



# СТАРЫЙ АЛЬБОМ

**Сергей Афонин**  
**Фотографии из архива Михаила Ухина**

*Что могут рассказать фотографии из старого альбома? Чаще всего они представляют ценность лишь для владельца. Но есть и такие, что содержат любопытнейшие исторические сведения и вызывают интерес у многих людей. Нам посчастливилось увидеть подобную коллекцию снимков, и мы просто не могли не рассказать вам о ней.*

Об этом альбоме мне поведал его нынешний владелец — петербургский яхтсмен Михаил Сергеевич Ухин. Его рассказ касался постройки в Финляндии очень большой серии парусников для СССР. По сей день на многих интернет-форумах, объединяющих неравнодушных к морской тематике людей, ведутся дискуссии об этих трехмачтовых шхунах и баркентинах. Еще бы, ведь они, увиденные где-нибудь в порту или у городской набережной, неизменно оставляли яркий след в сердцах романтиков.

После Второй мировой войны Финляндия должна была выплатить СССР репарации в размере 300 млн золотых долларов (эквивалент 5,45 млрд долларов США на 2019 г.). 20% этой суммы приходилось на строительство судов (по условиям договора — как стальных, так и деревянных), в которых страна очень нуждалась для восстановления народного хозяйства.

Состав флота и назначение новых судов определяло Министерство морского флота СССР, где работал тогда известный ленинградский яхтсмен Сергей Иванович Ухин. Именно он сумел убедить руководство в необходимости постройки парусных судов для учебных, научных и транспортных целей.





Корпуса на стапеле верфи Oy F. W. Hollming

С 1945 по 1948 г. Ухин курировал строительство этих парусников в Финляндии, работая инспектором Морского регистра в этой стране, а также в Восточной Германии. В течение нескольких лет северная соседка поставила в нашу страну более сотни трехмачтовых, не только ставших украшением многих портов СССР от Балтики до Тихого океана, но и принесших немалую пользу отечественной науке, морскому образованию, экономике. Эти суда работали на Балтике, в Черном, Азовском и Белом морях, в Северной Атлантике и на Дальнем Востоке.

Парусники строились на нескольких верфях. Самую большую серию выпустила компания Oy Laivatellisuus Ab в городе Турку, со стапелей которой на воду сошло 46 шхун и баркентин. Трехмачтовые шхуны имели как гафельное, так и бермудское вооружение. О достоинствах и недостатках того или иного варианта шли жаркие споры. Семейная легенда гласит: однажды Ухин побился об заклад с финским конструктором, что предложенная им оснастка позволит паруснику увереннее делать повороты оверштаг. Две спущенные на воду новые шхуны вышли на соревнование, в ходе которого предположения ленинградского яхтсмена полностью подтвердились: «его» шхуна победила, оказавшись увереннее на лавировке. Победитель получил ящик прекрасного вина.

Стоит сказать, что во время своей длительной командировки Ухин находил время для увлечения, без которого не мыслил жизни: он активно ходил под парусами на яхте, стоявшей в яхт-клубе HSS (Хельсинки).

В знак уважения и на память о совместной работе на верфи Oy F. W. Hollming в городе Раума

базировалась в Ленинграде и служила учебным парусником в ЛВИМУ. Интересно, что в 1959 г. ее передали Центральному яхт-клубу профсоюзов Ленинграда и использовали в детской спортивной парусной школе на Ладожском озере.



Спуск на воду

Сергею Ивановичу подарили альбом с фотографиями, на которых запечатлены важные моменты строительства первых парусников — от закладки судов до спуска. И вот он перед нами. Красивая деревянная обложка из карельской березы, 17 грубых картонных страниц, 33 черно-белые фотографии. «Академик Шокальский», «Профессор Визе», «Кальмар», «Коралл»... По-разному сложились их судьбы.

Парусно-моторная шхуна «Академик Шокальский» (длина 50,8 м, ширина 8,97 м, осадка 3,9 м, валовая вместимость 328,48 рег. т) имела три мачты и гафельные паруса общей площадью 830 кв. м. Дизель мощностью 300 л.с. обеспечивал скорость хода 7,5 узла. Экипаж состоял из 15 человек. Как учебное судно шхуна была передана ЛВИМУ и совершала учебные рейсы по Балтике, принимая на борт 36 кадетов.

Парусно-моторная шхуна «Профессор Визе», практически полная копия описанного выше судна, тоже



Шхуна с бермудским вооружением под парусами





На камбузе

«Академика Шокальского» списали в 1962 г. и затопили при строительстве портовых сооружений в Пирите (Таллине). «Профессор Визе» прослужил чуть дольше, до 1965 г.

Моторно-парусные шхуны «Кальмар» и «Коралл», сошедшие со стапелей следом, совершили в 1947 г. дальнейшее плавание из Лиепайи во Владивосток. Об этом переезде капитан «Кальмара» Б. Д. Шанько написал книгу «Под парусами через два океана», вышедшую в издательстве «Географгиз» в 1954 г. Шхуны имели бермудское вооружение (заслуга Ухина) и были приписаны к Камчатрыбпрому для работы на Дальнем Востоке в качестве грузовых судов. Интересно, что экипаж «Кальмара» перед пересечением Тихого океана своими силами переоснастил шхуну в судно с полным корабельным вооружением.



В рулевой рубке

Служба парусников в дальневосточных морях была нелегка. «Коралл» списали в 1952 г., а «Кальмар» — спустя семь лет.

Фотографии из этого альбома ценны тем, что дают представление о деталях строительства и многих устройствах и механизмах, применяемых на этих парусниках. Все это очень занимает современных исследователей и просто людей, увлекающихся историей отечественного флота.

