Любимой яхтой Николая II и его семьи являлась красавица «Штандарт». Но хочется отметить, что она была не первой императорской яхтой с подобным именем. В конце 1856 года Александр II принял решение для дальних многодневных плаваний императорской семьи построить новую, большую и комфортабельную яхту.

 9 июня 1857 года во Франции, в Бордо, на верфи Армана заложили яхту «Александра», переименованную в ходе строительства в «Штандарт». Яхта строилась под надзором капитана 1 ранга П.Ю. Лисянского, 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 231 фут (70,4 м). Оригинальное носовое украшение яхты состояло из овального щита с царской короной по центру и идущих от него вдоль бортов рельефных изображений двух развевающихся императорских штандартов. Она обошлась Морскому ведомству в 345 тыс. руб.

 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 великим князем 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.

 Последняя яхта «Штандарт» была заказана в 1892 году русским правительством как новый крейсер датской судостроительной фирме «Бурмейстер or Вайн». В октябре 1893 года, когда корпус судна уже стоял на стапеле, гостивший в Дании Александр III неожиданно принял решение переделать его в императорскую яхту. В связи с переработкой проекта постройка прервалась почти на полгода.

 27 сентября 1893 года петербургские газеты опубликовали телеграмму из Копенгагена, извещающую жителей столицы о том, что «государь император сего числа повелеть соизволил строящийся здесь пароход числить императорской яхтою. Закладку корабля назначить в пятницу, 1 октября...»

 В этот же день управляющий Морским министерством генерал-адъютант А.Кремер издал приказ по Морскому ведомству 123, оповещавший о решении императора Александра III «строящийся в Копенгагене пароход наименовать императорской яхтою «Штандарт»«. А 27 ноября особым распоряжением генерал-адмирала, великого князя Алексея Александровича яхту включили в список судов 1-го ранга 5-то флотского экипажа.

 По указанию императора, церемония закладки яхты состоялась 1 октября 1893 года в Дании, в присутствии гостивших там их императорских величеств. В день закладки было решено, что спуск на воду новой яхты, получившей имя «Штандарт», непременно должен состояться 26 февраля 1895 года – в день рождения Александра III. Но судьба распорядилась так, что яхта была спущена на воду на год позже указанного срока и в царствование другого императора – Николая П.

 В 21 выпуске сборника «Гангут» за 2000 год были опубликованы воспоминания инженера-механика А.И. Францкевича, содержащие весьма интересные подробности строительства яхты. Эти воспоминания были подготовлены к печати его внучкой Н.А. Францкевич.

 В воспоминаниях Александр Иванович рассказывает о заключительных этапах строительства яхты на датских верфях, ходовых испытаниях «Штандарта» осенью 1896 года.

 Францкевич отмечает, что помимо группы опытных корабельных инженеров, занимающихся установкой и проверкой механизмов яхты, для наблюдения за постройкой «Штандарта» в Капенгаген, по указанию императора, были командированы специалисты судостроения. Среди них были: старший судостроитель Николай Васильевич Долгоруков, до этого прослуживший на флоте 20 лет, командир яхты «Царевна» капитан 1 ранга В.В. Фредерихс, флагманский инженер-механик Ведерников Владимир Петрович, генерал-лейтенант в отставке флагманский инженер-механик Пастухов Николай Алексеевич, старший инженер-механик Брикс Федор Александрович, генерал-майор Корпуса флотских штурманов Морозов Николай Васильевич.

 Из воспоминаний А.И. Францкевича следует, что во второй половине октября 1896 года, яхта уже была оснащена электричеством, паровым отоплением, была выполнена основная часть работ по благоустройству внутренних помещений судна, вспомогательные механизмы яхты к испытанию были практически готовы.

 Францкевич дает описание помещений «Штандарта»: комфортабельных кают для офицеров, «роскошных и удобных» царских апартаментов, «обитых одинаковой материей, по которой раскинуты цветы».

 Стоявшей на рейде в копенгагенском порту яхтой могли полюбоваться и датчане. По воскресеньям с 2-х до 4-х часов вход на судно был разрешен.

 «Сегодня день воскресный, и на яхту пускают публику от 2-х до 4-х часов для осмотра, и народу валит видимо-невидимо; я еле пробрался в машину между публикой; везде лазят и засматриваются, и восхищаются отделкой».

 Во время своей командировки в Данию, Францкевичу посчастливилось проживать на «Штандарте». Он достаточно подробно рассказывает о жизни корабельных инженеров и команды на судне в этот период.

