

**Олег
ВОРОБЬЕВ**
г. Санкт-Петербург



«РЕРИХ» ВАЛААМА — меж двух эпох

*Бесследно не проходит ничто.
Истории жизни
и гибели кораблей приходят
к нам из рассказов свидетелей,
оставаясь на страницах газет,
журналов,
в художественной литературе,
в записках путешественников,
в трудах ученых или в памятниках.
Мало кто помнит о кораблях
Валаамского музея-заповедника.
Это были трудяги, несущие
на палубах людей, грузы,
работавшие на возрождение
истории
архипелага,
его архитектурных шедевров,
которые сегодня
ярко сверкают на просторах Ладоги.*

«СПИРТНОЕ ИЛИ РАРИТЕТЫ: ЧТО ВЁЗ ЗАТОНУВШИЙ В КАРЕЛИИ КОРАБЛЬ»

С таким заголовком в мае 2019 года вышла статья в газете «МК» в Карелии». Но речь не о газете, а о событии.

Тот, кто прочтет очерк, узнает о тайне затонувшего корабля и о других «тружениках моря».

Указом Петра I велено считать Ладогу морем. Ее шторма, ветра и глубины равны морским.

Корабль, о котором писалось в газете, – судно ПТР-50 (приемотранспортный рефрижератор), проект «Кировец», получивший у судовладельца – Валаамского государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника – имя «Николай Рерих». И не случайно: автора мистических картин и создателя Пакта (**Пакт Рериха**, также известный как **Договор об охране художественных и научных учреждений и исторических памятников**) Рериха привлекало Северное Приладожье, им написан цикл завораживающих картин об этих неласковых местах. Кораблю с именем гениального творца стоять бы памятником на прекрасной набережной исторического города Сортавала и напоминать о художнике и мыслителе, о судах, бороздивших ладожские воды, о людях, водивших их, но... Но лежит он на сорокаметровой глубине, провалившись меж двух эпох.

НО ВНАЧАЛЕ О КОРАБЛЯХ ВАЛААМА

Валаам живет и благоденствует среди стихий: водной и небесной. Архипелаг окружен водами Ладоги: вода, вода, кругом вода... Его накрывает небесный свод. Между небом и водой базальты и леса. Среди этой суровой данности более десяти веков живут люди. Войны и жестокие катаклизмы изгнали их с архипелага, но они возвращались вновь.

Это монахи, воины, жители поселка, строители, реставраторы, научные и музейные работники. Все они принимали правила островной жизни. Все они жили, трудились, молились во славу Валаама. Связь с материком была главной заботой насельников острова. И эта связь существовала всегда.

Когда лед сковывал бурные воды озера, прокладывался зимник как главная жизненная артерия. Теперь существует воздушная коммуникация, но водная – главная, и для нее нужен флот. Малый флот, состоящий из судов, которые способны маневрировать в шхерах и ходить узкими проливами. Начинаясь он с плоскодонок, парусных баркасов. Теперь современные скоростные суда покоряют воды, и даже лед и мелководье, поднимаясь на воздушные подушки.

Флот трудился, но иногда случалось такое..., о чем и пойдет рассказ.

Родоначальником современной флотилии стал катер «Волна», доставшийся валаамским службам, будучи уже не первой молодости. А служб было немало: энергетическая, строительная, реставрационная, коммунальная, дорожная, потребительская и лесхоз. Судовладелец – музей. Работы масса. Завоз продовольствия, в том числе и зимний заброс. Перевозка людей, грузов, доставка топлива.

Потом появился первый помощник – МРБ (малый рыболовный бот). В 1984 году гнали его из Петрозаводска по Свири через шлюзы канала два человека: Высоцкий (директор музея) и Рудин (заведующий отделом).

