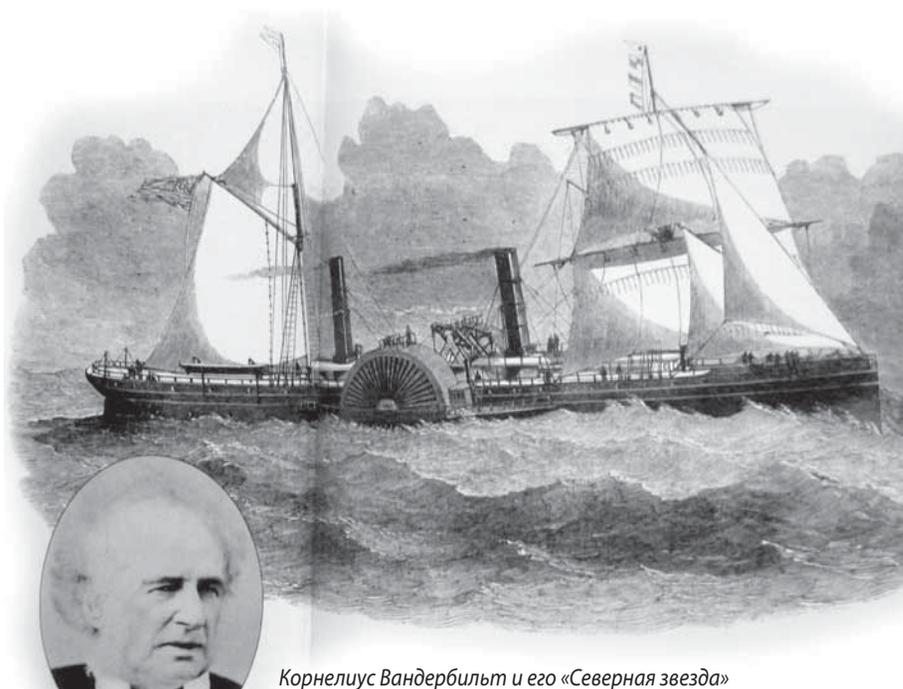


# Под вымпелом коммодора

**Вячеслав Прытков** ♦

В мире техники не раз случалось, когда люди, обладающие большими капиталами, способствовали продвижению технического прогресса и взлету творческих исканий создателей этой техники. Так было и у американских миллионеров, членов Нью-Йоркского яхт-клуба, коммодоров\* Корнелиуса Вандербильта и Джеймса Гордона Беннета.



Корнелиус Вандербильт и его «Северная звезда»

**В** свое время они стали инициаторами применения паровых двигателей на яхтах, причем на новых суперяхтах, которые наряду с парусным оснащением имели мощные паровые машины, что позволяло судам преодолевать океанские просторы со всеми необходимыми удобствами для своих пассажиров. Это являлось чудом судостроения тех лет.

## Паровой монстр

Гражданская война в Америке ускорила развитие паровых судов. Члены Нью-Йоркского яхт-клуба, выделяя средства добровольцам в начале войны, понимали важность внедрения паровых двигателей для своих больших яхт. Ярыми сторонниками этого начинания были К. Вандербильт и Д. Г. Беннет.

Корнелиус Вандербильт начал свою карьеру бизнесмена в возрасте 16 лет со ста долларов, занятых у матери. Успешные перевозки продуктов и пассажиров на единственном судне в акватории Нью-Йорка, позволили ему через несколько лет содержать собственный флот в 66 кораблей. Некоторые из этих судов использовались в военно-морском флоте во время Гражданской войны, торговые – бороздили моря по всему свету. В юности Вандербильт был шкипером на своих судах. Позднее, став членом Нью-Йоркского яхт-клуба, получил звание коммодора и

очень этим гордился. Будучи человеком предприимчивым и прижимистым, Вандербильт дорожил каждым «никелем»\*\*, благодаря чему уже в 1853 году скопил состояние в 11 миллионов долларов и стал настоящим миллионером Америки.

Решив, что хорошим вложением денег станет постройка новой суперяхты, он на верфи в Гринпорте (Лонг-Айленд) начал осуществлять свою мечту. Яхту назвали «Северная звезда». Мощные паровые установки приводили в движение огромные гребные колеса диаметром 34 фута. Один из очевидцев назвал судно «паровым монстром» – его длина достигала 270 футов, а ширина между внешними габаритами гребных колес составляла 38 футов. Две мачты, несущие паруса, позволяли использовать еще и силу ветра при переходах через океанские просторы. Интерьеры этого «монстра» были поистине королевскими. Кают-компания «Северной звезды» была выполнена в стиле Людовика XV и обставлена роскошными креслами и диванами с обивкой из великолепного бархата. В другой огромной каюте размещалась приемная с просторным диваном: на нем одновременно могли расположиться 20 человек. Однако, настоящей гордостью яхты являлся банкетный зал, облицованный мрамором и гранитом, украшенный портретами Христофора Колумба, Джорджа Вашингтона, Даниэла Вебстера.

