



НАШ СТАРЫЙ ДОБРЫЙ «ТОВАРИЩ»

Шестьдесят лет назад, в 1921 году, отечественный торговый флот, восстановление которого тогда только-только начиналось после гражданской войны, пополнился новым судном. Привели его из Англии, куда красавец парусник был угнан интервентами. Привели на буксире в плачевном состоянии.

— Будет плавать! — утверждали опытные корабли, осматривавшие судно. — Корпус добротный, металл в порядке, рангоут работоспособен, восстановим!

Велика ли прибыль для государства — старый потрепанный барк? В те годы рады были каждому судну, пригодному для эксплуатации.

В трудных буднях послевоенной разрухи в Петрограде начинались работы по восстановлению барка. Нелегкое это было дело: не хватало материалов, мастей, парусины, не оказалось в порту квалифицированных мастеров-текалейщиков и парусных мастеров. И все же к началу 1923 года благодаря энтузиазму старых моряков и молодых слушателей мореходного техникума реконструкция и переоборудование парусника успешно закончились. Барку присвоили имя «Товарищ».

В 1924 году «Товарищ» совершил свое первое дальнее плавание в английский порт Талбот, расположенный в Бристольском заливе близ Кардифа. Плавание прошло успешно, и только что организованное Балтийское морское пароходство решило использовать судно как парусное и поставить на заграничную линию. Одновременно с этим сочли целесообразным сделать барк учебным и готовить на нем в практических условиях океанского плавания будущих судоводителей молодой Советской Республики. К тому времени барк находился на плаву уже более четверти века. Он был спущен на воду под названием «Лауристон» 17 октября 1892 года в Белфасте. Строился на верфи «Уоркман и Ларк» как клипер для перевозок джута из Индии и вначале имел парусное вооружение типичного «винджаммера». По тем временам «Лауристон» считался одним из крупных парусных судов мира. Его валовая вместимость составляла 2472 регистровые тонны, дедевейт — 3600 т и водоизмещение в полном грузу — 5190 т. Длина корпуса по конструктивной ватерлинии равнялась 88 м, ширина по миделю — 12,9 м, глубина трюма — 8,1 м, осадка — 6,1 м. Высота грот-мачты от грузовой ватерлинии до клотика составляла 59 м, длина грот-реев — 28 м.

Первые владельцы поставили «Лауристон» на линию Ливерпуль — Калькутта — Рангун. Корабль имел законное право называться клипером, так как не раз совершал блестящие переходы от берегов Англии до устья реки Хугли (Индия) за 92—96 дней, показывая среднюю скорость хода 14 узлов.

В 1909 году владельцы «Лауристона» переделали его в четырехмачтовый барк. Это было вызвано насущной не-

И. МАН,
капитан дальнего плавания,
бывший боцман барка «Товарищ»

обходимостью снизить эксплуатационные расходы за счет сокращения команды, обслуживающей прямые паруса на всех четырех мачтах.

К началу первой мировой войны, сменив трех владельцев, «Лауристон» осенью 1914 года был продан России. Вначале барк использовался как клипер для перевозки рельсов из Англии в Мурманск для строящейся в то время железной дороги Петроград — Мурманск. Во время гражданской войны интервенты угнали «Лауристон» в Англию.

После первого рейса в Кардиф реконструированный барк совершил много плаваний. В 1926—1927 годах «Товарищ» в течение четырнадцати месяцев находился в океанских рейсах, побывал в Монтевидео, Россарио и Буэнос-Айресе.

Мне довелось проплавать на «Товарище» несколько лет под командованием таких выдающихся капитанов парусников, как Дмитрий Афанасьевич Лухманов, Эрнст Иванович Фрейман и Петр Сергеевич Алексеев. На этом славном судне я прошел нелегкий путь от матроса до боцмана.

Не следует забывать, что «Товарищ» — грузовое судно, если не считать того, что часть его твиндеков была оборудована под жилые помещения практикантов. Условия жизни на этом паруснике могут показаться нам сегодня невыносимо тяжелыми. Ведь на нем не было ни парового отопления на случай холодных дней, ни принудительной вентиляции для смягчения тропической духоты и жары, ни рефрижераторов, ни ледников, ни бани, ни опреснителя. Судно даже не было электрифицировано. И хотя у нас на борту имелся паровой котел, он питал лишь лебедки, работавшие на нок-тали нижних реев, которые использовались в качестве грузовых стрел попарно на второй, третий и четвертый трюмы. Даже подъем станкового якоря весом около четырех тонн осуществлялся ручным шпилем, выхаживание которого нередко занимало у нас три часа... Одним словом, «Товарищ» был типичным представителем семейства «винджаммеров» — больших железных коммерческих парусников конца прошлого века. Наше учебное судно являлось классическим грузовым парусником со всеми присущими ему достоинствами и недостатками. Но все, кто плавал на «Товарище», с честью выдержали трудности и испытания и показали себя достойными своих предков — российских мореходов. Хочу здесь привести слова моего учителя Д. А. Лухманова, первого капитана «Товарища», из его замечательной книги «Соленый ветер»:

