



но вскоре вернулся в СССР, был расстрелян в 1937 г. Михаил Шилкин некоторое время работал в районе Миккели, затем перебрался в Хельсинки, стал известным и модным скульптором-керамистом. Борис Нагорнов и Кира Подлеская поженились и жили в столице Финляндии, в какой-то момент оказались в Бразилии, а их потомки ныне живут в Стокгольме.

В архиве полицейского управления Финляндии хранится дело о происшествии на Ладоге с показаниями участников. И вот что удивительно: в нем нет никакого упоминания о «Ремусе»! Они вышли из Петрограда на яхте «Лорна Дун», что следует из зафиксированных слов Нагорнова. Подтверждение тому, что эта яхта ушла в Финляндию, нашлось в статье адмирала Юрия Александровича Пантелеева, стоявшего у истоков советского яхтенного спорта: «В навигацию 1918 г. политический горизонт уже прояснился. <...> Через Ладогу ушла в Финляндию чудесная яхта — тендер «Лорна Дун» (20 т водоизмещением), а также маленький краснодеревец — гоночная яхта «Бэби-Гонда» (обе — из Императорского речного яхт-клуба)». Уточним, что названная в честь героини английского романа яхта принадлежала Павлу Петровичу Масеру и была приписана к Терийокскому морскому яхт-клубу, как и «Бэби-Гонда» Н. Кобылина. Возможно, владелец продал ее, или после смерти Масера (его в 1920 г. арестовал ЧК) она сменила владельца и клуб.

Владелец лодки, названной журналистами «Ремусом», Борис Леонидович Нагорнов был сыном Леонида Александровича Нагорнова, статского советника в отставке, жителя Царского Села, большого любителя яхтенного спорта, члена и сотрудника Комитета Императорского речного яхт-клуба по хозяйственному отделению. В списке парусных судов клуба за 50 лет его существования под № 480 (1906 г.) числится тендер «Тарпон» с постоянным килем, принадлежащий Е. И. Максиму и в 1909 г. сменивший владельца, которым стал Леонид Нагорнов. Судно было спроектировано и построено в 1905 г. в Шотландии на верфи William Fife & Son по чертежам Файфа-мл. «Тарпон», управляемый Леонидом Нагорновым, В. Олсуфьевым, Н. Д. Маршаловым, Г. Делли-Альбицци, успешно участвовал во многих парусных регатах. Яхтенная жизнь в то время была очень активной, и даже тузик с «Тарпона» выходил на дистанции соревнований малых яхт.



МОРЕ МИХАИЛА ШИЛКИНА

София Ронгонен

В начале сентября 1921 г. в финляндских газетах появились заметки о происшествии на Ладоге. Внимание читателей привлекали такие заголовки: «Парусник из Страны Советов», «Загадочный парусник на Ладоге»... В порт Сортанлахти (теперь Владимировка), нарушив границу, пришла прогулочная яхта «Ремус», «большая и отменного качества», но с поврежденным парусом. После небольшой стоянки экипаж объявил о возвращении в Россию, однако яхта ушла в сторону Салми и встала на якорь у о. Мантсинсаари. Команду допросили и отправили на карантинную станцию в Китез. Судно отбуксировали в Питкяранту.

В публикациях перечислялись имена членов экипажа «Ремуса»: Борис Нагорнов, владелец; его знакомый и тезка Борис Мережковский с женой; Й. Куусик, сотрудник посольства Эстонии; студенты Илья Десслер, Николай

Куртин, Михаил Шилкин, Лев Шубников; госпожа Кира Подлеская. Вскоре все путешественники попали в Выборгскую тюрьму.

В книге, посвященной белой эмиграции в Финляндии, Э. Иоффе приводит письмо яхтсменов губернатору Выборгской губернии, а также письмо Киры Николаевны Подлеской Г. Маннергейму с просьбой не выдавать их Советской России.

Судьбы вышедших в плавание по Ладоге в сентябре 1921 г. яхтсменов достойны романа. Борис Мережковский — племянник Дмитрия Мережковского, многократного Нобелевского номинанта. После освобождения из тюрьмы жил с женой в Миккели, затем переехал в Хельсинки, пытался работать, но в итоге уехал во Францию. Лев Шубников — выдающийся советский физик-экспериментатор в области физики твердого тела и физики низких температур, уехал в Германию,



Тендер «Тарпон»

В Памятных книжках Императорского речного яхт-клуба (ИРЯК) начиная с 1912 г. можно встретить яхты «Тарпон I» и «Тарпон II», а иногда просто «Тарпон». Дело в том, что в 1912 г. в Осло на верфи Anker & Jensen по заказу Леонида Нагорнова построили тендер «Тарпон II» по чертежам Й. Анкера. Эта яхта, управляемая своим владельцем, принимала участие в многочисленных зарубежных и российских регатах и завоевала немало призов. Экипаж на ней ходил спортивный. В состязании для шлюпок с гребцами — матросами Императорского речного яхт-клуба — гонялась шлюпка с «Тарпона II» с рулевым П. Репоненом. Яхты того времени несли и свой собственный выпел. Оба «Тарпона» имели их, причем у первой яхты нашлось таких два.

