

Юлия Соборницкая, фото О.Тарвида, Д.Фуфаева



## Ретропароходы на Неве

28–29 мая 2011 г. по Неве неторопливо, попыхивая дымком и солидно гудя, передвигались настоящие паровые суда, пришедшие из Финляндии. Петербург отмечал очередной свой День рождения и словно бы говорил: «Да, когда-то здесь было и так». Когда-то, это в начале XX в., пароходы из Суоми возили в Петербург древесину, песок, деготь и прочие грузы.

Фестиваль ретропароходов был включен в программу Дня города впервые, и принять в нем участие смогли 15 паровых судов. Кульминацией торжества стал проход этой флотилии по Большой Неве от Петропавловской крепости. Чуть раньше самый маленький пароход «Лалли» (длиной 5,5 м) возглавил... карнавальную колонну, шедшую по Невскому проспекту. Так на трейлере по берегу он и приехал к месту старта. На глазах изумленной публики малыша «Лалли» спустили на воду, он развел пары и, как остальные пароходы, сделал круг по акватории Большой Невы, приветствуя собравшихся своим гудком.

Зрители, а они заполнили Дворцовую набережную, Стрелку Васильевского острова и пляж у Петропавловки, остались довольны увиденным. К тому же многие смогли пройти под парусом на яхтах «Елена», «Петр I», «Анастасия», «Катти» и «Бриз», также принявших участие в этом водном празднике.

Вечером 29 мая развели мосты, чтобы по Неве кильватерным строем прошли пароходы в обратный путь в сопровождении яхт с поднятыми парусами, в том числе брига «Триумф», салютовавшего из пушки. Финны остались довольны и культурной программой, и работой петербургских волонтеров, о чем команда парохода «Нирта» от лица

Ассоциации финских паровых судов написала благодарственное письмо в адрес принимающей стороны.

Эта «Finnish Steam Yachting Association» была образована в 1968 г. Имеет отделения в Савонлинне, Миккеле, Паркаусе, Пуумале, Лаппеенранте, Хельсинки. Сегодня в нее входит около 90 владельцев действующих пароходов, большинство из которых сосредоточено на озере Сайма, а также на озерах Пяйеннее,

Кейтеле, Ооуярви и др. Цель «FSYA» – сохранить традиции постройки паровых пароходов, что дает возможность прикоснуться к морской истории Финляндии. Владельцем исторического судна могут быть частное лицо, команда единомышленников или муниципалитет. Экипаж работает добровольно. Все расходы по содержанию судна (ремонт, страховка, аренда стоянки, ежегодный технический осмотр на предмет технической безопасности) несет, конечно, собственник. Однако «FSYA» дотирует (и весьма охотно) владельцев этих судов и при этом следит, чтобы историческая стилистика и дизайн паровых судов сохранялись. Также ассоциация ежегодно выбирает лучшую реставрацию года и присуждает команде победившего судна денежный приз. Роль нашего ГИМС по



регистрации таких судов в Финляндии и надзор за безопасностью исторических судов осуществляет сама «FSYA», она же разрабатывает технические требования и контролирует их исполнение. Поэтому ситуации, подобные нашумевшей истории со «Штандартом» (его не выпустил в море Речной Регистр), здесь в принципе невозможны.

– Национальные ассоциации исторических паровых судов, – пояснила Туула Ваймиккя, член команды парохода «Wenno», – объединяет европейская федерация, куда помимо «FSYA» входят аналогичные общества и клубы из Англии, Швеции, Германии, Дании.

Такой международный альянс дает нам, членам «FSYA», право обратиться в нее с целью получения грантов для поддержания «культурных связей и совместных проектов. Вот и для этой поездки в Петербург средства нам были выделены этой федерацией.

Кстати, этот пароход был построен в Савонлинне в 1907 г. Этот первый стальной грузовой пароход на озере Сайма стал рабочей лошадкой – возил дрова из Финляндии в Петербург сто лет назад, работая на маленькую компанию в городе Пуумана. Затем его перекупил Энсо Гуцейт, владелец лесохозяйства. Потом пришли дизельные буксиры, и «Wenno» попал в немилость. С 1972 г. им владеет муниципалитет г. Пуумалы.