«Товарищ» сделал большое, сложное и полезное дело. Он практически подготовил для советского торгового флота испытанных, закаленных в борьбе с океаном, привыкших ко всяким опасностям и всяким климатам судоводителей. Он дал блестящий комсостав для наших будущих учебных судов, без которых невозможно воспитать необходимых нам морских командиров. Он установил тесную братскую связь между народами Республики Советов и трудящимися далекими южноамериканскими странами.

В какой бы иностранной порт ни приходил «Товарищ» под флагом Страны Советов, он всегда поражал всех отменной покраской корпуса, безукоризненно выровненным рангоутом и чистой палубой. Его приветствовали иностранные военные корабли и пассажирские лайнеры. Помню, как при подходе к Саутгемптону перед нашим барком первым приспустил свой флаг участник Ютландского сражения, флагман британского флота дредноут «Айрон Дюк», показывая этим свое восхищение прекрасным внешним видом нашего судна и уважение к нам как к морякам. Во время длительной стоянки на рейде в Нетли «Товарищ» всегда первыми приветствовали приспуск флага проходившие мимо нас крупнейшие в те годы трансатлантические лайнеры «Олимпик», «Маджестик», «Левиафан» и «Акваитания».

Тысячи людей, встречавших наше судно в Монтевидео, Россарио, Буэнос-Айресе и Саутгемптоне, восхищались четко налаженной службой, дисциплиной и эффектной формой экипажа нашего барка.

«Товарищ» как океанское судно обладал хорошими мореходными качествами и завидным для парусника ходом. В 1927 году, когда мы возвращались из Южной Америки, при прохождении Бискайского залива в судовом журнале была зафиксирована часовая скорость 13,6 узла, суточный переход составил 252 мили. В 1928 году в Средиземном море на пути из Гамбурга в Одессу, ниже острова Крит при отсутствии волнения, при очень крепком береговом бризе скорость хода достигла заветной цифры 14 узлов (эту скорость судно показывало до переделки в барк). При этом мы несли 29 парусов общей площадью около 3000 квадратных метров.

Барк погиб во время Великой Отечественной войны у причала в Жданове. Сейчас недалеко от места гибели парусника, в городском парке, у набережной, на постаменте установлен один из его станковых якорей.