 «Хорошо, что удалось поселиться на яхте; здесь не так скучно, есть газеты, книги и 20 человек офицеров, которые не сидят молча, да кроме того все удобства под рукой. На берегу мне было бы скучно. Сегодня принесли от фотографа карточки снимков с группой офицеров «Штандарта» и снимки с яхты, я приобрел снимок яхты на память».

 «На яхте идет, конечно, обычная жизнь судовая… Весь день, как вообще на судне, проходит в еде и питии… в 7 часов утра все подымается, начинается чаепитие до 9 часов, в 11 часов завтрак из двух мясных блюд (или рыбы) с обилием закусок и выпивки (водки нет, а есть шведская аква-вита). После завтрака надо отдохнуть до двух часов, и затем в 3 часа чай, в 6 часов обед из трех блюд и фрукты; в 9 часов чай. Каково житье!»

 «После утреннего чая в 9 часов происходит каждый день катанье на шлюпках под парусами для обучения команды. Вчера одна из шлюпок перевернулась, и все матросы с офицером полетели в воду, но не растерялись, и все были спасены шлюпкой с какого-то коммерческого судна. Офицеры «Штандарта» поднесли спасителям подарки».

 С середины октября 1896 года начались подготовительные работы к испытанию двигателей яхты. На судно грузили уголь, чистились котлы, пробовались манометры и др. оборудование.

 19 октября яхта вышла из порта Копенгагена в открытое море для испытания главной машины и вспомогательных механизмов. Плавание яхты продлилось два дня. Проба прошла удачно, и все остались довольны. Яхта дала среднюю скорость 21,13 узла. Машина работала хорошо во все время испытаний.

 На предыдущей пробе в начале сентября 1896 года, как об этом сообщал, А.И.Францкевич в письме от 7 сентября 1896 года, «Штандарт» развил 17,5 узлов. Затем приемные испытания были прерваны в связи с назначением «Штандарта» участвовать вместе с яхтой «Полярная звезда» в заграничном плавании. Тогда, в сентябре 1896 года, Николай II впервые на его борту вышел в море.

 31 октября 1896 года «Штандарт» вошла в копенгагенский док для осмотра винта.

 Окончание сдаточных испытаний яхты совпало с пребыванием в Дании Николая II. Накануне их проведения, 3 сентября 1896 года, император побывал на «Штандарте» и, подробно осмотрев яхту, дал ей высокую оценку. Особенно ему понравилась внутренняя отделка кают и салонов, выполненная по проекту датского художника Людовига Монберга, которого он наградил серебряными часами.

 В своем дневнике Николай II отметил, что на новом «Штандарте» много мебели и серебра с яхт «Держава», а также с «Ливадии» и первого «Штандарта».

 В 1896 году яхта вступила в строй кораблей Балтийского флота в составе Гвардейского морского экипажа.

 Это было хорошее для своего времени судно, имевшее водоизмещение 5400 тонн, при длине 128 метров. Условиями контракта с заводом-строителем предусматривалась установка на «Штандарте» двух главных паровых машин тройного расширения.

 Интересно, что на палубе «Штандарта» были установлены четыре 47-мм орудия. Правда, предназначались они, в основном, для торжественных салютов, а не для обороны корабля.

 Борта императорской яхты были покрыты черным каретным лаком, а чуть выше ватерлинии была проведена золотая полоса. Судовые помещения были отделаны ценными породами дерева, щедро украшены золоченой бронзой и разноцветной тисненой кожей. Центром корабля являлись императорские покои: большая гостиная, просторный царский кабинет, спальная, ванная комната. Рядом располагались пышные апартаменты царицы. По бортам размещались каюты статс-дам, камер-фрейлин, обергофмейстера.

 Экипажи царских яхт формировались из матросов и офицеров Гвардейского морского экипажа. В неформальной флотской иерархии все императорские яхты считались лейб-гвардейскими.

 На яхте «Штандарт» из 370 человек команды (не считая оркестра и хора), по штату числилось 16 офицеров.

 На судне несли службу командиры и офицеры, кандидатуры которых утверждались самим царем. Как правило, это были моряки, имевшие опыт службы на других кораблях и побывавшие в боевых операциях.

 Все офицеры высшего и низшего ранга были, по выражению генерала А.А. Мосолова, бывшего начальника канцелярии министра императорского двора, «хорошо вышколены».