\*Коммодор – звание на флоте между капитаном 1 ранга и контр-адмиралом

\*\*Никель – название 5-центовой монеты

Множество других удобных кают предназначалось для знатных гостей.

Большое семейство Вандербильтов (у него было 12 детей) перебралось на роскошную яхту, наслаждаясь каждым днем пребывания в своем плавучем дворце. Капитаном «Северной звезды» Вандербильт назначил ветерана парусного флота А. Элдриджа. Многие члены экипажа яхты набирались в качестве волонтеров из богатых нью-йоркских семей, желающих принять участие в первом ее путешествии.

За час до отправления яхты бригада угольных кочегаров потребовала повышения зарплаты. Вандербильт немедленно уволил их всех и приказал капитану подобрать на берегу других. 19 мая 1853 года, после того, как новая команда машинного отделения была сформирована, яхта «Северная звезда» отошла от причала Ист-Ривер. К большому сожалению, уже вскоре она наскочила на мель и через некоторое время была взята на буксир подошедшим пароходом. Требовался небольшой ремонт, после которого «Северная звезда» вновь отправилась в переход через Атлантику к побережью Англии.

День за днем, используя силу ветра и мощь двигателей, яхта шла на северо-восток, развивая скорость до 13 узлов и поглощая 42 т угля каждые сутки. Капеллан Джон Хоулс вел свой дневник, подобострастно восхваляя путешествие Вандербильта.

В течение 12-дневного перехода яхты ее пассажиры прогуливались по палубе, если позволяла погода, обедали и собирались в кают-компанию, где дамы пели серенады, а капеллан читал свои молитвы под аккомпанемент ритмичного стука огромных гребных колес. Первого июня «Северная звезда» миновала утесы острова Уайт и ошвартовалась у причала Саутгемптона. Громкие аплодисменты встречающих, торжественный банкет «отцов города» по случаю успешного прибытия яхты вскружили голову Вандербильта, и он решил пригласить 400 именитых гостей Саутгемптона на морскую прогулку вокруг острова. Она завершилась танцами на палубе яхты и троекратным «ура» в честь хозяина.

Однако, попытки привлечь внимание членов британской королевской семьи к «Северной звезде» не увенчались успехом. Тому препятствовали, в частности, высказывания ряда газет, в которых Вандербильт выставлялся как выскочка и хвастун, желающий удивить весь мир. Вандербильт воспрянул духом лишь после короткого визита в Копенгаген, после чего «Северная звезда» пришла в Россию, в Кронштадт. Великий князь Константин – командующий российским флотом – взошел на борт

яхты в сопровождении многочисленных адмиралов.

Судно произвело на него сильное впечатление, и князь попросил разрешения на то, чтобы русские инженеры-кораблестроители осмотрели яхту. Пока они изучали «Северную звезду», Вандербильт посетил Санкт-Петербург, побывал в Зимнем дворце.

Заключительную часть круиза «Северной звезды» омрачило трагическое событие – в Бискайском заливе во время шторма смыло за борт молодого волонтера Роберта Флинта. Двумя неделями позже яхта была окружена вооруженными судами. Власти Италии предъявили экипажу судна необоснованные подозрения в перевозке австрийских революционеров. С большим трудом Вандербильту удалось освободить яхту, но на это потребовалось немало времени. После короткой остановки в Константинополе «Северная звезда» поспешила на запад.



Одна из первых шхун, построенных Беннетом – «Генриетта» – была затерта во льдах и погибла в ходе Антарктической экспедиции. Иллюстрация из книги о Джеймсе Гордоне Беннете

Гибралтар, Танджер и Мадейра остались далеко за кормой. 23 сентября 1853 года яхта, наконец, вошла в нью-йоркскую гавань. Вандербильт возвратился к своему бизнесу, но там его ждал «сюрприз» – двое партнеров во время отсутствия компаньона успели создать свои линии перевозок в Латинскую Америку. Вандербильту пришлось разорвать партнерство. Считая, что судов у него вполне достаточно, он выгодно продал «Северную звезду». Используя поддержку со стороны американского правительства, миллионер разорил своих бывших партнеров и вывел их из дела.

