



Литературное объединение
Красноярской региональной общественной организации
«Клуб Енисейских капитанов»

Иван БУЛАВА

КАТАСТРОФЫ НА ЕНИСЕЕ

Посвящается светлой памяти
всех погибших
в морских и речных катастрофах

Издательство « »

г. Красноярск 2017 год

Иван Антонович БУЛАВА

«Катастрофы на Енисее»

ББК 39-4

Б-90

Булава И. А. «Катастрофы на Енисее» – Красноярск, 2017. – 320 с.

Общественная редакционная коллегия

Председатель: А. В. Яковлев, генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство», президент АЕС.

Члены редколлегии:

С. С. Иванов, литературный редактор.

О. В. Тараненко, дизайн, верстка.

Консультанты:

В. А. Козаченко – капитан-наставник;

В. В Саушкин – ветеран флота;

Н. П. Скобло – капитан-наставник, ветеран.

«Катастрофы на Енисее» – третий том летописи судоходства на Енисее. Это рассказы и очерки о задокументированных событиях на Енисее, на других акваториях, в глубинах мирового океана, с некоторыми выводами и заключениями автора. Цель книги – напомнить читателю, что беда приходит к тем, кто не делает практических выводов из пережитого или услышанного, не знает правды о трагедиях на реках и морях. Особенность этой книги будет востребована учащимися морских и речных училищ, романтиками водных магистралей.

Подписано в печать

Формат 70x100/16

Тираж 500 экз. Заказ

Тираж отпечатан в типографии: ООО « »
г. Красноярск, ул.

Уроки прошлого

Не зная прошлого, не жди хорошего от будущего – так гласит народная мудрость. Особенно это важно помнить транспортникам – работникам отрасли с повышенными критериями опасности. Транспорт не прощает ротозейства. На флоте оно проявляется в том, что люди, занятые вахтой, отвлекаются на посторонние дела и даже спят или уходят с рабочего места, остаются не проработанными вопросы непотопляемости судна и его живучести при эксплуатации, не отрабатываются судовые тревоги. Таких причин великое множество. Рано или поздно это аукается разного рода происшествиями и авариями при эксплуатации, ущщением или халатностью в процессе строительства либо ремонта судна.



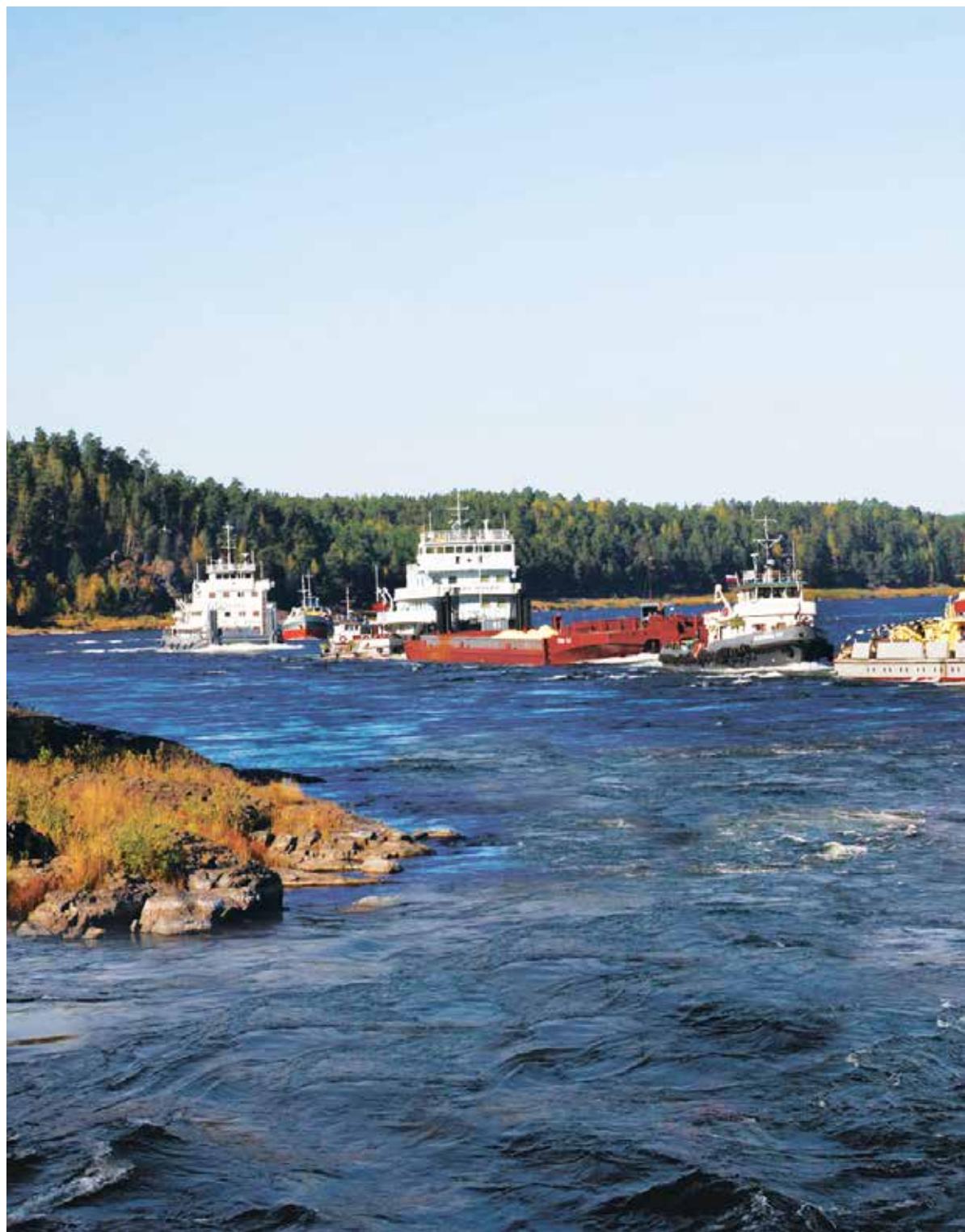
Из поколения в поколение передаются на флоте афоризмы, выработанные жизнью: «Чувствовать себя ближе к опасности», «Не наступать на одни и те же грабли», «Намётка дна не портит», и др. В них – уроки и в то же время предупреждение о том, что к работе на воде всегда следует относиться в высшей степени ответственно.

Автор книги И. А. Булава хорошо знает предмет, о котором пишет. Он достаточно времени, чтобы познать дело, которому служит, ходил в штурманах, не задерживался капитаном на судах разного назначения – от плавбазы до туристического лайнера. Его не испугали сложности и отсутствие опыта учебно-воспитательной работы, когда Иван Антонович возглавил Красноярское речное училище, где добился успеха. Определенную школу общественной работы он проходил, работая в Красноярском краевом комитете КПСС в период достижения партией высших командных горизонтов и начала заката её главенствующей роли. На его глазах проходил развал еще недавно могущественного государства, рушилась и разворовывалась государственная собственность. Слава Богу, благодаря руководству И. А. Булавы Енисейским пароходством периода девяностых – начала второго тысячелетия предприятие удалось удержать в руках рабочего коллектива, что позволило избежать его банкротства в 1996-1997 годах.

