

К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ ПЕРВОГО ТРАНСПОРТНОГО СУДНА АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА С ДИЗЕЛЬНОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ УСТАНОВКОЙ

Приведены впервые вводимые в научный оборот сведения об обстоятельствах приобретения и гибели первого морского транспортного судна Акционерного Камчатского общества, внесшего большой вклад в промышленное и социальное развитие охотско-камчатского побережья. Впервые публикуются уникальные изображения судна.

Ключевые слова: Северо-Восток России, охотско-камчатское побережье, Акционерное Камчатское общество, морской транспортный флот.

Основанное в 1927 г. Акционерное Камчатское общество (АКО) одним из направлений деятельности по развитию Северо-Востока России декларировало создание собственного морского транспортного флота и организацию каботажного обслуживания протяженного охотско-камчатского побережья. Для этого весной 1928 г., к началу своего первого промыслового сезона, общество приобрело в США два деревянных транспортных судна: теплоход «Охотск» и парусно-моторную шхуну «Чукотка». Обстоятельства покупки судов и условия, в которых им пришлось работать в сложных навигационных условиях необорудованного побережья изложены в монографии [1, с. 357—366]. В последнее время в ходе изучения малодоступных широкому кругу исследователей источников, в первую очередь фондов КГБУ «Камчатский краевой объединенный музей» (КГБУ ККОМ), удалось выявить новые сведения о короткой истории первого АКОвского теплохода, то есть судна с дизельной энергетической установкой.

Теплоход, ставший родоначальником камчатского морского транспортного флота, пришел в Петропавловск 12 июня 1928 г. Будущий «Охотск» пока еще носил английское название «*Арех*» (по-русски «вершина», «верхушка»), из-за чего местные остряки тут же окрестили его на свой манер — «Арехом». На Камчатку теплоход привел американский экипаж. Прибывшие на судно советские моряки, более привычные к старым угольным пароходам, увидели много ранее им неизвестных технических новинок: электрическую пожарную сигнализацию, долженствовавшую указывать место возможного возгорания, электрическое же отопление кают, рефрижераторную установку.

Процедура приема судна от американцев открылась торжественной частью. Судовой «красный уголок», точнее, кают-компанию украшали лозунги и плакаты, «оригинальные, местного творчества». На одном из них — рука фашиста, заносщая нож над рабочим, которому СССР бросает спасательный круг. На другом — улыбающиеся лица американского и советского капитанов. Под ними английская надпись: «Интернациональное объединение моряков». Царит веселье: «гремит патефон, игла которого непрерывно куролесит по усердно подкладываемым пластинкам. Здесь же — целый квартет. Играет скрипка, мандолина, гитара и балалайка. Американцы и русские смешались в одну веселую, радостную толпу». Официальный обед «пересыпается небольшими речами». Советский капитан заявил, что новый экипаж судна справится с поставленными ему задачами. Его американский коллега радовался тому, что теплоход доставлен в Петропавловск в целости [2].

После окончания торжеств началась собственно приемка судна в состав АКО от перегонной команды. При испытаниях главного дизеля, проводившихся с целью выявить его возможные дефекты и определить наименьший промежуток времени, потребный для перемены хода с переднего на задний, разорвался воздушный трубопровод. Это вызвало задержку испытаний. Попутно устранили и некоторые другие выявившиеся мелкие дефекты. Неожиданный ремонт вызвал в Петропавловске кривотолки о пригодности нового приобретения АКО к длительной и надежной эксплуатации. С целью рассеять неблагоприятное мнение некоторых граждан о теплоходе, создавшееся благодаря распространившимся слухам, газета «Полярная звезда» опубликовала статью капитана С. И. Кострубова с рассказом о судне.