Рассказывает Туула Ваймиккя:

– Для «Wenno» путешествие в Петербург – историческое! Постепенно, в течение 20 лет, его довели до ума. Судно сохранило оригинальный двигатель «Vicstroom» и другую техническую начинку. Увлелась я старыми паровыми судами пять лет назад, работая в муниципалитете Пуумалы координатором по туризму, организовывала круиз на «Wenno». Наверное, в прошлой жизни была матросом или пиратом, дух морячества во мне неистребим!

Вообще у каждого из 15 судов, пришедших в город на Неве, своя уникальная история.

«Ansio» («Богатство») построен в 1889 г. в Тампере. До 1917 г. перевозил пассажиров на озерах Пихаярви и Нясиярви. Буксиром стал в 1917 г. и в этом качестве служил до 1960 г. Новая жизнь началась для судна в 1990 г. Он был бережно восстановлен и переведен на Сайму, в порт Лаппеенранты.

Маленькое судно «Ahti» («Темп») построено в 1892 г., участвовало во Второй мировой войне, использовалось в качестве буксира. После войны его перевели с Финского залива на озеро Сайма, где буксир работал на лесоперерабатывающих предприятиях до 1971 г. Сегодня пароходу уже 119 лет, но он в строю.

Пароход «Hurma» («Очарование») построен в Выборге в 1902 г. «Сообществом ателье, литейных мастерских и судостроительных верфей». В 1935 г. судно перестроено в буксир-ледокол. Судходный сезон он начинал, когда на озере еще лежали льды. С 1974 г. судно стало прогулочным. Сегодня этот веселый, украшенный разноцветными флажками пароход принадлежит финской компании «UPM».

«Antero» построен в 1924 г., когда-то принадлежал железным дорогам Финляндии. Топки локомотивов работали на дровах, которые и подвозил пароход. Со временем он стал ненужен железной дороге и был продан маленькой лесопилке на Сайме, где прослужил еще 10 лет. В 1972 г. он попал в частные руки, и с тех пор «Антеро» прогуливается по финским озерам.

«Saimaa» – самый красивый пароход! Построен в Турку в 1893 г. как патрульно-лоцманское судно. Был приписан к Лаппеенранте и курсировал в основном по одноименному озеру, но иногда выходил в Финский залив и сопровождал членов русской императорской фамилии к рыболовным местам в Лангинкоски.

«Saimaa» – ветеран войны, следы повреждения бомбой можно увидеть в его салоне. Пароход служил в качестве десантного корабля, а впоследствии – платформы для гидрографических наблюдений. «Saimaa» сохранил не только первоначальный вид (разве что корпус из черного перекрашен в белый), но и ориги-





нальный двигатель 1893 г. Паровую машину реконструировали в 1925-м, она работает на низких оборотах, около 90 в минуту, развивая скорость до 10 уз (около 18 км/ч).

«Oberon III» построен в Варкаусе в 1919 г. Назван в честь одноименной оперы Вебера. До 1970 г. использовался в качестве буксира, который перевозил баржи с лесом из Еэнсуу до Варкауса. Выйдя «на пенсию», «Оберон» стал прогулочным судном.

«Tornator» построен в 1905 г. также в Варкаусе. Трудился в качестве буксира, в 1932 г. перешел под флаг другого владельца – компании «Енсо». В 1950 г., судно перешло в частные руки. В 2000 г. его купил дайвинг-клуб г. Миккели и отреставрировал. Сейчас возит дайверов в морские экспедиции.

«Turso» – портовый ледокол, построен в Хельсинки в 1944 г. С весны 1945-го совершал регулярные рейсы в Ленинградский морской порт, буксируя баржи с ремонтными грузами. Этот небольшой, но мощный шхерный линейный ледокол имел прекрасные ходовые качества (работал на угле), мог до трех дней находиться в автономном плавании. Был оборудован производительным водоотливным оборудованием, что позволяло использовать его для сложных спасательных работ. В 1945-м судно было экспроприровано у финской стороны, и на родину «Turso» вернулся только в 2003 г. Сегодня судно отреставрировано; его девиз: «Вперед на всех парах!».