Книга «Катастрофы на Енисее» завершает «Летопись судоходства на Енисее», но это не значит, что историческая тема исчерпана. Не может она претендовать на всеобъемлющую правду. Следует помнить, что каждый пишет то, что отложилось у него в памяти, излагает свою, субъективную, оценку событий.

Книга будет востребована читателями, которые интересуются историей своего края, кто увлекается романтикой голубых дорог.

**Генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство»,
президент Ассоциации енисейских судовладельцев
А. В. Яковлев**



От автора



Заканчивается работа над третьим томом труда о 150-летней истории парового судоходства на Енисее. Считаю своим долгом сделать заключение, что эта работа была в основном успешной. Эволюция превращения водных путей Енисейского бассейна в транспортную магистраль претерпевала не одну перестройку, хотя это слово в наше время и получило отрицательную оценку. Ушла в прошлое эпоха пароходов, которая характеризовалась тяжёлым ручным трудом, большой численностью судовых команд, высокими рисками из-за природных явлений. Много усилий требовалось, чтобы обеспечить суда топливом, главным из которого были дрова. Существовала целая система обеспечения ими судов. В пароходстве были управление по заготовке дров, собственные леспромхозы, дровяные пристани, расположенные друг от друга на расстоянии восьмичасового хода. Например, пароходы «Амур» и «Степан Разин» сжигали за ходовые сутки по 180 кубометров дров.

Содержание плавучей обстановки обеспечивали бакенщики. По всей реке на берегу стояли их будки. В 1940 году на Енисее имелось 505 обслуживаемых участков, где были бакенщики. Их возглавляли старшины. На судах, в штате, были намётчики и лоцмани. Внедрение штурманской системы началось в середине 1930-х годов. Первыми перешли на штурманскую систему пароходы «Спартак», «Мария Ульянова», «Бакенщик» – капитаны М. А. Чечкин, А. Н. Здоров, М. В. Жданов.

Очередная перестройка на флоте началась в начале 1950-х годов, когда начали внедрять совмещение профессий. Это потребовало модернизацию судов. Особой трудностью была под-

готовка к совмещению на пароходах. Инициаторами выступили капитан и механик парохода «Сеченов» В. К. Семенов и Ю. В. Шитиков. Следующим этапом перестройки был переход на прямое совмещение профессий – по типу капитан-механик.

Было всего труднее в перестроечные 1990-е, когда в одночасье произошёл обвал объёмов перевозок. Апогея в своем развитии Енисейское пароходство достигло по итогам 1989 года, когда было перевезено более 28 миллионов тонн грузов, построено и введено 14,7 тысяч квадратных метров жилья, детский садик на 140 мест, поликлиника в Красноярке на 200 посещений в сутки, столовая на Красноярской судоверфи. Заканчивалось строительство на долевых началах пионерского лагеря «Чайка», профилактория «Речник», средней школы, водозaborа и очистных сооружений в Подтёсово. В пароходстве и на его предприятиях в это время не было проблем по выдаче рабочим и служащим заработной платы, по реализации условий труда и предоставления льгот, предусмотренных коллективным договором, отсутствовала кредиторская и дебиторская задолженности.

Падение объёмов перевозок в следующие четыре года, растущая дебиторская задолженность клиентуры, которая достигла по итогам 1993 года 70 процентов, кредиторская задолженность работникам флота и берега по зарплате, а также в бюджеты разных уровней – всё это привело к тому, что Енисейское ордена Ленина речное пароходство было поставлено на учёт в комиссии по несостоятельности и банкротству. Желающих погреть руки на процедуре банкротства было немало среди своих и москвичей, а также среди таких гигантов, как нефтяная компания «Лукойл», у которой было 12 процентов обыкновенных акций Енисейского пароходства, и Норильский ГМК, в собственности подразделений которого сконцентрировалось более 15 процентов. Лесная отрасль имела 12 процентов акций. За каждым из этих предприятий стояли заинтересованные ответственные лица из администрации края и управления пароходства. Большинство из них было инкогнито. Когда началась процедура банкротства, арест имущества судебными приставами, обстановка начала проясняться. В первую очередь аресту подлежало имущество, которое не участвует в производственной деятельности: легковой автотранспорт, компьютеры, оборудование на складах и т. д. Причём имущество, подлежащее реализации, что называется, с молотка, попадало в списки и ведомости, и далее – на склады реализации.

Получив информацию от секретаря о начале узаконенного грабежа, генеральный директор пароходства, будучи в Красноярске, в тот же час попал на приём к губернатору А. И. Лебедю. Остановив своим распоряжением – лично краевому начальнику приставов – арест и реализацию имущества пароходства, А. И. Лебедь соединил меня по телефону с московским куратором администрации края, и тот после того, как выслушал мои ответы на поставленные им вопросы: знаю ли я Ядова, Миргунова и Глотова, – порекомендовал держаться от них подальше. «Их работа направлена против вас», – добавил он. После этого Правлением ОАО «Енисейское речное пароходство» были разработаны и утверждены на Совете директоров мероприятия по снятию пароходства из списка кандидатов на банкротство. Главным направлением была выделена работа флота загранплавания. К этому времени в смешанном

река-море плавании работало более 20 судов пароходства. Эффективность его работы позволила закрыть дебиторскую задолженность в бюджеты разных уровней, снизить задолженность по заработной плате, приобрести импортное оборудование.

Для решения проблемы погашения дебиторской задолженности основной клиентуры была отработана система бартерных расчётов – многоступенчатая система расчётов за оказанные транспортные услуги по бартеру (по принципу: что везём, то имеем). Норильский ГМК рассчитывался векселями, своими и уполномоченных банков, металлом, серой, цветным металлом, топливом, спецодеждой; местная клиентура за Северный завоз – векселями уполномоченных правительством банков, топливом; предприятия лесной отрасли – круглым лесом, пиломатериалами; Красноярскнефтепродукт – дизельным топливом; угольщики – каменным углём; стройиндустрия края за поставки ей нерудных строительных материалов – квартирами. Примерно 30 процентов кредиторской задолженности по зарплате гасилось представлением в кредит квартир, товарами народного потребления. Попытка Норильского комбината путём создания транспортной компании «Нерпа», передав ей свою грузовую базу, обанкротить пароходство – провалилась. Пароходство не согласилось передать весь флот созданной компании «Нерпа» в аренду по бербоут-чартеру с третьей частью. Кроме того, пароходство пересмотрело арендные ставки, увеличив их на 50 процентов, и оставило за собой комплексное и техническое обслуживание сдаваемого в аренду флота. После этого транспортная компания «Нерпа» была ликвидирована.

