

Евгений Курганов,
бывший старпом шхуны
«Ленинград» («Надежда»)



Долгий путь «НАДЕЖДЫ»

Биографии кораблей, как и биографии людей, иногда поражают невероятными сочетаниями встреч и событий, участниками которых они были. И чем длиннее их век, тем больше они могут поведать о времени и о себе. Жизнь шхуны, о которой пойдет речь, менялась вместе с флагом на корме, владельцем и задачами, которые перед ней ставились. Ее история развивалась на фоне Второй мировой войны и последовавших за этим событий, результатом чего стало, в частности, отсутствие достоверных данных о некоторых периодах ее жизни, породившее неоднозначность в толкованиях и просто легенды о ее судьбе.

Не претендуя на создание строго исторического исследования, постараемся разобраться в жизненном пути шхуны, приписанной сегодня к Санкт-Петербургу и плавающей под российским флагом и именем «Надежда». Автор постарается указывать источник информации, если он ему точно известен, но часто следовать этому правилу невозможно по причине многократности перепечатывания данных о шхуне без указания первоисточника.

Если не считать легенд, порожденных в среде воспитанников нахимовского училища полунамеками на романтическое военно-морское прошлое шхуны и отсутствием конкретных знаний об этом прошлом, а также упоминаний шхуны в статьях, посвященных плаваниям нахимовцев во время летней практики, первыми послевоенными публикациями, посвященными непосредственно шхуне, можно считать материал, опубликованный в журнале «Моделист-конструктор» в 1984 г. Ю.Г.Белецким, упоминание

шхуны в книге В.П.Митрофанова и П.С.Митрофанова «Школы под парусами» в 1989 г., а также включение чертежей и данных шхуны в книгу И.Г.Шнейдера и Ю.Г.Белецкого «Модели советских парусных судов», вышедшую в 1990 г. При этом годом постройки шхуны назывался 1938 г.

Однако существовали основания предполагать, что возраст шхуны больше. Эти предположения подтвердились после того, как в 1991 г. в Центральном яхт-клубе в Санкт-Петербурге, рядом со шхунной, которой незадолго до этого вернули название «Надежда», ошвартовалась голландская шхуна «Свансборг». Капитан яхты «Свансборг», Клаас Толман, оказался знатоком и любителем старых шхун. Побывав на «Надежде» и познакомившись с ее капитаном В.Г.Голодовым, Толман по возвращении в Голландию разыскал в архивах информацию, которую на тот день можно было считать единственной документально подтверждающей до военную историю шхуны.

Оказалось, что шхуна была построена в 1912 г. в Лейдердорпе, Голландия, на верфи Геброудерса как стальной парусный логгер для рыбной ловли «СН 347». В выписке значится, что построена она была для Шевенингена. Сегодня это прежде всего курорт, а сто лет назад – рыбацкая деревня. Первое название шхуны – «Стерна» («Sterna»).

В августе 1927 г. шхуна была продана Б.Ханке из Гамбурга, который переоборудовал ее в универсальное грузовое судно и переименовал в «Эдельгард» («Edelgard»). В 1929 г. на

еще недавно рассказывали о стоявшем в главном здании клуба белом рояле, с невероятным трудом извлеченном из нижних помещений судна...

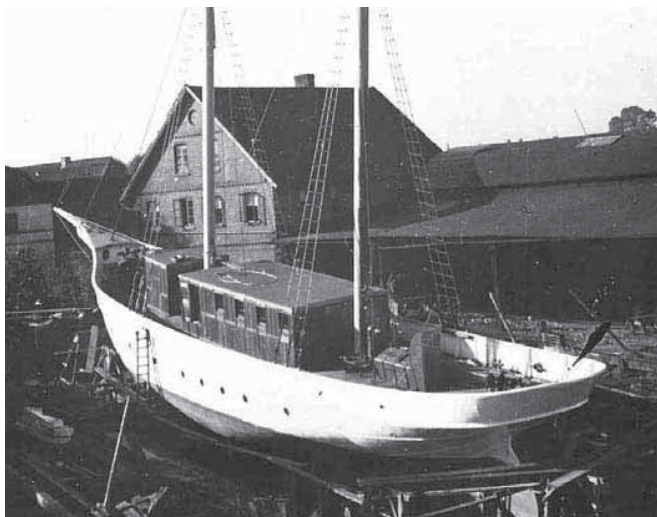
О шхуне, ее плаваниях и владельца до Люкнера практически ничего не известно. Да и маловероятно, что со шхуной и, будем полагать, с людьми, имевшими к ней отношение, происходило что-либо, стоящее упоминания через сто лет.

