

«Опыты» адмирала Шанца

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Многим любителям морской старины известна история шхуны «Хеда», построенной в 1855 году русскими моряками в Японии, после крушения там русского фрегата «Диана». Постройка этого небольшого парусника оказала влияние, пожалуй, на все японское кораблестроение, положив начало строительству судов «европейского» типа в закрытой тогда от всего мира восточной стране. Чем это кончилось для России, хорошо известно. Но я хочу рассказать о другой русской шхуне, описание которой послужило основой для создания «Хеды», — шхуне «Опыт». Еще одна героиня моего повествования, без которой этот рассказ будет неполным, — шхуна «Америка». Известная и, если можно так выразиться, знаковая фигура в мировой истории яхтинга.

Итак, две шхуны: одна русская, другая американская. Казалось бы, что их может связывать? А вот что.

Адмирал Иван Иванович фон Шанц был в российском флоте человеком известным. Представитель обедневшего старинного дворянского немецкого рода, члены которого долгое время служили шведскому королю, он посвятил всю свою жизнь мореплаванию и кораблестроению. Будучи к своим 18 годам умелым моряком, в 1820 году он легко поступил на российскую флотскую службу и получил первый офицерский чин. Интересно, что в это время по-русски он еще не говорил, зато свободно владел английским, немецким и шведским. Имя Эбергард в России быстро трансформировалось в Ивана — и появился в русском флоте мичман Иван Иванович фон Шанц.

Моряком он был отменным, поэтому служил хорошо и был замечен. Очень быстро стал командовать небольшими судами, занимаясь описью финских и шведских шхер. Первый боевой опыт фон Шанц получил в Архипелагской экспедиции, где служил лейтенантом на линейном корабле.

В 1834 году Шанц был назначен командиром на транспорт «Америка», отправляющийся в кругосветное плавание. В Кронштадт судно вернулось в 1836 году, и плавание «Америки» отметили как образцовое. Флотская карьера Ивана Ивановича шла весьма успешно, он исправно получал новые звания, его отмечали как талантливого моряка и заботливого командира. Скоро он стал адъютантом начальника

Главного Морского штаба светлейшего князя А. С. Меншикова. Оба они слыли острословами и были умными людьми, поэтому не удивительно, что нашли общий язык. Казалось бы, чего желать большего, но Иван Иванович не хотел просто успешно двигаться по карьерной лестнице — он любил флот и был натурой деятельной. Неравнодушный к кораблестроению и судьбе флота, видя, как меняется его состав в морских державах благодаря появлению паровых судов, он боялся, что Россия отстанет от них, если не отнестись к этому явлению с должным вниманием.

