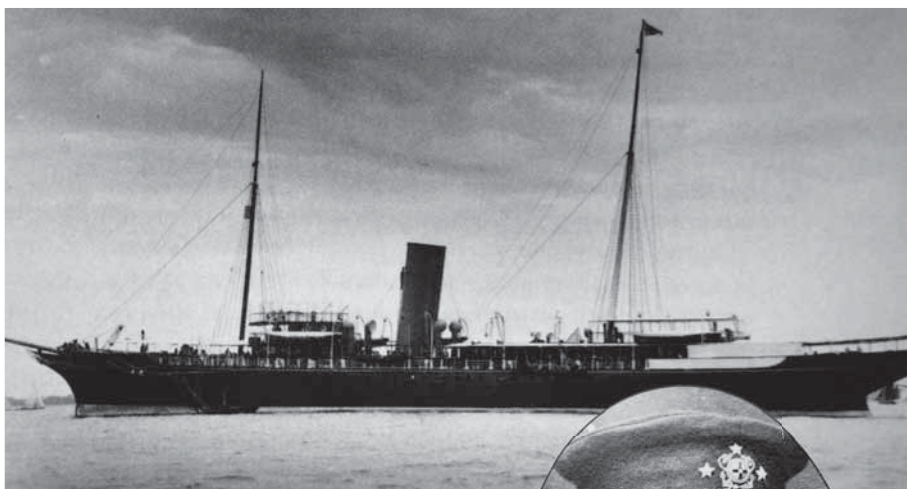


Паровые яхты заокеанских магнатов

Вячеслав Прытков ▶ Конец XIX – начало XX веков в США ознаменовались необычайным ростом индустриальной мощи. Железные дороги и линии электропередач протянулись по всему континенту. Появлялись новые крупные промышленные предприятия. Небывалый поток капиталов оседал у небольшого числа магнатов бизнеса, построивших себе дворцы на нью-йоркской 5-й авеню и итальянские виллы на Лонг-Айленде, в Ньюпорте. Свои богатства они вкладывали в мировые шедевры живописи, раритетные произведения искусства, породистых лошадей, антиквариат и, конечно же, в роскошные яхты. К тому же, изобретение парового двигателя произвело небывалый переворот в судостроении, позволив отказаться от парусов и не зависеть от силы ветра. По заказу богатейших людей Америки конструкторы создавали превосходные яхты, которым еще не было равных в мире.

«Маргарита» и «Саионара»



Подлинным шедевром яхтостроения называл свое детище английский конструктор Джордж Уотсон, а один из репортеров, освещавших появление новых судов, охарактеризовал ее, как яхту, созданную для удовольствия. «Маргарита», имевшая длину 323 фута и водоизмещение 1830 т, считалась верхом яхтостроения для своего времени (1889). Антон Дрексель – филладельфийский банковский партнер Д. П. Моргана, заплатил за «Маргариту» 100 тысяч долларов. Мощность ее двигательной установки (5000 л.с.) соответствовала мощно-

Д.Морган

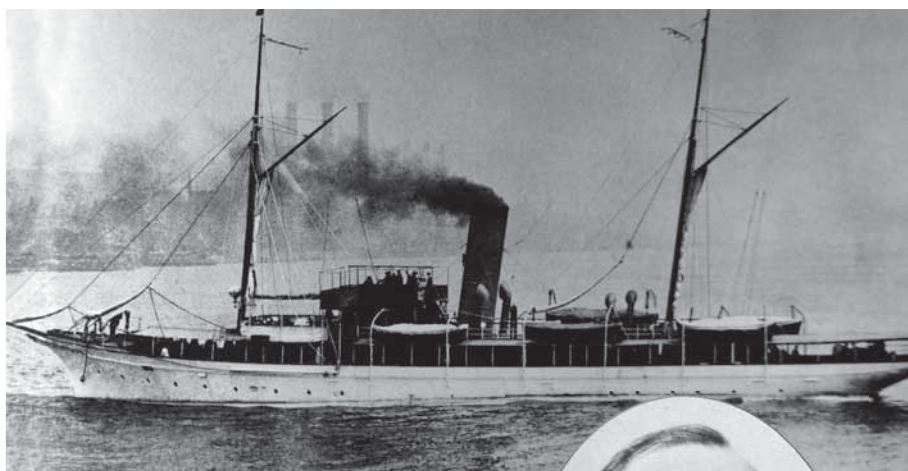
сти океанского лайнера «Британик». Двойной корпус и десять водонепроницаемых переборок способствовали безопасному плаванию.

