

на строительство для хранения этих реликвий помещения при Музее ведомства путей сообщения им. императора Николая I (ныне ЦМЖТ РФ). В 1904 г. к зданию музея с южной стороны пристроили двухэтажный павильон, и в августе 1905 г. реликвии переехали в него.

В начале 1920-х гг. Музей ведомства путей сообщения был передан Ленинградскому институту инженеров путей сообщения (ЛИИПС). 10 декабря 1928 г. катер Александра II был списан с музейного учета «как не представляющий собой значительного исторического интереса» и в дальнейшем разобран. В акте о разборке записано, что он «совершенно не годен для плавания: сосновая обшивка и шпангоуты совершенно сгнили...». Медные части, общим весом 155 кг, передали в хозяйственную часть ЛИИПСа. В музее оставили только руль, небольшую часть борта с уключиной, два весла, два отпорных крюка и медную пушку.

Согласно данным на 1 марта 1931 г. путеводаителя по музею ЛИИПСа, «ботик, на котором в начале XVIII в. был открыт первый Ладожский канал», все еще находился в нем. Но уже в следующем году ладожский ботик Петра I в числе 468 экспонатов водного профиля был передан в Музей торгового мореплавания и портов (МТМиП, открыт в Ленинграде в 1925 г., с 1932 г. – Музей водного транспорта, с 1935 г. – Дом техники водного транспорта).

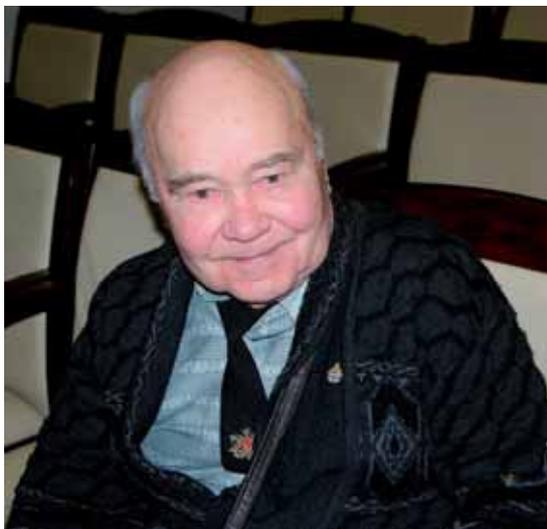
Кроме ботика Петра I, в Музей водного транспорта также поступили медная пушка и части катера Александра II и два знамени Ладожского канального батальона. Во время блокады Ленинграда часть музейной экспозиции была утеряна, а то, что уцелело, было передано в другие учреждения. После Второй мировой войны Дом техники водного транспорта был закрыт, и здесь следы ладожского ботика Петра I исчезают.

По имеющимся у нас сведениям, сегодня ни в одном музее Петербурга такой экспонат не числится. Вероятнее всего, ботик был вынесен во двор бывшего музея, где и сгнил в конце 1940-х гг. Исчезли и железные лопатки, а вот знамена Ладожского канального батальона сохранились – с 1955 г. они хранятся в знаменном фонде Центрального военно-морского музея (ЦВММ).

Автор выражает благодарность директору ЦМЖТ РФ Г. П. Закревской, научному сотруднику этого же музея А. Л. Гольянову (Санкт-Петербург) и М. А. Лермонтовой (г. Кировск, Ленинградская обл.) за оказанную помощь в его работе .

# Мои паруса

Виктор Чайкин



*Продолжение, начало в №256*

**К**ак-то, возвращаясь из отпуска через Москву, на Клязьме я увидел яхту «Звездного» класса, пожалуй, самую спортивную яхту того времени. Заинтересовался. И – хорошие люди все-таки попадаются достаточно часто – в Балтийск я возвращался с тоненькой папкой чертежей, только что выпущенных ЦЛСИ. Их мне подарила Елена Сергеевна Соколова, доброе знакомство с которой сохранилось потом надолго. Она же рекомендовала меня известному яхтсмену и конструктору Николаю Владимировичу Григорьеву, с которым мы еще многие годы были в очень хороших дружеских отношениях.

Когда я показал чертежи «звездника» в яхт-клубе, сразу же возник горячий спор – с чего надо начинать постройку. Спор разрешил Воронин – он распорядился принести на пирс длинный брус и сказал: «Вот вам стапель-балка». И сам разметил на ней положение будущих шпангоутов. От момента замысла до начала постройки не прошло и получаса.