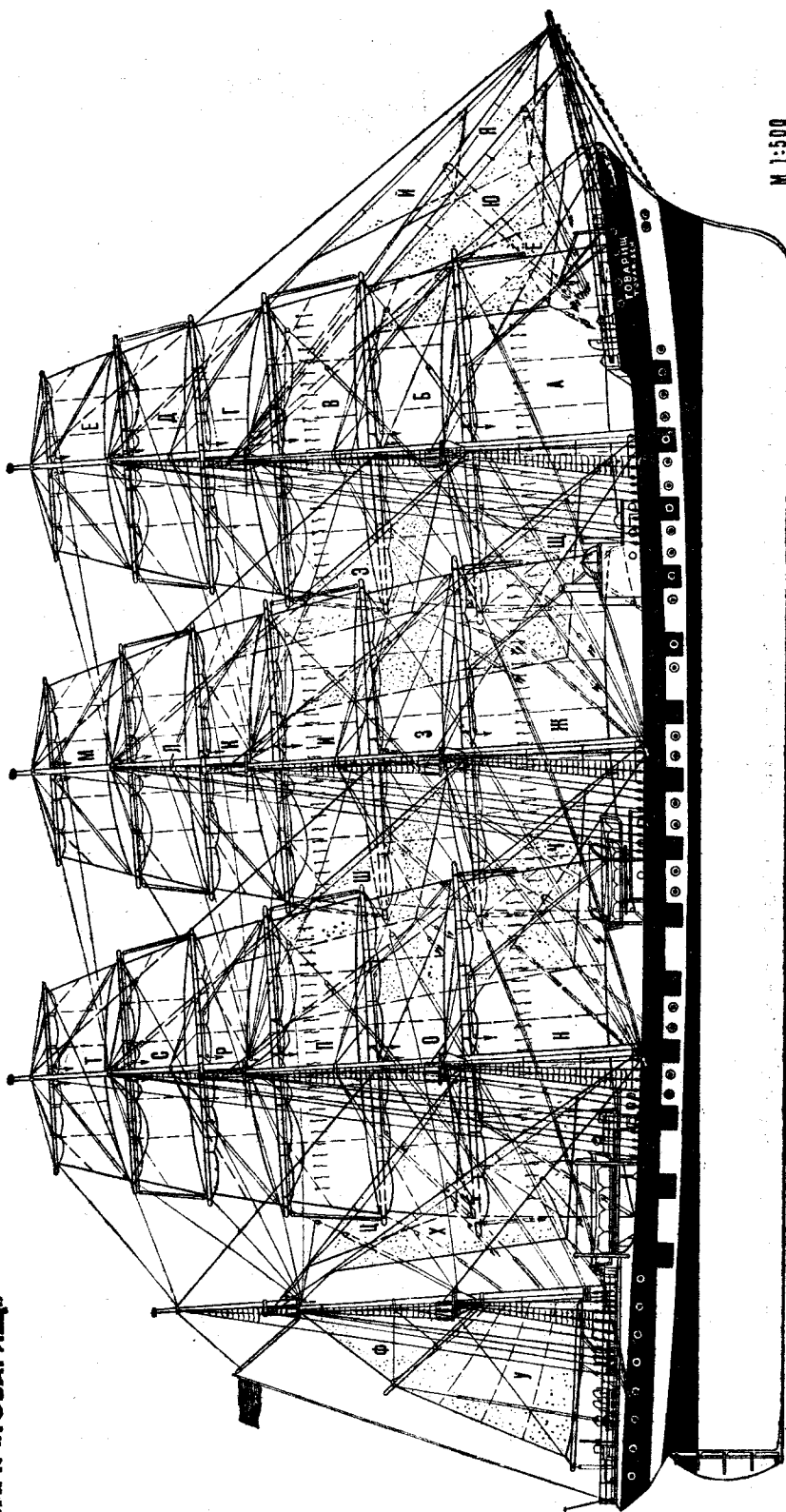
Океанское парусное судно «Товарищ» справедливо можно назвать первым морским университетом нашей страны. Многие его «слушатели»: А. А. Афанасьев, Г. А. Мезенцев, М. И. Григор, Ю. А. Пантелеев, И. А. Максимихин и другие — впоследствии стали выдающимися капитанами дальнего плавания.

ПРЯМЫЕ ПАРУСА:

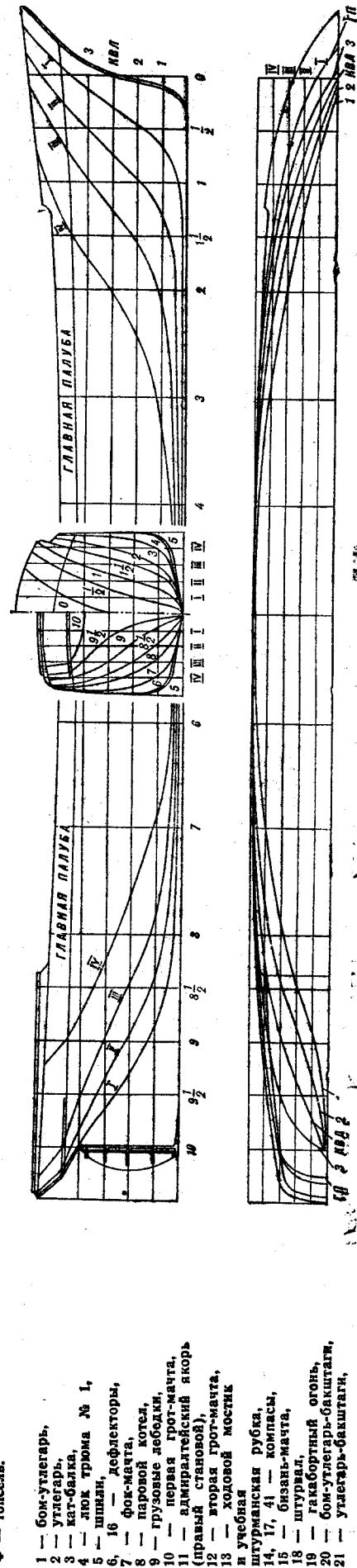
- А — фок,
- Б — нижний фор-марсель,
- В — верхний фор-марсель,
- Г — нижний фор-брамсель,
- Д — верхний фор-брамсель,
- Е — фор-бом-брамсель,
- Ж — первый грот,
- З — нижний марсель
- И — 1-го грота,
- Й — верхний марсель
- К — 1-го грота,
- Л — нижний брамсель
- М — 1-го грота,
- Н — верхний брамсель
- О — 1-го грота,
- П — второй грот,
- Р — нижний марсель
- С — 2-го грота,
- Т — нижний брамсель
- У — 2-го грота,
- Ф — бом-брамсель