Важной составляющей сохранения Енисейского пароходства как единого целого в рамках хозяйствующего субъекта было его акционирование и приватизация как единого целого. Самостоятельность как юридическим лицам в рамках дочерних предприятий была предоставлена Красноярскому и Лесосибирскому речным портам, Красноярскому судоремонтному заводу, Красноярской судостроительной верфи, производственно-торговому центру (УРСу пароходства). В дальнейшем это дало возможность и реструктуризировать их, и сохранить в рамках ОАО «Енисейское речное пароходство».

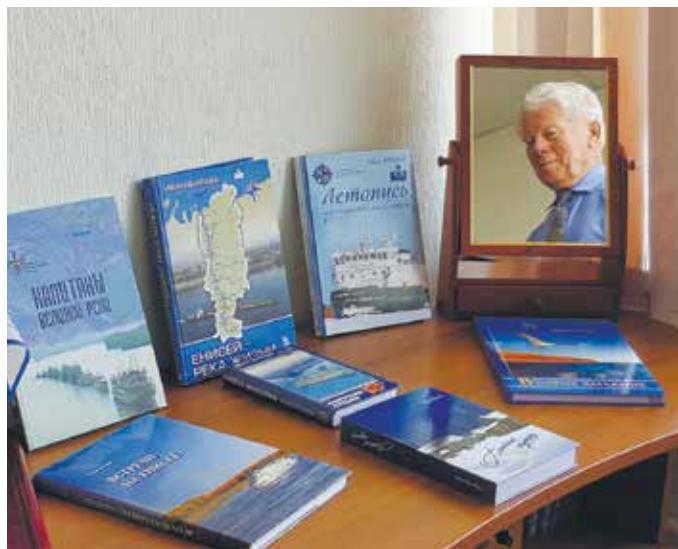
Выбрать, по какой модели произвести преобразование государственного предприятия в акционерное, было непросто. За предоставление всем подразделениям пароходства самостоятельности были сторонники в министерстве и в администрации края, руководители предприятий. На акционировании пароходства как единого целого настоял начальник ЕРП А. А. Печеник. Благодаря этому, Енисейское пароходство, в отрасли речного транспорта единственное, сохранилось в своих старых границах. А после того, как основной пакет акций приобрёл ГМК «Норильский никель», банкротство пароходству уже не грозило.

Пролог

С незапамятных времён появления первых плавучих средств на реках и морях аварии и гибель людей стали являться важной составляющей, стимулирующей совершенствование конструкций этих средств и правил безопасности плавания. Каждая катастрофа после глубокого анализа причин свершившегося вносила корректизы в уже существующие правила. Неслучайно говорят, что все правила безопасности писаны кровью пострадавших.

Часто в качестве главной причины случившейся аварии при её расследовании устанавливается человеческий фактор: всё сводится к нарушению конкретным лицом устава о дисциплине, правил плавания и других регламентирующих безопасность документов.

Нередко причины аварии закладываются береговыми службами при ремонте, погрузке и выгрузке судна. Во множестве случаев причинами трагедий становятся форс-мажорные обстоятельства, не зависящие от воли капитанов и экипажей. Полуторавековая история парового и дизельного судоходства на Енисее и северных морях, где плавают речники Енисея, изложена в книге «Летопись судоходства на Енисее», изданной в 2012 году. Второй том летописи «Капитаны Великой реки», – вышел в 2013 году, – продолжает и дополняет исторические события главными людьми на флоте – капитанами. Книга «Катастрофы на Енисее», третий том летописи судоходства, восстанавливает трагические события, случившиеся за всю историю освоения Енисея. А обзор катастроф XX века в мировой практике поможет глубже понять суть енисейских трагедий и сущность настоящего.



Монумент «Сто лет паровому судоходству на Енисее» был сооружен и открыт на набережной, рядом с управлением пароходства, в 1963 году.

