



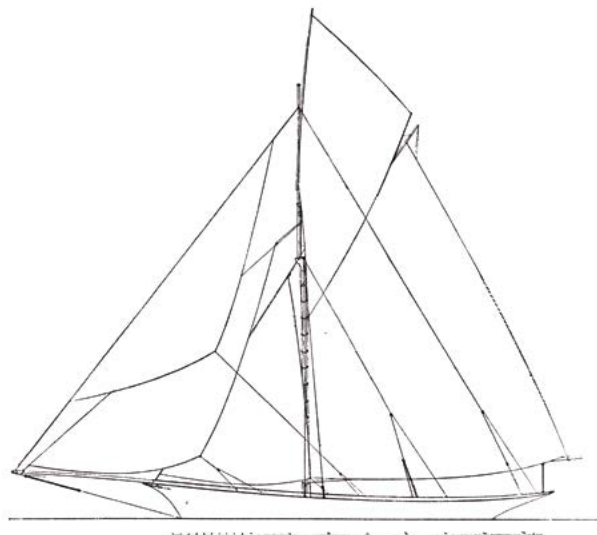
Про «Утеху»

СЕРГЕЙ АФОНИН

Если не считать ботик Петра I, получается, что яхта «Утеха» — старейшая из сохранившихся на сегодня русских яхт. В 2013 году ей исполнилось 125 лет.

В начале 70-х годов прошлого века автор этих строк, будучи новообращенным яхтсменом, с восторгом взирал с палубы неказистой армоцементной яхты «Потеха» на двухмачтовую красавицу, идущую встречным курсом к югу от Кронштадта. Капитаны радостно приветствовали друг друга, подчеркивая кажущуюся близость названий своих лодок, а в моем сердце навсегда отпечатался образ иола с корпусом черного цвета, длинным бушпритом и летящим над водой клиперштевнем. Это была «Утеха».

Яхта была построена в Санкт-Петербурге в 1888 году по чертежам известного русского яхтенного конструктора В. В. Шгаля. Впервые в России для постройки яхты был вы-



бран нетипичный для того времени материал — сталь.

Известно, что первый в мире металлический корабль сделали в Англии. Джон Уилкинсон в 1787 году в городе Бросли спустил в воды реки Северн обычную баржу, целиком металлическую. К огорчению скептиков, она не утонула и не проржавела насквозь...

В 1821 году был построен первый железный пароход. «Аарон Мэнби» перешел Ла-Манш, но скепсис в отношении железных судов по-прежнему брал верх. Потом была подводная лодка, построенная по проекту русского военного инженера Шильдера (1834 г.), первый железный военный корабль во Франции (1846 г.) и первые броненосцы (плавучие батареи), построенные там же для Крымской войны (1854 г.).

Британское Адмиралтейство заложило в 1859 г. батарейный броненосец «Уорриер», спущенный на воду в 1861 г. Но широкое строительство стальных судов началось лишь с 70-х гг. XIX века. Так что сама идея постройки стальной яхты в Санкт-Петербурге была для своего времени очень смелой и новаторской.

«Княжна» (так называлась эта яхта) была достаточно крупным судном: наибольшая длина корпуса — 17 м, ширина — 3,5 м, осадка — 2,5 м. Вооружена она была гафельным тендером и несла 202 м² парусов. Длинный бушприт выдавался далеко вперед, придавая вместе с клиперштенем этой яхте незабываемый образ летящего над водой парусника.

