



ДЫМ НАД ВОДОЙ

Юлия Соборницкая

*Суда — как люди: они рождаются, живут и... Стоп!
А вот это уже в нашей власти: пустить их на слом или дать им вторую жизнь.*





То, что в Финляндии, стране мореплавателей, с трепетом относятся к разного рода лодкам — не секрет. Сил и средств у наших соседей хватает даже на старинные пароходы, ведь сберечь, сохранить, отреставрировать — это так по-фински. Восстановленные пароходы сегодня красуются на причалах больших и малых городов Финляндии: в Савонлинне, Миккеле, Варкаусе, Пуумале, Лаппенранте, Хельсинки. Они на ходу, и только поднявшие их «из руин» владельцы знают, как нелегко было дать им вторую жизнь.

Как рассказывает глава Finnish Steam Yacht Association (Финская ассоциация паровых судов) Ари Юва, все началось с того, что в конце 60-х годов прошлого века несколько человек приобрели старые пароходы в собственность. «Конечно, принципиально было сохранить саму суть этих судов — движение силой пара, мы не хотели, чтобы их заменили дизельные моторы. Однако, что греха таить, мы преследовали и простые мирские цели — весело проводить время вместе и поддерживать дружеские отношения на фоне общего увлечения. Так в 1968 году была создана наша ассоциация. Сегодня она объединяет более 300 человек и насчитывает более 80 судов. Из них примерно 65 находятся в частной собственности, а остальные принадлежат музеям,

компаниям, муниципалитетам. Большинство пароходов сосредоточено в портах Саймы, но некоторые стоят на озерах Пяйеннее, Кейтеле, Ооуярви и, конечно, на Балтике».

Примерно 20 лет назад FSYA начало помогать правительству, теперь владельцев пароходов дотируют, и весьма ощутимо. Государственный надзор следит, чтобы в конструкции и дизайне владельцы этих судов не отклонялись от исторической стилистики.



Экипаж работает добровольно, а все расходы по содержанию судна (ремонт, страховка, аренда стоянки, ежегодный технический осмотр на предмет технической безопасности), что в год составляет примерно около 10 тыс. евро, несет владелец.

FSYA входит в Европейскую федерацию, которая объединяет аналогичные национальные клубы из Англии, Швеции, Германии. Такой международный альянс дает право членам Финской ассоциации паровых судов обращаться в Евросоюз для получения грантов на разнообразные проекты.

Каждый пароход — это история, она, конечно же, у каждого судна своя. Однако в любом жизненном сюжете всегда что-то цепляет чуть больше. Истории тех судов, о которых я хочу вам рассказать, типичны, но лишь отчасти. И так...

История первая. «Turso». Долгий путь домой

Финский пароход «Turso» вернулся на родину совсем недавно. Большую часть жизни он провел на чужбине. Произошло это волей судьбы, которая все же оказалась благосклонна к этому судну, и в итоге «Turso» уже почти 10 лет ходит под родным для него бело-голубым финским флагом.

Небольшой, но мощный шхерный линейный буксир-ледокол был построен в 1944 году в Финляндии на верфи в Вяртсиля. «Turso» идеально подходил для работ в северных широтах: он обладал прекрасными ходовыми качествами, например, работая на угле, буксир мог до трех дней находиться в автономном плавании в самых суровых погодных условиях. При этом он располагал производительным водоотливным оборудованием и мог быть полезным на сложных спасательных работах. С весны 1945 года судно совершало регулярные рейсы в Ленинград, буксируя баржи с репарационными грузами. В этом же году оно попало на глаза группе руководителей Ленинградского морского порта, проводивших проверку морских объектов. Они знали, что судно принадлежит Финляндии, тем не менее было принято решение его экспроприировать. СССР продолжал жить по законам военного времени, оправдывая свои действия тем, что во Второй мировой войне Финляндия была его противником. Команда была снята с парохода и отправлена домой на поезде. Капитан выразил свой протест тем, что уничтожил перед отъездом все судовые документы...

В советскую бытность финский пароход получил имя «Тайфун». Вначале он послужил в военно-морском флоте СССР.

