

Русская школа

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

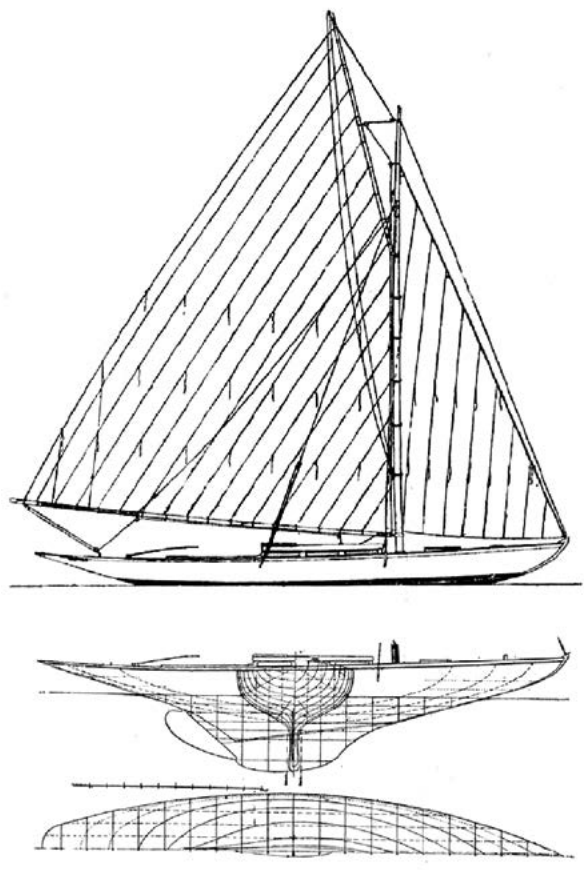
Среди известных яхтенных конструкторов прошлого имя Макса Эртца занимает заметное место. Это первый судостроитель Германии, сделавший блестящую карьеру на проектировании и строительстве яхт. История ее интересна и на начальном этапе тесно связана с нашей страной. Зарубежные биографы не слишком подробно излагают этот факт из биографии Макса Эртца, а вот некоторым любителям отечественной истории парусного спорта он позволяет ставить Эртца в один ряд с российскими конструкторами яхт конца XIX в. И основания считать его своим есть — недаром в России его уважительно звали Максимом Ивановичем.

Макс Эртц появился на свет 20 апреля 1871 г. в Нойштадте — маленьком городке на берегу Балтийского моря. Отец его был кузнецом, а мать родилась в семье моряка. Родители умерли, когда мальчику было всего четыре года, и его усыновили служащие из Берлина. Там прошло его детство, там он учился в школе.

Вода и водные забавы всегда привлекали мальчика. Особенно он любил кататься на лодках и рано стал интересоваться их конструкцией и устройством. Этот интерес со временем рос и определил судьбу Эртца: в шестнадцать лет он смастерил свою первую лодку с обшивкой из оцинкованного железа.

В 1889 г. Эртц поступил на судостроительный факультет Технического университета в Шарлоттенбурге. После своего

первого выхода в море, когда матросом на яхте «Matador» он принял участие в плавании из Шецина в Кёнигсберг, Эртц стал восторженным яхтсменом, живо интересующимся всем, что происходило в яхтенном судостроении того времени. Окончив университет, Эртц начал работать конструктором на небольшой немецкой верфи, где уже в 1892 г. по его проекту была построена яхта. Она имела непривычные в те годы обводы корпуса, в которых явно копировались идеи, заложенные Натаниэлем Херрешофом в своей знаменитой «Глориане». Именно в то время Эртц и познакомился с русским яхтенным конструктором Василием Васильевичем Шталем, тоже сильно увлеченным новыми проектами заокеанского конструктора. Эта встреча повлияла на всю дальнейшую жизнь и карьеру Макса Эртца. Понимая, что



Один из проектов М. И. Эртца, опубликованный в книге «Руководство для любителей парусного спорта» Г. В. Эша. 1895 г.

