

Грустная и не “ТОВАРИЩ”еская судьба парусника...

“Горх Фок” – “Товарищ” – “Горх Фок”



(*Gorch Fock*, с 1933), «Товарищ» (1949—1999) — трёхмачтовый барк, построен в учебных целях по заказу ВМС Германии на гамбургской верфи Blohm und Voss и назван в честь известного немецкого писателя-мариниста Ганса Кинау (нем. *Johann Wilhelm Kinau*), который подписывал свои произведения псевдонимом *Горх Фок*.

Предыстория

Барк был заказан Имперским флотом Германии (Рейхсмарине), срочно искавшим замену учебному трехмачтовику «Ниоба» (нем. *Niobe*), который, попав в сильнейший шторм в проливе Фемарн-Бельт, опрокинулся и затонул в июне 1932 года. В ходе расследования обстоятельств гибели парусника *Niobe* в его конструкции были выявлены технические просчеты. Они были учтены при проектировании нового учебного барка — более надежного, маневренного и устойчивого. В частности, представители флота требовали, чтобы он выдерживал крен в 90 градусов. Одним из обязательных условий было недопущение чрезмерной площади парусов (нем. *Übertakelung*), как это имело место в случае с «Ниобой».



Заказ под № 495 был размещен на гамбургской верфи «Blohm und Voß», при этом значительная часть стоимости проекта была покрыта целевыми средствами, собранными «Флотским союзом немецких женщин» и «Немецким флотским обществом». Корпус судна стальной клепанный, двухостровного типа с удлиненным баком и ютом и двумя непрерывными палубами. Длина судна 82,1 метра, ширина 12 метров, осадка 5,2 метра. Имеет грузовместимость 1510 тонн. Высота главной мачты с 23 парусами — 41,3 метра.

Через 100 дней после закладки корабль 3 мая 1933 года был спущен со стапелей. Торжественную речь при церемонии произнес адмирал Эрих Редер. Первым капитаном корабля был назначен капитан 1-го ранга Рауль Мивес. За спуском корабля на воду в Гамбурге наблюдало более десяти тысяч зрителей. Церемония стала одной из самых массовых и торжественных в довоенный период. Барк назвали «шедевром» фирмы Blohm & Vooss, которая сумела воплотить в нем качества как военного корабля, так и торгового судна.

Экипаж

капитан, старпом, 3 вахтенных офицера, 1 врач, 1 кассир, 1 боцман, 1 рулевой, 1 администратор, 1 машинист, 2 фельдфебеля, 24 унтерофицера, 20 офицера команды, 1 повар, 1 стюарт, 1 парикмахер, 180 кадетов (курсантов)^[1]

В составе флота Германии

«Gorch Fock» послужил образцом и названием для целой серии («Gorch-Fock-Klasse») из шести немецких парусников: «Horst Wessel» (1936, ныне — «Eagle» береговой охраны США), «Albert Leo Schlageter» (1937, ныне «Sagres» ВМС Португалии), «Mircea» (1938, ныне ВМС Румынии), «Herbert Norkus» (незакончен, затоплен союзниками в 1947 в Скагерраке), «Горх Фок II» (1958, ВМС Германии), а также для целого ряда латиноамериканских парусных кораблей.



Начиная с 1934 барк использовался для учебных целей. Ежегодно он совершал несколько коротких рейсов по Балтике и Северному морю, и еще один дальний — через Атлантику. Постоянная команда — 60 человек, плюс 180 кадетов. «Корабль мечты» — так его называли не только в Германии, но и за границей. ВМС Третьего рейха использовали его в рекламных целях, чтобы привлечь курсантов — походами и морской романтикой.

После начала Второй мировой войны корабль, как и оба его побратима «Хорст Вессель» и «Альберт Шлагетер», служил главным образом плавучей канцелярией и общежитием для моряков в портах Свинемюнде и Киля, и лишь изредка использовался как учебное судно. Затем он был переведен в Штральзунд, где на его борту проходили курсы минеров. Команду сократили до 23 человек. В начале апреля 1944 года была предпринята попытка возобновить морские курсы. Однако приближение фронта изменили первоначальные планы.