Другое дело граф Феликс фон Люкнер. Этому имени посвящены целые тома, он – национальный герой Гер-

неплохим результатом. При этом, как уверяет Люкнер, не погиб ни один человек ни из его команды, ни из команд потопленных судов.

После того как английский флот начал охоту за рейдером, Люкнеру пришлось пересечь Тихий океан, и, в конце концов, его корабль оказался в районе Таити, где и погиб, выброшенный на риф у острова Мопелия (или, в другом произношении, Мопеха).

Кроме потери корабля, на Мопелии, во-первых, случился единственный, по уверениям Люкнера, трагический слу-



Шхуна во время перестройки Люкнером, 1936 г.



Люкнер со своей гражданской женой на палубе шхуны в Австралии

шхуне был установлен двухтактный двухцилиндровый двигатель производства «Дойче Веерке» мощностью 70 л.с.

3 июля 1936 г. шхуна обрела нового владельца, графа Феликса фон Люкнера из Гамбурга, и была переименована в «Seeteufel» («Морской дьявол»). Новый владелец перестроил корпус шхуны, удлинив носовую часть и изменив форму форштевня. Шхуна приобрела эффектный клиперштевень. Был установлен новый, более мощный (140 л.с.) дизель, а также соответствующей отделкой грузовая посудина была превращена в шикарную океанскую яхту. Салон яхты был обставлен мебелью из дуба, а по стенам, увешанным персидскими коврами, висели фотографии Гитлера, Геббельса и портрет с автографом шефа полиции нацистов Гимлера. Ветераны Центрального (ныне Речного) яхт-клуба

мани. Не пытаясь пересказать все, с ним связанное, напомним только, что Люкнер наиболее знаменит тем, что во время Первой мировой войны командовал немецким рейдером – парусником, специально подготовленным для борьбы на морских путях с транспортными судами противника. Это был бывший американский парусник «Пасс оф Балмаха», вооруженный двумя замаскированными 105-мм орудиями, превращенный во вспомогательный крейсер и закамуфлированный под судно нейтральной Норвегии. Для правдоподобия пришлось несколько раз менять название парусника, но в историю он вошел как «Морской орел». С риском и приключениями вырвавшись из блокированной английским флотом Германии в Атлантику, рейдер потопил полтора десятка судов, перевозивших грузы для стран Антанты, что было очень

чай с членом команды рейдера – от нервного потрясения погиб укушенный крабом за нос корабельный пес. А во-вторых, вдумчивые читатели приключенческой литературы вмиг поняли, что именно на Мопелии Люкнер должен был припрятать награбленные сокровища с потопленных судов, что побуждает их до сих пор периодически взрыхлять почву островка. Однако их оппоненты резонно указывают, что не напрасно же Люкнер совершил кругосветное плавание на «Морском дьяволе», он наверняка сам все откопал...

Это кругосветное плавание Люкнер совершил в период, когда он был увлечен идеями Гитлера о строительстве Великой Германии. Плавание было подготовлено правительством и спецслужбами страны. Шхуна была укомплектована, кроме пропагандистской литературы и кинопроекторной аппаратуры, мощной радиостанцией,



Плавание с воспитанниками детской парусной школы олимпийского резерва

гидрографической и фотоаппаратурой. Вероятно, наряду с пропагандистскими задачами ставились разведывательные, возможно, изучались условия для действий рейдеров в будущей войне.

17 апреля 1937 г. шхуна вышла из Осло в рассчитанное на два года плавание по маршруту: Норвегия–Карибское море–Панамский канал–о.Таити–Австралия–Новая Зеландия–Индонезия–о. Цейлон–Аден–Суэцкий канал–Средиземное море–Италия–Гибралтар–Англия. Шхуна стала первым германским кораблем, совершившим кругосветное плавание под флагом со свастики.

Вернувшись в 1939 г. в Германию, Люкнер вскоре шхуну продал. Более полных данных о существовании судна во время войны нет, кроме того, что в той же выписке, присланной Толманом, упоминается, что в апреле 1942 г. шхуна приписана к Штеттину, в то время немецкому порту (сегодня польский Щецин). Также упоминает шхуну известный немецкий подводник-исследователь, австриец по происхождению, Ганс Хасс. Первые подводные фотографии он сделал еще в 1938 г., а первый фильм снял под водой в 1939 г., на несколько лет раньше Жак-Ив Кусто.

Создавая институт подводных исследований, Г. Хасс озаботился поисками подходящего экспедиционного судна. В вышедшей в 1957 г. книге «Мы выходим из моря» он пишет: «В 1943 г. я добился своего и смог купить для института стопятидесятитонную моторно-парусную яхту «Морской дьявол», на которой граф Люкнер совершил свое последнее плавание под парусами. Это было как раз то, что нужно. Но ... нам не пришлось плавать на «Морском дьяволе». Мы расстались с ним в конце войны».