Оно было построено в США в апреле 1917 г. для плавания в открытом море. После ряда лет эксплуатации поставлено на линии во внутренних водах Аляски. Для этой цели переоборудовано устройством кормовой надстройки и установкой в трюме двух больших цистерн. Это ухудшило

качества судна в условиях морского плавания: высокая надстройка, из-за которой позже камчатцы прозвали его «плавающим комодом», мешала развивать построечную скорость при встречном ветре, а цистерны отнимали треть полезной грузоподъемности и изменяли осадку. Тем не менее, по словам вполне искушенного в морском деле капитана, «произведенное первое испытание теплохода при его приемке от американцев дало вполне удовлетворительные результаты... Сама же машина находится в довольно хорошем состоянии и может быть готова в любой момент к работе, гарантируя безопасность плавания. В целом теплоход представляет из себя довольно ценное приобретение для разрешения намеченных заданий АКО на Камчатке» [3]. Деревянный корпус судна на случай встречи со льдами изнутри был укреплен поперечными распорками. К тому же теплоход имел «высший класс» Регистра Ллойда, в отличие от других пароходов, посещавших Камчатку.

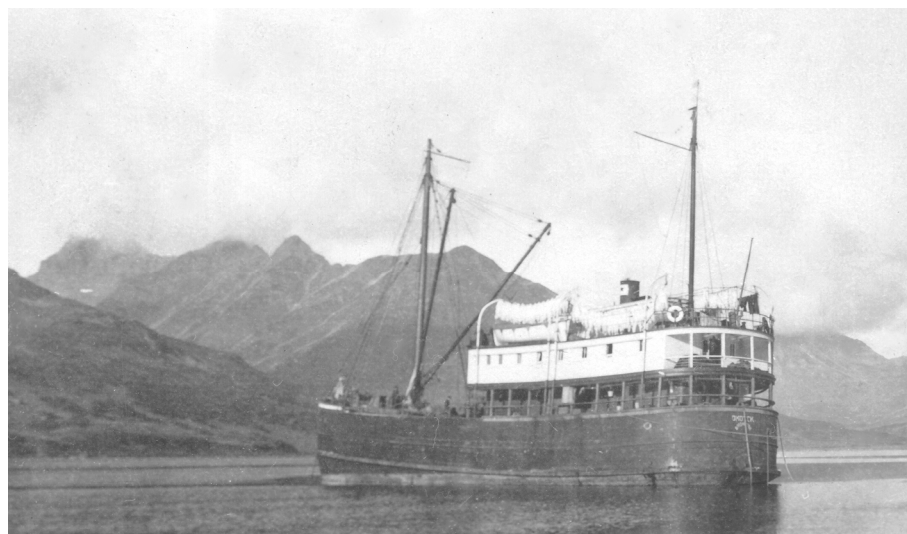


Рис. 1. Теплоход «Охотск» (из фондов КГБУ ККОМ. НВФ 9450)

19 июня 1928 г. «Охотск» под командованием капитана Кострубова вышел в свой первый рейс в Усть-Камчатск. Вернувшись оттуда в Петропавловск, следующим рейсом он должен был отправиться во Владивосток [2]. В августе 1928 г. теплоход вышел в рейс на Чукотку для снабжения факторий (торговых отделений) АКО и приема добытой местными охотниками экспортной пушнины, рассматривавшейся как источник валютных поступлений в СССР для предстоящей индустриализации. В сентябре судно попало в тяжелые полярные льды, из которых ему посчастливилось выйти без повреждений корпуса [4].

Как показал накопленный опыт эксплуатации судна в охотско-камчатских водах, его конструкция все же оказалась неудачной. Сочетание деревянного корпуса и двигателей, работающих на легковоспламеняющемся топливе, спустя год стало причиной первого большого пожара. 30 июня 1929 г. «Полярная звезда» сообщила: «От вспышки мотора возник пожар на теплоходе “Охотск”. Для прекращения огня судно потопили и сейчас же подняли. Динамо и моторы целы, обгорела обшивка. “Охотск” становится на ремонт. Экспедиция по восточному берегу Камчатки выйдет в первых числах июля на зафрахтованном пароходе “Теодор Нетте” и совершит один рейс» [5].

Очевидцем этого происшествия стала легендарная А. И. Щетинина, первая в мире женщина-капитан дальнего плавания, работавшая на теплоходе в начале своей флотской карьеры матросом и младшим штурманом: Она писала в воспоминаниях: «Во время стоянки у завода (во Владивостоке. — С. Г.), где на “Охотске” только что закончили ремонт, вахтенный моторист запустил вспомогательный двигатель, обеспечивавший работу генератора, и нарушил правила безопасности. Возник пожар. После удаления людей машинное отделение закрыли, судно отбуксировали на мель у южного берега бухты и затопили, для чего потребовалось прорубить деревянную обшивку борта. Пожар прекратился. Водолазы заделали отверстие в обшивке, воду откачали, и судно снова поставили к заводу на ремонт...» [6, с. 106].