Потом, в 1951 году судно было передано из Балтийского Государственного Морского пароходства в «Ленморторгпорт» и стало использоваться как рабочий буксир во внутренних водах. «Тайфун» выполнял сложную и опасную работу: обслуживал суда на Кронштадтском рейде и устранял ледяные заторы. А с 1994 года пароход по мере возможности участвовал в ликвидации нефтяных разливов. В это время «Тайфун» уже принадлежал одному из крупнейших бункеровщиков петербургского морского порта — холдингу «Эко-Феникс». Под эгидой этой компании судно трудилось еще почти 10 лет, пока у члена совета директоров Евгения Бугаева не появилась идея передать судно обратно на родину. Сыграл свою роль прозаичный момент — эксплуатация старинного буксира обходилась компании недешево.

Передать пароход финской стороне было решено в обмен на оборудование для сбора разлившейся нефти, общая стоимость которого составляла около 150 тыс. евро. Для знакомства с судном в Петербург прибыл исполнительный директор Музея истории мореплавания Forum Marinum в городе Турку Сеппо Сарелиус, по совместительству еще и бывший коммодор. Он признал «Тайфун» очень ценным. За все годы на судне не случилось ни одной аварии, на 2001 год износ корпуса судна не превышал 5%, а паровые котлы швейцарской паровой машины мощностью 750 л.с. поддерживали паспортное давление, и делают это, кстати, до сих пор. «Тайфун» («Turso») вернулся домой в 2004 году. Его реставрация длилась 7 лет, и теперь порт его приписки — Хельсинки. Сейчас он бодро ходит по родным для него водам и участвует в различных морских фестивалях.





История вторая.

Капитан-романтик Клаус с парохода «Puhois»

Как и многие петербуржцы, я познакомилась со старинными финскими пароходами в дни Фестиваля ретросудов в 2011 году, а чуть раньше прошла с командой парохода «Puhois» путь от Выборга до Приморска.

Капитан судна Клаус Рантапуу говорит по-русски. По образованию инженер-лесовод, учился в МГУ, стажировался в Ленинградской лесотехнической академии. Он хорошо знает Россию, побывал в Нижнем Новгороде, объехал Сибирь и был даже на Байкале. Увлечаться паровыми судами Клаус начал 25 лет назад, однако морской науке он нигде не обучался — все постигал на собственном опыте. В свои 75 лет Клаус остается романтиком. «Нынешние люди, особенно молодежь — поклонники скоростей и комфорта. Но от лодки с бешеной скоростью ты в восторге в 18 лет, а спустя пару десятков лет, начинаешь уже понимать время. Молодые люди платят большие деньги за новые авто, желая сказать этим “у меня все о’кей”, а для меня ежегодный апгрейд моего авто не важен — у меня старенький “Мерседес”, и меня он устраивает. Каждый определяет сам, что ему важно в жизни. Мне — плавать на пароходе», — говорит Клаус.

На пароходе вкусно пахнет дымком. Паровой двигатель работает на дровах, требования к ним определенные: толь-

ко березовые, двухлетней выдержки, длиной около метра. Финские дрова — самые правильные, именно ими раньше топили паровозы. В 1916 году больше половины дров для столицы империи возили из Финляндии. «Сейчас принято считать, что дрова как топливо непрактичны, — говорит Клаус. — На самом деле это не так, на одном кубе дров “Puhois” идет 2,5 часа, а цена этих дров примерно 20 евро, и это недорого».

Клаус приобрел «Puhois» 20 лет назад. Тогда вместе с ремонтом пароход обошелся ему примерно в 100 тысяч евро. Пароход был построен в 1925 году в Иматре и изначально был спроектирован для перевозки бревен. Корпус судна — полностью деревянный, таких в мире осталось совсем немного. Каждую весну, очищая «Puhois» ото льда, его про-смаливают, каждые 7 лет меняют часть досок обшивки и тщательно восстанавливают деревянные элементы конструкции. Есть проблема с запчастями: их ведь уже не купишь, можно только сделать по спецзаказу, да и мастера нужны высокого класса, но все решаемо, и команда по этому поводу не унывает.