Вандербильт целиком погрузился в свой многогранный бизнес и уже никогда больше не отправлялся в круизы. Когда он умер в 1877 году, его состояние оценивалось в 100 миллионов долларов. Несомненно, деньги, которые он вложил в создание большой паровой яхты, способствовали развитию мирового судостроения.

Трехмачтовая паровая яхта Беннета «Намоуна»



### Роскошные яхты с женскими именами

Беннет – хорошо известная в Америке XIX века фамилия. Так же хорошо известна была и скандальная газета «Нью-Йорк Геральд». Джеймс Гордон Беннет был сыном издателя этой газеты.

В 16 лет Джеймс стал членом Нью-Йоркского яхт-клуба и в течение своей успешной карьеры дважды избирался коммодором. Беннет начал вкладывать деньги в постройку шхун. Его «Генриетта» – быстроходное судно водоизмещением свыше 150 тонн – стало одним из двух судов, принятых в состав военно-морского флота. Она выиграла парусные гонки через Атлантику.

Спустя некоторое время отец предоставил юному Беннету работу в газете, большой оклад, а через год после окончания Гражданской войны переписал на него владение издательством. Беннет стал «газетным королем» (и притом известным), взял на себя организацию и расходы целого ряда экспедиций, в том числе на поиски пропавшего в Африке отряда Д. Ливингстона, послав туда своего репортера Генри М. Стенли.

В 1882 году Д. Г. Беннет построил 227-футовую яхту «Намоуна» за 200 тысяч долларов. Ее массивные паровые котлы, дополненные парусным вооружением трех мачт, способны разогнать судно до 14 узлов в трансатлантическом переходе между офисом Беннета в Нью-Йорке и другой его штаб-квартирой – в Париже. «Намоуна» представляла собой роскошный английский особняк на воде с каютами, отделанными дубом, кленом, вишней, орехом и тиком. Одна только огромная кровать владельца, выполненная из вишневого дерева, стоила около 1000 долларов. Стены кают украшали восточные ковры, бархат и плюш. В кают-компаниях стояли дорогие бюсты и вазы, на стенах было развешено оружие. Экипаж яхты состоял из 55 человек – офицеров и матросов. Выплата окладов всему экипажу обходилась в 48 тысяч долларов в год, а уголь-

ный «аппетит» «Намоуны» достигал внушительных цифр – 150 тысяч долларов.

Беннет интенсивно эксплуатировал эту яхту. Члены редакции «Геральда», устраивающие конференции на ее борту, дали яхте другое название – «Пневмония», т.к. не привыкли к долгой жизни в плаваниях по морям.

*На борту яхты Беннета во время морской прогулки*



Яхту «Намоуна» изобразил на своих полотнах самый популярный американский художник – близкий друг Д. Беннета – Юлиус Леблан Стюарт. Его называли «парижанином из Филадельфии». Именно в Париже они и познакомились.

Частыми гостями на яхтах Беннета были красивые женщины, участвовавшие в его морских круизах. Со многими из них Джеймса связывали любовные узы. Именно поэтому своим строящимся яхтам владелец присваивал необычные женские имена. Вот и новой своей яхте, построенной в 1900 году в Думбардоне (Шотландия) он дал имя «Лисистрата». Так звали афинянку в комедии Аристофана, которая смогла остановить войну между Спартой и Афинами с помощью женской «сексуальной забастовки».

Яхту спроектировал известный британский судостроитель Джордж Ватсон. Ее длина равнялась 314 футам, и она обошлась Беннету в 600 тысяч долларов. Экипаж насчитывал 100 человек. Двигатели общей мощностью 6500 л.с. разгоняли судно до 18 узлов. Три палубы и множество удобных кают делали путешествие на ней приятным и запоминающимся. «Лисистрата» имела свою турецкую баню, специальное помещение со стойлами для коров, оборудованное электровентиляцией, чтобы обеспечить

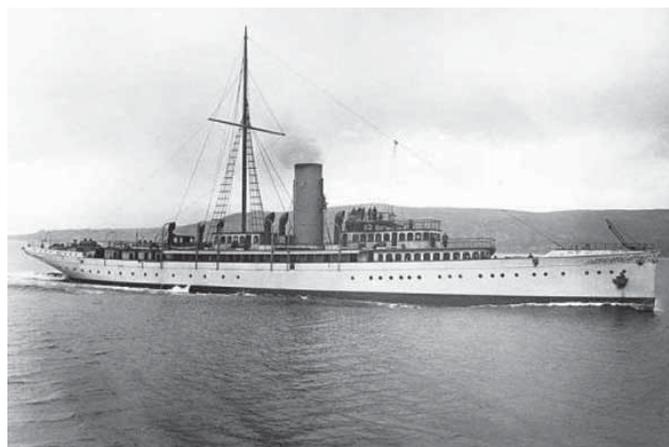


На французской почтовой открытке начала XX века – яхта Д. Г. Беннета (младшего) «Лисистрата» в каннском порту

пассажиров свежим молоком во время длительного плавания. На борт яхты приглашались лучшие исполнители, дававшие концерты в ходе круиза.

