты с первого по девятый номер принадлежали членам императорской фамилии. «Королева Виктория» была

Императорские яхты «Забава» и «Королева Виктория» на Транзундском рейде в 1869 г.

Гравюра Даугеля по рисунку А. К. Беггрова



Салон яхты. Иллюстрация их английского журнала



самой крупной из них. Интересно, что по первому уставу яхт-клуба «приделка к вой машины имела следствием ее немедленное исключение из списков клубных судов».

«Королева Виктория» часто использовалась для морских прогулок, принимала участие в гонках, проводимых Санкт-Петербургским Императорским яхт-клубом. О том, что ей еще при строительстве прочили успех на гоночных дистанциях, говорил даже тот факт, что управлялась яхта румпелем, позволяющим лучше чувствовать руль и быстрее реагировать на все изменения обстановки. У нее действительно были неплохие ходовые качества, но она никогда не была первой. Императора это раздражало. Летом 1850 г. командир яхты лейтенант Панафидин, следуя полученному приказу, повел «Королеву Викторию» в Англию для проведения работ по увеличению ее скорости.

13 июля яхта ушла из Кронштадта и 2 августа встала на рейде Портсмута. В Англии состоялось несколько выходов, на которых присутствовали местные яхтсмены и судостроители. Их вердикт был следующим: без кардинальных переделок корпуса увеличить скорость яхты невозможно. Но поступило предложение несколько увеличить площадь парусов. Строитель предложил также изменить носовые обводы судна и передал лейтенанту Панафидину чертежи возможных изменений и новую модель яхты.

17 сентября «Королева Виктория» вернулась в Кронштадт, и после рассмотрения всех предложений решено было ограничиться увеличением ее парусности.



Шхуна продолжала служить императору как судно для морских прогулок, иногда отправляясь в дальние рейсы по Балтике.

Качество постройки «Королевы Виктории» было первоклассным. Только к осени 1863 г. она была поставлена на капитальный ремонт, а летом 1864 г. вновь

коснулась воды.

В следующем году яхта отправилась в плавание по Балтике. У полуострова Гангут «Королева Виктория» присоединилась к русской эскадре, которая крейсировала по Балтийскому морю и наносила визиты в крупные портовые города Швеции и Дании. На императорскую яхту пускали посетителей, которых вид роскошного судна приводил в полный восторг.

Из Копенгагена «Королева Виктория» направилась домой, находясь в самостоятельном плавании. Во время этого перехода была сломана грот-мачта, и яхту пришлось буксировать в Санкт-Петербург для ремонта.

В истории «Королевы Виктории» была еще одна крупная авария, случившаяся 6 сентября 1875 г., когда она села на камни у входа в пролив Бьёркезунд. Но и тогда яхту удалось спасти.

Шло время, уже достаточно старое судно, находясь в составе Балтийского флота, в 1878 г. зачислили в отряд учебных судов Морского училища и только в конце 1884-го исключили из состава флота.



Рисунок Романа Короткова