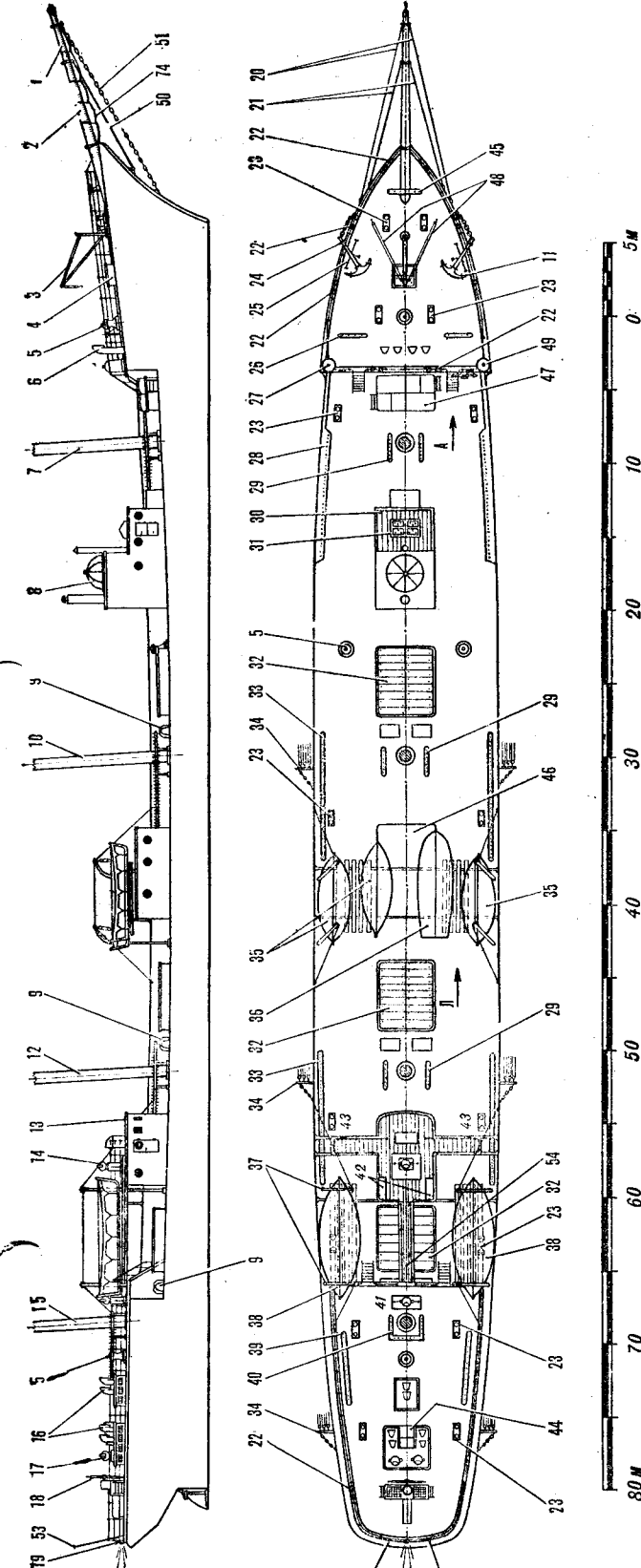
КОСЫЕ ПАРУСА:

- Е — фор-стен-стаксель,
- Ю — кливер,
- Я — милель-кливер,
- И — бом-кливер,
- Щ — стень-стаксель
- И — 1-го грота,
- Ч — стень-стаксель
- 2-го грота,
- Щ — брамстен-стаксель
- 2-го грота,
- Х — апсель,
- Ц — крайс-стен-стаксель,
- У — бизань,
- Ф — топсель.