А дальше все было как в сказке. Быстро нашлись нужные люди и на плавмастерской, и в техническом отделе флота. Будущий писатель-маринист Кирилл Павлович Голованов (тоже бывший каспиец) очень помог яхт-клубу своей статьей в газете «Советский флот». Чугунный фальшкиль отлили на Морзаводе, паруса прислали из Ленинграда. Мачту склеили и мелкие металлические детали изготовили в клубе мы сами. Яхта была обмерена и получила мерительное свидетельство. В это трудно поверить. Но возьмите в руки ежегодник, издава-

емый в США Ассоциацией «Звездного» класса – в списках вы найдете под №3772 яхту «Рубин», принадлежащую Baltic office club fleet.

Конечно, я не мог лично принимать участие в постройке. Корабль мой часто выходил в море, много дней простояли на рейде на якоре. Но общая идея и кое-какие технические решения по постройке дают мне право сказать, что это был мой первый опыт в яхтенном судостроении.

С яхт-клубом Балтийска связан еще один эпизод. Была осень, корабль, где я служил, окончив навигацию, готовился стать на небольшой ремонт. По заданию командира я отправился на катере в Калининград. Когда шел обратно, торопиться не было нужды, поэтому решил по дороге осмотреть торчащую из воды у правого берега корму полузатопленного судна. Что-то подсказало мне, что эта находка может быть очень интересной. По тому, что было видно над водой, я смог определить, что это двухмачтовая яхта с дубовым корпусом, длина ее около 14 м. Под водой были носовая часть палубы с фор-люком, пяртнерсом грот-мачты и носовые иллюминаторы рубки. Древесина корпуса сохранилась хорошо.

Я сделал с натуры эскиз положения яхты на грунте (он сохранился до сих пор). При первой возможности я ознакомил со своим открытием Воронина и матросов. Мы выяснили, что года полтора тому назад эта яхта еще стояла на берегу. Потом, видно, кто-то хотел вместе с кильблоками стащить ее в воду, кильблок не выдержал, яхта выскользнула из него и зарылась носом в грунт. Стали обсуждать возможность подъема.



Положение корпуса яхты «Садко», затопленной на реке Прегель



Спасенная «Садко»

Все предложения упирались только в одно: нужен плавающий кран грузоподъемностью тонн на 30. Если бы было лето, можно было бы попробовать заделать все дырки и откачать воду из яхты. Это все равно ничего не даст. Спорили долго, ни к чему не пришли. И тут появилась мысль посмотреть еще раз все на месте.

У меня как раз начался отпуск, и через три дня мы с Колей Гоголем и Толей Ильченко отправились к яхте на клубном катере. В воздухе уже вился первый снежок, когда мы подошли и ошвартовались к затопленной яхте. До самой темноты мы пытались придумать, как решить почти неразрешимую задачу. На месте все оказалось значительно сложнее, чем мы ожидали.

После ужина мозги начали отогреваться. Интересно, какая глубина в районе, где нос уперся в грунт? И вообще, какая у яхты форма носа, клиперштевень или ложка? Удастся ли провести под форштевнем буксирный канат? Если прощупать футштоком, можно определить. Постепенно вырисовывался новый план действий. Проведем глубины вокруг, и прикинем, какова будет высота надводного борта, если яхта встанет на ровный киль.

