



СЛУГА ТРЕХ ГОСПОД

Сергей Афонин

Так получилось, что эта прекрасная шхуна никогда не участвовала в регатах и не прославилась в соперничестве с лучшими ходами того времени. Но ее постройка и эксплуатация ярко продемонстрировали сильные стороны технологического прогресса, а выдающиеся мореходные характеристики привлекли внимание яхтенных конструкторов всего мира.

Французский судостроитель Жак-Огюстен Норман был хорошо известен в Европе. Успешный предприниматель, владелец крупной верфи в Гавре, он происходил из семьи, где многие поколения занимались постройкой судов. Его отец еще в 1842 г. спустил на воду пароход собственной конструкции, на котором использовал в качестве движителя гребной винт — новинку того времени в кораблестроении.

Бизнес процветал, Норману доверяли, портфель заказов постоянно полнился. Со стапелей его верфи в море уходили самые разные суда, в том числе парусные и паровые яхты. В 1875 г. он заключил очередную сделку на постройку крупного парусника для совсем еще молодого, но очень богатого человека (ему тогда было всего 23 года) — польского дворянина Бенедикта Тышкевича. Влюбленный в яхты и желающий иметь собственное судно для морских путешествий, Тышкевич

только что вернулся из Бостона, где провел два года. Находясь под впечатлением от красоты американских шхун, имея неплохое представление об их конструкции и определенный опыт плавания на них, он обозначил ряд особенностей проекта своей будущей яхты. В результате Норман спроектировал шхуну, которая, по мнению многих историков судостроения, не только ознаменовала свою эпоху, но и повлияла на развитие конструкции яхт как в Европе, так и в Америке.

Подданный Российской империи, граф Бенедикт Тышкевич владел многими землями, расположенными в границах нынешних Польши, Литвы и Белоруссии. Среди них была и Жемайтия — удивительная область на северо-западе Литвы. Там время словно бы застыло, сохранив в этой местности древний язык и культуру. В честь нее новую яхту нарекли «Жемайтией».

Обводы и пропорции ее корпуса были достаточно оригинальны. В ней гармонично сочетались ширина американских яхт и глубокая килеватость английских. Это делало шхуну более остойчивой и позволяло использовать паруса большей площади, чем у возможных конкурентов. К тому же на шхуне был солидный балласт — 87 т. Конструкция деревянной обшивки: два диагональных слоя досок, покрытых снаружи еще одним, продольным слоем, — также впервые применялась на столь крупном судне, но по всем расчетам должна была обеспечить яхте повышенную прочность. При длине более 40 м она оказалась одной из крупнейших в мире. «Жемайтию» спустили на воду в январе 1876 г. Ее владелец прибыл на борт своего судна весной.

Бенедикт Тышкевич был фигурой неординарной. Человека с добрым характером, прекрасным чувством юмора, его любили и почитали во всех кругах. Богатый аристократ, получивший разностороннее образование, стремился к познанию и страстно хотел увидеть весь мир. Увлечение фотографией в дальнейшем сделало его прекрасным фотохудожником, и на многих его работах мы можем увидеть крестьян и ремесленников, бытовые сценки и интерьеры деревенских хат. Он создавал постановочные зарисовки, снимал пейзажи, сцены из жизни



охотников и помещиков, делал портреты, фотографировал стильные будуары и салоны, стал одним из пионеров жанра ню. По свидетельству многих современников, яхту он приобрел, планируя отправиться на ней в кругосветное путешествие.

Вскоре «Жемайтия» покинула Гавр. Экипаж шхуны составили моряки Российского императорского флота, что было обычным делом на яхтах российских аристократов. На борту вместе с Тышкевичем находилась его жена Клара Элизабет.

Из Гавра в Атлантику, к Гибралтарскому проливу, потом в Средиземное море к Ницце. Парусник радовал: прекрасно вел себя на ходу, был остойчив и быстроходен. На одном из переходов шхуна достигла скорости 16,5 узла.

