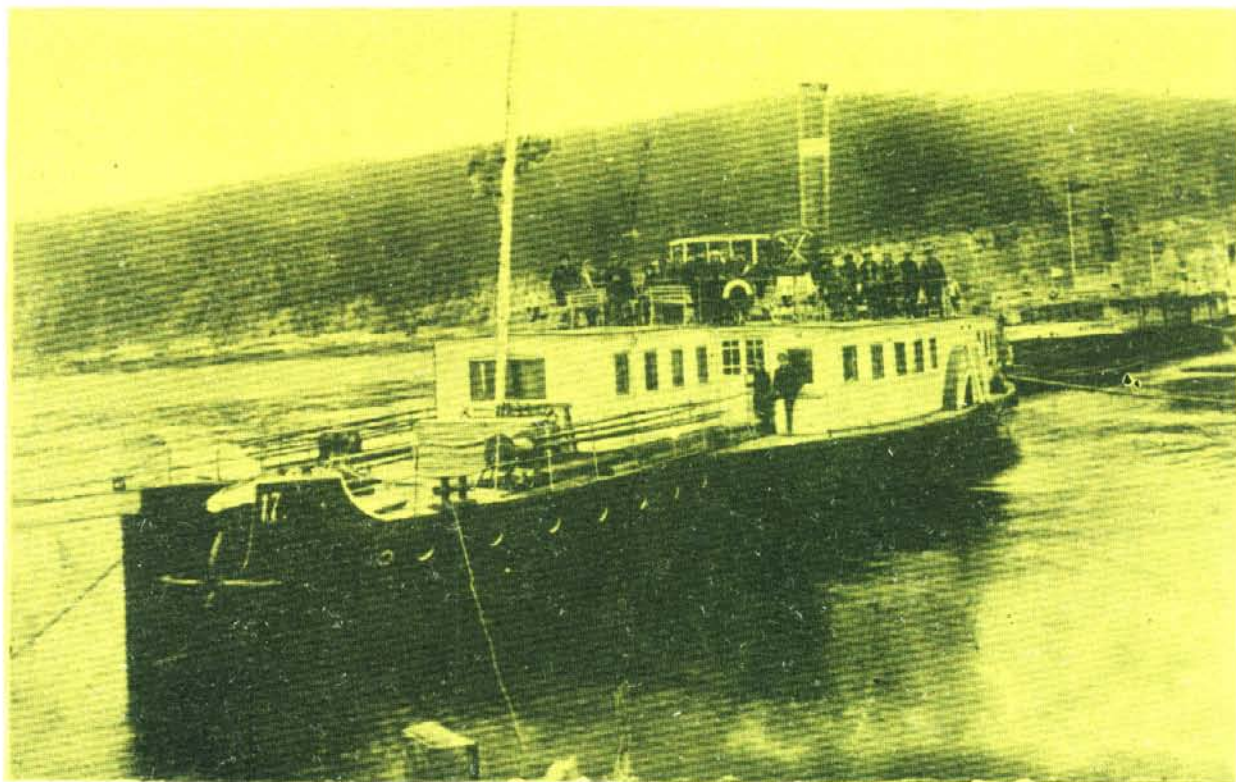


А.С.ПАВЛОВ



ЛЕНСКИЕ ПАРОХОДЫ

г. Якутск

ПЕРВЫЕ ПАРОХОДЫ

Многое ли известно о первом пароходе на Лене? До недавнего времени информация о нём ограничивалась несколькими фразами, кочующими из книги в книгу, из статьи в статью: "Первое паровое судно появилось на Лене в 1856 году в связи с возникновением Бодайбинских золотых приисков. Построили его в Верхоленске и назвали "Первенец". Появление "огнедышащего чуда с длинной трубой" было встречено жителями Приленья с волнующим интересом.

Второй пароход, "Св. Тихон Задонский", на Верхней Лене построили лишь десять лет спустя..." Некоторые газетные статьи, правда, добавляют, что впоследствии первый пароход был перестроен в баржу "Гонец" и до сих пор останки его лежат в дамбе Алексеевского затона. И все...

Фактически же ни одна фраза, кроме, пожалуй, "волнующего интереса", не соответствует действительности. Обратитесь к архивам и вы убедитесь, что в материалах, отчетах, справках нет ни слова о пароходе ни в 1856, ни в последующие пять лет. Напротив, документы пестрят фразами, типа сделанных почетной гражданкой О.Ф. Мыльниковой и иркутской купчихой Д.Е. Серебренниковой (которые пытались организовать судоходство на Лене в самом начале 1861 года) где говорится, что система реки Лены "по настоящее время не имеет парохода..."

Основные дореволюционные источники именно 1861 год считали датой начала парового судоходства на Лене, да и в архивных справках с этого времени появляется "один пароход и при нём баржа..." Например, в Якутском архиве имеется документ, датированный началом 1862 года: "Открыто пароходство по Лене компанией иркутского купца И.С. Хаминова. Пароход начал рейсы во второй половине июля и лишь неожиданно высокий уровень воды дал ему возможность проплыть все трудные места в необычное время от Верхоленска... Было перевезено 296 человек пассажиров и до 15500 пудов груза. Выручка составила 17 тысяч рублей".

В 1862 году пароход пришел в Якутск, в 1864 году он сделал два рейса по Лене от Киренска до Якутска. Любопытно, но первый пароход назывался вовсе не "Первенец", хотя судно с таким названием на Лене работало.

Еще в 1979 году Федот Глебович Карелин, бывший шкипер баржи "Гонец", которую оборудовали из парохода, сообщил мне, что его баржа была построена в 1863 году в Бельгии, позднее это было подтверждено документами.

По документам раньше "Гонца", в 1858 году, был построен только один пароход — "Святой Тихон Задонский". Оба буксира строились в Бельгии, на заводе Джона Коккерия, доставлялись на Лену сначала по железной дороге, а затем через всю Сибирь матушку на лошадях, зимней порой, как раз три года, в Верхоленске собирались из готовых частей. Таким образом, судовладельцы братья Трапезниковы запутали будущих историков, назвав свой первый пароход

"Первенец", который фактически на Лене был уже вторым. Вот почему его быстро переименовали!

Можно несколько слов сказать о заводе Коккерия и о нем самом: начав работать с 1802 года (тогда ему было 12 лет) в мануфактурной мастерской отца, Джон с братом основал в Люттихе небольшое механическое заведение, а в 1816 году переводит его в город Серен, где и была основана знаменитая фабрика котлов, рельсов, прутьев, а впоследствии и судостроительный завод в Хобокене, рядом с Антверпеном. С 1825 года Джон становится его единоличным владельцем.

В 1839 году он едет в Россию строить здесь свои предприятия, но вскоре умирает, оставляя завод своим наследникам, которые построили для дореволюционной России около двухсот пароходов и продолжают работать до сих пор. Эти сведения, равно как и подтверждение даты постройки пароходов для Лены предоставлены мне из Бельгии господином Морисом Восс, который занимается историей завода Коккерия. Полагаю, что точка поставлена — дата появления первого парохода на Лене — 1861 год.

История первого ленского парохода "Св. Тихон Задонский" такова: у Хаминова пароход приобрела компания золотопромышленников в составе Сибирикова, Немтинова и Базанова, после гражданской войны он назывался "Красносибирец", в двадцатые годы принадлежал английской концессии "Лена-голд-филдс лимитед" и был списан в 1934 году. Согласно паспорту его длина составляла 58,1, ширина корпуса — 5,33, осадка — 0,96 метра. В корпусе — 4 переборки, палуба деревянная. Машина — простого действия, с качающимися цилиндрами, без охлаждения. Котлы менялись в 1888 году (привезены из Екатеринбурга) и в 1912 году (Путиловский завод), мощность — 320 лошадиных сил.

Пароходы обходились недешево: чего стоила одна только доставка зимой, на упряжках, по частям отдельных деталей, вес которых доходил до 10 — 15 тонн, например, котлов. На "Тихоне" их было два, на "Гонце" — три. Но затраты с лихвой окупались. Паровое судоходство на Лене оказывало немалое содействие развитию торговли, так, "Памятная книжка Якутской области на 1871 год" сообщала: "Три парохода: "Иннокентий", "Тихон Задонский" и "Гонец" в навигацию 1870 года сделали по рекам Лене и Витиму 33 рейса, в том числе до Якутска 6. Перевезено ими пассажиров 761, разных тяжестей 295021 пуд и скота 626 голов. Выручено за перевозку пассажиров, тяжестей и скота всего 218590 рублей, израсходовано на содержание трех пароходов 146 тысяч рублей. Таким образом, прибыль составила свыше 72 тысяч".

В 1868 году в затоне Виска (около Витима) был собран самый мощный (480 сил) дореволюционный пароход на Лене — "Св. Иннокентий", названный так в честь первого иркутского архиепископа. Таким образом, в навигацию 1875 года по Лене и Витиму рейсировало пять пароходов: "Иннокентий", "Тихон" и "Генерал Синельников" Ленско-Витимской

компании Сибирякова и Базанова, а также "Гонец" и "Константин" братьев Трапезниковых. Что же представляли из себя первые пароходы? Необычно выглядел "Святой Иннокентий" — длинный и узкий корпус (61,6 на 6,61 метра) с острым "щучьим" носом, производил впечатление как бы переломленного: к носу и корме высота борта у него уменьшалась и с кринолина над рулем можно было шагнуть без всякого усилия в подошедшую лодку. Двухцилиндровая машина вращала огромные колеса с неповоротными плицами со скоростью 33 оборота в минуту. Построен он был в Тюмени, на заводе англичанина Р.Г. Гуллета. Мог поднимать 2 тысячи пудов груза и буксировать свыше 60 тысяч пудов. Ветераны, работавшие на этом пароходе уже в советское время, вспоминали, что "Коммунисту" — такое имя он получил после революции — не было равных на Витиме — его корпус как игла прошивал самые быстрые перекаты, легко вправлялся в свальные течения, правда, был тяжеловат в управлении — штурвалные после вахты валились с ног.

Через четыре года после "Иннокентия" Сибиряков и Базанов заказали на том же заводе в Тюмени "легко-пассажирский" пароход "Генерал Синельников" (реверанс в сторону тогдашнего генерал-губернатора Восточной Сибири), первый такого типа не только на Лене, но и, пожалуй, в Сибири. Он мог в своих каютах и на палубе перевозить 220 пассажиров. Этот пароход имел машину высокого давления в 160 сил, гребные колеса большого диаметра и качающиеся цилиндры. Когда механики пароходов с обычными, неподвижными наклонными цилиндрами попадали в его машинное отделение, и при них давали ход, то они приходили в замешательство — им казалось, что всё в машинном отделении начинало двигаться — вращается вал, ходят штоки, качаются в разные стороны цилиндры... Над трубой "Синельникова" красовалась проволочная решетка — отработанный пар из цилиндров отсекался прямо в трубу и нередко из неё вылетали крупные головешки почти в половину полена, которые решетка и должна была задерживать.

"Константин" Трапезниковых — первый пароход, корпус и частично машина которого были построены на Лене, в затоне Виска, и только котел для давления в 8 атмосфер привезен из Тюмени. Длина судна — 27,1 метра, ширина корпуса — 4,97 метра, ширина с колесами — 8,6 метров, мощность — 110 л.с. Мог буксировать 15 тысяч пудов и брал 62 пассажира. В 1912 — 13 годах "Константин", переименованный в 1910 году в "Александра", был разобран в Жигалово.

Грузы для Якутской области поступали в те годы в основном по Шелашниковскому (Тыреть-Жигаловскому) тракту, меньшая их часть шла по Якутскому тракту на Качуг, где товары переваливались на барки (большие, довольно дорогие и сложные в постройке деревянные четырехугольные коробки), паузки (барки с крышей), в лодки, на плоты и самосплавом шли вниз. Грузы для Бодайбо в устье Витима перегружались на баржи и поднимались вверх по реке.

До сегодняшнего дня Витим — сложнейшая река для судоходства, а тогда, на заре пароходной эры, когда лоцмана давали большим отдельным камням в русле пугающие названия, когда в хвостях островов

стояли ворота с тросами, при помощи которых команды помогали своим пароходам, не справлявшимся с силой течения, когда не было никаких знаков судоходной обстановки, а вся надежда была только на опыт и чутьё, просто трудно представить, как вообще там работали.

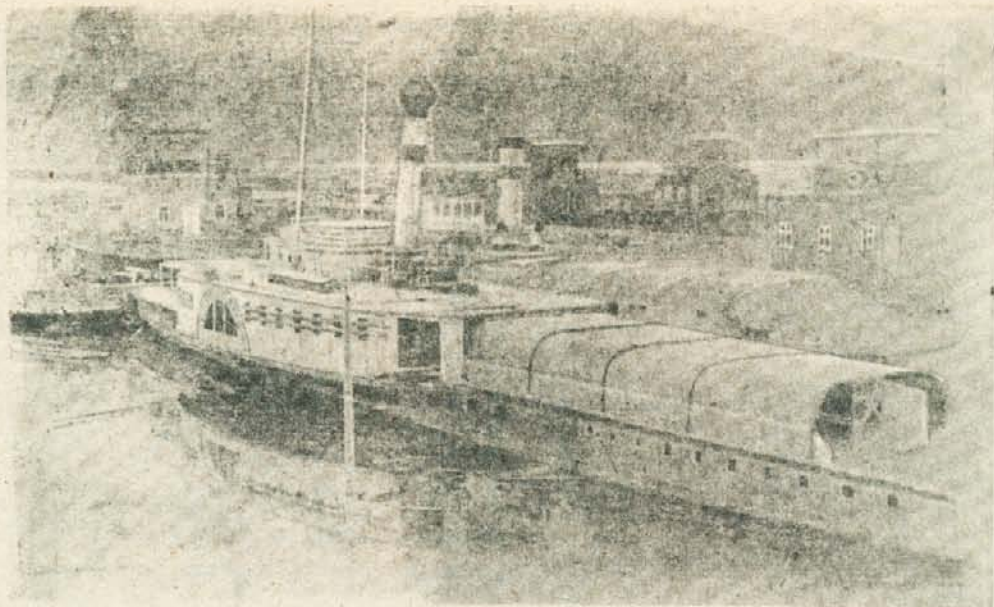
Поэтому-то первые пароходы, заказанные золотопромышленниками на Лену и Витим, не были примитивными посудинами "с огненной печкой", не оставляли за собой "дымные хвосты" (дрова практически не дают дыма) — это были очень современные по тем временам железные буксиры прочной постройки ("Св. Иннокентий", к примеру, проработал до 1961 года!), приличных размеров и большой мощности. Помимо пароходства, хозяевам Ленско-Витимской компании приходилось заниматься и благоустройством водного пути, конечно, в мизерных масштабах.

Для ремонта пароходов в Воронцовке (по Витиму) с 1861 года действовало механическое заведение с различными станками. Здесь же была зимняя резиденция управления пароходства, здания типа наших общежитий на 500 рабочих, церковь, больница, аптека, а затон был огорожен ледорезами. В 1887 году был построен добавочный корпус с механическими мастерскими, поставлены лесопильные и строгальные машины, устроен колодец с подъемом воды паровым насосом, водопровод, что по тем временам было очень неплохо.

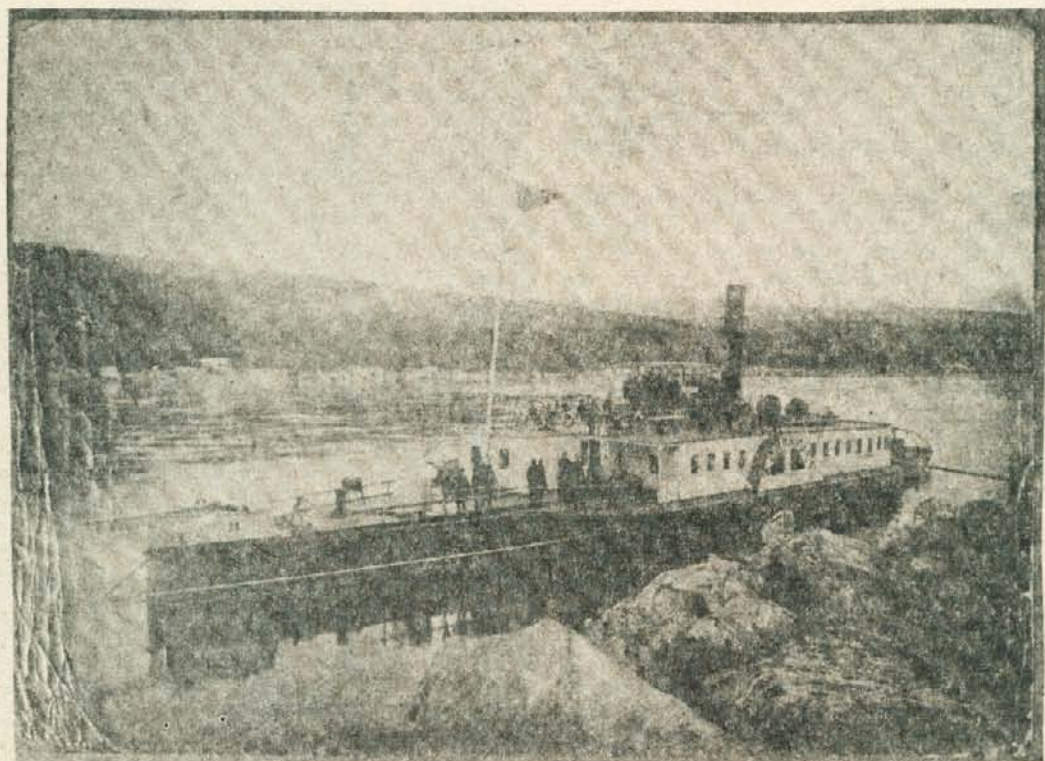
Как же работали простые речники на первых пароходах? Для этого можно взять договор личного найма крестьянина Осипа Зонина в Ленско-Витимское пароходство братьев Трапезниковых. Состоящий из девяти пунктов, этот двухсторонний акт подробно и обстоятельно излагает обязанности нанимающегося (7 пунктов) и обязательства его работодателя (остальные).

"Беспрекословно выполнять все распоряжения управляющего, капитана или их помощников и быть к ним в полном повиновении... Во все время нахождения в работе при пароходстве вести себя честно, трезво, с ворами и подозрительными людьми сношений не иметь... Во время отстоя судов и пароходов зимою я, Осип Зонов, обязан работать каждодневно с 6 часов утра до 5 часов вечера, имея из этого на завтрак, обед и отдых два часа, а летом с 4 часов утра до 8 часов вечера, полагая на обед и отдых 3 часа. На работу должен выходить во все дни года, кроме высокопраздничных дней, как то: трех дней Св. Пасхи, двух дней Рождества и одного дня Св. Троицы и ещё двух дней в каждый месяц (для починки одежды и обуви), которые будут мне даваться по распоряжению управляющего. Во время же рейсирования пароходов и судов отдыха мне никакого полагаться не должно. Положенные же два дня на отдых и починку одежды и обуви управление даёт по своему усмотрению во дни праздничные, если только по ходу работ будет возможно..."

На случай всякого рода проступков договор предусматривает систему наказаний, от денежных, прогрессивно возрастающих штрафов, до удаления с места работы, вплоть до "оставления его на берегу в каком бы то ни было селении, если это случится на



Пароход "Красноярск" (бывший "Святой Тихон Задонский") 1929 г., Алексеевский затон.



Пароход "Коммунист" (бывший "Святой Иннокентий") 1936 г., река Витим.

пути парохода или баржи, лишив всего заработка и следующих в додачу денег... В случае задолженности рабочего пароходству предоставляется право отплатить (его) на промыслы гг. Трапезниковых для отработки долга по той плате, какую получал в пароходстве".

А что же получал речник?

"Я, Осип Зонов, на содержание мое получаю от пароходства следующие припасы в каждый месяц: муки ржаной два пуда 20 фунтов, крупы ячменной 7 с половиной фунтов, масла скоромного или сала топленого по полфунту, по полкирпичу чаю и по одному пуду 5 фунтов соленого или свежего мяса. Более этого требовать с пароходства я ничего не вправе. Вещи для одежды и обуви я должен получать от пароходства по стоящим ценам, в плату..."

Документ этот представляет большой интерес — хотя сегодня работу речника не назовешь легкой, сто лет назад она была всё же потяжелее — добавить к этому непрерывные погрузки дров, шурование топок, бесконечные съемки с мели, изматывающие вахты у штурвалов...

Сколько же за всё это платили?

Пункт 3 вышеуказанного договора расставляет все точки: чернорабочие, наметчики, матросы и прочие — 9 рублей в месяц зимой и 20 — в навигацию, повара — до 20 рублей зимой и 25 — летом, буфетчики и прислуга — от 9 до 15 рублей зимой и 15 — 25 летом. Кочегары, штурвалы и их помощники на зиму, как правило, увольнялись (в графе "зимой" у них прочерк), а летом им платили от 20 до 30 рублей. Кузнецы и слесари могли заработать зимой от 15 до 30 рублей, а летом — до 40.

Газета "Сибирь" за 1879 год (№ 17) писала, что капитаны на Лене получают зарплату от 1500 до 2000 рублей за навигацию, их помощники — до 800 рублей. Машинисты и их помощники соответственно 1200 и 500, лоцманы (по два на пароход) от 500 до 800 рублей за навигацию...

Таким образом, уборщик на пароходе за 6 месяцев витимской навигации мог заработать до 50 рублей. Что же можно было купить тогда на эти деньги?

Пуд мяса стоил 2 рубля 40 копеек, пуд картошки — 50 копеек, фунт плиточного чая — 60 копеек, пуд сахара — 10 рублей, пуд грецких орехов (это всё в самом начале 90-х годов прошлого века на довольно дорогой якутской ярмарке) — 16 рублей. Из обычных товаров пуд мыла стоил 8 рублей, керосина — 7 рублей, ткани стоили копейки, среди огромнейшего выбора всевозможных названий самый дорогой товар — 26 рублей (пуд, естественно) — стеариновые свечи. Ну и на всю зарплату этот самый уборщик мог прокатиться от Якутска до затона Виска в первом классе парохода, в каюте с зеркалами, умывальником, паровым обогревом, на мягком диване...

С пассажиров третьего класса компания Сибирикова и Базанова брала от Витима до Якутска 25 рублей. Арестанты, конвой при них, дети младше 10 лет провозились бесплатно. Только в 1880 году прибыль этой компании от перевозки 17890 тонн грузов и 6200 пассажиров составила 184 тысячи рублей.

Основатель судоходства на Лене, купец Иван Степанович Хаминов был фигурой заметной: в капитал-

ном труде Императорского Русского Географического общества "Иркутская летопись" его фамилия упоминается на 28 страницах, довольно часто он вносил пожертвования на развитие города, даже выдвигался на должность иркутского городского головы, владел приисками, был хозяином пароходной компании на Оби...

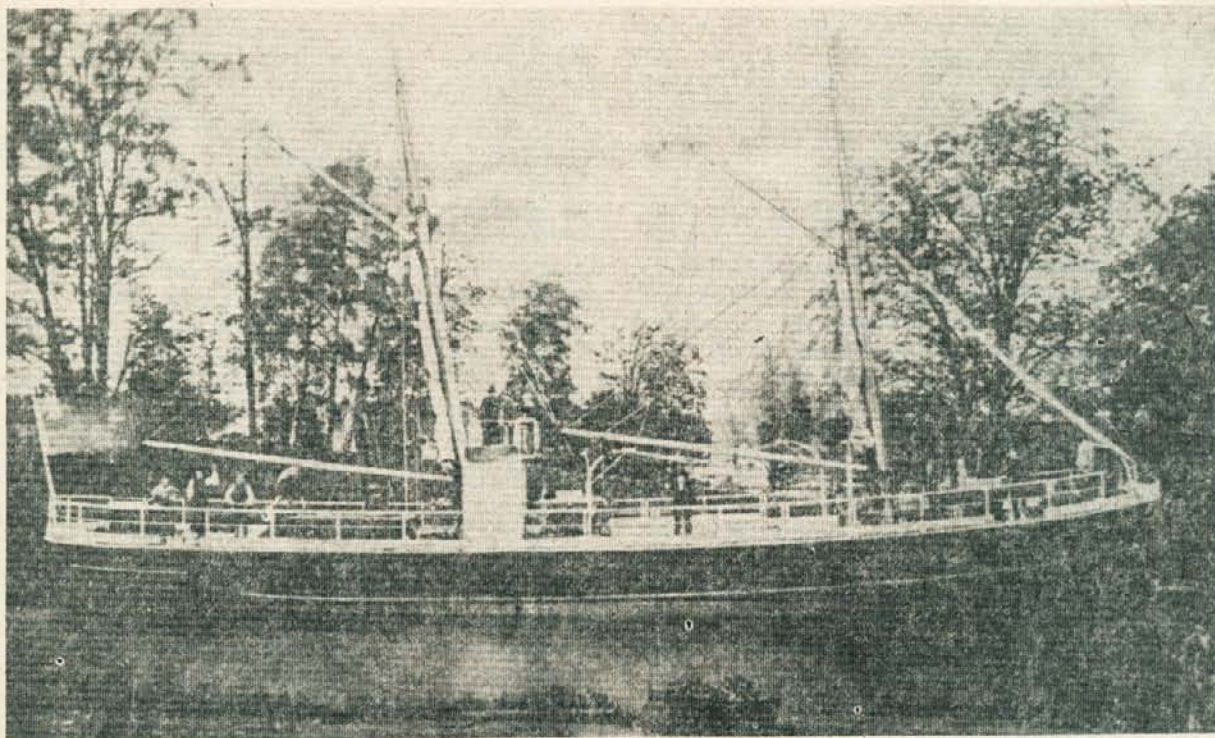
Трапезников Константин Петрович в 1864 году купил Николаевский железоделательный завод, из его трех сыновей Сергей был иркутским городским головой с 1871 года, Александр и Федор занимались различными делами, но объединяло их одно — золотые прииски. Александр организовывал морские рейсы к устью Оби, имел свои пароходы, впоследствии перебрался в столицу, затеял крупную биржевую игру с Ленским золотопромышленным товариществом, прогорел и покончил с жизнью.

Среди первых судовладельцев на Лене также выделялся купец Александр Михайлович Сибиряков. С одной стороны, это был золотопромышленник, наживший на своём деле миллионы, но с другой стороны — патриот Севера, боровшийся за освоение и дальнейшее развитие этого сурового края, жертвовал на науку, просвещение, автор нескольких полезных книг. Помимо Лены, где он был совладельцем крупнейшего частного пароходства, у Сибирякова работали суда на Амуре, Енисее, Оби, Северной Двине. Умер он на чужбине в декабре 1930 года, за две навигации до того, как пароход "Сибиряков", названный в его честь, совершит исторический сквозной проход Северного морского пути...

Задолго до этого, в 1877 году, Сибирякову пришла мысль наладить снабжение Якутской области через арктические моря. Так как на Лене работало к тому времени только пять плоскодонных колесных пароходов, не имевших возможности встречать морские суда, он заказал в Швеции винтовой пароход с тем, чтобы тот был построен к моменту выхода экспедиции Адольфа Эрика Норденшельда из Норвегии, примерно к июню 1878 года. Контракт был выдержан в срок и пароход "Лена", включенный в караван вместе со знаменитой "Вегой", прошел путь до одноименной реки, явившись первым русским судном, пересекшим траверз мыса Челюскина. Из воспоминаний самого Норденшельда можно сделать вывод, что именно "Лена", как разведчик, прошла вперед "Веги" по проливу, который впоследствии назовут именем Вилькицкого.

Кстати, ещё одно уточнение — в паспорте "Лены" и имеющейся литературе сказано, что построено это замечательное судно в 1875 году на заводе "Мотала". На мой запрос из Стокгольмского морского архива пришли документы по "Лене": там были спецификации, определяющие основные характеристики парохода, а также контракт на постройку, который был заключен самим А.Э. Норденшельдом 18 января 1878 года. Выяснилась попутно и такая деталь — почему иногда пишут "Мотала", иногда — "Мутала". Виновано шведское произношение — написанное "о" произносится как "у".

...Вечером 27 августа того же года после трудной арктической дороги с мостика "Лены" показался один из островов Ленской дельты — Тумат, в виду которого



Пароход "Лена" на заводе "Мотала", 1878 г.



Ганс Христианъ Юганнесенъ,
командиръ на пароходъ Лена. Родился въ 1846 г.

Рисунок из книги А. Норденшельда "Путешествіе на
"Вера".

суда бросили якоря. Условным сигналом капитан Иоганнесен был вызван на борт "Веги" для получения инструкций, паспорта и писем на родину. "При прощании с маленьким верным спутником нашего плавания вокруг северной оконечности Азии с "Веги" было пушено несколько ракет, после чего мы пошли под парами или парусами, каждый к своему месту назначения" — отмечено в воспоминаниях Норденшельда.

Здесь приключилась малоприятная история, о которой поведал в своём отчете Иоганнесен. Начавшись следующим утром поиски маяка, что должен был быть, ни к чему не привели и капитан "Лены" продолжил свой дальнейший путь по картам более чем столетней давности. Затем выяснилось, что доверенный Сибирякова Колесов 2600 рублей, выделенные для проводки "Лены" истратил не по назначению. Незря, видимо, перед приходом "Лены" в Якутск он спешно выехал из города.

А пароход плутал в мелководной Быковской протоке: 3 сентября в 10 часов утра на спаде воды он с полного хода выскочил на мель, хотя по карте там была глубина в 8 метров. Проходя Булун, Иоганнесен уже было махнул рукой на попытки найти лоцмана, однако на этот раз на берегу быстро собралась толпа, раздалась ружейная пальба и "Лена" стала на якорь. От берега отделилась лодка и на борт парохода поднялись два чиновника и местный священник, который устроил в честь прихода парохода молебен. 9 сентября "Лена", взяв на борт местного лоцмана, продолжила путь и через четыре дня уже была в Жиганске, где загрузилась углем, который никак не хотел гореть в топке парохода.

21 сентября "Лена" бросила якорь на Осенней пристани Якутска, закончив двухмесячный переход. За это время судно прошло 2469 морских миль и 1650 километров речного пути. Капитан Ганс Христиан Иоганнесен проработал на "Лене" до 1880 года, затем по приглашению А. Сибирякова уехал, чтобы стать на мостик морского парохода, в 1913 году он был лоцманом у известного норвежского путешественника Нансена, уже в возрасте 67 лет.

На следующий год "Лена", после экспедиции по разведке угля на Алдане, вышла в Тикси, для встречи в пустынной бухте морского парохода "Норденшельд", который вез грузы для Якутской области. Однако пришлось возвращаться ни с чем — "Норденшельд" потерпел аварию у берегов Японии. Разочаровавшись в этом предприятии, Сибиряков продаёт "Лену" золотопромышленнику И.А. Шмотину.

В путевых очерках многих путешественников рассказывается о ленских пароходах и особенно — о "Лене".

"Этот маленький красивый пароход, имеющий всего лишь 16 футов в ширину, с машиною в 75 сил, сделанный из стали, прекрасно устроен и приспособлен к морскому плаванию. Но за время своей службы на Лене ему пришлось пройти много мытарств и пребывать в руках нескольких хозяев, из которых каждый обшипывал его, не давал ему никакого ремонта и страшно загрязнял. В руках этих нерасчетливых хозяев "Лена" была обречена служить орудием эксплуатации инородцев в низовьях реки, доставляя

туда спирт, на который за бесценку выменивалась рыба и пушнина" — пишет в заметках, изданных в 1899 году в Томске Александр Бычков.

В 1893 году "Лена" попала в руки новой судовладельца, Анне Ивановне Громовой, от коллежского асессора Алсейникова, самого, как говорили, нерасчетливого из всех хозяев "Лены", который был сам же и её капитаном.

Фирма Громовой, заинтересованная в расширении сбыта товаров, открыла в низовьях реки свои лавки и с первых же лет сильно сбила цены, поддерживаемые прежде на страшной высоте местными торгашами — мелочниками. Например, якутский нож у "громовских" стоил 25 копеек, а у других купцов — рубль, топор — 75 копеек против полутора рублей, точно так же ценились и продукты. С самого начала деятельности фирма понижала фрахты на пароходы (одновременно с "Леной" был куплен новый буксир "Громов"), расширяла сеть пунктов торговли, пытаясь даже пройти морем на Яну.

С середины 80-х годов товар в Колымский край стал доставляться через Гижигинск и с верховьев Колымы сплавлялся на пауках, и только в Верхоянский округ не было никакого пути, кроме как сухопутного, через Верхоянский хребет. В результате нигде больше во всей Якутской области не было таких высоких цен, как на Яне и очень долго они оставались такими, потому что наладить пароходное сообщение с Яной не удавалось...

Рейс "Лены" на Яну, конечно же, был историческим. 19 августа 1897 года пароход оставил Быков Мыс и через шесть часов хода остановился около острова Мастах, причем по пути встречались такие мелкие места, что "Лена" вынуждена была промывать себе путь через песчаные отмели. Пока шла заготовка дров, которыми заполнились палубы и трюм, охотники настреляли более дюжины разных уток, которые были до того испуганными, что спокойно сидели под выстрелами.

На следующее утро пароход вышел в море. Идя 12 верст в час по спокойной воде, к вечеру подошли к мысу Буор-Хая. Лоцманом, кстати, был участник экспедиции Норденшельда-Торгерсен. Иоганн, а впоследствии просто Иван Иванович Торгерсен, норвежец, прибыл в Якутию на "Лене" в 1878 году. Полный сил и энергии, видя бесценные богатства Севера, он прельстился вначале енисейским золотом. Потерпев неудачу, устремился в Забайкалье и принял участие в создании транспортной конторы для торговли с Китаем, но какой-то ловкий распорядитель пустил всё дело "в трубу". Торгерсен возвратился на "Лену", но через три года снова бросил престижную должность капитана и занялся рыболовным промыслом. О нём, как об опытном лоцмане, упоминает в отчете экспедиции на Новосибирские острова Э.В. Толль. В Булуне у Ивана Ивановича был дом, семья, сам он говорил больше по якутски, словом, полностью приспособился к местным условиям, хотя, как рассказывают, иногда над его домом развеивался норвежский флаг.

Умер он здесь же, в 1930 году, но и сегодня плотоводы перед последним морским участком пережидают непогоду на плотоотстое Торгерсен.

...21 августа поднялся ветер, речная команда укачалась, затем разбило волнами баркас, который пришлось бросить. Громадная мель за мысом Буор-Хая отсекала возможность пройти к Яне коротким путем, до мыса Дарвина не хватало дров, в связи с чем "Лена" встала у острова Макара. Эта стоянка дала возможность пополнить запас дров. Несколько раз предпринимались попытки найти глубокую протоку среди рукавов Яны, но они оказались безуспешными, в связи с чем решено было возвращаться домой. Сказались и отсутствие угля, и неопытность в морских делах, и отсутствие предварительных промеров.

В дальнейшем "Лена" совершала не только грузовые рейсы с доставкой почты или рыбаков в низовья реки, но и оказывала помощь экспедиции исчезнувшего во льдах Арктики барона Толля, неоднократно выходя в бухту Тикси.

В 1880 году в Жигалово И. Шмотин собирает небольшой мелкосидящий пароход "Михаил", впоследствии купленный бывшим капитаном "Гонца" И. Минеевым, через навигацию купец С. Дмитриев завез пароход "Николай", в 1886 году олекминский купец Степан Идельгин купил пароход "Иоанн Предтеча", однако через год продал его Иннокентию Иннокентьевичу Минееву, который переименовал его в "Борец". К Идельгину же от "несостоятельного должника" Шмотина перешел уже практически неработавший "Пионер".

Последние три парохода были построены на Николаевском железоделательном заводе, около Братска, ближайшем от Лены предприятии такого типа. Строился этот завод на средства казны, был основан в 1848 году, на нем трудилось около 800 каторжников. Затем предприятие становится частным, с 1899 года по 1915 год он закрывался и окончательно прекратил свою деятельность в 1924 году. Интересна личность управляющего заводом Н.Е. Глотова, который сыграл также большую роль в развитии судоходства на Лене.

Горнозаводской крепостной, Глов начал службу мальчиком-учеником на Нижнетагильском заводе, здесь же вырос до механика. С 1861 года, с отменой крепостного права, переходит механиком на Абаканский завод Енисейской губернии, откуда приглашен на должность управляющего Николаевским заводом, где и проработал 23 года. За успехи награждался в 1878 году серебряной, а в 1883 — золотой медалью. При тяжелом финансовом положении завода Николай Егорович Глов арендовал его у М.Д. Бутина и взялся поставить рельсы для строившейся Сибирской магистрали, что весьма ощутимо поправило дела. Затем было построено несколько пароходов для ангарской компании Ясинского и Глотова (своего брата) и решено завести собственное пароходство на Лене.

И хотя для воплощения идеи организации пароходства нужны были годы, Глов начал действовать. Через илимский волок на 13 парях лошадей за две зимы с 1890 года были перевезены три парохода в разобранном виде и механизмы для двух небольших

катеров. Следующим пароходом вслед за "Пермяком" стал 100-сильный колесный "Якут", затем последовал 160-сильный "Витим". В свою очередь И.И. Минеев в 1891 году под полученные механизмы построил два корпуса: железный для винтового катера "Быстрый" и деревянный для 20-сильного "Опыта", тоже винтового. Последний вскоре оказался у Глотова, так как к тому времени их связали родственные отношения.

В это время начал осваиваться Виллой — в 1884 году туда заходил "Пионер". В 1894 году появился на реке Мае "Громов" под командованием капитана А.П. Фока. С этого времени начинается интенсивное освоение этого притока Алдана. Дело в том, что ввоз товаров в Якутскую область по Лене облагался пошлиной, особенно это касалось остродефицитных соли, чая и табака. Поэтому в междудонных отсеках, под дровами, под деревянными полами кают через Нохтуйскую таможенную речники провозили вниз по реке контрабандный чай, табак, а вверх — рыбу, пушнину. Уже в Витиме и Киренске всё это можно было продать по двойной цене. Ввоз товаров же через Аяно-Нельканский тракт пошлиной не облагался.

Китайские и американские товары из Шанхая складывались до зимы в Аяне, на побережье Охотского моря, зимой перевозились в Нелькан, на реку Маю. И уже весной паузами и пароходами этот товар вывозился в Якутск. По расстоянию и скорости доставки товаров, с учетом таможенных льгот, аяно-нельканский путь очень привлекал к себе якутских купцов.

Необходимо сказать несколько слов об Иркутско-Якутском тракте. С организацией воеводства в Якутии потребовалась связь с центральной Россией — до первой трети XVIII века она осуществлялась через нарочных гонцов, которые не только доставляли переписку, но и сопровождали обозы с пушниной. В 30—40 годах того же века были предприняты меры по организации почтового тракта со станциями, лошадами, покосами и прочими принадлежностями, включая и верстовые столбы. Заброшенные деревни, что во множестве виднеются до сих пор на берегах Лены — остатки того самого тракта. Когда-то здесь кипела жизнь — проезжали важные чиновники, ссыльные, разного рода авантюристы...

Когда на Лене вплотную встал вопрос об организации регулярного пароходства с расписанием, с государственной субсидией, с пристанями, специальными пароходами, этот тракт стал острым "подводным камнем", который мешал созданию такого пароходства.

По выражению одного из тогдашних финансистов, пароходство представлялось "предприятием зловредным, ибо перевозки оставляют в руках жителей не менее полутора миллионов рублей, поступающих потом в государственную податъ..."

Однако Н.Е. Глов сумел в конце концов преодолеть все препятствия. О создании пароходства рассказывается во второй главе.

СРОЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

Работа частных пароходов ввиду отсутствия полной гарантии перевозки грузов (ведь хозяину мог подвернуться более выгодный груз, которым перекрывались неустойки), отсутствия твердого расписания (капитан или хозяин могли останавливать паром на какое угодно время), естественно, не могла удовлетворить ни население Ленского края, ни областное начальство, ни различные казенные ведомства.

6 марта 1884 года генерал-губернатор Анучин предложил Министерству Внутренних Дел отпечатанный типографским способом предлагаемый устав срочного пассажирского пароходства, за организацию которого намерены были взяться несколько частных пароходоладельцев.

Первый проект гласил, что Сибиряков обязуется учредить пароходство для перевозки почты, пассажиров, воинских чинов, переселенцев, арестантов, казенных и частных грузов по Лене между почтовой станцией Тарасовской и Якутском, на протяжении 2232 верст, а через два года — наладить сообщение до Жигалово.

В каждую полную навигацию пароходы были обязаны сделать не менее 32 рейсов четырьмя пароходами. По этому проекту испрашивалась порейсовая плата за перевозку почты между Тарасовой и Якутском — 4500 рублей, а между Тарасовой и Жигалово — по 750 рублей, с пассажиров намечалась плата по 5 копеек с версты в первом классе и по 3-ю в втором. На палубе и на барже — по полторы копейки.

Второй проект об учреждении такого же пароходства от Усть-Кута до Якутска, содержать которое соглашался иркутский купец первой гильдии, амурский судовладелец Ф.И. Пахолков. Здесь практически всё то же, только подороже: купец уже брал по 6 копеек с версты в первом классе. Оно и понятно: у Сибирякова пароходы уже были, а Пахолкову их ещё предстояло построить, а это было непростой задачей, хотя ему и давалось на это два года.

Помимо этих солидных проектов в архивах лежат десятки предложений от купцов, купчих по организации срочного пароходного сообщения, о выдаче привилегии на организацию такового, на которые имеются всякого рода отписки или вообще оставленные безо всякого ответа.

24 апреля 1861 года попросил привилегию на содержание пароходства сроком на 10 лет отставной надворный советник И.Персин. И тут же виза: "Сему неизменным считаю присовокупить, что вообще привилегии на пароходства, как опыт показал, мало приносят пользы..."

24 мая того же года тюменский купец П.Ядрышкин просит уже 20-летнюю привилегию. Иркутский купец В.Зубов также испрашивает "высочайшего соизволения" на заведение пароходства. Не сумел преодолеть этот сложный вопрос И.М. Сибиряков, брат А.М. Сибирякова, владевшего ко времени прошения (1885 год) уже несколькими пароходами на Лене.

В 1886 году Иркутским генерал-губернатором

предложено было учредить регулярные пароходные рейсы силами крестьян. В их ответе было сказано следующее: "Мы, нижеподписавшиеся, Иркутской губернии Киренского округа и Витимской волости доверенные от сельских обществ государственные крестьяне разных сел и деревень, быв сего числа в общем собрании при нашем волостном правлении по предложению его Сиятельством господином генерал-губернатором Восточной Сибири вопроса о заведении общественных пароходов для перевозки почт и пассажиров... К большому нашему сожалению, на приобретение таковых в настоящее время не имеем никаких средств..."

Предлагаемая субсидия в 2500 рублей была невелика, но существенна, а крестьяне слегка лукавили: за срочный прогон лошадей можно было заработать "на чай", а с казенного парохода купон не сострижешь...

Глотову было намного проще перед своими конкурентами — определять субсидию, утверждать расписание рейсов, а пароходы и береговая база уже имелись. Кроме этого, он сам был одним из энтузиастов создания такого пароходства.

Ещё 3 марта 1888 года они вместе с крестьянином Ревданской волости В.А. Уховым вступили в товарищество на вере для постройки и содержания парохода "Пермяк", (названного так по месту рождения компаньонов). 10 февраля следующего года Н.Е. Глов стал полным владельцем парохода, так как Ухов уступил ему свои 12 паёв (из 28) за 28,5 тысяч рублей. А перед этим, 23 декабря 1888 года Н.Е. Глов подал иркутскому генерал-губернатору записку, в которой просил разрешение на организацию и открытие пароходства до Якутска и в дальнейшем вел переписку с губернскими управлениями по достижению единого мнения по каждому пункту будущего устава пароходства, одновременно пополняя ленский флот новыми пароходами.

14 (27) февраля 1894 года создание на Лене срочного пароходства было одобрено специальным протоколом общего собрания Государственного совета.

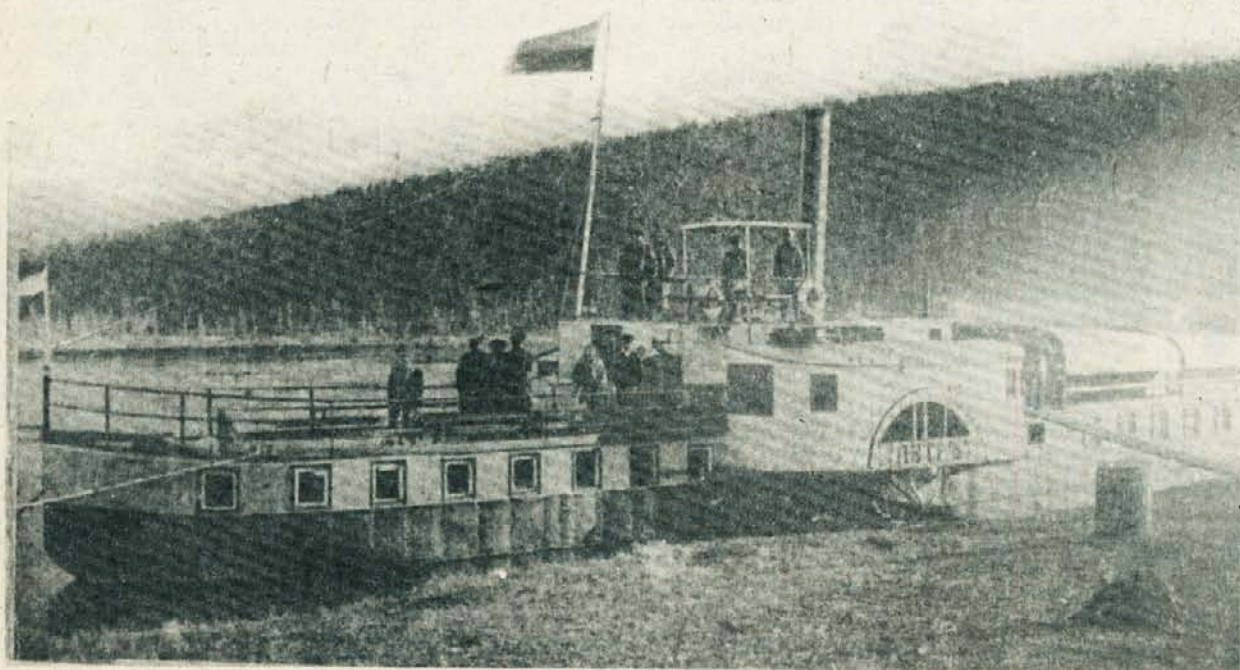
К навигации 1895 года, на начало открытия срочного пароходства, по Лене и Витиму работало 15 пароходов: "Гонец", "Св. Иннокентий", "Тихон", "Генерал Синельников" Ленско-Витимского пароходства Сибирякова и Базанова (управляющий — И.Я. Аникин в Витиме), "Якут", "Пермяк", "Витим", "Опыт" — частного пароходства Н.Е. Глова (управляющий — С.С. Щербачев в Витиме), "Быстрый", "Борец", "Михаил" — частного пароходства И.И. Минесва, "Константин" Тетерина и Кузнецова, "Николай" Дмитриевых и "Лена" с "Громовым" фирмы А.И. Громовой.

