

Всего пятьдесят лет назад

С именем немецкого судовладельца Эриха Фердинанда Лейца связана последняя попытка ветеранов-парусников противостоять усиливающейся конкуренции пароходов и теплоходов. Именно тогда — на самом закате эпохи паруса — стали строить огромные, но не имевшие машины и дешевые в эксплуатации многомачтовые грузовые «выжиматели ветра». На чилийский и австралийский мар-



Спуск на воду «Памира» 29 июля 1905 г.

шруты вышли специально построенные для несрочной перевозки массовых грузов парусники «летающей линии П» — барки Лейца с названиями на букву «П»: «Памир», «Пассат», «Пиннес», «Пекин», «Парма»...

Теперь-то мы знаем, чем это кончилось. Остановить прогресс не удалось. Лейц и его последователи, такие как финн Густав Эрикссон, были вытеснены из бизнеса. А 50 лет назад, т. е. совсем недавно, гибель когда-то лейцевского четырехмачтового барка «Памир» поставила последнюю точку. Интересующихся отошлем к статье Ю. Саруханова в «Кия» № 174 («Почему погиб барк «Памир?»), а здесь лишь напомним основное.

Построенный в Гамбурге в 1905 г. парусник размерениями 96.3 (110) × 14 × 8 м и общей площадью парусов около 3600 м² после Второй мировой войны был восстановлен, еще раз сменил владельцев и успел (как и другой

барк Лейца «Пассат») совершить два дальних рейса с грузом австралийского зерна. Отметим, что теперь четырехмачтовый гигант начали одновременно использовать и как учебное судно: это позволяло экономить на зарплате команды (86 чел.) благодаря привлечению к работе курсантов (в последнем рейсе 51 чел.).

Третий рейс и стал последним. 10 августа 1957 г. судно под флагом ФРГ вышло из Буэнос-Айреса на Гамбург, имея на борту 3780 т зерна. Где-то в 600 милях от Азорских о-вов «Памир» был застигнут тропическим ураганом Керри, в результате смещения сыпучего груза потерял остойчивость — лег на левый борт — и затонул. Спаслись нацелевшем плоту только шесть курсантов, которых на третий день поднял американский пароход. Их довольно невнятные показания и послужили основным материалом для работы комиссии, выяснявшей причины кораблекрушения.

Вину капитану Боленстрету (погибшему вместе со всем экипажем судна) поставили то, что он не обратил внимания на намечавшееся ухудшение погоды и не принял обыч-

ных мер, диктуемых правилами хорошей морской практики, а затем запоздал с подачей сигнала бедствия (дал SOS, когда крен достиг 37°) и почему-то не принял помощь, которую предложило судно «Манчестер».

Отсутствие объективной информации привело к возникновению упорных разговоров о противостоянии капитана и старпома, принадлежащих якобы к разным поколениям моряков-парусников. Очевидно, этот конфликт и был положен в основу художественного фильма, посвященного памятной трагедии. Мы упомянули об этом не только потому, что «в роли» погибшего судна снимался наш «Седов». Любое упоминание о суровом уроке, преподанном Атлантикой полвека назад, говорит о важности человеческого фактора и в наши дни, привлекает внимание всех судоводителей большого и малого флота к проблемам безопасности.

Ю. К.

Использованы фото из журнала «Skipper» (№ 9, 2007) и книги Ф. Джорджетти и Э. Абрансона «Самые знаменитые парусные суда», М., 2002.



Наш четырехмачтовый барк «Седов» в роли барка «Памир»