Самым экстремальным на этом маршруте стал момент шлюзования. Вошли в шлюз, решили перекусить, пока наступит очередь двигаться далее. Бросили швартовы на кнехт, приступили к трапезе. Вдруг чувствуют, что опускаются вниз. Ба! Они уже не на воде, а в воздухе. Висят на швартовых канатах, а вода опустилась. Аппетит пропал. Надо ждать, когда очередное судно войдет в шлюз. Опасаясь лишним движением сорваться с кнехта, дождалась заполнения камеры и двинулись по маршруту. Благополучно прибыли в гавань приписки, и бот начал работать.

А с «Волной» беда: на судне, кроме двигателя, генератора и компаса, не было ничего. Отсутствовали навигация и связь. На камбузе стояла дровяная печь, другого отопления не было. И вот с такой техникой осуществлялся перевоз людей и материальных ценностей. Капитан судна Голяшов Борис Никифорович и механик (по-флотски «дед») Фроленков Василий Иванович достойно справлялись с трудностями. Кстати, Борис Никифорович – юнга Северного флота. Учился на Соловках в школе юнг с такими знаменитостями, как Валентин Пикуль и Борис Штоколов.

Судно служило добросовестно, а тут возьми и появишься Регистр¹. Двигатель опечатали, хождение запретили. Начальник реставрационного участка накатала «телегу» в Министерство культуры: «Музей не обеспечивает завоз материалов». Принимается решение: «Волну» на буксир, и МРБ тянет ее в Сортавалу. Прибыли, загрузили, как баржу. Шли часов десять, но все доставили. С погодой повезло!

Все же удалось договориться с Регистром о переходе «Волны» в Новую Ладогу на ремонт в рыболовецкий колхоз им. М.И. Калинина. Там же музей приобрел ССП (средний сетевой подъемник), который и сейчас работает на острове под именем «Мария».

Сегодня несколько человек еще помнят историю присвоения катеру имени – «Мария».

Приехала на архипелаг группа документалистов Рижской киностудии снимать фильм о Ладоге и Валаама. Для передвижения по воде музей предоставил кинодокументалистам судно. Директора съемочной группы звали Мария. Около месяца шла работа над фильмом. Коллектив жил на материке, а директор на острове. Когда наступало время отправляться на съемки, говорили: надо вызывать Марию. Так имя женщины стало именем катера.

Самым известным капитаном «Марии» был ушедший из жизни Фокин Василий Арсеньевич. Добрый, отзывчивый, отличный парень, тренер детской спортивной школы в Сортавале.

Зимой – лыжи, летом – гребля. Живя рядом с островом, не мог не увлечься его красотами. Погубили они его материковую жизнь, и стал Василий островитянином. Много перевозил он людей и грузов и для музея, и для монастыря. Валаам помнит тебя, Капитан.

Еще одно судно обеспечивало жизнедеятельность острова и туристские перевозки. ОМ-372 («Озерный Москвич») принадлежал Северо-Западному речному пароходству (СЗРП), капитаном был Овсяник Владимир Маркович. Ежегодно в мае, пройдя 154 мили со скоростью около десяти узлов,

в Монастырскую бухту при флагах расцветивания торжественно входил долгожданный «Омик».

После разворота и швартовки с борта звучал залп. Маркович из трехфунтовой мортиры восемнадцатого века объявлял открытие большой навигации и наступление весны.

Жители, встречавшие судно, знали, что до октября связь с материком будет бесперебойной. Сам Владимир Маркович был добродушным толстячком. Этаким Пантагрюэль в миниатюре. Ему всегда можно довериться. Капитан же он был требовательный, опытный и классный. В экстренных случаях всегда помогал поселку. Главной задачей «Омика» являлось обеспечение судоходной линии Валаам – Сортавала, Валаам – Приозерск. Была и мечта у капитана: под парусами отправиться в путешествие по ладожским просторам. Даже где-то присмотрел и доставил на остров поврежденный корпус будущей яхты.

Пополненный состав малого флота в навигацию обеспечивал все нужды островитян. Но наступала осень с шальными ветрами, туманами и штормами. ОМ-372 отходил от причала до середины бухты, и гремел прощальный залп: «Встретимся весной!» Дав гудок у маяка Никольского скала, растворился в ладожских делях. Однажды судно пришло с другим капитаном. Грусть охватила островитян. Ушел из жизни Маркович. Отправился в последнее плавание на небо... Недостроенный парусник тосковал.