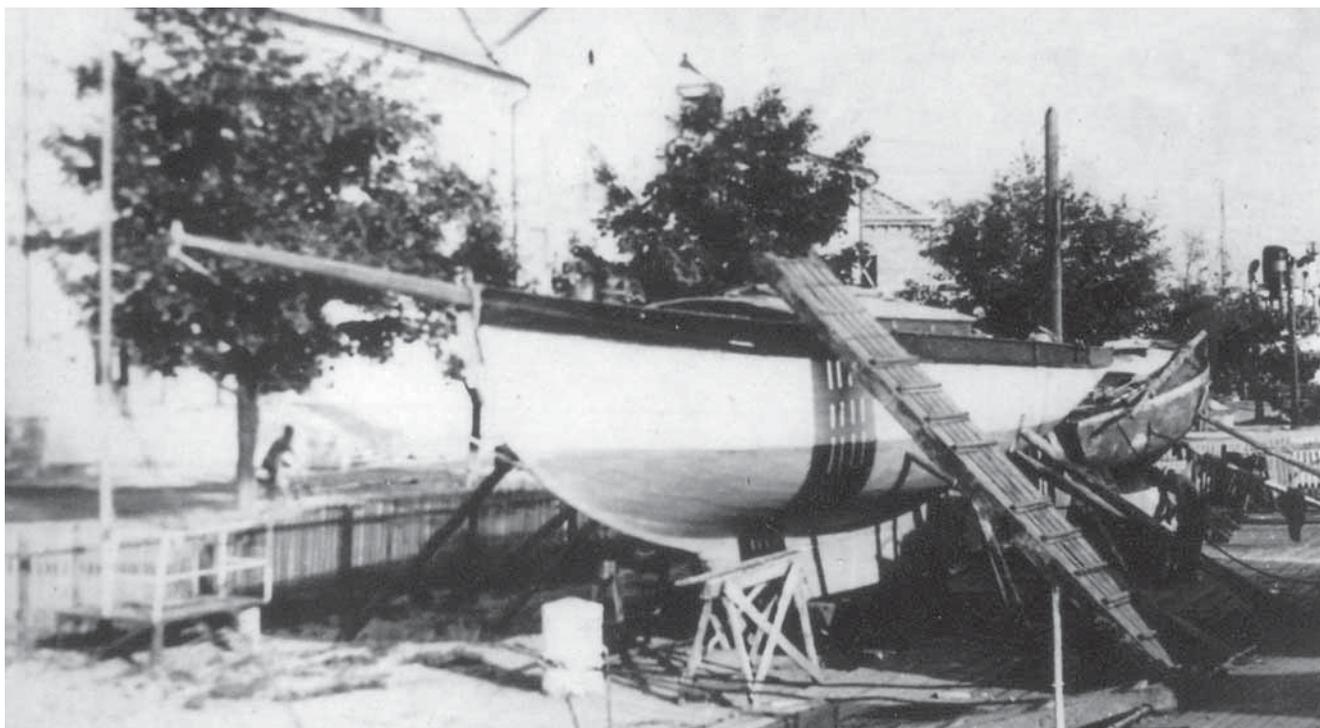
Как рассвело, начали промер глубин вокруг корпуса яхты. Оказалось, что если удастся полностью сдернуть яхту с ее саней, то она должна стать на ровный киль, корма опустится, а нос поднимется настолько, что вся палуба окажется выше уровня воды. Вся трудность заключалась в том, как закрепить на корпусе буксирный канат. Тут требовались большой опыт и знание основ морской практики. Но на то мы и моряки. Решили завести «брагу» – так в морском деле называется канат,



Коля Гоголь

охватывающий судно вокруг всего корпуса и используемый в случаях, когда буксирный канат испытывает повышенную нагрузку.

Итак, буксирный конец был закреплен к корпусу яхты, и мы стали ожидать буксира. «Эй, друг, помоги!» – могучий бас Коли мог бы перекрыть пароходный гудок. Из рубки проходящего буксирчика «Волгарь» высунулся парень в бушлате, погоны с которого, как видно, спороты совсем недавно. Свой человек, моряк. Оценив обстановку, он махнул рукой: «Подавайте ваш кончик!»



От первого рывка яхта чуть-чуть сдвинулась с места. Но главное – начала подниматься носом. Канат натянулся, выжимая из себя воду. Яхта плавно поползла вперед, пока весь борт не оказался над водой. Теперь все отверстия в палубе оказались выше уровня воды. Достаточно только откачать воду из яхты, и она всплывет.

По наивности мы попытались вычерпать воду ведром. Уровень ее ни на миллиметр не понизился. Опять проблема. Но не уходить же, когда основная задача уже решена. Толя сказал: «Если бы достать мотопомпу». Напротив, у левого берега Прегеля стоял сторожевой корабль у причала завода «Янтарь». Подошли к нему. Переговоры с вахтенным затянулись, грозя оставить нас без последней надежды. И вдруг опять почти чудо: на шкафуте появляется старший лейтенант с очень знакомой мне физиономией. Как зовут, не помню, но наш, каспиец, в училище он был на курс моложе меня, были знакомы. Улыбается, тоже узнал. Дальше все было просто: принесли новенькую ярко-красную переносную мотопомпу, которая в пять минут выплюнула всю воду из яхты.

И вот тут нашим глазам представилось такое, что знай это раньше, мы бы наверно не взялись за это предприятие. Середина правого борта в районе миделя была ис-

сечена осколками снаряда или мины. Через несколько мелких пробоин в яхту хлестала вода.

Но отступать было поздно. Не обращая внимания на то, что приходится стоять почти по колено в ледяной воде, мы принялись изнутри конопатить отверстия, пока посуда еще на плаву. Вот когдагодились и чурбачки, и дощечки, и тряпки, и куски пенькового троса, взятые с собой. Когда справились с поступлением воды, еще раз запустили помпу и с благодарностью вернули ее друзьям.

В течение всей следующей ночи, подсвечивая фонариком, проверяли, не открылась ли новая течь, и понемногу ведром выбирали накапливающуюся воду. На следующий день снежок уже был сильнее, а на воде стали появляться тонкие стекловидные льдинки, когда наш катер с трофеем на буксире входил в гавань яхт-клуба. Так трое моряков, имея в своем распоряжении только катер и бухту толстого манильского троса, совершили, казалось, невозможное. Самим не верилось.