На исходе Второй мировой войны барк был отбуксирован к острову Рюген, где с него частично был снят такелаж. 30 апреля 1945, после обстрела корабля с берега советскими танками, корабль был по приказу немецкого командования подорван и затоплен. (Координаты: 54°17'28" N, 13°8'22" E)

В составе флота СССР

По окончании войны барк достался СССР по Договору о репарациях. В 1947 г. парусник был поднят со дна моря штральзундской фирмой «B. Staude Schiffsbergung». В том же году на ростокской верфи «Neptun» ему был обновлен корпус, а затем в 1947—1951 гг. он был капитально отремонтирован на судоремонтном заводе в Висмаре. В 1949 году на нем была повешена рында с именем «Товарищ», а 15 июня 1950 — барк приняла советская команда.

К осени того же года он прошел в Лиелаю (Латвия). Там судно оснастили новым парусным вооружением и укомплектовали штатом. Моряков, знающих парусное дело, были единицы, а курсанты, которые прибыли на практику, нуждались в обучении. Дважды «Товарищ» выходил в Балтийское море, чтобы команда научилась ходить под парусами. Во время второго похода барк чуть не перевернулся: из-за не вовремя убранных парусов судно достигало крена в 48 градусов.



8 июля 1951 «Товарищ» вышел из Ленинграда под командованием капитана И. В. Трескина и, пройдя вокруг Европы с заходом по пути в Плимут, Гибралтар и Стамбул, 28 августа прибыл в Одессу. А уже 6 сентября 1951 г. с новой группой практикантов судно снялось в Очередной рейс – по Черному морю.

В этом же году «Товарищ» был передан Херсонскому мореходному училищу им. Шмидта, становится базой для прохождения судовой практики курсантов мореходных училищ Одессы и Херсона.

Первое значительное плавание парусника под советским флагом состоялось в 1957 году под командованием опытного парусного капитана В. В. Васильева. Третьим помощником капитана тогда был Олег Ванденко, будущий капитан “Товарища-2”. Рейс был из Черного моря через Атлантический океан вокруг Африки, к берегам Индонезии, Индии и обратно в Одессу.

12 июля 1972 году вышел из Одессы в трансатлантический рейс — до Бермудских островов (с заходом на о. Тенерифе), стоянка в порту Гамильтон, а оттуда в Балтимор (на обратном пути попал в ураган «Кери»).

В 1974 барк впервые принял участие в Балтийской регате престижной американской серии «Operation Sail» («Операция Парус»), проводимой по инициативе «Организации по обучению молодежи морскому делу» (англ. *The Sail Training Association, STA*). В официальном приглашении на состязание было сказано, что «Товарищу» отводится привилегированная роль в торжествах по случаю 30-летия освобождения Польши от немецко-фашистских захватчиков. Что безусловно обязывало. Старт гонке на 320-мильной дистанции по маршруту маяк Дрогден (Копенгаген) — Гдыня был дан 14 июля. В группе крупных полнорейных парусников класса «А» выступали также польский парусник «Dar Pomorza», западно-германский «Горх Фок II», советский «Крузенштерн», датский фрегат «Georg Stage» и бригантна «Wilhelm Pieck» из ГДР. «Товарищ» победил в гонке, опередив своего ближайшего соперника (немецкий барк аналогичной конструкции «Горх Фок II») на 16 часов 15 минут.

В 1976 году после текущего ремонта принял участие в очередной регате «Операция Парус — 76». На первом этапе пришел первым к рейду порта Санта-Крус-де-Тенерифе. Также и на втором этапе был первым. На третьем же пришел четвертым. Но по сумме трех этапов завоевал первое место в классе А.



В 1977 году барк по официальному приглашению Бельгии посетил порт Гент, для принятия участия в празднования 150-летия открытия канала Тернезен-Гент (англ. *Ghent-Terneuzen Canal*).
В 1980 году — капитальный ремонт на верфи в Югославии. После чего выполнил рейс к берегам Южной Америки по тому же маршруту, что и некогда его «крестный отец».



В составе флота Украины

После распада СССР и провозглашения Украиной государственной независимости, несмотря на заявленную возможность ремонта на Херсонском судоремонтном заводе, барк был направлен для ремонта в Великобританию.