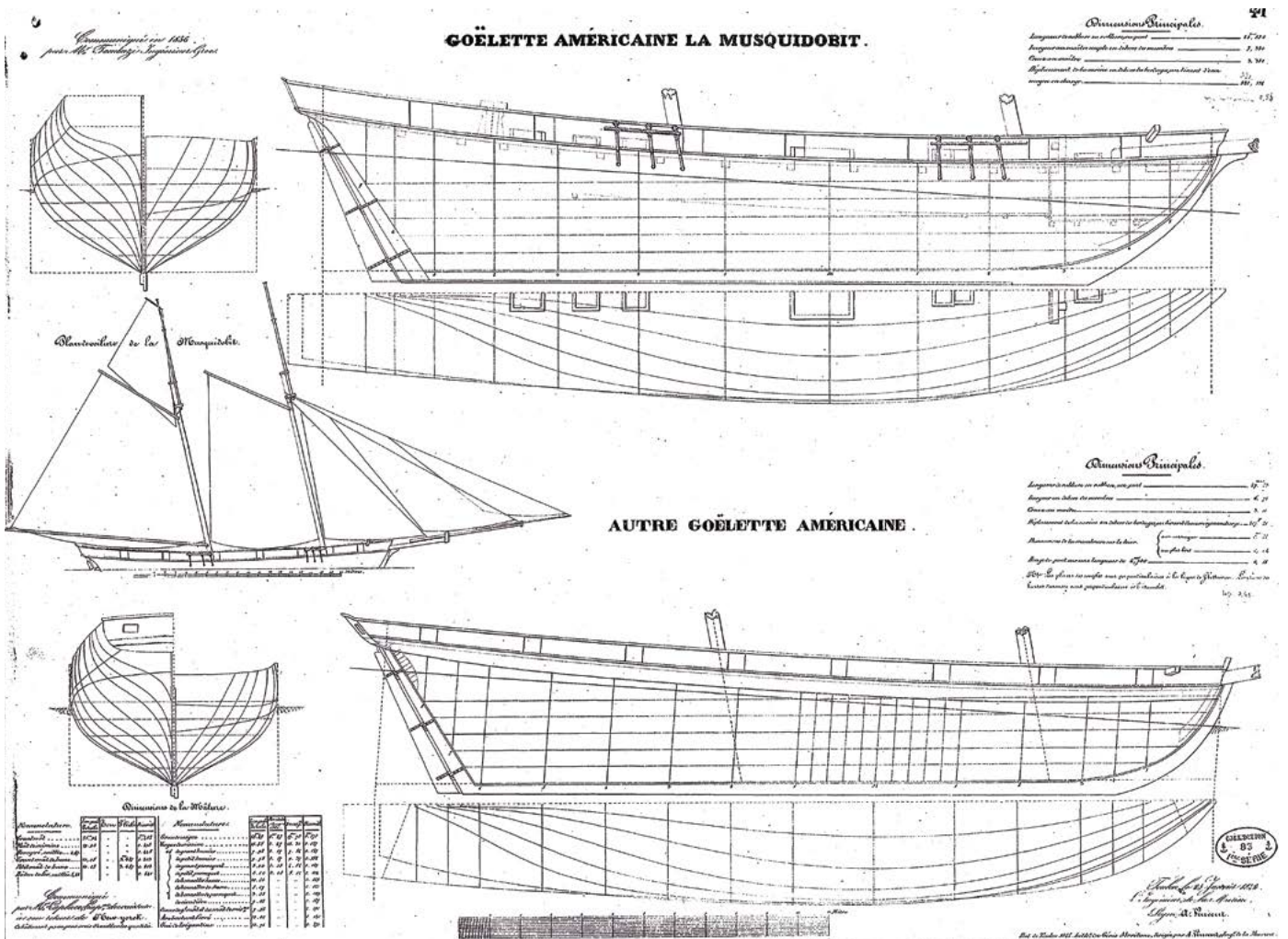
В 1839 году фон Шанц уехал в Америку, в САСШ (Северо-Американские Соединенные Штаты), для знакомства с местным судостроением и отслеживания постройки, а затем и приемки заказанного там пароходофрегата «Камчатка», который, приняв под свою команду, привел в Кронштадт в 1841 году. Именно во время своей американской командировки славный моряк познакомился с балтиморскими шхунами. Он страстно любил парус, и небольшие, но быстрые, мореходные и маневренные шхуны произвели на него сильное впечатление.

Шхуны удивительно многообразны. С двумя и большим количеством мачт, оснащенные гафельными или бермудскими парусами, они могут нести прямые паруса на фок-мачте, огромные топсели на стеньгах, меняясь до неузнаваемости и вызывая жаркие споры исследователей и морских историков о времени их появления. Как бы там ни было, считается, что первую «настоящую» шхуну построил некий капитан Робинс, и это случилось в Америке, в Глостере, в 1713 году. Благодаря своим качествам шхуны быстро рас-

пространились по всему атлантическому побережью Америки и постоянно совершенствовались. Это касалось как самой оснастки, так и формы корпуса. Достаточно скоро выделилась особенная конструкция шхун, строящихся в Балтиморе. Высокие, сильно заваленные в корму мачты несли паруса большой площади, причем часто парусов было всего три: гафельные фок и грот дополнялись широким кливером на длинном бушприте. Корпус умеренной ширины, острый нос, низкие борта, небольшая осадка были характерными чертами их конструкции. Именно такие шхуны стали называться балтиморскими клиперами. Они были предтечей знаменитых клиперов с прямым парусным вооружением.

Итак, Иван Иванович фон Шанц вернулся на родину. «Камчатка» под его командованием несколько лет эксплуатировалась в роли императорской яхты: на ней совершали путешествия сам император и члены императорской семьи, принимались военные парады. Фон Шанц был облакан и произведен в контр-адмиралы. И опять резкий поворот карьеры: его переводят в Кронштадт, а потом в Або для строительства военных кораблей. Именно на верфи Або по чертежам Шанца строят шхуну «Опыт», предназначенную для военной службы на Каспийском море. В своем проекте он постарался реализовать все положительные черты так понравившихся ему «американок».