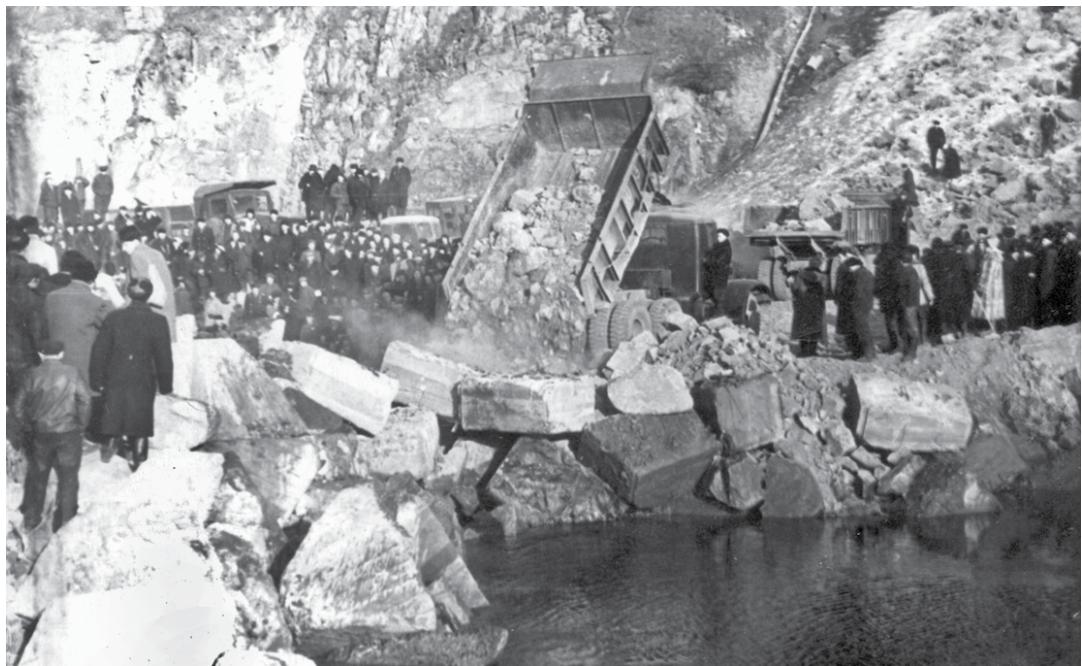
Глава 1

Енисей и притоки

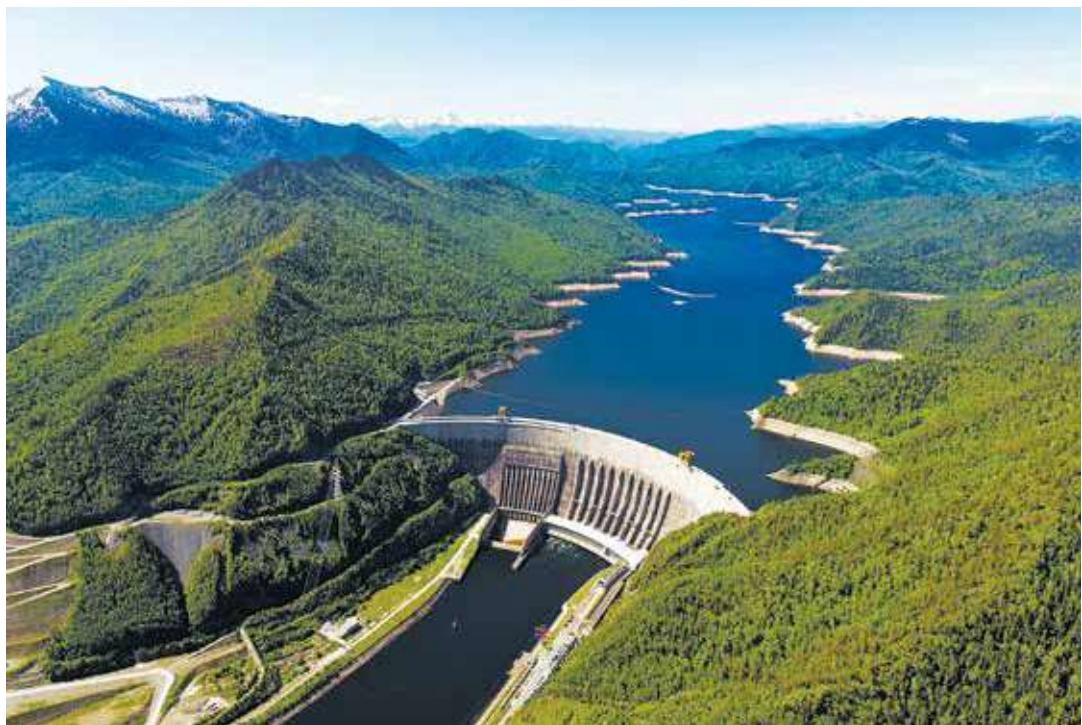


KAPCKOE MOPE

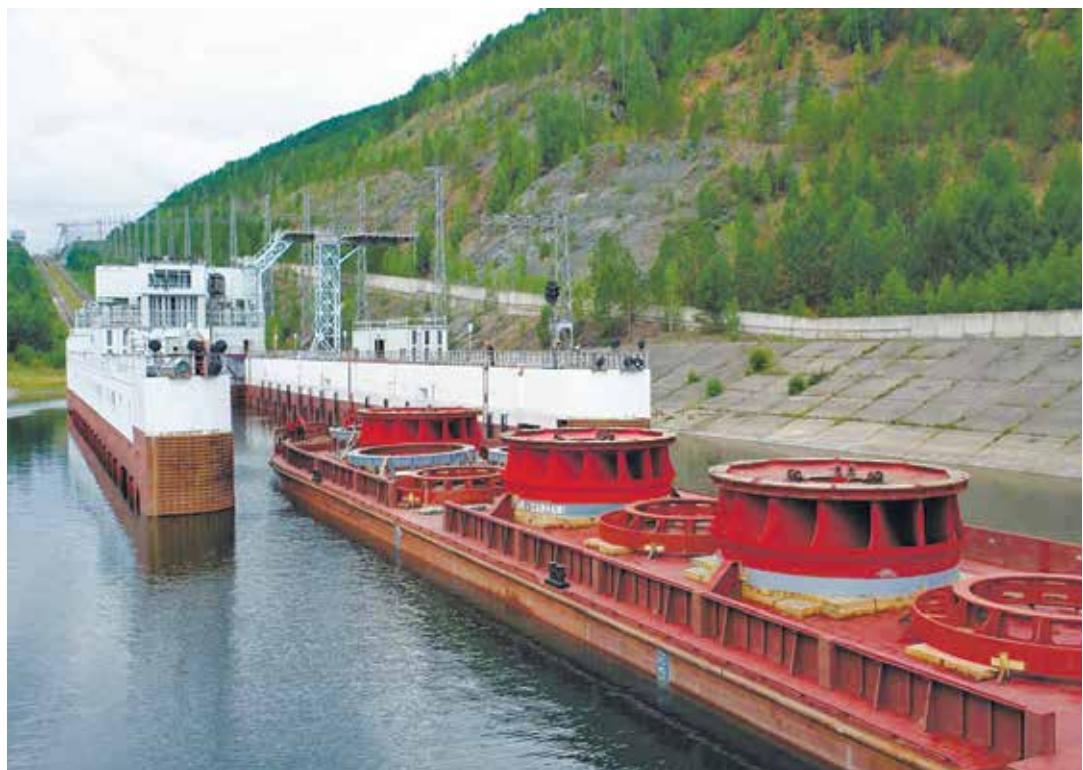




Штурм Енисея.



Саяно-Шушенская ГЭС.



Судоподъёмник. Доставка первых колёс для Саяно-Шушенской ГЭС.



В обход Большого порога – посадка через туер.



Енисей в Саянах, возле столицы Тувы города Кызыла.

Судоходные пути

Енисей – река своенравная, и её освоение шло одновременно с развитием промышленного потенциала приенисейских территорий. Многочисленные пороги, каменистое дно реки, большие скорости течения делают Енисей самой сложной рекой для судоходства в Европе и Азии. Река разделена плотинами Саяно-Шушенской и Красноярской гидроэлектростанций. На Саяно-Шушенской ГЭС плотина глухая, без судопропускных устройств. На Красноярской ГЭС построен судоподъёмник, который периодически перевозит в своей судовозной камере в двух направлениях – вверх и вниз по течению реки – суда грузоподъёмностью до 1500 тонн, с осадкой 186 сантиметров, не более 78 метров в длину и 15 метров в ширину.

Хотя плотина Саяно-Шушенской ГЭС не имеет судопропускного устройства, судоходство выше неё, на Большом Енисее – от устья в Кызыле до районного центра Тоора-Хем, поддерживается. Вместе с водохранилищем судоходные пути на Верхнем Енисее составляют более одной тысячи километров. Енисейские речники начали осваивать этот район плавания со времени образования Тувинской Автономной Советской Социалистической Республики в составе РСФСР. Главным препятствием для судоходства здесь был Большой порог, преодолеть который стало возможным только после организации турной тяги. При этом пассажиров теплохода «Заря» высаживали на берег, и они обходили порог пешком. Кроме того, специально для плавания в этом районе были построены суда повышенной



Курс на ликвидацию последствий аварии на Саяно-Шушенской ГЭС.

