

ТЕПЛОХОД ИЗ ДЕТСТВА

Сергей Бочаров

Я даже не могу вспомнить, когда впервые увидел его. Каждое лето мы с братом приезжали из Москвы к бабушке в Запорожье и каждый день ходили на пляж. А он стоял у заводского причала. «Риф-2» был заметно меньше других теплоходов, ходивших по Днепру. В его облике усматривалось что-то игрушечное, но при этом чувствовались черты настоящего железного корабля.

Я вырос, поступил в Морскую академию и уехал в Санкт-Петербург. Жизнь закрутилась. А теплоход продолжал стоять у того же причала, старясь, но оставаясь на плаву. В 2013 г. я подыскивал себе моторную яхту для путешествий и вдруг наткнулся на одно объявление. Я узнал его по первой же фотографии. В свои 63 года теплоход продавался по цене металлолома. Действие документов было приостановлено, и он просто доживал свои дни в ожидании отправки на свалку.

Многие тогда говорили, что я сошел с ума. Было понятно, что покупка теплохода на несколько лет отодвинет реализацию идеи ходить по рекам и озерам: бедолаге требовался глубокий капитальный ремонт. Но когда я ступил на причал, мне показалось, теплоход меня сразу узнал. Самим фактом нахождения в Запорожье этот севастьяпольский морской трамвайчик был обязан моему дедушке, который в послевоенные годы руководил восстановлением города... Не торгуясь, я подписал договор купли-продажи.

При всех рациональных «против» было и огромное рациональное «за» — одно важное его отличие от других советских судов того времени. При длине 20 м его ширина составляла целых 4,5 м. В СССР почти все малые

суда строили под железнодорожный габарит, при такой длине ширина редко превышала 3,5–3,7 м. А 4,5 м — это уже совсем другое пространство, возможность сделать по-настоящему обитаемую лодку для семьи, где каждому найдется место.

Созидание против потребления

Мы живем в эпоху потребления: буквально скупаем одноразовые вещи, обновляем их по веянию моды, и иногда кажется, будто это и есть достижения прогресса. При этом понятия «надежность» и «долговечность» сузились до размеров гарантийного срока: один-два года. Но ведь была и пора созидания, когда дома строили на века, а вещи переживали своих создателей. И этот теплоход — наш ответ эпохе потребления.

Когда я говорю людям, что приобрел старый теплоход и десять лет его восстанавливал, они часто спрашивают: «Зачем? Проще же купить новый». Но в том-то и дело, что нового такого не существует. Того, что сделан из металла, который когда-то был танковой броней. Того, чьи обводы проектировали в послевоенные годы, когда каждая деталь проверялась на прочность и долговечность. Того, у кого есть история и биография.



Теплоход после покупки поднят на кильблоки

Идет ремонт

Наш корпус — 1950 г. Когда мы подняли теплоход на кильблоки и сняли обшивку, оказалось, что силовой набор в идеальном состоянии. 70 лет — и никакой коррозии! Крупновская сталь, которую использовали для силового набора судов до момента введения отраслевого стандарта в 1952 г., шла из переплавленных танков. Мы заменили наружную обшивку, подводную часть, надводную, палубу, надстройку, переборки, провели большие работы по перепланировке. Но старый набор, тот самый, «танковый», остался.

Десять лет без выходных

Многие думают, что построить корабль — это как сделать ремонт в квартире: нашел бригаду, заплатил, через полгода въехал. Но в нашем случае все вышло с точностью до наоборот.

Мы начали ремонт в Запорожье. Но наступил 2014 г., и стало ясно: нужно уезжать. Вывозить судно через границу, которая вот-вот закроется, на трале, без рубки, едва втискиваясь в 4,5 м высоты, чтобы пролезть под мостами! Блок-посты, сложная дорога, форс-мажоры вроде сломавшейся коробки передач у грузовика, на который были оформлены все документы по перевозке негабаритного груза, необходимость протаскивать трал трактором со спущенными колесами под одним из мостов... Нас уверяли, что это невозможно. Но, как говорится, дальше всего тебя заведет та дорога, у которой нет обратного пути.

Заводская табличка морского пассажирского катера прибрежного плавания

Потом была таможня. Истлевшие советские документы на негабаритный и странного вида груз парализовали весь пост на месяц. Нам назначили три экспертизы, таможенники боялись за свою судьбу и перекладывали от смены к смене необходимость провести таможенную очистку...