Впечатляли удобства внутренних помещений яхты. Изысканные балю-

страды и лестницы, панельные салоны, украшенные истинными произведениями искусства, роскошные каюты радовали глаз своим великолепием. Мощная электростанция давала свет 800 лампам и питала энергией холодильные установки. Яхту обслуживал экипаж в количестве почти 100 человек. Сам Дрексель хвастался, что мало кто еще в этом мире имеет возможность содержать чудо-яхту, напоминавшую Ньюпортский дворец на плаву. Он использовал «Маргариту» в течение 11 лет, затем она была продана, переименована в «Семирамиду» и совершала круизы в Европе. Во время Первой мировой войны ее приобрел ВМФ США. Позднее, с течением времени, практика показала нецелесообразность эксплуатации такой дорогой яхты. В 1947 году пришел конец бывшему великолепию «Маргариты», и она отправилась на слом.

Еще одна яхта, построенная на средства банкира, называлась «Саионара». Она была меньшей по размерам (только 186 футов длиной), но прославилась как настоящий плавающий сад. На ее палубе размещался большой розарий. Когда все розы, не выдержав суровых морских ветров и соленых водных брызг погибли, Дрексель решил заменить их на искусственные цветы, которые долго украшали «Саионару».

«Онейда»



Президент США Гровер Кливленд

Эта паровая яхта была построена в 1883 году на верфи *Roag & Son* в Честере (штат Пенсильвания) и первоначально называлась «Утована». Первым ее владельцем стал коммодор Бостонского яхт-клуба У. Е. Коннор. Яхта перепродавалась, претерпев изменения в конструкции (длина сокращена с 135 до 121,6 фута), получив название «Онейда», пока, наконец, не стала собственностью банкира Э. Бенидикта. Свою известность «Онейда» приобрела в связи с необычным событием в жизни тогдашнего президента США Гровера Кливленда (1837–1908). В июне 1893 года американские врачи диагностиро-

вали у него злокачественную опухоль в ротовой полости. В это время страна находилась в очередном финансовом кризисе, и советники Белого Дома, испугавшись панических настроений в

сфере бизнеса, которые могли возникнуть, если общественность узнает, что жизнь президента в опасности, решили не распространяться об этом известии. А так как президент Кливленд был частым гостем банкира Э. Бенидикта на яхте «Онейда», то операцию по удалению опухоли назначили тайно провести в главном салоне судна, который временно превратили в операционную. Группа врачей во главе с доктором Эрдманном поздно вечером 30 июня 1893 года поднялась на борт «Онейды». Все было как обычно в конце недели, когда президент отдыхал на яхте. Только во время этого круиза он был успешно прооперирован. Яхта вернулась из круиза через пять дней, а общественность «просветили» о зубных проблемах Кливленда. Только через два месяца в стране узнали об истинном положении дел, но к этому времени президент уже выступал с речью перед Конгрессом. По прошествии двух лет Кливленд, встречаясь на борту «Онейды» с банкиром Морганом, договорился о большом займе в связи с тяжелым финансовым положением США.

Знаменитая яхта после Первой мировой войны была переоборудована в буксир *USS Adelante SP-765*, в марте 1920 года снова продана и еще 20 лет находилась в строю, пока в 1941 году не оказалась совершенно заброшенной.

«Корсары»

На средства нью-йоркского миллионера Д. П. Моргана были построены три паровые яхты, сменявшие друг друга. Все они имели название «Корсар» и служили для выполнения различных целей огромного бизнеса магната. Так, например, в 1885 году Морган использовал свой первый «Корсар» для урегулирования финансового спора между управлениями центрального Нью-Йорка и Пенсильванской железной дороги. Приглашенные на борт яхты военные не разрешали сойти на берег представителям железных дорог в течение всего



плаванья по Гудзону, пока, наконец, не согласились разделить сферы влияния в пользу центрального Нью-Йорка.