И вот рассказ о самом загадочном судне Валаама.

Музею вручают наряд на получение абсолютно нового судна ПТР-50 (примотранспортный рефрижератор). С его прибытием жизнеобеспечение островного населения и хозяйства стало стабильным. А какова радость капитана и команды: напряженность при вождении невооруженного навигацией, выработавшего ресурс корабля сменилось спокойным несением вахты на новом судне.

Судно хоть и рефрижератор, но в данном случае становилось перевозчиком грузов и пассажиров до поздней осени. И получил он имя «Николай Рерих».

В одном из рейсов осенью 1991 года теплоход затонул. Лежал трудяга на глубине никому не нужный, пока команда дайв-бота «Одиссей-2» из Петербурга не озаботилась его судьбой и приступила к поискам в 2003 году. За годы было проведено несколько экспедиций, и в 2014-м удалось обнаружить теплоход. Несмотря на то что ко времени обнаружения судно пролежало на дне более двадцати лет, состояние его осталось идеальным благодаря пресной воде Ладоги.

В 2015 году на «Рерих» было сделано первое погружение. Дайверы обследовали судно и сделали видеозапись с затонувшего борта.

Приведу рассказ капитана дайв-бота «Одиссей-2» Михаила Чупина о драме, разыгравшейся в неспокойных водах Ладоги.

Поздней осенью 1991 года теплоход «Николай Рерих», принадлежавший Государственному Валаамскому музею-заповеднику, стоял в Никоновской бухте о. Валаам. Первый трюм его был загружен алкоголем из поселкового магазина, который нужно было вывезти на материк, во второй трюм он должен был принять металлолом. На борту также были музейный архив и, возможно, что-то из коллекции музея. Неожиданно капитан судна Каян получил указание от руководства – металлолом не ждать, идти в Сортавалу. Переход открытым озером – около часа, ещё час – по шхере. Погода портилась, темнеет осенью рано.

«Николай Рерих» благополучно перешел озеро и зашел уже в Сортавальскую шхеру, когда с ним связалось рыболовное судно СТБ (средний траповый бот) и попросило помощи – они сели на гряде у острова Воспоминаний, сами сняться не могут. Каян развернулся. Пока разворачивались и шли к месту (это на самом заходе в Сортавальскую шхеру), прошло около получаса. Рыбаки благополучно снялись с банки, но сообщать об этом Каяну почему-то не стали.

«Рерих» вышел в озеро, начал крутиться около банки в поисках СТБ. Ночь, тьма кромешная, волна больше трех метров. Из всей навигации – магнитный компас и РЛС. Про GPS и картплоттеры² никто тогда и не слышал. На каком-то из проходов не рассчитали, слишком приблизились к камням и зацепили гряду. На судах этого типа движительно-рулевой комплекс – «три в одном»: пропульсивная насадка, руль и винт. А двигатель – один, и винт один, и руль один. Они ударились именно насадкой, лишившись хода и управления и, кроме того, вырвав кусок корпуса в подводной части. Отдали оба якоря, поставили мотопомпу на откачку. До берега – около километра, как-то спустили лодку, как-то попрыгали в неё и как-то добрались до берега. Спаслись.

Ночью ветер ещё усилился, якоря поползли, и судно начало дрейфовать к северу.

На Валааме и в Сортавале о случившемся узнали только ближе к утру. Мобильников ни у кого не было. Пока искали, на чём выйти на спасение (весь монастырский флот состоял тогда из пассажирского судна «Валаам» и двух десантных барж, подаренных военными), прошло ещё полдня. За это время мотопомпа на «Рерихе» выработала бензин и остановилась.

Когда к месту подходили, увидели издалека,

как судно стоит «свечкой», задрал нос в небо. Дойти до него не успели – прямо на глазах спасателей «Рерих» пошёл на дно.