проходимости «Советская Тува» и «Чадан», которые самостоятельно поднимались через Большой порог. После строительства Саяно-Шушенской ГЭС для работы на Верхнем Енисее к Кызылу на постоянной основе были приписаны суда типа МБВ. Немного позднее их сменили теплоходы «Ангара», «Заря». Они обеспечивали перевозку пассажиров, нефтепродуктов, спускали плоты. Аварийность в этом районе была высокой, происходили катастрофы с гибелью людей и затоплением судов. Но и они меркнут на фоне трагедии, случившейся 17 августа 2009 года на Саяно-Шушенской ГЭС, где по причине нарушения правил технической эксплуатации произошла авария, погибли 78 человек. На большую площадь акватории разлилось трансформаторное масло. Чтобы не допустить экологической катастрофы, к месту аварии в пожарном порядке направился генеральный директор Енисейского пароходства А. Б. Иванов с аварийной партией и плавсредствами.

Туба – правый приток Енисея, а её устье – в Абакане. Интенсивное освоение реки началось после войны. Суда ходили до пристани в районном центре Курагино. Движение пассажирских судов, перевозки в баржах круглого леса, каменного угля и урожаев зерновых продолжались всю навигацию. Судовой ход между Курагино и Абаканом очень сложный, множество песчаных и каменистых перекатов, крутые изгибы и быстрое течение создавали на этом участке высокую аварийность. В районе Курагино работала паромная переправа. В результате длительного отсутствия сквозного судоходства между Абаканом и Красноярском, – строительство судоподъёмника через плотину Красноярской ГЭС велось более десяти лет, – весь грузопоток ушёл на автомобильный транспорт и железную дорогу, а после строительства моста через Тубу отпала необходимость и в паромной переправе.

Плавание по Красноярскому водохранилищу разрешается только судам, имеющим озёрный разряд Речного Регистра. Между Абаканом и пристанью Шумиха, расположенной немногим выше плотины ГЭС, в период с конца 1970-х и до 2000 года регулярно, по расписанию ходили скоростные суда «Метеоры» и «Восходы».

Наиболее значимые притоки, – как их называют в Енисейском пароходстве, боковые реки: Ангара, Подкаменная и Нижняя Тунгуска, Большой Пит, Кас, Сым, Елогуй, Хантайка, Курейка, Большая Хета. Их освоение для транспортных целей



Сбор нефтепродуктов в нижнем бьефе Саяно-Шушенской ГЭС.



Красноярская ГЭС.

началось с открытием и разработкой больших запасов углеводородного сырья – нефти и газа, руд цветных металлов, золота, каменного угля, лесных угодий дельвой древесины, гидроэнергии. Строительство мощнейших в мире гидроэлектростанций на Енисее и его притоках сделало Красноярский край первым по энергонасыщенности регионом России.

Ангара

Ангара – самый многоводный приток Енисея. Она берет своё начало из озера Байкал и впадает в Енисей на 2091-м километре от его устья, в 334 километрах ниже Красноярска. Первыми по этой реке шли разведчики новых земель, промысловые и торговые экспедиции, посольские караваны на Кяхту и далее в Китай. Для целей транспорта Ангара стала широко использоваться в конце 18 века и не утеряла своей значимости в этой роли до наших дней.

Первыми работами по улучшению судоходных условий на реке Ангаре руководил высококвалифицированный инженер М. В. Чернецов. Его управление находилось в городе Енисейске. Это он принял на работу известного революционера, впоследствии крупного руководителя молодого советского государства П. А. Красикова. В 1895 – 1898 годах туеры «Первый» и «Второй» под командованием капитанов В. А. Крюкова и А. С. Королёва работали на линии от Красноярска до Нижней пристани Падунского порога на реке Ангаре, доставляя грузы для строящейся Сибирской железной дороги. Туда же перевезли в разобранном виде, по частям ледокол «Байкал». Дальнейший путь этих грузов лежал по сухопутью, в объезд Падунского порога, и дальше по Ангаре до озера Байкал. В этом месте реки построена Братская ГЭС, а ниже по течению – Усть-Илимская ГЭС. Сквозное судоходство по Ангаре прекратилось.

Восьмидесятые и девяностые годы прошлого столетия были самыми продуктивными для грузоперевозок по Ангаре. По ней ежегодно сплавляли лес в плотах – до пяти миллионов тонн и перевозили в судах – до двух миллионов тонн. Ангарская сосна высоко ценится на международных лесных рынках.



Плотоводы Ангары.

Пороги, каменистые шиверы с быстрым течением, малые глубины делают судовой ход на Ангаре сложным для плавания судов и спуска плотов. Это один из притоков Енисея, где судоходство поддерживается в течение всей навигации.

Богучанская ГЭС

Для строительства Богучанской ГЭС был выбран Кодинский створ в 460 километрах от устья, в 380 километрах ниже Усть-Илимской ГЭС. Осенью 1976 года первый отряд строителей был высажен в район небольшой Кодинской засечки. Начинало стройку управление БратскГЭСстрой, которое к тому времени закончило строительство Усть-Илимской ГЭС. Одновременно началось строительство рабочего посёлка городского типа Кодинск на территории, не затопляемой будущим водохранилищем, в 15 километрах от плотины.

Проектная мощность ГЭС – 3996 МВт. В состав сооружений входят: бетонная гравитационная плотина, каменно-набросная плотина с асфальтобетонной диафрагмой, здание ГЭС приплотинного типа. Бетонная плотина длиной 756 метров и наибольшей высотой 87 метров состоит из станционной, водосбросной и глухих частей. По расчётам проектировщиков, Богучанское море должно затопить громадные прибрежные территории – от Кодинска вверх по Ангаре более 250 километров.

Обязательным условием наполнения моря до проектной отметки является очищение ложа будущего водохранилища от леса, примерно 80 процентов которого – деловая древесина. Для целей вырубки и сплава этого леса было создано учреждение К-100 с подразделениями (колониями) от Кодинска до Усть-Илимска. Основную массу древесины необходимо было сплавить в плотах в Стрелку для формирования там транзитных плотов на Игарку и Дудинку, а также для обеспечения сырьём лесосибирских пилозаводов и для погрузки в суда на Красноярск. Часть леса предполагалось вывозить из Стрелки автомобильным транспортом в Усть-Илимск. Для сплава леса проектировщиками было предусмотрено строительство временного шлюза длиной 125 метров, шириной 14 метров, высотой колебаний воды около 7 метров.



Богучанская ГЭС.

В 1988 году состоялось перекрытие Ангары, а весной 1989 года шлюз был сдан в опытную эксплуатацию. Накануне в Московском арбитражном суде были рассмотрены сложные разногласия между МВД СССР, Минречфлотом РСФСР и Минтрансстроем СССР по вопросу эксплуатации временного шлюза. Никто не хотел брать на себя обременительные функции. Каждая сторона приводила убедительные аргументы, что шлюзование – это не её функции. В связи с тем, что перед шлюзованием плота требовалось его расформирование на секции, а затем, после шлюзования, – формирование нового плота (транспортной единицы), суд обязал МВД, а в его лице учреждение К-100, обеспечивать шлюзованием арендованным у Енисейского пароходства флотом.