 В дневнике и переписке Царя нередко встречаются фамилии офицеров «Штандарта». Эти люди были любимцами царской семьи, часто приглашались на праздники, совместные прогулки, игры с царскими дочерьми. Царица постоянно заботилась и спрашивала о них в своих письмах.

 Довольно часто в дневниках Николай П упоминаются фамилии трех офицеров, в разное время принявших на себя командование яхты – В.В. Фредерихса**,** Чагина И.И., Н.П. Саблина, Р.Д. Зеленецкого.

Сведений о них, к сожалению, сохранилось немного.

 Первым командиром «Штандарта» 15 августа 1894 года был назначен капитан 1ранга В.В. Фредерихс (15 апреля 1852- 20 октября 1898 года), тот самый капитан, из семьи обрусевших шведов, который был направлен Александром Ш на датскую верфь, для наблюдения за постройкой «Штандарта». Это был опытный и храбрый офицер, неоднократно награжденный двумя императорами. Имел опыт службы на императорских яхтах. С 1888-по 1894 год он командовал любимой яхтой Александра Ш «Царевна», пользовался доверием и любовью государя. Имел медали за отличия при тушении пожара в Кронштадте в ночь на 21 сентября 1870 года и за спасение погибавших с канонерской лодки «Меч», затонувшей на Транзундском рейде во время буксировки 5 октября 1871.

 Накануне русско-турецкой войны переведен на Черное море. В период боевых действий проявил себя при постановке под турецким огнем мин в районе Сулина, командовал минным катером (май октябрь 1877 года), который в ноябре 1877 года обстреливал турецкие войска; награжден орденами Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом (3 декабря 1877 года) и Св. Станислава 2 ст. с мечами и бантом (8 мая 1878 года). Умер 20 октября 1898 года в Ливадии, погребен в Воскресенском монастыре Санкт-Петербурга.

 В 1905 году командиром яхты «Штандарт» был назначен 45-летний капитан 2 ранга Чагин И.И. И.И.. Чагин родился 12 ноября 1860 года, происходил из потомственных дворян Тверской губернии. Рано увлекся морем и флотом. После окончания гимназии, в сентябре 1875 года он поступает в Санкт-Петербургский Морской корпус. 20 апреля 1880, по окончании учебы, он получил за успехи Нахимовскую премию. Более 5 лет службы Чагин провел на Черном море (с 1888 по 1893 год). 1 января 1888 года И.И. Чагин получил назначение старшим минным офицером эскадренного броненосца «Екатерина II» Черноморского флота. В январе 1890 года за морской поход он получает свой первый орден - Святого Станислава III степени. 6 марта 1893 года И.И. Чагин был направлен в должности старшего флаг-офицера начальника Тихоокеанской эскадры. В эти годы морскому офицеру Чагину удалось наладить личные контакты с японской императорской семьей, поэтому не было ничего удивительного в том, что именно он был назначен 24 июня 1896 года морским агентом в Японии, хотя не был ни высшим морским офицером, ни дипломатом.

 6 декабря 1896 года И.И. Чагин назначается старшим офицером броненосного крейсера «Россия», оставаясь при этом морским агентом в Японии. Он совмещает в себе функции дипломата, бизнесмена, военного моряка, находится в тесном контакте с японскими правительственными и деловыми кругами. Он пользуется большим уважением и авторитетом среди политиков Японии и других стран Тихоокеанского региона, награждается Королевским орденом Камбоджи (18.3.1896) и японским орденом Священного сокровища III степени (14.2.1898). Обязанности морского агента в Японии Чагин исполняет до 1899 года. В апреле 1899 года «за отличие по службе» он произведен в капитаны 2-го ранга и продолжает службу на крейсере «Россия» Тихоокеанской эскадры.

 В августе 1903 года Иван Чагин назначается флигель-адъютантом свиты его императорского величества. С этого времени начинается его близкое знакомство с членами императорской семьи и лично Николаем II.

 В 1903 году Иван Иванович Чагин был назначен командиром крейсера «Алмаз». С началом русско-японской войны крейсер «Алмаз» был переведён на Тихий океан. И уже вскоре крейсеру и его командиру, капитану 2-го ранга Чагину, было суждено войти в историю. 14 (27) мая 1905 года крейсер «Алмаз» участвовал в Цусимском сражении - последней решающей морской битве в ходе русско-японской войны. Русская эскадра была полностью разгромлена, большая часть кораблей была потоплена или затоплена экипажами своих кораблей, часть капитулировала, некоторые интернировались в нейтральных портах и лишь четырем кораблям удалось дойти до русских портов. «Алмаз» под командованием И.И. Чагина был единственным из крейсеров, кому удалось прорвать японскую блокаду и прибыть во Владивосток 29 мая 1905 года. Через неделю, 6 июня, И.И. Чагин сдал командование крейсером капитану 2-го ранга Угрюмову.