Первым владельцем яхты стал 28-летний граф Владимир Александрович Олсуфьев. Окончивший в 1882 году Морское училище, он был известным яхтсменом и вице-командором Санкт-Петербургского Императорского Речного

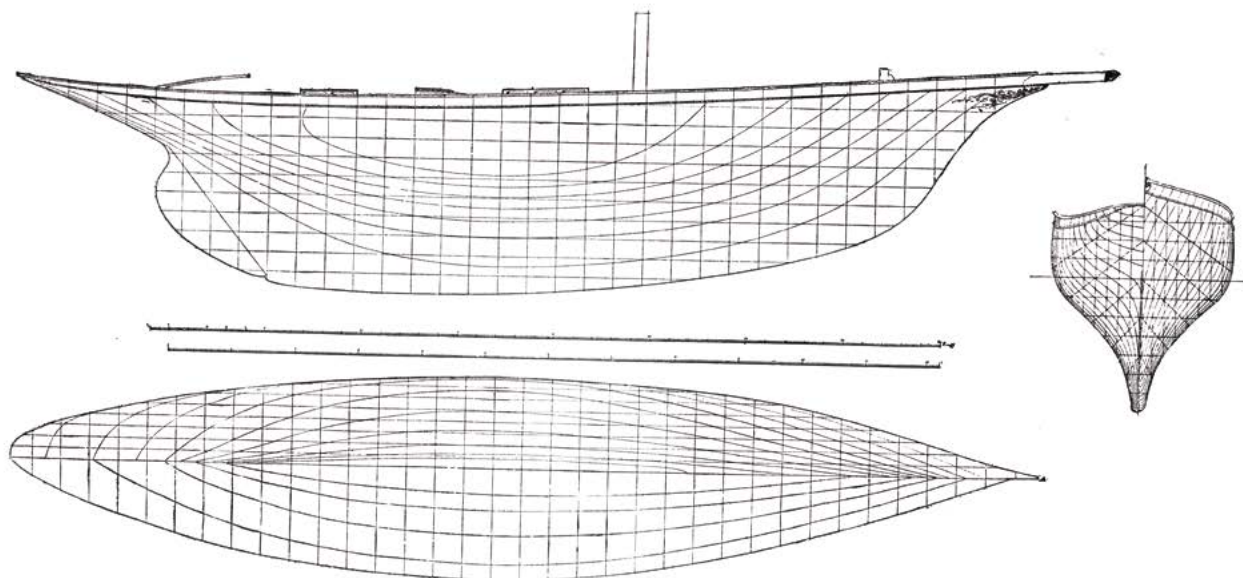


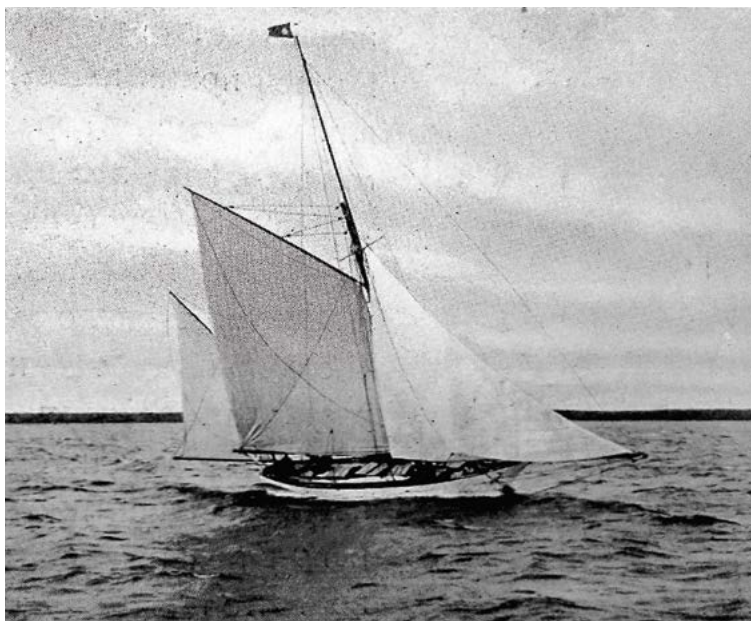
яхт-клуба. Его перу принадлежит книга «Пособие к управлению парусными судами и плаванию на них для моряков-любителей», ныне библиографическая редкость. Человек очень деятельный, Олсуфьев создавал парусные кружки, был инициатором проведения многих регат. Но его владение «Княжной» было недолгим: армейские дела (в 1889 году он перевелся в кавалерию) требовали его частого присутствия в местах, далеких от моря, и яхта перешла к другому владельцу. А граф, даже будучи вдали от морских просторов, находил возможность заниматься любимым делом. Вот что писал журнал «Рулевой» в апреле 1913 года:

«Известный рулевой и бывший владелец многочисленных яхт В. А. Олсуфьев, назначенный ныне командиром кавалерийского полка в западном крае, заказал несколько ботишков-монотипов для развития парусного спорта на реке в месте стоянки полка».

Даже на фоне многочисленных петербургских яхт того времени «Княжна» выделялась своей статью и красотой. Она имела богатую отделку и неизменно привлекала к себе внимание, базируясь сначала в Санкт-Петербургском Императорском Речном яхт-клубе, а потом в Санкт-Петербургском Парусном клубе. Яхта зарекомендовала себя неплохим ходоком, неизменно участвуя в многочисленных регатах, проводимых в российской столице; ходила в крейсерские плавания по Балтике.

До революции у нее было несколько владельцев: А. П. Хвоцинский, переименовавший ее в 1890 году в «Крейсер», Н. М. Корнилов, А. К. Гонцебах, который в 1899 году дал яхте имя «Утеха», и Н. Ю. Людевиц.





С годами изменилось и ее парусное вооружение. В этом было явное влияние Великобритании, где в начале XX века многие тендеры стали перевооружать в иолы. На «Утехе» тоже появилась вторая мачта, и она превратилась в гафельный иол.

Во время революции «Утеха» оставалась в Петрограде. Ей посчастливилось уцелеть в бурном водовороте событий, и она продолжала ходить под командованием Николая Юльевича Людевига, известнейшего яхтсмана тех лет.

Начав заниматься парусным спортом совсем молодым человеком, Людевик быстро зарекомендовал себя умелым и азартным гонщиком. В созданном в 1912 году «Российском парусном гоночном союзе» он стал членом технического отделения в звании присяжного мерителя. Он занимался организацией соревнований, составлением и редактированием первых гоночных правил для яхт-клубов России, первой национальной классификации яхт, и оставил заметный след в истории отечественного парусного спорта. Свою работу Людевик продолжил и после революции в качестве первого председателя городской квалификационной комиссии. Практические экзамены принимались на «Утехе».

Вот как вспоминает об этом в своей книге «Парус — моя жизнь» увлеченный яхтсмен, адмирал Ю. А. Пантелев: «Лето 1919 года памятно мне еще и тем, что я получил звание «инструктора парусного спорта». Звание это присваивалось в соответствии с положением, утвержденным З. И. Жуковым как председателем комиссии по водному спорту в Петрограде. Чтобы стать инструктором, требовалось сдать теоретический и практический экзамены, которые принимала квалификационная комиссия под председательством Николая Юльевича Людевига. Чаще всего экзамен по управлению яхтой принимался на большом иоле «Утеха», причем особое внимание уделялось умению правильно и быстро выполнить маневр по спасению упавшего за борт человека. Николай Юльевич был строг, но справедлив. Строгость необходима при обучении молодежи — это же в ее собственных интересах. Ведь управляющему яхтой доверены жизни экипажа и пассажиров...».

*«Утеха» в середине 70-х годов XX века
(фотография из архива С. Голованова)*

Получив имя «Утеха», яхта стала гафельным иолом

В 1924 году «Утеху» отбуксировали в Кронштадт, и после ремонта она была «зачислена» в 6-й Морской отряд Всеобуча, на основе которого создали Кронштадтский яхт-клуб.

В 1939 году яхта прошла первый капитальный ремонт на Морском заводе Кронштадта. На «Утехе» полностью сменили обшивку, вооружили бермудским иолом (160 кв. м), изменили планировку. Именно тогда на яхте появилась «треугольная» рубка в корме, выглядящая на этой яхте по меньшей мере странно.