М 1:500





- 22 — киповая планка с двумя роульсами, 23 — кнехты, 24 — якорь Роджера (левый становой), 25 — якорная машинка, 26, 28, 29, 33, 39, 40, 45 — кофель-нагельные планки, 27 — башня левого бортового огня (красного), 30 — камбуз, 31 — световой люк, 32 — крышки трюмов № 2, 3, 4, 34 — выстрелы (для блоков реев брасов нижних реев и марса-реев), 35 — спасательная шлюпка вельботного типа на 20 человек, 36 — спасательная шлюпка с транцевой кормой, 37 — поворотные шлюпбалки (четыре пары), 38 — спасательная шлюпка вельботного типа на 45 человек, 42 — ящики для сигнальных флагов, 43 — спасательные круги, 44 — сходной люк в кают-компанию и в каюту капитана, 46 — радиорубка и лазарет, 47 — сходной люк в кубрик, 48 — топенанты катбалки, 49 — башня правого бортового огня (зеленого), 50 — ватер-штаг, 51 — бом-утлегарь-штаг, 52 — адмиралтейский якорь (стопанкер), 53 — флашток, 54 — подъемный переходной мостик, 55 — бейфуты бом-брам-рея и верхнего брам-рея, 56 — бейфут нижнего брам-рея, 57 — бейфут верхнего марса-рея, 58 — бейфут нижнего марса-рея, 59 — бейфут фока-и грота-реев, 60 — фор-и грот-марс, 61 — фор-и грот-салинг, 62 — топ фок-и грот-мачт, 63 — крьюйс-марс, 64 — гафель, 65 — гик, 66 — ноки брам-и бом-брам-реев, 67 — ноки нижних реев и марса-реев, 68 — шкоты нижних парусов, 69 — бом-брам-фал, 70 — брам-фал, 71 — марса-фал, 72 — якорный клюз, 73 — буксирный клюз, 74 — подбашпритные перты.

СОВЕТЫ ПО МОДЕЛИРОВАНИЮ

Предлагаемые чертежи барка «Товарищ» рассчитаны на массового любителя-непрофессионала и позволяют построить изящную, выразительную стендовую модель при самых скромных возможностях в обеспечении материалами и минимальном количестве простейшего инструмента.

Рассматривая чертежи, помните, что общий вид барка с правого борта, вид сбоку (без фальшборта), сверху и теоретический чертеж выполнены в едином масштабе. Изображение носовой оконечности с бушпритом, виды по стрелкам А, К, Л и сходной люк показаны в масштабе 2:1 по отношению к общему виду.

Топ фок-мачты и топы обеих грот-мачт выполнены в масштабе 6:1, вся остальная детализация показана в масштабе 4:1 по отношению к общему виду.

Корпус модели можно изготовить из монолитного или клееного бруска дерева — липы, березы или ольхи. Для рангоута лучше всего использовать бамбук. На стоячий такелаж подойдут хлопчатобумажные толстые черные нитки, а на бегучий — светло-коричневые нитки, толщина которых в два раза меньше. Весь такелаж можно изготовить из капроновой нити. Паруса модели нужно делать из тонкой ткани — мадаполама, батиста или колленкора.