 И.И. Чагин тяжело переживал поражение в войне и гибель русской эскадры. Ему удалось спасти свой корабль, за проявленный героизм он даже был награжден в сентябре 1905 года орденом Святого Георгия 4-й степени.

 После возвращения в Петербург, в сентябре 1905 года И.И. Чагин становится членом комиссии по пересмотру «Положения о морском цензе» 1885 года, которое определяло порядок производства в чины и назначения на строевые должности морских офицеров, флотских штурманов, артиллеристов и механиков, а также устанавливало продолжительность времени, проведенного офицером на корабле, как условие для дальнейшего продвижения по службе. Однако он рвался в море, и поэтому был счастлив принять на себя командование императорской яхтой «Штандарт». Чагина знали и любили многие моряки. Это был красивый, обаятельный, душевный человек, настоящий джентльмен. Лучшего командира «Штандарта» по моральным и физическим качествам трудно было найти. Вся царская семья прониклась к Чагину большой симпатией и дружбой. В апреле 1906 года он стал капитаном 1 ранга, а вскоре контр-адмиралом свиты Его величества.

 Истинным испытанием в жизни Чагина явилась авария на «Штандарте», произошедшая в 1907году. Императорская яхта ходила чаще всего по Балтике и северным морям - в Данию, Англию, Бельгию. В конце августа 1907 года было решено осмотреть несколько живописных бухт в финских шхерах, и 29 августа яхта под командованием флигель-адъютанта капитана 1 ранга И.И. Чагина и ответственного за ведение судна контр-адмирала К.Д. Нилова с лоцманом И. Блумквистом на борту вышла из Юнгфурзунда, направляясь в Рилакс-фиорд. Впереди «Штандарта» шли два эскадренных миноносца и посыльное судно «Азия». Несмотря на все предосторожности, западнее острова Граншер яхта неожиданно наскочила на не отмеченный на лоциях камень. При ударе яхта получила значительные повреждения. В носовой части образовались две пробоины, в носовые кочегарки стала поступать вода. По оценкам специалистов, яхта должна была затонуть через 20 минут. Но благодаря прекрасно спроектированному корпусу яхта «Штандарт» осталась на плаву.

 Императору с семьей и свитой пришлось перейти для продолжения отдыха в шхерах на яхту «Полярная звезда», срочно пришедшую из Капенгагена.

 26 сентября снятый с камня при помощи ледокола и нескольких небольших пароходов «Штандарт» своим ходом ушел в Кронштадт. Там его поставили в Константиновский сухой док. Через шесть недель ремонт закончился, и 30 октября 1907 года яхта ушла на зимовку в Санкт- Капитан, при этом команда остались на борту ликвидировать последствия аварии.

 Судно удалось спасти. А злополучный камень достали со дна моря, привезли в Кронштадт и положили с соответствующей надписью в Петровском парке.

Про аварию писали и местные газеты, и современники.

«Новости дня»

(Ежедневное издание; с 1885 года – «Ежедневная политическая, общественная, литературная газета» – издавалась в Москве в 1883 (с 1 июля) – 1906 (по 9 июля)).

13 сентября (31 августа) 1907 года

(От «С.Петербургского Телеграфного Агентства»)

ПЕТЕРБУРГ, 30, VIII. Министр Императорского двора с яхты «Штандарт» телеграфирует: «29-го августа, в пять часов дня, Императорская яхта «Штандарт» в 12-ти милях от Ганге стала на камень. Их императорские Величества с Августейшими детьми и лицами свиты перешли на посыльное судно «Азия». Все здоровы».

