

отмечал: «Килевая качка была не особенная, зато бортовая – просто невыносимой». Пассажиры имели возможность убедиться в том, что переносить качку на «Грейт Истерн» не легче, чем на других судах. После этого не имела никакого действия реклама очередных владельцев гиганта, расхваливающих комфорт в каютах и роскошь залов 7-метровой высоты, отделанных в стиле «полу-мавританском – полулюдовик XV».

Сказанного достаточно, чтобы стали понятными причины «полного финансового фиаско» этого предприятия. Основанная Брюнелем компания разорилась, когда «Грейт Истерн» еще стоял на стапеле. За первые 15 лет эксплуатации судно принесло около 1 млн. фунтов убытка и послужило причиной очередного банкротства 7 компаний; 6 раз его продавали с аукциона; оно было предметом спора в 13 крупных судебных процессах.

Только в 1865–1875 гг. судну «повезло» – его использовали в качестве кабелеукладчика, так как ни один другой пароход не мог поднять 4500 т трансатлантического кабеля. После этого «Грейт Истерн» использовали в качестве угольного склада, плавучего отеля, выставочного зала и даже... плавучего цирка. Иногда единственным источником дохода очередных владельцев оказывались посетители, осматривающие стоящего у стенки гиганта. В конце концов судно продали на слом и в 1889–1891 гг. оно было разобрано.

#### **Основная литература**

1. В. Л. Поздюнин. *Теория проектирования судов*, ч. 1, ОНТИ НКТП, 1935.

2. J. Dugan. *The Iron Ship*, London, 1955.

3. Журн. «*The Marine Engineer*», т. 71, No. 853, 1948. (F. C. В о wen, *Machinery of the «Great Eastern»*)

4. Жюль Верн. *Плавучий город*, Изд. А. С. Суворина, С-Пб, 1909.

5–10. Журн. «*Морской сборник*», 1853, № 2; 1856, № 10; 1857, № 3; 1857, № 8; 1857, № 11; 1857, № 12.

11. Журн. «*Судостроение*», 1962, № 12 (Ю. С. Казаров, «Грейт Истерн»).

## В гостях у финского «Шкипера»

С водно-моторной точки зрения Финляндия стоит особняком среди прочих европейских стран. Не побоюсь сказать, что и в мировом масштабе финский пример просто уникален – в стране с 5-миллионным населением ровно половина активно занимается рыбалкой в том или ином виде.



*портрет обычного финского любителя лодок и моторов.*

– Около полумиллиона финнов имеют в своем хозяйстве посудины длиной до 6,5 м, 250 тысяч обладают корпусами побольше, 25 тысяч владеют двигателями мощнее 200 л.с. Но цифры эти весьма приблизительны, поскольку в Финляндии не требуется обязательно регистрировать корпуса менее 5 м и моторы слабее 20 л.с.

Так что количество стареньких деревянных фофанов с 3–6-сильными движками может быть и значительно больше. Не существует такого финна, который хотя бы раз в году, пусть на веслах, да не вышел бы на воду. Для многих сельских жителей, особенно на севере страны, любительская рыбалка является существенным приварком не только к столу, но и к семейному бюджету.

К слову, у нас в стране нет и судоводительских прав. Их должны иметь лишь владельцы «пароходов» длиной более 24 м, что, как правило, относится уже к коммерческой категории. Здесь я также не учитываю яхтсменов. И хоть количество парусов в отечественных маринах год от года снижается, их еще насчитывается порядка 30 тысяч.

Вообще, средний возраст финского водномоторника находится в вилке от 40 до 50 лет, и самый популярный бренд в подвесном королевстве – это по-прежнему «Yamaha».

*– Как отразился экономический кризис на «Шкипере» и что за взгляды на жизнь у главного редактора накануне 2010 года?*

– В Финляндии, по-моему, больше говорят о кризисе, чем он есть на самом деле.

Мы тоже поджались в некоторых номерах полос на 10 – 12. (Обычно у

**С**уоми омывается Ботническим и Финским заливами Балтийского моря, а в государственном кадастре страны значится более 188 тысяч разновеликих озер.

Сегодня практически нет ни одного взрослого финна, который не мог бы грамотно обращаться с веслами, моторной лодкой или катером. Поэтому неслучаен наш интерес и к ведущим журнальным изданиям Финляндии на данную тему.

Уже второй год подряд ежемесячный журнал «*Kirragi*» («Шкипер») становится крупнейшим печатным продуктом такого рода во всей Скандинавии\*.

Его главного редактора Весу Леппо я знаю уже почти 10 лет, и не только по нудноватой компьютерной переписке. Как говорили в фильме «Семнадцать мгновений весны», «я видел его под бомбами», т. е. мы вместе бороздили на маленьком «корытце» штормовые воды и кипятили под дождем чай на костре.

Сегодня Веса Леппо – наш гость и откровенный собеседник.

*– Если можно, нарисуй, пожалуйста,*

\*Общий ежемесячный тираж колеблется от 27 000 до 35 000 экземпляров.