А через месяц то же самое случилось и со страшной, откуда теплоход был родом.

По горячим следам судно начали «кошачить», то есть искать на дне якорями – «кошками», и обнаружили его на глубине 20 метров. Поставили буй.

Весной следующего 1992 года пришли спасатели – плавкран, буксир и водолазный катер. Что это была за фирма, мне выяснить так и не удалось... Вскоре корпус был застроплен и готов к подъему. Встал вопрос об оплате. И тут дело застопорилось. Сделать работу вперёд в то время означало сделать её даром. А платить заказчику, видимо, было нечем. Кризис, понимаешь, неплатежей.

Простояв в готовности трое суток и не получив оплаты, спасатели приняли нетривиальное решение – оттащили судно на 40-метровую глубину, бросили там и ушли.

Так теплоход «Николай Рерих» был утрачен во второй раз. Судну на тот момент седьмой годочек пошёл. Юридический вопрос о том, кому принадлежит «Рерих» и его имущество, или слишком сложен, или очень прост – кому как нравится. С моей точки зрения – никому он не принадлежит.

В 1992 году произошла ликвидация музея-заповедника (судовладельца), а на его базе созданы Музей Северного Приладожья и ТОО «Валаамский музей-заповедник». Никто из них на баланс судно не принимал. Утонул теплоход в одной стране, а лежит – в другой. Историко-культурной ценностью или братской могилой не является.

Он как будто провалился в щель между эпохами.

И здесь прошу обратить внимание на любопытный факт: при каждом повороте событий в истории Валаама происходит утрата реликвий, письменных свидетельств, людских и материальных ресурсов. История помнит нашествие шведов, изгнание братии, Вторую мировую войну, уход монастыря в Финляндию, ликвидацию музея, выселение местных жителей. Мистическая неотвратимость.

В процессе поисков многие интересовались судьбой корабля, и молва дошла до главы Республики Карелия Парфенчикова Артура Олеговича. В 2019 году (07.05) он пишет в своем блоге:

«В 1991 году в Северном Приладожье затонул теплоход «Николай Рерих». Сейчас судно находится на глубине 40 метров. На 11-12 июня назначена разведывательная экспедиция, в ходе погружения планируется осмотреть судно, уточнить детали, которые понадобятся впоследствии опытным техническим дайверам для проникновения на судно и

осуществления поисковых работ. Планирую принять участие в этом мероприятии.

Если вы неравнодушны к истории родного края, приглашаю вас принять участие в конкурсе лучших эссе о природе и истории Республики Карелия, победитель которого вместе с нашей командой сможет принять участие в этой экспедиции».

На следующий день в газете «МК» в Карелии появляется статья «Артур Парфенчиков ищет жителя Карелии, с которым опустится на дно озера». А затем вышла упомянутая в начале нашего рассказа статья от 12 мая 2019 года. Приведу абзац из нее:

«В общем, история загадочная, хотя ведь столь дорогостоящей затеей стоило бы выведать у сотрудников бывшего музея – что именно перевозили на «Николае Рерихе» в тот последний рейс. Ибо «сорокаградусная», что поставлялась аборигенам острова в те годы, вряд ли прибавила в выдержке, как хороший коньяк, а музейные «золото-бриллианты» – другое дело».

Печально, что автора интересовали лишь «сорокаградусная» да «золото-бриллианты». И негоже тружеников Валаама величать презрительными эпитетами. А что можно «выведать» у сотрудников к тому времени уже 17 лет ликвидированного музея? Их дела и работа забыты и покрыты молчанием. Что же касается «дорогостоящей затее», то цена ее – энтузиазм команды «Одиссей-2» и поддержка неравнодушных людей.

А что же с анонсированной экспедицией? Она состоялась! Видеорепортаж о погружении на борт сняли Михаил Манаенков и Михаил Селуянов. Его можно увидеть по приведенной ниже ссылке.³

Кстати, из моих бесед с Михаилом Чупиным знаю, что команда «Одиссея-2» благодарна главе республики и его заму, в то время Любарскому Владимиру Константиновичу, за помощь в работе.