Не ожидая морозов, коллектив клуба приступил к очистке трюмов от ила. К нашему удивлению, после очистки корпус оказался очень хорошо сохранившимся. Толстая дубовая обшивка и набор были отциклены до чистого дерева. А переборки, двери кают и детали отделки из красного дерева после обработки покрытые лаком выглядели как новые. Но повреждения правого борта в районе миделя были серьезными. Пришлось вырубить часть обшивки и сделать вставки по всем правилам, существующим для таких работ. С этим прекрасно справился все тот же Коля Гоголь. И после обработки правый борт выглядел таким же гладким и прочным, как и левый. Все оборудование корпуса – якорный шпиль, рулевой привод, гребной вал, путенсы вант, буферные

погоны гика-шкотов – хорошо сохранилось и легко было приведено в рабочее состояние.

Но нехватало еще многого. Во-первых, яхта не имела своей души – парусного вооружения. Во-вторых, у нее не было имени. Мы пытались найти какие-нибудь следы от букв на бортах или на транце, но ничего не обнаружилось. Тогда мы навали ее именем былинного морехода, тоже побывавшего на дне морском – «Садко». Вторая проблема была решена, а вот первая заставила меня выполнить большую работу.

Для меня все еще оставалось много неясных вопросов, связанных с яхтой. Перелистывая немецкие книги по парусному спорту, в которых приводились чертежи и схемы многих яхт, я ни разу не встретил похожей на нашу, чтобы взять за прототип для выбора типа и размеров парусного вооружения.

По сохранившимся деталям и оковкам было ясно, что яхта имела достаточно длинный бушприт, значит, наиболее вероятно, что это был гафельный кэч с двумя передними парусами – стакселем и кливером. Общая площадь парусности могла быть определена только приблизительно, но, не зная водоизмещения, кренящего момента, веса фальшкиля, здесь можно допустить серьезные ошибки, например, в распределении площадей между гротом, бизанью и передним треугольником.

Курс теории корабля в училище читался неплохой, но что значит один раз на контрольной работе вычислить по теоретическому чертежу водоизмещение или элементы ватерлиний, а потом десять лет никогда к этому не возвращаться. В библиотеке мне предложили сразу четыре учебника по теории корабля, я выбрал Загайкевича, он мне показался более понятным. Теоретический чертеж я начертил, сняв размеры с корпуса яхты, достаточно легко выполнил расчеты и получил необходимые данные для разработки чертежа парусного вооружения. Воронину принес два варианта – гафельный и бермудский. Гафельный был отвергнут сразу, хотя Коля Гоголь и сказал, что он выглядит романтичнее. Но я сам понимал, что бермудский вариант, конечно, проще и в изготовлении, и в обслуживании.

Методик расчета рангоута для яхт тогда в парусной литературе я нигде не обнаружил, поэтому единственным критерием у меня были диаметры двух пяртнерсов – отверстий в палубе для грот- и бизань-мачт. А конструкцию пустотелых мачт я знал хорошо, так как ломаных мачт рассмотрел достаточно. Я сделал чертежи, их отправили на знакомый мне завод «Тосмаре» в Лиепаяу.

Сложнее было с такелажем. Схему проводки я изобразил, а диаметры тросов выбирал, руководствуясь заповнившейся откуда-то рекомендацией: прочность вант одного борта должна быть такой, чтобы яхта могла быть поднята за вантпунтены.

Таков был мой первый опыт работы по проектированию яхты.

Внутреннее расположение было восстановлено без изменений. В носовой части был форпик с ящиком для якорной цепи, отделенный глухой переборкой. За ним в



корму располагался четырехместный кубрик. В салоне были стол, два дивана, шкафы по бортам и спальное место в кормовой нише. Далее в корму по левому борту находился туалет с умывальником и каюта капитана, по правому борту за салоном располагался штурманский стол, и за ним – камбуз с буфетом. Довольно просторное машинное отделение было выгорожено глухими переборками, в корму от него помещалась парусная кладовая.

И вот белый корпус с лакированными фальшбортами и рубкой уже покачивается на воде. Яхта выглядела внушительно: топ грот-мачты возвышался над ватерлинией больше, чем на 20 м. Немного ниже была бизань. Вперед выдавался длинный бушприт с сетками по бокам, как положено на больших парусниках.

Несколько пробных выходов в море показали, что все было спроектировано правильно. Яхта остойчива, хорошо уцентрирована, легка в управлении и для судна таких размеров имеет неплохую обитаемость.

Яхт-клуб получил настоящий флагманский корабль. Мне удалось принять участие в качестве капитана в первом настоящем плавании «Садко» на Балтийскую регату из Балтийска в Таллин и обратно. С экипажем в 10 человек путешествие было вполне комфортным 