Из этого количества флота "Гонец" не работал в связи со взрывом котла, "Опыт" также стоял в ремонте из-за неполадок в машине, "Св. Иннокентий" в начале августа затонул в Витиме по самую трубу.

Как было сказано, договор на организацию сроч-

Н.Е. Готов — основатель срочного пароходного сообщения на Лене.

Пароход "Петр" частного пароходства Кузнецовых. 1900 г., фото снято по поводу присвоения пароходу нового имени и освящения. На палубе виден священник.



ного пароходства на Лене с казенным содержанием был заключен и "высочайше одобрен" Николаем II в 1894 году, но поскольку на эту навигацию Гловы уже начал работу пароходов, оформил сделки на перевозку грузов и товаров, то срочных рейсов этом году не было.

По окончании навигации, 8 февраля 1895 был подписан договор между представителем правительства, Иркутским генерал-губернатором Горемыкиным и Н.Е. Гловым, в котором говорилось, что для исправного безостановочного совершения срочных рейсов Гловы обязуется иметь 5 пароходов. Кроме того, Глову вменялось в обязанность иметь не менее двух вполне приспособленных для перевозки арестантов барж с железными решетками, устроенных по образцу имеющихся.

К этому же времени Гловы начинал перевозку в Киренск — свою основную базу — деталей корпуса, механизмы парохода "Работник" в 240 сил, заканчивает сборку в Усть-Куте 80-сильного "Почтаря", построенных Николаевским заводом.

По контракту, заключенному 11 апреля 1890 года, он взял в аренду на 5 лет у Киренского городского общества участок земли, расположенный на левом берегу Лены, при устье речки Тителычихи, за плату 120 рублей в год, размером в одну десятину, в виде узкой каменистой полосы земли у подошвы горы. При перезаключении договора 5 апреля 1895 года территория увеличилась на 6 десятин. К тому времени были построены небольшие мастерские, подсыпана ледозащитная дамба и сделан ледорез.

10 мая 1895 года пароход "Пермяк" отходил в первый рейс по расписанию, от пристани Тарасовой. На верхней палубе служили молебен, капитан Николай Васильевич Могилов в белом кителе и перчатках прохаживался по мостику, присутствовал и Николай Егорович Гловы. Подан второй гудок, гости сошли на берег, машинист Антон Васильевич Полушин повернул кран, двинулись 18-пудовые шатуны, приводя во вращение большое колесо. Зашумел пар, "Пермяк" сделал оборот и пошел вниз, набирая ход...

К середине навигации работа пароходов была налажена следующим образом: почта и пассажиры от Якутска до Батамайской шли на "Пермяке", затем передавались на "Якут" до Хамры, отсюда их брал "Работник" до Макаровой и далее — "Почтарь" до Тарасовской. При переходе с парохода на пароход каютные места сохранялись те же самые.

В случае неприбытия парохода к пристани Тарасовой почту и пассажиров вывозили на лодках до Усть-Кута. На Гловы договором возлагались обязанности в течение первых двух навигаций по открытии пароходства с соблюдением правил устроить или арендовать в Жигалово, Тарасовой, Усть-Куте, Киренске, Витиме, Нохтуйске, Олекминске, Якутске пароходные пристани для приема и сдачи грузов.

Постройка мастерских и других сооружений возлагалась на Гловы по его усмотрению. Договор действовал в течение 12 лет, ежегодная субсидия составляла 50—60 тысяч рублей.

Конечно, при советской власти нельзя было давать положительную оценку деятельности купцов — "мироедов", что заслонило от нас многие хорошие дела,

которые были сделаны ими: организация пристаней, постройка пароходов на свои кровные деньги, которые потом советская власть отобрала, трудоустройство и обучение многих людей, которым некуда было податься, способствование техническому прогрессу.

Приведу две выдержки: "Гловы в Киренске появлялся редко. Он жил под Братском, на Николаевском заводе. Там он собирал пароходы и воровски отправлял их на Лену, а пароходством командовали его младший сын Константин и зять Щербачев. Все они были хитрые, безжалостные люди, умевшие выжимать из рабочих и пароходных команд пот и кровь, недаром купцов Гловых звали на Лене "живоглотами"..."

Так сказано в книге "Страницы минувшего", изданной в 1968 году. Правда, сам автор, Н.С. Гороватский, так не писал (мне довелось познакомиться с оригиналом рукописи будущей книги), "живоглоты" и вообще весь абзац появился после "литературной" обработки.

А вот мнение инженера Министерства Путей сообщения, начальника Партии по исследованию рек Ленского бассейна, С.А. Васильева: "Успехи работ 1912 года во многом объясняются исключительным сочувствием, которое встречало наша описная партия и все работы МПС со стороны пароходных компаний: развозка столбов, буксировка брандвахт, перевозка чинов партии — всё это совершенно безвозмездно делали фирмы Гловых и "Лензото", что не только удешевляло работы, но просто делало их возможными. Это же относится к получению необходимых материалов и к согласию Гловых построить для нас необходимые суда..."

Следует отметить и чувство юмора, которое, судя по всему, было у Н.Е. Гловы — рассказывают, что в буфетах его пароходов на тарелках имелась выбитая надпись "Украдено у Гловы".

Если тарелка находится в судовом буфете, всё понятно и воспринимается с улыбкой, не более. Но, думается, что посуду с такими надписями вряд ли удобно было бы держать дома кому бы ни было, начиная от зятя судовладельца и кончая секретарем обкома...

Может быть поэтому поиски "гловской" посуды ни к чему не привели, хотя с "Лены" фирменный столовый прибор с тарелкой 1878 года нашелся и экспонируется сейчас в музее Ленского пароходства.

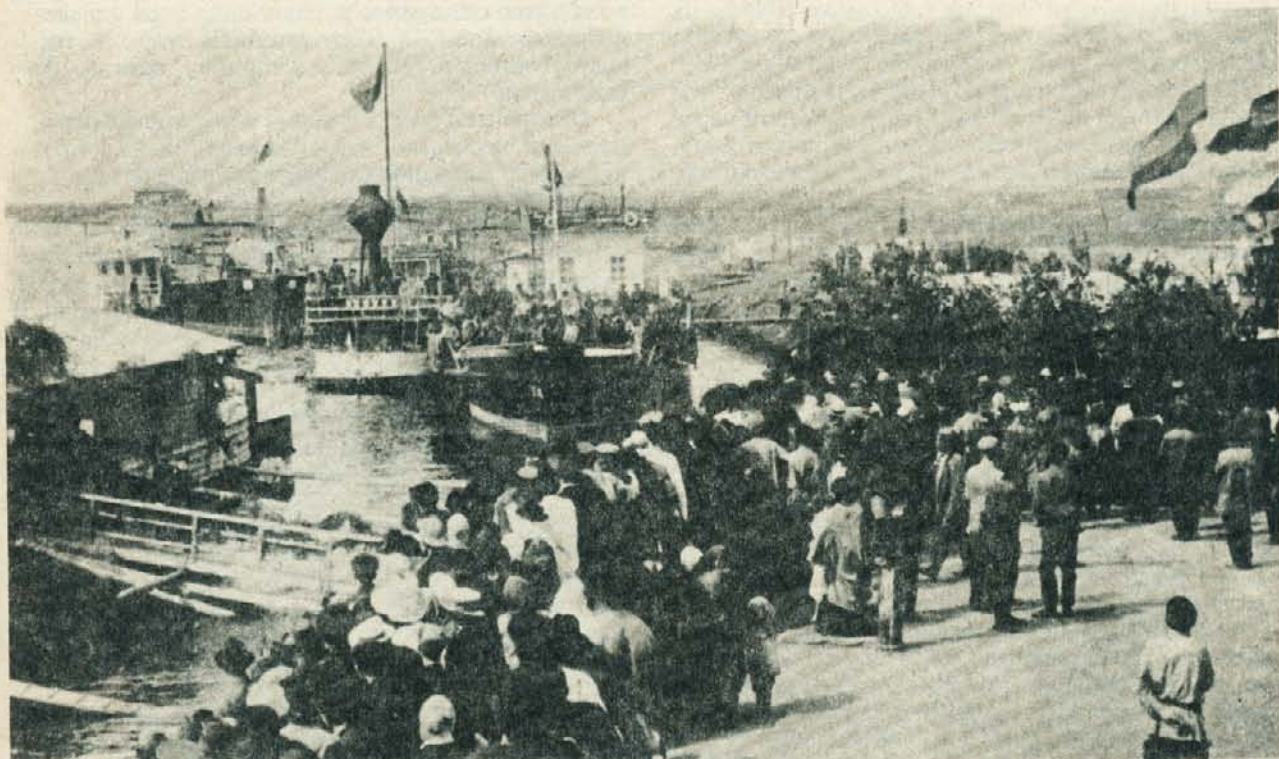
В 1896 году, согласно ходатайству Гловы, содержание линии Усть-Кут — Жигалово было с него снято, так как у него не было пароходов, которые могли бы работать на этом участке, поэтому здесь совершались лишь эпизодические рейсы, а в основном сообщение производилось на лодках.

Ежегодно утверждаемое иркутским генерал-губернатором расписание (например, от 30 октября 1896 года) предусматривало еженедельные срочные рейсы, не более 32 в навигацию, между Усть-Кутом и Якутском с казенной субсидией в 78 копеек и 1 восьмушку за пройденную версту, общий размер субсидии — 50737 рублей 50 копеек.

Всего хода в рейсе вниз — 7 суток 18 часов 15 минут и вверх — 13 суток 2 часа 12 минут. Думается, что небезинтересно будет привести путевые впечатления шведа И.Стандлинга, забравшегося на Лену в поисках



Экипаж парохода "Киренск" (Министерства Путей сообщения), 1911 г. В центре сидят инженеры-путейцы С.А. Васильев и А.Н. Лагутин.



Приезд иркутского генерал-губернатора в Якутск. Фото не ранее 1897 года, так как у причала стоят пароход "Алдан" и баржа N 1.

исчезнувшей экспедиции Соломона Андрэ, в 1898 году: "...Так как мы не получили никаких других сведений, которые могли бы изменить план нашей поездки, а от фирмы Громовой, любезно предложившей нам проезд на своем пароходе "Лена" от Якутска до устья Лены, узнали, что вышеупомянутый пароход отходит из Якутска в первой половине июня, то мы должны были как можно скорее продолжать наш путь к северу.

У Качуги мы опять достигли границы лесов — здесь мы в первый раз увидели Лену и переехали её на пароме в 15—20 милях от её истоков.

Гигантская река, по которой мы должны были ехать около 2600 миль к Ледовитому океану, здесь только небольшая речка. Однако во время половодья вверх по ней идут небольшие пароходы, а различные суда, строящиеся на этом месте, идут отсюда с товарами вниз по реке. Теперь половодье кончилось и мы должны были продолжать путь лошастью до Жигалово... Там нас сердечно принял начальник громовской фирмы г-н Пихтин — он оказал нам большое гостеприимство и помогал всеми способами. Ожидаемый нами пароход "Громов", на котором мы должны были ехать часть пути между Жигалово и Якутском и командиром которого был швед Фок, ещё не прибыл. Потом мы узнали, что он сел на мель в 12 милях ниже Жигалово и потому мы должны были ждать его несколько дней. У Жигалово, исходного пункта товарного и пассажирского движения по Лене в это время господствовало большое оживление. Перед длинным рядом товарных магазинов на берегу реки были сложены большие кучи товаров, несколько различных судов стояли у берега, их нагружала шумная пристрой толпа рабочих — русских, поляков, бурят и др.

Пароходное движение по Лене было больше, чем я ожидал. Летом по Лене ходят около двадцати пароходов, все они выстроены довольно примитивно, только "Лена" может ходить в море и противостоять бурям.

После пяти дней ожидания в Жигалово пришел небольшой пароход "Сынок", с которым мы отправились вечером 1 июня в путь по гигантской реке... Кое-где Лена расширяется и окружает низкие зеленые острова, на которых пасутся лошади и рогатый скот. Мимо нас плывут всевозможные суда, беззвучно движущиеся вниз по течению. 4 июня мы прибыли в Усть-Кут, где должны были сесть на другой пароход, что было довольно затруднительно вследствие прибавившегося в Иркутске багажа.

Усть-Кут живописно расположен на западном берегу Лены. На красивых береговых скалах за деревней виднелся ряд телеграфных столбов, которые исчезали в лесу, продолжаясь до Витима, конечного пункта телеграфной линии к северу от Иркутска.

Из Усть-Кута мы продолжали путь на довольно плохом почтовом пароходе "Работник". В корме парохода были расположены пассажирские каюты, на палубе — небольшой салон, где можно было достать кушанья и напитки. Всё здесь чрезмерно дорого, в особенности напитки, которых, однако, идёт чрезвычайно много. Пассажиры I и II классов были купцы, несколько золотопромышленников, два чиновника и доктор. Один из золотопромышленников был так

любезен, что угостил меня с товарищами шампанским, бутылка которого стоила 15 рублей и всё-таки оно было не первого сорта.

Хотя в окрестностях Лены находится большое количество каменного угля, здешние пароходы употребляют только дрова, которых сжигается от 15 до 20 сажен в сутки на больших пароходах, но большая часть судов не имеет места для такого количества дров, потому им часто приходится делать остановки, чтобы запастись дровами — это причиняет значительную трату времени, в особенности в северных местностях, где мало людей, так что экипаж судна должен сам рубить и носить их на пароход..."

Стоит немного остановиться на дровах — этом специфическом топливе, которое продержалось на Лене почти до середины 50-х годов нашего века.

Всё более возрастающие цены на барочный, или судостроительный лес, не коснулись безнадзорного (за исключением незначительных участков в верхних Лены) леса. Попенной платы в районе работы парового флота не существовало, от Жигалово до Якутска дрова были очень дешевы — не дороже двух рублей за погонную сажень. Почтовым пароходам необходимо было иметь дрова в определенных пунктах, для чего пароходство Глотовых заключало контракты, но на Лене легко можно было найти и вольные дрова, приготовленные на случай спроса со стороны проходящих частных пароходов. Поставщиками дров обычно были местные крестьяне. На Витиме, Алдане и Вилуе цена на дрова была несколько выше — 2 рубля 50 копеек за сажень аршинных дров. Общее количество сжигаемых за навигацию дров определялось примерно в 30 тысяч погонных сажен. 10 пароходов Глотова в 1910 году, например, сожгли 10680 сажен дров.

Отдельные случаи сжигания угля в топках пароходов были, несколько барж с углем в 1907 — 1908 годах поднимали в Бодайбо для использования на приисках в качестве топлива.

Автору доводилось и в наши дни неоднократно встречать на берегах заброшенные склады дров, пролежавшие по 30-40 лет. Кроме самого верхнего слоя, состояние полениц очень хорошее — бери и топи. И когда глядишь на бесконечные ряды дров, вспоминаются облысевшие берега в верховьях Лены, а за ними и расползающаяся, мелеющая река, которой нечем укреплять свой береговой откос...

Но продолжим рейс на пароходе Глотова: "Наша следующая остановка была у Витима, расположенного на западном берегу Лены. Этот город имеет большое торговое значение вследствие значительного привоза товаров в места добывания золота. Здесь находится телеграф. Большое количество праздношатающихся всякого рода, между прочим ярко одетых "дам", доказывало, что Витим — золотой город, где золотопромышленники оставляют большую часть своих заработков.

У Витима количество пассажиров на нашем пароходе увеличилось: среди них было несколько милых, приятных людей и жизнь на пароходе получила космополитический оттенок. Здесь можно было услышать непонятное татарское наречие, говорили также по-немецки и по-французски, а когда мы проехали



Участники экспедиции в дельту Лены 1914 г. на пароходе "Лена". Слева направо: лоцман Богатырев, капитан Горовацкий, инженер Васильев, Игнатов, Драверт, Зензинов. Сидит в форме МПС начальник Булунского водопоста Буянов.



Разлив реки в Якутске. Такой оставалась городская протока до постройки дамбы в 1961 году.

границу между Иркутской губернией и Якутской областью, мы услышали в первый раз якутский язык...

В полночь мы встретили пароход "Пермяк" из Якутска со множеством товаров и большим количеством пассажиров. Оба парохода причалили друг к другу и при сильной давке и общей суматохе началась перегрузка, продолжавшаяся до позднего утра. 10 июня мы приехали в Якутск...

Срочная почтово-пассажирская линия себя оправдывала, почему Гловы решают приобрести в 1900 году ещё несколько пароходов. У Российского золотопромышленного общества были куплены два однотипных заднеколесных парохода "Тайга" и "Алдан" английской постройки, у "Лензото" приобретен "Граф Игнатъев", построенный в Тюмени в 1899 году. С Ангары переезжен по частям мощный пароход "Граф Сперанский", купленный у компании Ясинского и Глотова (вступил в строй в навигацию 1903 года).

Поэтому в расписании, утвержденном 22 апреля 1900 года тем же Горемыкиным, были предусмотрены вторые еженедельные рейсы между Усть-Кутом и Якутском, с дополнительной субсидией в 42213 рублей 60 копеек за навигацию.

9 марта 1902 года иркутский генерал-губернатор заключает с Гловым договор на устройство и содержание срочного почтово-пассажирского пароходства по Витиму с 32 рейсами в навигацию. Условия, надо сказать, были жесткими: в случае прихода парохода в конечные пункты на два часа позднее расписания, Гловы подвергался штрафу по 3 рубля в час. В случае незахождения парохода в какой-либо определенный расписанием пункт, а также выхода с пристани раньше расписания — взыскивалось уже 30 рублей. Если рейс не выполнялся, то кроме лишения поверстной платы за весь рейс взыскивалось дополнительно 180 рублей.

В 1905 году был заключен договор с Гловым об устройстве и содержании аналогичного пароходства по Лене, Вилюю и Алдану, с выдачей беспроцентной ссуды в 40 тысяч рублей. Гловы принял обязательства на три срочных рейса: между Якутском и Сунтарами, между Якутском и Усть-Маей, и между Якутском и Булуном, которые и были осуществлены.

В навигацию 1907 года по канцелярской небрежности субсидия по трем новым линиям не вошла в смету МПС, поэтому гловские пароходы ходили только от Усть-Кута до Якутска. Любопытно, что в том же году эта линия согласно договору была сдана пароходству Гловых на 10 лет, до 1917 года. Так получилось, что это и был последний год существования срочной почтово-пассажирской линии.

В следующем году деньги в Министерстве Путей сообщения нашлись и гловские пароходы опять рейсировали по Вилюю и Алдану. Тогда же были снижены тарифы (все же билеты стоили на Лене в 7-8 раз дороже, чем на Волге), что сделало пароходное сообщение ещё более необходимым и массовым.

19 мая 1909 года появилось ещё одно срочное почтово-пассажирское пароходство — был подписан договор с Анной Ивановной Громовой на рейсы судов к устью Лены, от Якутска до Булуна, сроком на 5 лет (по 1 декабря 1913 года).

Это пароходство обязалось совершать два рейса по

течению и два против течения, между 1 июня и 5 июля и между 10 и 20 августа. Пассажирских мест второго класса должно было быть до 20, третьего класса — до 50, помещения для арестантов — отделены...

За каждый рейс Громова должна была перевозить почтовую корреспонденцию, земскую почту, пассажиров, казенные и переселенческие грузы весом не более 25 пудов место, всего не свыше тысячи пудов в один рейс, частные грузы, арестантов с их семьями, конвой и рабочих. Перевозка военных — за 50 процентов тарифа, дети младше 10 лет — бесплатно. Предусматривалась также система штрафов за нарушение сроков рейса.

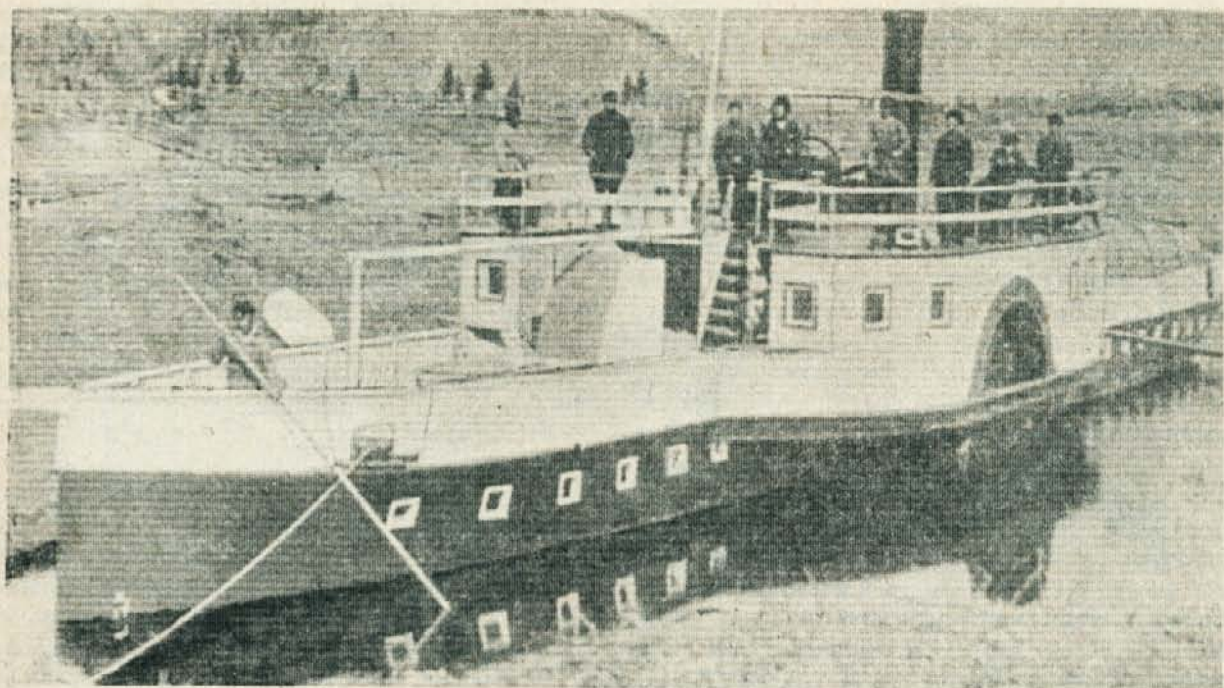
Таким образом, в 1909 году на Лене работало уже два срочных пароходства. Итоги этой работы подвел в своем докладе вышестоящему начальству якутский губернатор: "...Необходимо на Булун установить третий рейс, так как существующих два при наступлении сезона рыбной ловли на Булуне недостаточно. Сообщение между Якутском — Сунтарами не удовлетворяет своего назначения. В 1909 году ввиду необычайно низкого уровня воды в реке Вилюе пароход "Алдан", отправившийся из Якутска 7 августа, смог подняться по Вилюю до местности Бахары, в 500 верстах от Якутска, откуда отправил почту на лодках, при посредстве бечевой тяги и ушел обратно в Якутск с пассажирами..."

Вилюй есть Вилюй — до сих пор речники зависят от уровня воды на этой реке, несмотря на водохранилище ГЭС. Если уровни воды большие, то гарантированы и попуски, дающие возможность сегодня завезти грузы и увести флот на Лену. А тогда даже "Алдан" с осадкой в 74 сантиметра не мог одолеть песчаные перекаты этой реки...

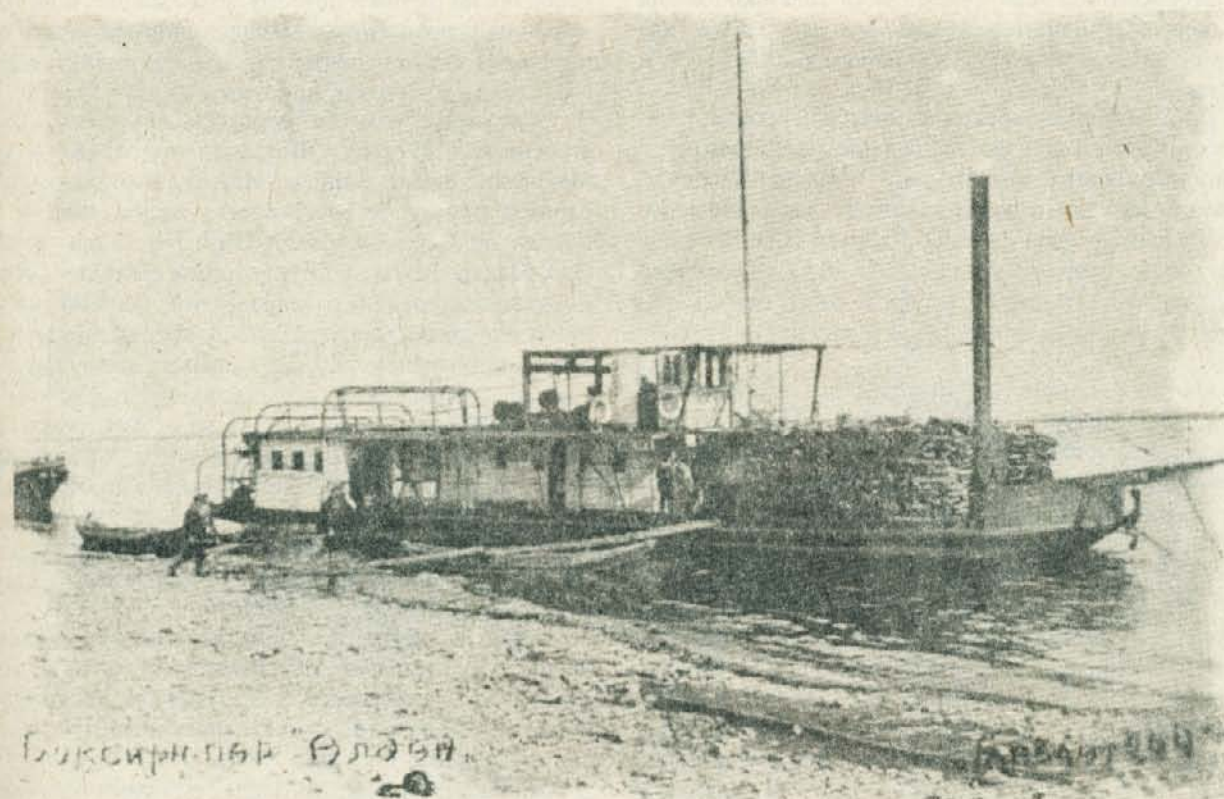
Пополнение флота в те годы шло медленно: в 1897 году Громова купила построенный в Финляндии пароход "Сынок" за 25 тысяч рублей (кстати, "Громов" обошелся ей же в 65 тысяч). На следующий год киренский городской голова Пежемский приобретает 40-сильного "Смелого", который вскоре у него покупает Менделевич, затем Силин, Нейман, Кац, Пастернак.

В 1899 году инженер Буйвид сплавил через Витимские пороги с подведенным под корпус плотом 120-сильный заднеколесный "Запорожец", доставленный из Англии по железной дороге до Читы, затем зимой до Романовского. Одновременно с ним появляется "Михаил" фирмы Коковина и Басова, также английской постройки. В 1902 году И.И. Минеев строит "Верхоленца", в 1906 Мишарин и Шерлаимов — "Товарища", купец Кузнецов строит в Жигалово деревянный корпус для своего парохода "Николай", который проработал лишь семь навигаций. Через два года с Байкала перевозится "Иоанн Кронштадтский" (переименован в "Север"), который купил Менделевич. Он же строит небольшой катер, проданный затем булуновскому купцу Я.Санникову.

Интересный пароходик под названием "Старик" был построен инженером И.И. Минеевым — корпус обшит кровельным железом, вертикальная машина двойного расширения, привод на гребные колеса через цепи Галля. Вскоре пароходик этот был передан Глову.



Пароход "Борец" компании Готовых.



Пароход "Алдан".

В это время становится на ноги Ленское золотопромышленное товарищество, нашедшее себе поддержку у английских банкиров. В 1909 году "Лензото" заказывает себе мощный флот, состоящий из 400-сильного буксира "Барон Горацкий Гинцбург" (назван так по имени главы правления товарищества), пассажирского парохода "Альфред" (его сын), "Карл Винберг" (член правления), позднее, в 1914 году, строится "Александр" и "Стрекоза"...

Появляется и разрастается пароходство якутского купца П.А. Кушнарера. Отец его, Акепсим Михайлович Кушнарев, крестьянин села Павловское, начинал с мелочной торговли, в 1871 году рискнул и вложил большой капитал в перевозку скота и другого продовольствия на прииски, причем договор был заключен лично с капитаном парохода "Тихон Задонский". Афера удалась — масло не испортилось по дороге, скот не перемер, доход был приличный. Через десять лет Кушнарев уже торговал по первой гильдии, а после смерти в 1897 году оставил наследникам движимого и недвижимого имущества на сумму более миллиона рублей. Петр и Агриппина в 1910 году приобретают новый пароход, который назвали в честь своего отца, а также подержанный "Север", переименованный ими в "Полярный".

А.И. Громова строит 180-сильный "Соболь", Д.М. Черток — 100-сильный "Желанный". Английская золотопромышленная компания (в советское время концессия) "Лена-голдфилдс лимитед" завозит два небольших заднеколесных парохода "Ермак" и "Олекма".

В Витиме, в мастерских технической школы, Коптилин и Бутылкин строят себе пароход "Дорогой", в Жигалово братья Кузнецовы — буксир "Тихий"... Именно на этом пароходе капитан "увел" молодую жену у своего судовладельца. Капитан П.П. Лютиков имел славу первого красавца на Лене и довольно скандальную репутацию, но после этого случая вопреки злым языкам остепенился и жил долго и счастливо.

Из вышеупомянутых пароходов следует отметить "Барона Гинцбурга" с машиной тройного расширения и водотрубным котлом, который был технической новинкой на Лене. Техническое задание на его постройку составлял инженер Чупановского затона Л.И. Минеев, а строился буксир в английском городе Чисвике фирмой "Торникрофта". Пароход этот был чрезвычайно облегченной конструкции, корпус его был склепан из оцинкованной (гальванизированной) стали, без палубных надстроек, с ложкообразным носом и цилиндрической кормой. Ветераны невесело шутили, что был период, когда на нем не успевали закрасивать старые названия и писать новые, и в самом деле: с 1920 года — "Лев Троцкий", затем — "Блюхер", с 1938 года — "Тринадцатый", затем "Маршал Буденный".

"Карл Винберг" ("Повстанец") построенный швейцарским заводом "Эшер Висс", длиной 22 метра, с двумя лихо откинутыми назад трубами в 1947 году был списан из-за своих водотрубных котлов, так как аналогичных не было, а огнетрубные не влезали в ограниченные габариты.

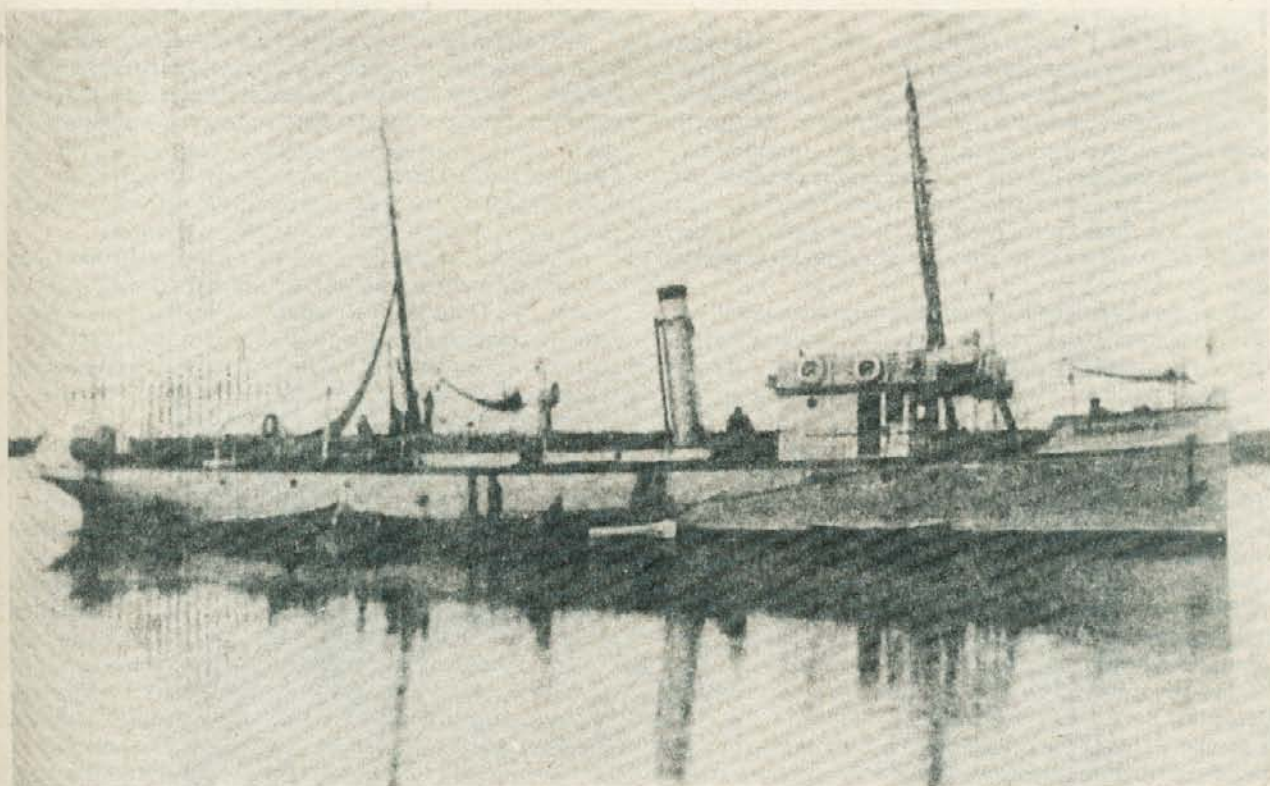
Немного внешне схожие "Альфред" ("Революционный") и "Акепсим Кушнарер" ("Пропагандист"), оба в 240 сил, были типичными буксиро-товаро-пассажирскими однодечными колесными пароходами. Вот как описывал "Революционный" Г.Г. Пуляевский, который после войны возглавлял Северо-Якутское пароходство: "Я работал на нем в 1929 — 30 годах. Это было комфортабельное судно с прекрасным салоном. При входе в него, по обеим сторонам коридора, было по каюте-люкс. Вход в первый класс шел по красивой лестнице из салона, в стенах были вделаны большие зеркала, стояли красивые столики, вдоль торцевой стенки шел диван с мягкой обивкой и стол, за которым обедал комсостав, иногда пассажиры. На потолке бросались в глаза плафоны в виде тюльпана, а сам потолок был выкрашен с постройки какой-то особо прочной, приятной на цвет эмалью и его никогда не перекрашивали, а только слегка мыли. Все стены были отделаны линкрустом с красивым рисунком... Якорь поднимался паровым шпилем, имелась и рулевая паровая машина, но она была маломощная, особенно на Витиме, поэтому пользовались постоянно ручным управлением... Имелся багажный трюм для перевозки клади и почты и, наконец, экипаж очень гордился мелодичным, приятным на звук гудком".

Невероятна "одиссея" парохода "Полярный". Построенный в 1897 году в Шотландии, на заводе "Аллей Маклелан", под названием "Иоанн Кронштадтский", пароход прошел к месту своего назначения — на Байкал по Северному морскому пути с адмиралом С.О. Макаровым на борту, который совершал разведывательный рейс для определения характеристик будущего арктического ледокола, который будет построен под именем "Ермак". Обьехав ангарские пороги по специальному рельсовому пути, пароход 10 навигаций ходил по Байкалу, причем по скорости ему не было там равных. В 1907 году вдова А.Я. Немчинова продала пароход на Лену, компаньонам Менделевичу, Чепкасову (он же и капитан) и Волкову, его перетащили по частям через Малышовский тракт и на следующую навигацию он уже как "Север" пошел в низовья реки за рыбой.

Вскоре П. Кушнарер покупает судно у разорившихся рыборотговцев, переименовывает его в "Полярный" и перестраивает. В 1930 году буксир получает новое имя "Кальвиц" (в честь погибшего летчика) и списан лишь в 1947 году. Всем этим пароходам и пароходикам, уцелевшим после гражданской войны, пришлось проработать чуть ли не до середины 60-х годов...



Пароход "Революционный" (бывший "Альфред"), 1931



Пароход "Исанин Кронштадтский", 1897 г.

СПЛАВ

Рассказывая о паромоходах и организации частных и казенных паромоходов, невозможно обойти молчанием самый древний вид судоходства — сплав, который, тем не менее, продолжался на Лене вплоть до 50-х годов нашего века.

Немым свидетелем и ценнейшим документом для нас могут служить наскальные росписи у деревни Шишкино в верховьях Лены, на которых изображены первобытными художниками четырех-пятиместные лодки с сидящими в них людьми. Такие суда совершали регулярные плавания по нашей реке около 20 тысяч лет тому назад!

В первой половине семнадцатого века пошли по Лене струги и кочи казаков-землепроходцев. “Коца”, или “коч” — древнее слово новгородского происхождения. Так мореходы сначала называли крепкий ледовый пояс по борту судна, а впоследствии и суда для ледовых плаваний. Борты кочей были с наклоном — при сжатиях судно выжималось вверх. Форштевень также имел наклон и поэтому при столкновениях со льдинами судно также влезало на лед. Простота постройки, прочность, легкость (кочи можно было претаскивать по волокам и через ледовые перемычки) — лучше судно в те времена трудно было придумать.

Кочи на Лену доставлялись с Илимского и Тобольского плотбищ, а также строились в Жигалово, Усть-Куте и Якутске. Для их постройки использовался сухой сосновый и лиственничный лес.

Первые суда имели прочный набор — верхние концы ребер-шпангоутов соединялись “перешвами” и “курицами”, на которые стелилась “кровля”. Обшивка внахлест соединялась деревянными шкантами или ивовым корнем (вицей), смолилась, вместо якорей применялись камни. К тому времени в России двурогие якоря из “болотного железа” изготавливались, но доставка на Лену обошлась бы дороже самого судна. Паруса иногда шились из полувыведанных шкур.

В отписке казака Тимофея Булдакова сказано, что его экспедиция по выходу из дельты Лены встретила 8 кочей, кроме того, около Омолоевой губы навстречу им попало еще 4 кочи, шедшие с Колымы... Вот каким оживленным было судоходство в 40 — 50-е годы XVII века!

Однако к началу следующего столетия умение строить кочи на Лене было утеряно, а плавания по морю прекратились: появились сухопутные дороги, да и перестали оправдываться былые богатые “ясачные” рейсы.

Образно говоря, прошла пора разведчиков — легких, быстрых, удобных кочей, а на смену им уже шли неторопливые купеческие барки, дощаники, паузки. Поначалу артели волжских плотников попытались внедрить на Лене “свои” кулиги и утюги, однако большая осадка, дороговизна в постройке удержали подобные типы судов здесь лишь на несколько навигаций.

Иногда строились необычные суда: для плавания

в Арктику Игнатий Козыревский построил парусник по типу эверса, раздавленный затем в низовьях Лены.

Большое оживление внесла Великая Северная экспедиция 1730-х годов. Командору Берингу удалось немалое — он принудил построить для своих нужд огромное количество лодок и других сплавных судов для доставки грузов и людей в Якутск и далее по рекам Алдану и Мусе.

В 1735 году в Якутске были также построены два солидных военных корабля — бот “Иркутск” и дубель-шлюпка “Якутск”, которые ушли в Арктику и окончили там свою жизнь вместе с первыми своими командирами, окутав свои имена славой и тайной — ни одна экспедиция, сделав так много, не оставила после себя таких скудных сведений о себе...

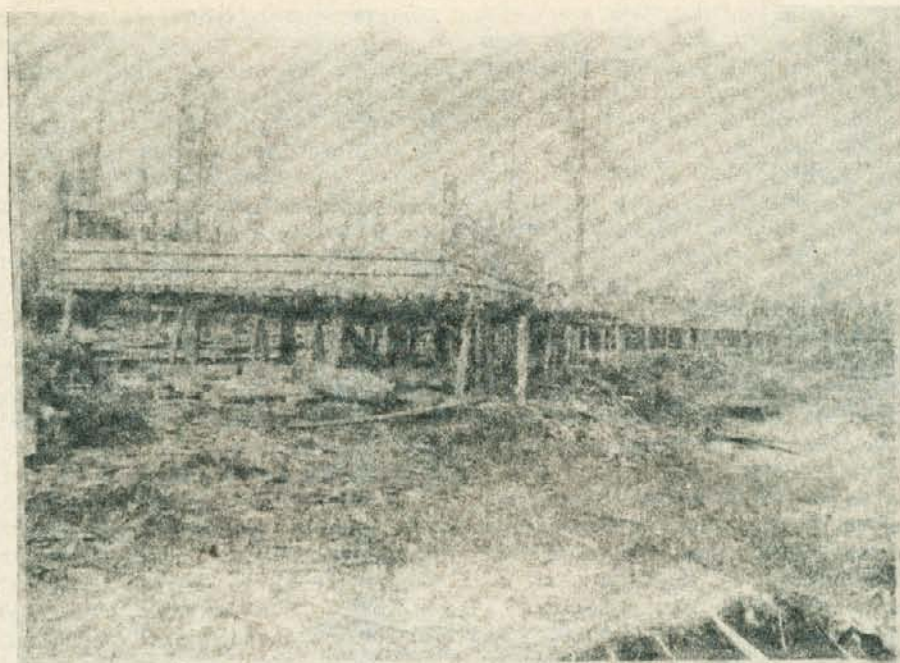
После отъезда волжских плотников и до конца сплава судостроением на Лене занимались крестьяне Бирюльской, Верхоленинской, Тутурской и Илгинской волостей. Строились, особенно перед революцией, сплавные суда двух основных типов, наиболее приспособленных к условиям Лены: паузки и карбазы. Паузки по типу постройки разделялись на проходные, хлебные, кладовые и торговые.

“Проходные паузки имеют длину от носа до кормы 8 сажен, длина их боков равняется 6 сажням, высотой они бывают 13 — 14 четвертей аршина и шириною в 10 аршин” — так описаны ленские суда в “Памятной книжке Иркутской губернии за 1914 год”.

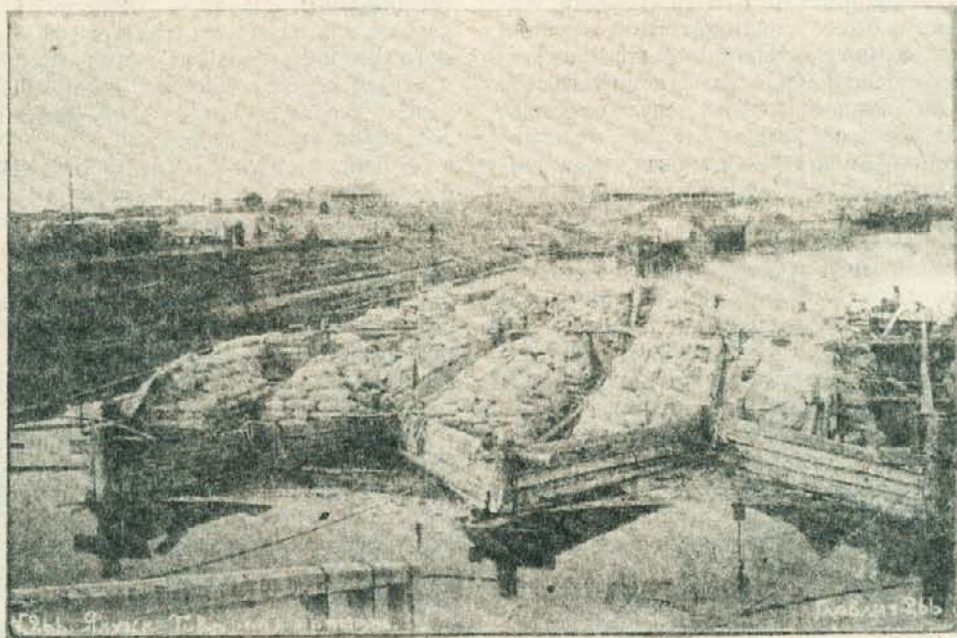
“Носовая палуба устраивается ниже, открыта сверху и отделяется от середины паузка перегородкою с дверью, внутри паузка никаких перегородок не устраивается (иногда только отгораживается комнатка для служащего). Проходной паузок, как и все паузки вообще, плотно покрывается сверху тесом. Этот паузок употребляется преимущественно для сплава закупоренного товара, кулевого хлеба и прочего.

Хлебные паузки имеют длину и ширину такую же, как и проходные, высота же их несколько ниже и равняется 11 четвертям аршина. Крыша их бывает обыкновенно более пологою, чем у проходных паузков, внутри хлебного паузка устраиваются два засека, или, по-местному, “сусека”, для засыпки их мукою прямо через крышу.

Кладовые паузки обычно предназначаются для товарных грузов и служат как бы кладовыми при торговых паузках и на Ленской сплавной ярмарке. Иногда внутри этих паузков устраиваются лавки (для мануфактурных, например, товаров), одни двери выходят из паузка к носу и имеются выходные двери в боках паузка. Торговый паузок по типу постройки близко подходит к кладовому... по обоим бокам его устраиваются полки для товаров и прилавки, в корме — одна или две комнатки для служащих. За кормою устраивается маленькая терраса, на которой помещается отхожее место. Сверху крыши, по бокам паузка устанавливаются “баласы”, чтобы при сплаве не свалился в воду груз, помещающийся обычно, помимо самого паузка и на его крыше...