«Kippari» 115 страниц, кроме второго номера, ежегодно совмещаемого с так называемыми «Yellow pages» – «Желтыми страницами». В нем бывает от 250 до 360 полос).

И хоть производство на отечественных верфях сократилось процентов на пятьдесят (например, только известная у вас компания «Bella» закрыла в Коупио два завода), но количество подписчиков у нас год от года растет. В 2000 г. их было 17 тысяч, в 2009 г. уже 22 035 (цена годовой подписки – 100 евро, в рознице свежий номер стоит 7.30 евро).

Ожидаем увеличения этой цифры и на будущий год. Секрет прост – наш читатель покупает журнал не ради рекламных полос, а для знакомства с результатами разнообразных тестов, новостями рынка, местами для успешной рыбалки и отдыха. Уделяем место мы и исторической теме, которая у нас тесно связана и со Швецией, и с Россией. Ведь именно русский император Александр I в морском городе Порвоо в 1809 г. созвал первый всенародный сейм и провозгласил создание финской автономии в границах Российской империи.

– Так что же реклама вовсе не имеет никакого значения для выживания твоего издания?

– Начнем с того, что о «выживании» никакой речи и быть не может – «Шкипер» весьма успешный бизнес-проект уже с двадцатилетней историей. А если переводить в деньги, то рекламные поступления всегда составляли всего лишь 10% журнального бюджета. В этом году профильная реклама действительно сократилась на треть, но мы активно работаем в сфере жизненных интересов обычного водномоторника и не особенно цепляемся за профильную тематику. Если внимательно поглядишь, то в последних номерах журнала заметишь рекламные модули от автомобилестроителей «Ford» и «Audi», производителей обуви «Keen», аудиотехники «Pioneer». А какой нормальный человек в летний зной может отказаться от бокала холодного шардонэ? Вот «Шкипер» и рекламирует это сухое вино из Австралии.

Но, повторюсь, главным для нашего издания всегда было содержание журнала, именно поэтому и растет тираж.

Тематически оно может, конечно, меняться, ведь нельзя сравнивать сегодняшнего владельца катера с его родителями, но основные приоритеты на воде остаются неизменными, надо лишь их подать читателю под современным соусом.

– Насколько точны и правдивы результаты тестов «Шкипера»?

– Настолько, что иногда и крупные предприятия снимают с производства некоторые проштрафившиеся на редакционных испытаниях модели.

– Никогда не слышал о подобных сенсациях не то что в России, но даже и в США такого шороха не бывало!

– Вот смотри – октябрьский номер за нынешний год, – тут Веса вываливает на стол всю текущую подшивку. – Даже на обложке крупными буквами сказано, что катер «Bella 440 R» мало пригоден для судовождения («Благодарности и проклятия «Bella»).

Тестируя эту модель, мы нашли лишь два положительных момента – стильный дизайн и прочные релинги. Все остальное – ходовые показатели, маневренность, остойчиваость, грузоподъемность под 4-тактным 50-сильным «Mercury» – были ниже всякой критики.

После этого тестирования верфь «Bella» сняла данную модель с производства, а ее руководство «Шкипер» даже похвалило. Но именно за такие правдивые материалы нас уважает и любит читатель. Только так можно сориентироваться на современном рынке при совершении покупки. Финны – народ бережливый и не станут переплачивать за модный бренд, если его ходовые и эксплуатационные качества не соответствуют существующим нормам.

«Шкипер» помогает и в покупке туристического и электронного оборудования. Например, полевой тест карманных GPS принес совершенно неожиданные результаты, когда на первое место вышел не «Geonav 3S» стоимостью 599 евро и не «Garmin Oregon 400t» за 540 евро, а вроде простенький «Garmin Nuvi 550» за 379 евро.

В последние годы в Финляндии возник определенный интерес и к надув-

ным бортам, а уж здесь, сам знаешь, чёрт ногу ломает, особенно с китайскими мануфактурами.

– Кто же проводит подобные тесты?



– Редакция у нас маленькая, всего четыре с половиной человека. Полчеловека это вот она, – Веса смеется в голос и показывает на секретаршу средних лет, только что вошедшую к «главному» с ароматнейшим финским кофе. – Просто красавица работает на два журнала сразу. Ведь под одним зонтиком в холдинге «Yhtyneet Kuvalehdet Oyj», принадлежащем семье Рейнпяя, мирно сосуществуют 35 журналов.

Зато у «Шкипера» есть 12 постоянных экспертов, готовых часами торчать на воде в любую погоду. К тому же не так просто найти сегодня грамотного и толкового журналиста.

– В общем, если верить тебе, действительно у «Шкипера» довольно безоблачное будущее.

– В Финляндии проводится очень грамотная экологическая политика. Природа – одно из наших главных богатств, и пока соотечественникам будет где порыбачить или отдохнуть, то, поверь, не исчезнут с транцев и лодочные моторы, не перестанут люди интересоваться и новостями, и тестами. Вот тут на помощь и приходит «Kippari».

Беседа вел Андрей Великанов