Во время войны, в дни блокады, «Утеха» находилась в Кронштадте, и вновь судьба была милостива к ней — яхта не пропала и уцелела. После войны «Утеха» находилась в ведомстве военного флота. На ней появился стационарный двигатель, новый рангоут. Яхта стала флагманом Кронштадтского яхт-клуба, на ней совершались крейсерские плавания, проходили обучение и морскую практику молодые яхтсмены. И так продолжалось, пока не пришло время нового ремонта.

Странно, но в новейшей истории разобраться порою трудней, чем в делах давно минувших дней. Письменных свидетельств меньше, а современники «путаются в показаниях». Как бы там ни было, но, судя по всему, «Утеху» в очередной раз поставили на ремонт где-то в 1973–75 гг. Поставили, но средств на ремонт не было, и яхта долгие годы находилась на территории Морского завода в Кронштадте. Последствия подобного долговременного хранения известны — на ней не осталось ничего. По одной из бытующих легенд даже мачты с «Утехи» «ушли» в качестве флагштоков на мачты барка «Седов». Потом начался очередной сложный период жизни нашей страны. Яхту из Кронштадта пе-



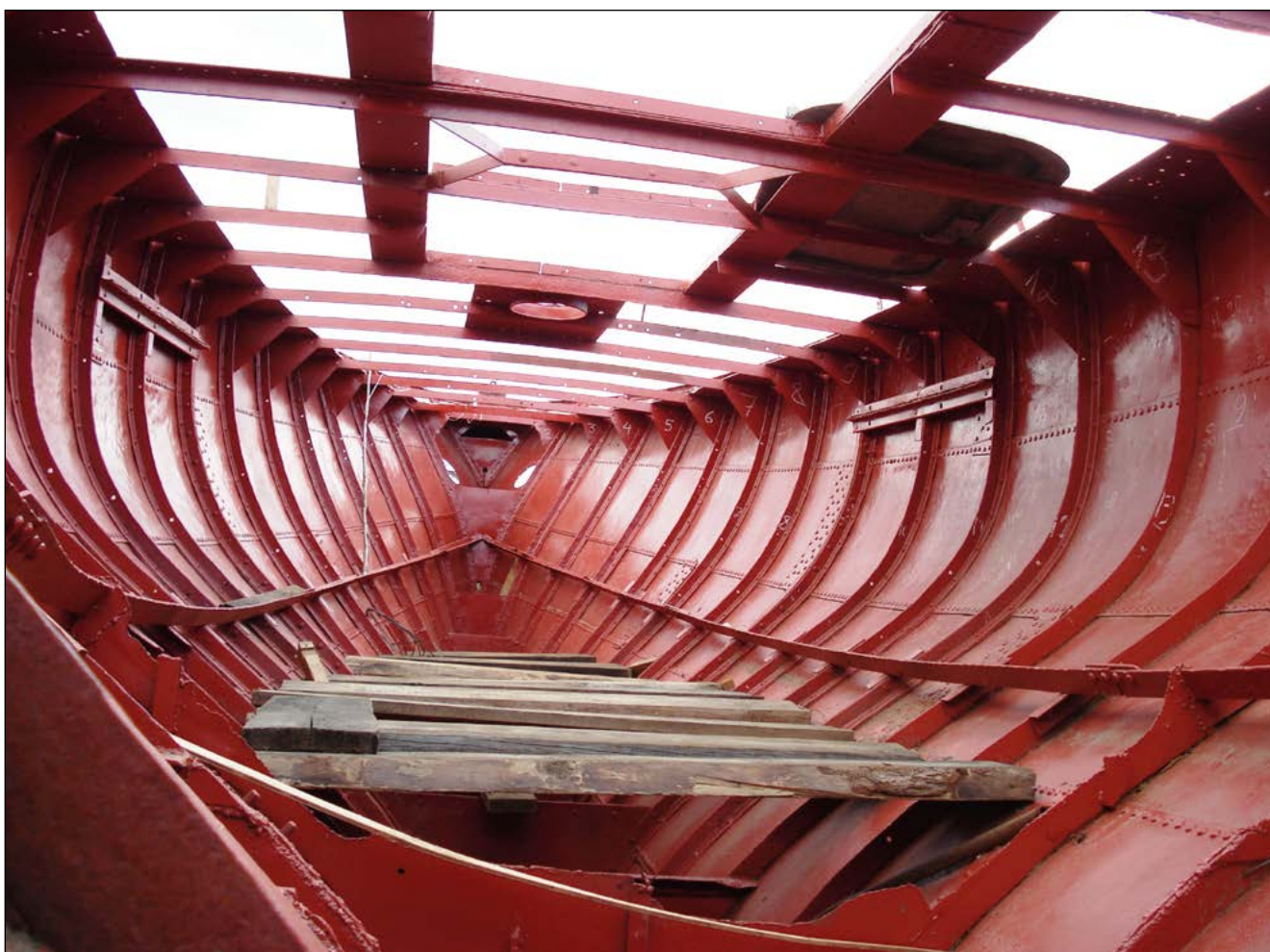


ревели на РЭБ (Ремонтно-эксплуатационная база флота) в Петербурге, а потом она была пущена с торгов, о чем свидетельствует следующее газетное объявление:

Продается яхта

Администрация Кронштадтского района Санкт-Петербурга объявляет о том, что на основании Распоряжения Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга от 12.08.2005 №1142-рз «О продаже яхты "Утеха" администрация Кронштадтского района Санкт-Петербурга выставляет на продажу металлический корпус яхты "Утеха", дата постройки яхты 1888 год. Корпус имеет 100% износ, находится по адресу: Санкт-Петербург, ул. Ремесленная, д. 17. Начальная цена объекта – 41 200 рублей. Обременения: необходимо уплатить за 5 лет стоянки яхты.