Из Ниццы «Жемайтия» перешла к берегам Алжира. Тышкевич с восторгом путешествовал по экзотической

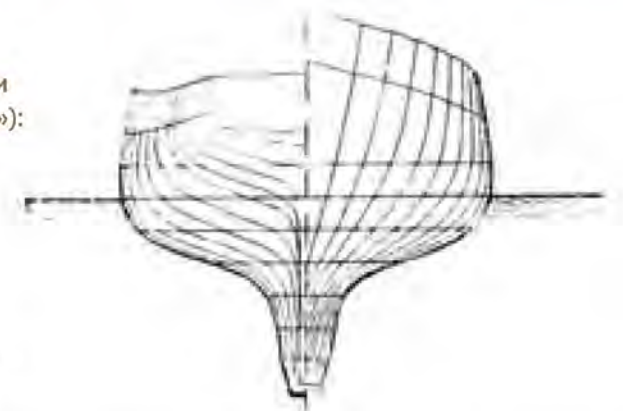


стране, без усталости фотографируя все, что было ему любопытно. После стоянки у берегов Африки шхуна направилась в Севастополь, где плавание по какой-то причине прервалось. Одни источники утверждают, что у берегов Крыма шхуна села на мель, и это сильно напугало жену Тышкевича; по другим сведениям, виной всему стала русско-турецкая война (1877–1878). Как бы там ни было, граф решил вернуться в родовое поместье и приказал отправить шхуну в Гавр, где она была выставлена на продажу.

Интересно, что все это время яхта ходила под русским флагом. И если история отечественного яхтинга сохранила попытку совершения кругосветного плавания

Технические характеристики шхуны «Жемайтия» («Velox»):

Длина наиб. 42,27 м
Длина по КВЛ 37,97 м
Ширина 7,20 м
Осадка 3,88 м
Водоизмещение 249,2 т
Площадь парусов 958,7 кв. м



на шхуне «Рогнеда» (1853–1854) князем А. Я. Лобановым-Ростовским, то задумка Тышкевича осталась в тени.

Через два года, в сентябре 1879 г., яхту купил французский барон Эжен Руассар де Белле. Он переоборудовал ее и дал имя «Velox», что на латыни означает «быстро». В октябре судно отправилось в долгий круиз по Средиземному морю. В Ницце готовились к проведению



«*«Velox» на гонках*». Худ. Эдуард Адам, 1886 г.

международной регаты парусных яхт, и владелец «Velox» подал заявку. Яхтенный мир с энтузиазмом ожидал выступления этой французской шхуны: в регате должно было принять участие несколько судов близких размеров, известных как прекрасные ходоки. Но, к несчастью, у барона в это время умерла мать, и он был вынужден отказаться от участия в гонках...

Позже Эжен Руассар де Белле подолгу крейсировал на своей шхуне у берегов Европы, а в 1883 г. выставил ее на продажу, решив сменить на паровую яхту. И снова прекрасный парусник замер в Гавре в ожидании покупателя.

Весной 1886 г. у шхуны появился третий владелец: ее приобрел француз Огюст Анри Зибер, наследник семьи богатых промышленников. Он был влюблен в это судно до безумия. Свою шикарную виллу в курортном городке Динар, что неподалеку от Сен-Мало, он назвал в ее честь — вилла «Велокс». Его потомки до сих пор хранят картину, написанную в 1886 г. маринистом Эдуардом Адамом, где «Velox» изображена берущей старт среди лучших гоночных шхун того времени. Увы, сюжет полотна был выдуман: в жизни этого так и не случилось.



Модель шхуны «Жемайтия» из французского Национального морского музея

Огюст Анри Зибер холил и лелеял свою шхуну в течение 27 лет, совершая плавания по Средиземному и Северному морям и Северной Атлантике. Он ходил на ней до дня своей смерти в 1913 г. Наследники не разделяли увлечения Зибера и вновь выставили «Velox» на продажу. Но началась война, и яхту разобрали все в том же Гавре, где она появилась на свет.