«Puhois» построен в 1925 г. в Иматре. Это единственное судно, изначально спроектированное для перевозки бревен. Имеет полностью деревянный корпус. Таких пароходов в мире осталось всего два. Каждую весну пароход очищают ото льда, корпус промывают и промазывают дегтем, меняют прохудившиеся доски и восстанавливают деревянные элементы. Его нынешний капитан Клаус Рантапуу по образованию – инженер-лесовод, учился в МГУ, стажировался в Ленинградской лесотехнической академии,



бывал в Нижнем Новгороде, Томске, Красноярске, Улан-Удэ и на Байкале. Морской науке нигде не обучался, все постигал на практике. Увлекаться паровыми судами начал 25 лет назад.

– В Финляндии, как, наверное, везде, осталось мало романтиков, – рассказывает он мне. – Сейчас молодежь – поклонники скоростей и комфорта. Но от лодки с бешеной скоростью ты в восторге в 18 лет, а когда человеку столько лет, сколько мне (Клаусу – 74. – *Прим. авт.*), начинаешь уже понимать время. Так что каждый определяет сам, что ему важно в жизни.

– А для вас что важно? – интересуюсь я.

– Ходить на пароходе, – улыбается Клаус.

Более 20 лет назад он приобрел «Puhois», который тогда вместе с ремонтом обошелся примерно в 100 тыс. евро. Пять лет назад меняли двигатель – еще 5 тыс. евро. Сейчас судно, по словам Клауса, может служить еще хоть сто лет. Паровой двигатель работает на дровах, причем только березовых, двухлетней выдержки, длиной около метра. На одном кубе дров можно пройти 2,5 часа, что обходится примерно в 20 евро, а это недорого. Судном владеет Клаус, но отдает его в пользование команде, содержат пароход все вместе.

«Puhois», конечно, уже много раз перестраивался, сейчас это очень комфортабельное судно, с теплыми каютами, камбузом и кают-компанией, есть даже сауна, поленца-то под боком. Капитанская рубка оснащена современными навигационными приборами, GPS и т.д., однако капитан Клаус отдает приказы в машинное отделение по старинке – по телеграфу. Судно маневренно и удобно в управлении. Пароход весом 80 т идет со скоростью 7 уз.

– Только вот с запчастями есть трудности, их ведь уже не купишь, можно лишь сделать спецзаказ, да и мастера нужны высокого класса, но все решаемо, – не унывает капитан.

**Сергей Тимошков, организатор фестиваля исторических паровых судов:**

– В России таких пароходов нет, а жаль. Финны – молодцы, сохраняют не только свою, но и нашу историю. Ведь те паровые суда, что пришли нынче в Питер на празднование Дня города, когда-то имели непосредственное отношение к России. Самый яркий пример – это ледокол «Turso» или, как его называли у нас, «Тайфун».

Интересно, что охрана и восстановление исторических судов идет под эгидой государства, при этом финны обходятся без лишних формальностей и бюрократии. У нас такое, пожалуй, вряд ли возможно. В России исторических пароходов остались единицы, их реставрацией и восстановлением занимаются фанаты-одиночки. Яркий пример – Валентин Сыромятников, восстановивший в свое время паровую шхуну «Дункан». ■



# ИСКУССТВО САМОВЫРАЖЕНИЯ



## ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Гладь лесного озера. Безмятежный покой, который не нарушает плавное и бесшумное движение лодки с мотором. Быстрые и мягкие волны морского прибоя. Они задают ритм для прыжков легкого маневренного гидроцикла. Какую бы форму ни приняла водная стихия, ты всегда найдешь с ней общий язык. Ведь рядом с тобой – Yamaha.

На правах рекламы. Товар сертифицирован.

Официальный дистрибьютор техники Yamaha в России – ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс».  
Приобретайте технику Yamaha в магазинах авторизованных дилеров.  
ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс»: Москва, Чапаевский пер., 14.

[www.yamaha-motor.ru](http://www.yamaha-motor.ru)