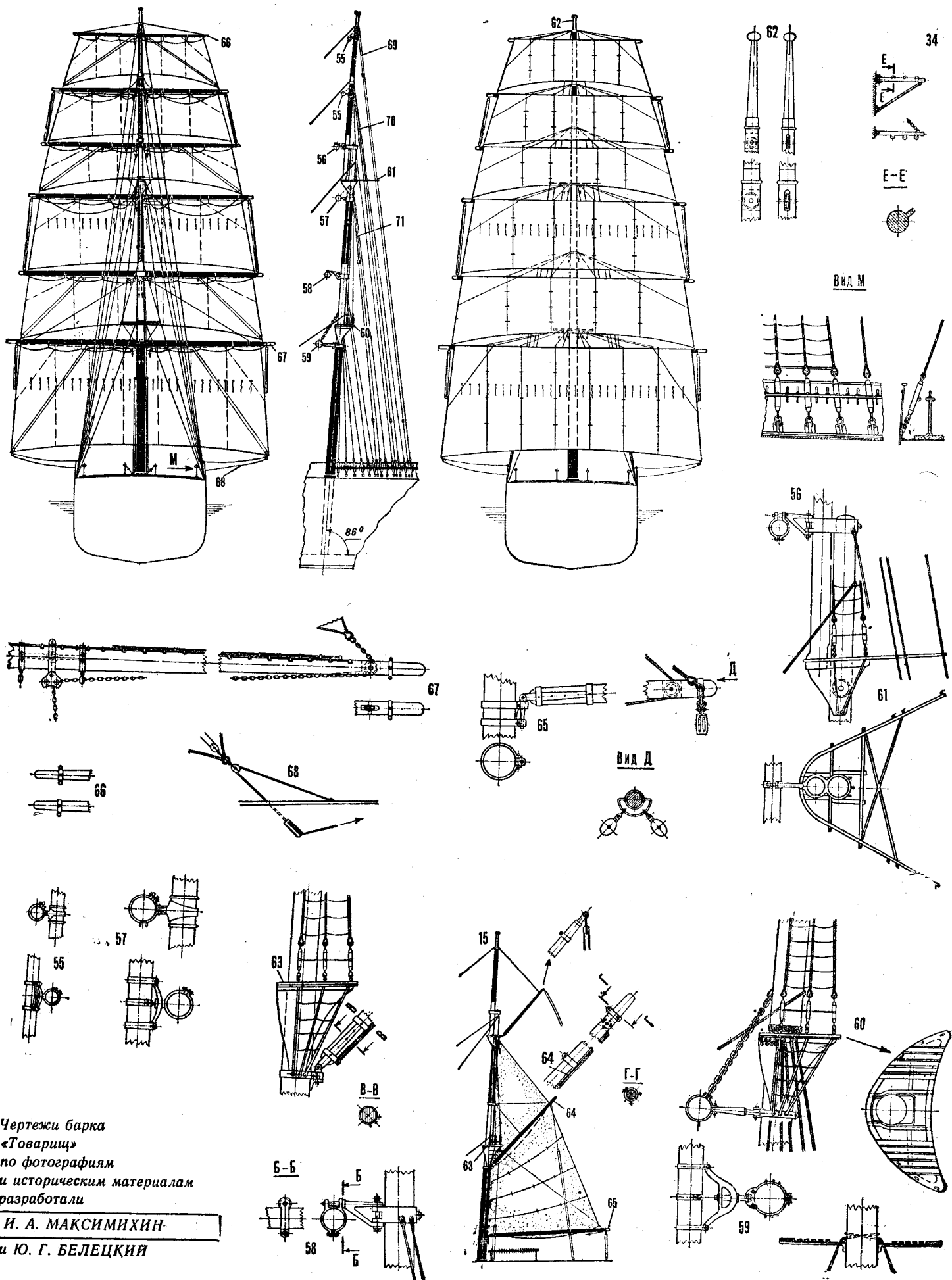
Для изготовления мелких деталей используют плотное мелкоячеистое дерево, плотную бумагу, металлическую фольгу, медную проволоку различных диаметров и другие материалы.

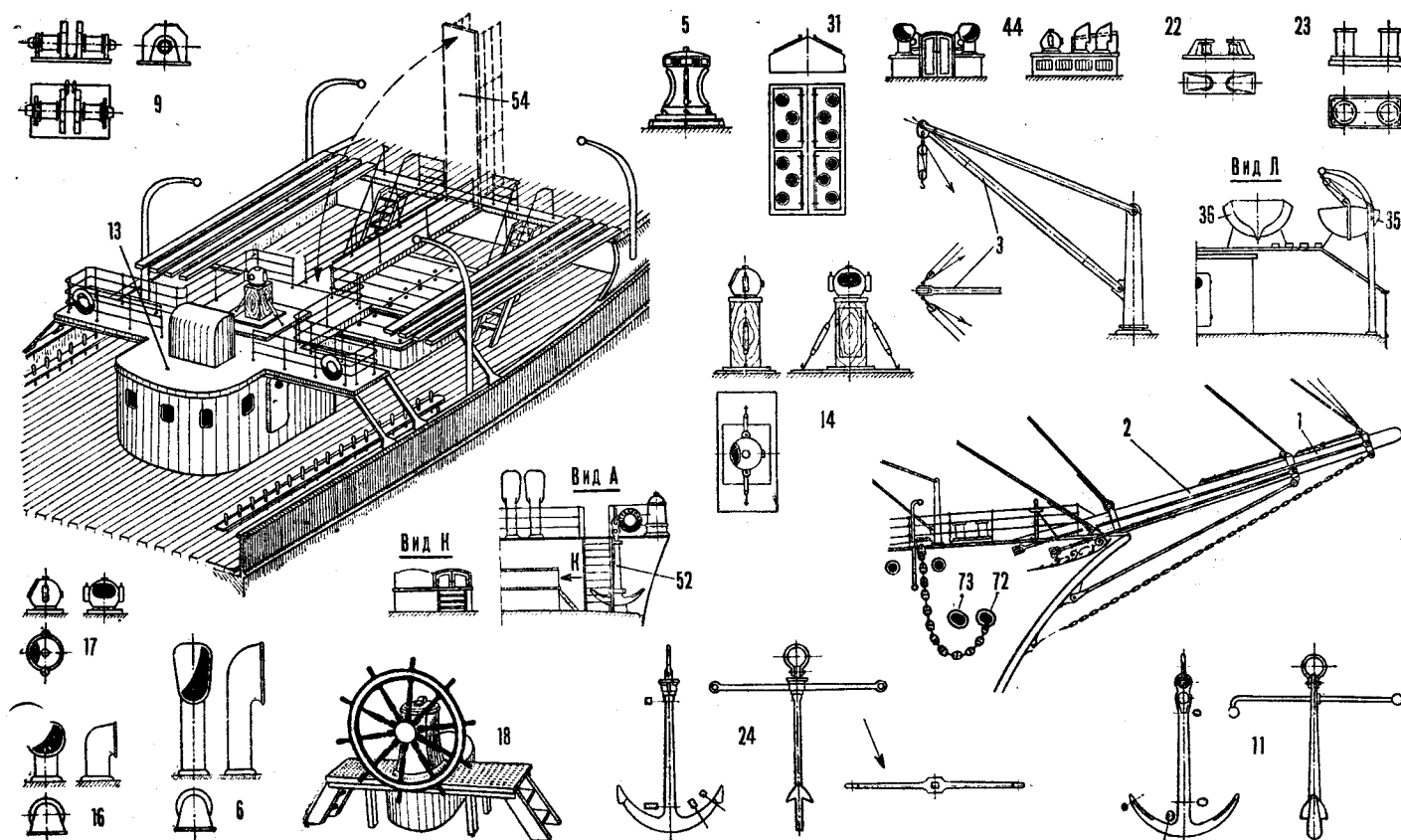
Характерные особенности рангоута, на которые следует обратить внимание, — это крьюйс-брам-стенга, оставшаяся со времен, когда судно несло на бизань-мачте прямые паруса, а также отсутствие марс-тин-тика.