Постройка карбазов.



Связка карбазов у товарной пристани в Якутске.

Карбаза имеют длину и ширину такие же, как и проходные паузки, или несколько меньше, высота же их не превышает двух аршин. Крыши они не имеют и товар, нагружаемый в карбаз, покрывается при сплаве брезентами. Карбаз и паузки имеют в общем форму пятиугольников.

Ныне искусство строить карбаз утеряно, да оно и неудивительно: при кажущейся простоте и примитивности деревянного одноразового сплавного судна в него был вложен опыт многих поколений мастеров и сын от отца учился выбрать дерево, срубить его правильно, сушить, подгонять и конопатить, знал время и сроки той или иной операции, место для строительства и массу других мелких премудростей.

Еловый (черный) лес вырубался с корневищем и в дальнейшем шел на кокоры, которыми крепились борта к днищу. Все соединения производились деревянными штырями-пятниками.

Для строительства карбаз собиралась артель, заключавшая с заказчиком письменный договор, который фиксировался в волостном правлении: при этом артель получала задаток. Оплата производилась по договоренности: деньгами или товаром. Бывало и так, что крестьяне залезали в долги, которые вынуждали их строить посуду (так называли сплавные суда) для случайных заказчиков, по низким ценам, забрасывать пашню, продавать скотину и переходить в наёмные рабочие при судостроении.

Заработки здесь были невелики: при заготовке леса подённая плата составляла 50 — 70 копеек, при постройке 60 — 70 копеек (16 — 20 рублей в месяц), сплав карбаз от Бирюльки до Качуга стоил 2 — 3 рубля.

Стоимость карбаз для артели составляла 150 — 170 рублей, подрядчики уже продавали купцам за 190 — 260 рублей. Самые дорогие торговые паузки могли стоить до 600 рублей.

Строились иногда и четырехугольного вида и увеличенных размеров барки и полубарки, с крышами и без. Перед первой мировой войной на Лене начали строить кулиги, внешне напоминавшие небольшую баржу длиной до 27 аршин, а также утюги, представлявшие из себя половину кулиги и внешне напоминавшие утюг (который нагревался углями, естественно). Кулиги и утюги могли служить несколько навигаций.

Начали строиться и каюки для рейсов в низовья реки — килевые парусные суда грузоподъемностью не более 25 тонн, длиной обычно 18 — 20 метров и шириной 6,5 метров. Строились они довольно непрочно из старого паузочного леса вблизи Якутска, оснащались кое-как и содержались обычно в великой неопрятности. Вниз по течению эти суда шли довольно быстро, особенно на парусах при попутном ветре, управляясь гребями, похожими на большие весла. Вверх же по реке каюки, набитые до отказа рыбой, двигались поразительно медленно, даже при сильных попутных ветрах, поэтому их "тянули бечевой" рабочие.

Поскольку специального бечевника вдоль берегов никто не устраивал, то в неудобных местах каюк перемещался завозом, для чего завозили на лодке вперед каюка якорь и руками подтягивались по кана-

ту, и так до самого Якутска, со скоростью не более 16 — 17 километров в сутки. Рабочих набирали столько, чтобы на каждого "в лямке" приходилось по 200 кг.

Бечева, которой рабочие тянули каюк, имела не менее 70 метров длины и прикреплялась к корме каюка, откуда шла к вершине мачты, затем опускалась к носу, где свободно ходила на "лучке". Кто не понимает, для чего это надо, пусть попробует тянуть вдоль берега свою лодку за нос — она тут же будет прибита течением. При креплении бечевы через мачту рабочие могли идти по берегу совершенно напротив каюка и тот тем не менее хорошо управлялся.

За такую каторжную работу каючные рабочие получали на хозяйских харчах 15 — 20 рублей, помимо этого, имели право провезти в Якутск собственную рыбу. Было и ещё одно обязательство хозяина: выдача водки три раза за рейс — по выходу из Якутска, у острова Аграфены и по прибытию в Булун.

Но стоит только представить себе ежемесячный путь в лямке, с редкими передышками, по заросшим кустарником берегам, среди полчищ комаров и мошкеры — и дармовой водки не захочется.

Хозяева, помимо рыбы, часто основным занятием делали продажу водки или другой бизнес: часто случалось, что ловкий торговец продавал "инородцу" пятирублевое кремневое ружье за 100 рублей, получая эти деньги пушиной...

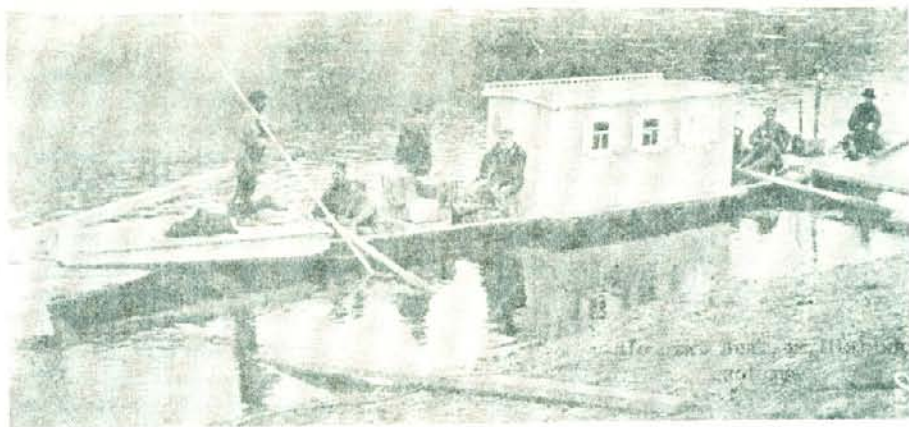
Строились также многочисленные лодки — "пятерики", "шестерики", а также крытые шитики, которые имели особую популярность в верховьях Лены.

Карбазосплав представлял из себя трудоёмкую задачу — лоцману нужно было или помнить или угадывать путь, по которому должен проплыть карбаз или связка. Команда рабочим — и вот с носа и кормы ложатся на воду гребки и рабочие начинают отгребать влево или вправо. При посадке на мель использовался своеобразный способ — "оплеуха". С обоих бортов карбаз или паузка отпущалась прикрепленная с одного края широкая доска, которая подпружинивала воду и тянула карбаз за собой. Две — три оплеухи — и карбаз переползал через мель, если, конечно, был достаточно прочно построен.

В Ленских Шеках много утесов, хранящих память о временах сплава. Утёс Баснинские тёлки появился после аварии карбазов купца Баснина, который не довёз коров до бодайбинских приисков. В 3 километрах ниже устья речки Карпачихи опускается в воду внушительная скала Пьяный Бык. В 1890 году о неё разбилась большая связка карбазов со спиртом, который в большом количестве выловили жители ниже лежащей деревни, тогда ещё не Пьянобыковской, а просто Быковской...

Продолжительность сплава зависела от искусства лоцмана, уровня воды и погоды, а также от участка реки. Паузки, мчавшиеся вниз по Лене вслед за ледоходом, конечно же, опережали всех. На плёсах ниже устья Витима, особенно по осени, довольно часто применялась специальная конструкция — брезентовый водяной парус. Он напоминал обычный, но опускался в воду и тянул за собой, иначе противные ветра гнали связку против течения.

На участке Качуг — Жигалово (161 км) сплав



Почтовый шитик на Лене. В правом нижнем углу снимка
знак фотографа Р. Зоненбурга.



Сплавные суда — шитик и каюки.



Паузки, прибывшие в Якутск, 1930 г.

весной продолжался двое суток, осенью — в два раза дольше, от Жигалово до Усть-Кута (340 км) весенний сплав продолжался 4 суток, осенний — 7, от Усть-Кута до Витима (749 км) весной сплавлялись 9 суток, осенью — 10 суток. От Витима до Якутска (1216 км) связки плыли весной 12, осенью 17 суток.

Помимо этого, осенний сплав, особенно в 30-е годы, не гарантировал доставку грузов. В 1934 году на карбазах "Лензолотофлота" замерзло в пути 14707 тонн (19,2 %) и на карбазах ЛУРПа свыше 5 тысяч тонн. И если представить зимний вывоз грузовым транспортом, то станет ясно, что стоимость этих грузов выражалась в астрономических цифрах. Купцы, конечно же, не могли себе такого позволить.

С самого начала сплав вызвал к жизни такое явление, как Ленская сплавная ярмарка. Сразу же вслед за льдом паузки, нагруженные всевозможными товарами в Качуге, шли от деревни к деревне, услужливые приказчики расхваливали товар, а местные жители, истосковавшиеся за долгую суровую зиму по свеженькому, не торговались.

В 1893 году торговый оборот на всех ярмарках Якутии составил следующие цифры: на Чукотскую доставлено товаров на 26 тысяч рублей, на Майскую — 2153 рубля, на Учурскую — 3400 рублей, на Кылахскую — 209 тысяч рублей, на Олекминскую — 332 тысячи рублей и на Якутскую ярмарку — на 1207879 рублей. И даже у современного, ко всему уже привычного, человека на той ярмарке мог бы случиться легкий шок — в списках товаров есть абсолютно всё: колониальные товары, фрукты, крупы, металлы, фарфор, есть загадочные товары типа кретона, киргизина и даже камлот и всего-то за 25 копеек аршин...

С появлением пароходов сплав значительно ускорился — карбаза и паузки, скрепленные кормами, образовывали связку, связки крепились бортами, образовывая целые деревни на воде. Поднимались паруса, вымпелы, флаги расцветивания, рябило в глазах от фирменных вывесок "Шелкунов и Метелев", "Рубанович и Мордухович", "Виноторговля И.И. Силина".

Помимо доставки товаров в отдаленную Якутскую область, сплав играл ещё одну положительную роль: после выгрузки сплавная посуда разбиралась и без преувеличения можно сказать, что многие города вдоль Лены строились из торговых паузков. Заборы, крыши, тротуары, хозяйственные постройки — всё это делалось из леса от разобранных карбазов и паузков.

И сегодня, когда оказываешься на какой-нибудь боковой улочке Якутска, можно наткнуться на забор, изготовленный из бортов сплавных судов, с дырочками для шкантов. Спроси сегодня о происхождении этих самых дырочек на заборах, не каждый ответит точно, откуда они взялись.

В более-менее приличных масштабах сплав до революции производился на Колыме: первый сплав был в 1896 году, когда товары пошли не через Якутск, а из Ольской бухты Охотского моря. Строились паузки местным населением из местных материалов, а в

качестве лоцманов и рабочих нанимались политические ссыльные.

Многих любознательных людей волнует вопрос, когда же прекратился сплав карбазов?

В 20 — 30 годы, в связи с индустриализацией края, развитием золотопромышленности по Алдану резко возросли объемы сплава. Пожалуй, именно к этому периоду следует отнести хищническое истребление лесов — ведь в эти годы дрова жгли не 40, а свыше сотни пароходов, а число строящихся карбазов перешло за тысячу в одну навигацию.

Карбаза строились уже не только из сухого и полусухого леса, но и из свежесрубленного, что увеличивало осадку карбаза с 20 сантиметров до 30, вело к потере грузоподъемности за счёт утяжеления самого судна. Конструкция карбаза была упрощена до предела, в связи с чем они чаще разваливались по дороге, даже от своих же "оплсух". Всё большее отдаление лесозаготовок от места постройки, растущие накладные расходы привели к тому, что общая стоимость карбаза в 1935 году составила 2580 рублей за штуку, а в следующем году увеличилась уже до 3300.

Вспоминаются поневоле слова И.Д. Папанина, который с присущей ему прямоотой вспоминал, что "Ленские речники чуть не оставили нас без штанов", когда пришлось по государственному расценкам в сплаве на карбазах платить по 12 рублей за провоз одного пуда муки. Иван Дмитриевич возглавлял в 1925 году экспедицию по строительству первой длинноволновой радиостанции в Томмоте.

Целой эпопеей было возвращение сплавных рабочих по домам, которое проходило до глубокой зимы. В 30-годы "Лензолотофлотом" были введены глассеры, которые доставляли во время навигации лоцманов к пункту сплава, тем самым ускоряя отправку связок...

Сплав становился тормозом, разорительным делом. А что было делать? Пока дорога для грузов на Лену выходила в Качуге, ничего изменить было нельзя.

И лишь в 1951 году к Лене вышел еще один путь — железная дорога. Некоторое время по инерции груз шел к Качугу, продолжалось все сокращающееся строительство карбазов, сплав на плотках и в рамах, когда, например, бочки обшивали деревянной брусковой рамой и они плыли по течению или подбуксировывались катером. Последний зафиксированный сплав по Лене был в навигацию 1955 года. Надо еще отметить карбазный сплав через пороги Витима, который производился Амурским пароходством до 1961 года, когда этот участок благодаря распоряжению из Москвы передавался им во временную эксплуатацию. И честное слово, совершенно не жаль, что карбаз навсегда ушел в прошлое.

Очень многие авторы, описывая сплав по Лене, применяют слово "карбас", что представляется совершенно неправильным. Карбас — чисто поморское слово и на тех фотографиях, где карбасы изображены, видно, что это остроносая большая лодка с мачтой. Ленский карбас — это чисто наше изобретение, нигде таких судов больше не строили и ни с чем другим его не спутаешь.

В ГОДЫ ВЕЛИКИХ ПОТЯСЕНИЙ

Недовольство существующими порядками пошло с приисков — да оно и неудивительно: дикость, беспорядок, тяжелый, изнурительный труд, ненасытные чиновники "Лензото", лавки с залежалыми продуктами, кабаки, сырые и холодные бараки и землянки, низкая зарплата и высокие налоги... Неудивительно и то, что это недовольство довольно скоро переметнулось на пароходы — во-первых, "золотари" имели свой мощный флот, а во-вторых, частное судоходство также работало на прииски, доставляя туда грузы и людей, технику.

В 1902 году сплавные рабочие приняли участие в демонстрации политссыльных в Олекминске. Весной 1907 года 13 матросов с "Лены" отказались от подписания контракта ввиду неприемлемости многих его пунктов, в 1912 году здесь же в забастовке приняли участие уже 26 человек. Прошедшая как отклик на Ленский расстрел, она была самой крупной на флоте, захватившей команды "Св.Иннокентия", "Полярного", "Соболя". На "Полярном", принадлежавшем П.А. Кушнареву, экипаж потребовал увольнения капитана, улучшения условий труда матросов...

Был и еще один фактор, поднимавший речников на борьбу за свои права — это политические ссыльные. Отличаясь образованностью, технической грамотностью, стремясь к свободе, они часто просились на службу к пароходчикам. Уважение к ним было необычайное — известна легендарная личность лодчана А.Микешкина, который за свою жизнь, как говорят, не посадил на мель ни одного карбаза и не перевез ни одного политического ссыльного, впрочем, по неизвестным мотивам.

Староверам Кушнаревым в них нравилось то, что в большинстве своем эти люди не курили, не употребляли спиртное, не ругались, а Громы вообще любили все образованное, культурное. В 1887 году в их фирме работал П.Подбельский, впоследствии погибший во время монастыревской трагедии в Якутске. В 1894 году на "Громе" работал политссыльный М.В. Лурье, который переправлял в Россию письма поэта-революционера П.Гравовского из Вилуйска. В 1900 году помощником машиниста на "Лене" начал работать В.В. Ливадин, посланный в Якутию по делу руководителей "Партии народной воли". Вопрос о его работе на пароходе рассматривался в самом Санкт-Петербурге, в департаменте полиции.

Большую роль в развитии судоходства и исследований рек Лены и Витима оказала партия по исследованию рек Ленского бассейна, организованная в 1911 году и практически полностью состоявшая из политссыльных. Руководили ею инженеры путей сообщения С.А. Васильев и А.Н. Лагутин — последний был исключен из Казанского университета "за волнения" и выслан на Лену.

Помимо огромного объема работ по установке знаков судоходной обстановки, камнеуборке, издаванию лоций, паспортизации флота, рабочие вели и общественную работу. Так, в 1913 году ими было

перечислено в фонд газеты "За правду" 5 рублей. В своей телеграмме они сообщали: "Рабочие и политические ссыльнопоселенцы первого отряда экспедиции по исследованию рек Ленского бассейна приветствуют стойкость нашей рабочей печати в борьбе за существование и желают, чтобы и впредь голос рабочего класса не умолкал, плотнее спланивая наши ряды..."

С 24 апреля 1913 года на постройке судов в Тутуре Верхотурского уезда бастовали рабочие из-за низкой зарплаты и нарушения договора со стороны подрядчика. Организованная политссыльными, она ставила целью увеличение зарплаты на 30 процентов, сокращение рабочего дня в праздники. В ней приняло участие 60 человек.

К этому времени при активном содействии политссыльных в Киренске был создан первый на Лене профсоюз — Союз общества взаимопомощи приказчиков, куда на первых порах вступали и речники. Председателем Союза был приказчик купца Черных — И.В. Куренщиков.

После получения известий о революционном перевороте большевики решили провести на Якутской пристани митинг — речники зимовавших судов "Полярный", "Сынок", "Лена", "Кушнарев" под руководством члена РСДРП, политссыльного В.И. Шамшина, грузчики пристани — собрались почти все.

В Якутске были созданы новые органы власти и управления: ревком, комитет общественной безопасности, чуть позже — Совет рабочих и солдатских депутатов во главе с большевиками.

В апреле 1917 года в Киренске, где зимовал основной флот, был организован Союз киренских рабочих, председателем которого был избран механик парохода "Витим" В.И. Кириллов. В Якутске отдел Соза возглавлял Наум Самойлович Гороватский, капитан парохода "Лена". Из Якутска отчет и деньги пересылались в Киренск. Пароходоладельцы, чувствуя силу рабочих, объединились в одно "Соединенное пароходство", назначив распорядителями крупных пароходоладельцев — К.Н. Глотова и П.А. Кушнарева. Уже осенью 1917 года была сделана попытка монополизировать судоходство, были подняты оклады капитанам, повышены тарифы, ужесточены требования к рабочим-речникам. 44,5 процента акций "Соединенного пароходства" взяло себе "Лензото", 27 предназначалось "ННК Глотовым", по 12 процентов — наследникам Громы и Кушнарева, 4,5 процента досталось Я.Д. Фризери, у которого имелось два парохода и баржа.

В уставе Союза же, напротив, были разработаны правила приема на работу и увольнения — теперь без согласия профсоюза хозяева не имели права нанимать и увольнять рабочего с судна. Летом на каждом пароходе избирался уполномоченный от профсоюза по сбору членских взносов и для порядка на пароходе. Конфликты на судах разрешались на месте, о чем ставили в известность председателя правления в Ки-

ренске. Под влиянием революционных событий даже в таком отдаленном уголке, как Среднеколымск, был организован профессиональный "Союз матросов". К этому времени по Колыме ходило уже четыре паровых и два моторных судна, завезенные с востока.

Одним из ранних и значительных объединений водников явился Союз служащих пароходства "Лензото", который сразу же поставил задачей объединение всех водников бассейна, однако судорабочие "Лензото" ориентировались на Союз горнорабочих, по вполне понятным причинам — старателей и копейщиков было много и их союз представлял большую силу в финансовом и политическом отношении.

Не остановленный этим, Союз служащих берет на себя инициативу созыва конференции водников бассейна, состоявшейся с 30 июня по 9 июля 1917 года в Витиме, куда собрался 51 делегат. Однако соединения не получилось ни в этот раз, ни на конференции 9 декабря в Воронцовке, где стоял вопрос об объединении в один союз хотя бы рабочих и служащих пароходства "Лензото"...

Весной 1917 года с первым прибывшим пароходом "Витим", под командованием капитана К.И. Плассе-ева, выехали из Якутска и далее в Москву руководители большевистской партии, в эту же навигацию Якутия, в течение почти столетий бывшая "тюрьмой без решеток" и для уголовных элементов, освободилась от наследия царизма — 28 июня вторым рейсом парохода "Витим" только из Якутска было вывезено 88 человек, 28 августа на этом же пароходе 94 человека, в последующем еще 445 человек.

Отъезд большевистского ядра сказался на ходе дальнейших событий, так как влияние большевиков ослабло, после отъезда Г.И. Петровского комиссаром временного правительства Якутской области был назначен эсер В.Н. Соловьев. После выезда на фронт Совета солдатских депутатов эсеры и здесь получили большинство.

Речники одними из первых почувствовали перемены, происшедшие в Якутске — в августе матросы парохода "Акепсим Кушнарев" объявили забастовку, требуя передачи управления парохода судовому комитету, увольнения капитана Воробьева, их поддержали и выступили с аналогичным требованием о передаче судов экипажи "Лены", "Михаила" (Коковина и Басова) и "Соболя", однако на помощь миллионеру-судовладельцу П.А. Кушнареву пришли меньшевистские руководители профсоюза. На одном из заседаний Совета рабочих депутатов, теперь уже сплошь состоявшего из меньшевиков и эсеров, поступок речников был осужден, рабочие Якутска не поддержали экипажи и забастовка была сорвана. Когда закрылась навигация, оказалось, что в накали политических страстей продовольственная управа не позаботилась о жителях большого города.

Черные тучи над Якутией начали сгущаться и к весне 1918 года в столице области сформировалось по тем временам самое настоящее контрреволюционное гнездо, отстаивающее полную автономию и отрицающее власть Советов.

По Лене же повсюду устанавливалась новая власть — Николай Федорович Неудодников, рабочий Чупановского затона (бывшего "Лензото") возглавил рев-

ком в Жигалово. Под руководством М.Л. Галата и Г.С. Леонова были организованы Советы в Киренске. Высшим органом власти по Витиму стал объединенный комитет общественных организаций — ОКО, в который входили 5 представителей совета рабочих депутатов города Бодайбо, 15 представителей от приисков и речников "Лензото", всего 31 человек. Кстати, именно ОКО поднял вопрос о национализации флота, однако завершить ее в 1918 году не успел.

В Якутске также 21 марта состоялись выборы в Совет рабочих депутатов — в самый разгар забастовки, организованной против действий Областного совета. В Совет вошли и речники — З.Х. Эренбург — бывший помощник механика парохода "Свер", от Союза грузчиков (76 человек) в совдсп были избраны С.А. Толкач, И.К. Попков и Б.М. Чижик. Новый орган уже на следующий день подвергся преследованиям со стороны Областного совета.

"Несомненно, власть хотя бы летом перейдет в руки Совета рабочих депутатов. С первым пароходом ожидаем отряд красноармейцев для водворения порядка. Потом, фактически все средства идут на имя Совета рабочих депутатов. Областной совет умрет скоро своей собственной смертью", — предполагал М.К. Аммосов.

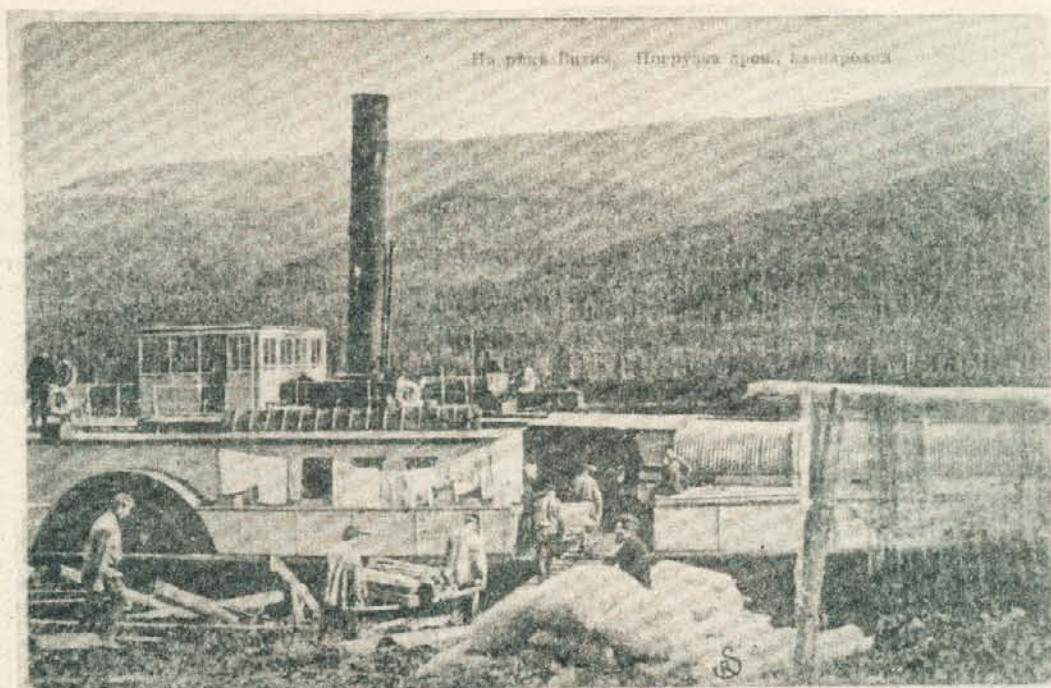
Областной совет, напротив, располагая неограниченной поддержкой богатеев, купцов, вооруженной силой, игнорировал предписания Центросибири, готовясь к вооруженному сопротивлению. Сложилась ситуация, типа той, что произошла в будущем с Чечней. Центросибирь была вынуждена прервать телеграфную связь и пароходное сообщение до Якутска.

В это самое время у белогвардейцев появилась настоящая пушка, которую они возили по Якутску, демонстрируя свои силу и мощь. Когда в 1902 году из бухты Тикси "Лена" доставила имущество, снятое с яхты "Заря" Э.В. Толля, среди него было и сигнальное орудие, которое за услуги, оказанные экспедиции, было подарено фирме Громоу. Боевого значения, конечно же, пушечка не имела никакого, что впоследствии и подтвердилось.

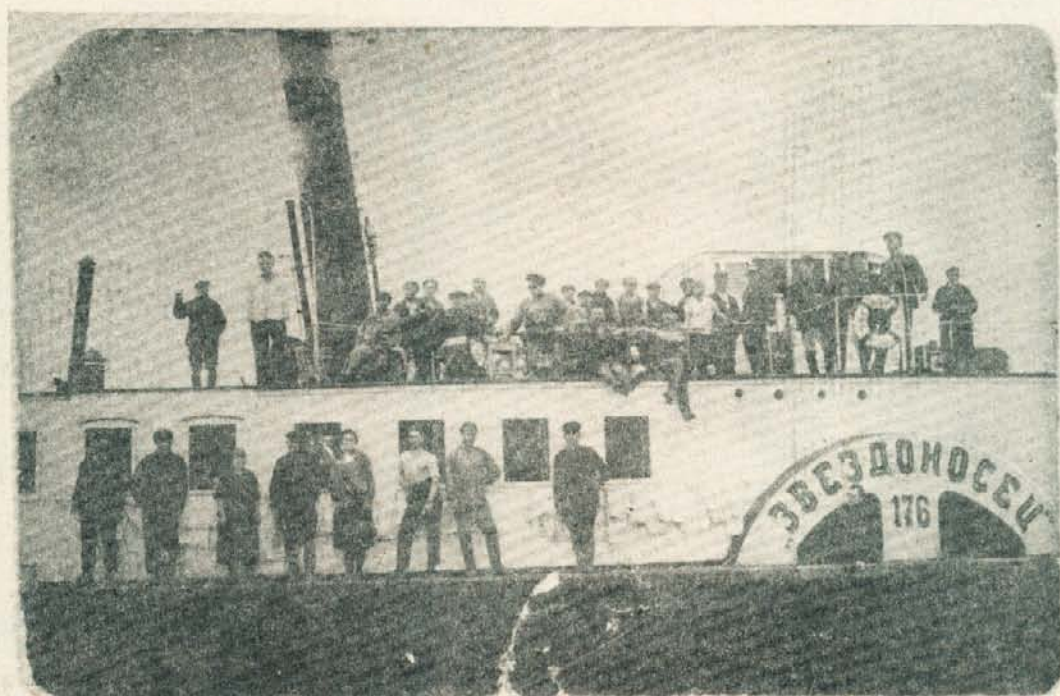
Узнав о намечавшейся реквизиции парохода "Лена", экипаж снял парораспределительный золотник, в результате чего пароход пришел с места отстоя Шестаковка в город почти сломан. По распоряжению Совета экипаж был заменен, однако новый, во главе с сыном управляющего пароходством Громоу — Панкратьевым не смог справиться с судном. Пришлось Областному Совету разыскивать старую команду. А после того, как ее собрали, механик В.А. Иванов и штурвалный И.Е. Шишунов уже в местности Сасыл-Сысы, в 12 верстах ниже Якутска, куда привел пароход экипаж, сняли второй золотник и также спрятали. После этого, вооружившись, экипаж приготовился помочь подходившему отряду красноармейцев.

Таким образом, экипаж парохода "Лена" первым оказал сопротивление белому движению, открыто перейдя на сторону Советской власти. Это было не случайно — Иванов и Шишунов были участниками матросских бунтов в 1905 году, пострадали от царского режима, поэтому их выбор был однозначным...

Попытка Центросибири мирным путем решить



На реке Витим. Погрузка дров на пароход "Граф Игнатьев".



Экипаж парохода "Звездоносец", 1921 г.

конфликт ни к чему не привела — пароход "Тайга" под командованием Павла Николаевича Раздьяконова, прибывший для переговоров по прямому проводу, был в Олекминске арестован местными властями. Областной комиссар А.И. Шафран, несмотря на свой антисоветское окружение, "сдержал" слово не трогать делегацию, никого в тюрьму не посадил, а отправил вверх на подводах. На одном из почтовых станков "Тайга" догнал их, а вскоре в Витим пришла телеграмма: "Была попытка захватить пароход, население не дало и отпустило обратно".

Теперь командиру экспедиционного отряда А.С. Рыдзинскому, направлявшемуся в Якутск, было известно, какими силами располагал Областной Совет, а самое главное — настроение народа.

Прибывавшие в Якутск на лодках рассказывали, что пароходы от Витима поворачивают обратно, что в Витиме собирается красногвардейский отряд...

Стороны понимали, что столкновение неизбежно. В одном из первых рейсов пароход "Пермяк" едва не стал жертвой заговора: часть пассажиров решила захватить судно, вести его вниз по Лене до Якутска, где сдать Совету. Экипаж вовремя раскрыл эти планы и сдал заговорщиков Мачинскому совдепу.

Отряд Рыдзинского в количестве 350 человек на шести паузках сплавился из Качуга до Жигалово. По прибытии сюда капитану фризеровского парохода "Каролонец" М.Я. Ману была предъявлена телеграмма Центросибири от 17 июня 1918 года: "Предоставляется право для нужд отряда взять один из пароходов Глотова или других, которые будут в этот момент в Усть-Куте. Предлагаем не останавливаясь спешить в Якутск. Центросибирь Виленский".

В тот же день "Каролонец" забуксировал паузки вниз — вел пароход лоцман Е.С. Косыгин. В Усть-Куте паузки взял на буксир пароход "Якут" под командованием капитана Н.М. Дмитриева и 20 июня караван прибыл в Киренск.

Здесь были взяты пароходы "Соболь" и "А.Кушнарв", лоцмана которых хорошо знали реку до Якутска. В Витиме к ним присоединился "Витим", на котором располагался отряд бодайбинских добровольцев под командованием А.Б. Стояновича, здесь же был реквизирован "Граф Сперанский", так как численность отряда достигла 500 человек. Пароход "Тайга" был отправлен вверх — предполагалось открытие доставки товаров в Якутскую область после установления там Советской власти.

Часть экипажа "Соболя", подпав под влияние меньшевика Э.Ф. Езеровского, отказалась идти в рейс. Некоторые сложности были и на "Сперанском" — лоцман не знал фарватер до Якутска, но капитан Ф.А. Горнаков дал согласие на рейс.

На этих четырех пароходах ("Граф Сперанский", "Акепсим Кушнарв", "Соболь" и "Витим") с тремя баржами и на катере "Запорожец", который шел впереди на две — три версты, отряд А.С. Рыдзинского на рассвете 26 июня неожиданно захватил Олекминск, после чего здесь военным комиссаром был оставлен Е.А. Лесневский.

Караван судов подходил к Якутску — утром 29 июня был занят Покровск. Восемь красногвардейцев на катере, обогнув Покровск, перед этим перерезали

телеграфные провода. Село было занято без боя, на следующее утро так же, без единого выстрела, заняли Табату.

Большевики в Якутске уже были предупреждены о прибытии отряда. И.Е. Шишунев вспоминал: "Перед приходом отряда Рыдзинского мы провели нелегальное собрание в квартире Иванова, где обсуждали вопросы о подготовке выступления для свержения белогвардейцев в момент прибытия отряда ... Для установления связи с отрядом Рыдзинского в целях информации о положении в Якутске, были отправлены Э.Проневич, Г.Шергин и С.Лозьянов. На этом же собрании был решен вопрос об организации боевых "пятков" ... При наступлении на город эти наши "пятки" приняли участие против белогвардейцев внутри города. Я и М.К. Волков (кочегар с "Лены") побежали за спрятанными ружьями, а потом к тюрьме и стали в боевую цепь около мельницы"...

Первая перестрелка началась у Осенней пристани. Капитан Бондалетов от неожиданности дал команду отступать по Вилюйскому тракту, что его отряд с большим рвением и начал исполнять. "Отличился" прапорщик Панкратьев, тот самый неудавшийся капитан "Лены": приняв отступающих бондалетовцев за красных, он отдал приказ стрелять по ним.

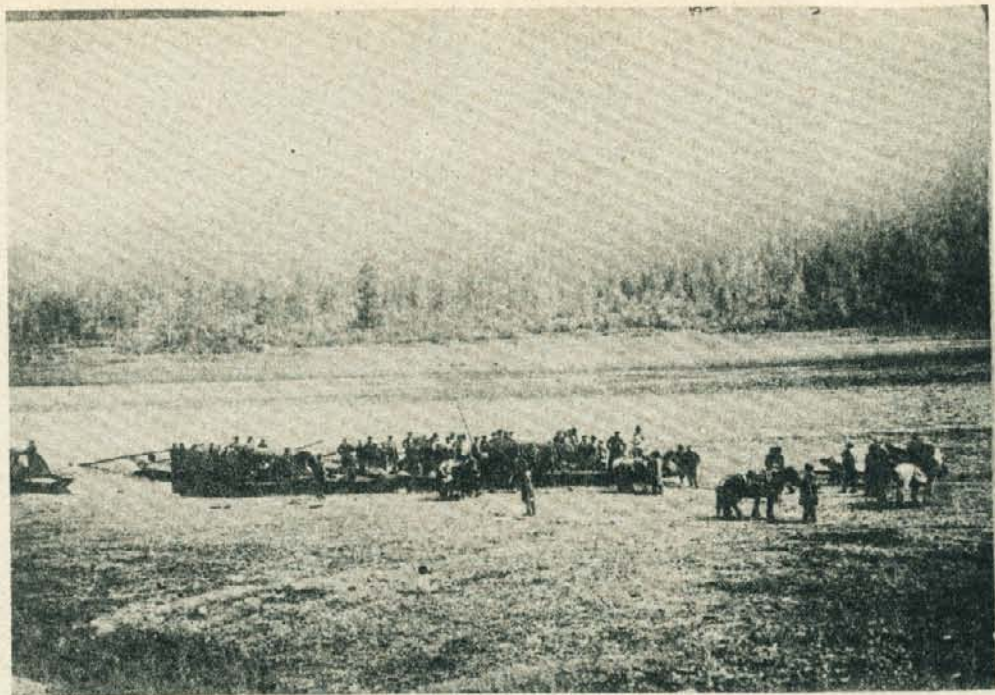
Небольшое количество жертв с той и с другой стороны объясняется тем, что регулярные войска под руководством полковника Н.Д. Попова были выведены из города из гуманных соображений.

В самый разгар белой ночи, уже 1 июля 1918 года, выстрелы, наконец, затихли. Были освобождены из тюрьмы члены Совета рабочих депутатов и в этот же день исполком Совета собрался на совещание с командованием отряда — сложнейшие вопросы хозяйства требовали скорейшего решения — ведь от того, насколько правильно и быстро они решались, зависел политический вес новой власти. Царила спекуляция и самотоковарение в связи с "сухим законом", продовольствия нет, казначейство расхищено...

Вскоре, правда, подошли пароходы и паузки с товарами, пришла денежная помощь. По командировке Якутского совдепа на Алдан с отрядом выезжал на пароходе "Сперанский" А.С. Рыдзинский — поступили сведения, что там видели кое-кого из главрей областного совета. Не обнаружив тех, кого искали, отряд сумел разыскать заранее сплавленную и спрятанную в устье Алдана пушнину, которая была доставлена в Якутск 5 июля. Отряд И.Одишария на "Соболе" вернулся в Бодайбо, откуда пароход взял товары для Якутска и Олекминска.

6 июля исполком постановил отправить на пароходе "Лена" отряд П.П. Кочнева (впоследствии при Колчаке он работал шкипером на барже, уклонившись от мобилизации), для установления Советской власти в Булуне.

В рукописном архиве капитана "Лены" Н.С. Горованского сохранились воспоминания о том рейсе: "На другой день, получив винтовки, стали готовиться к экспедиции. Члены нашей команды с особым подъемом встретили первое задание совдепа. Вскоре к нам на "Лену" прибыли А.Акуловский, И.Голомарев, С.Лозьянов во главе с Петром Павловичем Кочневым. Это был молодой красивый мужчина лет тридцати



Перевозка политссыльных и арестантов. Смена лошадей на почтовой станции.



Экипаж парохода "Коммунист", 1921 г. В центре — капитан Н.М. Дружинин, рядом, в кожанке — комиссар И.С. Сергеев.

двух, видать, с волевым характером и твердой рукой. Он рассказал мне о своей жизни, о службе в царской армии, о штурме Зимнего дворца..."

Избранный Булунский совет рабочих депутатов конфисковал у местных купцов почти все товары, продукты и всю пушнину (десять тысяч шкурок песца) оставив в Булуне представителей совета, "Лена" отправилась на рыболовные пески, чтобы доставить в Якутск свежую рыбу. По возвращении в Булуну взяли на пароход арестованного начальника милиции Калугина, реквизированные товары и двинулись в Якутск...

В тот же день, 6 июля для оказания помощи большевикам и трудящимся Вилюйского округа на пароходе "Александр" были отправлены на Вилюй представители Совета, вооруженный отряд в 25 человек, продукты и товары первой необходимости. Капитаном парохода был Митрофан Николаевич Марков, в качестве бойца плыл и Б.М. Чижик, бывший матрос "Лены". По прибытии в Вилюйск провели митинг, на котором начальник отряда А.Ф. Попов разъяснил задачи революции и положение в Якутске. Были арестованы местные белогвардейцы, у купцов были реквизированы излишки товаров. Выше Нюрбы пароход пройти не смог и вернулся в Вилюйск. На пароходе И. Барахов, А. Попов, Ю. Парюков написали обращение "К братьям-вилюйчанам".

Но Советская власть на Лене в 1918 году долго продержаться не смогла. В конце мая шестидесятисычанный чехословацкий корпус следовал по Сибирской магистрали через Владивосток для сдачи в плен немцам, по условиям Брестского мира. 25 мая в Ново-Николаевске чешские войска, подстрекаемые со всех сторон, подняли мятеж против Советской власти в Сибири. Затаившаяся на время "контра" подняла голову и на Лене. Омское "правительство" назначило войскового старшину Красильникова командующим войсками в верховьях Лены, так называемым "Приленским фронтом".

К.А. Мальцев, бодайбинский большевик, вспоминал: "В июне мы уже проводили широкую мобилизацию рабочих для борьбы с казацкими и эсеровскими отрядами, действовавшими от имени временного Омского правительства. В эти дни мы спешно обучали рабочих приисков, из которых многие некогда в руках не держали винтовок, вооружали их чем могли и все лучшие силы бросали на фронт, на встречу врагу. В общей сложности мы сумели вооружить около 600 человек, из которых подавляющая часть находилась на фронте... Через несколько месяцев, разойдясь в разные стороны, почти все они стали активными участниками и бойцами многочисленных партизанских отрядов".

Несмотря на слабую подготовку, отсутствие сколько-нибудь квалифицированного командного состава, эти отряды в течение почти двух месяцев сдерживали наступление белогвардейцев под Киренском. В телеграмме от 7 августа на имя Колчака Иркутский губернский белогвардейский комиссар Яковлев сообщал: "Ленский, вместе с ним весь Ленско-Витимский золотопромышленный район находятся до настоящего момента в руках Советской власти, положение на фронте около Киренска не обещает ликвидации в

скором времени сопротивления большевиков. Посланные малочисленные отряды Ликаонского также Красильникова очевидно не могут справиться с задачей быстрой ликвидации Советских войск, имея также задачу очистки большевистских банд всего огромного протяжением Приленского края..."

Далее "комиссар" просил отдать распоряжение главнокомандующему чешским войскам Гайде, чтобы он "помог" войскам. Его просьба была выполнена...

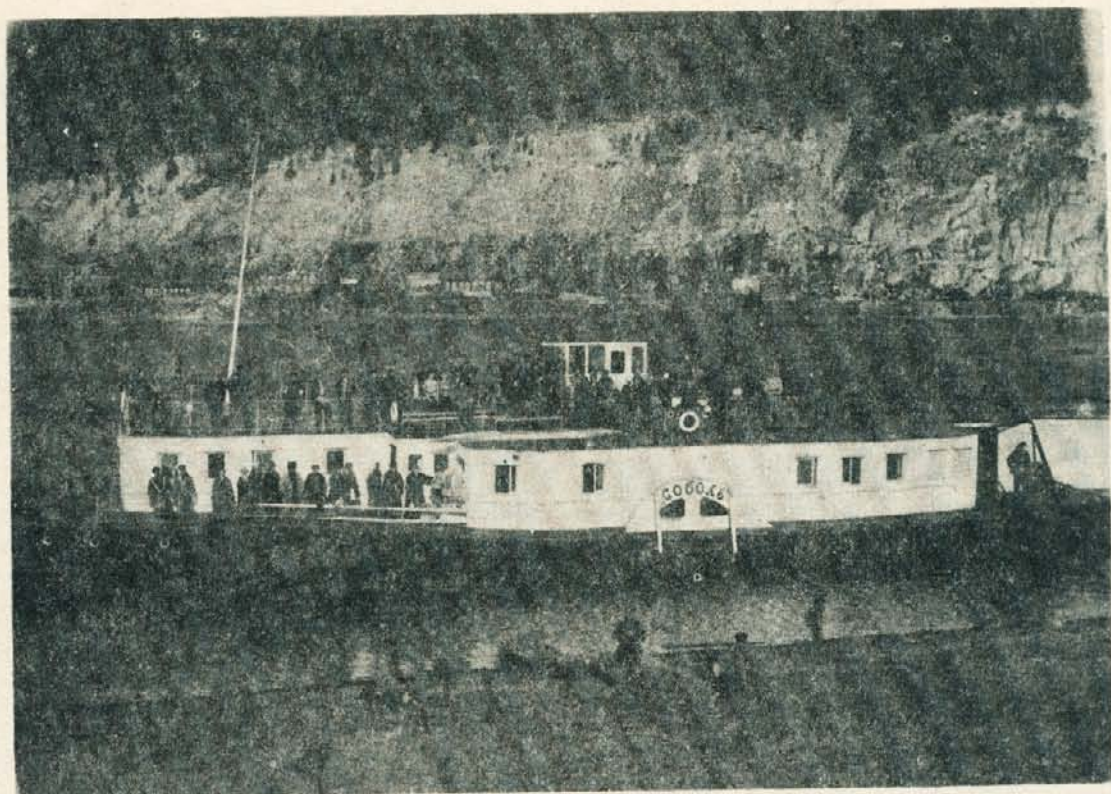
К встрече белых готовились — в Бодайбо была организована мастерская по изготовлению бомбометов и снарядов к ним, планировалось изготовить фугасы для минирования Витима, пароходы полностью переключились на обслуживание военных нужд и работали в основном ниже Витима. Но силы теперь уже были неравными. Отсутствовала надлежащая связь и управление — оружие, посланное Центросибирью на Лену из Иркутска, было перехвачено белогвардейцами. Телеграфная связь была ненадежна, постоянно выходила из строя, прослушивалась, а в руководстве обороной отсутствовал военный штаб, в который бы входили специалисты. Сказывалось и то, что в основе своей население выжидало.

Через две недели пребывания в Якутске А.С. Рыдзинскому был передан приказ выйти навстречу белым, остановить и разгромить их в верховьях Лены выше Витима. Погрузившись на "Акепсима Кушнарева", которым командовал капитан Н.Ф. Гришаев, отряд двинулся вверх. Командование отрядом в Якутске было поручено В.Д. Котенко.

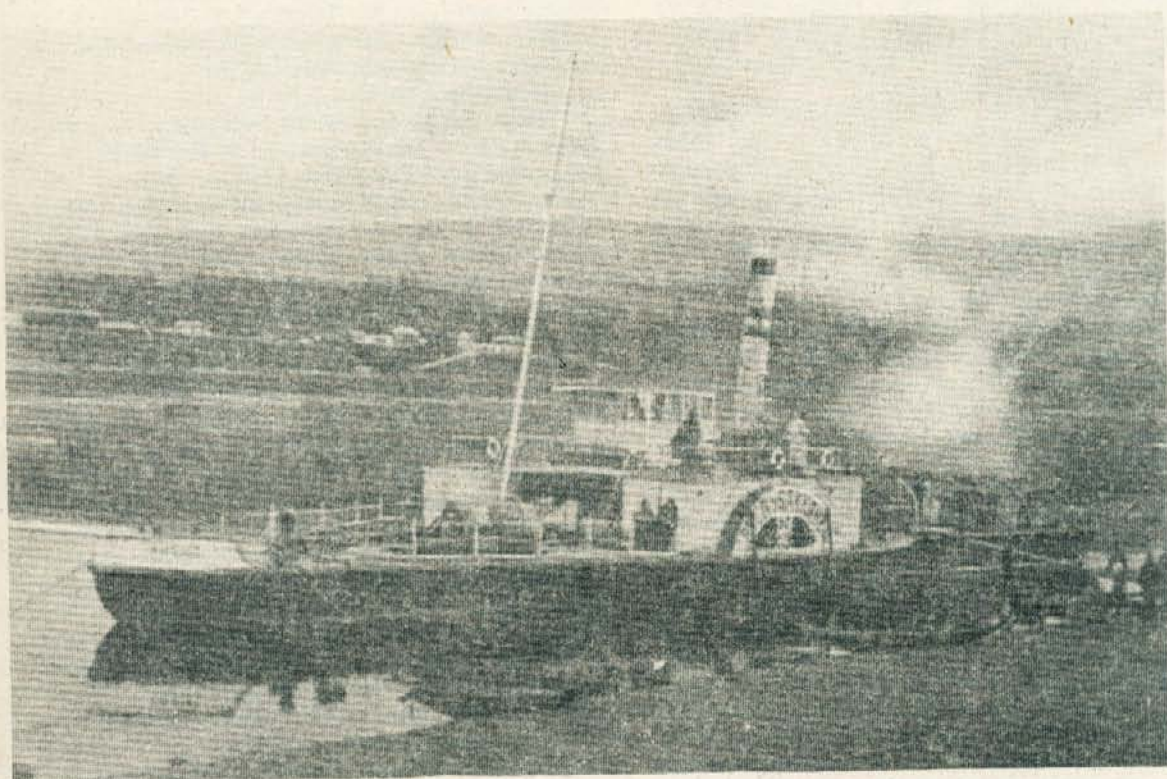
В это самое время в Киренске местные белогвардейцы разоружили красногвардейскую роту, арестовали большевиков, в том числе М. Галата и Г. Леонова, которые ночью 8 июля были расстреляны.