Постскриптум

В июне 2022 года команда «Одиссея-2» наконец смогла проникнуть в трюм. И... О! Полное замешательство. Металлолом, как и сказано, не загрузили. А архив? А алкоголь?! Пусто. Только обломки мебели плавают в трюме. Кто же расскажет о тайне исчезновения груза? Команды затонувшего теплохода уже нет. Но кто-то из знавших о содержимом трюма еще бродит по свету. Вот еще одна тайна. Стоит ли она разгадки? Да разгадка проста. Она в рассказе Михаила:

«Эпопею с «Рерихом» мы закончили. В прошлом году (2021 г. – Прим. автора) осенью удалось собрататься. Задача была проникнуть в трюм, отогнув опору опрокинутой мачты. Что только мы ни пыта-

лись с ней делать, только что не грызли! Бесполезно. В конце концов, расклепали второй якорь на «Одиссее», опустили на глубину якорную цепь, закрепили за опору и вырвали «Одиссеем». Тем временем погода испортилась окончательно, да и газы заканчивались. Пришлось уходить.

В этом году 6 июня (2022 г.) опять собрались. В этот раз нам удалось поднять крышку люка, но не до конца, «домиком», однако достаточно, чтобы проникнуть внутрь. Нервы у ребят стальные. Так вот, в трюме ничего нет: какие-то обломки мебели, веревки и пустые стеллажи. Судя по всему, этот трюм и был пустым, а другой, открытый трюм обчистили в 92-м при попытке подъема. Мягко выражаясь, мы испытали разочарование.

Что дальше? Несмотря на то что корпус судна сохранился идеально, его подъем экономически нецелесообразен. И глубина, на которой он лежит, не позволяет погружаться на него на воздухе. Людей, погружающихся на дыхательных смесях, не так много. Так что, похоже, судьба «Рериха» стать эксклюзивным рэк⁴ для погружения на дыхательных смесях и ребризерах⁵. Для безопасности было бы очень желательно судно «причесать» – убрать многочисленные тросы и канаты. И поставить швартовый буй.

Куда двинется дальше наша команда? На севере Ладоги на глубине около 50 м будем искать баржу, затонувшую при эвакуации нашей стрелковой дивизии в 1941 году».

Вероятно, имеет смысл подумать о второй жизни «Николая Рериха», о его особой миссии в дайвинге на Ладоге. Приглашаем в мир безмолвия!

А возможно, корабль станет памятником судам и морякам Ладоги.

И еще: 17 ноября 2022 года в Национальной библиотеке Республики Карелия проходило заседание «Клуба краеведов», на котором я рассказал о судьбе судов Валаамского музея-заповедника. Необыкновенный интерес к рассказу проявила Жохова Лилиана Павловна – руководитель Карельского центра Николая Рериха. Показав Центр и рассказав о его работе, предложила тему для научной работы на острове: «Из архивов Валаама. Николай Рерих».

Примечания

¹ Регистр – структура, являющаяся федеральным автономным учреждением, осуществляющим классификацию и освидетельствование судов, а также плавучих объектов

² РЛС – радиолокационная станция; GPS – система глобального позиционирования; картплоттер – навигационно-картографическая система.

³ https://vk.com/im?sel=17680883&z=video-10463398_456239030%2F051f1f966c13cc889c%2Fpl_post_-10463398_297o

<https://www.youtube.com/watch?v=A7Ou2MERk48>

⁴ wreck [rek] – затонувший. Дайверы так называют затопленные объекты

⁵ Ребризер – специальный дыхательный аппарат.

Олег Георгиевич ВОРОБЬЕВ

родился в 1941 году в г. Сухуми (Абхазия).

Окончил Высшее военно-политическое училище

Советской армии и Военно-морского флота.

Культуролог.

Пишет прозу.

Занимается туристским бизнесом.

Действительный член Международной

и Национальной академий туризма.

Автор теоретических статей по внутреннему туризму.

Живет в Санкт-Петербурге.