парус в Германии еще не получил должного уровня развития, он, заручившись новым знакомством, перебрался в Российскую империю, где яхтенный спорт активно развивался. Некоторое время он работал на верфи Г. В. Эша в Санкт-Петербурге, а потом занял место технического директора на крупной яхтенной верфи Blekholmen в столице Финляндского княжества Гельсингфорсе (Хельсинки). Через год он вновь вернулся в российскую столицу на верфь Эша, где продолжал плодотворно трудиться. И это не пустые слова: достаточно взять в руки знаменитый труд того времени «Руководство для любителей парусного спорта», чтобы увидеть большое число реализованных проектов яхт молодого конструктора. Мы не поленились подсчитать: на страницах книги их шесть. Кстати, выражая признательность лицам, оказавшим помощь при составлении этой книги, Г. В. Эш упоминает и Максима Ивановича Эртца.

Шло время, парусный спорт становился популярным в Германии. Немецкие яхтсмены часто заказывали постройку яхт в Санкт-Петербурге. В 1895 г. берлинский банкир Бартольд Аронс устроил конкурс проектов яхт и назначил приз 500 марок. На конкурс было представлено восемь проектов, а его победителем стал Макс Эртц. Свой первый строительный контракт на родине конструктор получил в возрасте 24 лет. Конкурсный проект предложили воплотить в алюминии — новом для судостроения материале. Эртц с блеском справился с этой задачей на верфи в Ростоке, где на воду была спущена «Луна».

В 1896 г. Эртц обосновался в Берлине как независимый конструктор, и в течение этого года со стапелей сошло пять яхт, выполненных по его чертежам.

Вскоре со своим состоятельным другом Хансом Хардером, с которым он был знаком еще со студенческих времен, Эртц задумал основать яхтенную верфь на острове в Вильгельмсбурге близ Гамбурга. Это была крупная промышленная зона с несколькими предприятиями, в том числе — с целым рядом верфей. На базе одной из них и была создана новая верфь, которая скоро впоследствии стала известной во всем мире и с 1902 г. носила название Max Oertz Yacht Werft. Уже в первое полугодие ее существования было заключено 10 выгодных контрактов на строительство яхт.

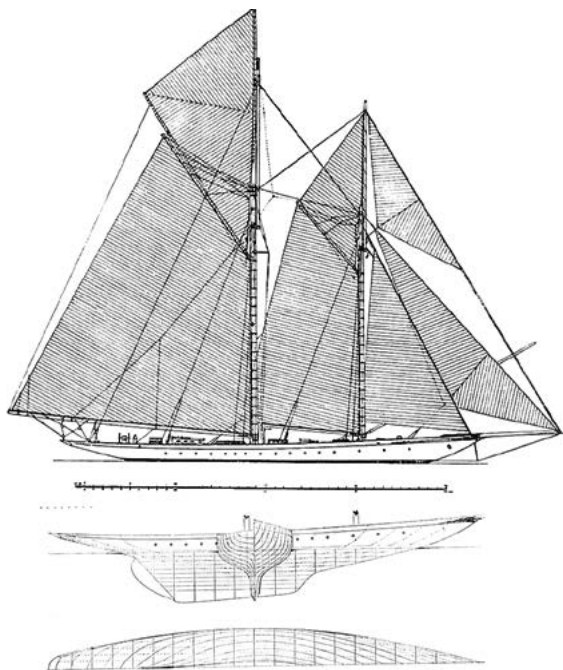
Все мы слышали о немецком порядке, а современники особенно отмечали, что Эртц был страстным перфекционистом, заботившемся о каждой детали и мелочи — как в проектировании, так и в строительстве.

Слава о талантливом немецком конструкторе быстро распространялась по стране. На воду одна за другой спускались элегантные яхты, которые становились успешными на гоночных дистанциях. Пусть с небольшим запозданием, но в Германии парусный спорт набирал популярность. Во многом этому способствовало и то обстоятельство, что кайзер Вильгельм II был заядлым яхтсменом. Правда, до поры до времени он предпочитал ходить на яхтах, спроектированных и построенных в Великобритании. В 1899 г. Вильгельм II основал формульный класс (так называемый Sonderklasse), которому прочил блестящее будущее. Формула была проста: длина лодки по КВЛ + максимальная ширина + максимальная осадка = не более 9,75 м; площадь парусов не должна превышать 51 кв. м, а минимальный вес составлять 1830 кг. На верфи Эртца только для этого класса было построено 50 яхт. Но главное, среди заказчиков конструктора все чаще появлялись богатые и влиятельные люди.