Кстати, в дальнейшем Хассу удалось восстановить и приспособить для экс-

Шхуна после ремонта 2009–2010 гг.





Под всеми парусами и «рыбацким» фоком

педиционных плаваний другую, более крупную моторно-парусную яхту. И в начале 50-х при заходе на остров Флориана в Галапагосском архипелаге он узнал, что последним виденным здесь парусником под германским флагом был «Морской дьявол» Люкнера, тот самый, который он приобрел.

После окончания войны странами-победительницами была создана Тройственная военно-морская комиссия для раздела флота Германии. Есть мнение, что шхуна, под номером «U 5301» и своим названием была включена в список передававшихся России траулеров, находившихся в Норвегии, но принадлежавших Германии. Существуют и другие версии передачи шхуны в СССР.

Во всяком случае в посвященной истории ленинградского нахимовского училища книге В.К.Грабарь пишет следующее: «в 1948 г. нахимовцам передана трофейная шхуна «Надежда». В состав ВМФ она попала в 1946 г. из числа трофейных судов и сначала была отдана Подготовительному военно-морскому училищу и Военно-морской академии».

Традиция иметь в списках судно под названием «Надежда» в русском флоте пошла, вероятно, с гукура, построенного в 1728 г. на верфи близ Холмогор. А в 1764 г. Екатерина II одобрила постройку для Морского корпуса 10-пушечного фрегата «для обучения гардемарин и обучавшихся до навигации кадетов». Этот фрегат, спущенный на воду через два года и названный «Надеждой», стал первым учебным кораблем, построенным в России. С тех пор это имя традиционно присваива-

лось парусным учебным судам нашей страны.

Летом 1948 г. воспитанники 2-й роты после окончания девятого класса совершили на шхуне «Надежда» переход до Таллина. Это плавание осталось в истории училища как первый выход на собственном, мореходном парусном корабле. В 1949 г. было проведено совместное плавание шхун «Надежда» и «Учеба» до военно-морской базы Рига. Во время похода нахимовцы посещали военные корабли и даже участвовали в учениях «Торпедная атака миноносцев». За навигацию 1949 г. «Надеждой» было пройдено 1192 миль.

Во время учебного плавания летом 1952 г. шхуна «Надежда» встретила в Балтийском море с впервые вышедшим в море после войны барком «Седов», также переданным СССР после раздела между союзниками флота фашистской Германии. Под руководством находившегося на борту начальника военно-морских заведений вице-адмирала Богденко были проведены совместные парусные учения, по окончании которых на барке был поднят сигнал: «Флагман выражает свое одобрение за правильность и отчетливость маневра».

В отчетах о летней практике отмечалось, что плавание на шхуне под парусами было лучшей школой в деле воспитания в нахимовцах мужества, ловкости, сметливости, физического развития и приобретения практических навыков. Но, видимо, возобладали мнение о ненужности парусной подготовки будущих морских офицеров. Последний раз шхуна с нахимовцами вышла в море в 1954 г. В июле 1956 г. из нахимовского

училища шхуна попала в яхт-клуб Ленинградской военно-морской базы, а в 1958 г. была исключена из состава ВМФ и безвозмездно передана в Центральный яхт-клуб областного совета профсоюзов. Название шхуны изменилось сначала на «ПКЗ-134», а потом, в ЦЯК, на «Ленинград».

Стоит отметить, что яхт-клубы советского времени были действительно клубами, т. е. сообществами людей с едиными интересами, объединенных в организацию. Не обладая материальными возможностями для приобретения собственной яхты, они могли пользоваться яхтами, принадлежавшими и содержавшимися государством. Яхтсмены всех возрастов, но в первую очередь воспитанники Специальной детской юношеской школы олимпийского резерва (СДЮШОР), после прохождения теоретического обучения проходили на шхуне «Ленинград» морскую практику в плаваниях по Балтийскому морю и Ладожскому озеру. Командовали шхунной такие капитаны, как многократный победитель всесоюзных соревнований, олимпийский чемпион, заслуженный мастер спорта И.И.Матвеев, опытные яхтсмены и тренеры В.Г.Голодов и В.М.Степанов.