Борис Нагорнов стал членом ИРЯК в 1916 г.

После 1917 г. Леонид Нагорнов жил в Хельсинки. Еще до революции он был членом не только Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, но и Нюландского яхт-клуба. Но свой «Тарпон II» он держал в гавани Хельсинкского парусного общества (Helsingfors Segelsällskap, HSS). Дальнейшая судьба этой яхты и ее владельца описаны в статье Й. Раутапя (журнал «Тарпон», № 3 за 2020 г.).

Борис Нагорнов в эмиграции также поселился с женой в столице Финляндии. Кира Подлеская

по материнской линии происходила из купеческих родов Полежаевых и Елисеевых, а ее отец, дворянин и офицер Николай Васильевич Подлеский, получил образование в Николаевском кадетском корпусе, как и Г. Маннергейм, что и позволило ей написать будущему маршалу письмо.

Борис был владельцем яхты «Тарпон III» и тоже состоял в Хельсинкском парусном обществе, участвовал в гонках как на своей яхте, так и на других.

В 1925 г. у Нагорновых родился сын, названный в честь деда Леонидом. Он также увлекался парусным спортом, выигрывал множество гонок, принимал участие в Олимпийских играх-1952 в Хельсинки в составе экипажа яхты класса «Дракон» «То-Фри» (рулевой Эрик Фабрициус). Тогда яхта заняла 14-е место, а 15-й стала советская яхта «Коршун» (рулевой Иван Матвеев).

Бывший в экипаже «Ремуса» (или «Лорны Дун»?) во время ладожского плавания Михаил Шилкин поддерживал связи с семьей Нагорновых — работал водителем в компании старшего, был членом экипажа «Тарпона III», помогал в обслуживании лодок.

В биографии Льва Шубникова, написанной Л. Рейндерсом и основанной на воспоминаниях и материалах следственного дела УФТИ 1937 г., приведены показания Льва Васильевича о том самом «происшествии



Керамический мурал на стене школьного здания в г. Карьяа Шилкин «собрал» из сказочных сюжетов. И здесь есть морской: зеленохвостая русалка плещется в море, рыбак на пирсе сидит, свесив ноги, и почти уже поймал свою добычу.



Здание Коммерческого училища на Рунебергской улице построено по проекту, выигравшему архитектурный конкурс и изначально предполагавшему многофигурный керамический мурал Михаила Шилкина на главном фасаде, обращенном к улице, чуть вдалеке от красной линии. Эту работу керамиста можно назвать программной: она собирает в единый текст-послание различные сюжеты и мотивы, связанные с коммерцией, мировым товарооборотом, трудолюбием и бережливостью. Торговое судно изображено в дальнем углу центральной части мурала как напоминание о важном способе передвижения грузов по миру.



Неподалеку от бывшего теперь комплекса зданий фабрики «Арабия» в Тоукале находится район с индивидуальной деревянной и малоэтажной городской застройкой, где проживали сотрудники фабрики и их семьи. В середине 1950-х здесь был возведен приходской дом церкви Св. Павла, прихожанами которой были работники. Именно поэтому фабрика подарила дому мурал работы Михаила Шилкина. Расположенный на одном из фасадов керамический рельеф изображает семью: родителей и троих детей. В руках у старшего сына, мальчика-подростка, игрушечная яхта с белым парусом, а не футбольный мяч.



Керамические панно на стенах ресторана HSS — самая «морская» работа Михаила Шилкина. Большой парусник, яхта, элегантные пассажиры и brave моряки и капитаны. И стаи чаек, да.

Входной портал здания фланкирован (этот прием Шилкин уже применял на входе на фабрику «Арабия») панно, собранными из морских приборов и приспособлений, из символов яхтинга, парусного спорта и моря.



На кофейной фабрике Paulig интерьерный рельеф рассказывает, конечно, о производстве и потреблении кофе. В центре многофигурной композиции, объединяющей десять сюжетов, — маленький бело-синий пароход, привозящий кофе на европейский континент.



на Ладоге». Из них становится понятно, что Шилкин (один из матросов, имя которого Шубников не вспоминает) был скорее всего нанят Борисом Нагорновым.

Михаил Николаевич Шилкин родился 20 мая 1900 г. в деревне Трубино Тверской губернии. Жили Шилкины на хуторе, в семье было шестеро детей. В 12 лет Михаила отправили в Санкт-Петербург.