Первый бой отряда Рыдзинского с белогвардейцами произошел неподалеку от Киренска, у деревни Подбельники. Навстречу "Кушнареву" вышел белогвардейский пароход "Работник". Во время перестрелки погиб механик с "Кушнарева" И.В. Прохоров. То ли "попало" белогвардейским командирам, то ли нервы не выдержали, но "Работник" перед носом у красногвардейцев сделал оборот и, огрызаясь, на всех парах пошел вверх. Чуть позднее были разбиты и утоплены две моторные лодки с белогвардейцами, которые пересекали реку Лену. Это были первые победы, а далее последовали неудачи.

После ожесточенного боя белые были выбиты из Алексеевки и Змеиново. Здесь получил ранение А.Б. Стоянович и на пароходе "Киренск" отправлен в Бодайбо. На этом же пароходе при возвращении прибыл сформированный на приисках отряд под командованием Т.М. Алымова, который принял участие в этих боях. Оставив пароходы в Никольском, отряды окружили Киренск, но поскольку остров был превращен в маленькую крепость, красногвардейцы не решились атаковать город, а решили выждать и вынудить белых сдать, чтобы избежать кровопролития — ведь белые засели в жилых домах. Уход с пароходов и конечно же, промедление и нерешительность привели к тому, что белогвардейцы, выждав прибытие отряда Красильникова на пароходе "Альфред", ударили по отрядам А.С. Рыдзинского и Т.М. Алымова. Теперь превосходство было на стороне карателей. Сам Тимо-



Пароход «Соболь»



Пароход «Республиканец»

фей Моисеевич с группой пулеметчиков остался прикрывать отход основных сил, попал в плен и был расстрелян 17 августа 1918 года. Сплыв на "Кушнареве" в Витим, Рыдзинский узнал новости, от которых можно было прийти в уныние: вышедший 23 июля из Олекминска с отрядом в 40 человек Е.А. Лесневский разбит.

Изя без разведки, он ничего не знал о том, что в Маче поручик Гордеев сколотил вооруженный отряд, предполагая ударить в тыл красным. Пользуясь тем, что подошедший к берегу выше Нохтуйска пароход "Витим" загружал дрова без охраны, а отряд в основном был занят погрузкой, Гордеев и его добровольцы неожиданно обстреляли пароход и отряд, захваченный врасплох, не смог оказать сопротивления. Сам командир попал в плен и с 11 октября по 8 июня сидел в Иркутске в колчаковской тюрьме.

А.С. Рыдзинский с остатками отряда пошел вверх по Витиму на "Киренске" до Бодайбо, сообщив из Витима в стуженных красках о поражении и прося подкрепления, которое было направлено в Мачу на "Кушнареве" в количестве 150 человек, командовал которыми И.Одишария.

После поправки Стоянович, полный уверенности в том, что ему удастся взять Киренск, двинулся вниз по Витиму на пароходе "Борец", имея небольшой отряд конницы на барже:

Участник установления Советской власти в Бодайбо Ю.К. Краукле вспоминал: "Остатки алымовского отряда сели на пароход и отступили по Лене. Около села Чечуйское им встретился отряд Одишария. Здесь их обстрелял передовой отряд бандита Красильникова под командой начальника штаба Ростамашвили, который догнал их на пароходе "Альфред". Когда в отряде узнали о разгроме отрядов Рыдзинского и Алымова, в нем началась паника.

Пароход "Кушнарев", на котором был отряд, повернул обратно и спешно отступил по Лене. Около Воронцовки Ростамашвили нагнал отряд Одишария и, приблизившись к нему под красным флагом, обстрелял пароход из пулеметов. При обстреле было ранено много красногвардейцев и командиров. Обстрел внес панику в отряд и отряд, не остановившись в Бодайбо, ушел вверх по Витиму..."

Воспоминания Краукле взяты из книги "Ленские прииски", изданной в 1937 году, а вот воспоминания Давыда Федоровича Баракова мне удалось найти в Москве, в одном из личных архивов, причем в той стопке бумаг, которая уже была приготовлена в сдаче в макулатуру:

"...Наш пароход "Николай" вышел из Бодайбо, у Воронцовки встретил идущие из Витима пароходы Стояновича "Кушнарев", "Киренск", "Борец". Не доходя до Бодайбо, "Киренск" отстал и его догнал "Альфред", обстрелял, прижал к берегу. "Киренск", как маломощный, не смог уйти от парохода "Альфред", командование белых пересело на "Киренск". Пароходы "Кушнарев" и "Николай" стояли выше Бодайбо у острова Больничный. Товарищ Стоянович выставил посты на судах и на берегу. Пароход "Киренск" приближался к нам, его приняли за своего, он поравнялся с нами и открыл пулеметный огонь по судам, по красноармейцам на берегу — обстрел закон-

чился победой белых. Следующим утром пароход "Николай" должен был выйти за розыском красных отрядов по Витиму вверх. Хорошо помню, когда мы, команда 9 человек, забастовали — наша забастовка нам обоилась очень дорого — пришлось испытать и дубинки, и приклады, и колчаковский плен..."

Пароход так и не пошел с белогвардейцами в рейс: что-то "случилось" с машиной. А затем в одном из партизанских отрядов Д.Ф. Бараков сумел рассчитывать с белыми за приклады и дубинки.

А тем временем поручик Гордеев, получив от Красильникова подкрепление и пароход "Работник", выступил вниз по Лене и 2 августа (20 июля по старому стилю) захватил Олекминск, свергнув там Советскую власть. Местный отряд в семь человек во главе с комиссаром Л.Данишем сплыл на моторной лодке "Архимед" вниз и впоследствии был схвачен в устье реки Май. На следующий день Гордеев уже ставил Якутскому совдепу ультиматум, текст которого гласил: "Предлагаю признать Временное Сибирское правительство, передать полноту власти областному совету, освободить всех политических арестованных, за что гарантируем свободу..."

И.Е. Шишунов вспоминал: "Военно-революционным штабом был снаряжен красный отряд во главе с товарищем Х.Гладуновым и на пароходе "Иннокентий" отправлен вверх по Лене с разведочными целями. Я, Волков и Толмачев были взяты в этот отряд. Дойдя до Покровска, наш отряд сделал остановку для переговоров по прямому проводу с Якутском. После переговоров по прямому проводу с Якутском на пароходе устроено собрание, на котором была сделана информация о силахдвигающегося сверху белогвардейского отряда Гордеева, якобы превышающего численность нашего отряда в три раза..."

Исполком Совдепа, даже не пытаясь организовать оборону, принял решение эвакуироваться вниз по Лене, хотя время и силы для обороны были. Когда "Иннокентий" пришел в Якутск, Советской власти здесь уже, по сути дела, не было — утром 5 августа на "Соболе" отряд в 200 человек и совдеп отплыли к устью Вилюя, через полдня хода "Иннокентий" их догнал и был остановлен у устья реки для встречи "Лены". "Соболь" уже двинулся по Вилюю, так как у Совдепа созрел план выходить через верховья Вилюя на Енисей. Однако река уже обмелела, выше Вилюйска пароход не пошел, мнения разделились, красногвардейский отряд вернулся в Якутск, где было безвластие. Часть отряда, соединившись с товарищами, выехавшими ранее на "Александре" из Верхневилуйска, решила пробираться через реку Алдан на Амур... Тем временем к устью Вилюя с арестованными в Булуне подошла "Лена" — воспользуясь воспоминаниями Н.С. Гороватского, почерпнутыми из его рукописного архива: "...На середине реки нас встретил баркас, где находился И.Е. Шишунов и два матроса — Волков и Иванников. Товарищ Шишунов обратился ко мне с тем, что в Якутске белые, подходят к устью и ждите прихода пароходов с отрядом Гладунова. В ожидании пароходов мы простояли пять дней... Из Якутска прибыли два товарища, из них бывший штурманский парохода "Лена" Дмитрий Пшенников и боец Бакалевский и сказали, что в Якутске безвла-

стие... На пятый день пришли с Виллюя пароходы с отрядом Гладунова, состоялось совещание, где договорились, что все пароходы с баржами идут в Якутск. Не доходя 100 километров до Якутска, отряд пересел на пароход "Иннокентий", я дал им своего хорошего лощмана-якута Заравняева и они, забрав все оружие с "Лены", в ночь вышли в Якутск... Ночью при подходе к пристани пароход чуть не был обстрелян отрядом, созданным М.Аммосовым из молодежи, однако вовремя сумели разобраться. Вскоре подошли и остальные суда с Виллюя.

Можно предположить, насколько в отряде не владели информацией по тому, что Гладунов, по прибытию в Якутск, планировал идти на пароходах для помощи уже разбитому отряду Рыдзинского, так как считал, что это он задержал Гордеева. Можно предположить, что и Гордеев, не зная сил красных, выжидал в Олекминске. Имея такие пароходы, как "Витим" и "Работник", он мог пройти от Мачи до Якутска после трагических событий 27 июля за четверо суток, а он Якутск занял лишь 22 августа. Каким-то образом узнав о действительном положении в городе, 18 августа он решился выступить и попал, как говорится, в цель. В рукописях Н.С. Горовацкого об этом моменте рассказывается так: "Отряд красных, увидев подход пароходов, бросился врассыпную кто куда, на пароходе "Соболь" отвязали баркас и поплыли вниз... Пароходы с гордеевским отрядом подошли к стоящим судам и была дана команда: красные бандиты на "Лене" и "Соболе", выходите на мостик, кто не выйдет, будет расстрелян! Команды судов вынуждены были подчиниться, так как у них не было оружия. К пароходу "Лена" подошел баркас с офицером Ивановым (житель Олекминска), а с ним 15 человек белогвардейцев и стали требовать тридцать винтовок, которые были у нас на пароходе. Поскольку в устье Виллюя все оружие сдали Гладунову, при обыске оружия не обнаружили. После обыска отряд Гордеева бросился вдогонку за бежавшими нашими бойцами, при поимке белогвардейцы расстреляли около сотни человек..."

"Лена" проходила котлочистку, а на "Соболь" затащили несколько пулеметов и заставили экипаж следовать на Виллюю. Поскольку "Александр", возвращаясь из Верхневиллюйска, сел на мель, его пассажиры от Виллюйска плыли на лодках. В одной из них была Д.Жиркова: "В один из дней окружающую тишину неожиданно прорезал свисток парохода. Все закричали: "Ура! Красные, наши!" Затем явственно донесся треск ручного пулемета... Послали в разведку тов. Ведерникова, но он не вернулся, послали тов. Б.М. Чижика — также не вернулся".

Вскоре основная часть отряда была захвачена в плен. Советская власть 24-25 августа пала и на Виллюе. Участники революционных событий сидели в колчакских тюрьмах.

Белогвардейская газета "Приамурье" 24 (11) декабря 1918 года в статье "Ликвидация большевизма в Якутии" так рассказывала об этих событиях своим читателям: "Утром 10-23 августа добровольческий отряд под командой поручика Гордеева разбил у скопческого селения Мархи, вблизи Якутска, красную армию. Начались аресты и ловля разбежавшихся крас-

ных, захвативших оружие и награбленные товары. Часть их была взята на Алдане, в устье Виллюя, затем были поимки в Усть-Мае, по Виллюю и наконец знаменитый убийца Дибон был убит на свинцовом заводе в устье Алдана, где после нескольких реквизиций, без платежа стоимости красноармейцы поселились. Весть об изгнании города от большевиков быстро распространилась по области и население стало смелее и начало помогать вылавливать большевиков. Были пойманы первыми начальник почтовой конторы Ежов и председатель почтово-телеграфного комитета Федоров. Вдохновители "движения" аптекарь торговец Олейников, первый председатель совдепа Ершов и второй Аммосов сдались сами, боясь расправы. К характеристике "идейных" людей следует отметить, что председатель совдепа Аммосов занимался поставкой самогонки. Пропавшая у совдепа коробка с деньгами так и не найдена. Печальным фактом остаётся и невозвращение оружия, отобранного у населения: жадные до денег, большевики не гнушались и плохими дробовиками. На пароходе "Полярный" привезены красноармейские комиссары из Булуна (низовья Лены)..."

Эта заметка в газете никем не подписана и оставлена без комментариев.

В конце августа Красильников, после захвата приисков, отплыл из Бодайбо, захватив свыше 60 пудов золота и множество арестованных, более 500 человек, из которых 33 человека были помещены на пароход "Барон Гинцбург" под специальную охрану. Ю.П. Краукле вспоминал об этом рейсе: "В числе этих были Стоянович, Поручиков, Машурианц и другие. Настроение у арестованных было неважное... В Киренске мы стояли около суток, пока Красильников пьянствовал на банкете. Здесь мы дожидались парохода, который с частью красильниковской банды отправился в Якутск. К нам посадили товарища Гута, который был в отряде Стояновича пулеметчиком. После разгрома отряда Стояновича-Алымова Гут пробрался в Бодайбо и там завел знакомство с красильниковскими офицерами. Ему было разрешено на том же пароходе, на котором вывозили нас, ехать в Иркутск. Устроился он в офицерской каюте, но около Киренска кто-то сообщил Красильникову, что Гут-бывший пулеметчик отряда Стояновича: Гут был немедленно арестован и переведен к нам. В Усть-Кут приехали к вечеру. После причала раздаётся команда: "Гут, выходи!", а через несколько минут мы услышали залп..."

Кроме Г.Гута, в этом рейсе были расстреляны Цыганков, Чайкин, Инать и другие.

Во время возвращения "Соболя" с Виллюя на его борту также было расстреляно несколько человек, среди которых и упомянутый (как Дибон) в белогвардейской заметке Е.С. Дубинский. Был инсценирован расстрел Б.М. Чижика — в самый последний момент последовала команда "отставить..."

С захватом парохода "Александр" на Виллюе все пароходы перешли в руки белогвардейцам. На Осенней пристани Якутска арестованных посадили в трюмы баржи "Ольга" и 20 человек — на пароход.

16 сентября на "Витиме" было отправлено 146 человек, 20 сентября на "Пермяке" — вторая партия

и 29 сентября на "Александре" — последняя партия, а всего около 300 человек.

"На следующий день, когда пароход подошел к пристани Бестях — вспоминала Д.Жиркова — по распоряжению Гордеева с баржи вывели на берег и на наших глазах расстреляли товарищей Ф.Царева, П.Юшина, Я.Бука и Мая... На одной из остановок парохода офицеры хотели вывести на берег и расстрелять Н.Е. Олейникова, бывшего политического ссыльного и активного члена РСДРП, ехавшего с женой и детьми..."

Сестра Олейникова неожиданно потеряла рассудок, бросалась на офицеров, возникло замешательство и Олейников был спасен. Однако Я.Зиверта, Г.Кавуцкого, Д.Шубина, матроса с "Лены" Х.К. Галеева спасти не удалось. Грузчик Якутской пристани С.А. Толкач, схавший на этой же барже, погиб в дальнейшем в застенках атамана Семенова.

Из Усть-Кута пароходы пошли вниз. Гордеев, возмнив себя хозяином "Александра", угнал его к себе домой, в Мачу.

Управляющие приисками телеграфировали в Иркутск: "Пароходы Лензото, единственно снабжающие приисковый район продовольствием, постоянно самочинно захватываются организациями, также разными начальствующими лицами. Последние часы навигации будут погублены, если не примете срочно решительных мер... погибнет скот, также пароход, баржи, если "Александр" не будет немедленно возвращен."

В аналогичной ситуации оказались пароходы "Альфред", "Иннокентий", "Тихон Задонский", "Барон Гинцбург", которые зимовали на случайных отстоях. На Лене наступила колчаковская зима...

Войска *4/12/26*

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!
★
С. С. С. Р.

Служебная Книжка Красноармейца.

Поручик

Имя: *Фредот*

Отчество: *Голубович*

Часть войск: *Колч. отряд. СССР*

Номер роты: *78 стр. колчаков*

Номер взвода: _____

Номер отделения: *2.*

Личный номер: *21*

Служебная книжка участника установления советской власти на Лене и ликвидации бандитизма, впоследствии шкипера, Ф.Г. Карелина.

ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

Уже в январе 1919 года в Бодайбо было подавлено стихийное восстание рабочих и речников золотопромышленности. Пароходы, не получившие ремонта, не смогли полностью включиться в перевозки: в Жигалово остались и уже больше никогда не выходили в рейсы "Старик", "Олекма", "Ермак", в глотовском затоне Киренска сгорел пароход "Чайка", в Воронцовке стояли выведенные из строя командами "Борец" и "Николай"...

Нп всех верхленских пристанях было вывешено объявление о недопустимости забастовок: "Мы, представители местной власти, напоминаем рабочим и служащим, что местность, в которой мы живем, состоит на осадном положении, кроме того, служащие и рабочие железной дороги и пароходства рассматриваются нами как военнообязанные и только на этом основании они освобождены от призыва. Если же рабочие, несмотря на указ верховного правителя о недопустимости стачек всё-таки попытаются осуществить свои разрушительные замыслы... то их действия будут рассматриваться с точки зрения законов прифронтовой полосы. Управляющий уездом А. Березин".

Но уже в августе 1919 года партизаны отряда В. Остащенко пытались освободить Усть-Кут. Первой операцией отряда Слюсарева было освобождение деревни Каймоново. 12 октября 22 человека пытались захватить пароход "Граф Игнатев", обстреляли его, причём стреляли несколько винтовок и деревянная трещотка вместо пулемета. Пароход, не поднимая якоря, дал задний ход и отошел вниз по Лене.

В одном из партизанских отрядов воевал бывший политссыльный, речник Василий Алексеевич Культепин. В 1906 году за участие в Свеаборгском восстании он был отправлен в Сибирь, с 1910 года он отбывал ссылку в Бирюльке, через 6 лет нанимается на пароход "Петр". До самого конца жизни он проработал капитаном на судах "Лензолотофлота" и считался лучшим знатоком малых рек.

34 навигации проработал шкипером боец отряда Рыдзинского, затем красный партизан Ульянов Осипович Корицкий.

В разгроме отряда поручика Бодэ, остатков капителей, принимал активное участие штурмальный с "Кушнарева" Яков Абрамович Красноштанов.

Широко известна среди киренчан фамилия Яшиных. "Дед мой, Василий Федорович — писал в ответ на моё письмо Александр Иванович Яшин — был политссыльный, сослан со всей семьей из Одессы в 1895 году. Отцу в то время было 11 лет. Дед, отец и дядя принимали участие в установлении советской власти и свержении колчаковщины в Киренске. Дед перед смертью, в 1936 году, подарил мне карманные часы с гравировкой: "Старому партизану Яшину В.Ф. в день освобождения Сибири от Колчака"...

Активное участие в разгроме белогвардейцев принимал бывший политссыльный матрос, Александр

Устинович Егоров, пришедший на Ленский флот в 1919 году.

Видным организатором революционной борьбы на Верхней Лене был Ф.Ф. Колчанов. Рабочий-металлист, сосланный в 1905 году на Лену, работал машинистом на пароходах. В 1918 году организовывал в Верхленске совдеп, погиб в бою с бандитами. В том же бою погибли механик В.А. Кочетков, Н.Ф. Неудодников, много речников из Жигаловского района.

В составе Верхленского совдепа бандой Черепанова были расстреляны качугские рабочие А.С. Ионов и И.Х. Бекман, от белогвардейской пули погиб пионер колымского судоходства, моторист катера "Юкагир" И.М. Хаенко.

Из экипажа парохода "Лена" сложили головы В.М. Кадыров, И.И. Москвитин, И.М. Струченко, Решко, Марков, Сорокин, Селиванов...

В навигацию 1919 года большая часть водников уже была в партизанских отрядах — мизерная зарплата и постоянная угроза оказаться в колчаковской армии увеличивали дезертирство — убегали в удобных местах, даже не беря расчёта. На пароходах "Карл Винберг" и "Товарищ" оставалось по два матроса, да и на других судах дела обстояли не лучше.

10 июня бывший солдат-фронтовик М. Харизов на борту парохода "Тайга" открыто призывал новобранцев к свержению колчаковского правительства.

"Уважаемые товарищи, члены центрального правления — писали речники лидерам профсоюза 9 июля 1919 года — Воронцовским отделом получены материалы и результат договора на 1920 год. Вечером собралось несколько (человек 20) членов союза и были прочитаны все ваши бумаги. Впечатление, произведенное после чтения, вызвало полнейшее недоумение... Как может прожить чернорабочий, имея жену и только одного ребенка пяти лет, получая в день 14 рублей и при поставленной "Лензото" плате за припасы? Выписка ему по амбару, одна провизия, будет стоить 351 рубль 65 копеек. Заработает же он в месяц 350 рублей чистого заработка. А откуда взять на бельё, на обувь, на одежду, которые теперь очень дороги? Откуда взять на уплату земских сборов? Чем уплатить подоходный государственный налог?"

Первыми прекратили 10 сентября работу команды пароходов "Карл Винберг" и "Товарищ". Через четыре дня в адрес промыслового управления от и.о. управляющего пароходством И.И. Минеева ушла телеграмма: "Команды "Барона Гинцбурга", "Товарища", "Александра", "Винберга" до получения новых ставок выходить плавание сегодня отказались... Лагутину Киренск телеграфирую принять меры прекращения стачки".

Об А.Н. Лагутине, начальнике Партии по исследованию рек Ленского бассейна уже упоминалось. В 1919 году он был служащим "Парлензолото" и очень немногие тогда знали, что Анатолий Николаевич выполнял задания иркутского подполья. По заданию комитета он, к примеру, вел переговоры с колчаков-

ским правительством о сохранении жизни В.В. Рябикова, комиссара путей сообщения, которому грозил расстрел.

А.Н. Лагутин добился увеличения окладов у речников и в тот же день пароходы вышли в рейсы.

Вскоре крепкие морозы сковали реку Лёну, пароходы стали, белогвардейцы потеряли возможность передвижения войск и партизаны начали освобождение приленского края от колчаковского правления.

Весной 1919 года на Урале Красная армия погнала Колчака, 14 ноября Омск стал советским, 5 января 1920 рабочие дружины овладели Иркутском — теперь верховному правителю уже было не до наведения порядка в тылу...

13 ноября 1919 года партизанский отряд Д.Е. Зверева освободил Усть-Кут, 11 декабря рабочие пристани Жигалово обезоружили местный гарнизон и милицию. 15 декабря окончилась власть Областного совета в Якутске, через два дня вспыхнуло восстание в Киренске под руководством А.М. Алексеева и И.Г. Никольского, в тот же день колчаковская власть была ликвидирована и в Бодайбо.

Таким образом к концу 1919 года верхняя и средняя Лёна была советской, правда, эти места наводнили всевозможные сукинцы, каппелевцы, копейкинцы и другие — была даже атаманша Черепанова.

На огромной территории царил разруха. Пароходное сообщение нарушено, телеграфные линии прерваны, деревни разорены, мужского населения почти нет. Нужно было налаживать в первую очередь работу транспорта, на новых условиях.

12 марта была закончена национализация недвижимого имущества Никифорова, Рылова-Лесникова и наследников Громовой, 9 мая — имущество наследников А.М. Кушнарева. Днём национализации Ленского флота следует считать 18 февраля 1920 года — в этот день был издан приказ Сибпоса (Сибирского округа путей сообщения). В свою очередь, иркутский ревком 21 февраля издал постановление № 16 о порядке проведения национализации флота на Лёне. Комиссии по передаче флота возглавили: в Усть-Куте капитаны Федор Алексеевич Горняков и Алексей Давыдович Черток, в Киренске — вновь назначенный начальником райуправления Александр Михайлович Адалев и комиссар Николай Александрович Зубков.

В Якутске национализацию флота проводила комиссия в составе представителя ревкома Льва Миневича Тверского, представителя городского совета Марка Наумовича Стародуба, капитана и механика "Лёны" Наума Самойловича Гороватского и Владимира Александровича Иванова, начальника Якутской пристани Владимира Петровича Байкова, назначенных приказом Якутского ревкома № 15 от 15 марта 1920 года.

Какого-то существенного сопротивления со стороны бывших судовладельцев национализация не встретила — напротив, как рассказывают, К.Н. Готов и А.М. Адалев после оформления всех документов пожали друг другу руки, да и А.Д. Черток, собственно, был сыном судовладельца, одновременно и совладельцем парохода "Желанный".

В архивах встречаются акты национализации, оформленные много позже — например, 12 ноября

1921 года: "Мы, нижеподписавшиеся, от эксплуатационного отдела М.В. Акуловский и представитель от механического отдела В.П. Байков сего числа произвели приёмку баржи № 21 "Гонец"...

Насколько подробно описывалось имущество, видно из акта национализации парохода "Лёна" от 20 марта 1920 года в устье речки Шестаковки, в восьми верстах от Якутска. В акт включены иконы, тарелки глубокие, тарелки мелкие, ложки...

В отличие от других рек, где у ряда владельцев были оставлены их пароходы, на Лёне национализировали всё подчистую, даже пароходы "Ленсоюз" — кооперативной организации. Обширнейшая переписка по вопросу возврата судов ни к чему не привела — пароходы "Кооператор" (бывший "Каролонец") и "Народный" так и заржавели в гавани Красноармейского затона (бывший глотовский), так как ремонтировать их было некому.

Ещё один пример: "Ноября 6, 1920 года мы, нижеподписавшиеся, агент "Водотранс" В.П. Байков, начальник Якутской судоходной дистанции С. Фридьев и зав. Якутской электростанцией А.А. Федоров постановили настоящий акт о следующем: первыми двумя из нас принят, а последним сдан находящийся на электростанции мотор от сгоревшего судна, принадлежавшего ранее пароходоладельцу Г. Новокрещенову, а затем перешедшего во владение бывшего земства, ныне подлежащего национализации..."

Владелец мотора просил вернуть его для дальнейшего употребления на судно, но последовал следующий ответ: "Национализация торгового флота на территории РСФСР, в том числе и по Якутской области, произведена на основании декрета СНК, каковой декрет может быть изменен в законодательном порядке только самим законодателем, а потому постановление Якутского совнаркома о возвращении частей и имущества катера "Запорожец" гражданину Новокрещенову, как отменяющее декрет Высшей власти, не может быть нами выполнено. Управляющий пароходством А. Адалев".

Всего на основании актов было принято 38 пароходов — "Верхоленец", "Старик", "Повстанец" (прежнее название "Карл Винберг"), "Тихий", "Олекма", "Ермак", "Товарищ", "Почтарь", "Северный", "Михаил", "Дорогой", "Алдан", "Тайга", "Пермяк", "Работник", "Чайка", "Витим", "Желанный", "Сынок", "Диктатор" ("Громов"), "Звездонец" ("Граф Игнатъев"), "Пролетарий" ("Граф Сперанский"), "Пропагандист" ("Акепсим Кушнарев"), "Республиканец" ("Александр"), "Коммунист" ("Св. Иннокентий"), "Лёна", "Якут", "Полярный", "Смелый", "Запорожец", "Революционный" ("Альфред"), "Борец", "Красносибирец" ("Тихон Задонский"), "Красноармеец" ("Генерал Синельников"), "Кооператор" ("Каролонец"), "Лев Троцкий" ("Барон Гинцбург"), "Партизан" ("Николай"), "Соболь", "Киренск".

Из этого флота "Старик", "Олекма", "Ермак", "Почтарь", "Алдан", "Чайка", "Борец" и "Партизан" были определены в "кладбищенскую группу".

Таким образом, в рабочем ядре флота оставалось 30 пароходов общей мощностью 5165 индикаторных лошадиных сил.

Быстрому развороту перевозок в 1920 году помогло постановление "Об усилении водного транспорта", по которому, как и при Колчаке, речники были "призванными на военную службу по водному транспорту".

19 мая 1920 года в Киренске был организован участковый комитет профсоюза (баскомреч), прошла первая профсоюзная конференция водников.

4 июня пароход "Революционный" с баржей "Ольга" доставил в Якутск советских работников во главе с уполномоченным Сибревкома М.К. Аммосовым. Уже по пути, 27 мая, в носовом салоне парохода состоялось первое заседание бюро Якутского совнархоза.

По пути следования М. Аммосов ознакомился с состоянием приленского края: "Неосведомленность населения не поддаётся описанию. В Киренске среди крестьян чувствуется охлаждение советской властью, товарно-продовольственный кризис, что вызывает недовольство... У местных крестьян на руках большое количество попрятого оружия, включая пулеметы".

Опасения Аммосова по поводу возможности контрреволюционных выступлений в верховьях Лены, как известно, уже осенью подтвердились.

Летом в Якутске произошел окончившийся мирно конфликт с охотскими партизанами — анархистами, прибывшими из Усть-Маи на пароходе "Диктатор" с сотнями шкурок песца и 9,5 пудами золота.

"В 1920 году я пошел на пароход "Коммунист" — рассказывал мне бывший лоцман Григорий Миронович Агафонов из Алексеевска — с весны рубку обложили мешками с песком, прикрыли листами железа. Командовал пароходом Иван Алексеевич Андреев. Из Усть-Кута повели баржу с отрядом красноармейцев. В Нерюктяе остановились, отряд высадился, потом они пошли на Амур... Во время зимовки в Жербе около парохода был выстроен домик, где размещалась охрана".

Его земляк, тоже лоцман, Григорий Григорьевич Сукнев вспоминал: "В 1920 году на "Тайгу" первым рейсом сел отряд красноармейцев — пароход шел в обстановке секретности, нас на берег не пускали, погрузка дров проходила под усиленной охраной. Пришли в Усть-Кут, командование отряда приказало идти вверх, сколько будет возможным. Вскоре перекаты преградили путь, красноармейцы сели на лодки и поплыли вверх, как потом оказалось, для ликвидации банды".

Случалось, из-за кустов на берегу стреляли — время было очень беспокойное. Навигация 1921 года начиналась в трудных условиях — сказывалась нехватка грузов, безработица, явный и скрытый саботаж, на всех пароходах и баржах обязательно находились красноармейцы или сотрудники ЧК. И несмотря на это, случались происшествия, одним из которых была Нельканская трагедия.

Кто знает — не захвати белогвардейцы "Киренск" и "Соболь" на реке Мае, может быть и не было бы "повстанческого" движения в таких масштабах, что уже зимой 1921 года Якутск оказался в окружении.

Мне довелось разговаривать с последним очевидцем тех событий, Михаилом Афанасьевичем Комы-

шевым, бывшим лоцманом, капитаном, награжденным орденом Ленина, и вот что он мне рассказал:

"Пароход "Соболь", зимовавший в Киренске, первым рейсом из Якутска доставил до Нюрбы грузы, затем 31 июля взял на борт второй Охотский отряд в 75 человек под командой Пыжьянова, высадив его у Охотского перевала. Отряд этот ничем себя не проявил, бросил на произвол судьбы жителей Охотска, за что Пыжьянов был осужден и расстрелян. После этого "Соболь" пошел на реку Маю. Капитаном на пароходе был Ефрем Дорофеевич Цирульников, старпом — Эдуард Францевич Езеровский, лоцман-Никита Платонович Марков, штурвалыные, кроме меня — С.И. Кожевников, Ф.И. Красноштанов, Н.И. Бобошин. Мы подняли две порожние баржи — "Накатами" и "Аканак" до Нелькана, где стоял ранее пришедший с экспедицией И.Ф. Молодых пароход "Киренск" (капитан А.П. Фок, старпом Л.Д. Черток, лоцман Корзенников из деревни Назарово, погибший в том же году от бандитской пули). Силами команды мы загрузили баржи продовольствием и промтоварами для Якутии, пришедшими зимой из Аяна.

После погрузки отошли от Нелькана и пройдя примерно километров двести, увидели на правой стороне по течению, в глухом месте, группу вооруженных людей, которые давали знак остановиться. Капитан принял решение сделать оборот, так как одеты они были как красноармейцы, с нашитыми красными лентами. После остановки парохода на берег была подана шлюпка. Когда их доставили на пароход, эта группа зашла в салон, вызвали туда капитана, где предъявили ему свои права, приказав возвращаться в Нелькан под угрозой оружия".

О побеге бывших офицеров, находившихся на военной службе в Якутске, среди которых были Толстоухов, Коробейников, Занфилов, Шипков, Жарников и другие — стало известно сразу, однако погоня промедлила.

Посланный на разведку тунгус С. Березин сообщил, что офицеры захватили пароходы, в том числе и тот, который ждали красные, а баржи стоят на якоре у устья Юдомы. Попытка сплавить баржи вновь не удалась: сплывавшие на лодке матросы и шкипер Фукин сообщили, что "Соболь" уже увел баржи в Нелькан... Далее М.А. Комышев вспоминал: "На "Соболь" сжал пассажиром бывший работник ГПУ Добрынин Михай с семьей. Людей, зашедших на пароход он сразу же узнал, сказав нам, что это бывшие белогвардейские офицеры. Они его узнали тоже. "Киренск", вышедший из Нелькана позднее нас, бандиты задержали, часть вооруженных людей перешла на него. С приходом в Нелькан многих из числа пассажиров арестовали и заперли в трюме "Соболя".

Нельканские богатеи оживились, купец Филиппов дал обед, отслужили молебен в церкви, после чего отошли ниже Нелькана километров на 15. Здесь бандиты начали готовиться к расстрелу коммунистов — это было понятно по их поведению. Зажгли фонари, сходили, посмотрели место для расстрела в лесу. Видимо их взяло сомнение, что арестованные могут разбежаться, после чего они приняли решение расстреливать их прямо на корме парохода.

Вышел один из них в бурке, пьяный, заорал, чтобы

мы спрятались в каюте и не выходили. Коммунистов выводили группами и расстреливали, затем сбрасывали в воду и тех, кто плавал, расстреливали на плаву, целясь в головы. Один из арестованных, начальник милиции в Троицком, сумел уйти из-под пули (это был В.И. Васильев, за укрытие которого позже был казнен местный житель И.Соловьев — прим. автора).

Коммуниста из экспедиции, которая базировалась на "Киренске", допрашивал Вася Коробейников в салоне, ничего от него не добился (вероятно, это был П.А. Гамзин — прим. автора).

Очень жаль нам было Михея Добрынина — весельчака, гармониста, с которым я близко познакомился в этом рейсе.

На борту "Соболя" были расстреляны также председатель Нельканского ревкома Н. Бушков, комиссар С. Черепашенко, бывший матрос — потемкинец И. Руди, Капорушкин, Шелковников, Швецов и другие.

Причём Иван Андреевич Руди, раненый, сумел проплыть ещё целых семь километров, однако его поймали, догнав на лодке...

Затем наступила зима. Цирульников к тому времени завоевал доверие у Коробейникова, ему было выдано оружие. Обморозившись в майне, я отказался выходить на работу, за что капитан послал меня на устье Аима оттаивать и охранять баржу, причем распорядился снять меня с довольствия. Однако матросы и повар-китаец, фамилии которого я не помню, буквально спасли меня, прокормив втайне от Цирульникова...

Имея дефицитные товары, Коробейников приступил к формированию "повстанческой армии" и вскоре Якутск оказался в блокаде. Жители и гарнизон города нуждались в продовольствии, топливе, товарах первой необходимости. На дрова пошли бревна из башен старинного острога, каждый день на кладбище, где ныне находится площадь Марата, хоронили бандитские жертвы. Морально-политическое состояние ухудшилось ещё и из-за гибели Н.А. Калаидарашвили, командира отряда, шедшего на выручку городу.

1 мая 1922 года тем не менее, празднуется образование Якутской автономной республики — и с особым нетерпением население ждало начала навигации. В Якутии её ждали и ждут всегда: товары пополняют опустевшие за зиму магазины, в тот же год ждали прибытие отряда красноармейцев.

Особенно тщательно и не совсем привычно готовились речники к этой навигации: в Киренске, в обстановке секретности готовилась особая экспедиция в Якутск — прибыл специальный отряд, расчехлялись морские пушки, снятые с судов расформированной Днепровской флотилии, устанавливались на палубы наших пароходов, крепились пулемёты.

Ещё весной командование Пятой армии в Иркутске получило директиву от 11 апреля 1922 года, в которой говорилось: "Все более и более осложняющаяся политическая обстановка в Якутской губернии, дающая возможность владивостокскому белогвардейскому правительству мечтать о присоединении этой губернии к территории своей республики, требует с нашей стороны принятия срочных и решительных мероприятий по ликвидации всех банд, действующих в районе Якутска... Ввиду изложенного приказываю

теперь же приступить к организации особой экспедиции в бассейне реки Лены с тем, чтобы отправка войск могла начаться тотчас же с открытием навигации. Помглавкома по Сибири Петин".

После того, как в Якутске прошел ледоход, командующий войсками Якутской губернии К.К. Байкалов, пробравшийся в город зимой под видом врача, вызвал капитанов "Лены" и "Полярного", зимовавших в Якутске и приказал приготовить пароходы к ведению боевых действий. Следовало обшить надстройки тесом и засыпать их щебнем, а также прикрыть рубки листами металла, после чего пароходы были отправлены выше Якутска, в район Тэхтюра, с конницей и бойцами для карательной экспедиции в район гибели Калаидарашвили.

10 июня пароход "Полярный" с капитаном Митрофаном Васильевичем Акуловским вторым рейсом вышел с подкреплением, которое было высажено в Табаге.

"Лене" же было дано задание до прихода основных сил высадить отряд А.А. Гоголя в устье Алдана, чтобы не пропустить отряд Коробейникова, который мог неожиданно ударить по городу. 400 красноармейцев разместились на барже "Волга" (шкипер А.С. Силин), туда же погрузили горные пушки "маклёны", 24 пулемета. На "Лене" был установлен пулемет "максим", здесь же разместились командир 33-й роты 80-го дивизиона войск ОГПУ Иван Петрович Мизин. Для связи и дальнейшей помощи отряду был придан небольшой моторный катер "Мая", управляемый механиком Климентом Михайловичем Майнбургром.

Караван отошел 9 июня, по реке ещё плыл редкий лёд. С намского берега по пароходу начали стрелять, однако после двух ответных залпов из бортовых пушек огонь из засады прекратился.

После совещания для стоянки отряда был выбран остров Хатыннах. Поблизости от стоянки случайно был обнаружен склад свинца (около 300 пудов). Поднявшись на 17 километров по Алдану, высадили отряд на остров, где красноармейцы были в безопасности, а пароходы Коробейникова не прошли бы незамеченными. На обратном пути "Лена" вновь была обстреляна, однако расстояние до берега было слишком велико...

Примерно в это же время вооруженные пароходы готовились выходить из Киренска вниз по Лене. Матросы, масленщики, кочегары были в основном заменены солдатами, на палубах установлены по два 3-дюймовых орудия, на шканцах — по 4 пулемета, погружен боезапас.

В качестве боевых кораблей были выбраны стоявшие в Киренске пароходы "Республиканец", "Диктатор" и "Работник". Командиром Ленской военной флотилии был назначен военный моряк Ляшкевич, комиссаром — Краник. "Республиканцем" командовал М.Н. Марков, старпом И.В. Яшин, "Диктатор" возглавляли капитан И.С. Грязнов, механик И.А. Немцев, "Работник" — капитан А.П. Кузаков, механик — И.А. Ладанов.

Выйдя из Киренска, благополучно преодолели путь до Якутска. За "Республиканцем" шли остальные пароходы с баржами, на которых размещался 226

Петроградский полк под командованием Соколова, 7 Сибирский сводный отряд ЧОН, дивизион ОГПУ.

В Олекминске экспедиция пополнилась отрядом Литвинова, который зимой через хребты совершил переход от Баргузина до Бодайбо, по пути разбив банду Дуганова.

В деревне Еловка наткнулись на 14 трупов крестьян, которые остались после набега банды Устинова. В Исити после скоротечного боя захватили 12 пленных, моторную лодку и освободили деревню.

У Бестяха был замечен дым встречного парохода — это был "Полярный". При встрече капитан М.В. Акуловский сказал, что в Покровске их обстреляли с колокольни. Пеший отряд выяснил обстановку, после чего военные пароходы вместе с "Полярным" подошли к Якутску. Можно представить себе радость осажденных белыми бандами горожан, когда 14 июня флотилия отдала якоря на пристани Гольминка, однако суда у причала стояли недолго — на совещании у К.К. Байкалова было принято решение — пароходы "Диктатор" и "Работник" под командованием Мизина отправить на Маю, для освобождения пароходов "Киренск" и "Соболь", пароход "Республиканец" отправить вниз по Лене, до Намцев, на ликвидацию крупной банды, в поддержку сухопутному отряду.

"Полярный" оставался в городе для охраны и перевозки людей, а "Лена" должна была снять с Алдана отряд Гоголя и доставить его в Булун, для установления советской власти в низовьях Лены.

В приказе Байкалова говорилось: "Не позднее 18 часов сего числа отплыть в район устья Амги, где высажить десант, старшему коменданту Ленфлотилии т. Ляшкевич оказывать содействие по переброске, не давая повстанцам форсировать Алдан, во что бы то ни стало захватить пароходы "Киренск" и "Соболь", а также ценности, скрытые бандитами в районе реки Юдомы".

9 августа вечером "Диктатор" отошел к устью Алдана с Верхоянским экспедиционным отрядом А. Панкратова. 25 августа "Лена", вернувшись из Булуна, взяла отряд, который направлялся далее в Усть-Янский улус.

"Диктатор" и "Работник" ещё 12 июля вышли на выполнение задания. На "Диктатор" с острова в устье Алдана был взят отряд, который по дороге изгнал бандитов из села Петропавловское. Здесь же стало известно, что Коробейников собирается бежать из Нелькана к берегам Алдана и переправляться у Охотского перевоза, поэтому решено было "Работник" отправить на перехват.

По Алдану выше Петропавловского пароходы не ходили, материалы промеров находились на "Киренске" и поход был, безусловно, рискованным.

Действительно, в районе Усть-Мили полным ходом шла переправа. Полковник Овечкин пытался выйти в тыл красным, взять Петропавловское и Усть-Маю, перехватить пароходы. Переправа была разгромлена, захвачено 40 быков и 30 лошадей, по сути дела, весь обоз.

При возвращении "Работник", имея высокую скорость хода, на 917 км неожиданно ударился о подводный камень, вода хлынула в пробоину. Капитан Кузакوف направил его к берегу, однако механиком во

избежание взрыва был стравлен пар, машина стала и пароход затонул по самую трубу. Экипаж и бойцы высадились на берег, образовав военный лагерь. Это была большая неудача, однако в целом она ничего не изменила.

Зимой пароход под руководством начальника Якутской пристани И.Р. Шелковникова был выморожен, орудия с него сняты, а весной "Работника" привели в Киренск. Попытка восстановить его не удалась — цилиндры главной машины и котел были разморожены, лопнули, а корпус получил прогиб. Это была его последняя навигация.

На "Диктаторе" об этом ещё не знали — преодолевая перекаты мелководной реки, он поднимался к Нелькану. Бандиты, не ожидая прихода судна, даже не выставили охраны. Лоцманы Марков и Соловьев, знавшие хорошо фарватер Маи, вели пароход и в туман, и ночью.

Случались посадки на мель, однако красноармейцы брали шесты, багры и проталкивали пароход вверх. Ранним утром пароход на малом ходу подошел к Нелькану. На гористом берегу не было видно ни души, пустынные были палубы пароходов, ничто не напоминало о происшедших здесь трагических событиях прошедшей осенью и зимой.

Ударил залп из орудий и всё оживило — бандиты полураздетые выбегали из домов, бросали оружие и скрывались в сторону Охотского тракта. Нелькан был взят практически без боя. Начальник экспедиции Мизин телеграфировал в Якутск: "Нашим отрядом... взяты обратно оба парохода "Киренск" и "Соболь" с ценным грузом, в числе которого 7 тысяч пудов чая, 48 мешков соли, кожа, канцелярские принадлежности, крупчатка, 35 аршин мануфактуры, 120 пил и разные другие товары".

Сил удерживать Нелькан у отряда не было, поэтому пароходы двинулись вниз, а перед этим были уничтожены склады и некоторые другие постройки.

"Республиканец", оставленный в Якутске, с ходу принял участие в бою под Согтинцами, а затем перешел к Намцам, поддерживая огнём сухопутные части. В Якутск он вернулся, ведя на буксире трофей — отбитые каюки с продовольствием. Во время стоянки на баржу был погружен отряд под командованием Строда. Дав короткий отходной гудок, пароход повел караван на Вилую. Большая часть отряда — добровольцы из верхнеленских речников и рабочих, поэтому прямо на барже Строд и его заместитель Иваншиков проводили обучение приемам владения оружием.

По указанию руководителей обороны Вилуйска команда обстреляла несколько заимок, в которых засели бандиты. И.В. Яшин рассказывал:

"От нескольких выстрелов из пушки избы сильно повредило, из них выбегали люди и падали. В тот же день человек восемь бандитов приехали и сдались. После того с баржей "Мария", нагруженной кемпендайской солью, пароход возвратился в Якутск".