Для «стального» магната Густава Круппа по чертежам Эртца в Киле была построена прекрасная гоночная шхуна «Germania». Ее успех на Кильской неделе подтолкнул кайзера Вильгельма II заказать свою очередную яхту Эртцу. В 1908 г. на воду была спущена построенная для него гоночная шхуна «Meteor IV», которую в 1913 г. сменил красавец «Meteor V». Газеты того времени с воодушевлением отмечали: «Впервые проектирование яхт крупнейшего гоночного класса выполнено немецким конструктором, а их строительство перенесено на немецкую верфь». «Национальный акт», «неоспоримая заслуга» и «последнее недостающее звено в развитии нашей судостроительной промышленности и полной независимости от заграницы» — так тогда отзывались об этом резонансном событии.



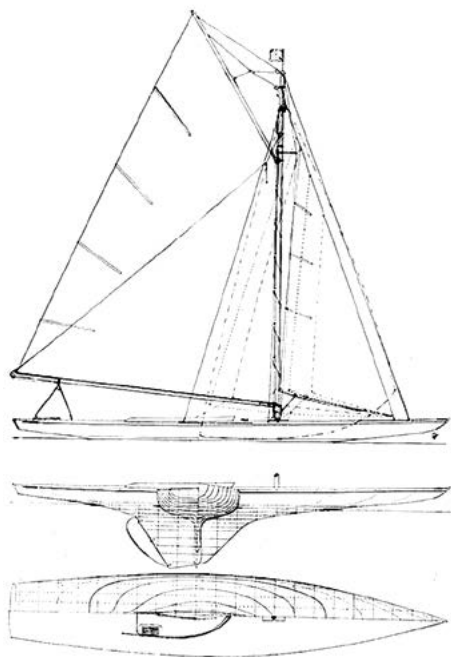
Яхта «Germania». 1908 г.



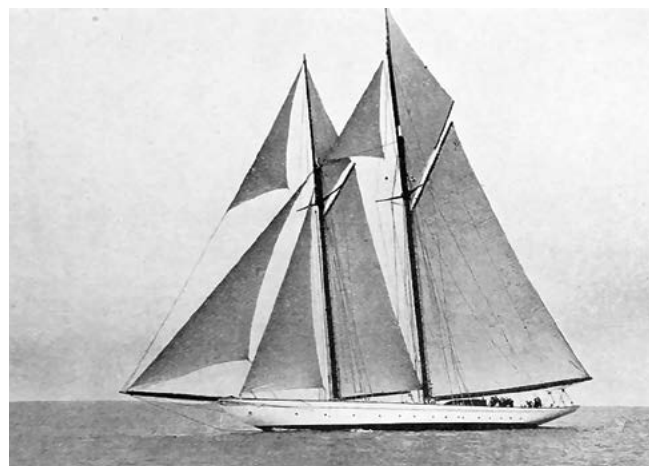
Яхта «Meteor IV». 1909 г.

Известность конструктору также принесла работа над проектами яхт «метровых» классов. В Германии они были очень популярны, и к 1910 г. 112 яхт этого флота ходило под немецким флагом. В 1906–1911 гг. Макс Эртц считался ведущим конструктором яхт 10-метрового класса.

В июньском номере за 1914 г. яхтенного журнала «Рулевой» (в те годы — печатный орган Российского парусного союза) была опубликована любопытная статья под названием «Карьера М. Эртца». Ее автор скромно обозначил свое имя одной литерой «Г.». Мы приводим статью полностью, чтобы читатель мог насладиться слогом столетней давности:



Яхты Sonderklasse до сих пор популярны в Германии



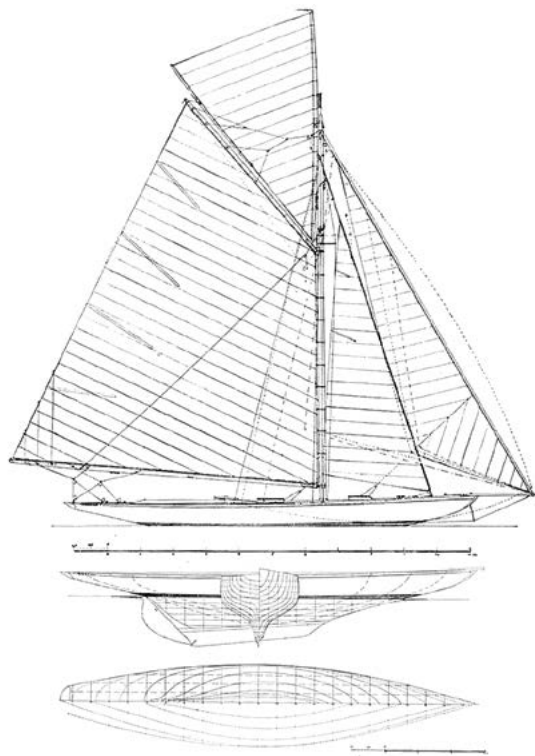
«Наш почтенный немецкий собрат, журнал “Die Yacht”, в 23 номере сего года, воздавая вполне заслуженную хвалу своему знаменитому яхтенному конструктору и верфевладельцу в Гамбурге М. И. Эрцу, только вскользь упоминает “о возвращении М. И. Эрца из России” и совсем замалчивает то значение для развития германского яхтенного судостроения, какое имело его пребывание в России.

“Die Yacht” говорит, что если большинство германских яхт имеет красивую и гармоническую внешность и хороший, здоровый морской тип, то этому много обязаны таланту и влиянию М. Эртца. Таким образом, если это признать за факт, то невольно возникает вопрос, где и откуда взялось это у почтеннейшего Макса Ивановича? Где мог он этому научиться?

Мы знаем, что до приезда в Россию М. Эртц был молодым, не окончившим курс в Шарлоттенбурге студентом, который не только сам ничего не строил, но даже по чертежам которого вообще еще ничего не было построено...

Благодаря счастливому обстоятельству, что в это время наш покойный “пророк святого яхтенного спорта” Василий Васильевич Шталь зачем-то очутился в Берлине (где, между прочим, устроил “Бюро для конструирования яхт”). М. И. Эрцу удалось познакомиться с В. В. Шталем, который





Проект яхты класса 8mR «Stint». 1914 г.



следовал совету В. В. Шталя и отправился искать свою судьбу в Россию, куда в один прекрасный день он и свалился как снег на голову, на верфь Г. В. Эша (дело было зимой), где и был радушно принят и скоро освоился с подлинно царским ремеслом, с (яхтенным) судостроением! Пробыв некоторое время на этой верфи, М. И. Эртц перешел в Гельсингфорс, на Блекгольмскую верфь, в то время гремевшую славою между яхтсменами, где

М. И. Эртц увидел опять много хорошего и где познакомился с целой плеядой отличных рулевых яхтсменов на их с хорошими, морскими качествами, яхтах, от которых он тоже позаимствовал немало. Затем М. И. Эртц вернулся все-таки опять в Санкт-Петербург на верфь Г. В. Эша и оставался там все время, построив целый ряд яхт и других судов, скоро обративших на себя внимание не только местных любителей, но и самих его земляков по ту сторону границы. Для одного из них, не безызвестного инженера, и была построена довольно ценная яхта «Marina», которая долго имела успех в гонках.

с присущей ему добротой принял участие в М. И. Эртце, увидав его любовь и талант к любимому им самим делу. Но так как в то время и для одного В. В. Шталя в Берлине было дела мало, то Василий Васильевич и посоветовал Максиму Ивановичу попытать свое счастье в России и дал ему адрес на верфь Г. В. Эша, которая в то время становилась уже довольно известной. Итак, недостаток поля деятельности на родине, где в то время не было никаких выдающихся яхтенных конструкторов и где сам германский яхтенный спорт только возникал, в настоящем его смысле, где лучшими судами считали «дубовые ящики» гамбургского производства, Максиму Ивановичу не было чему научиться и все это заставило его покинуть свою родину. А потому он и по-

Таким образом, в силу того, что Г. В. Эш по семейным обстоятельствам задумал закрыть свою верфь, Макс Иванович отправился обратно на родину уже с известным мирку яхтсменов хорошим именем, а не неизвестным молодым студентом, каким он явился в С.-Петербург несколько лет перед этим. Если же теперь германская специальная пресса, отличая М. И. Эртца, поручает ему постройку своих яхт, приписывает успех германского яхтостроительства Максиму Ивановичу Эртцу, то будет справедливым и вспомнить то, что многому обязан сам М. И. Эртц тому, что он провел начальные годы своей практической деятельности в среде для него подходящей и полезной, а это был мирок наших яхтсменов Петербурга и Финляндии.