В 1993 году из-за плохого технического состояния срочно потребовалась замена главного дизельного двигателя. С этой целью немецкое общество Друзей парусного флота (Tall-Ship Friends) организовало свою первую акцию поддержки «Товарища». В Германии выпустили благотворительные сертификаты по сто марок с твердым процентом — один день на борту корабля.

В том же году «Товарищ» участвовал в регате у берегов Великобритании. С воспитательной целью несколько дней на его борту провела группа «трудных» английских подростков. Участники плавания и организаторы были очень высокого мнения о педагогических результатах и захотели повторить акцию. Однако в 1994 году из-за плохого состояния барк получил разрешение лишь на рейсы по Черному морю. Английская сторона выразила готовность оплатить ремонт с условием, что «Товарищ» регулярно будет посещать Ньюкасл. Весной 1995 года барк отправился на верфь в Ньюкасл. Часть расходов на топливо и провиант взяли на себя немецкое «Общество друзей парусника».

Однако новый детальный осмотр в сухом доке Ньюкасла показал, что состояние барка намного хуже, чем первоначально предполагали эксперты в Херсоне. Новая смета увеличилась до двух миллионов фунтов. Английские спонсоры готовы были повысить сумму до 500 тысяч. Срок действия судовых сертификатов подошел к концу. Вследствие отсутствия валюты у владельца — Министерства образования Украины, ремонтные работы так и не начались. Из-за аварийного состояния и отсутствия сертификатов выход в море «Товарищу» был запрещен и он был законсервирован.

Большая часть команды вернулась на Украину. По просьбе украинского консульства поддержку одиннадцати членов экипажа, оставшихся при корабле вместе со своим капитаном Юрием Куценко, взяла на себя общественная организация Towarischtsch-Support-Group, в которую вошли немецкие и британские друзья парусника. Барк провел в Ньюкасле два года.

В 1997 году барк был отбуксирован в Мидлсбро на северо-востоке Англии. Городские власти Мидлсбро на средства из регионального фонда собирались открыть верфь для парусников. «Товарищ» должен был стать показательным проектом — за бесплатный ремонт и оплату 400 тысяч фунтов накопившихся и текущих расходов. Однако верфь так и не была построена.

В 1999, будучи в плохом состоянии, при отсутствии финансов со стороны Украины, но при финансовой поддержке немецкого товарищества «Tall-Ship Friends» был отбуксирован в город Вильгельмсхафен, где в 2000 году должна была состояться морская часть международной выставки EXPO.

С 1999 по 2003 год в Вильгельмсхафене барк за счет немецкой стороны был подвергнут капитальному ремонту. В 2000 году он служил флагманским кораблем на всемирной выставке Экспо-2000 и украинские хозяева барка надеялись с помощью парусника на ней заработать.

Возвращение в порт приписки



Немецкое общество «Tall-Ship Friends», согласно договору, продолжало содержать парусник и оставшуюся с ним украинскую команду, искать деньги и сухой док для ремонта. Однако отношения с хозяином парусника — министерством образования Украины постепенно ухудшились. В 2000 году немецкие энтузиасты начали переговоры с городскими властями Штральзунда, предложив выкупить корабль и вернуть его в первый порт приписки. Городские власти позитивно отнеслись к этой идее. Они гарантировали бесплатное место для стоянки барка и его финансовую поддержку. Украина требовала за корабль один миллион евро, но затем в процессе переговоров цена была снижена до 500 тысяч евро и сделка состоялась.

В 2003 общество «Tall-Ship Friends» за добровольные денежные пожертвования выкупило «Товарищ» у украинского министерства образования. В том же году в плавучем доке 'Condock V' был отправлен в «материнскую гавань» — город Штральзунд, где 25 сентября был встречен с официальными почестями. Начиная с 2004 года, на «Народной верфи» Штральзунда (Volkswerft Stralsund GmbH), барк был в несколько этапов (в 2004-2010 гг.) подвергнут реставрации.

29 ноября 2003 ему официально было возвращено его прежнее имя Gorch Fock («Gorch Fock I»), с которым он под номером **3675** был зарегистрирован в Немецком морском Регистре.

С 2005 г. Gorch Fock размещен в качестве плавучего музея в гавани города Штральзунд, который и был его первоначальным портом приписки.