ОКРАСКА СУДНА

Наводный борт снаружи окрашен в черный и белый цвета с имитацией пушечных портов. Подводная часть корпуса красная. Ватерлиния и буквы названия судна белые. Палубные устройства и механизмы, рангоут и стоячий такелаж должны иметь следующие цвета: фальшборт с внутренней стороны, надстройки, рубки, леерные ограждения, вентиляционные дефлекторы, шлюпки, шлюпбалки, дромедды шпильей, топы мачт, мачты и стеньги на участках от бейфута фока-рея и грота-реев до бейфута нижних марса-реев, брам-стенги на участках от бейфута верхних марса-реев до эзельгофтов, марсы, салинги, ноки реев, гика, гафелей, бом-утлегаря, выстрелы, ворсты, талрепы, блоки, ватер-штаг, бом-утлегарь-штаг, ватер-бакштаги, бом-утлегарь-бакштаги, бензели на вантах, фордунах и штагах — белые.

Крышки и комингсы грузовых люков, баллеры шпильей, якоря и якорные цепи, грузовые лебедки, кнехты, киповые планки, стоячий такелаж — черные. Палгуны (основания шпильей) — зеленые. Весь рангоут и кат-балка — темно-коричневые. Сходные люки, кофель-нагельные планки, колесо, спицы и рукоятки штурвала — темное полированное дерево; по торцевой поверхности колеса идет широкая белая полоса, образующая кольцо. Все палубы (их нужно расчертить, имитируя доски палубного настила) — светлое дерево.





ВСЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ

Имя Ивана Алексеевича Максимихина хорошо известно судомоделистам нашей страны по его книгам: «Модель яхты», «Как построить модель корабля», «Аврора», «Морской моделизм», «Легендарный корабль» и «Броненосец «Потемкин». Читатели «Моделиста-конструктора» знают И. А. Максимихина по многочисленным публикациям и разработкам чертежей моделей самых различных кораблей, судов и яхт.

Публикуемые в этом номере чертежи четырехмачтового учебного барка «Товарищ», к сожалению, последняя работа этого старейшего судомоделиста: он скоропостижно скончался у себя дома в Ленинграде на 77-м году жизни.

Иван Алексеевич был моряком, профессиональным судоводителем, отдавшим больше одной трети своей жизни службе на торговых и военных кораблях. Его молодые годы овеяны волнующей романтикой океанских просторов и дальних странствий.

В 1921 году И. А. Максимихин успешно сдал вступительные экзамены в Училище дальнего плавания и судовых механиков. Получив диплом судоводителя, молодой моряк нес штурманскую вахту на пароходе «Каменец-Подольск», четырехмачтовом барке «Товарищ», на лесовозах «Искра», «Андрей» и «Самко» — 15 лет дальних океанских плаваний.