Сметой на строительство ГЭС предусматривалось строительство новых посёлков для переселения людей из затопляемых населённых пунктов, в том числе из районного центра Кежмы. Прошло уже более 35 лет с начала этой стройки. Вырос и заселён новый город Кодинск, построен посёлок Новая Кежма, который должен был стать районным центром, но не стал – вся администрация Кежемского района, в том числе и райком КПСС, ещё в советские времена переместилась в Кодинск.

Большие работы выполнены по очищению ложа водохранилища. Однако возведение самой ГЭС затянулось на многие годы. Оживление в строительстве наметилось в 2008 году в связи с развитием Нижнего Приангарья. Важным этапом строительства Богучанской ГЭС была доставка негабаритного оборудования. До Красноярска груз доставлялся на судах смешанного плавания Енисейского и Северного пароходств. Затем



**Н. И. Детенборн –
капитан-наставник
на Ангаре.**



Турбина для Богучанской ГЭС.

на причале грузового района Песчанка двухсоттонным краном тяжеловесы перегружались на специально оборудованные баржи, которые с особыми мерами безопасности доставляли их по Енисею и Ангаре до плотины Богучанской ГЭС. Это был трудовой подвиг енисейских речников, совершённый повторно – спустя сорок лет после того, как турбины для Усть-Илимской ГЭС и большегабаритные колонны для строительства Зиминского химического комбината, доставленные Северным морским путём, в Дудинке с морских судов перегружали на подкреплённые баржи и буксировали по Енисею и Ангаре до Усть-Илимска. Это стало проявлением особого доверия речникам Енисея, а по выполнении транспортной операции капитан-наставник Н. И. Детенборн был награждён орденом Дружбы народов. Многие капитаны судов отмечены государственными наградами.

Не подвели енисейские речники и на этот раз, при строительстве Богучанской ГЭС. В 2012 началось заполнение водохранилища, а в 2014 году гидроэлектростанция была принята в эксплуатацию.

Большой Пит

Особая история у реки Большой Пит. Её стали осваивать в начале 20-х годов прошлого века. Впервые в 1922 году маленький пароходик «Тайжник» доставил на устье реки Вельмо пять гружёных «илимок», которые затем поднимали по реке более 200 километров, используя все способы – конную тягу, вороты, распаузку и другие, хотя в отдельные годы груз оставался на берегу до открытия зимников.

С первых дней своей новой деятельности Иван Михайлович Назаров обратил внимание на освоение водного пути для обеспечения всем необходимым золотых приисков в Удерейском районе – по реке Ангаре и в Северо-Енисейском районе – по рекам Большой Пит и Вельмо. Его помощниками в прокладывании новых путей стали Пётр Филиппович Очеретько – капитан парохода «Тобол», Евгений Константинович Крылов – капитан теплохода «Клим Ворошилов», Иван Николаевич Пасько – капитан парохода «Енисей», Степан Афанасьевич Ощепков – капитан теплохода «Шахтёр», Иван Гурьянович Лобастов – капитан парохода «Косиор».

Навигация 1934 года для Ивана Михайловича Назарова и его соратников прошла, словно разведка боем. Караван из более чем 50 судов, самых разных по мощности и грузоподъёмности, привёл на устье Вельмо теплоход «Клим Ворошилов» под управлением капитана Е. К. Крылова. Из-за мелководья идти по реке он не мог. Вверх по Вельмо флагманом каравана пошёл пароход «Тобол» – капитан П. Ф. Очеретько, он же заведующий судоходной обстановкой Енисейского бассейна.

Гармоновский перекат из-за сильного течения преодолеть не смогли. У староверов, которые жили у устья реки Светланы, за большие деньги приобрели трёх лошадей – для организации дополнительной тяги. Однако лошади не шли. Тогда кто-то предложил судовыми гудками подбодрить их. Три парохода на полном давлении пара загудели. И откуда у лошадей взялись силы: их как черт понёс, и через несколько минут караван проскочил перекат.

Смекалка помогла во второй раз, когда подошли к перекату, который был замыт настолько, что впору разгружать суда. Лопаты среди груза нашлись, их немедленно оборудовали черенками, призвали на помощь переселенцев, которых было на караване более 300 человек, и работа закипела. Через три часа перекат был расчищен. Во время работы для подогрева и профилактики заболеваний от



Экспериментальный рейс до пристани Светлана на реке Вельмо.



*И. М. Назаров –
начальник Енисейского
пароходства в 1939 –
1970 годах, писатель.*

простуды было выпито семь литров спирта и несколько ящиков коньяка и рома. С тех пор перекат получил название «Семилитровый». Коньяк и ром по известным причинам в историю не вошли.

Экспедиционный завоз грузов в большую воду по рекам Вельмо и Тея себя оправдал: с гужевым транспортом – никакого сравнения. Вскоре появились первые лоцманские карты этих рек. Но самым слабым звеном в сложной транспортной схеме оказался флот: необходимо было ремонтировать, безопасно отстаивать действующие и строить новые суда. И. М. Назаров выступил с инициативой создать в Кононово, что в 104 километрах от Красноярска, отстойно-ремонтную базу флота объединения «Енисейзолото». Первая зимовка флота 1934 – 1935 годов прошла благополучно. Флот в навигацию вышел и количественно, и качественно окрепшим. Навигация была начата более организованно. Присутили к освоению и реки Большой Пит – до Брянки.

Всё это позволило значительно увеличить объёмы перевозок. И. М. Назаров докладывал руководству «Енисейзолота»: «Водный флот «Енисейзолота» в 1935 году

вступил в самостоятельную эксплуатацию. Перед флотом стояла задача освоить притоки реки Енисей и добиться завоза грузов самоходным флотом по рекам Вельмо, Большой Пит, Тея, Ангара. Навигация закончилась 20 октября. На зимовку непаровой флот в числе 15 единиц поставлен в затон у деревни Кононово. Эта зимовка уже раньше показала себя как удобная». Начальниками Кононовской зимовки в разное время были капитан парохода «Россия» М. К. Братухин, капитан туера «Бурлак» С. А. Ощепков, о котором рассказ ниже, В. В. Плотников, А. М. Стеблицкий. А. В. Тюменцев, С. И. Фукалов.

Не всегда гладко проходили весенние караваны. Бывали случаи зимовок, когда

флот, уже выгруженный, не успевал с притоков уйти на Енисей. Автор этих строк, будучи заместителем начальника пароходства, был ответственным по завозу на Большой Пит. Флот в количестве более 15 грузовых судов после длительного ожидания очистки реки от весеннего льда начал подниматься по Большому Питу. Неожиданно установилась холодная погода, отрицательные ночные температуры и глубины начали падать. В течение двух суток река стала не судоходной, весь флот начал обсыхать. На судах было более пяти тысяч тонн продовольственно-промышленных товаров – годовой запас для района. Начали оперативно принимать меры для распаузки грузовых теплоходов. Участвовали в грузовых работах судовые экипажи, бригады грузчиков, срочно доставленные из посёлка Северо-Енисейский. Однако вскоре неожиданно потеплело, пошли дожди, продолжилось таяние снега, и вода в реке пошла на прибыль. Всё закончилось благополучно.