А потом началась стройка. Около 40 тысяч часов общей работы. У нас были помощники, сварщики, электрики, системщики, отделочники — всего, как я недавно посчитал, 16 человек. Каждый день после основной работы я ехал в ангар, в выходные — туда же. Вместо отпуска — поездки за материалами по Европе и Азии.

Мне и моей супруге Юле хотелось создать теплоход, который внешне и внутренне будет отражать дух своего времени. Так получилось, что 50–60-е гг. совпали с эпохой mid-century modern (популярный стиль дизайна интерьера



и архитектуры 1940–1960-х гг., зародившийся в США. — Прим. ред.) с его плавными скругленными линиями. Сейчас это считается классическими обводами, а нынешняя мода ушла далеко вперед от этого.

Пассажирский салон с барной стойкой



Мы выгрузились в яхт-клубе «Балтиец», соорудили ангар вокруг теплохода, и на многие годы он стал для меня вторым домом. Морское инженерное образование и моя профессиональная деятельность помогли при проектировании систем,

но многое пришлось узнать, поездив по выставкам катеров и яхт, побывав на десятке соседских лодок, беседуя с их владельцами и штудирова специальную литературу. Расчеты остойчивости и непотопляемости, весовая дисциплина были возложены на ЦНИИМФ (лабораторию мореходных качеств судов), что позволило получить на выходе достаточно мореходное судно с ограничением до 2 м по волне и очень достойными показателями по остойчивости. Помимо этого, был непочатый край работ другого рода: приходилось грунтовать корпус, шкурить, сверлить, резать, зачищать, таскать и пр. Моя жена в маске висела вниз головой в форпике, а я держал ее за ноги, пока она красила труднодоступный цепной ящик, куда не смог бы залезть никто другой. Ну и, конечно, всю неблагодарную работу, которую специалисты делать не хотели, мы выполняли своими силами.

Сложности были и с воплощением выбранного нами стиля. Для нашего судна очень трудно было найти старинные латунные детали и элементы, предметы отделки, которых уже много лет не выпускает промышленность, потому что разучилась делать подобные надежные и красивые вещи. Ежедневные скрупулезные поиски необходимого вылились в поездки по всему миру: мы побывали в Индии, Канаде, Италии, Австрии, Дании, Великобритании, Германии, Финляндии, Португалии. В буквальном смысле, с миру по нитке.

Имя на корме

Мы назвали теплоход «Политрук Бочаров». В честь моего дедушки. За годы реконструкции не раз опускались руки, казалось, конца и края этому нет и ничего не выйдет. И в один из таких моментов я понял, что должен назвать теплоход в честь самого уважаемого мною человека — моего



деда, которого знали и любили за его самоотверженность и героизм далеко за пределами нашей семьи.

Михаил Бочаров родился в 1908 г. в Новороссийске. Рано остался сиротой, воспитывался в доме-интернате. В 1929 г. добровольцем поехал строить ДнепроГЭС. В 1930-м по спецнабору отправился в летную школу. После аварии на самолете получил травму, которая закрыла для него небо, демобилизовался, вернулся в Запорожье, работал на заводах.

16 июня 1938 г. Михаила Бочарова арестовал НКВД по обвинению в контрреволюционном заговоре. Его приговорили к расстрелу. 17 февраля 1940 г. после пересмотра дела Верховный суд отменил приговор.

22 июня 1941 г. Бочаров служил в действующей армии в должности политрука роты 28-й отдельной железнодорожной бригады. Он был дважды ранен, контужен, дошел до Берлина. После войны его назначили первым секретарем райкома партии в Запорожье. Бочаров восстанавливал мосты, заводы, ДнепроГЭС, добился финансирования постройки новых микрорайонов, баз отдыха, пионерских лагерей и... теплоходов для рабочих. Одним из них был «Риф-2».

«Политрук Бочаров» — это память. И политика тут ни при чем.

Послесловие

В мире, где все можно купить и выбросить, мы сделали то, что останется. Ту самую мечту, которую мальчишка вынашивал 30 лет, пока не вырос и не смог ее осуществить. И это, пожалуй, лучший ответ на вопрос «Зачем?».