Для окончательного разгрома "повстанческого движения" было решено направить крупный вооруженный отряд в Нелькан на пароходах "Республиканец" и "Соболь" с баржами "Селенга" и "Елена", а "Диктатор" и "Революционный" отправить с отрядом Леягова в начале июля к устью Аллах-Юня.

Этот небольшой отряд постигла неудача — захваченные врасплох белогвардейцами, герои погибли.

В начале августа “Республиканец” и “Соболь” вышли на Маю. До Петропавловского на пароходе плыл К.К. Байкалов, затем он сошёл, а караван под командованием Исаи Карпеля двинулся к Нелькану.

Теперь, после первых залпов артиллерии, слух об их страшной мощи бежал впереди пароходов, оказывая огромное воздействие на местное население — вооруженные пароходы неграмотному тунгусу или якуту говорили о силе новой власти больше, нежели пылкая речь агитатора.

И.В. Яшин вспоминал, что на подходе к Нелькану стали на ночевку, неподалеку от стоянки обнаружили балаган, крытый сеном. На стенах висели воззвания и распоряжения белого правительства, а в самом балагане сидели четыре вооруженных человека. Их взяли без выстрелов, привели на “Соболь”, угостили, после чего один рассказал, что через каждый километр будут засады из 5-6 человек.

На следующее утро после погрузки дров пошли в дальнейший путь по обмелевшей Мае, сбили несколько засад и 26 августа подошли к Нелькану...

За три версты до поселка высадили две трети своих сил на левый берег Маи, в местности Кубалах. Имея авангард под командованием И.Редникова, отряд повел наступление на белых, которые численностью до 250 человек окопались и ничем себя не обнаруживали.

Лоцман “Республиканца” Кузьма Иннокентьевич Швецов пришел на флот в 1915 году, в армии служил наводчиком, почему и был назначен вторым номером к орудью. Набрав ход, “Республиканец” неожиданно вышел к Нелькану.

Командир батареи Степан Зебров скомандовал “огонь”, ударил залп, ещё один... “Командарм” Коробейников со своим штабом кинулся наутек, приказав своим бойцам уничтожить пароходы красных. Однако сопротивление их было недолгим — мало думая о выполнении боевого задания, дружина кинулась наутёк. После первых выстрелов корабельной артиллерии Нелькан был занят подоспевшими красноармейцами.

Вода же падала и командование вынуждено было

отправить пароходы и баржи вниз. На брандвахте “Юная” позднее отплыл и отряд красноармейцев, получивших известие о высадке в Аяне “дружины” генерала Пепеляева.

Генерал планировал стремительно овладеть Нельканом, захватить пароходы и продовольствие. После изнурительного похода, потеряв свой обоз, пепеляевцы 27 сентября ударили по поселку с нескольких сторон, предварительно по всем правилам военного искусства устроив засаду у Семи протоков. Но всё оказалось впустую — войска вошли в пустой и голодный Нелькан, как в западню.

Двигаться по реке было не на чем, назад путь был отрезан ввиду осеннего бездорожья — шестьсот пепеляевцев оказались в трагическом положении, начали истреблять оставшихся в поселке собак, кошек, промышляли ворон и прочую живность.

Как бесславно началась пепеляевская авантюра в Якутии, так же бесславно она и закончилась зимой 1923 года...

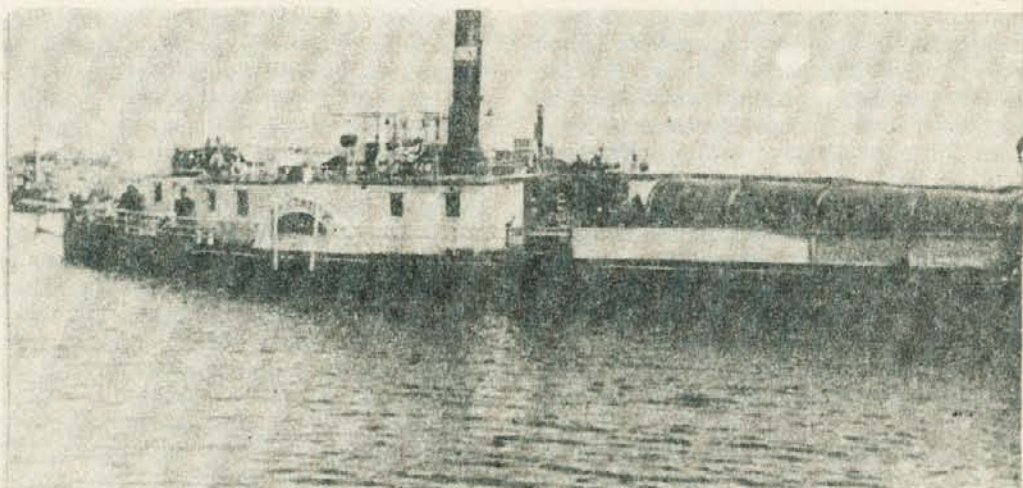
В том же году на морском пароходе “Ставрополь” из Владивостока к устью Колымы прибыл отряд Э.Г. Светеца. 16 августа, реквизируя американскую шхуну “Уайт Маунтин”, вышли вверх по Колыме. Разведка сообщила, что в Нижнеколымске банд нет, 21 августа шхуна миновала и этот населенный пункт. Далее под руководством В.Романовского шхуна пошла в Среднеколымск. Узнав, что белые поджидают снизу шхуну с оружием, они сделали вид, что “Уайт Маунтин” села на мель в виду города.

Сами же, высадившись на берег, захватили радиостанцию, почту, тюрьму и штаб, а затем и офицеров...

Так речники оказались практически в эпицентре гражданской войны.

Лишь в середине 30-х годов прекратились всевозможные “повстанческие” и другие массовые антисоветские выступления. Одному из них, в 1932 году, обязан первый рейс теплохода “Эстафета” на Яну, когда отряд НКВД обезвредил банду, орудовавшую в Казачьем. При возвращении “Эстафета” с баржей “Надежная” были выброшены штормом на мыс Буор-Хая...

Об освоении Арктики — следующая глава.



25. Пароход “Диктатор”.

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Кто читал местную якутскую прессу 20-х годов, знает, что вопрос новых путей сообщения и транспорта был для обширного края вопросом номер один. Гужевые тракты задыхались. Железную дорогу строить долго и дорого. Авиация не перевезет много грузов, кроме того, первый самолет в Якутске взлетел лишь в 1925 году.

Кстати будет упомянуть, что первого "Сопвича" доставили в разобранном виде пароходом "Пролетарий".

И вот в качестве альтернативы сложным или дорогостоящим проектам всё чаще стал всплывать Северный морской путь.

Но это сейчас он путь, а в 20-е годы его даже проселочной дорогой нельзя было назвать: морские пароходы Добровольного флота с 1911 года совершали нерегулярные рейсы лишь до Колымы, доставляя из Владивостока грузы, а также два паровых и четыре моторных катера.

По сравнению с карбазосплавом завоз Севером был бы дешевле, но кто мог тогда с уверенностью сказать, что в Арктике можно работать?

Первый рейс был совершен в 1926 году шхуной "Полярная звезда". История её началась в 1925 году, когда с зазимовавшего у устья Колымы парохода "Ставрополь" была направлена команда под началом А.П. Мелехова, в будущем знаменитого полярника, с заданием снять с мели и отремонтировать брошенную американцами шхуну. История шхуны "Поляр бэр" ("Полярный медведь") началась несколько раньше. Построенная в 1913 году, она служила в качестве вспомогательного судна экспедиции В.Стефанссона, а затем, проданная "с молотка" торговому обществу в городе Номе, стала ходить за пушниной, мамонтовой костью на Колыму. В 1920 году "Поляр бэр" зазимовавшую на Колыме, весенним ледоходом вытолкнуло на отлогий берег.

На следующий год из Владивостока на пароходе "Колыма" прибыл новый капитан, Иван Александрович Корольков, который до этого командовал шхуной "Красный якут".

18 августа 1926 года ему было дано важное задание — доставить грузы в Янскую факторию морем, через Индигирку, а если получится, то через устье Лены. Накаких карт, кроме обзорных материалов по плаваниям 1914 года "Таймыра" и "Вайгача" не было, а выходить надо было срочно. С уходящей обратно во Владивосток "Колымы" было взято в экипаж шхуны несколько матросов и моторист П.Г. Тюхляев.

В трюм и на палубу было принято 40 тонн муки в мешках, 50 мест чая и сахар в ящиках, на борт взята собака упряжка на случай зимовки. 22 августа снялись с якоря — много было моментов, когда казалось, что все усилия перечеркнуты: изнурительный шторм, льды, даже случившееся отравление экипажа выхлопными газами, но люди оказались сильнее обстоятельств и 10 сентября в 4 часа дня "Полярная звезда" вошла в бухту Тикси. Затем ещё несколько рейсов —

вначале под флагом Академии Наук РСФСР, затем в составе Ленского пароходства. В 1930-31 году шхуна зимовала в заливе Неелова и была выдавлена льдом на берег, снята, аналогичная история была в 1934 году в речке Булунке, после чего "Полярная звезда" была списана. А по её пути уже шли и шли суда.

В 1927 году к устью Лены из Владивостока был направлен пароход "Колыма" под командованием П.Г. Милонзорова. 21 июня пароход вышел в рейс, через месяц бросил якорь в устье одноименной реки, а 6 августа в бухте Тикси состоялась встреча с пароходом "Лена", которая привела сюда баржи для груза и уголь на обратный путь.

Представитель якутского правительства К.К. Байкалов перед проводами "Колымы" из Тикси сказал немало теплых слов о "Лене" и её экипаже, оценив по достоинству вклад речников.

Дальнейшие рейсы ленских речников в Арктике связаны с пароходом "Ленин". Осенью 1929 года в Иркутск из Японии, с судоверфи "Мицубиси", начали поступать детали и части этого буксира, откуда они перебрасывались к месту сборки, в Жигалово. В Тихом плесе был изготовлен временный стапель для сборки корпуса, в конце января следующего года приступили к работам и уже 31 мая готовый корпус был спущен на воду. В Киренске на пароход были установлены громоздкие котлы и механизмы. Котлы такого веса, каждый в 22 тонны, шли на Лену впервые — один из них был перевезен на санях зимой тракторами, другой поступил в Качуг в июне, откуда его сплывили на карбазах до Киренска.

Японские шеф-монтеры не приехали и все вопросы пришлось решать на месте: уже к 1 июля 1930 года готовность парохода составляла 60 %.

А.И. Яшин, работавший тогда на Красноармейском заводе в Киренске, вспоминал: "Все чертежи были на японском и английском языках. Нашли переводчика и по его указаниям производили монтаж. Помогали старые деловские методы, ваги и ворота. Незаменимую помощь оказал К.И. Плассеев, который ещё до революции прославился на Лене как специалист — такелажник"...

Кондратий Иванович Плассеев был легендарной личностью: так, команду глотовским пароходом "Борец", он умудрился проиграть в карты выручку с рейса. Он же в ледоход 1915 года сумел отстоять и спасти весь флот Готовых, за что хозяин построил ему новый дом, так как старый был снесен необычно высоким паводком...

Уже в наше время он командировался на Енисей для спасения попавшего в беду каравана судов, в 1932 году в качестве капитана парохода "Якут" он ушел за пароходом "Сибиряков" на Колыму, где и работал до 1944 года.

18 сентября "Ленин" вышел в первый рейс до Якутска, вызвав "волнующий интерес" — вертикальные машины общей мощностью 500 сил, крепкий

ледокольный корпус, радиостанция — всё по последнему слову техники.

Говорят, что в каюте капитана на стене висел изящный топор. Никто не знал точного его назначения, но одна из версий такова, что якобы по тогдашним японским законам капитан мог этим топором казнить непослушного матроса.

В 1931 году Наркомвод, несмотря на отчаянное сопротивление пароходства, решает перебросить "Ленина" на Колыму. Риск был велик и капитан дальнего плавания А.П. Бочек довольно скептически оценивал пароход. Но 20 июля 1931 года вопрос о плавании был решен — в Якутске бригада мехмастерских ЛУРПа под руководством инженера Л.А. Эстеркеса провела дооборудование буксира. Тщательно подобрали экипаж — в состав команды вошли речной капитан И.С. Горовацкий, лоцманы А.П. Марков и М.М. Пшенников, в "морском" составе были стармех С.К. Мазанка, старпом А. Белохов, радист В. Востряков.

22 августа вышли в рейс. После бункеровки в Сангарах начались посадки на мель. На перекате Куранах простояли 19 часов — дул холодный ветер, шел дождь, люди работали, не щадя сил: опускались за борт специальные сваи, натягивались тросы, пароход как бы приподнимался и понемногу проталкивался вперед. Так, двигаясь через перекаты, 28 августа достигли Жиганска. 2 сентября в заливе Неелова пытались снять с мели "Полярную звезду", но после нескольких безуспешных попыток отказались от этой затеи. Вскоре была встречена "Лена", которая повезла было грузы для метеостанции на Ляховских островах, но попала в шторм и с полпути возвратилась. "Ленин" взял её груз для доставки к месту назначения.

11 сентября в 2 часа дня пароход попал в тяжелые льды. Несколько раз заклинивало винты и машинная команда вручную проворачивала валы. Казалось бы, положение сложилось безнадежное, но вдруг поднявшийся сильный ветер разогнал туман, лед и вскоре все увидели стоявший на якоре у устья Колымы морской пароход "Лейтенант Шмидт".

14 сентября в 10 часов утра "Ленин" был торжественно встречен в Нижнеколымске. К моменту прихода этого мощного буксира на Колыме работали паровой катер "Ленин" постройки 1914 года, в 25 сил, такой же катер "Чукча", пароход "Якут" японской постройки, 24-сильный прогулочный катер, шхуна "Пионер" (бывшая американская "Ном") и несколько катеров-кавасаки. Вся эта флотилия принадлежала Госторгу.

В начале декабря Наркомат путей сообщения издал приказ об организации Колымского управления водного транспорта, однако не создал его в связи с передачей функций вновь созданному Наркомводу. С ноября 1931 года было организовано Колымо-Инди-гирское райуправление ЛУРТа, с 5 февраля 1932 года — самостоятельное пароходство КИУРТ, с непосредственным подчинением Наркомводу. В дальнейшем флот стал подчиняться "Дальстрою".

В первоначальный период роль начальника вновь созданного пароходства исполнял капитан "Ленина" Иосиф Самойлович Горовацкий.

А на Лене готовился к перегону многочисленный флот — новые 150-сильные буксиры с клапанными

паровыми машинами и несколько старых пароходов. Предполагалось к перегону "Пропагандист", возглавляемый капитаном А.Д. Богатыревым, был возвращен уже из Тикси на Лену ввиду его ветхости.

30 августа 1932 года подошедший пароход "Сибиряков" под командованием капитана В.И. Воронина взял новые колесные пароходы и благополучно довел их до Колымы. На конечном отрезке пути, уже в Чукотском море, из-за потери винта на "Сибирякове" вынуждены были поставить паруса.

Ледорез "Литке" вел на Колыму с востока два буксира, 4 металлических и 8 деревянных барж. Часть флота оставили в бухте Лаврентия, а в Амбарчике удалось ввести в строй лишь 2 деревянные баржи.

Начиналось наше знаменитое "перевозки — любой ценой". По этому принципу проводилась экспедиция на Колыму в 1933 году.

На этот раз в бухту Тикси прибыли три новых парохода в 150 сил — "Дальстрой-1", "Дальстрой-2" и "Колхозник", вместе с двумя ветеранами — "Леонгардом" (так с 1930 года стал называться "Соболь") и "Революционным", а также 5 барж по 500 тонн.

Возглавлял экспедицию капитан П.Г. Миловзоров на колымском пароходе "Ленин". Павел Георгиевич тревожился: рейс начинался на 16 суток позже запланированного срока, и его тревоги не были напрасными. 16 августа, через двое суток после выхода в море начал усиливаться ветер, речные плоскодонные суда испытывали резкую бортовую качку, скорость снизилась до двух узлов, появился дрейф в сторону берега.

Бункероваться с барж при такой качке не было возможности, поэтому караван стал под защиту стамухи — огромной, сидящей на мели льдины. К моменту окончания бункеровки шторм резко усилился, волны, словно огромные кувалды, били в стамуху, сами рассыпаясь в пыль и разбивая льдину. Обломки её кидало волнами в борта пароходов и барж. Одну из них оторвало, "Леонгард" попытался взять её на буксир, но из этого ничего не получилось — от удара на пароходе был оторван бушприт, сорван фальшборт, упали в воду мачты с антенной, ушел в воду вместе с цепью якорь, а в корпус начала поступать вода.

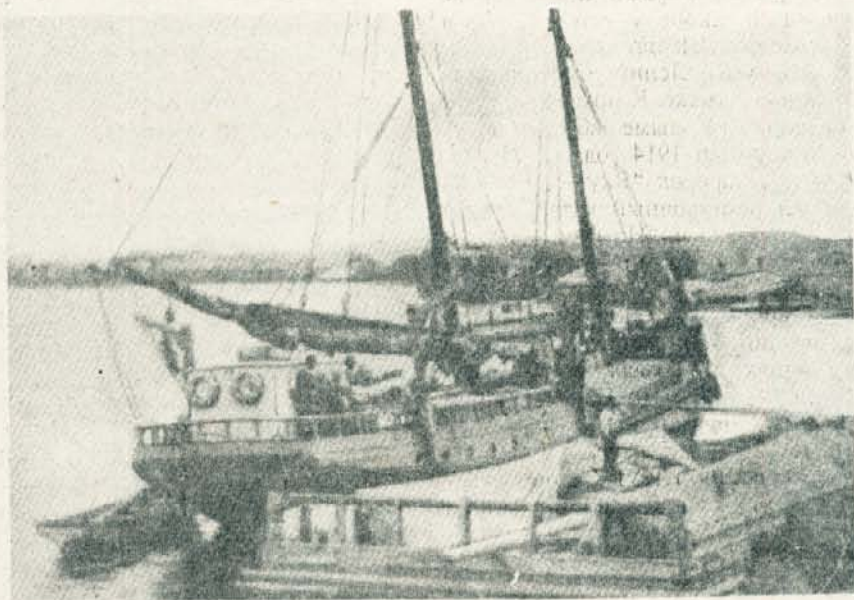
Флагман каравана пошел ему на выручку и в этот же момент в эфире прозвучал сигнал бедствия с "Революционного", у которого обломок льдины сделал пробоину, а помпы засорились углем. Положение создалось критическое — подошедший "ДС-1" с трудом закрепил швартовы и приступил к спасению пассажиров.

"Состояние и вид парохода "Революционный" в этот момент не оставлял надежд. Кают-компания на носовой палубе разбита волной, пролеты надстроек снесены в море, каюты, расположенные по обносам, отвалились — вспоминал капитан парохода "Ленин" А.М. Миронов — пассажиры, среди которых было 25 женщин и дети разного возраста, собрались на корме под тентом, чувствуя неизбежную гибель "Революционного" — слышались мольбы "спасите".

В это время пароход "ДС-1" выброской подаль швартовые концы, которые были закреплены и сразу же успели перескочить несколько мужчин, в том числе и старпом Чудинов. Волной вырвало кнехты, оборвался трос, "ДС-1" отнесло, вторично он сумел



Экипаж "Лены" в бухте Тикси, 1927 г. Справа в верхнем ряду (с трубкой) капитан И.С. Горовацкий.



Шхуна "Полярная звезда" в районе Якутского гидроаэропорта.

подойти минут через 30 и вновь были поданы швартовы. Не мешкая, начали перебрасывать из рук в руки детей, в этой суматохе две женщины, пытавшиеся самостоятельно перейти с парохода, упали между двух судов. Их вытащили и тут же чуть не убило вырванным шпилем, упавшим в воду. Пароходы опять отнесло в разные стороны... В третий раз, встав метрах в 15-20, переправляли женщин, привязывая их к швартовым. Оставшихся на "Революционном" двоих грудных ребят переправили с помощью троса в деревянные чемоданах. И на этот раз концы не выдержали, лопнули, успели только привязать к бросательному концу последнюю оставшуюся женщину, которую подобрали с воды. Пароход "Революционный" затонул с небольшим дифферентом на нос...

Радист В. Лаур (позывной РМХХ) до последней минуты оставался на связи и его коллеги вслушивались в сообщения, бессильные чем-либо помочь: "Вода дошла до пола рубки... заливают рубку... сейчас вода дойдет до аккумуляторов... прощайте, товарищи!"

Несмотря на усилия, предпринятые капитаном "дальстроя" Алексеем Григорьевичем Козловым, 23 человека так и не удалось спасти, погиб капитан "Революционного" Василий Терентьевич Таленков.

Братская могила ленских речников и поныне находится в координатах: 72 градуса 30 минут северной широты и 147 градусов 40 минут восточной долготы.

В 1937 году А.Г. Козлов вместе с капитаном Сутыриным по поручению руководства выбирали места для затона, тогда же на месте нынешней Зырянки был срублен первый дом. Им же был приведен на Колыму 400-сильный пароход "Сталинская конституция". Козлов возглавлял затоны Ат-Тюбелях, Лабуя, Колымо-Индиго-Рское пароходство и умер в 1956 году...

В память о трагедии 1933 года на Колыме работал пароход "Памяти 20 августа". Лишь 28 августа ветер начал понемногу стихать, "Ленин", забукеровавшись углем от подошедшего морского парохода "Север", приступил к поиску барж, которые разметало штормом. Одна из них была разломлена пополам и команда её спаслась в носовой части, где к моменту подхода флагмана под брезентовым навесом уже дымила наскоро изготовленная из бочки печь...

Годом раньше, как уже говорилось, на мыс Буор-Хая был выброшен теплоход "Эстафета", а вслед за ней и "Лена", которая пошла на выручку. К счастью, тогда обошлось без жертв — "Лена" зимой была выморожена, весной на ней подняли пары и привели в Тикси.

Так начиналось освоение Северного Морского пути, "с наскока", так как другого варианта в те годы не было. И сегодня, с надёжными прогнозами, крепкими и мощными судами у нас в Арктике бывают ЧП, а что тогда могли противопоставить Ленские речники непреодолимым силам стихии?

Вот как, к примеру, описывал гидрограф Н.И. Евгенов "экспедиционный" пароход "Сынок", на котором ему довелось в 1921 году работать в бухте Тикси: "Длина — 29 метров, ширина — 4,9 метра, осадка в грузу — 0,89 м., в действительности пароход обычно сидел около метра. Общая высота борта — 1,6 метра, выше металлического борта шел деревянный, обшитый вертикальной рейкой. Число машин две, компа-

унд. Число индикаторных сил — 72... Солидные продольные связи на пароходе отсутствуют, поперечных переборок на нём совершенно не было, даже котельное и машинное отделения не были ими отделены, вопреки самым элементарным правилам... Пароход пользовался во-первых, дурной репутацией, как неспособный, по мнению многих, благополучно совершить плавание, а во-вторых, так как экспедиция являлась предприятием временным, то место капитана на "Сынке" не являлось особенно заманчивым".

Или знаменитый в 30-е годы бот "Пионер". Длина — 13,1 м, ширина — 4,3 м, мотор "Стандарт" в 40 сил. Старожилам Якутска суденышко это знакомо прежде всего тем, что в наводнение 1933 года оно плавало почти по всем городским улицам, но на его счету немало и настоящих подвигов в Арктике: приобретенный в 1927 году в Америке (бывший "Ном"), он работал между устьями Колымы, Индигирки и Лены. В 1929 году зимовал на острове Крестовском, в бухте, которая сейчас называется Пионер, в 1932 году вывозил с мыса Буор-Хая экипажи потерпевших крушение "Эстафеты" и "Лены" в Якутск.

Неоднократно упомянув об этой катастрофе, undoubtedly было бы не рассказать о ней подробнее.

Осенью 1932 года возникла необходимость перебросить отряд НКВД на Яну, где бесчинствовала вооруженная банда, а также грузы для экспедиций. Баржу "Надежная" из Якутска морем должен был буксировать мощный пароход с небольшой осадкой. Таких судов на Лене в те годы просто не было, рейс собирався в спешке, поэтому среди претендентов на буксировку был даже небольшой катер "Байкал" в 60 сил. В состав экипажа вошел только один морской штурман, С. Абрамович-Блэк (позднее он напишет скандальную книгу об освоении Севера), капитаном был назначен М.М. Пшенников, который в это время не был нигде занят ввиду болезни. Выбор всё-таки был остановлен на недавно построенном теплоходе "Эстафета" мощностью 100 сил и длиной 16,5 метров. Единственное его достоинство, пожалуй, хорошая тяга — винты имели большой диаметр и располагались в тоннелях.

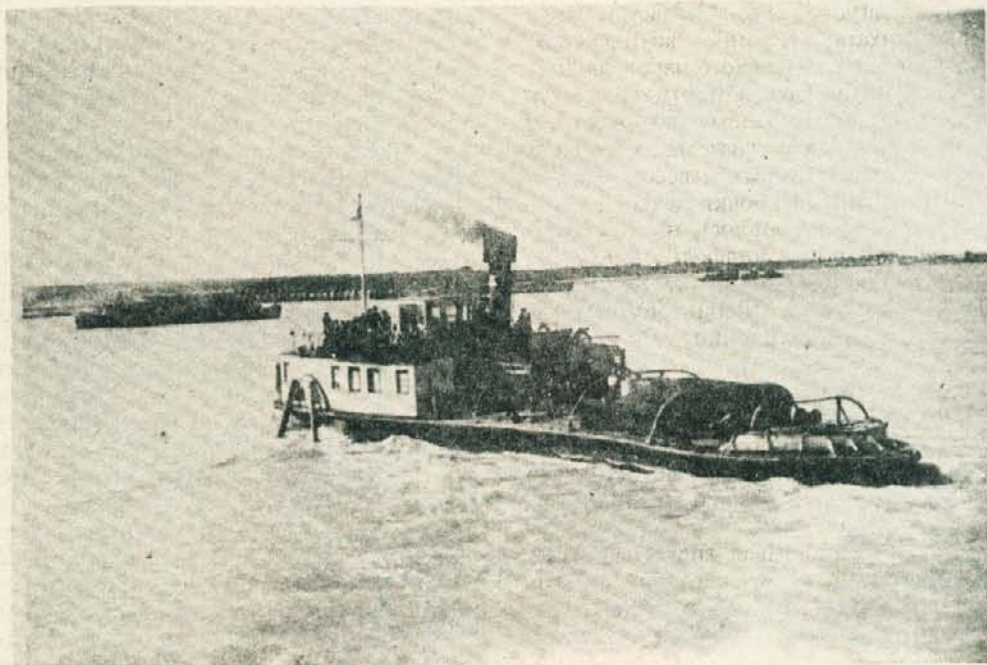
Рейс начался в середине августа, 20 числа прошли Булун, а через пять дней вышли в море. Небольшая волна качала теплоход и баржу, два дизеля "Дейт" работали ровно. В связи с туманом некоторое время простояли у речки Хараулах, затем продолжили путь. Поздно вечером 28 августа один из дизелей стал, механику М.Развожаеву удалось устранить поломку и через двое суток впервые в истории суда вошли в левый рукав Яны-Ильи Шар. Штурман Абрамович произвел промеры — минимальная глубина протоки составила 128 сантиметров. Новый фарватер к Яне был назван "Комсомольским".

2 сентября "Эстафета" и "Надежная" пришли в Казачье, чекисты занялись своим делом и вскоре бандиты уже сидели в трюмах, груз был выгружен и караван тронулся в обратный путь.

9 сентября на траверзе мыса Буор-Хая резко усилился ветер, нескольких человек начало укачивать, а ветер крепчал и вскоре достиг силы в 5-6 баллов. Отдали якоря — на "Эстафете" два и баржи три, однако в 18 часов начали лопаться канаты... Около 19



Командный состав экспедиции 1933 г. Справа — капитан
П.Г. Миловзоров.



Серийный пароход "Колымский водник" мощностью 150
сил.

часов ветер внезапно прекратился, однако барометр уже показывал "бурю". И она началась — с севера катился снежный заряд, под ним кипела вода, опрокидывались волны, взлетали брызги... Лишь потом им стало известно, что этим шквалом на тиксинской метеостанции сорвало крыши с построек, повалило столбы и вышки, разбило несколько катеров. Что мог сделать речной теплоходик? Только наблюдать, как баржа, не оправдав своего имени, почти сразу же начала тонуть, а затем с разбитой кормовой надстройкой, вскрытыми люками и разбитыми шлюпками, была вынесена на мелководье. Попытка хоть чем-то помочь ни к чему не привела — около 20 часов 20 минут во время очередного крена что-то сильно треснуло, дизели, то завывавшие, как сумасшедшие, то нутно рычавшие, замолкли — разбило кап машинного отделения. В тот же момент раздался страшный удар — вода с размаху кинула беспомощное судно на берег — по всему машинному отделению в этот момент отскочила цементировка... Под пронизывающим ветром на голом берегу сидели и стучали зубами вымокшие до нитки военные, экипажи судов, арестованные бандиты...

К полудню 10 сентября погода начала стихать, был оборудован лагерь, по всему берегу собирались вещи, инвентарь, дерево — 13 сентября заработала рация, снятая с "Эстафеты", благодаря которой люди узнали об аварии.

С Колымы на помощь отправился "Ленин", однако из-за неполадок в машине он вынужден был вернуться обратно.

Начальник тиксинской метеостанции Е.Н. Фрейберг решил возглавить экспедицию по спасению "Эстафеты", тем более, что в заливе Неелова находился пароход "Лена". И вот судно после взаимных споров, уговоров, совещаний вышло в море. Поднимаясь севернее, "Лена" всё больше зарывалась носом в волну — ходить по палубе стало невозможно, водяные валы всё чаще перекашивались через пароход. Тяжело пришлось машинной команде: вахту несли А. Захаренко, А. Транский, В. Заостровский и ещё двое с метеостанции.

Вливаясь через неплотности в люках, вода попадала на раскаленные части котла и машины, обжигая лица и руки.

"Вдруг сильный удар о грунт потряс корпус судна, за ним последовал ряд других, ещё более тяжелых толчков. Всё сильнее и сильнее било кронштейн руля о твердый песок. Руль перестал действовать и нос парохода под ударами волн стал уваливаться к берегу, машина теперь стала бесполезна" — вспоминал Евгений Николаевич Фрейберг.

"Послышался треск ломасых переборок. Дверь капитанской каюты сорвало с петель, на момент она задержалась у переборки, но следующая волна подхватила её и унесла в море. Кубрик стало заливать водой, из него выскакивали люди — надвинувшаяся опасность заставила их позабыть о морской болезни и они растерянно жались к подветренной стороне рубки"...

Волны постепенно выталкивали судно на отмельный берег. В час ночи 22 сентября пробило прокладку котла, пар с шумом вырвался через трубу и через топку

в машинное отделение. Люди едва успели спастись от гибели. "Лена" получила крен, внутренние помещения затопило, волны в щепки разбили шлюпку, сорвали продуктовые лари, выбили стекла и двери в надстройке.

Шестеро сели в сильно поврежденную шлюпку и попытались высадиться на берег, за ними тянулся спасательный канат, связанный из обрывков тонкого стального троса и пеньковых лёгостей. На полпути шлюпка затонула — не выпуская троса из рук, замерзавшие в студеной воде люди с трудом продвигались к сухому месту. По натянутому канату ученик лодмана В. Лазарев сумел вынести сухими спички, а лацман И.Х. Тарский — небольшую флягу со спиртом. Вскоре был построен шалаш на берегу, а 27 сентября подошла шхуна "Пионер" восточно-полярной экспедиции И.Ландина.

Целой эпопеей явилось спасение парохода "Лена", который уже на следующий год вновь вступил в строй, проработал до 1959 года и был помят ледоходом и разрезан лишь летом 1968 года в Жатае...

Рассказывая о первых шагах ленских речников в Арктике, можно было бы ещё много рассказывать и об авариях: гибели у мыса Буор-Хая построенного в 1927 году в Казачьем катера "Усть-Янск", о неудачной судьбе шхуны "Х. Лаптев", о трагедии "Хронометра", также выброшенного штормом неподалеку от мыса Буор-Хая, можно было бы рассказывать и о многочисленных удачных перегонах флота на Колыму, а затем Яну и Индигирку, о работе Севморпути, по которому в Якутию пошли грузы, значительно разгрузившими осетровское направление...

А что же Лена? Можно определенно сказать, что до начала тридцатых годов никаких изменений в работе флота не произошло, более того, порядка стало меньше. Поразительные описания есть в письмах писателя Л. Соболева, который в 1929 году предпринял поездку по Лене: "Днём в Качуг пришел автобус из Иркутска, едут какие-то очень славные люди в Якутск. Запугали меня — говорят, что раньше чем через месяц я сюда не вернусь, будто пароход из Якутска идёт 20 дней до Усть-Кута, да ещё неделю до Качуга. Что дорогой есть абсолютно нечего, надо всё закупать здесь..."

Зашел на "Ленинец" и восхитился выдумкой: построена вся посудина по принципу "из чего-то пуля". На двух саперных понтонах (железные плоскодонки) построен фанерный корпус, в котором помещены две каюты и мотор. Мотор авиационный, приспособлен дифференциальной передачей автомобиля для движения колёс, весит всего 13 пудов. Всё это и фанера даёт осадку 45 сантиметров... Идём с сильным запозданием — на 10 часов. Общий стон и волнения — будет ли ждать нас пароход, разрешились появившимся навстречу "Первенцем", который сообщил, что парохода в Усть-Куте ещё нет и придет завтра вечером... Запедующий конторой "Лена — Голдфилдс" оказался Черток, фамилия, некогда гремевшая на всю Лену. Пока стояли в очереди, я подошел к нему и дипломатично разговаривал, что де, мол, я всё помню и, заинтересовав его, назвал свою фамилию. Черток расцвёл: прекрасно знал моих родителей, живших в Киренске. После этого я попросил обеспечить мне обратную посадку

на "Ленинца", на что Черток показал мне 31 телеграмму (!) из всех мест по Лене, с просьбами, приказами и прочим "забронировать столько-то мест" и указав на них, указал и на корзину, куда при мне же их и кинул.

— Очень хорошо, что Вы поговорили со мной, я Вас встречу на пристани. Только не упоминайте в телеграмме слова "броня", а то телеграмму выкинут, у нас такое правило...

"Звездоносец" подцепил кроме нас ещё баржу "Конституцию" (правильно — "Констанцию" — прим. автора) с грузом в 200 тонн и баржу с 5 тоннами сена, блестяще иллюстрируя налаженность срочных почтовых рейсов. "Лена-Голдфилдс" по договору платит штраф за просрочку доставки почты, но договор составлен так талантливо, что бывают случаи, когда концессия с улыбкой платит за опоздание в 5 — 6 дней 10 — 12 тысяч рублей, так как опоздание вызвано такой вот буксировкой барж, на чём концессия выигрывает 20 тысяч рублей... С момента выезда из Иркутска до Витима, который будет в 4 утра завтра — я нахожусь в пути 10,5 суток. Фактически же передвигался за это время только 98,5 часов. То есть 56,5% времени уходит на пересадки, ожидания, погрузки дров, ночевки командира в родной деревне и прочие необходимые поступки.

Почти 60% задержек! Средняя скорость с задержками — 6 км/час. Выйдя в 4 утра, мы уже в 14 часов стали: перемена пароходов — "Звездоносец" пошел наверх с пассажирской баржей "Коммуна", а нас взял "Пролетарий". На передачу ушло два часа, хотя можно сделать это в 15 — 20 минут. Кстати удобства 2 и 1 классов: пассажиров перетряхнули с одного парохода на другой. В 16 часов мы двинулись дальше и уже в 22 часа стали у Ичеры, замечательной лишь тем, что семья капитана "Пролетария" проживает в этой деревне... Всё это вместе называется "срочным почтово-пассажирским рейсом".

Сочные путевые впечатления Л. Соболева, помимо пароходов, полны и других описаний — видов Лены, поселков, людей: попутчиком писателя был И. А. Поляков, механик парохода "Диктатор", который в 1922 году основал Киренскую школу фабрично-заводского обучения.

Кстати, упомянутый катер "Первенец" Управления нарсвязи — первое судно, построенное после установления Советской власти на Лене. Это произошло в 1925 году. В следующей главе — рассказ о развитии судостроения в нашем бассейне перед войной.



Теплоход "Ермак", переоборудованный в Алксеевске в 1961 г. из парохода "Ленин".

ЛЕНА СТРОИТ ФЛОТ

Пока существовал дефицит судов, другого от срочных почтово-пассажирских рейсов и ждать было нечего: транспортно-финансовый план (транфинплан) появился лишь в начале 30-х годов, в условиях НЭПа главную роль играли доходы, а как они добывались, никого не интересовало, каждый капитан начинал себя чувствовать чуть ли не судовладельцем — связи и диспетчерского управления всё равно не было, о прибытии пароходов извещали газеты, с одной лишь разницей — их не обязательно было придерживаться, нередко были случаи пьянства на судах, давки, посадок по запискам и прочие издержки дефицита флота. И разве заслугой для Ленских речников в те годы являлись телеграммы за подписью самого Ленина, типа полученной 24 сентября 1921 года: «Несмотря на признание ударности за Лензолотом и напряжение всех усилий центральных органов обеспечить район при краткости навигации по Лене всем необходимым для производительной работы, вверенные Вам органы не проявляют должной энергии... Опять сообщается, что Иркутбисполком отдал распоряжение о выброске с судов грузов Лензолота, заключающихся в теплой прозодежде и технических материалах...»

Люди тысячами перемещались в адрес алданских приисков, на Аллаха-Юнь, флот раздёргивался разными организациями, что не улучшало его использование. В 1923 — 29 году пять пароходов принадлежало Наркомторгпрому Якутской АССР (пароходство «Якпар», директор Н.С. Горовацкий, бывший капитан «Лены»), одновременно самые мощные пароходы находились в концессии и лишь в 1929 году на Лене было организовано единое пароходство НКПС (наркомата путей сообщения), перешедшее затем к Наркомводу. 22 июля 1929 года был издан приказ НКПС об организации Ленского госпароходства (Ленгоспара): «На основании распоряжения правительства организуется Ленское государственное речное пароходство на правах, на коих действуют прочие госпароходства, с принятием коммерческого флота, находящегося в арендном пользовании Наркомторга Якутской АССР. Местопребывание правления госпароходства в г. Якутске. За наркома путей сообщения Рудый». На следующий день Семен Карпович Войцехович принял пароходство.

В 1932 году трест «Востокзолото» добился передачи той части флота, которая была у концессии, в своё распоряжение, в связи с чем 26 марта было организовано солидное и богатое пароходство «Лензолотофлот», просуществовавшее до 1957 года. В том же году на Лене появляется контора «Комсеверопути», в дальнейшем из акционерного общества переросшее в пароходство ГУСМП (Главного управления Севморпути), так называемое Северо-Якутское речное пароходство (СЯРП).

Поскольку они потом влились в состав ЛУРПа, их история неотделима от истории пароходства, хотя ЛУРП Наркомвода фактически перерос в ЛОРП МРФ.

Ко дню национализации изношенность флота выразилась в следующих цифрах: паровые суда на 64 %, непаровые железные на 56 %, непаровые деревянные на 84 %, суда технического флота на 61 %, моторные суда и лодки — на 75 %!

Попробуйте с таким флотом заниматься перевозками.

В 1927 году «Востокзолото» строит себе небольшой катер «Сталин», проработавший до войны, Томмотский совхоз покупает катер «Верный», в 1928-29 годах управление воздушного флота строит себе три 10-метровых катера, а служба пути Ленгоспара — «Байкал», «Алдан» и «Ленин». В 1918, 1927 и 1928 годах входят в строй три одночерпаковых земснаряда, заказанные ещё до революции.

В 1929 году в Киренске закончили строительство корпуса парохода «Красный» (Кыһыл), который впоследствии работал на переправе в Якутске. Со списанного парохода «Смелый» — героя первых рейсов по Алдану, в честь которого названы Смеловские перекаты, была снята машина в 40 сил и использована на «Красном».

Неудачной поначалу была попытка треста «Востокзолото» построить большой пароход «Красноалданец» на деревянном корпусе: «Стройка сделана с большими техническими погрешностями — бой костылей неправильный, плахи имеют трещины, конопатка гнилая...» — говорилось в отчете. Расходы на строительство в два раза превысили плановые. Кроме того, когда в корпус попытались поставить паровую машину, оказалось, что нужно резать палубу — высота борта не соответствовала проектной. Навигации 1933 — 34 годов он всё же проработал, однако каждый рейс его сопровождался авариями, ослабленный корпус начал провисать...

Массивный деревянный корпус в дальнейшем использовали на береговые нужды в Алексеевске, а взамен изготовили в Жигалово металлический.

19 мая 1936 года обновленный пароход начал работу по Витиму до Бодайбо, где с новым 500-сильным буксиром мог соперничать по тяге только один «Коммунист». За время службы, которая продолжалась до 1965 года, «Красноалданец» повидал всё — и аварии, и модернизации и даже укорочение корпуса, однако же был списан в числе последних пароходов 30-х годов постройки.

В Жигалово не случайно сразу же после гражданской войны на Лене приступили к массовой постройке судов: в 1925 году катер «Первенец» (затем продан Наркомсвязи и переименован в «Любович»), «Ленинец», «Пионер».

С 1906 года, со времени основания здесь компанией Рефисова и Фризера, в Жигалово собиралось и строилось много судов. Например, баржа «Комфорт» (затем «Коммуна») для пассажиров, с каютами 1 и 2 классов, с паровым отоплением, горячей и холодной водой, построенная в Соленовском затоне в 1907 году.

В 1912 году «Лензото» основывает в Жигалово



Постройка катера "Первенец". Жигалово, 1925 г.



"Гонка" пароходов ЛУРПа и "Лензолотофлота" в Шеках.

Чупановский затон, в котором также имелись мастерские, кузница, склад, мехтех с локомотивом в 25 сил, который одним валом приводил в движение токарный, токарно-винторезный для изготовления гребных валов и один сверлильный станок, а также лесопильную раму.

В 20-е годы затоны были переименованы: Чупановский в честь Колчанова, а Соленовский — в честь столяра затона Неугодникова, погибших в борьбе с бандитами.

16 августа 1932 года Колчановский затон был передан "Лензолотофлоту" и уже к концу года там приступили к сборке пароходов проекта СБ-23, поступавших в разобранном виде из Перми (ныне завод "Кама"). Прибыли квалифицированные судостроители-волгары и в течение 1933 года было собрано восемь судов: строительный № 1 — пароход "Степан Васильев", № 2 — "Артем" и далее "Герои-Челюскинцы", "Лазо", "Правда", "Орджоникидзе", "Димитров", "Горький".

Все эти пароходы отработали до начала 60-х годов и постепенно были списаны и разделаны на металлолом.

С одним из этих пароходов связан уникальный случай подъема со дна реки зимой, с глубины свыше 10 метров. Вот как это было. Утром 2 июня 1946 года пароход отошел от Охотского перевоза легкачом, за баржами в Хандыгу: в рубке находились старший помощник Чупров, лоцман Леонов, которым беспокоиться было не о чем — воды была большая. Вошли в перекат Черепановские острова, вахтенный за штурвалом чрезмерно переложил штурвал, пароход понесло к скалистому берегу...

От удара буксир резко наклонился, в трюм пошла вода. Так, погружаясь, судно почти километр сплывало вниз, пока не скрылось под водой вместе с трубой. На берегу команда не досчиталась одного кочегара, а лоцман внезапно умер на руках у команды от паралича сердца.

Попытки поднять летом "Героев-Челюскинцев" ни к чему не привели — решили поднять судно зимой, способом выморозки.

Майны одновременно вымораживались вдоль бортов и внутри корпуса, благо, что у пароходов этого типа палуба была деревянная, а надстройки во время погружения напором воды сломало.

Постепенно лед удалили, оставив его лишь в районе пробоин, вместо пластыря. Когда майну начали заполнять водой, буксир всплыл, как в камере шлюза. Затем его поставили на склизы, перетянули на другой берег и приступили к ремонту. В навигацию 1948 года "Герои-Челюскинцы" был введен в строй.

Следует отметить, что после начала сталинских репрессий "Степан Васильев" был переименован в "Куйбышев", "Михаил Разумов" стал "Академиком Павловым" (этот пароход был собран в 1936 году и имел 225 сил), а построенные на следующий год "Межлаук" и "Брусин" переименовали в "Комсомол" и "Шоре".

Одновременно собирались и привезенные из Рыбинска цельносварные теплоходы в 120 сил "Первый" (затем "Боец"), "Второй" ("Пограничник"), "Михаил Чесноков" ("Третий") и так далее. Буксир этого типа

"Опарин" известен своими рейсами по реке Аллах-Юнь: сейчас просто трудно представить, но это так — в начале сентября 1936 года он сумел подняться вверх по этой реке на 307 километров, до пристани Звездочка и в дальнейшем ходил туда регулярно. На этой реке имеется до сих пор перекат Опаринский разбой, через который давным-давно не ходят суда.

На реке Анабар в 1938 году открыл судоходство однотипный теплоход "Партизан Котенко".

Тогда же в Жигалово был построен двухпалубный пассажирский пароход "Киров" в 400 сил. Впоследствии из-за недостаточной остойчивости вторая палуба с него была снята и он использовался как буксир-пассажирский. До революции двухпалубных пароходов в бассейне не было, поэтому будет интересным рассказать об истории появления первого такого судна на Лене.

Еще в 1934 году на базе баржи "Васильевская" был оборудован буксирный пароход "А. Серебровский" — он имел клапанную паровую машину в 400 сил и приличную тягу, делая взводные рейсы (вверх по течению) чуть ли не до Парамских порогов на Витиме.

"В 1936 году я ходил на этом буксире помощником капитана — рассказывал ветеран пароходства А.И. Марков — в одном из рейсов в низовьях Алдана правое гребное колесо в месте крепления к корпусу обломилось. Каким-то чудом оно протаскилось за пароходом и осталось на мелководье. Был устроен аврал, колесо подвязали к кожуху, так и дошли на одном колесе, да еще с баржами, до Алексеевска, где и стали на ремонт. Потом в Витиме вышел из строя подшипник и во время ремонта руководству "Лензолотофлота" пришла в голову мысль переоборудовать буксир в пассажирское судно".