Чертежи американских шхун XIX века из архивов Министерства обороны Франции. Конструкция балтиморских шхун вызвала немалый интерес в английском и французском флоте

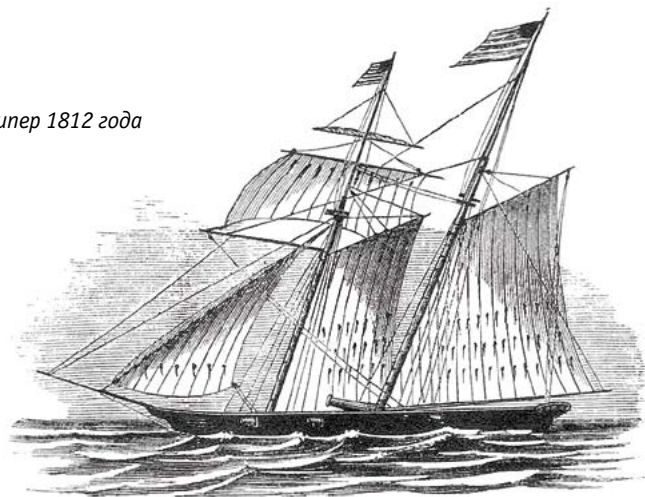


Заложенная в июне 1843 года парусная двухмачтовая деревянная шхуна «Опыт» была спущена на воду уже в начале октября и сразу же перешла в Кронштадт. На следующий год она совершила переход из Кронштадта в Астрахань по внутренним водным путям и вошла в состав Каспийской флотилии.

Шхуна при водоизмещении около 75 тонн имела длину 20,4 метра, ширину 6,2 метра и осадку 1,8 метра. Она была вооружена одной пушкой и тремя фальконетами. Экипаж состоял из 30 человек. При такой численности экипажа у шхуны была месячная автономия по запасам воды, а провизии могло храниться из расчета на два месяца. Чугунный балласт весом 11,5 тонны был уложен в специальный балластный ящик, предохраняющий от его сдвига к борту в случае жестокого волнения. Интересно, что при гладкой палубе «Опыт» имел в кормовой части подобие кокпита — на полметра пониженный участок палубы шириной от борта до борта был предназначен для того, чтобы «...в продолжительно ненастную погоду защищаться от силы ветра и брызгов волнения, и чтобы люди были закрыты от выстрелов».

Парусное вооружение шхуны состояло из трех основных парусов: фока, грота и кливера, к которым в случае слабого ветра добавлялся рейковый топсель на грот-мачте. Рангоут и такелаж были просты и лаконичны: деревянные мачты имели по две пары вант, грот-стенга не имела стоячего такелажа. Выбленки отсутствовали, все работы с парусами осуществлялись с палубы.

На шхуне была небольшая каюта капитана, в которую можно было попасть из «кокпита», а для экипажа отводилось помещение под палубой, куда вел люк, установленный



перед грот-мачтой. Люк этот был защищен съёмной рубкой, которая складывалась в непогоду.

Окрашенная в белый цвет, с серой, тоже окрашенной палубой (что в то время было редкостью), бронзовыми иллюминаторами, шхуна выглядела скорее яхтой, чем боевым кораблем.

Военная служба на Каспии очень скоро выявила массу положительных качеств нового судна, о чем, не скрывая своего удовольствия, докладывал в рапортах командующий отрядом военных судов в Астрабадском заливе капитан-лейтенант Воеводский. Мало того, среди владельцев каспийских коммерческих судов сразу же появились подражатели, начавшие строить подобные лодки. Известно и название первой такой шхуны — «Ласточка».

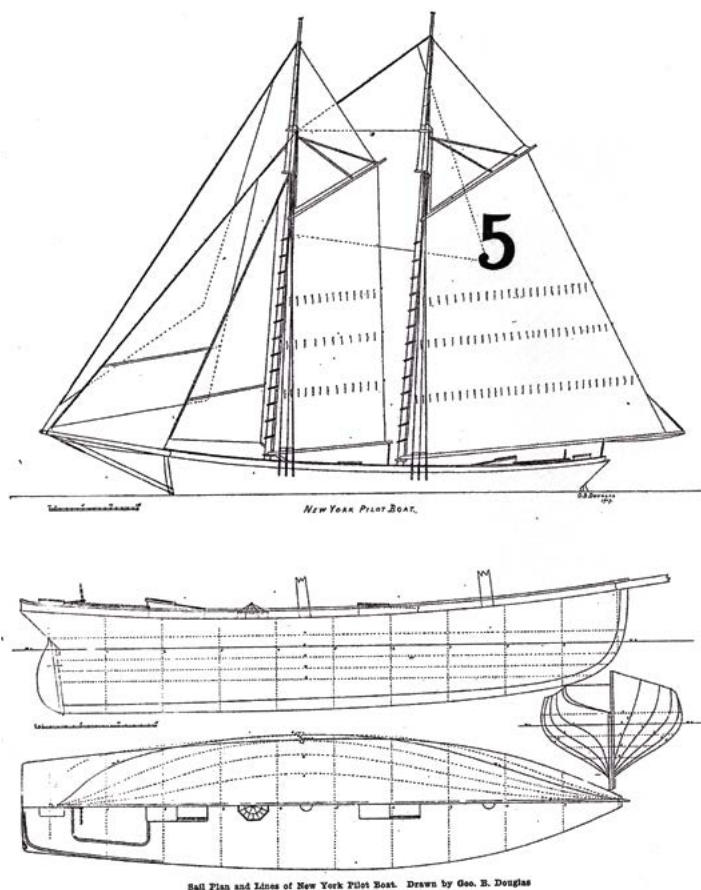
Опыт постройки американской шхуны в российском флоте дал много пищи для размышлений, и вскоре в южном доке Кронштадтской верфи было заложено подобное судно для Балтийского флота. Проект опять был подготовлен Иваном Ивановичем фон Шанцем, теперь уже вице-адмиралом, и новую шхуну вновь назвали «Опыт».

