



«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.

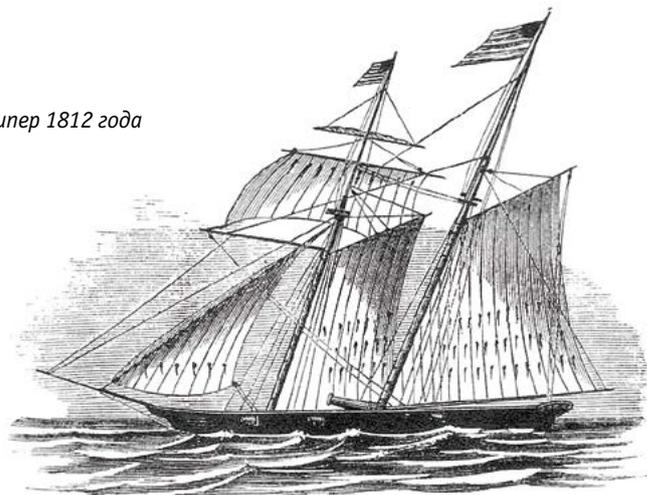
В 1834 году Шанц был назначен командиром на транспорт «Америка», отправляющийся в кругосветное плавание. В Кронштадт судно вернулось в 1836 году, и плавание «Америки» отметили как образцовое. Флотская карьера Ивана Ивановича шла весьма успешно, он исправно получал новые звания, его отмечали как талантливого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

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: фок, 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».

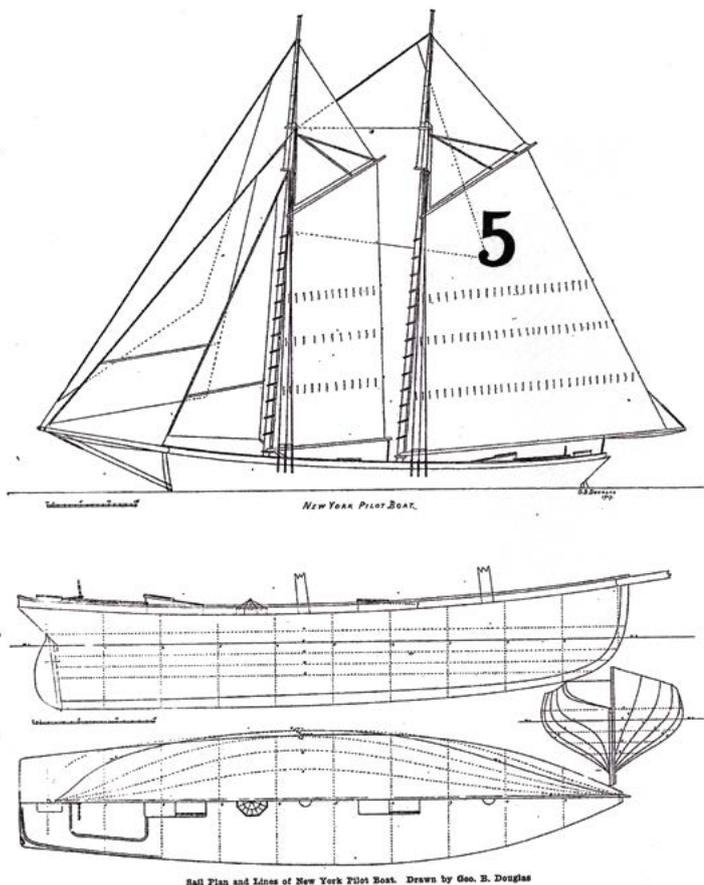
Опыт постройки американской шхуны в российском флоте дал много пищи для размышлений, и вскоре в южном доке Кронштадтской верфи было заложено подобное судно для Балтийского флота. Проект опять был подготовлен Иваном Ивановичем фон Шанцем, теперь уже вице-адмиралом, и новую шхуну вновь назвали «Опыт».

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