В навигацию 1938 года красавец-пароход, сверкая свежей краской и стеклами, вышел в рейс. Правда, в связи с арестом Серебровского его переименовали в "Первый", а впоследствии он стал "Лермонтовым".

Помимо прибывших в Жигалово судостроителей-волгарей, на верфи осталось много бывших специалистов еще со времен владычества здесь "Лензото": итальянец, инженер Луиджи Иванович Оливеро, который в 20-е годы преподавал в Киренском ФЗУ, внес большой вклад в освоение газогенераторных двигателей и который исчез в 1938 году, уже упоминавшийся Лев Иннокентьевич Минеев, а также знаменитый токарь И.А. Киндеев, который проработал на станке фирмы "Коппен" с 1912 по 1954 год, до самого выхода на пенсию.

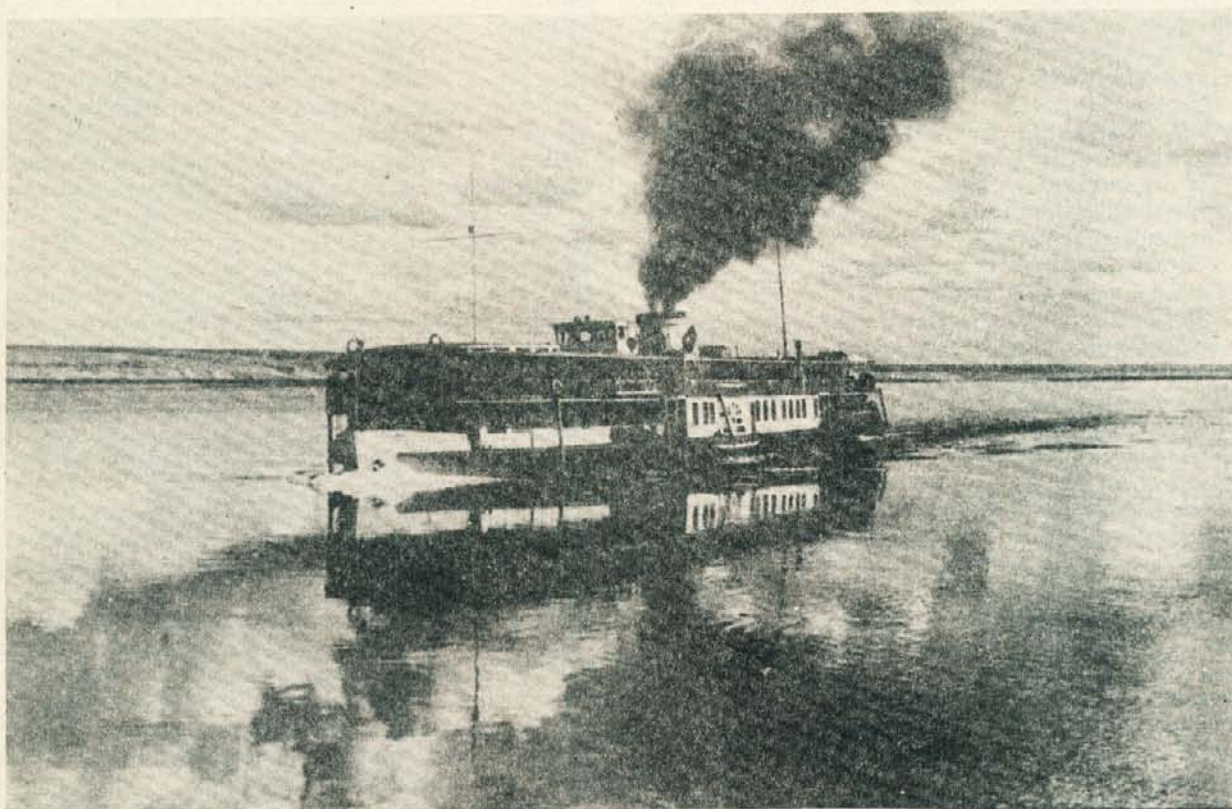
Одновременно "Лензолотофлот" на Голодном мысе, неподалеку от Жигалово, начал строить деревянные баржи на верфи "Вторая пятилетка", работали на которой в основном заключенные.

В отличие от Жигалово, где уже была база, в Качуге пришлось начинать всё с нуля. Считалось, что вновь образованная судосборочная площадка "Дальстрой" будет временной, поэтому в Качуг вместе с деталями пароходов прибывали бригады судосборщиков из Сормово, Казани, со своим инструментом и даже со своим руководящим аппаратом.

Затем стало ясно, что проще и дешевле часть деталей изготавливать на месте, а постоянные кадры более квалифицированно и более добросовестно про-



Комиссия по объединению пароходства в 1929 г. В первом ряду справа — комиссар К. Мясников, затем директор Якпара Н. Горовацкий, управляющий пароходством концессии А. Адалев.



Пассажирский пароход "Ленин".

ведут сборку пароходов. Первый буксир "ДС-1" был спущен на воду в начале июня 1933 года, а в августе с другими судами Лено-Колымской экспедиции он уже выходил из Тикси в море Лаптевых.

Из буксиров постройки следующего года "ДС-3", "Памяти 20 августа" (названный в честь погибших в море в 1933 году), "Генрих Ягода" (после 1938 "Станхановец") и "Эдуард Берзин" ("Колымский водник") к 1 августа 1934 года были в Якутске, а через 20 дней — в Тикси.

Через три дня экспедиция под руководством П. Г. Милонорова за пароходом "Ленин" вышла в море. Преодолев 7-балльный шторм, льды, 31 августа прибыли в Амбарчик.

А сборочный конвейер работал — ещё виднелся дым уходящего каравана, а на Качугскую судосборочную площадку начали поступать из Тюмени — корпуса, из Киева — машины, с Балтийского завода — котлы. Люди работали по 10 — 12 часов, не считаясь с усталостью, темпы сборки были очень высокими: к 1 июля следующего года новый караван был готов.

При этом верфь, как отмечено в отчете, не уложились в жесткий график!

Помимо буксирных пароходов "Ламут", "Ороч", "Эвен" и "Самородок" на Колыму в 1935 году ушёл теплоход "Кириянов" и 6 барж. Условия перегона были такими же, как и в прошлую навигацию. 21 августа прошли траверз Индигирки, а через четыре дня речные капитаны Сутырин, Толмачев, Зенков и Филиппов повели флотилию вверх по Колыме.

"Мой отец, Сутырин Алексей Васильевич, был капитаном на пароходе "Эвен" — вспоминал Борис Алексеевич Сутырин — я же работал на этом пароходе третьим механиком... Отец умер 2 ноября 1937 года, а за период работы на Колыме я награжден орденом Ленина, медалями, в 1971 вышел на пенсию и уехал жить на родину, на Волгу".

На следующую навигацию руководство "Дальстроя" приняло решение переправить пароходы на Яну и Индигирку, где до 1936 года работали лишь небольшие катера. Во второй половине июня "Отто Шмидт" и "Сасыл-Сысы" вышли из Качуга. 11 августа караван под проводкой теплохода "Первая Пятилетка" вышел в море. От устья Яны, где оставили "Сасыл-Сысы", проводку осуществлял пароход "Хронометр".

В телеграмме секретаря Якутбкома В.М. Певзняк трудящимся района и личному составу экспедиции говорилось: "Начальнику Янской экспедиции Подгурскому, капитану парохода "Сасыл-Сысы" Тиркильтауб, парторганизатору экспедиции Павлову. Горячо поздравляю Вас с блестящим выполнением задачи по транспортному освоению реки Яны..."

Впоследствии и Тиркильтауб, в честь которого на Яне назван перекал Пекарь (его отец был хлеботорговцем) и Певзняк были репрессированы.

В 1937—38 годах в Качуге для Колымы были построены пароходы "Горняк", "Сталинская Конституция" в 400 сил, а всего за этот период вошли в строй 4 тентовых баржи, 8 рейдовых барж, 4 парохода и один многочерпаковый снаряд.

С января 1938 года верфь перешла на работу инструментом верфи и с её техническим руководством, с введением всего состава рабочих в свой штат.

До 1940 года в Качуге построено 98 единиц флота, в том числе и самоходного. К этому времени было отстроено 2340 квадратных метров производственных и вспомогательных зданий, в том числе гараж, пожарное депо, контора, паросиловая станция, столярный и корпусный цеха, мехцех, в основном засыпные, частично бревенчатые.

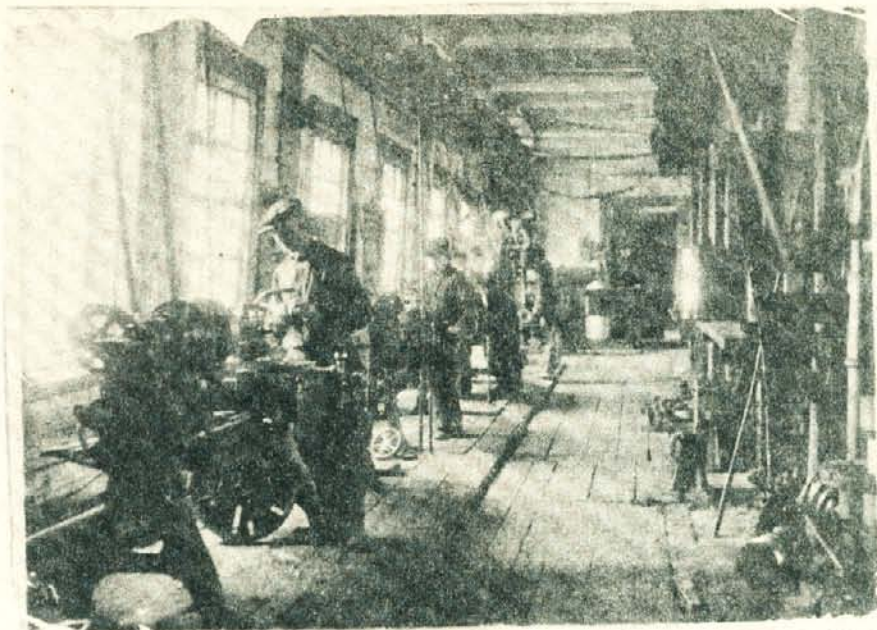
Таким образом, Качуг обеспечил все северные реки пароходами и баржами. Много приключений, аварий и трагедий случилось в те годы во время перегонов, хотелось бы привести один эпизод, который я услышал от старого колымского капитана В.З. Бритикова: "Пароход "Ленин" вел на Колыму буксир "Чкалов" и две 500-тонные баржи. В устье Индигирки капитан "Чкалова" Андерсон принял решение следовать на Колыму самостоятельно, хотя из экипажа кроме него были лишь механик, кочегар, масленщик и боцман, а в бункере парохода 25 тонн угля и кубометр дров. Никаких навигационных приборов не было и в помине. И всё же перегон удался".

Основой для строительства флота Ленгоспар был выбран Киренск. Вслед за буксирами "Якут" и "Партизан" началась сборка пяти 100-сильных теплоходов (головной "Эстафета" погиб в своём первом рейсе), а в течение только 1933 года вошли в строй пароходы "III Интернационал" ("Калинин"), "Вторая Пятилетка", "Дзержинский", "Бодайбинец", "Якутбком ВКПб", "10 лет ЯАССР".

На следующий год здесь же была произведена сборка двух современных буксиро-пассажирских судов "Сталин" и "Молотов". Много интересного о них рассказал Иннокентий Николаевич Авдеев, ветеран пароходства: "В 1933 году я работал в Красноармейском затоне и видел, как осенью на карбазах в затон прибыли детали корпусов и механизмов двух новых пароходов, изготовленных в Германии, на верфи "Шихау". Тогда же в затон прибыло около 100 человек завербованных котельщиков и одновременно с выгрузкой деталей судов были начаты работы по подготовке площадки и строительства стапелей. Для того, чтобы иметь данные о размерах судов, был вскрыт большой ящик с документами, ключ от которого находился у ещё не прибывших шеф-монтеров. Немцы по приезду, конечно, устроили скандал, составили акт, слали телеграммы в Германию, отказались разговаривать с руководством затона до получения ответа. Вопрос был отрегулирован через Москву, после чего приступили к сборке корпусов на берегу затона, силами приезжих котельщиков.

Прорабом по строительству тогда был Николай Алексеевич Поляков, мастером по монтажу механизмов — Василий Алексеевич Шестерников, а мне было поручено руководить бригадой слесарей по сборке главной машины и механизмов на "Сталине". На "Молотове" такую же бригаду возглавлял Василий Александрович Лаврушин. Конечно, на этих пароходах для нас всё было новым и необычным: машины с клапанным парораспределением, водотрубные котлы "Ярроу", большинство трубопроводов было из медных труб с бронзовыми фланцами...

В течение зимы все работы по сборке и обстройке судов были закончены. Рассчитывали, что пароходы будут сняты весенней водой и всплывут, однако из-за



Якутские судоремонтные мастерские. На первом плане — знатный токарь М. Паршин.



Соленовские мастерские. Внизу справа на отстое "протворовский" пароход. 1950 г.

малой воды этого не получилось, не хватило 5-10 сантиметров. Наши руководители хотели воротами стащить пароходы на воду, но немцы запротестовали. После этого решили перегородить курью временной дамбой, однако поздним вечером, в момент отсутствия шеф-монтеров, всё-таки было приказано стащить суда воротами, что и было сделано.

Первым капитаном "Сталина" был П.И. Наумов (впоследствии репрессирован), а механиком — И.Я. Михельсон, с которым мы в 1929 году работали на "Революционном". Впоследствии капитаном к нам был назначен Д.Ф. Бараков...

Внешне эти суда были похожи, но "Сталин" развивал 400 сил, "Молотов" — 300 и был по размерам немного меньше. В 50-е годы пароходы соответственно получили новые имена: "Целиноград" и "Томмот" (затем ещё раз переименованный в "Янск"). Списаны эти суда в середине 60-х годов.

А массовая сборка продолжалась — в 1935 году с Красноармейского завода ушли "Свердлов", "Каландарашвили", "Тельман", "Вилуй", "Киров" ("П. Осипенко") и "Шахтер" в 300 и 200 сил, на следующий год вступили 200-сильные буксиро-пассажирские "Кузнец Боев" (с 1938 года "Социалистическая революция"), "Якутия", "ЯЦИК" (с 1947 года "Н. Гороватский"), в 1939 году был сдан двухпалубный 400-сильный пароход "Москва".

Посильный вклад в развитие судостроения на Лене внесли и Соленовские мастерские. Сошлюсь на воспоминания ветерана пароходства Георгия Степановича Горелова: "В начале 20-х годов Соленовский затон стал основным отстойно-ремонтным пунктом мелкоосидящего флота, работавшего в верховьях Лены. Техническая и ремонтная база затона была в то время слабой — имелось несколько деревянных помещений для производства ремонта, оснащенных двумя токарными, одним сверлильным станком и десятком слесарных тисков, а все столярные работы выполнялись вручную. В те же годы директором затона был назначен Иван Федорович Разгильдеев, бывший механик, энергичный, настойчивый человек, который за короткий период добился значительного улучшения условий работы. Был установлен паровой локомобиль, сооружена пилорама, 100-киловаттный электрогенератор, который дал свет не только затону, но и близлежащим поселкам Кузнецовка и Тутура, также построены просторный столярно-плотничный цех, столовая, склад, расширена акватория.

В начале 30-х годов затон был переименован в Соленовские судоремонтные мастерские первого разряда и кроме ремонта здесь начали заниматься новым судостроением: первое время строились деревянные мелкоосидящие баржи по 50 тонн, а с 1936 года началось строительство 75-сильных пароходов по проекту инженера Провоторова.

После испытаний "А.Пушкина" выяснилось, что пароходы превышают осадку (80 сантиметров вместо 45) в связи с чем была дана команда на удлинение корпуса на 10 метров. Суда, находящиеся на стапеле, пришлось разрезать и удлинять... В мае 1938 года, в связи с назначением И.Ф. Разгильдеева начальником Ленского пароходства я был назначен директором мастерских.

До 1940 года здесь было построено 7 "провоторовских" пароходов, буксиры "Алдан", "Петровский", "15 лет ЯАССР", построен корпус с монтажом механизмов для пассажирского парохода "Ленин" проекта СБ-48 и отправлен для достройки в Киренск. Кроме этого, были собраны наливные баржи по 200 тонн, первый на Лене многочерпаковый снаряд и построена пассажирская баржа "Тутура".

В 1932 году Главное управление Севморпути приняло решение организовать верфь деревянного судостроения для пополнения несамоходного тоннажа. После долгих размышлений был выбран участок глухой тайги в устье Пеледуйки, разведка производилась с гидросамолета, который вел пилот Я.С. Липп.

На следующий год сюда прибыли бригады рубщиков леса, а в самом начале 1934 года первые поселенцы-судостроители и у берега Лены были заложены стапели для сборки барж из местного материала.

Огромное дерево валили и затем приступали к разделке вручную продольными пилами. Выстилался киль, к которому кокорами — изогнутыми еловыми корневиками — стыковали штевни, а затем и шпангоуты. В июне ушла в Тикси первая баржа пеледуйской постройки. В конце этого же года "Социалистическая Якутия" писала: "Почти за год в тайге построено большое, не имеющее себе соперников в Якутии, индустриальное предприятие, которое за 10 месяцев своего существования построило рейдовые морские баржи грузоподъемностью 1300 тонн и самоходный флот..."

Быстрыми темпами шло строительство и оснащение судоверфи — лесопильный цех с пилорамой РЛБ-75 был построен за 84 дня. Снабжение — шпиль, железо, пакля — всё это шло весенним сплавом на карбасах и хронически не успевало, большое количество сезонных рабочих нужно было размещать, а жилья практически не было, больница была лишь в Витиме. Лишь огромными усилиями план баржестроения 1935 года был выполнен — суммарная грузоподъемность построенных судов составила 8150 тонн.

Большой наплыв молодежи потребовал начать обучение — в 1935 году открылась школа, построены три общежития, столовая, клуб, радиостанция, типография, магазин. На деелях работал трактор "Фордзон", на рейде помогал 35-сильный катер собственной постройки.

В первом квартале 1936 года по баржецеху в качестве ударников числилось 50 человек, из которых плотник Пьянков давал по 405 процентов, плотники Шейн и Мисюров — по 270 процентов.

2 июля этого же года ушла за пароходом "Партизан Щетинкин" продукция верфи: шесть 1000-тонных, одна 500-тонная, одна 350-тонная, две брандвахты и 40-тонные кунгасы. В этом же году Пеледуй посетил американский корреспондент Рут Грубер, который написал хорошую статью в газету "Нью-Йорк геральд трибюн".

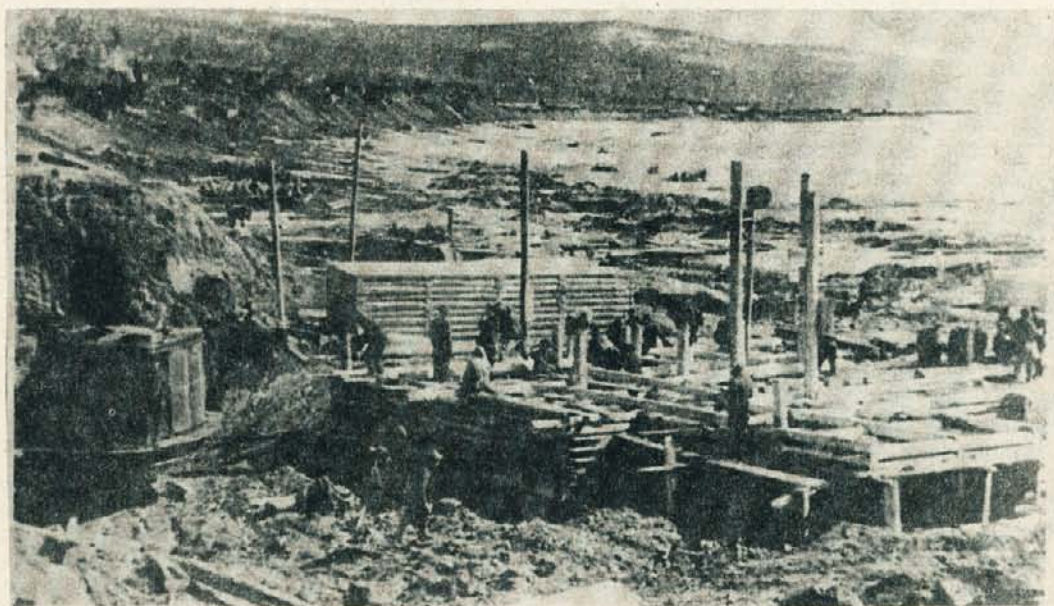
В 1938 году верфь превратилась в рабочий посёлок, перестала быть убыточным предприятием, а по Лене стали широко известны фамилии судостроителей А.В. Морозова, Н.П. Дроздова, И.Ф. Бутакова, А.С. Лосева, К.Е. Беляевского, П.О. Антипина и многих других. И сегодня не грех вспомнить о них — умели люди



Главный инженер "Лензолотофлота" Кузьма Елизарович Филатов.



Таким прибыл на Лену Алексей Александрович Бородин.



Начало строительства Осетровского речного порта.

трудиться в те годы, можно сказать, за спасибо. Сегодня и с прекрасным оборудованием, и с мощной базой для того же Пеледуя постройка одной брандвахты хуже пожара...

К 1932 году относится основание Осетровской верфи деревянного судостроения, которая располагалась на территории нынешней РЭБ.

Раньше здесь работал кустарный лесозавод, строительство верфи происходило без проекта и утвержденного плана, быстро износилось и вскоре после войны предприятие было закрыто. Специальный акт гласил: "Оборудование производственных цехов в основном дореволюционного происхождения... По своему техническому состоянию имеющееся основное оборудование непригодно к эксплуатации и требует замены в ближайшее время. Часть цехов вообще никакого оборудования не имеет, несмотря на насущную его необходимость. В столярном цехе только одна циркулярная пила, совершенно отсутствуют деревообрабатывающие станки..." Особенно восхищает пункт 6, про баню: "Расположена баня на противоположном берегу реки, на расстоянии 2 км от верфи".

На этом предприятии строился в основном несамоходный деревянный флот для Ленского пароходства Наркомречфлота.

Отдельные случаи постройки судов были и в других местах — Якутские судоремонтные мастерские, основанные в 1925 году Якпаром на базе цехов, приобретенных у промкооперации, построили газоход для Рыбтреста, пароход "Чапая" и несколько катеров. Столярная мастерская, построенная в 1933 году, до сих пор используется Якутским речным портом по своему прямому назначению, а гараж был разобран лишь в 1994 году.

Поступление флота шло и по Северному морскому пути: в 1933 году с реки Оби прибыл 1400-сильный теплоход "Первая пятилетка" с лихтером "Северопуть N7" (затем "Ленский первый"), по железной дороге до Иркутска и далее на Лену переправлен катер "Чайка", в 1934 году с Енисея перегнали 800-сильный винтовой пароход "Партизан Щетинкин" и еще несколько пароходов и шхун. В связи с резким увеличением флота было организовано много новых отстойных пунктов, таких, как затон Хатыстах напротив города Якутска, Ленский отстой в Осетрово, мощный порт Тикси, где базировался гидрографический флот ГУСМП и рейдовый портофлот.

Вот как вспоминал о перегоне "Первой пятилетки" участник Первой Ленской экспедиции Алексей Александрович Бородин: "В 1933 году, на заре освоения Северного морского пути, бухта Тикси выглядела неприглядно. На берегу залива Булункан стояли тогда два небольших домика и пять — шесть палаток. В заливе Сого была поставлена временная лачуга из теса и толи, предназначенная для метео — и радиостанций. В западной части бухты, у берега, покоился остров парусно-паровой шхуны "Заря", корабля русской экспедиции 1900 — 1902 годов. На берегу против погибшей шхуны одиноко стоял сложенный из камней гурий над могилой двух матросов из команды этого славного судна.

О ветеране Ленского флота, пароходе "Лена", на-

поминает также название рейда Лена, расположенного между островом Бруснева и перешейком Кольчева.

Речной флот, прибывший с реки в бухту Тикси, представляли пароходы "КИМ" (бывший "Сынок") и "Кальвиц", которые привели из Якутска пять небольших деревянных барж и брандвахту "Трудовая".

9 сентября 1933 года вековую тишину бухты прорезали гудки морских пароходов "Володарский" и "Товарищ", а через три дня, 12 сентября, с реки Оби пришел наш теплоход "Первая пятилетка" с лихтером..."

Пароход "Партизан Щетинкин" ввиду тяжелой ледовой обстановки (а по воспоминаниям капитана Л.К. Шар-Баронова, из-за трений в руководстве экспедиции), вернули от устья реки Пясины на Енисей.

Плавание каравана прибывших судов по Лене было не менее трудным, чем на море. Навигационных знаков не было, только по Быковской протоке шли почти 7 суток. Сюда были выделены лучшие ленские лоцманы — Афанасий Петрович Марков и Афанасий Данилович Богатырев.

Уже в сплошных льдах, 25 октября, "Первая пятилетка" с лихтером всё-таки пробилась в Якутск, где состоялась торжественная встреча каравана.

Перед началом войны, в 1940 году, на Лене в составе ЛУРПА работало 53 самоходных судна общей мощностью 10500 сил и 170 барж грузоподъемностью 46 тысяч тонн, в составе пароходства "Лензолотофлот" — 45 пароходов и теплоходов мощностью 4600 сил и 136 барж (40 тысяч тонн), в СЯРПЕ — 13 судов (5200 л.с.) и 36 барж (34 тысячи тонн), у выделенного в 1938 году из пароходства Ленского бассейнового управления пути (с базой в Киренске до 1944 года) имелось 6 судов в 370 сил, 4 земснаряда, 17 шаланд, брандвахт и прочего флота.

Работали пароходы и катера различных организаций — "Слюдтранса", Нарсвязи, управления Гражданского флота, треста "Тус-балык" (Соленая рыба) — всего около 25 судов, из которых наиболее мощными были пароход "Слюдяник", построенный в 1936 году (150 сил) и катер "Ворошилов", построенный в 1933 году (60 сил, мотор "Интер").

В этом же году на Яне работало 10 пароходов мощностью 2150 сил, 5 катеров (365 сил) и 36 барж грузоподъемностью 9010 тонн (самый мощный — "Л. Каганович" в 300 сил, совершивший перегон в 1937 году).

Флот Колымы (без судов мелких организаций) состоял из 13 пароходов мощностью 3100 сил и 15 барж в 6000 тонн, на Индигирке работало 4 парохода в 920 сил, один обстановочный катер и 15 барж грузоподъемностью 8000 тонн.

Таким образом, к январю 1941 года флот Ленского бассейна и рек Северо-востока представлял из себя внушительную силу: свыше 180 пароходов и теплоходов и 430 барж, построенных за полтора десятка лет, точнее, с 1930 по 1940 год, количество самоходного флота увеличилось почти в пять раз, а на некоторых реках пароход пошел впервые именно в эти же годы.

СССР к этому времени стал вновь, как в 1913 году царская Россия, первой речной державой в мире.



1. Экипаж "Первой пятилетки". В центре — капитан
А.Д. Богатырев, рядом его дочь Маша. В белой рубашке
и большой кепке Н.Д. Ляпунов, 1938 г.



2. Теплоход "Первая пятилетка" германской постройки,
1400 л.с.

ШЛА ВОЙНА НАРОДНАЯ

22 июня 1941 года фашистская Германия напала на СССР. Уже на следующий день экипажи всех пароходов были по радио оповещены о начале войны. Гневу и возмущению людей не было предела.

— Это был обычный рейс по доставке рыбаков в низовья реки — рассказывал Александр Игнатьевич Марков, проработавший на «Первой пятилетке» 20 лет — вдруг из радиорубки выбежал взволнованный радист и оповестил всех, что началась война. В это не верилось... На общем собрании выступил капитан А.А. Бородин, помполит, механик, после чего вынесли постановление работать ещё лучше и все силы отдать для разгрома врага.

Сторож Якутского затона ГУСМП М.А. Шандровский в июле написал в газету «Социалистическая Якутия»: «Озверелый враг человечества Гитлер посягнул на нашу свободную и радостную жизнь... Я пенсионер, но отдыхать не собираюсь. Ещё многим могу помочь Родине. Обязуюсь в августе полностью погасить подписку на заём, буду работать на производстве пока есть силы».

С 7 июля, согласно решению СНК СССР, Наркомвсвязь перевел на двухсменную вахту команды судов и путевые бригады. Тем же постановлением разрешалось допускать женщин к работе на тех должностях, где в мирное время могли работать только мужчины: грузчиками, кочегарами, матросами.

— Когда речники ушли на фронт, на пароходах появилось много девушек. Нас в Киренском ФЗУ в 1940 году было трое: Елизавета Кобелева уже работала в КСРЗ фрезеровщицей, на следующий год и я пошла на новый пароход «Коминтерн» масленщицей — вспоминала Варвара Васильевна Шапова — а на других судах, помню, трудились в таких же должностях Роза Камелетдинова, Анна и Надежда Красновы, Ольга Тетерина, Мария Губина. В мае 1944 года меня перевели вторым помощником капитана на пароход «Алдан»...

Согласно приказу ЛРП от 31 июля 1941 года освобождались от работы в связи с призывом в РККА радисты В.А. Рукавишников (с парохода «Н. Крупская»), В.Н. Бубнов («Маршал Ворошилов»), А.В. Попов («Пропагандист»), Н.В. Беседин («Соц. революция»), И.И. Ярыгин («Лермонтов») и далее такие приказы следовали очень и очень часто. В начале июля на пароходе «Ленин» была отправлена первая партия мобилизованных, а всего за этот год только из Якутии было отправлено около 17 тысяч человек.

4 декабря 1941 года начальник политотдела ЛУРПА Колбасников докладывал Якутскому: «Активное участие речники приняли в создании фонда обороны страны, сборе теплой одежды и отчислении средств на постройку колонны танков. Так, по всему бассейну собрано средств в фонд обороны страны наличными 176184 рублей, облигациями 520720 рублей, теплой одежды 2850 вещей, из них полушубков 126, валенок 168, фуфак с брюками 220 штук. Передовые коллективы: Якутский участок пути (секретарь парторгани-

зации Грязнов), где все 40 работающих приняли участие в сборе теплой одежды. Управление пароходства (секретарь партбюро Стрюков) — из 86 человек приняли участие в сборе теплой одежды все...»

В аналогичном докладе от пароходства ГУСМП указано: «Патриотический подъём трудящихся ярко выразился в заявлениях добровольцев в действующую армию. Нет такого судна и предприятия, или учреждения, откуда бы патриоты не подавали заявлений. В фонд обороны собрано и сдано: облигаций госзаёмов на 210105 рублей, досрочно погасили заём на 237842 рубля, перечислено деньгами 141392 рубля, от воскресников перевели 30452 рубля, сдано теплых вещей 622. Ежемесячно отчисляется однодневный заработок, отчислен трехдневный заработок на строительство танковой колонны, решено приобрести билетов денежно-вещевой лотереи не менее чем на 6-дневный заработок.

В Янском лопмейстерстве моторист Артемьев, рабочие Гурьянов, Сосновский, Гордов, гидрографы Бахвалов, Невский внесли в фонд обороны от 2 до 4 тысяч рублей каждый. Весь коллектив работает по 10 часов без выходных, прогулы совершенно ликвидированы.

Рабочие Жатая Первого и Второго вместе со всеми активно участвуют в создании фонда обороны страны. Ими отчислен трехдневный заработок на постройку танковой колонны, сдано облигаций займа на 7160 рублей, проведена подписка на денежно-вещевую лотерею в размере 4-дневного заработка.

Только на одной Пеледуйской судовой декебре 1941 года было проведено два воскресника, на которых отработал 301 человек (заработали 9000 руб.), работник Тиксинского порта Герасимов внес в фонд обороны 6000 рублей, Бабагин и Макушин из Усть-Майского отделения Ленского пароходства вдвое увеличили свою подписку на заём...

Таких примеров и документов невероятное множество. Кстати будет отметить, что инициатива о сборе средств на постройку танковой колонны принадлежит именно речникам: 22 ноября 1941 года управление ЛУРПА выступило с обращением, которое было поддержано всей республикой. Вскоре танковая колонна уже громила фашистов.

В этом же году были сданы на Качугской судовой декебре, которая с 1939 года перешла в подчинение ГУСМП, буксирные пароходы «М.Шевелев» (впоследствии «Диксон»), «Якутск» (затем «Капитан Богатырев») и «Тикси» (последний предвоенной закладки, строительный номер 46), а до 1946 года здесь была собрана лишь серия 100-сильных винтовых катеров.

В Киренске в сентябре был сдан Ленскому пароходству двухдечный пассажирский пароход «Коминтерн», в Жигалово строились глассеры, наливные металлические баржи, с 1941 по 1943 было построено четыре пассажирских баржи типа «Амга», вместимостью по 250 человек, за годы войны только Пеледуй-

ская судостроительная верфь построила флота общим тоннажем 125 тысяч тонн.

Говорить о том, что судостроение на Лене в годы войны было прекращено, нельзя, а если учесть, что многие предприятия выполняли фронтные заказы — Якутские судоремонтные мастерские, например, поставляли для оборонной промышленности детали пулеметов-пулеметов ППШ. Качутская судостроительная верфь изготавляла ранцевые огнемёты, то можно сказать смело — Ленские судостроители работали напряженно.

С начала навигации 1942 года перед Ленскими речниками была поставлена ответственнейшая задача по вывозу грузов ленд-лиза (военной помощи) из Тикси, согласно договору между СССР и США от 11 июня 1942 года.

В капитальном труде М.И. Белова "История открытия и освоения Северного морского пути" сказано однозначно: "С 1942 года и до конца войны на восточный район Севморпути легла главная тяжесть арктических перевозок. Через него проходило снабжение всего Северо-Востока продовольствием, горючим, промышленной продукцией, товарами широкого потребления. Никогда ещё арктическое мореплавание не приобретало столь жизненно важного значения, как в военные годы".

Первыми привели ледоколы "Сталин" и "Микоян" с востока к берегам Якутии 29 грузовых судов, затем были и военные караваны: лидер "Баку", эсминцы "Разумный" и "Разыренный", которые пересеклись с Тихого океана на Север, получая уголь в бухте Тикси.

В перевозке грузов до Якутска, Усть-Кута, Тикси принимали участие не только мощные пароходы и теплоходы СЯРПа, но и арендованные пароходы "Лензолотофлота" и ЛУРПа.

Лощман Григорий Миронович Агафонов вспоминал, как колесный пароход "Комсомолец", на котором он работал в годы войны, захватил у острова Магаст штурм. Только каким-то чудом буксир не только сам вышел из непривычной, изматывающей двухсуточной качки, но и вывел две 1000-тонные баржи, полные груза, который предназначался фронту. Поначалу моряки скептически смотрели на колесники, "сверху вниз", но постепенно прониклись к ним уважением, да и к концу войны силуэты речных суденышек стали привычными в морской бухте.

Подводя итоги навигации 1942 года, в своём приказе начальник СЯРПа отмечал: "Полностью выполнены задания по перевозке грузов для рыбной промышленности Якутии, доставке угля для морских судов, грузов на Яну и в Якутск. Весь флот расставлен по плановым пунктам отстоя. Себестоимость тонно-километра снижена против фактической 1941 года на 38%. Вышеуказанные показатели в соответствии с условиями соревнования организации Главсевморпути обеспечили Северо-Якутскому речному пароходству возможность выйти победителем соревнования, за что пароходству присуждено переходящее Красное Знамя ГУСМП и ЦК Союза и первая денежная премия в размере 75 тысяч рублей... Наилучших результатов в соцсоревновании добился экипаж парохода "Верхоянск", выполнивший план по физическим тон-

но-километрам на 131%, давшему экономии 149 тонн угля. Простои по ночевкам были сведены к минимуму и составили за всю навигацию 32 часа."

Отмечалась стахановская работа экипажей "Первой пятилетки", "Партизана Щетинкина", "М.Шевелева", "Петровского", "Тикси", "Оленька", было премировано деньгами 69 человек.

Ещё в октябре 1942 года экипаж парохода "10 лет ЯАССР" получил телеграмму от наркома З.А. Шанкова: "П.П. Тетерину. Поздравляем коллектив парохода "10 лет ЯАССР" с успешным выполнением взятых в соревновании обязательств. Выражаем уверенность, что коллектив с честью справится с выполнением навигационного плана, образцово подготовится к зимнему ремонту и в октябре вновь встанет в ряды победителей. По итогам сентября вам присуждена премия — 10 тысяч рублей..."

Капитаны мощных, крепких судов, работающих до Тикси, хорошо знают, что с наступлением осенних ночей, с падением глубин даже с современной судостроительной обстановкой надо быть внимательным, эхолот и локатор держать включенными. В годы войны обстановка содержалась примитивная, перекачки не углублялись, локаторы отечественного изготовления стояли лишь на нескольких боевых кораблях. Только представить себе капитанов и лоцманов, ведущих караван судов паощупь, в полной темноте, по мелководным перекачкам... И при этом права на аварию ни у кого из них не было — груз требовался фронту.

5 мая 1943 года грянула самая настоящая беда, которую до сих пор вспоминают ветераны пароходства. В затоне Хатыстах ещё не объявлено навигационное положение, суда не учаляли за береговые мертвяки, не разбит и не околот лёд и вдруг неожиданно начался ледоход. Стиснуло борта спящих пароходов и флот понесло вслед за льдом, коверкая и ломая. Затрещали борта деревянных барж, флагман "Первая пятилетка" погрузился в воду — льдина сделала в его борту пробоину длиной 38 метров. "Верхоянск" был выброшен на остров Сафон с перегнутом корпусом.

Пароход ЛУРПа "Свердлов" затонул и льдом срезало его надстройки подчистую, по самую палубу... Предстоял не ремонт, а практически восстановление флота.

Трудный экзамен был дан молодому техноруку затона Хатыстах Никандру Дмитриевичу Корзенникову и он с ним с честью справился. Доков и слипов в то время на Лене не было и приходилось полностью полагаться на свою сообразительность. "Верхоянск" выправляли при помощи подведенных под оконечности корпуса цистерн. Восстановили поднятого со дна "Свердлова". На "Пятилетке" пробоина была заклепана в наклонном положении, для чего один борт судна подняли лихтером "Ленский первый". Невероятно большой объём работ был выполнен всего лишь за 40 дней и вскоре суда один за одним вышли в рейсы, внося вклад в дело победы. А он, прямо скажем, был немалый. Помимо продовольствия и обмундирования на морских пароходах в Тикси доставлялось и горючее для авиамоста "Аляска — фронт". Шло оно из США, в западных бочках, грузилось и разгружалось практически вручную. Много грузов поступало и в Амбарчик — всего, по амери-

канским данным, за навигацию 1943 года в пункты восточного сектора Арктики было доставлено 118 тысяч тонн импортных грузов...

Учитывая печальный опыт, летом 1943 года был вбит первый колышек на месте будущей крупнейшей в Якутии базы флота в Жатае. Многократные предупреждения о недостатках отстоя Хатыстах были услышаны, как это часто бывает, когда гром грянул.

Кстати, оборудование для цехов Жатайского затона было также доставлено из США по программе военной помощи и до недавнего времени на задворках можно было видеть остовы станков с названиями "Цинциннати", "Моноарх"...

Одна из улиц Жатая по праву носит имя основателя предприятия Н.Д. Корзенникова. К осени 1943 года был оборудован небольшой механический цех с пятью станками, засыпная столярная мастерская, дизельная электростанция, зимой был введен в строй кузнечный молот, организован сварочный участок. Как ни удивительно, но в те годы работала вагранка, которая поставляла для нужд судоремонта литье, причем неплохого качества.

Приступила к капитальному строительству подрядная строительная организация "Жатайстрой" и уже к концу войны из землянок — засыпушек речники начали переселяться в добротные дома.

Продолжался сбор средств в фонд обороны, политотдел ГУСМП докладывал в марте 1943 года: "По якутским организациям СМП, включая Пеледуи, Сангары и Яну, за последние месяцы... на строительство танковой колонны внесено наличными 306845 рублей. На подарки бойцам фронта ко дню XXV годовщины Красной Армии отчислено и закуплено подарков на 78497 рублей... Капитан парохода "Миловзоров", член ВКП (б) Пшеволоцкий М.И. внес 3000 рублей наличными, облигаций займов 3000 рублей и компенсацию за отпуск 4000 рублей, всего 10000. Врач теплохода "Первая пятилетка" Кузнецов Ф.С. внес наличными 10000 рублей. Капитан-инспектор пароходства, член ВКП (б) Земцов К.П. внес 3697 рублей".

К февралю 1943 года коллектив Якутского речного техникума, открытого в 1932 году, внес в фонд обороны около 44 тысяч рублей. Добровольцами ушли на фронт выпускники первого военного года А.Г. Попов и А.П. Лыцов — они воевали на боевых кораблях. Около 30 курсантов техникума не вернулись с полей боёв.

И.М. Корзенников воевал под Москвой, в Кенигсберге закончил войну П.М. Немытышев. Воевали И.Х. Соловьев, С.Н. Находкин, П.П. Пермяков, С.П. Дроздов, И.П. Шерстов, П.П. Березин, В.Д. Жженых, С.И. Ярыгин, П.Ф. Вишняков и многие другие.

По Ленскому пароходству в это же время было перечислено на строительство танковой колонны 130341 рубль и на строительство эскадры торпедных катеров имени Ильи Кузина 55571 рубль. Красноармейский завод в Киренске перевел 18000 рублей на строительство танковой колонны "Иркутский колхозник", а на строительство торпедных катеров было перечислено 21594 рубля.

Один из построенных на эти средства торпедных катеров, ТК-195, носил наименование "Ленский реч-

ник". 7 июля 1944 года он вступил в строй Балтийского флота, участвовал в Моонзундской десантной операции в ноябре 1944 года и в Земландской наступательной операции, а также в блокаде курляндского плацдарма. На счету этого боевого кораблика водоизмещением 36 тонн и длиной 22 метра — два потопленных корабля и один фашистский тральщик. Думается, что деньги были собраны не зря!

Пеледуйские судостроители рапортовали правительству: "Воодушевленные призывом всемерно помогать фронту, обеспечив в оба военных года перевыполнение планов судостроения для Севморпути, отвечая на героическое наступление Красной Армии, судостроители верфи собрали и внесли в госбанк на строительство самолетов "Советский полярник" 182000 рублей... По поручению товарища Папанова строим сверх плана 11 морских судов".

Рапорт этот был подписан директором верфи Романенко, парторгом Елисеевым, начальниками цехов, мастерами, стахановцами. В ответ коллектив получил благодарственное письмо за подписью Сталина. Такое же письмо пришло и в адрес коллектива Ленского речного пароходства.

Указом Президиума Верховного совета 6 сентября 1943 года Знаком почёта были награждены начальник пароходства К.И. Шепкин, главный диспетчер Н.С. Гороватский, механики П.Н. Авдеев, Д.Т. Рудых и П.Н. Спиридонов, капитан Д.Н. Марков и многие другие специалисты.

Близилась навигация 1944 года. С огромными усилиями, без централизованных поставок запчастей, с минимумом квалифицированных специалистов, полуголодные, без отпусков и выходных, готовили суда к предстоящим рейсам речники, понимая, что теперь победа в войне — лишь вопрос времени.

Конечно, она была трудной, навигация 1944 года. Ленским речным пароходством к 9 октября, дню закрытия навигации, был выполнен план по тонно-километрам на 108,8%, перевезено 303079 тонн грузов. Лучшими были признаны экипажи пароходов "Сталин" (капитан — Иван Ксенофонтович Лыхин), "Клара Цеткин" (капитан — Николай Кириллович Александров). В отчетах замелькало слово "технический план" — Москва внедряла на флоте диспетчеризацию примерно в том виде, как она есть до сих пор.

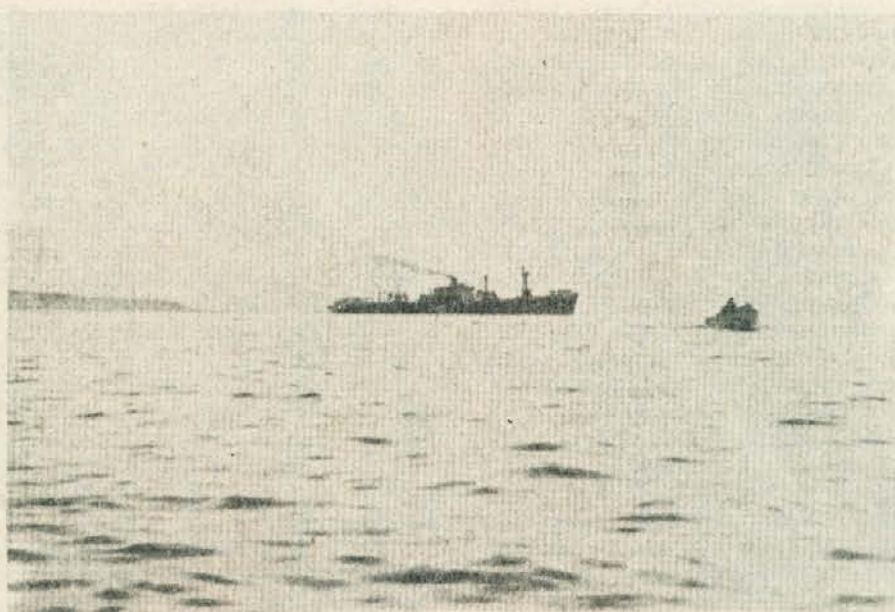
Немного хуже сработало в 1944 году Северо-Якутское пароходство: к середине октября ещё 20 тысяч тонн грузов находилось в пути, часть из них зазимовала на Турьем взвозе, самое необходимое было доставлено.

С бывшим начальником СЯРПа, Мстиславом Сергеевичем Хоциаловым у нас поддерживалась оживленная переписка и многое он рассказывал о своей работе: "...Особое важное значение поступления через Тикси ленд-лиза имело то, что через Якутию из Аляски на фронт шли военные и транспортные самолеты типа "Бостон", "Айробра", "Дуглас", а также автомашины "Студебеккер" и другая техника.