За «советский» период жизни силуэт шхуны заметно изменился. В 50-х гг. на корме появилась штурманская рубка с гальюнами. После модернизации на заводе «Алмаз» в 1962 г. появились полуют и расположенная на нем рулевая и штурманская рубки, деревянный настил палубы заменили стальным, изменилась надстройка и планировка нижних помещений. Правда, поскольку продукцией «Алмаза» была исключительно военноморская техника, в дизайне и интерьерах шхуны стал доминировать стиль «милитари». Появилось современное по тем временам радионавигационное оборудование: РЛС «Лоция», радиопеленгатор АРП-50, гиромагнитный компас, УКВ и КВ радиостанции, громкоговорящая связь.

Главными изменениями в парусном вооружении стало увеличение длины бушприта и замена гафельного фока на бермудский. В 1985 г. наконец обновился парусный гардероб шхуны.



Шхуна после перестройки



Полуют и место рулевого

Польская судоэкспортная организация «Навимор» подарила комплект новых лавсановых кливеров и стаксель. А в парусной мастерской ЦЯК из подобранной с большим трудом (так как советская промышленность ничего подходящего не выпускала, а импорт был абсолютно недоступен) технической «фильтропрессовой» ткани пошили грот, фок и «рыбацкий» фок. Но «рыбацкий» фок, рассчитанный на так и не появившийся уишбон вместо гафеля, практически не использовался. В конце 80-х гг. был упразднен один из кливеров, но точки крепления лееров кливеров и стаксель-штага были приподняты, что несколько уменьшило наклон передних шкаторин передних парусов. На леере балуна, первого от нока бушприта и самого большого паруса, появилась закрутка, что заметно облегчило постановку паруса и выполнение поворотов.

Большинству ленинградцев шхуна знакома по праздникам «Алые паруса». С 1970 г. и до 2005 г. вместе или попеременно с трехмачтовой шхуной «Кодор» шхуна «Ленинград» (а потом «Надежда») участвовала в этом празднике выпускников ленинградских-петербургских школ.

Шхуна неоднократно привлекалась для съемок кинематографистами СССР, России и других стран. При характерной и легко опознаваемой внешности ей доводилось играть роли и петровского фрегата, и поморской шхуны.

Причастна шхуна и к науке. В 70-х и 80-х гг. шхуна использовалась для проведения практики будущих океанологов, обучавшихся на географическом факультете ЛГУ и на океанографическом факультете Гидрометеоинститута.

С началом перестройки судьба, казалось, окончательно и бесповоротно отвернулась от шхуны. Скудное финансирование не позволяло наладить нормальную эксплуатацию, проводить необходимые ремонтные работы. Знайки уже прикидывали, сколько иголок из нее получится и выдержит ли старое судно буксировку до судоразделки в Угольной гавани. Но госпожа Удача еще раз улыбнулась шхуне, дав ей шанс встретить свое столетие. Сложилась группа энтузиастов, осилившая финансовые проблемы и огромный комплекс технических задач по восстановительному ремонту, что заслуживает отдельного рассказа. Поэтому кратко перечислим сделанное.

В 2009–2010 гг. на судостроительной верфи «Речная» в Уткиной заводи были выполнены работы по ремонту корпуса – усиление набора, обварка заклепок, продублирована обшивка в районе переменной ватерлинии. Перепланированы нижние помещения, полностью изменена архитектура корпуса выше главной палубы. В частности, убрана находившаяся на полуюте рубка и уменьшена высота фальшборта в корме, что сделало силуэт шхуны более гармоничным. Расположение рулевого на открытой палубе для парусной яхты, безусловно, правильнее, чем в «глухой» рубке, хотя в наших широтах и рубка бывает не лишней. Но тут надо вспомнить, что не бывает плохой погоды, бывает плохая одежда...

Полностью заменен стоячий и бегучий такелажи, пошиты новые паруса, появились гафель на фокке и реек на стакселе. Перебран главный двигатель, установлены два новых дизель-генератора, новое радионавигационное оборудование.

Во второй половине июня состоялся первый выход в море обновленной шхуны. Хотелось бы, чтобы за ним последовало счастливое продолжение ее плаваний.

ПАРУСА
проектирование и изготовление


ТЕНТЫ
для яхт и катеров

Поставка палубного оборудования WIND

Ремонт и отделка яхт и катеров



АКТИВЦЕНТР
+7(8634)643568
+7(8634)649523
WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU
AVRIL77@PBOX.TTN.RU
347923, г. Таганрог
ул. Инструментальная 23/5



INDUSTRY

Клеи и герметики “Sikaflex”

МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ

- настил тиковых палуб
- клейка минеральных и оргстекло
- универсальные герметики
- конструкционные клеи и т. д.

УСЛУГИ ПО НАСТИЛУ ТИКОВЫХ ПАЛУБ

СТЭК-М, официальный дистрибьютор “Sika”, Санкт-Петербург
(812) 335-6930, 251-2606, info@sika.spb.ru, www.sika.spb.ru