«Meteor IV» в Кильской бухте





Фото: VollwertBIT

Печатая эти строки, мы не желаем нисколько умалять заслуги М. И. Эртца не только перед германским, но и вообще перед всеобщим яхтенным спортом, но считаем уместным обратить внимание, как за границей общество ревниво оберегает успехи и заслуги своих энтузиастов. Если бы и мы следовали тому же и были бы более внимательны к своим, не говоря уже попыткам, но прямо к заслугам своих и помогая им “во благовремении”, то, может, и у нас бы были свои Максы Ивановичи и могли бы тоже освободиться от иностранной зависимости, имея возможность получать свои суда дома на всякий вкус и кошелек. Как видно, у немцев совсем обратное, чем у нас, там стараются замолчать успех иностранцев и особенно если свои сами чем-нибудь обязаны им. Вспомните прошлогодние торжества в Германии при открытии памятника Битвы народов. Для нас было отведено место не из первых, и выходило так, что не мы решили битву. Ну, да немцы это старались сделать и с англичанами относительно Ватерлоо».

Эта статья вышла накануне Первой мировой войны: уже в августе 1914 г. Германия объявила войну России. За этой бедой рассказ, приведенный выше, забылся, вытесненный куда более важными известиями и сообщениями. Но, согласитесь, высказанная в нем обида актуальна и сегодня.

Война изменила жизнь во всем мире. На гамбургской верфи Эртца теперь строили не яхты, а самолеты и военные корабли (подводные лодки, торпедные катера, тральщики), чертежи которых тоже создавал Эртц. Надо сказать, талантливый инженер, Эртц был неравнодушен и к авиации. Свой первый самолет он поднял в воздух еще в 1909 г. До войны он сотрудничал с американской компанией Wright Flying Machine, строя для нее летательные аппараты, затем обратился к проектированию гидросамолетов. Его самолеты успешно применялись для разведки.

После окончания войны Эртцу пришлось продать свою верфь: в то время было не до яхт. Но он остался на ней членом совета директоров и техническим директором. В 1921 г.

верфь была отделена от авиационных заводов как самостоятельная компания и переименована в Oertz-Werke. Новыми клиентами стали заказчики из германской рыбной промышленности. В 1919 г. Макс Эртц стал победителем правительственного конкурса по строительству судов для рыболовного флота Германии для реализации послевоенной продовольственной программы. Два типа парусных фишкюттеров длиной 18 и 24 м со вспомогательными двигателями и живорыбными садками получили высокую оценку моряков. Это были остойчивые мореходные суда. На одном из них, переоборудованном в яхту в середине 20-х гг., было совершено кругосветное плавание. В Санкт-Петербурге в наши дни можно увидеть яхту «Лукулл», корпус которой представляет собой один из таких фишкюттеров. Среди работ, выполненных по заказу рыбаков, были проекты небольших рыбацких лодок и новая конструкция трала, запатентованная и принятая во всем мире. Среди изобретений Эртца стоит отметить особую конструкцию руля для крупнотоннажных судов, работу над формой их дымовых труб.

Увы, на самой верфи тогда дела шли не очень, и Эртц никак не мог на это повлиять. Поэтому он окончательно оставил ее, вновь став свободным конструктором. По его послевоенным чертежам на разных верфях было построено еще несколько яхт.

Макс Эртц скончался в Гамбурге в 1929 г. С 1896 по 1929 г. только на его верфи было построено более 450 судов. В честь «выдающихся достижений в области яхтенного судостроения и авиации» он получил докторскую степень в Техническом университете в Дармштадте.

Имя этого талантливого конструктора особо почитаемо в Германии. Им называют регаты, в которых соревнуются классические яхты. Многие суда, построенные по его проектам, сохранились до наших дней и являются гордостью своих владельцев и украшением любого события, в котором принимают участие.