Этот перегон должен был обеспечиваться горячим, смазкой, запчастями, поэтому ежегодно поступали сотни тысяч бочек авиабензина, лигроина, кроме того, поступал спирт, везли из Тикси наши суда и продовольствие — муку, масло, сало, колбасы, сахар.



Жатайский затон.



Пароход типа "либерти" с грузами ленд-лиза
в устье Колымы.

всё, вплоть до картофеля и яблок, мануфактуры и одежды... Флота для таких перевозок было мало и он был непригодным, баржи в основном деревянные. Трудности были большими и риск великим — приходилось отступать от всех правил, лишь бы только вывезти груз. В 1945 году, правда, из той же Америки поступили перегоним 800-сильные винтовые пароходы. В приёмочной комиссии в Америке работал мой брат, Е.С. Хоциалов, корабель по образованию, командированный туда в 1941 году. Некоторые капитаны, перегонявшие пароходы, шутили, что принимали флот от Хоциалова и сдаём Хоциалову. После войны коллектив пароходства 2-декабря 1945 года был награжден орденами и медалями, с формулировкой "За успешное выполнение заданий правительства и самоотверженную работу по освоению Севморпути в годы Отечественной войны", в том числе был награжден и я орденом Ленина... Трудность была ещё и в том, что пароходство не имело безопасного отстоя, поэтому приходилось на свой страх и риск организовывать новые отстои без предварительного проектирования и даже без разрешения свыше. Так было с Жатаем, при организации Намских мастерских, так же, хотя и значительно позже, мы начали строить отстой и завод в Бубновке — уже потом проектировщики из Гипропротранса.

Мне пришлось руководить СЯРПом с конца 1940 по 1946 год, вторично на Лене я работал в 1953-55 годах. Невозможно перечислить всех отличившихся и самоотверженно работавших в то трудное время и всё-таки не могу не вспомнить хотя бы некоторых: капитаны Н.С. Тараторин, Г.П. Шестаков, лодманы А.Т. Хорошев, Н.А. Дьячков, А.С. Мигалкин, директор Жатайского завода М.М. Голышко, заместитель начальника пароходства С.Н. Знаменский и много других...

Следует немного рассказать об американских пароходах, пришедших в 1945 году — прочный ледокольный корпус, большая мощность и тяга, надёжность и современное снабжение — в таких судах тогда крайне нуждался Ленский флот. "Победа" (головной) и "Родина" ушли на Енисей, ещё несколько — на Обь, "Летчик Асямов", "Летчик Черепков", "Патриот", "Генерал Брусилов" и "Капитан Сергиевский" остались на Лене, на Хатангу ушел "Капитан Мелехов" (впоследствии его сменил "Асямов"), а на Колыме работал "А.Невский". Кроме этого, были доставлены котлы и механизмы, под которые в 1946 году в Качуге были построены корпуса, а в Жатае произведена сборка пароходов "Жданов" и "Калинин".

А.И. Марков, принимавший "Летчика Асямова", вспоминал: "Когда мы находились в Тикси, было получено сообщение о том, что вторая мировая война закончилась. Радости не было предела — над оживленной бухтой взлетали ракеты, ревели многочисленные гудки, стреляла пушка с ледокола..."

Большую трудность представляла из себя съёмка металлических кожухов, наглухо приваренных к фальшбортам и палубам пароходов — пришлось частным порядком договариваться с бензорезчиком с ледокола.

Нет сомнения, что прибытие такой армады вызвало у речников "волнующий интерес" — это была

современная и солидная по тем временам техника. Говорят, что в нормы снабжения "американцев" входил всё, до комплекта наручников...

Но уже вскоре восторг сменило разочарование — при всей своей мощи это были чрезвычайно тяжелые суда. В тесной и душной котельной, помимо котелов, работали ещё и подкатчики — за один рейс от Якутска до Витима эти пароходы могли "съесть" свыше 500 тонн сангарского угля, или до 25 тонн в сутки. Всё это перебрасывалось вручную с идущей под бортом баржи-угольницы. Ни один тип парохода на Лене не дымил так густо, как АГ. Забегая вперед, можно сказать, что в самом начале 60-х годов эти суда были поставлены на отстой, а затем разбиты и куски их корпусов, а у некоторых даже днища, до сих пор лежат в жатайской протоке. "Невский" на Колыме был взорван по требованию американской стороны в связи с истечением срока ленд-лиза и только енисейцы переоборудовали своих "американцев" в теплоходы.

Ленскому пароходству вне всякого сомнения стоит гордиться людьми, на плечах которых были вынесены все тяготы военного времени. О капитанах, механиках, судостроителях, инженерах, слесарях можно рассказывать в отдельных книгах. Например, Василий Леонтьевич Голобородько, который проработал на "Первой пятилетке" механиком 22 года и передал своё заведование сыну, безвременно затем погибшему в авиакатастрофе.

Об Афанасии Даниловиче Богатыреве уже написано две книги, его именем были названы в разное время три речных судна, морской теплоход и улица в Якутске: прийдя в 1901 году на пароход "Лена", пройдя все ступени речной науки, стал первым капитаном из якутов.

Николай Дементьевич Ляпунов проработал на Лене 59 с половиной навигаций и передал свою профессию сыну.

Александр Семенович Захаренко, механик-наставник пароходства, переводил в годы войны пароходы с дров на уголь, строил суда и только из-за состояния здоровья уехал с Лены.

Как не вспомнить Алексея Александровича Бородину, знатного капитана, имя которого начертано на борту современного ледокола, или главного инженера ЛУРПа Федора Феофановича Антонова, грамотнейшего специалиста, автора книги по выморозке судов, виртуозов-электросварщиков Кирилла Петровича Набокова, Николая Андреевича Заусаева, Романа Ивановича Трикоза и их последовательницу, Антонину Тараторину, выполнявшую сменные задания на 130—140%...

Немало боевых подвигов было совершено ленскими речниками и на фронте — сотни участников войны награждены боевыми орденами и медалями, четверо удостоены высокого звания Героя Советского Союза. В числе первых можно назвать Клавдия Карповича Красноярова.

"Воодушевленные блестящими победами Красной Армии — обращались речники города Якутска 24 марта 1944 года — рабочие, служащие и инженерно-технические работники предприятий и учреждений Ленского речного пароходства и Ленводздравотдела

города Якутска вносят на вооружение Красной Армии 108500 рублей. Сбор средств продолжается. Просим Вас передать эти средства на строительство танка имени Героя Советского Союза — бывшего нашего речника товарища Красноярова, прикрывшего своим телом амбразуру вражеского дота и тем самым обеспечившего продвижение пехотинцам части генерал — майора Макарова».

Приказом по пароходству пароход «Коминтерн» был переименован в «Клавдий Краснояров». С 1976 года название «Герой К. Краснояров» носит теплоход «Морской-19».

Алексей Дмитриевич Андреев начинал грузчиком на пристани Качуг, затем работал инструментальщиком на КСРЗ, а в 1942 был призван в армию. 8 октября 1943 года Андреев был награжден орденом Александра Невского, а указом от 15 января 1944 года ему было присвоено звание Героя. Уже после войны он трагически погиб.

Степан Алексеевич Кузаков родился в 1914 году в деревне Ворониной Киренского района. Его отец, Алексей Петрович, отдал 40 навигаций Лене, работал капитаном, все четверо сыновей также стали речниками. За героизм при взятии Вены 29 июня 1945 года командир саперного взвода С.А. Кузаков был удостоен звания Героя.

Ещё один герой, Кондратий Иванович Наумов, работал в ВОХР КСРЗ, был призван в РККА, воевал в танковых войсках и умер в госпитале от ран через несколько дней после выхода указа о присвоении ему звания Героя Советского Союза, 12 сентября 1944 года.

От ученика Киренской школы ФЗУ до генерал-лейтенанта: таков жизненный путь Героя Советского

Союза Петра Федоровича Тюрнева, получившего это звание в 1965 году.

Речная практика помогала и в боях — Григорий Михайлович Корзенников вспоминал: «Я учился в школе фабрично-заводского ученичества, которая располагалась в Киренске, на базе мастерских, где сейчас базируется техучасток. Я и сейчас помню пароходы «Витим», «Звездоносец», на которых проходила моя практика, а особенно школьный катер «Вега» с паровой машиной и винтом. Мне довелось начать трудовой путь в Алексеевском затоне, а затем на КСРЗ кузнецом... Как-то под Воронежем мой самолет повредили, при вынужденной посадке сломался подкос шасси. Недалеко оказалась колхозная кузница. Пока штурман доставал бензин, я отковал подкос и закрепил его, а вскоре мы благополучно вернулись на свой аэродром...»

Между прочим, самолет этот был построен на деньги, перечисленные работниками КСРЗ.

Воспоминаний о войне и о работе в тылу много. Но следует отметить, что этот период работы Ленских речников практически не освещён: в книге «Речной транспорт СССР в годы войны», изданной в 1965 году, о нас нет ни строчки, в книге «Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне», изданной в 1981 году, есть лишь одна строчка, что Ленское пароходство в апреле (так в тексте) и мае 1942 года справилось с планом перевозок, да рассказано вкратце о подвиге Красноярова. Даже в сборнике «Ленское речное пароходство» (1970 г., Якутск) о периоде 1941 — 45 годов рассказано на полтора страницах. Можно смело сказать, что это первая попытка рассказать о вкладе Ленских речников в дело Победы.



Экипаж парохода «Генерал Брусилов».

ОРДЕН НА ЗНАМЕНИ ПАРХОДСТВА

При необходимости о периоде 1946—1950 годов (четвертая пятилетка) можно написать приличную книгу и читаться она, вероятно, будет с интересом. Но если быть объективным, то надо сказать, что существенного следа в истории парходства эти навигации не оставили. Береговое строительство и пополнение флота шло небольшими темпами, в основном за счёт собственных сил. Продолжилось строительство начатой ещё в 1938 году железнодорожной ветки Тайшет—Лена и были начаты работы на месте будущего Осетровского речного порта. Следует отметить начало сборки крупной серии (около 50 единиц) удачных парходов проекта 732 — головной «Андрей Жданов» (затем «Маньч»)...

А вот начиная с 1951 года у любого историка просто голова закружится от обилия событий, о которых нельзя не рассказать или упомянуть.

Была основана «Дальстроем» Осетровская судостроительная верфь. Вот как рассказывал об этом в своем письме первый главный инженер этого предприятия, Григорий Митрофанович Рыбкин:

«После работы на Колыме в системе «Дальстроя» я был в 1951 году направлен в Осетрово. В Братске моста через Ангарах ещё не было и рельсы были проложены прямо по льду. По ним, с берега на берег, по одному, перекатывались платформы и вагоны. Требовалось за зиму 1950–51 г.г. перебросить по железной дороге, на отведенную под верфь площадку, как можно больше материалов... Моя задача на первых порах заключалась в том, чтобы направлять внимание строителей на первоочередные объекты, а также подготовить условия для сборки судов ещё в процессе строительства верфи, практически на голом берегу Лены. На строительство я прибыл в марте и понял, что решение задачи будет нелегким.

Контуры площадки на заснеженном поле обозначались четырьмя вышками по углам большого прямоугольника, посередине которого выделялись бесформенные груды металла, ящиков, кучи бревен и досок. Ни одного строения. Только вниз по течению реки кучка бревенчатых избушек деревушки Балахна.

Урчали трактора в трёх снежных котлованах, копошились люди, дымили костры. Ими оттаивали мерзлую землю, возле них же грелись рабочие... Те, кто участвовал в строительстве верфи, в подавляющем большинстве были заключенные. Но мне удалось пригласить опытных мастеров Ведерникова, Шишкова, Ключина, Макаева и инженера Бирина, которые внесли большой вклад в становление верфи. Работа на стапелях началась при таком оснащении верфи: один железнодорожный кран грузоподъемностью 2 тонны, трактор, автоген, передвижной компрессор, несколько сварочных аппаратов и электростанция с дизель-генератором на 45 киловатт. Осенью 1951 года мы спустили со стапелей первую баржу...

В октябре 1951 года впервые берега Лены в районе Усть-Кута огласил паровозный гудок — пришел первый поезд на станцию Лена.

Как начинался Осетровский порт, рассказывал Николай Михайлович Литвинцев:

«23 ноября 1953 года я был направлен в Осетрово для работы на пристани в качестве старшего диспетчера. Работать было трудно, день и ночь по железной дороге поступали вагоны, их нужно было разгружать, складов не было, грузы хранили, где только можно. Стенки не было и нужно было с весны готовить причалы... За время моей работы сменилось несколько приезжих начальников пристани — Кузьмин, Терин, Федосеев и другие.

В то время поступало много вагонов с углем, который срочно требовалось разгрузить, чтобы не платить за простои вагонов. Разгружали вручную, прямо под откос железной дороги. Уголь тут же приходилось грузить на автомашины и возить на угольный склад, где его снова вручную разгружали, а бульдозер загребал уголь в большую кучу. Эту работу большей частью делали женщины, они также производили бункеровку судов и разгрузку барж...

4 августа 1958 года пристань была переименована в Осетровский порт.

Послевоенное собственное металлическое судостроение началось в 1951 году, когда на Качугской судостроительной верфи по заказу СЯРПа началось строительство 500-тонных танкеров прибрежного плавания, прозванных речниками «броненосцами». И сегодня, глядя на корпуса этих судов, которые используются как бункербазы, очистные станции и водолеи, понятно, что это не случайное прозвище: они до сих пор без единой вмятины. Эти танкера проекта 01 работали на участке Осетрово-Тикси, открывали бесперебойные рейсы на Яну.

Навигация 1951 года завершилась перевыполнением плана: в Якутию было доставлено на 90 тысяч тонн больше грузов, отличились экипажи парходы «Байкал», «Урал», «Куйбышев», «П. Осипенко».

Следующий год был отмечен важнейшим событием — первым массовым перегоним флота из бассейнов западных рек. В числе приведенных опытным капитаном морского плавания Ф.В. Найновым — новейшие буксиры «Чайковский», «Ляпунов», «Глинка», «Римский-Корсаков», к которым вскоре присоединилось ещё 4 таких же теплохода, 15 финских лихтеров, большая шхуна для путейцев (выброшенная затем на берег у Жиганска), парходы «Салехард», «Джарджан» и другие суда.

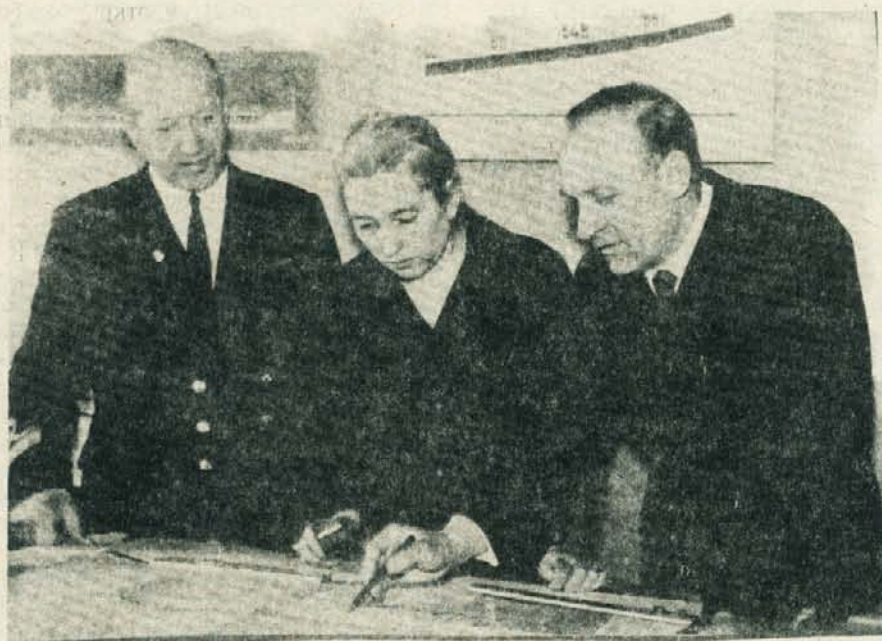
В июле 1959 года «Джарджан» производил откачку барж на Сангарском рейде, внезапно вахтенный сообщил капитану Ф.Е. Михайлову о том, что в поселке замечен дым. На берег были проложены пожарные шланги и пожар был потушен.

В 1962 году этот парход вместе со своими доверенными собратьями и «американцами» был поставлен на консервацию и списан.

Демобилизовавшийся в 1946 году после службы на Тихом океане, вернулся на Лену Николай Александрович Пономарев. В 1955 году выехал в Ленинград



Начальник пароходства П.Н. Иванов во время парада флота в 1967 г. Рядом — первый секретарь обкома Г.И. Чиряев.



Главный инженер ЛРП И.А. Дмитриев, начальник КБ Е.П. Кушавин и конструктор Н.И. Еловская. 1967 г.

принимать комфортабельный теплоход "Механик Кулибин", на котором и проработал до 1970 года. Вот что он вспоминал: "На всём пути от Архангельска до Якутска руководитель морской проводки Найанов находился на нашем теплоходе. Два однотипных судна ушли на Иртыш и от Обской губы "Кулибин" шел один. Пролив Вилькицкого был забит льдом силой 7 — 8 баллов, пришлось ждать ледокол "Капитан Белоусов". Целые сутки вместе с ним преодолевали пролив, пока не встретили ледокол "Красин". В Тикси прибыли благополучно..."

Пассажирские теплоходы "Механик Кулибин" и "Иссык-Куль" (затем "40 лет ВЛКСМ", а ныне "Капитан Пономарев") широко известны жителям Якутии и пользуются огромной популярностью — словно в далёкие 30-е годы жители Тикси, особенно во времена нелётной погоды, узнают "белые теплоходы" по гудку.

Короткую, но насыщенную жизнь прожили на Лене и "музыканты" (или "петушки", как их обозвали за тонкие гудки) — буксиры проекта 10.

Именно на них переучивались механики-паровики для работы на дизелях. На них стал возможным переход на совмещённую систему работы, когда капитан одновременно является и механиком: для этого запуск и контроль работы дизелей ведётся из рубки, без вахты в машинном отделении. Это совмещение дало резкое уменьшение численности экипажей, что принесло министерству речного флота колоссальные выгоды и лишь небольшое увеличение окладов самим речникам.

И, наконец, суда этого типа стали первыми толкачами на Лене: ещё не имея упоров для толкания, они уже осваивали новый метод.

С 1953 года начинаются всевозможные реорганизации и в стране, и в Ленском пароходстве: на один год объединяются Минречфлот и Минморфлот. Передается в состав ЛРП флот, верфи и специалисты СЯРП ГУСМП.

Упраздняются звания и погоны, установленные на речном флоте в 1947 году. Тот период напрямую связывается с деятельностью начальника пароходства Павла Никандровича Иванова и его воспоминания из нашей личной переписки представляют несомненный интерес:

"Приняв пароходство от Г.М. Коваленко и ознакомившись с деятельностью флота, для меня оказалось полной неожиданностью то, что на территории Якутской республики транспортные работы по перевозке грузов по рекам выполняют несколько пароходств, в том числе Ленское пароходство МРФ, Северо-Якутское пароходство ГУСМП, "Лензолотофлот" Минцветмета, Колымо-Индибирское, Янское пароходство, Иркутские и Якутские управления малых рек.

Все транспортные организации принадлежали разным ведомствам и напрашивался вопрос: почему так много транспортных организаций обслуживают одну Якутскую республику?

Исторически сложилось так, что Якутия, по территории занимая одну седьмую часть Советского Союза, выхода к железной дороге не имела и все хозяйственные организации самостоятельно решали спо-

соб завоза грузов в Якутскую республику. Пока не было железной дороги, часть грузов поступала до Иркутска по железной дороге и дальше до пристаней Качуг, Жигалово или через пристань Зайарск по реке Ангара по Ленскому тракту до пристани Усть-Кут на Лене.

От Качуга весь груз сплавлялся на карбазах самосплавом до пунктов назначения. От пристани Жигалово и Усть-Кут груз перегружался на мелкосидящие, в большинстве своем деревянные баржи и за тягой разных ведомств отправлялся до пунктов назначения.

Частично груз поступал морскими судами из Архангельска и Мурманска до Тикси, а дальше Ленским и Северо-Якутским пароходством до пунктов назначения. Необходимые грузы на Яну, на Индигирку и Колыму завозились морскими судами до баров, этих рек, с большими трудностями перегружались на речные суда и поставлялись до пунктов назначения. Пока не был построен порт Осетрово, поступающие грузы принимались, хранились и отгружались ведомственными базами, которые росли в Осетрово, как грибы после дождя.

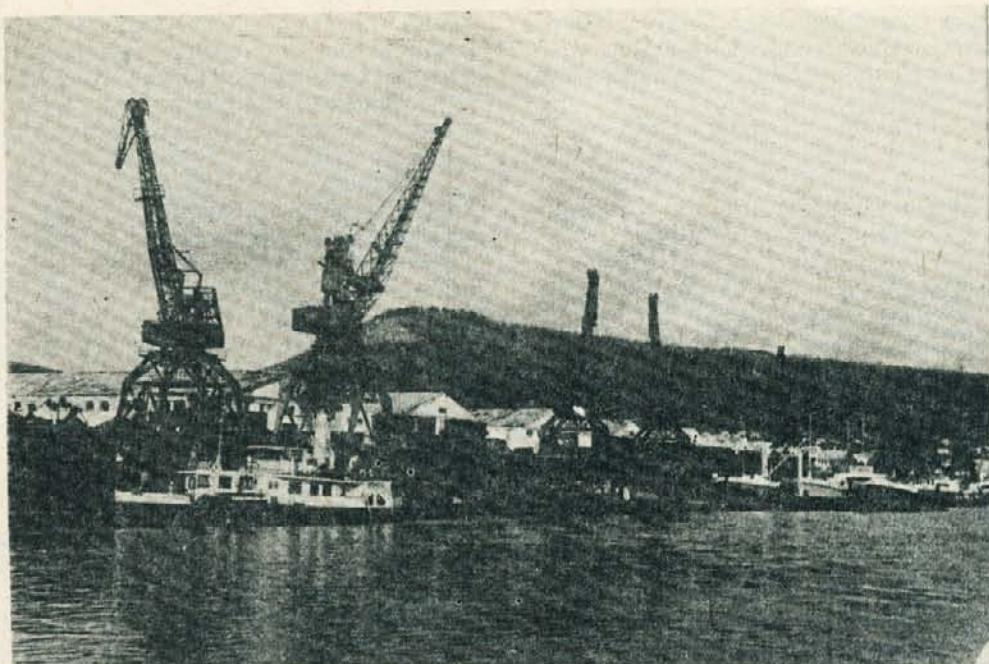
В 1953 году были построены первые три причала, а в 1955 г. сдана первая очередь Осетровского порта, порт и пристани на Лене были включены в пункты смешанного железнодорожно-водного сообщения. Все грузы для якутских организаций и северных районов Иркутской области стали поступать через Осетровский порт.

Схема завоза грузов резко изменилась. Осетровский порт монополично взял на себя переработку всех поступающих по железной дороге грузов, хранение, погрузку в суда и доставку до пунктов назначения, огромная ответственная задача стала перед речниками Ленского пароходства: через порт Осетрово обслуживать Яну, Индигирку, Колыму судами морского класса, одновременно и мелкосидящим, учитывающим все условия бассейна. Что имело Ленское пароходство? Весь несамоходный флот — деревянный, водотечный, буксирный — маломощный, работал на дровах и угле, было только два грузовых теплохода "Сталинград" и "Севастополь" и те по осадке не могли быть использованы на верхнем участке Лены. Если взять типовую сетку МРФ того времени, то для обслуживания ленских условий судов не было, значит, их надо было строить самим. Где строить? Кем и чем строить? Какие суда?

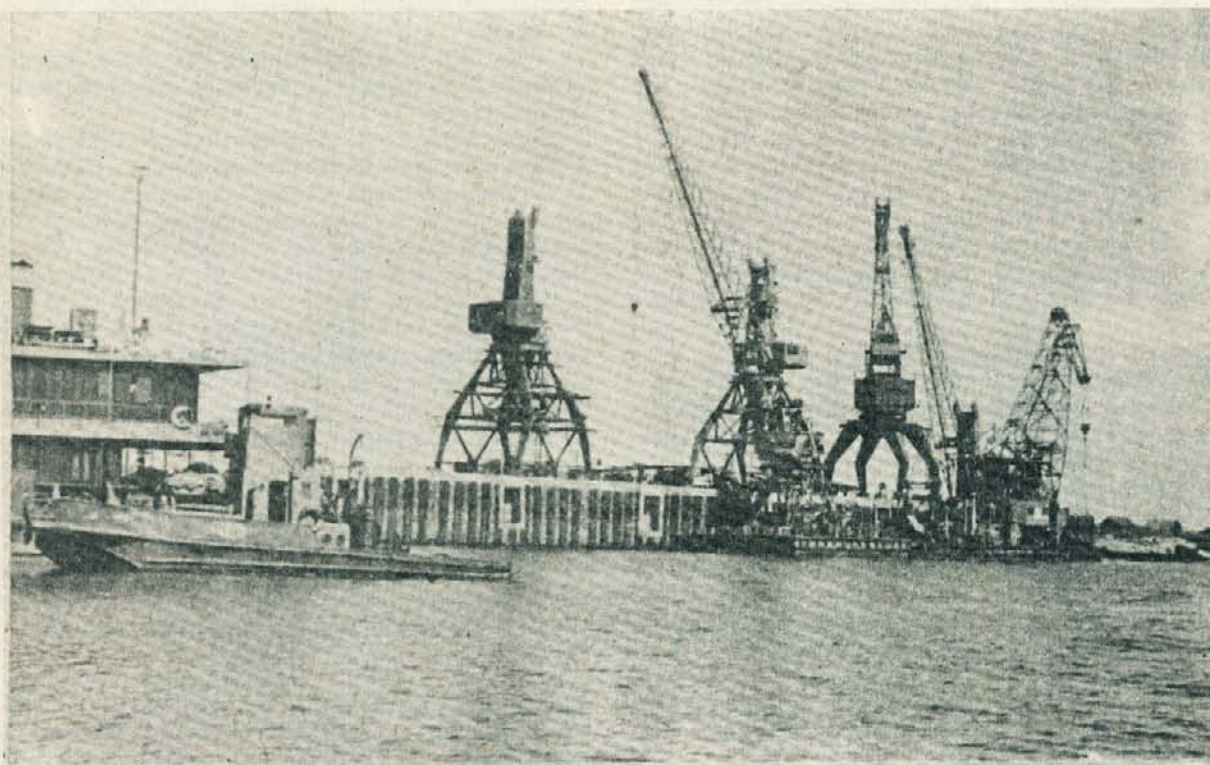
Речники Лены не испугались трудностей и начали строить грузовые теплоходы на всех верфях — в Качуге, Жигалово, Осетрово.

В Осетровской верфи собирали металлические баржи, поступающие в разобранном виде, и тоже переоборудовали их: талантливый главный инженер пароходства И.А. Дмитриев, начальник конструкторского бюро Е.П. Кушавин переконструировали кормовую часть металлических барж и начали выпускать флот в самоходном варианте."

Стоит немного рассказать о личности И.А. Дмитриева, главного инженера пароходства с 1957 года по 1980 год. Сейчас уже работает грузовой теплоход, названный его именем, а среди речников бытуют легенды о его трудолюбии, фанатизме в делах, скромности и уме.



Осетровский речной порт.



Якутский речной порт. 1963 г.

Мне довелось последние годы работать с Иваном Александровичем в одном кабинете и наблюдать, как тяжело он переживал отстранение от дел и нежелание пользоваться его опытом...

Его родители, шедшие по этапу в 1918 году, в Киренске упростили командира красноармейского отряда Э.И. Винерта отдать своего ребенка на воспитание, что он и сделал. После школы повзрослевший и полובивший реку Иван поступает в Киренскую школу фабрично-заводского обучения, получает диплом слесаря-моториста и назначается на катер "Байкал". В 1935 году он как слушатель Якутского речного техникума проходит практику на "Первой пятилетке". С дипломом судомеханика он вырастает до начальника теплопартии, затем возглавляет механико-судовую службу. После войны он заканчивает Горьковский институт, а затем становится главным инженером пароходства...

Но продолжим воспоминания П.Н. Иванова: "Не все в МРФ поддерживали инициативу речников Лены. Упрекали, что строим не флот, а каракатицы, что засоряем типовую сетку судов МРФ. До какого накала доходило дело, рассказывает такой случай: когда я был в командировке в Москве, начальник техуправления Д.Д. Покровский собрал всех начальников КБ у заместителя МРФ А.Ф. Видецкого, чтобы осудить поведение руководства Ленского пароходства за произвол. Я спросил, а что предлагает техуправление для свободных рек с малыми глубинами? Снова пароходы и баржи? Но перевозка в баржах за тягой, по отчетным данным, обходилась 9 копеек за 10 ткм, а в самоходном варианте в переоборудованных судах — 2,8 коп. Производительность труда повышается в три раза. Всё доказывает, что наш флот в самоходном варианте экономичнее и производительнее... Многие тогда деньги не считали и спор настолько накалился, что обсуждение вопроса было перенесено к первому заместителю министра М.С. Назарову, где все стоя, в крайнем возбуждении, продолжали спор. Решение вопроса было перенесено на коллегию МРФ, где встал вопрос уже не о наказании, а об оказании помощи Ленскому пароходству. Госбанк открыл пароходству ссуду в финансировании по статье внедрения новой техники, которая быстро окупалась и в срок погашалась.

В связи с вводом Осетровского порта в эксплуатацию встал вопрос о ликвидации всех баз в Качуге и Жигалово. Достаточно сказать, что только в Усть-Куте имелось 11 баз со штатом 197 человек административно-управленческого аппарата и более 500 грузчиков. Коренная реорганизация доставки и переработки грузов упростила схему перевозки и сэкономила сотни миллионов государственных средств. Осетрово стал одним из крупных портов в системе МРФ. А чтобы вагоны не ввозили грузы в одно и то же время, специальным постановлением Совмина регулировать подачу составов на станцию Лена возложили на Ленское пароходство.

С вводом в строй Осетровского порта встал вопрос — что делать с ведомственными пароходствами? П.Н. Иванов вспоминал: "Меня вызвал министр З.А. Шашков и сказал, что в Госплан я пойду один, а он не желает обострять отношения с А.П. Ломако...

Экономическое обоснование было настолько убедительно, что другого решения быть не могло и Госплан подготовил решение об объединении "Лензолотофлота" с Ленским пароходством. В течение 1957 года коммерческая деятельность была закончена и ЛЗФ прекратил своё существование..."

Практически одновременно в состав ЛРП вошло Янское пароходство, которое до 1 мая 1949 года подчинялось ГУСМП, затем — "Дальстрою", а с 1 июля 1957 года — Якутскому совнархозу. 29 ноября этого же года пароходство было передано в состав МРФ. Протяженность обслуживаемых путей на Яне и её притоках составляла 905 км, на реке работало семь современных буксиров проекта 732, пять теплоходов по 150 сил, 300-силые "Чапаев" и "Фрунзе", четыре старых парохода и около 20 катеров.

Колымо-Индигирское пароходство от Якутского совнархоза было передано в МРФ как самостоятельное.

В развитии Ленского пароходства можно считать историческими датами 1965 год, когда была списана последняя деревянная баржа, 1961 год, когда был списан последний пароход, работавший на дровах, 1966 год, когда последний год флот работал на угле, списаны все нерентабельные устаревшие суда, ликвидирована лоцманская система...

Правительство высоко оценило работу речников Лены. В Указе от 9 сентября 1966 года написано: "За досрочное выполнение задания семилетнего плана по перевозке грузов, освоение в эксплуатации судов новых типов и достижение высоких технико-экономических показателей в работе — наградить Ленское речное пароходство орденом Трудового Красного Знамени".

4 ноября 1966 года первый секретарь Якутского обкома Г.И. Чиряев прикрепил орден к знамени пароходства.

Были награждены орденом Ленина В.М. Дубровский — начальник Осетровского порта, С.Н. Васильев — капитан парохода "Онега", а начальник пароходства стал Героем Социалистического Труда. Вот как рассказывала об этом бассейновая газета "Ленский водник": "В зале вспыхивают долго неумолкающие аплодисменты, когда первый секретарь обкома Чиряев Г.И. вручает Павлу Никандровичу Иванову высокую правительственную награду. Ордена и медали СССР получают капитан теплохода "Кронштадт" Н.Н. Слободанов, главный инженер пароходства И.А. Дмитриев, капитан теплохода "Кулибин" Н.А. Пономарев..."

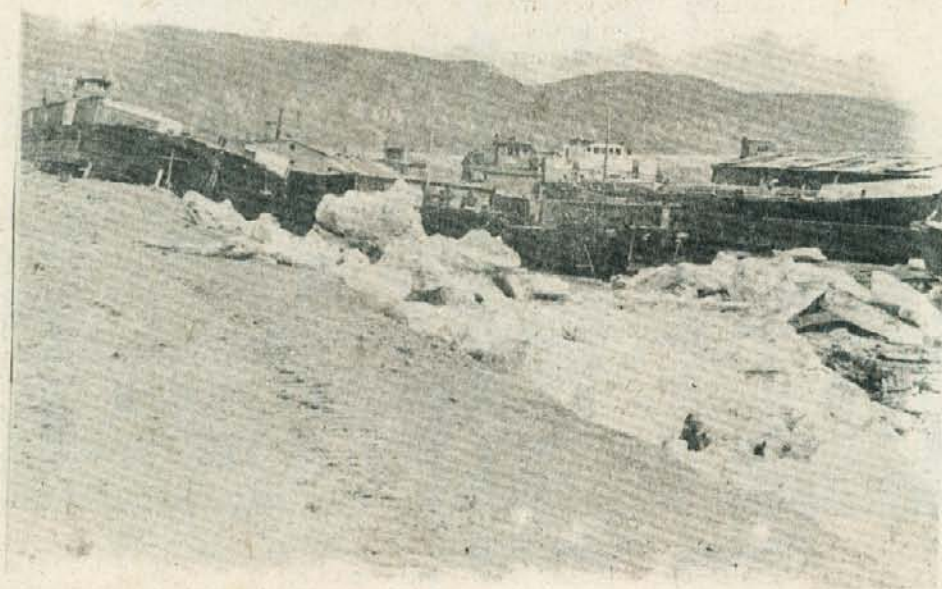
Речники Лены — говорит Н.Н. Слободанов — не пожалели сил на дальнейшее улучшение своей работы и достойно встретят 50-летие Октября."

Впоследствии Николай Николаевич Слободанов, командуя теплоходом "60 лет ЯАССР", тоже будет удостоен высокого звания Героя, а затем и имя своё передаст теплоходу.

В воспоминаниях П.Н. Иванова встречается упоминание об управлении малых рек (УМРек). Один из первопроходцев малых голубых дорог, Михаил Петрович Пятков, так рассказывал о себе и своей работе: "Работал в пароходстве с 1950 года. Начинать на деревянных катерах по 70 — 90 сил. После слияния



Нижнянский речной порт. 1974 г.



Весенний ледоход в Пелсдуге. 1961 г.



Осетровская судостроительная верфь. 1968 г.

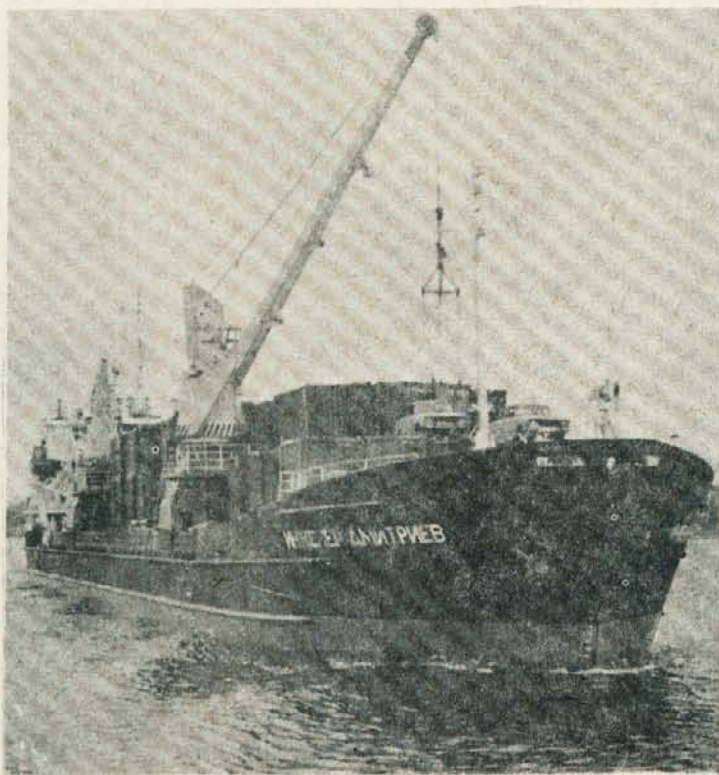


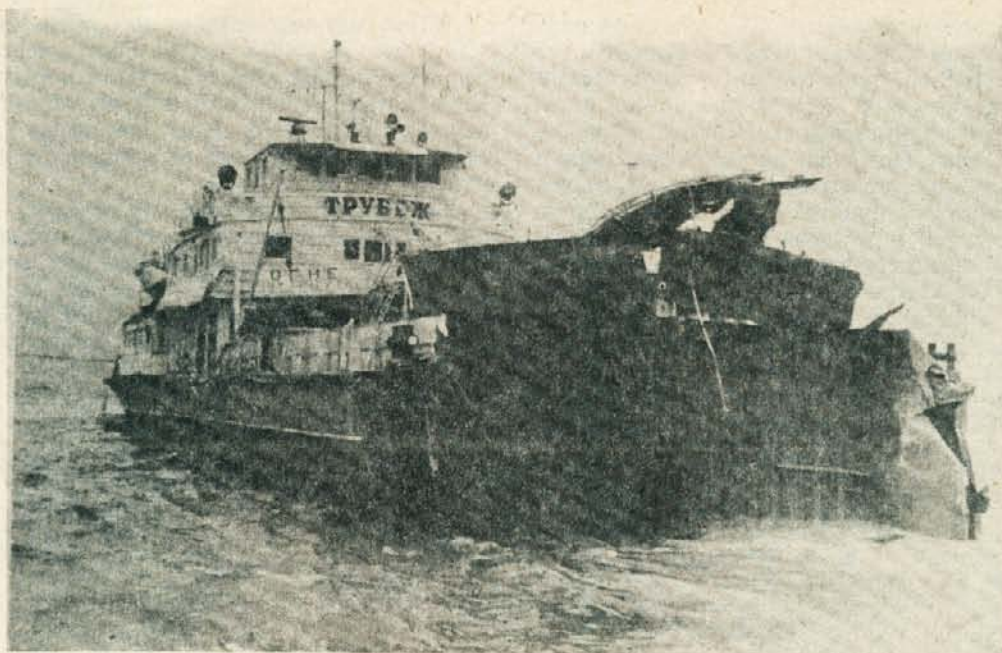
Жатайская РЭБ. Спуск на воду теплохода "Механик Корзенников". Шестой слева — директор ССРЗ Ю.В. Кайдышев, в светлом пальто Глафира Степановна Корзенникова.

УМРек с пароходством работал в Нюрбинской пристани на колесном теплоходе "Гелий". Первыми мы форсировали на Вилое непроходимый порог Малый Хан, дошли до Большого Хана, доставив строителям Чернышевского стройматериалы. Первыми дошли до Удачного по реке Далдынка, доставив алмазникам горючее. Сохранилась телеграмма, где говорится, что без нашего рейса предприятие было бы обречено на простой. В память о трудных рейсах неплохо бы потомкам на память оставить такой катер, на которых мы работали. Очень много сделали и ветераны управления малых рек Николай Афанасьевич Рукавишников, Александр Яковлевич Чупров, самому мне пришлось работать с такими знатоками малых рек, как капитаны Афанасий Петрович Дьячковский, Семен Дмитриевич Болдин, Илья Михайлович Воробьев".

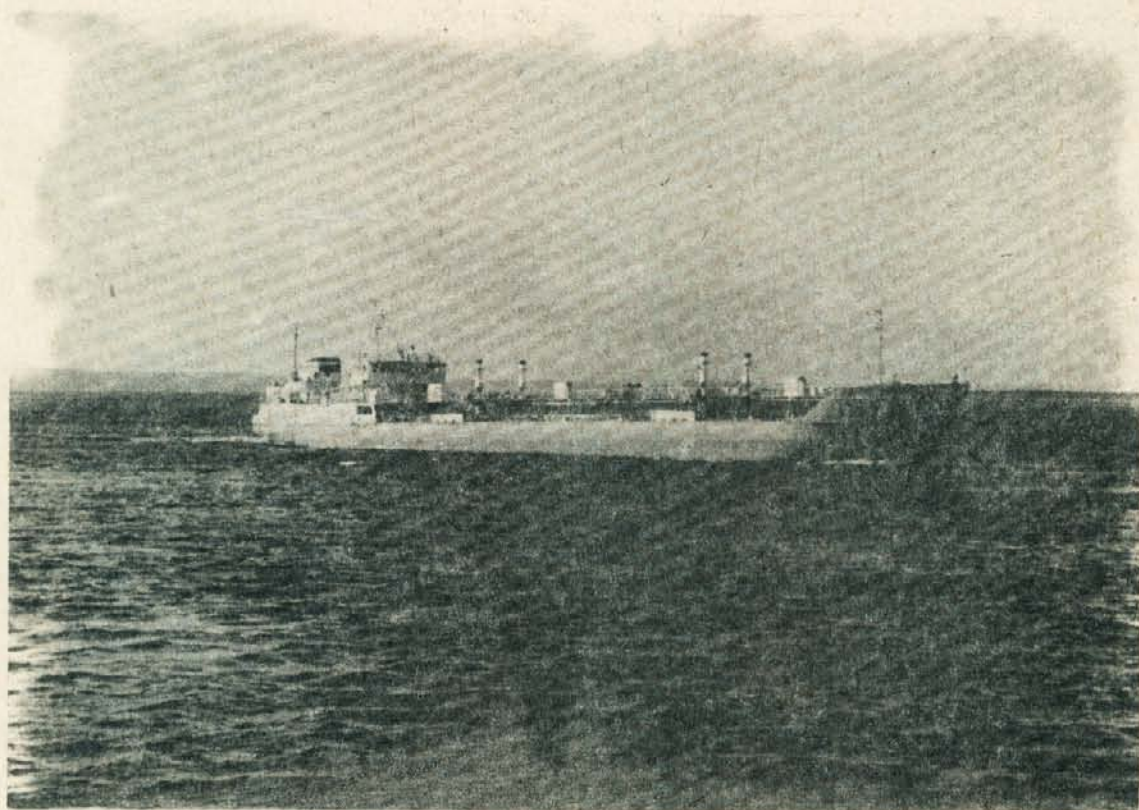
В 1966 году началась отправка с Лены экспортного леса в плотах, в 1967 году по Лене совершили сплав на макете карбаза писатели, среди которых был и поэт Е. Евтушенко, а лоцманом шёл 86-летний Н.С. Горюхацкий. Приезжала и семья космонавта В.Ф. Быковского — для его поездки был выделен пароход "Иркутск".

Была начата хозяйственная реформа, впоследствии свёрнутая, от которой осталась пятидневная рабочая неделя и тринадцатая зарплата, много других различных реорганизаций. И всё же стремительное обновление флота, которое на Лене тогда обогнало все пароходства России — самое примечательное явление того времени.





Танкер "Трубезж" после шторма в устье Яны, 1976 г.



Танкер типа "Ленанефть" проекта 621.

СЕГОДНЯ — ЭТО ТОЖЕ ИСТОРИЯ

Двадцать лет — срок совсем небольшой, но как стремительно всё меняется! Когда я начал заниматься историей Ленского пароходства, то были живы очевидцы событий гражданской войны. Затем их не стало, но было кому рассказать о периоде конца 20-х годов. А теперь уже остаётся считанное число речников, принимавших участие в отечественной войне. Ещё десять — пятнадцать лет и не у кого будет расспросить о 50-х годах...

В 1972 году я поступил в Якутское речное училище в надежде стать за штурвал теплохода, а стал гидротехником. Две навигации в Янском техническом участке дали мне большой житейский и производственный опыт, навсегда привязали к профессии речника.

Ещё в училище я делал рисунки по заказу главного инженера пароходства, а после его окончания я был приглашён для работы в КБ пароходства. В двух словах конечно, нельзя описать это уникальное подразделение, которое разрабатывало до трёх проектов одновременно, имея в штате 17 — 20 человек и обеспечивало все судостроительные предприятия документацией, по которой непрерывно строились суда. Ни одно пароходство такого КБ создать не смогло, да ему и не дали бы, а вот на Лене было. И если даже брался готовый проект, то на Лене его приспособляли к своим нуждам так, что от прототипа оставались рожки да ножки. Конечно, помогал немалый авторитет и энергия Дмитриева: говорят, что проект колесного теплохода «Механик Корзенников» Иван Александрович защищал в министерстве по одному моему рисунку — и ему поверили на слово!

Утверждала проекты не какая-то центральная организация, а наша инспекция Регистра, даже при очень осторожном начальнике, Иване Гавриловиче Батурове. Первыми на Лене надстройку на речном теплоходе перенесли в нос, первыми изготовили винто-рулевой комплекс, способный работать на предельно малых глубинах, да ещё и на заднем ходу, первыми построили составные теплоходы-толкачи, посмею сюда включить и автомобилевоз № 1 в составе с пассажирским пароходом, главным конструктором которого я был... Потом многое из этого было выдано за свои центральными проектными организациями.

В 1979 году я переориентировался на исторические поиски, открыл музей ЛОРП, где некоторое время был общественным директором. С приходом нового начальника пароходства Минеева был создан большой совет музея, были вложены приличные средства и музей стал подразделением управления ЛОРП.

В период исторических поисков и во время работы в газете «Ленский водник» я имел возможность общаться с нашими ветеранами, руководителями предприятий, рабочими, капитанами, записывать их воспоминания, лишь малая часть которых приведена в этой книге.

Не всё, что накоплено, и не обо всех рассказано, к сожалению. Это лишь небольшая часть истории нашего пароходства, которое ныне, раздав свой флот

с баланса на баланс предприятиям, потеряло контроль, рычаги управления и фактически раздробилось на несколько пароходств.