Шхуна была заложена в конце июня 1847 года, а в начале октября вошла в состав Балтийского флота в качестве яхты главного командира Кронштадтского порта. Строилась она кондуктором корпуса корабельных инженеров Петровым из элементов набора разобранного фрегата «Александра», с добавлением нового леса для палубы и обшивки.

Подробности конструкции и первых лет эксплуатации этой шхуны и описал в «Морском сборнике» лейтенант Бессарабский (ее первый командир), особенно отмечая следующее: «Находившись при постройке и вооружении шхуны, считаю долгом сообщить некоторые об ней подробности, во многих отношениях совершенно несходствующие ни с военными мелкими судами и ни с одной из яхт, купленных членами Императорского С.-Петербургского Яхт-Клуба в Англии».

Новая шхуна «Опыт» имела длину по палубе 21,6 метра, ширину 5,9 метра и осадку 2,2 метра. При водоизмещении около 82 тонн она несла порядка 9,6 тонны чугунного балласта, уложенного в трюме. На ней при вооружении двухмачтовой гафельной шхуной было только три основных паруса (фок, грот и кливер) общей площадью 346 кв. м.

Яхта была гладкопалубной, и для обеспечения достаточной высоты в помещениях нижняя палуба была сильно



Лоцманские шхуны, перенявшие все лучшие черты балтиморских шхун, дожили до XX века

опущена вниз, что практически лишало судно привычного трюма. Из-за этого балласт, запасы воды и провизии не помещались в ее центральной части, как было предусмотрено проектом, и их пришлось сдвигать к оконечностям судна. Этим обстоятельством впоследствии объясняли неприятную килевую качку, свойственную шхуне в бурную погоду. И несмотря на это мореходные качества яхты «Опыт», ее ход, остойчивость, поворотливость и легкость, с которой она преодолевала волнение, были удивительны и получили высокую оценку русских моряков. Первоначально звучало много скептических замечаний. Многим морским офицерам казалось, что шхуна под парусами должна опрокинуться или, как минимум, быть очень валкой — уж слишком высокими казались ее стройные, сильно наклоненные в корму 20-метровые мачты, и слишком большими — паруса. Но лейтенант Бессарабский, искренне любивший свое необычное судно, эмоционально вставал на защиту: «Сделать топсели и бом-кливер, убавив настоящие паруса, т. е. раздробить три большие на шесть меньшего размера, значило бы лишить шхуну выгод на лавировке. И наконец, неимение топселей избавляет от многих снастей, которые на шхунке, в 67 футов длины, могли бы быть в тягость».

Находясь на службе, шхуна «Опыт» совершила немало плаваний. В 1848 году она участвовала в парусных гонках, которые проводил Санкт-Петербургский Императорский яхт-клуб, затем находилась в практическом плавании в Финском заливе. Шхуна участвовала в военных экспедициях флота, ходила к берегам Дании, ежегодно совершала плавания в Финском заливе. Была исключена из списков судов Балтийского флота в 1863 году.

Подробное описание шхуны «Опыт» в журнале «Морской сборник» (№1 за 1849 г.) послужило основой для строи-



тельства подобного парусника русскими моряками, попавшими в беду у берегов Японии. Так появилась «Хеда». Заложенная 2 февраля 1855 года, она была спущена на воду уже 14 апреля, а к концу месяца окончательно вооружена. Но это, как говорится, уже другая история.

«А что же «Америка»? — спросит пытливый читатель. Дело в том, что знаменитая шхуна, построенная в 1851 году, имела множество характерных черт тех самых балтиморских клиперов, которые столь полюбили русскому адмиралу Шанцу. Его цепкий морской глаз выделил их среди многих других парусников, а опыт строительства этих американских шхун в России был, смею надеяться, полезным для отечественного кораблестроения.



Строительство шхуны «Хеда» внимательно отслеживалось японскими корабелами. Об этом событии в Японии остались многочисленные свидетельства.

Цветные картины, представленные здесь, были сделаны как репортаж с места событий