Постепенно Д. Г. Беннет стал все меньше и меньше времени уделять как яхтам, так и газетному делу. Когда он умер в возрасте 77 лет, то был близок к банкротству, его долг составлял 40 миллионов долларов. А яхты продолжали свои походы по морям и океанам, ведь у морских судов, также как и у людей, совсем разные судьбы. Шхуна «Генриетта» во время антарктической экспедиции была затерта льдами, получила пробоину и затонула. Яхту «Намоуна» купила Колумбия, переименовав ее в «General Pinzon».

Более интересной стала дальнейшая морская жизнь



«Лисистрата» в средиземноморском рейсе

«Лисистраты». В 1916 году Морское министерство России купило судно и зачислило его в списки Сибирской флотилии как посыльное судно «Ярославна». После переоборудования во Франции «Ярославна» попала на Север, затем – на Дальний Восток. В 1924 году, пройдя ремонт в Архангельске, «Ярославна» стала «Воровским», который в последующем числился в составе морских сил Дальнего Востока и нес службу как сторожевой корабль. В 1959 году он был переведен на Тихоокеанский флот и только в 1966 году разобран на металлолом. Поистине удивительная судьба!

Так на рубеже XIX и XX веков создавались лучшие образцы яхтостроения, ставшие еще одним шагом технического прогресса. ■

### Катер Boulton Explorer 24 (40 моточасов)

Длина – 8,40 м, ширина – 2,58 м, высота борта – 0,91 м. Толщина днища – 6,35 мм, толщина борта – 3,18 мм. Вес – 1600 кг. Емкость топливного бака – 378 л



8 (922) 798 9739 • 8 (904) 472 2799

3 900 000 рублей

#### Стандартная комплектация:

Клаксон • Рубка с дверью • Ящик для рыбы в полу • Стеклоочиститель • Самоотливной ящик для рыбы на транце • Ковровая отделка потолка и стен рубки • Отсеки для хранения удочек • Ветровое стекло • Гидроусилитель руля • Открывающееся стекло со стороны рулевого • Отсек для хранения веревок • Сидение рулевого и пассажира на ящиках для хранения • Приваренные кнехты • Поручни безопасности на крыше рубки • Навигационные огни • Носовой рейлинг • V-образное спальное место • Топливный фильтр • Отсек для хранения в носовой части (место для туалета) • Трюмная помпа • Бардачок • Приборная панель • Пуль Deluxe

#### Дополнительная комплектация:

Подвесной мотор Suzuki DF 300 • Дополнительный подвесной мотор Suzuki DF 15 • Радар Furuno • Прицеп EZ-Loader • Цветная полоса на корпусе темно-синего цвета • Увеличенная рубка • Люк в носовой части • Раздвижное окно в рубке по левому борту • Проход в корме со съемной дверью • Защитная панель безопасности в носовом рейлинге • Радарная арка • Топливный бак 503 л • Транцевые плиты с индикатором • Стеклоочиститель (2 шт) • Сидения с амортизацией (2 шт) • Обеденный стол с сидениями друг напротив друга • Камбузный блок • Раковина • Холодильник • Дизельный отопитель • Гальюн отсек с туалетом • Второй пост управления • Проход в рейлингах на носовой части • Якорная лебедка • Якорь • Якорная цепь и веревки • Подушки для заполнения в каюту • Насос забортной воды • Доковые огни • Отсек для рыбы в полу • Отсек для хранения веревок • Крепление для установки якоря • Держатели удочек на крыше рубки • Лестница для купания

### Новая аэролодка «Пирания-2М»

Длина – 4,8 м, ширина – 2,1 м, число баллонов – 6, число отсеков – 10. Грузоподъемность – 900 кг. Максимальная скорость – 110 км/ч. Вес – 92 кг. Количество пассажиров – 5 чел. Защита днища: армированная чешуя (специальный пластик)

Двигатель «Rotax-582 UL DCD»: тип – 2-тактный. Объем – 580,7 см<sup>3</sup>. Мощность – 64,4 л.с. Частота вращения – 6800 об/мин. Охлаждение – жидкостное закрытое. Карбюратор – BING 36. Топливо – не менее АИ-92. Расход топлива – 15 л/час. Стартер – электрический и ручной. Вес – 84 кг

8 (922) 798 9739 • 8 (904) 472 2799



900 000 рублей