Старшими караванов по Большому Питу были капитаны-наставники Н. А. Нехорошко, И. П. Худоногов, С. К. Колов, Н. В. Пестов. Наиболее заметный след в организационном плане оставил Сергей Константинович Колов. Он составил многолетний мониторинг завоза по вскрытию реки, пунктам незапланированной выгрузки грузов, наставление для судоводителей.

Добытое золото доставляли в Красноярск фельдъегерской почтой на лошадях. Иногда в распутицу использовали лодки. Об одном таком случае рассказал Иван Михайлович Назаров. Три фельдъегеря везли очередную партию добытого золота в шести сумках из воловьих кож, привязанных к сёдлам трёх лошадей, – всего сорок восемь килограмм. От рудника Советского до посёлка Брянка добрались благополучно. Дали телеграмму на имя руководителя прииска: «Прибыли Брянку тчк по реке Пит идёт редкий лёд тчк Утру полагаем будет чисто тчк Лодка зпт гребцы надёжные и подготовленные тчк Рассветом будем спускаться до Сухого Пита тчк Зимовье возьмём лошадей следовать до Енисейска тчк». Вначале всё было хорошо. Редкие небольшие льдины гребцы умело обходили. Но перед Шабалинским перекатом лёд начал сгущаться, течение усилилось, и старший дал команду гrestи к берегу. Однако большой льдиной лодку опрокинуло, и ценный груз вместе с людьми оказались в воде. Люди выбрались на берег, лодку прибило к берегу на двадцать первом километре ниже, а груз утонул. Его искали более трёх суток. Было опасение, что кожаные, плотно завязанные сумки унесёт течением и замоет галечным грунтом. Иван Михайлович, в то время уже начальник Енисейского управления речного пароходства, к месту аварии направил служебный катер «С-1» с водолазами и своим заместителем М. М. Глазковым. На третью сутки спасатели были на месте аварии, где, под Шабалинским перекатом, стоял теплоход «Шахтер». Капитан этого теплохода С. А. Ощепков за свою многолетнюю работу на притоках неоднократно попа-



Пристань Брянка – речные ворота Северо-Енисейска.

дал в сложные ситуации во время осенне-весенних навигаций. Степан Афанасьевич упрямо доказывал, что сумки утащить течением не могло, искать нужно на месте опрокидывания лодки. Однако пробный спуск водолазов результатов не дал. Сильное течение, но, главное, мутная вода не давали тщательно осмотреть дно. Решили подождать. Только на шестнадцатые сутки мешки с золотом нашли и подняли в том месте, на которое и указывал капитан Ощепков.

Жизнь сложилась так, что И. М. Назарову позже, уже в шестидесятых годах, пришлось принимать участие в судьбе капитана Ощепкова. Пригодилась записка тридцатилетней давности, которую Иван Михайлович дал таёжному Робинзону, как он называл Степана Афанасьевича, расставаясь с ним последний раз на реке Тее: «Всем капитанам судов Енисейского пароходства, начальникам пристаней оказывать помощь подателю сей записки. Начальник Енисейского пароходства Назаров», и роспись. Узнал Иван Михайлович, несмотря на давность лет, и свой почерк, и своего товарища по водным и таёжным тропам, постаревшего и немногого осунувшегося. И Степан Афанасьевич был определён начальником речного транспорта на строительстве Красноярской ГЭС: выполнил Иван Михайлович просьбу А. Е. Бочкина, руководителя этой громадной стройки, – найти ему стоящего речника. Назаров и Бочкин глубоко уважали друг друга и помогали один другому. А капитан Ощепков не раз выручал теперь уже Андрея Ефимовича в выполнении особо важных и сложных задач на стройке. Стал капитаном на больших судах Енисейского пароходства и сын Ощепкова – Анатолий Степанович. Оба они занесены в справочник «Капитаны Енисея».

В сложное время 1930-х годов беда Ивана Михайловича миновала, и он даже был премирован наркомом тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе мотоциклом «Харлей» – за успехи в организации перевозок для золотодобывающей промышленности.

Водные пути в Эвенкию

Нижняя Тунгуска

Испокон веков транспортное освоение отдалённых территорий Сибири было связано с водными путями. И Эвенкия – не исключение. Две могучие реки протекают по её громадной территории и принимают в себя сотни больших и малых речек и ручьёв. Словно кровеносные сосуды, они обеспечивают жизнь многочисленных народностей, населяющих этот край.

Первопроходцев, искателей удачи как магнитом притягивала к себе эта загадочная земля, издавна богатая пушниной, олениной, рыбой. Основными средствами передвижения по воде были плотики, маленькие лодки, «илимки». Нередко при подъёмах небольших судов через пороги и шиверы использовались бурлаки.



Бурлаки на Нижней Тунгуске.



Грузопассажирский теплоход «Академик Киренский».

Начало изучению судоходных условий на реке Нижняя Тунгуска было положено в 1911 – 1912 годах экспедицией под руководством техника-гидролога Томского округа путей сообщения Вячеслава Шишкова, в будущем известного писателя, автора романа «Угрюм-река». В 1927 году пароход «Кооператор» под управлением капитана В. В. Ильинского с караваном гружёных барж дошёл по Нижней Тунгуске до 540-го километра, был преодолён Большой порог. В следующем году караван с баржами достиг фактории Тура.

Интенсивные перевозки грузов по реке Нижняя Тунгуска начались в пятидесятые годы. Основной груз, до ста пятидесяти тысяч тонн, доставляли весенним караваном. Руководил им известный на Енисее капитан М. А. Чечкин. Он составил наставление судоводителям для плавания по реке Нижняя Тунгуска – от Туры до устья. Речники работали в тесной связке со штабом по разгрузке флота в Туле во главе с первым секретарем Эвенкийского окружкома КПСС Василием Николаевичем Увачаном. Эта личность – легендарная: доктор исторических наук, профессор, он пользовался большим авторитетом в округе. Кроме Увачана в штаб входили председатель окружного исполнкома Алексей Андреевич Мухопад, второй секретарь окружкома Александр Ефимович Шадрин, капитан-наставник Николай Ильич Игнатюк, а позже – Виталий Александрович Козаченко, Анатолий Дмитриевич Иванцов, Евгений Иванович Скребло и другие.