Таким образом, Ленское государственное речное пароходство, созданное Наркоматом Путей Сообщения в 1929 году, через 63 года существования организационно исчезло, превратившись в акционерную компанию без центрального подчинения.

С 1920 года флот Ленского пароходства управлялся из Иркутска, с 1923 разделился, в 1929 объединился, с 1932 разъединяется по ведомствам, хотя у Наркомвода на Лене остаётся пароходство. В 70-е годы опять объединение...

Трудно перечислить всех начальников, тем более, что некоторые из пароходств существовали 2 — 3 навигации. Поэтому я остановлюсь только на тех, которые были назначены на Лену Наркомводом или Министерством речного флота.

Первым таким начальником, который вступил в руководство вновь созданным Ленгоспаром 23 июля 1929 года, был Семен Карпович Войцехович. При нём создаётся правление в Киренске, в этом же году переведённое в Якутск, в основном из специалистов пароходства Якпар и Парлена (концессия), объединён флот и построено деревянное здание управления пароходства. Некоторое время до его приезда исполнял обязанности управляющего ЛГРП бывший директор Якпара Наум Самойлович Горовакский.

С 1930 года по 1932 год начальником управления Ленского пароходства был Терентьев.

На основании приказа Наркомвода № 16 от 16 февраля 1932 года обязанности начальника управления принял Петров, к работе приступил 21 июня.

Аверин Василий Кузьмич, назначенный на должность начальника Ленского пароходства в 1936 году, старый большевик, всю жизнь работал на железных дорогах и после каждого совещания предлагал «пройти всем на станцию», что означало на пристань. В 1938 году арестован, репрессирован, в 1941 году реабилитирован и тогда же умер.

16 мая 1938 года начальником ЛУРПа был назначен Иван Федорович Разгильдеев, который проработал в этой должности год и был переведен затем в пароходство «Лензолотофлот».

В июне 1939 года начальником пароходства стал Иван Ильич Орехов, по специальности судовой механик, окончивший затем Академию водного транспорта. Проработал в этой должности три навигации.

16 марта 1942 года на должность начальника пароходства был назначен Константин Иванович Щепкин, который проработал на Лене четыре навигации.

С 1946 по 1948 год начальником пароходства был Павел Никитич Попов.

В 1948 году начальником пароходства был назначен Мстислав Сергеевич Ходяков, с опытом работы в СЯРПе и проработал в этой должности до 1950 года. Последние годы жил в Новосибирске.

В 1950 году начальником ЛРП был назначен Георг

гий Михайлович Коваленко. Тогда ещё на речном флоте были звания, погоны и его должность соответствовала генеральскому званию.

В 1954 году его сменил более всех проработавший начальником Ленского пароходства Павел Никандрович Иванов, приехавший по направлению с Печоры. При нем произошли наиболее крупные объединения с другими пароходствами, перемены в составе флота, за достигнутые успехи он стал Героем Социалистического Труда. И вообще, он оставил о себе наилучшие воспоминания. Не любитель, судя по всему, писать письма и всегда присылавший короткие записки, Павел Никандрович на мои многочисленные просьбы вдруг прислал прекрасные воспоминания, которые я, будучи редактором "Ленского водника", опубликовал полностью в нескольких номерах газеты.

В 1969 году его сменил участник войны, бывший судостроитель, Василий Максимович Дубровский. При нём управление пароходства переехало в новое здание, долгое время остававшееся наиболее видным административным сооружением в Якутске. Человек он очень общительный, всех работников знал в лицо, на подшефном поле всегда первым косил траву и был основным инициатором посадки деревьев вокруг здания управления пароходства. Когда я пришел к нему с бредовой по тем временам идеей создания музея, он меня поддержал, отпустил работать в баскомфлот для того, чтобы я больше уделял внимания общественным делам, хотя и написал на заявлении начальнику КБ Феликсу Анатольевичу Арефьеву: "Так в КБ и людей не останется".

Следующий начальник пароходства, Вячеслав Александрович Минеев, пришедший на эту должность в 1981 году, так же, как и Дубровский, был начальником Осетровского порта, так же проработал 12 лет на этой должности и так же помимо своей воли был сменен. Правда, они отличались стилем руководства. В 1993 году В.А. Минеев защитил доктора транспорта, причём после своего возвращения из Москвы он специально вызвал меня в кабинет, чтобы поблагодарить за художественное оформление, которое мы сделали действительно на хорошем уровне с главным технологом Осетровского порта Юрием Степановичем Завадовским. Организационные перемены, проведенные В.А. Минеевым, привели к тому, что основная часть флота оказалась на территории Иркутской области, чем был вызван скандал на уровне президен-

та республики Саха и смещение начальника пароходства.

Юрий Васильевич Кайдышев в жизни постоянно чем-то выделялся: в 1959 году о нём была помещена большая заметка в "Ленском воднике" — тогда он закончил Якутское речное училище. Ветеран пароходства И.И. Кершенгольц в своё время на мой вопрос о том, кого он считает лучшим начальником службы промышленных предприятий, ответил: "Кайдышев".

Хорошо о нём вспоминали в Жатае, где он был директором, в МВД собирали подписи за то, чтобы его оставили министром, так что его назначение на должность начальника пароходства в марте 1993 года было воспринято с воодушевлением. Он назначался и утверждался руководством республики Саха. За тот короткий период, что Ю.В. Кайдышев работал теперь уже в акционерном обществе, он сумел сделать из здания ЛОРП настоящий офис, в то сложное время работники управления регулярно получали зарплату.

В 1994 году начальником АСК ЛОРП был назначен Евгений Леонидович Чистяков. Он также закончил речное училище, также возглавлял Жатайскую РЭБ, затем был выдвинут на партийную работу, а перед назначением в АСК (акционерную судоходную компанию) ЛОРП работал в Министерстве транспорта Якутии.

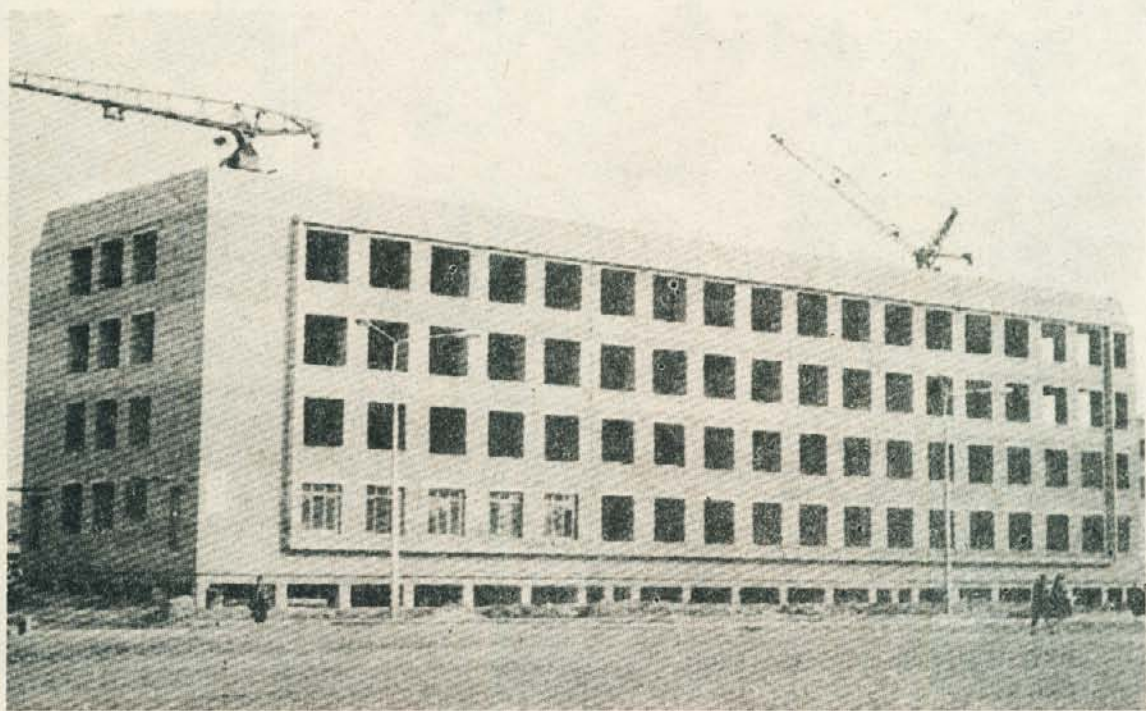
Куда идёт пароходство? Внимательно прочитайте историю и Вы увидите, что пароходство разделялось, объединялось, вновь разделялось и снова становилось единым. Реорганизации происходили тогда, когда обрало выражаясь, или не хватало флота, или не было грузов.

Сегодня флот пароходства возит грузы не только в своём бассейне, но и на Чёрном море, на Дальнем Востоке, суда ходят в Турцию, Японию, Корею и надо думать, завоёвывают там прочные позиции.

И всё же будущее пароходства представляется в объединении. Это будет солидная транспортная организация, которая, возможно, будет иметь в списке помимо речных, большие транспортные суда, работающие по всему миру, туристический бизнес, судостроение и судоремонт, учебные заведения, свои курорты на теплых морях, порты и пристани, высокий престиж и авторитет во всем мире. Это эмоции, здесь нет никаких экономических прогнозов, но я полагаю, что так думают все речники.



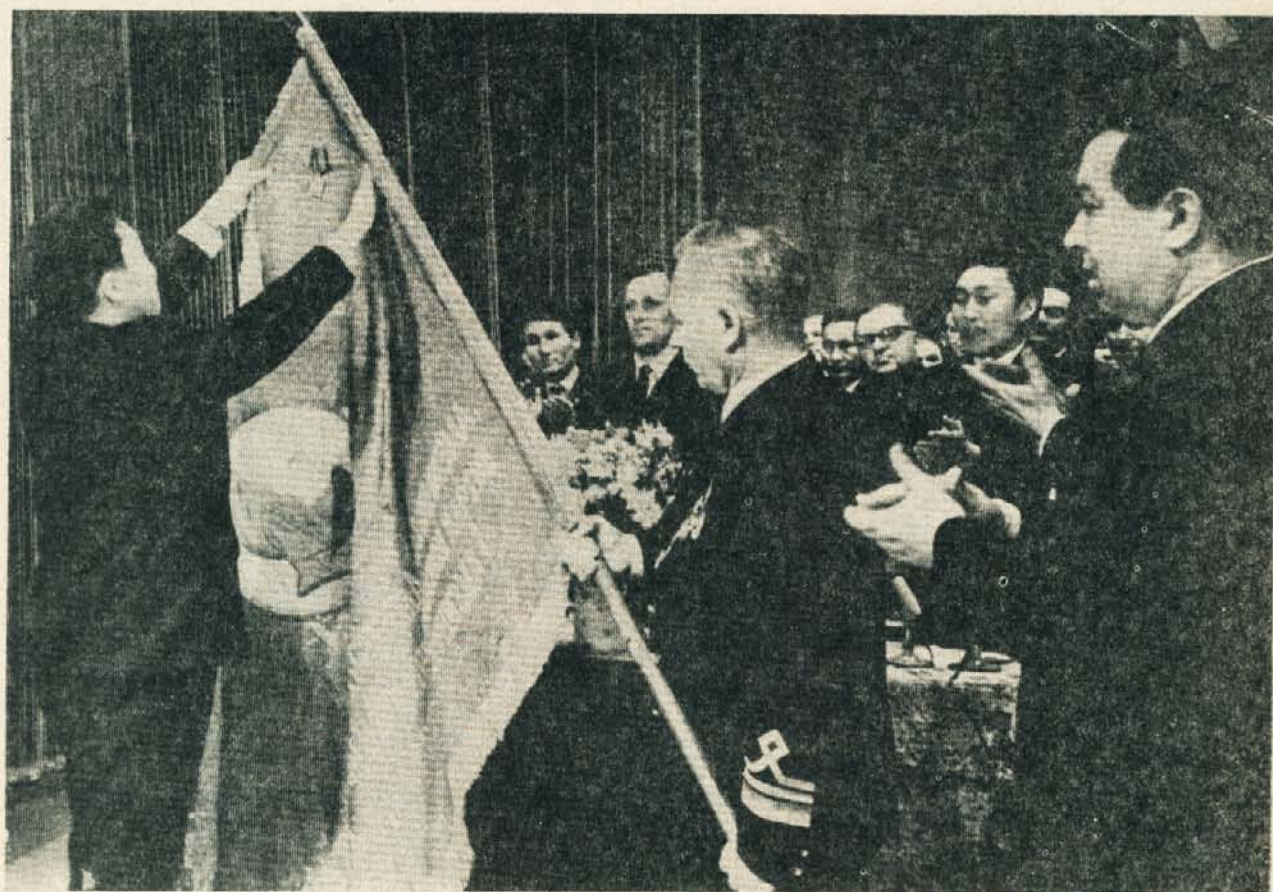
Здание управления ЛРП (бывшее СЯРП) в 1956 г.



Строительство нового здания управления ЛОРП. 1969 г.



Министр речного флота РСФСР С.А. Кучкин в Осетровском порту, 1968 г.



Вручение ордена Трудового Красного знамени Ленскому пароходству.

СПИСОК ПАРОХОДОВ И КАТЕРОВ, РАБОТАВШИХ НА ЛЕНЕ, ПОСТРОЕННЫХ ДО 1918 г.

В таблице дано много сокращений. Вначале указывается тип судна, материал корпуса, размеры: длина корпуса х ширина корпуса (полная ширина с выступающими частями) х высота борта х осадка порожня (осадка полная), далее идет место постройки и характеристика механизмов. Мощность указана в индикаторных лошадиных силах (для пароходов) и в эффективных л.с. (для катеров).

1861

1. "СВЯТОЙ ТИХОН ЗАДОНСКИЙ" (И.С. Хаминов; Ленско-Витимское пароходство Сибирякова и Базанова; товарищество "Лензото") с 1920 — "КРАСНОСИБИРЕЦ"

буксиро-пассажирский, 2 колеса, железный, размеры: 58,1 х 5,33 (10,57) х 2,33 х 0,89 (0,96) метров. 4 переборки, палуба деревянная. Постройка: корпус, механизмы — 1858 г, Бельгия, з-д Д. Коккериль, сборка — Верхолениск, машина высокого давления, без охлаждения, с качающимися цилиндрами, наклонная, 320 и.л.с., 44 оборота, 2 пролетных котла (7 атм.), груз — 32 тонны, на буксире — 38 тыс. пудов, 270 пассажиров.

Списан в 1934 г. в пароходстве "Лензолотофлот", в 1952 г. уложен в основание дамбы Алексеевского затона.

1866

2. "ПЕРВЕНЕЦ" (А.К. Трапезников) с 1868 "ТОНЕЦ" (бр. Трапезниковы, Ленско-Витимское п-во Сибирякова и Базанова)

букс.-пасс., 2 колеса, железный, размеры: 56,3 х 6,02 (11) х 2,36 х 0,59 (0,81) м, 4 переборки, палуба деревянная. Корпус, механизмы — 1863 г, Бельгия, з-д Д. Коккериль, сборка — Жигалово, машина высокого давления, без охлаждения, 380 и.л.с., 3 пролетных котла (8 атм.), груз — 32 тонны, на буксире — 39 тыс. пудов, 200 пассажиров.

Капремонт в 1881 г., в 1893 году взрыв котла у Олекминска, перестроен в сухогрузную баржу ("Тонец", с 1934 № 118), списана в 1939 г.

1868

3. "СВЯТОЙ ИННОКЕНТИЙ" (Ленско-Витимское п-во Сибирякова-Базанова; Лензото) в 1920 № 234 с 1920 "КОММУНИСТ"

букс.-пасс., 2 колеса, железный, размеры: 61,6 х 6,61 (13,5) х 3,08 х 1,02 (1,33) м, 4 переборки, высота борта от миделя к оконечностям уменьшалась. Корпус — 1868 г, Тюмень, з-д Р. Гуллета, мех. — 1866 г, там же, сборка в затоне Виска на Витиме. Машина компаунд, наклонная, со скобой, инжекционный холодильник, 480 и.л.с., 33 оборота, 2 пролет. котла (6,5 атм.), груз — 32 тонны, на буксире — 60 тыс. пудов, 325 пассажиров.

В 1904 капремонт, настроен салон, в 1936 г. снят. В 1951 г. перестроен в Алексеевске, с установкой механизмов от пр. 732. Списан в ЛРП в 1961 г. Проработал 93 навигации, лучший тип п/х для реки Витим.

1872

4. "ГЕНЕРАЛ СИНЕЛЬНИКОВ" (Ленско-Витимское п-во Сибирякова-Базанова; Лензото) с 1920 "КРАСНОАРМЕЕЦ"

пассажирский, 2 колеса, железный, размеры: 49,66 х 4,55 (10,85) х 2,2 х 0,6 (1,0) м, 4 переборки, палуба деревянная. Корпус, мех. — 1871/1872 г., Тюмень, з-д Р. Гуллета, сборка в Виске на Витиме. Машина высокого давления, 2 цилиндра, качающаяся, 160 и.л.с., 48 оборотов, 1 пролетный котел (6 атм.), груз — 2,5 тонны, на буксире — 15 тыс. пудов (пассажирская баржа), 220 пассажиров.

Капремонты в 1887 и 1901 г. Списан в "Лензолотофлоте" в 1945 г.

1874

5. "КОНСТАНТИН" (А.К. Трапезников; Ленско-Витимское п-во Сибирякова — Базанова; компания Тетерина и Кузнецова; А. Патушинский) с 1910 "АЛЕКСАНДР" (Лензото)

букс.-пасс., 2 колеса, железный, размеры: 27,1 х 4,97 (8,6) х 2,2 х 0,7 (0,91) м, 4 переборки, палуба деревянная. Корпус — 1874 г, затон Виска на Витиме, мех. — 1874 г, Тюмень, з-д Р. Гуллет. Машина высокого давления, 1 цилиндр, 110 и.л.с., 1 пролетный котел (8 атм.), груз — 16 т., на буксире 15 тыс. пудов, 62 пассажира (из них в первом классе 11 чел.). Строился инженером Ли.

Разобран в 1913 г. в Жигалово.

1878

6. "ЛЕНА" (А.М. Сибиряков, с 1880 — И.А. Шмотин; Алейников, с 1893 — А.И. Громова) в 1920 № 225; с 1920 "ЛЕНА"

букс., 1 винт, сталь, размеры: 25,9 х 4,95 х 2,59 х 0,5 (1,59) м, 4 переборки, корпус с седловатостью, килевой. Корпус, мех. — 1878 г, Швеция, з-д Мотала. Машина компаунд, 72 и.л.с. (в 1906 г. в Гельсингфорсе новая, вертикальная, компаунд, с инжекционным холодильником, 140 и.л.с.), 1 оборотный котел (8 атм.), груз — 24 т, на буксире — 30 тыс. пудов, 19 пассажиров.

23 тыс. рублей, прибыл по Севморпути с экспедицией А. Норденшельда. Работал в низовьях Лены с выходом в море Лаптевых. Участвовал в гражданской войне. В 1938 капремонт, корпус удлинен на 1,8 м., новая надстройка. Списан в БУПе в 1959 г. Разбит ледоходом в Жатае в 1968 г.

1880

7. "ПИОНЕР" (И.А. Шмотин; С.И. Идельгин)

букс.-пасс, 1 вин., железный, размеры: 20 x 4,6 x 0,8 x 0,6 м, 1 переборка. Корпус, мех. — 1877 г, Англия. Машина вертикальная, компаунд, 60 и.л.с., 1 оборотный котел. Груз — 16 т., 15 пассажиров.

Доставлен на Лену через Обь — Ангару, куплен у "несостоятельного должника" Шмотина Идельгиным, но простоял без хода и в 1889 списан.

1881

8. "НИКОЛАЙ" (С.С. Дмитриев) с 1920 "ПАРТИЗАН"

букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 36,29 x 4,3 (6,7) x 2,13 x 0,55 (0,89) м, 4 переборки. Корпус, мех. — 1881 г, Николаевский з-д Иркутской губернии, сборка — деревня Сурово. Машина высокого давления, 168 и.л.с., 1 пролетный котел (7 атм.), на буксире — 10 тыс. пудов, 80 пассажиров.

Поврежден в 1919, списан в 1922 г, разобран в 1933 в Киренске.

9. "МИХАИЛ" (И.А. Шмотин; И.И. Минеев) с 1900 "ПЕТР" (компания бр. Кузнецовых)

букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 28,7 x 3,7 (7,6) x 2,2 x 0,7 (0,9) м, 2 переборки. Корпус, мех. — 1881 г, Николаевский з-д, сборка в Жигалово. Машина компаунд, 72 и.л.с., 1 котел (8 атм), груз — 16 т., на буксире — 5 тыс. пудов, 76 пассажиров.

Куплен за 25 тыс. руб. Имел низкую остойчивость. Списан в 1913 г.

1886

10. "ИОАНН ПРЕДТЕЧА" (С.И. Идельгин) с 1887 "БОРЕЦ" (И.И. Минеев; Н.Е. Готов)

букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 32 x 3,4 (8) x 1,52 x 0,7 (0,9) м, 2 переборки. Корпус, мех. — 1886 г., Николаевский з-д, сборка в Жигалово. Машина высокого давления, 72 и.л.с., 1 котел (8 атм.), на буксире 0,5 тыс. пудов. 56 пассажиров, экипаж — 14 чел.

Имел низкую остойчивость. Списан в 1921 г., разобран в Воронцовке.

1889

11. "ПЕРМЯК" (Н.Е. Готов)

букс.-пасс, 1 колесо, железный, размеры: 43,91 x 5,79 x 2,44 x 0,65 (0,95) м. Корпус — 1889 г., Николаевский з-д, механизмы — 1889 г., Екатеринбург, з-д Коробейникова, сборка — дер. Балахня (у Киренска). Машина компаунд, горизонтальная, 160 и.л.с., 1 пролетный котел (7 атм.), на буксире — 2 тыс. пудов, 200 пассажиров. Экипаж 20 чел.

Первый с колесом Моргана (поворотные плицы). Куплен за 52 тыс. руб. Капремонт в 1905 г. Списан в 1924 г., разобран в Киренске.

1890

12. "ЯКУТ" (Н.Е. Готов)

букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 37,7 x 5,28 (10) x 2,13 x 0,62 (0,89) м. 4 переборки. Корпус, мех. — 1889 г., Николаевский з-д, сборка в Усть-Куте. Машина компаунд, с инжект. холодильником, 100 и.л.с., 42 оборота. 1 пролетный котел (8 атм.), на буксире 1,5 тыс. пудов, 179 пассажиров, экипаж — 19 чел.

Капремонт в 1908 г. Заменен котел (г. Сосновицы). Списан "Якпаром" в 1927 г. после затопления.

1891

13. "БЫСТРЫЙ" (И.И. Минеев)

букс.-пасс, 2 винта, железный, размеры: 25,62 x 2,83 (4,97 с обносами) x 1,42 x 0,8 м. Корпус — 1891 г., дер. Подымахино (около Усть-Кута), мех. — 1891 г., Москва, з-д Бромлей. Машины вертикальные, компаунд, системы "Тандем", 2 x 50 и.л.с. 1 котел (7 атм.), на буксире — 2,5 тыс. пудов, 70 пассажиров.

Списан в 1897 г.

14. "ВИТИМ" (Н.Е. Готов)

букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 43,29 x 5,69 (10) x 2,25 x 0,71 (0,89) м. 4 переборки, палуба — деревянная. Корпус, мех. — 1891 г., Николаевский з-д, сборка в Усть-Куте. Машина компаунд, наклонная, с инжекционным холодильником, 160 и.л.с., 47 оборотов, 1 пролетный котел (8 атм.), на буксире 15 тыс. пудов, 138 пассажиров. Экипаж — 20 чел.

В 1911 капремонт (заменен котел, г. Сосновицы), электроосвещение с 1897 г, капремонт в 1948 г, списан БУП в 1958 г.

15. "ОПЫТ" (И.И. Минеев и И.А. Шерлаимов; Н.Е. Готов; М.С. Менделевич)

буксирный катер, 1 винт, дерево, беспалубный, размеры: 12,2 x 2 x 1,6 x 0,5 м. Корпус — 1891 г., дер. Подымахино, мех. — 1891 г., Москва, з-д Бромлей. Машина компаунд, 20 и.л.с. 1 котел. В 1898 г. отправлен на р. Н. Тунгуска.

1893

16. "ГРОМОВ" (А.И. Громова) с 1920 "ДИКТАТОР" с 5 июня 1947 "АНГАРА"
буксиро-товаро-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 43 x 5,6 (10,8) x 2,26 x 0,67 (0,88) м. 6 переборок. Корпус, мех. — 1893 г., Тюмень, з-д Курбатова и Игнатова. Машина компаунд, со скобой, инжекционный холодильник, 160 и.л.с., 45 оборотов, 1 пролетный котел (9 атм.), груз — 10 т, на буксире — 20 тыс. пудов, 77 пассажиров. Куплен за 65 тыс. руб., в 1910 г. капремонт (новый котел из Сосновиц). Участвовал в гражданской войне — в 1922 г. вооружен 2 x 76 мм орудиями и пулеметами. Списан ЛРП в 1955 г.

1894

17. "ПОЧТАРЬ" (Н.Е. Глов) —
буксиро-товаро-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 41,17 x 5,49 (8,7) x 2,44 x 0,75 (0,9) м. 4 переборки. Корпус, мех. — 1894 г., Николаевский з-д, сборка в Усть-Куте. Машина компаунд, 80 и.л.с., 1 котел. На буксире — 3 тыс. пудов, 170 пассажиров, экипаж 16 чел.

Списан в 1921 г. Котел и механизмы использованы в Соленовских мастерских, корпус под брандвахту.

1895

18. "РАБОТНИК" (Н.Е. Глов) —
буксиро-товаро-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 54,3 x 5,49 (9,35) x 2,74 x 0,89 (1,15) м. 4 переборки. Корпус, мех. — 1894/1895 г., Николаевский з-д, сборка корпуса в Усть-Куте, окончательная сборка в Киренске. Машина компаунд, 240 и.л.с., 2 котла. На буксире — 25 тыс. пудов, 255 пассажиров, экипаж 20 человек.

Участвовал в гражданской войне — в 1922 г. вооружен 2 x 76 мм орудиями и пулеметами. Списан в 1923 г. после затопления и зимовки на реке Алдан. Корпус под плавпричал, разбит в 1946 г.

1896

19. "АЛДАН" (Российское золотопромышленное о-во; с 1906 — Н.Е. Глов) —
букс.-пасс, 1 колесо, сталь, размеры: 28,97 x 5,79 x 1,22 x 0,71 (0,9) м. Корпус сборный, на болтах. Корпус, мех. — 1895/1896 г., Шотландия, Глазго, з-д Аллей Маклеллан. Машина высокого давления, горизонтальная, 140 и.л.с. 1 локомотивный котел (9 атм.), на буксире 0,5 тыс. пудов, 21 пассажир, экипаж 8 чел.

Колеса с неповоротными плечами. Списан в 1920 г.

20. "ТАЙГА" (Российское золотопромышленное о-во; Н.Е. Глов) в 1920 № 175 с 1920 "ТАЙГА"
букс.-пасс, 2 колеса, сталь, размеры: 45,11 x 5,94 (10,34) x 2,13 x 0,82 (1,0) м. 4 переборки, палуба деревянная. Корпус, мех. — 1896 г., Глазго, з-д Аллей Маклеллан. Машина высокого давления, наклонная, 140 и.л.с., 42 оборота. 1 пролетный котел (9 атм.) 1910 г, Москва, з-д Кайзер. На буксире 2 тыс. пудов, 241 пассажир.

Построен по типу п/х "Алдан", для розыска золота на Олекме. В 1909 г. Гловым корпус надстроен, к нему пристыкованы новые нос и корма, а паровые машины установлены как наклонные, по бортам от котла. Списан в "Лензолотофлоте" в 1959 г.

1897

21. "СЫНОК" (А.И. Громова) с марта 1933 "КИМ"
букс.-пасс, 2 винта, сталь, размеры: 28,25 x 4,98 x 1,6 (выше идет деревянный борт — 2,64) x 0,8 (0,87) м. Без переборок. Корпус, мех. — 1896/1897 г., Финляндия, з-д Лихтонисли, сборка в Киренске. Машина компаунд, вертикальная, 72 и.л.с., 1 оборотный котел (8 атм.), груз — 16 т, на буксире 6 тыс. пудов, 32 пассажира.

Куплен за 25 тыс. рублей. в 1921 г. принимал участие в экспедиции Н.И. Евгенова в бухту Тикси. Списан в 1938 г. использовался как учебная база Якутского речного техникума.

1898

22. "СМЕЛЫЙ" (Пежемский; Менделевич; И.И. Силин; Нейман; компания Каца и Пастернака) —
букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 12,5 x 4 (6,2) x 2 x 0,7 м. 2 переборки. Корпус, мех. — 1898 г., Тюмень, з-д Курбатова и Игнатова, сборка в Киренске. Машина компаунд, наклонная, со скобой, 40 и.л.с., 1 пролетный котел.

Заказан киренским городским головой. Совершил первый разведывательный рейс по р. Алдану в 1923 г. с грузом для Алданских приисков. Списан в 1925 г. Машина на новый п/х "Красный".

1899

23. "ЗАПОРОЖЕЦ" (Российское золотопром. о-во) с 1904 "КАРОЛОНЕЦ" (Я.Д. Фризер) с 1919 "КООПЕРАТОР" (Киренский Ленсоюз)

букс.-товаро-пасс, 1 колесо, сталь, размеры: 30,58 x 6,14 (6,4 с обносами) x 1,08 x 0,5 (0,71) м. 4 переборки. Корпус, мех. — 1896/1897 г., Глазго, з-д Аллей Маклеллан, сборка в Бодайбо. Машина высокого давления,

горизонтальная, без охлаждения, 120 и.л.с., 40 оборотов, 1 пролетный котел (7 атм.), груз — 11,2 тонны, на буксире 12 тыс. пудов, 70 пассажиров. Освещение свечное.

Куплен за 55 тыс. руб., доставлен через Читу — Романовское по Витиму. С 1920 г. не эксплуатировался, списан в 1927 г., корпус под брандвахту.

24. "МИХАИЛ" (Коковин и Басов) с 1920 "СЕВЕРНЫЙ"

товаро-буксирный, 2 колеса, железный, размеры: 25,75 x 4,26 (7,12) x 1,41 x 0,65 (0,88) м. 4 переборки. Корпус, мех. — 1899 г., Англия, з-д Эдвардс в Лондоне. Машина компаунд, наклонная, с инжекционным холодильником, 120 и.л.с., 47 оборотов. 1 локомотивный котел (7 атм.), груз — 8 тонн, на буксире — 10 тыс. пудов.

Совершал торговые рейсы по Вилюю, списан ЛРП в 1942 г.

1900

25. "ГРАФ ИГНАТЬЕВ" (Золотопромышленное о-во; товарищество Н.Н.К. Глотовых) в 1920 № 176, с 1920 "ЗВЕЗДОНОСЕЦ" с 1933 "КРАСНАЯ ЗВЕЗДА"

букс.-пасс., 2 колеса, железный, размеры: 49,54 x 5,48 (10,7) x 2,26 x 0,77 (1,0) м. 4 переборки, палуба деревянная. Корпус, мех. — 1899 г., Тюмень, з-д Пирсона и Гуллета, сборка в Усть-Куте. Машина наклонная, компаунд, со скобой, 200 и.л.с., 1 оборотный котел (8 атм.), груз — 17,6 тонн, на буксире — 2 тыс. пудов, 260 пассажиров.

Списан в 1941 г. в "Лензолотофлоте", разобран в Киренске.

1902

26. "ВЕРХОЛЕНЕЦ" (И.И. Минеев; Рефисов и Фризер)

букс.-пасс., 2 колеса, железный, размеры: 35,38 x 4,27 (8,54) x 1,95 x 0,53 (0,76) м. 1 переборка, палуба деревянная. Корпус — 1902 г., Тюмень, з-д Курбатова и Игнатова, мех. — 1902 г., Екатеринбург, з-д Ятес. Машина высокого давления, со скобой, 80 и.л.с., 50 оборотов, 1 оборотный котел (8,2 атм.), груз — 3,2 тонны, на буксире — 9 тыс. пудов, 6 пассажиров.

В 1912 и 1925 г. менялись котлы, в 1950 г. капитально перестроен, списан "Лензолотофлотом" в 1955 г.

1903

27. "ГРАФ СПЕРАНСКИЙ" (Т-во Н.Н.К. Глотовых) в 1920 № 232 с 1920 "ПРОЛЕТАРИЙ"

товаро-букс.-пасс., 2 колеса, железный, размеры: 56,4 x 6,5 (14,1) x 2,74 x 1,05 (1,29) м. 7 переборок. Корпус, мех. — 1883 г., Николаевский з-д. Машина компаунд, наклонная, с качающимися цилиндрами, инжекционный холодильник, 360 и.л.с., 45 оборотов, 2 пролетных котла (8 атм.), груз — 30 тонн, на буксире — 18 тысяч пудов, 287 пассажиров.

Перевезен с Ангара в 1902 г., куплен у компании Ясинского — Глотова. В 1906 капремонт с заменой котлов, надстроен пассажирский салон, в 1951 снят, списан в "Лензолотофлоте" в 1961 г.

28. "ВЕГА" (А.И. Громова)

служебный, 1 винт, дерево, размеры: 10 x 2 x 0,4 м. Беспалубный. Корпус, мех. — 1894 г., Норвегия, Христиания. Машина простого действия, вертикальная, 10 л.с., 1 котел.

Приобретен у Русской полярной экспедиции в 1902. С 1922 г. передан Киренскому ФЗО. Списан в 1930 г.

1906

29. "ТОВАРИЩ" (Мишарин и Шерлаимов)

букс.-пасс., 2 колеса, железный, размеры: 36,58 x 4,88 (9,8) x 1,98 x 0,65 (0,71) м. 4 переборки, палуба дерево-железо. Корпус, мех. — 1906 г., Екатеринбург, з-д Ятес. Машина компаунд, со скобой, инжекционный холодильник, 120 и.л.с., 50 оборотов, 1 оборотный котел (10 атм.), на буксире — 10 тыс. пудов, 100 пассажиров.

Куплен за 60 тысяч руб. В 1910 г. новый котел (з-д Фицнер и Гампер, Сосновицы). Носовое образование — ложкаобразное. Списан "Лензолотофлотом" в 1954 г.

1907

30. "НИКОЛАЙ II" (Кузнецов)

букс.-пасс., 2 колеса, дерево, размеры: 40 x 5 (11) x 2 x 0,6 м. Корпус — 1907 г., Жигалово, маш — 1906 г., Екатеринбург, з-д Ятес, котел — 1904 г., Сормово. Машина компаунд, наклонная, 180 и.л.с. 1 пролетный котел. Конструкция корпуса слабая, списан в 1911 г.

1908

31. "СЕВЕР" (М.С. Менделевич и С.М. Чепкасов; А. Кушнарв) с 1914 "ПОЛЯРНЫЙ" (наследники А.М. Кушнарева) с 1930 "КАЛЬВИН"

буксирный, 2 винта, сталь, размеры: 34,85 x 5,38 x 2,96 x 1,42 (1:85) м. 4 переборки, корпус с седловатостью, полукилевой. Корпус, мех. — 1896 г., Глазго, з-д Аллей Макеллан. Машины компаунд, вертикальные, с

поверхностным холодильником, 360 и.л.с., 260 оборотов, 2 пролетных котла (8 атм.), груз — 40 тонн, на буксире — 30 тыс. пудов.

По другим данным, построен в 1889 г. Перевезен с озера Байкал, куплен у наследн. Немчинова, собран в Жигалово. Участвовал в гражданской войне. В 1914 и 1924 г. капремонт с заменой котлов. Списан ЛРП в 1948 г., котел на п/х "Витим".

32. "СИЛЬНЫЙ" (М.С. Менделевич; Я.Ф. Санников)
катер, 1 винт, дерево, 10 x 2 x 1 x 0,3 м. Беспалубный. Корпус — 1908 г., Олекминск, мех. — 1891 г., Москва, з-д Бромлей. Машина компаунд, 19 л.с. 1 котел.
Машина была куплена для мельницы. Списан в 1910 г., разобран в Булуне.

1909

33. "СТАРИК" (И.И. и Л.И. Миневы; Н.Е. Готов)
пасс, 2 колеса, кровельное железо, размеры: 25,62 x 4,3 (7) x 1,5 x 0,35 (0,6) м. Корпус — 1908 г., Жигалово, машина — 1891 г., Москва, з-д Бромлей, котел — 1908 г., Екатеринбург, з-д Ятес. Машина компаунд, вертикальная, системы "тандем", 50 и.л.с., 1 котел (7 атм.) на буксире — баркас, 64 пассажира (из них 9 первым классом).

Построен хозспособом. Соединение машины с валом — через цепь. Списан в 1921 г.

1910

34. "БАРОН ГОРАЦИЙ ГИНЦБУРГ" (Лензото) с 1920 "ЛЕВ ТРОЦКИЙ" с 1929 "БЛЮХЕР" с 1939 № 13
буксир, 2 колеса, гальванизированная сталь, размеры: 46,96 x 7,62 (16,1) x 2,13 x 0,5 (0,85) м. 6 переборок, палуба — дерево, сталь. Корпус, мех. — 1910 г., Англия, г. Чесвик, з-д Торникрофт, сборка в Жигалово. Машина тройного расширения с поверхностным холодильником, 400 и.л.с., 48 оборотов, 1 водотрубный котел (14 атм.), груз — 24 тонны, на буксире 50 тыс. пудов, 6 пассажиров во II классе.

Мелкосидящий мощный буксир чрезвычайно облегченной конструкции. Лучший тип п/х для реки Алдан. Списан "Лензолотофлотом" в 1939 г., машина на п/х "Маршал Буденный".

35. "КАРЛ ВИНБЕРГ" (Лензото) с 1920 "ПОВСТАНЕЦ"
служебный, 2 колеса, сталь, размеры: 22,33 x 3 (5,7) x 1,4 x 0,3 (0,46) м. 2 переборки. Корпус, мех. — 1910 г., Швейцария, Цюрих, з-д Эшер-Висс. Машина компаунд, наклонная с инжекционным холодильником, 72 и.л.с., 75 оборотов, 2 водотрубных котла (15 атм.), на буксире — лодку или баркас. Экипаж 8 чел.
Куплен за 55 тыс. рублей. Освещение керосиновое. Списан "Лензолотофлотом" в 1947 г.

36. "АКЕПСИМ КУШНАРЕВ" (н-ки А.М. Кушнарёва) с 1920 "ПРОПАГАНДИСТ"
товаро-буксиро-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 52,32 x 6,86 (13,6) x 2,28 x 0,7 (1,2) м. 6 переборок, палуба дерево. Корпус, мех. — 1910 г., Пермь, з-д Любимова, сборка в Жигалово. Машина компаунд, наклонная с инжекционным холодильником, 240 и.л.с., 44 оборота, 1 пролетный котел (10 атм.), груз — 90 т., на буксире — 50 тыс. пудов, 346 пассажиров.

Куплен за 150 тыс. рублей. В 1953 г. капремонт. Списан ЛРП в 1962 г.

37. "ДИРИЖАБЛЬ" (Я.Д. Фризер) с 1913 г. "КИРЕНСК" (МПС, Партия по исследованию Лены)
служебный, 2 колеса, железный, размеры: 36,27 x 5,5 (9,74) x 2,13 x 0,59 (0,67) м. Корпус, мех. — 1910/1911 г., Сормово. Машина компаунд, наклонная с инжекционным холодильником, 120 и.л.с., 54 оборота, 1 локомотивный котел (10 атм.) груз — 32 тонны, на буксире — 10 тыс. пудов, 206 пассажиров.
Заказывался Писаревским, первый путевый пароход на Лене, в 1932 г. новый котел (Дальзавод), списан в 1959 г.

38. "СОБОЛЬ" (А.И. Громова) с 1930 "ЛЕОНГАРД"
букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 46,64 x 6,1 (11,77) x 2,28 x 0,71 (0,9) м. 6 переборок. Корпус, мех. — 1910/1911 г., Н. Новгород, з-д Добровых и Набоглиц. Машина компаунд, наклонная с инжекционным холодильником, 180 и.л.с., 50 оборотов, 1 пролетный котел (11 атм.), груз — 30 тонн, на буксире — 12 тыс. пудов, 80 пассажиров.

Участвовал в гражданской войне (в 1922 г. вооружен 4 пулеметами). В 1933 г. переведен на Колыму, где с 1944 г. назывался "О.Кошевой", списан в 1952 г.

39. "ЖЕЛАННЫЙ" (Д.М. Черток и с-я) с 1933 "ВОДНИК"
букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 35,16 x 5,31 (9,5) x 1,8 x 0,65 (0,8) м. Корпус, машина — 1911 г., Н. Новгород, котел — 1907 г., Екатеринбург, з-д Ятес, сборка в Тутуре. Машина компаунд, наклонная с инжекционным холодильником, 100 и.л.с., 1 пролетный котел (10 атм.), груз — 8 тонн, на буксире — 4 тыс. пудов, 94 пассажира.

Списан в БУПе в 1956 г.

1912

40. "СТРЕКОЗА" (компания промышленности) с 1914 "ЧАЙКА" (Разгильдеев)
букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 22 x 2,94 (4,4) x 1,8 x 0,4 (0,57) м. Корпус — 1912 г., Жигалово, мех. — 1911 г. Машина компаунд, наклонная, 60 и.л.с. 1 котел.
В 1919 г. пожар, в 1920 г. оборудован в баржу № 115, разбита в 1925 г.

41. "ДОРОГОЙ" (Коптилин и Бутылкин) с 1933 "БУДЕННОВЕЦ"
буксир, 2 колеса, железный, размеры: 26,67 x 3,12 (6) x 1,68 x 0,56 м. 4 переборки. Корпус — 1912 г., Витим, мех. — 1911 г, мастерские технической школы. Машина компаунд, наклонная, с инжекционным холодильником, 72 и.л.с., 50 оборотов, 1 оборотный котел (8 атм.), освещение свечное.
В 1943 г. капремонт. Списан в БУПе в 1952 г.

42. "ЕРМАК" (золотопромышленная компания)
служебный, 1 колесо, железный, размеры: 25 x 5 x 1,2 x 0,3 (0,5) м. Корпус, мех. — 1911 г. Машина горизонтальная, 80 и.л.с., 1 локомотивный котел. На букс — 0,4 тыс. пудов.
Списан в 1919 г.

43. "ОЛЕКМА" (золотопромышленная компания)
служебный, 1 колесо, железный, размеры: 25 x 5 x 1,2 x 0,3 (0,5) м. Корпус, мех. — 1911 г. Машина горизонтальная, 80 и.л.с., 1 локомотивный котел. На букс — 0,4 тыс. пудов.
Заднеколесные однотипные пароходы облегченной конструкции для разведывательных рейсов по Олекме, во время гражданской войны брошены и обсохли на Чаре.
Списан в 1919 г.

1913

44. "АЛЬФРЕД" (Лензото) с 1920 "РЕВОЛЮЦИОННЫЙ"
букс.-пасс, 2 колеса, железный, размеры: 47,25 x 7,63 (14) x 2,28 x 0,8 (0,9) м. 5 переборок. Корпус, мех. — 1912 г., Сормово. Машина тройного расширения, наклонная, с инжекционным холодильником, 240 и.л.с., 44 оборота, 1 пролетный котел (12 атм.), груз — 90 т (в грузовом трюме), на буксире — 30 тыс. пудов, 340 пассажиров.
Самый комфортабельный пароход на Лене. Затонул 20 августа 1933 г. в Восточно-Сибирском море во время перегона на Колыму.

45. "ТИХИЙ" (бр. Кузнецовы) с 1933 "РАБОЧИЙ" с 1948 "30 ЛЕТ ВЛКСМ"
буксир, 2 колеса, железный, 31,8 x 4,27 (9,27) x 1,98 x 0,45 (0,6) м. 2 переборки, палуба деревянная. Корпус — 1910 г., Тихое Плесо (у Жигалово), машина — 1884 г., Швеция (капитально отремонтирована в 1910 г.), котел — 1913 г., Англия. Машина компаунд, наклонная, с инжекционным холодильником, 72 и.л.с., 49 оборотов, 1 локомотивный котел (10 атм.)
Списан ЛРП в 1956 г.

46. "АЛЕКСАНДР" (Лензото) с 1920 "РЕСПУБЛИКАНЕЦ"
буксир, 2 колеса, железный, размеры: 39,66 x 5,5 (11) x 1,92 x 0,7 (0,8) м. 5 переборок. Корпус — 1914 г., Жигалово, машина — 1914 г., Иркутск, котел — 1904 г., Сормово. Машина компаунд, наклонная с инжекционным холодильником, 160 и.л.с., 43 оборота, 1 пролетный котел (8 атм.), на буксире — 10 тыс. пудов.
Участвовал в гражданской войне. В 1922 г. был вооружен 2 x 57 мм орудиями и 2 пулеметами. Списан в "Лензолотофлоте" в 1958 г.

47. "ЗАПОРОЖЕЦ" (Г. Новокрещенов; Якутское земство)
катер, 1 винт, железный, размеры:
Корпус — 1914 г., Двигатель керосиновый. "Скрибе", 12 э.л.с. Приобретен земством для переправы в Якутске, сгорел и списан в 1923 г.

48. название не установлено (А. Быбин)

катер, 1 винт, железный, размеры:
Корпус, мех. — 1914 г., Двигатель керосиновый, 5 э.л.с., списан в 1919 г.

Кроме этого, до 1918 г. на Лену были завезены детали земснарядов и парохода, собранного в 1932 г. ("ТРУДОЛЮБИВЫЙ") и несколько моторных катеров с моторами "Буффало" по 14 э.л.с. (принадлежали МПС)

Павлов Александр Сергеевич

ЛЕНСКИЕ ПАРОХОДЫ

Набор, макет и художественное оформление автора.

Сдано в набор 20.12.1993 г. Подписано в печать 16.05.1994 г.

Формат 60 x 84/16. Тираж 3000 экз. Заказ № 208

Отпечатано в НИПК "Сахаполиграфиздат".

677007 Якутск, ул. Кирова, 9