*Газета «Кронштадтский Вестник»,
№44 от 4 ноября 2005 г.*



Историческая ценность этой яхты была хорошо известна, и это во многом отразилось на ее дальнейшей судьбе. За то, что первая российская стальная яхта не пошла «на иголки», мы должны быть благодарны Александру Килгееву, члену Кронштадтского яхт-клуба, который выкупил «Утеху» и сохранил ее до сегодняшних дней.

«Утеха» представляла собой печальное зрелище. Голый корпус с дырами в обшивке, без палубы и надстроек. Ее восстановление требовало огромного труда и финансовых вложений. В таком состоянии «Утеха» попала в поле зрения «Фонда поддержки классических яхт и исторических судов», организованного в Яхт-клубе Санкт-Петербурга. Этот фонд специально создан для сохранения и содержания на своем балансе яхт и судов, представляющих для страны историческую ценность, оставленных по тем или иным причинам без надлежащего ухода. Их ремонтируют и реставрируют, чтобы сохранить для потомков и снова ввести в строй.

В мае 2013 года «Утеху» перевезли на территорию Яхтенного порта «Геркулес» в Лахту. С проектом ее восстановления были ознакомлены губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко и глава «Газпрома» Алексей Миллер, пообещавшие свою поддержку этому проекту.

Казалось бы, хэппи энд. Но ведь это только начало. Хочется верить, что для реконструкции «Утехи» будут найдены грамотные специалисты-судостроители, которые воссоздадут славную яхту так, чтобы ни у кого не возникало желания назвать это новостроем. А это значит, нужно вспоминать старые технологии, искать уникальные материалы и мастеров и долгое время заниматься кропотливой работой.

Восстановленная «Утеха» может украсить многочисленные фестивали классических яхт, демонстрируя нашу заботу об историческом наследии.