Яхты внесли свой вклад и в военное время. В годы американо-испанского конфликта в ведение военно-морского флота от Нью-Йоркского яхт-клуба поступила 21 паровая яхта, включая и второй «Корсар» Моргана, значительно больший по размерам, чем первый. Сначала это вызвало раздражение миллионера, который к тому времени был избран коммодором клуба и лишился своего флагмана. Но когда «Корсар», переименованный в *USS Gloucester*, потопил один испанский корабль и повредил другой в битве при Сантьяго, раздражение Моргана сменилось гордостью за яхту. Миллионер

не мог долго оставаться без яхты, поэтому до того, как «Корсар» вернулся к прежнему владельцу, Морган пожелал построить третью яхту. В 1899 году она сошла со стапелей верфи в Хобокене (штат Нью-Джерси). Ее длина составляла 304 фута, и она значительно отличалась размерами от своих собратьев, хотя и копировала их. Ко времени Первой мировой войны этот «Корсар» перешел к сыну Моргана, носившего то же имя. ВМФ США купил его за символическую цену – один доллар. Сменив обшивку и перестроив внутренние помещения, которые стали способны вместить более значительный экипаж

в 12 офицеров и 122 матроса, «Корсар» превратился в боевой корабль SP-159 USS Corsar. В составе его экипажа были резервисты из Принстона. На палубе корабля установили орудия, снарядили противолодочным вооружением – глубинными бомбами.

«Корсар» отправился в Атлантику на боевое дежурство. В районе Сент-Назара (Франция) он присоединился к флотилии других яхт, переоборудованных для ведения боевых действий. После войны вновь вернулся к Моргану. Претерпев очередное переоборудование, сменив угольные бункеры на топливные танки, «Корсар» стал

флагманской яхтой Нью-Йоркского яхт-клуба. Младший Морган, так же, как и его отец, стал коммодором яхт-клуба. Послужив американским яхтсменам, «Корсар» оказался в распоряжении морской береговой охраны, а затем использовался в качестве научно-исследовательского судна вплоть до 1940 года под названием Oceanographer (AGS-3). В 1942 году был сторожевым катером Natchez (PG-85). Ввиду суровых условий Аляски вернулся на Тихий океан уже как исследовательское судно после ремонта, а в сентябре 1944 года был выведен из эксплуатации.

Святилище нью-йоркских яхтсменов в XIX веке



Заседание Нью-Йоркского яхт-клуба

пользовались особыми привилегиями. Клуб поддерживал своих участников, занимавшихся доставкой припасов и почты вдоль побережья Лонг-Айленда и Новой Англии. Для яхтсменов, курсировавших на яхтах между своими особняками и деловым Манхэттеном, были построены частные причалы – один от 26-й улицы, у Ист-Ривер, другой, соединявший 35-ю на Гудзоне. Всеобщее осуждение на заседании Нью-Йоркского яхт-клуба получил Уильям Корье, который в 1858 году перевез в Америку 300 рабов из Западной Африки на своей шхуне «Вандерер». Единогласным решением яхт-клуба он был исключен из списка членов, и даже упоминание его имени было запрещено, равно, как и всех других опальных членов знаменитого клуба.

В 1871 году Нью-Йоркский яхт-клуб выпустил для своих членов свод правил. Они ограничивали применение международных сигналов, использовавшихся яхтсменами, заменяли неудобные сигналы для торговых судов. В книге также устанавливались правила проведения таких событий, как балы и обеды на борту яхт. Громкие имена участников Нью-Йоркского яхт-клуба и их капиталы сделали эту организацию могущественной и известной в то время в мире.

Нью-Йоркский яхт-клуб был основан 30 июня 1844 года. В течение почти 50 лет он менял свое местоположение от скромного коттеджа у гавани до импозантного особняка, построенного на участке земли, выделенном для этой цели самим Д. П. Морганом. До этого члены яхт-клуба устраивали свои встречи в отелях и ресторанах, арендовали помещения на окраинах города. Временные прибежища не могли позволить проведение пышных сборищ, изображенных на картине 1891 года. Тогда

праздновалась 47-я годовщина создания этой организации в трехэтажном особняке, принадлежавшем ранее танцевальной школе. Высокие стены помещения позволили разместить почти все силуэты моделей яхт участников, а также фамильные знамена Асторов, Рузвельтов, Вандербильтов, Жилеттов и других. В заседаниях яхт-клуба участвовали только мужчины, их жены приглашались на чай в тот же день, но исключалось их присутствие на торжественном вечере.

Члены Нью-Йоркского яхт-клуба