 ГЕЛЬСИНГФОРС, 30, VIII. По полученным из Ганге предварительным сведениям, яхта «Шанадарт» шла с лоцманом со скоростью 14 узлов и наткнулась у Грангрунда посреди фарватера на 18-футовую банку, не указанную на картах. По обе стороны узкой банки глубина 30 футов. Яхта получила две подводных пробоины: одну незначительную, в носовой части, другую, - гораздо большую - против задней трубы. Были спущены водолазы. Всю ночь с помощью парохода «Фрея» откачивали воду. Погода благоприятная. Дует слабый зюйд-вест. К месту аварии пришли из Ревеля спасательные пароходы «Метеор», «Могучий» и «Карин». <...> Предстоят большие работы по снятию яхты. 13 сентября (31 августа) 1907 года

 Вот как эти события описала Анна Вырубова: «В августе Их Величества пригласили нас сопровождать их на «Штандарте» во время путешествия по Финским шхерам. Тут случилось несчастье, трудно объяснимое, так как на «Штандарте» всегда находились финские лоцманы. Был чудный солнечный день; в 4 часа все собрались в верхней рубке к дневному чаю, как вдруг мы все почувствовали два сильных толчка; чайный сервиз задребезжал и посыпался со стола. Императрица вскрикнула, мы все вскочили, яхту начало кренить на правый борт; в одну минуту вся команда собралась на левый борт и стали заботиться о Их Величествах и детях. Государь успокаивал всех, говоря, что мы просто сели на камень. Матрос Деревенько кинулся с Наследником на нос корабля, боясь разрыва котлов, что легко могло случиться. Моментально у правого борта стали миноносцы, конвоирующие яхту, детей с их няньками перевели на финский корабль. Государыня и я бросились в каюты и с поспешностью стали связывать все вещи в простыни; мы съехали с яхты последними, перейдя на транспортное судно «Азия». Детей уложили в большую каюту, Императрица с Наследником поместилась рядом, а Государь и свита - в каютах наверху».

 12 ноября 1907 года в зале Морской библиотеки Главного адмиралтейства в Санкт-Петербурге состоялся суд над виновниками аварии, в числе которых значился и командир «Штандарта» И.И. Чагин. Суд учел боевые заслуги Чагина в Цусимском сражении и объявил ему выговор, отстранив от командования императорской яхтой. Однако Чагина такой приговор не устроил, и он подал кассационную жалобу. Повторный суд, состоявшийся 21 декабря, полностью оправдал его и восстановил его в качестве командира «Штандарта». Позднее И.И. Чагин даже был зачислен в свиту царя и произведен 29 марта 1909 года «за отличие по службе» в контр-адмиралы.

 С 1909 года «Штандарт» ежегодно ходил в Севастополь. В последний раз Николай II совершил такое плавание на «Штандарте» в конце июня 1914 года, но верного офицера, контр-адмирала Чагина, Джонни, как его называли, уже не было с императором.

 Осенью 1912 года «Штандарт» опять налетел на камни в финских шхерах. Контр-адмирал Иван Иванович Чагин воспринял это событие как собственную оплошность, но был вновь оправдан. К его несчастью, тут же выяснилось, что в трюме яхты была устроена подпольная типография. Этого контр-адмирал И.Чагин перенести не мог и покончил жизнь самоубийством 12 октября 1912 года. Николай П с порицанием отозвался на его поступок.

 Не взирая на то, что Чагин покончил жизнь самоубийством, его с почестями похоронили в Александро-Невской лавре, на Никольском кладбище. На большом кресте из черного мрамора были высечены слова: «Свиты Его Величества контр-адмирал Иван Иванович Чагин».

 После трагической смерти И.И. Чагина, временно обязанности командира яхты стал исполнять старший офицер, флигель-адъютант, капитан 1-го ранга Гвардейского экипажа Н.П. Саблин**.** Саблин входил в ближайшее окружение Царя и Царицы, пользовался их особым доверием.

Николай Павлович Саблин (16 апреля 1880- 21 августа 1937, Париж). Родился в городе Николаеве в семье капитана 1-го ранга П. Ф. Саблина. В 1898 году окончил Морской кадетский корпус. В 1903 флаг-офицер командующего Практическим отрядом обороны побережья Балтийского моря (1903).

 Судьбы двух капитанов «Штандарта» - Чагина и Саблина пересеклись. Во время русско-японской войны, Саблин - вахтенный начальник на крейсере «Алмаз», под командованием И.И.Чагина. Совершил в эскадре Рожественского переход на Тихий океан, участвовал в Цусимском сражении.

Офицер императорской яхты «Штандарт» с 1906 по 1908г.г.1909 -1911- Флигель-адъютант. В 1911- 1914 годах - старший офицер «Штандарта». В августе 1914 года был в свите Николая II во время пребывания императора на театре военных действий. С 26 ноября 1915 командир Отдельного батальона Гвардейского экипажа.После февральской революции 24 марта 1917 года уволен в отставку. Во время гражданской войны состоял в Вооруженных силах Юга России. Эмигрировал в 1920 году из Одессы в Константинополь. Затем переехал в Германию, где состоял членом союза взаимопомощи служивших в российском флоте в Берлине. Затем во Франции, председатель объединения Гвардейского Экипажа. Умер в Париже. Похоронен на русском кладбище Сент-Женевьев-де-Буа.