Рис. 2. Теплоход «Охотск» во льдах у мыса Дежнева (из фондов КГБУ ККОМ. НВФ 9466)

Следующий пожар, случившийся 18 сентября 1930 г. в Петропавловске, стал для теплохода последним. В 06.45 воспламенилось машинное отделение. Сыграли тревогу, машинное помещение задраили наглухо, надеясь таким путем прекратить доступ воздуха и потушить огонь. Ошибкой в организации спасательной операции оказалось то, что с самого начала не определили, что именно горит, а потом выяснить это оказалось невозможным вследствие сильного распространения огня. Под машинным отделением находились две цистерны с топливом, а в трюмных цистернах — еще сорок тонн горючего. Стало понятно, что взрыва избежать не удастся. Следует отметить, что тогдашний Петропавловский порт никаких средств для борьбы с огнем не имел.



Рис. 3. Пограничный сторожевой корабль «Воровский» расстреливает горящий «Охотск» (из фондов КГБУ ККОМ. НВФ 1304)

Теплоход отвели на более глубокое место. К нему подошел паровой траулер АКО «Баклан», неудачно попытавшийся сбить огонь струей пара. Безуспешные попытки прекратить пожар длились почти семь часов. В 13.30 раздался сильный взрыв. Столб пламени взметнулся на высоту нескольких десятков метров, «Охотск» превратился костер. Теперь стало окончательно ясно, что потушить его не удастся. Находившиеся во время взрыва на «Охотске» команды самого теплохода и моряки стоявших в порту судов, принимавшие участие в тушении, были сметены взрывной волной в воду.

Спустя почти полвека старейшая работница управления АКО М. В. Ленда вспоминала: «Летом 1930 г. я была очевидицей, как горел теплоход “Охотск” в порту. Пламя и черный дым

окутали судно, зрелище было жуткое, и местные власти приняли решение вывести горящее судно из ковша в бухту и потопить его. Для этого сторожевой корабль “Воровский” стрелял в горящее судно, и оно медленно погружалось в воду» [7].

Долгое время не было известно, что в этом событии пострадало много людей. Сейчас мы можем назвать имена двух пропавших без вести (сгоревших или утонувших) моряков. Это — второй помощник капитана траулера «Баклан» Георгий Константинович Серебrenиков и ученик механика теплохода Виктор Кузнецов. Был травмирован морской агент АКО. Получили тяжелые ранения и ожоги шестеро членов экипажа «Охотска», попавшие в больницу: старший и второй помощники капитана, старший механик, радист, хлебопек и дневальный. Легко ранило и контузило боцмана, плотника и матроса [8].

В тушении пожара деятельное участие принимали военморы пограничного сторожевого корабля «Воровский», команды парового траулера «Баклан» и портового катера АКО «Коршун» [9].

Два погибших моряка и бесславно сгоревший первенец камчатского морского транспортного флота — теплоход «Охотск» — стали одними из первых многочисленных жертв, положенных на алтарь начавшейся социалистической модернизации Северо-Востока России в целом и Камчатки в частности.

Литература

1. Гаврилов С.В. Вдоль камчатских берегов. Транспортное и рыбопромышленное освоение охотско-камчатского побережья в конце XIX — первой трети XX вв. — Петропавловск-Камчатский, 2003. — 568 с.
2. Полярная звезда. — 1928. — 17 июня, № 48.
3. Там же. — 1929. — 11 июля, № 53.
4. КГБУ ККОМ. НВФ 9466.
5. Полярная звезда. — 1928. — 30 июня, № 50.
6. Щетинина А.И. На морях и за морями. — Владивосток, 1988. — 421 с.
7. За высокие уловы. — 1977. — 24 июня, № 74.
8. Полярная звезда. — 1930. — 20 сент., № 73.
9. Там же. — 27 сент., № 75.