«Революция застала М. Ш. в семнадцатилетнем возрасте работающим в типографии и одновременно учащимся в вечерней школе. Школа имела рисовальный уклон и была организована той же типографией. О ней у М. Ш. сохранились прекрасные воспоминания. Здесь выяснился его интерес и его тяготение к искусству. Здесь он познакомился с имеющимися направлениями в искусстве и полюбил работы многих художников группы, известной под названием «Мир искусств». Светлые воспоминания о них сохранились до конца жизни». Так писал И. Н. Кудрявцев, архитектор, эмигрант и товарищ Шилкина.

После ладожского путешествия и освобождения из Выборгской тюрьмы Шилкин некоторое время батрачил у фермера в районе Миккели, а летом трудился на яхтах семьи Нагорновых (парусным спортом он увлекся еще в России). Он также работал на судне «Наутилус» из Койвисто (Приморск). И. Н. Кудрявцев пишет: «Шилкин был

нетребователен в жизни. Он долгие годы не имел постоянной рабочей комнаты, снимая лишь временную, и только на зимнее время. Он чуть ли не около десяти лет, на летние месяцы, имел постоянную работу, нанимаясь матросом к владельцу двухмачтовой парусной яхты, и лето проводил в плаваниях. Он полюбил эту яхту, свyksя с ней и держал ее в идеальной чистоте и порядке. Текущий ремонт яхты и ее парусного оснащения проводил сам, включая ежегодное скобление, лакировку, спуск на воду и осенний подъем ее на берег. Владелец яхты полностью доверял заботливости М. Ш. и умению управления. В летние месяцы М. Ш. жил в ней, совершая с владельцем бесчисленные рейсы по Балтийскому морю, временами продолжительные, посещая гавани северных городов Германии и южные — скандинавских стран. В плавание иногда приглашались гости, пассажиры, знакомые владельца, и на долю М. Ш. приходилась масса забот и хлопот, непривычных и нежелательных. Заботы о яхте продолжались до времени начала успеха М. Ш. и известности, приобретенной на выставках «Общества русских художников».

Несомненные способности к искусству, в частности к лепке, проявившиеся еще в детстве, привели Шилкина в Художественное училище при Финляндской академии искусств «Атенеум», которое он окончил в 1927 г. по классу скульптуры. Переехав в Хельсинки и получив



Команды яхт «Тарпон III» и «Нитуш». Слева Михаил Шилкин

образование, он все еще работал шофером грузовика, развозившего уголь или овощи. Искусством занимался для себя, регулярно участвуя в выставках “Общества русских художников” в Финляндии. Круг его общения изменился, что привело к счастливой случайности: в 1936 г. Шилкин был принят на работу в дизайн-отдел знаменитой керамической фабрики “Арабия”. Через год, в 1937-м, на Всемирной выставке в Париже Шилкин получит Гран-при в составе коллектива “Арабия” и персональную, единственную золотую медаль Финляндии в своей области — за керамическую скульптуру.

М. Шилкин проработал на заводе до своей кончины в 1962 г. Он был, без преувеличения, самым модным керамистом Финляндии, культовые финские предприятия заказывали на “Арабии” масштабные керамические панели для своих зданий и офисов. Шилкин исполнял и частные заказы, резал по дереву, в частности мебель, лепил малые формы, фарфоровые статуэтки. В 1958 г. был награжден высшей наградой Финляндии для деятелей искусства Pro Finlandia».

Увлечение морем и парусным спортом сопровождало его всю жизнь. В 1949 г. он купил парусную яхту «Аглая» (номер паруса L-1), зарегистрировал ее в Хельсинкском парусном обществе и переименовал в «Нину» в честь своей жены Нины Альбертовны Хорстмейер.

«Аглая/Нина» принадлежала к классу 6mR и была построена на верфи Åbo Båtvärk в Турку в 1925 г. Вот что вспоминал (возможно, путая даты) по этому поводу И. Н. Кудрявцев: «Через два-три года работы на “Арабии”, еще до начала войн, М. Ш. возобновляет занятия парусным спортом. Он приобретает небольшую, но изысканных форм, старую яхту в запущенном состоянии. Он ее реставрирует, заменяя изношенные части. Заказывает новое парусное вооружение. Приводит ее в идеальный порядок».

В 1957 г. Шилкин продал свою лодку Сванте Кильману из Нюландского яхт-клуба. Затем, по сообщению Йормы Раутапяя, яхта сменила несколько владельцев и с 2005 г. находится на верфи в регионе Турку, нынешние владельцы планируют ее реставрацию.

Море, яхтинг, парусный спорт были увлечением Шилкина в течение всей его жизни. Оно способствовало тому, что Шилкин оказался в Финляндии, оно помогало ему выживать финансово в сложные годы. О нем он не забывал в своих творениях, показывая даже в не связанных с морской тематикой напрямую образы, заставляющие чувствовать присутствие моря.

Автор благодарит Йорму Раутапяя за предоставленные сведения и информацию о судьбе яхт.