 Последним капитаном «Штандарта» стал капитан 1 ранга Р.Д. Зеленецкий . Назначен 7 апреля 1913 года.

В своем дневнике Николай П отметил:

«15-го апреля. Понедельник. Выспался великолепно. День простоял прохладный, ясный. В 10 1/2 поехал с детьми к обедне, после которой был крестный ход вокруг церкви. После завтрака приняли Зеленецкого, назначенного командиром «Штандарта».

 Ростислав Дмитриевич Зеленецкий был известен как человек кристальной честности и образец выполнения долга. Родился 31 января 1865. Закончил Морской Кадетский корпус в 1886. Офицер Гвардейского экипажа. Капитан 1-го ранга с 1910, контр-адмирал с 1915. С 1907 командир эскадренного миноносца «Войсковой», с 1910 – крейсера «Олег», с1913 по 1917 – яхты «Штандарт». Во время войны контр-адмирал, помощник великого князя Кирилла Владимировича по управлению морскими командами на фронте.

 Р. Д. Зеленецкий никакой революционной инициативы не поддержал. Во время Гражданской войны Зеленецкий служил в Вооруженных силах Юга России. Эмигрировал в Югославию. Умер 18 ноября 1928 в Белграде. Холост.

 Так сложилась судьба трех капитанов Императорской яхты «Штандарт», на которой в разные годы служили опытные, достойные и надежные командиры и офицеры - гордость и краса российского военного флота.

 Что произошло с самой яхтой? В 1917 году «Штандарт» была переименована в «18 марта». Команда яхты принимала участие сначала в **Февральской**, а затем и в Октябрьской революции. На борту судна размещался центральный революционный орган моряков-балтийцев. Весной 1918 года «Штандарт» участвовал в «Ледовом походе»: тяжелых ледовых условиях корабль совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт. Затем, долгое время стояла на хранении.

 В 1933 – 1936 годах на заводе им. Марти (Ленинград) переоборудован в минный заградитель и назван «Марти». На судно были установлены новейшие устройства для постановки 320 мин, мощное артиллерийское вооружение (четыре 130-мм орудия главного калибра, семь 76,2-мм универсальных орудий, три 45-мм зенитные пушки и два спаренных пулемета). Были установлены новые паровые машины, обеспечивавшие скорость хода свыше 14 узлов и дальность плавания до 2300 миль.

 В 1938 году корабль стал флагманом соединения заграждения и траления Балтийского флота. В 1939 году корабль выполнил постановку мин у побережья Финляндии, за что получил благодарность Военного совета Балтийского флота. Летом 1941 года экипаж «Марти» завоевал переходящее Красное знамя Наркомата Военно-Морского Флота.

 Первую боевую задачу получил 23 июня 1941 года, а 25 июня при выполнении боевого задания заградителем была потоплена первая подводная лодка противника.

 В начале ноября 1941 минный заградитель в составе отряда под командованием вице-адмирала В. П. Дрозда принял участие в эвакуации защитников полуострова Ханко. Несмотря на повреждения, полученные при подрыве на мине, «Марти» принял на борт и вывез в Кронштадт 2029 бойцов, 60 орудий, 11 минометов, снаряды и продовольствие и ещё около 800 т груза. Участвовал в огневой поддержке сухопутных частей.

 3 апреля 1942 года одним из первых на флоте удостоен звания гвардейского.

 В 1948году сменил название на «Ока», переоборудован в плавказарму, а в 1961 году — в плавучую мишень для ракетных стрельб. Разобран на металл в середине 60-х годов.

**Источники и литература.**

1. Сборник «Гангут». №22. СПб. 2000г.

2. Журнал «Yachting». сентябрь-октябрь 5(31), 2007г.

3. Сборник «Гангут». №20. СПб. 2000г.

4. Дневники Николая П. ЦГАОР СССР, Московский Филиал, 1991г.

5. С.Н. Зигуненко. «Императорская яхта «Штандарт» <http://www.seapeace.ru/shippings/great/455.html>

6. Г. Нечаев. «Судьба императорской яхты «Штандарт»«. М. 1996.

7. Волков С. В. Офицеры флота и Морского ведомства. М., 2004.

8. https://ru.wikipedia.org/wiki/Штандарт\_(яхта,\_1895)