Большая Отечественная война застала штурмана Максимихина в родном Ленинграде. Он записался добровольцем в истребительный батальон Ленфронта и с 22 июня 1941 года по март 1942 года как рядовой боец защищал подступы к родному городу. Когда командование узнало, что Максимихин по профессии штурман, его назначили старшим помощником на военный тральщик № 516. Тяжелые военные будни продолжались уже на морских подступах к городу на Неве, на Балтике, густо усеянной фашистскими минами.

В декабре 1942 года И. А. Максимихин стал вторым штурманом, а позже старшим помощником капитана грузового парохода «Обь». Здесь он познал риск и сложность плавания в составе конвоя через Северную Атлантику.

В книге Погосова «Океан в огне» в главе «Взрыв в полночь» читаем:

«Пароход «Обь» под командованием капитана С. Д. Панфилова 28 июня 1944 года вышел из Владивостока в Петропавловск-Камчатский с грузом угля. 6 июля в полночь в 60 милях от рыбокомбината Большерецка был торпедирован в правый борт. Торпеда попала в бункер под кают-компанию. Пароход накренился, перевернулся и носом ушел под воду. Все произошло в течение 1—2 минут...» И. А. Максимихин оказался среди немногих спасшихся.

Кончилась война. Капитан дальнего плавания И. А. Максимихин продолжал свою морскую службу на грузовых судах Балтийского пароходства. Однако в 1947 году с морем пришлось навсегда распрощаться: врачи запретили плавать по состоянию здоровья. Полтора года исполнял он обязанности начальника отделения судовой технической специальности в Ленинградском среднем мореходном училище, читал лекции, преподавал навигацию, которую знал великолепно. Но работа, что называется,

«не шла». Вот тогда-то и нашел себе занятие по душе старый моряк. Иван Алексеевич отлично понимал, какие трудности с кадрами для торгового флота испытывает страна. Он знал по своему личному опыту, что любовь к морю человеку следует прививать с детского возраста, с 8—10 лет, и что лучший способ заинтересовать мальчишку профессией моряка — это судомодельный спорт. Бывший капитан пришел в Первый Ленинградский морской клуб ДОСААФ и начал вести там судомодельный кружок. У него были свои «секреты» (как он в шутку называл) преподавания. Он воспитал сотни (три поколения) советских судомоделистов, многие из которых уже давно мастера спорта, инженеры-кораблестроители, капитаны дальнего плавания и командиры военных кораблей. Успех его педагогической деятельности кроется прежде всего в безукоризненных знаниях того, что он преподавал, и в беззаветной любви к детям.

«Я обожаю уличных мальчишек, этих веселых сорванцов и озорников. Из них вырастут толковые люди. Только нужно уметь увлечь их делом, и вы поймете, что это самая любознательная и способная публика, — говорил И. А. Максимихин. — Уйдя с флота и втянувшись в преподавательскую работу, я забыл все свои недуги и почувствовал, как помолодел душой».

Последние тридцать лет жизни Иван Алексеевич посвятил воспитанию и обучению подрастающего поколения моряков. Он был руководителем кружков судомоделизма в ленинградских клубах ДОСААФ, преподавал молодым морякам морскую практику, работал тренером, несколько лет подряд являлся членом президиума судомодельной Федерации СССР и, имея всесоюзную судейскую категорию, не раз бывал главным арбитром чемпионатов и крупнейших соревнований страны.

Одновременно он вел большую исследовательскую работу по истории отечественного судостроения и кораблей революции. В 1965 году И. А. Максимихин задумал воссоздать чертежи учебного барка «Товарищ», на котором ему довелось плавать. В результате многолетних поисков удалось собрать около трехсот фотографий барна и установить, что английский четырехмачтовый парусный корабль «Росс-Шир», построенный на четыре года ранее, был с ним идентичным. Теоретические чертежи, рангоут, план парусов и проводку названного судна посчастливилось найти в одной из книг известного английского морского историка Лаббокка.

К началу 1980 года И. А. Максимихин выполнил примерно три четверти работы по восстановлению чертежей «Товарища». После его смерти редакция «Моделиста-конструктора» передала незаконченные чертежи модели барка рижскому судомodelисту Ю. Г. Белецкому, который успешно завершил начатое старым капитаном исследование. Эта работа Ивана Алексеевича Максимихина так же, как и его книги, — добрая память о замечательном человеке, отдавшем всю свою жизнь горячо любимым им детям и морю.

Лев СКРЯГИН