Сейчас «Puhois» — очень комфортабельное судно, с теплыми каютами, камбузом и кают-компанией на борту; есть даже сауна — поленца-то под боком. «Это передвижная дача, мы здесь отдыхаем», — шутит команда, а капитан Клаус называет пароход конфеткой.

А если всерьез, то каждый, кто ступил на борт «Puhois», как, впрочем, и на борт любого из старых пароходов, образно говоря, снимает перед ними шляпу: паровая машина — уникальное изобретение, без которого уж точно не появился бы дизель и бензиновый двигатель.

Пора отчаливать. Капитан отдает приказы в машинное отделение по телеграфу, как и положено на старинном пароходе, при этом рубка оснащена современными навигационными системами. «Puhois» уверенно идет со скоростью 7 узлов. Так, плавно и красиво, он следует в будущее, ведь капитан Клаус, как и все остальные поклонники подобных судов, уверен, что старинные пароходы при бережном к ним отношении могут служить вечно!





История третья.

«WENNO» УКРАШАЕТ ПУУМАЛУ

Пуумала — крохотный, по российским меркам, городок — всего-то около трех тысяч человек, но назвать его скучным местечком не получится. Это рай для пеших и водных путешественников всех мастей в самом сердце Саймы. Всю навигацию здесь очень оживленный трафик: идут лодки, яхты и катера, грузовые теплоходы. Небольшая портовая рыночная площадь оказывается в центре событий, сюда подтягиваются и простые местные жители, и торговцы с нехитрой снедью. Фирменное блюдо здешних мест — обжаренная до золотистой хрустящей корочки ряпушка, по-местному — муйка.

У причалов в Пуумале всегда стоят настоящие пароходы. Черные корпуса и дымовые трубы, высокие фальшборты, темно-красные надстройки, прямые высокие штевни. На бортах в качестве кранцев — стволы сосен, на палубах — поленицы дров. Здесь же стоит и местная достопримечательность — пароход «Wenno», летом он приглашает в круиз по сайменским водам. «Wenno» — гордость и символ Пуумалы — получил вторую жизнь благодаря уже знакомой нам Ассоциации FSYA и движению в защиту ретросудов.

«Wenno» построили в 1907 году. Это был первый стальной грузовой пароход на озере Сайма. В свою молодость он часто «бегал» в Петербург: возил дрова, песок, деготь и прочие грузы. Вообще в начале XX века пароходное сообщение со столицей России было очень оживленным. Тогда «Wenno» работал на маленькую компанию в Пуумале, а затем его перекупил крупный финский промышленник Энсо Гуцайт, которому принадлежало много судов, большинство из которых сегодня отреставрированы и находятся в составе судов Ассоциации FSYA.

Потом случилась революция, Финляндия стала независимой, а советско-финская граница закрылась. Пароход трудился в родной стране, он всю жизнь был «рабочей лошадкой». А потом «Wenno» оказался не у дел, стоял в Савонлинне, ржавел и

был на грани уничтожения. Муниципалитет Пуумалы выкупил его у прежних хозяев в 1972 году. «Это был кошмар! Ничего не работало», — вспоминает Туула Ваймиккя, координатор по туризму и культуре администрации Пуумалы, а также член команды «Wenno». Постепенно, в течение 20 лет, пароход приводили в порядок. Судно сохранило оригинальный двигатель Vikstrom и другую техническую начинку. А в 2011 году «Wenno» после длительного отсутствия вновь посетил Петербург.

Туула рассказала, что увлекается старыми паровыми судами с детства. Она родилась и жила в небольшом городке на Сайме. «По Сайменскому каналу все время ходили пароходы, они давали протяжные сигналы, и мы, ребятня, их и встречали, и провожали, и махали им рукой. Наверное, и я, и вся команда «Wenno», да и все те, кто восстанавливает старые суда в Финляндии, в прошлой жизни были моряками. А дух морячества неистребим», — улыбается она.

Я слушаю ее и думаю, что в чем-то она, конечно, права, и «дух морячества» просыпается в каждом человеке, так или иначе соприкоснувшемся с лодкой, яхтой или кораблем. Да, он живет в любом из нас, это абсолютно точно!

Фото: Дмитрий Фуфаев, Сергей Афонин