Вот как вспоминает об этом времени капитан-наставник В. А. Козаченко:

– Заседание штаба начиналось около восьми часов вечера. По приглашению собирались те, кто был нужен, а также капитаны судов – у кого были вопросы к штабу. Рассматривались все вопросы, начиная от недостач и порчи грузов, сроков выгрузки, распределения судов по причалам и заканчивая расстановки автотехники, снабжения судов топливом и продовольствием. Обычно часам к десяти, к подведению итогов, подходил Василий Николаевич Увачан. Он был немногословен, умел слушать, часто брал на себя вопросы, решение которых было

в компетенции начальника пароходства или руководства края. Были годы, когда судоходные уровни в Туру держались не больше десяти суток, а следовало выгрузить более 100 тысяч тонн. На последнем заседании штаба, когда последние суда покидали Туру, подводили итоги навигации, награждали особо отличившиеся экипажи грамотами, ценностями, подарками, а иногда талонами на приобретение легковых автомобилей. В завершение всего осматривали береговую черту, и капитан-наставник рекомендовал, какие места дна у причалов необходимо очистить от камней, затопляемых препятствий.

В середине пятидесятых годов началось регулярное пассажирское сообщение Красноярска с Турой. Пальма первенства принадлежит капитану

Ю. И. Кирееву, который в 1954 году на пароходе «Литвинов» с пассажирами впервые пришёл в Туру. В следующую навигацию на этот маршрут вышел теплоход «Байкал» – капитан М. Д. Селиванов. Впоследствии теплоход «Байкал» был переименован – получил имя «Академик Киренский». Свою службу он закончил трагично: в 1980 году в пути на Туру на этом судне, следующем под управлением капитана Н. Ф. Халевина, было пробито днище в райо-



Авария теплохода «Академик Киренский».



Доставка топлива на Туру.



А. Н. Андронов – капитан-механик теплохода «Капитан Игнатюк».

не машинного отделения. Заделать пробоину не смогли, и большой водой теплоход затопило вместе с мачтами. После спасения и отбуксировки в Подтёсово восстанавливать его не стали и разделили на металломолом.

Тот рейс для теплохода «Академик Киренский» начался неудачно. Первый штурман посадил его на приверх острова Тугусинский. Когда к месту аварии прибыл В. А. Козаченко, начальник инспекции Нижне-Ангарского участка, он обнаружил первого штурмана пьяным до невменяемости. Лишил его всех трёх контрольных талонов к диплому и сделав предписание в отдел кадров Подтёсовской РЭБ флота о том, чтобы этого горе-штурмана больше не назначали на пассажирские суда. Однако он в ту же навигацию оказался первым штурманом теплохода «ОМ-380» и по причине нетрезвого состояния зашёл в несудоходную протоку между Медвежьими островами. Теплоход пришлось откапывать плавкраном. С 1960 года на этой линии работал капитан Б. Н. Еремеев. На теплоходе «Байкал» в 1962 году он побил рекорд, сумев за одну навигацию сделать рейс Красноярск – Тура – Красноярск и впервые – рейс Красноярск – Ванавара – Красноярск. Полную навигацию на линии Туруханск – Тура в семидесятые годы работал теплоход «ВТ-2» – капитан Н. М. Белякович.

На протяжении почти тридцати лет пароходство поручало Виталию Ивановичу Похабову, знаменитому на Енисее капитану, обеспечивать лоцмансскую проводку теплоходов, совершивших, в том числе, экспериментальные рейсы, типа «Волго-Дон», «Волгонефть», «ОТ-2400», пассажирских водоизмещающих судов. Виталий Иванович – участник шлюпочной экспедиции по изучению специальной локации Нижней Тунгуски. За все годы его деятельности – ни одной аварии, ни одного происшествия.



Река Подкаменная Тунгуска. Подъём судов в Большом пороге.

Подкаменная Тунгуска

Вторая по величине река Эвенкии – Подкаменная Тунгуска. Она отличается быстрым течением, изобилует большими и малыми порогами, каменными шиверами. Как правило, в паводок на подъёме в порогах на этой реке работает вспомогательная тяга – несколько мощных буксировщиков.

Освоение Подкаменной началось ещё до 1917 года, когда небольшие катера буксировали лодки с грузом до устья реки Вельмо, а далее по этой своеобразной реке – до золотых приисков. В 1922 году пароход «Таёжник», маленький буксир, доставил в устье Вельмо пять гружёных «илимок», с дальнейшим курсом следования в посёлок Северо-Енисейский. В 1948 году пароход «Фридрих Энгельс» с пассажирами 250 человек и багажом 150 тонн под управлением капитана А. Г. Чекизова пришёл в Байкит.

Более интенсивное освоение Подкаменной Тунгуски началось в 1951 году. Тогда караван грузовых теплоходов «Якутия» (капитан Е. М. Целищев), «Чувашия» (капитан В. Ф. Жданов), «Карелия» (капитан К. М. Царюк) под руководством капитана-наставника Е. К. Крылова взяли курс на Ванавару. В Большом пороге им помог подняться теплоход «Олег Кошевой». От шиверы Горлышко караван ушёл самостоятельно. Перед Мирюгинским порогом суда частично разгрузились и начали подъём с помощью воротов и лямщиков – сибирских бурлаков. Теплоход «Якутия» получил незначительное повреждение, было подмочено десять тонн сахара. Здесь же присутствовало руководство округа во главе с В. Н. Увачаном. Капитана Целищева местные власти заверили, что подмоченный груз будет списан, и уговорили продолжать движение.

Предстояло преодолеть наиболее сложный порог – Панолинский, до Ванавары

оставалось более ста километров. Первому секретарю окружкома В. Н. Увачану и председателю окрисполкома пришлось долго уговаривать капитана Целищева двигаться дальше. Последний довод: «Ты же комсомолец, капитан!», – заставил того согласиться.

Жители Ванавары ликовали, встречая судно. Восторженные приветствия были обращены к капитану Целищеву. Он же, уже по собственной инициативе, спустился под порог, взял груз с теплохода «Карелия» и вместе с теплоходом «Чувашия» вновь дошёл до Ванавары.

Капитан Е. М. Целищев получил приветственные телеграммы от начальника пароходства И. М. Назарова, от краевых партийных и советских органов. Но, когда он прибыл в Красноярск, ему вручили повестку – явиться к транспортному прокурору М. Ф. Каскевичу, который возбудил уголовное дело по факту повреждения судна и порчи груза. И закрутилось... Следователи прокуратуры находили всё новые и новые факты нарушений, злоупотреблений, превышения должностной инструкции и так далее. Обращение начальника пароходства И. М. Назарова в прокуратуру с просьбой прекратить преследование капитана результата не дало. У Евгения Михайловича Целищева взяли подпись о невыезде.

Однажды, после очередного рейса и дачи показаний в связи с открывшимися фактами, Евгений, замученный и исхудавший, возвращался на свой теплоход. Случайно его встретил Василий Николаевич Увачан, который поинтересовался: «Что случилось, капитан?». И тот ему все рассказал. В тот же день Целищева снова пригласили в прокуратуру. Здесь, у порога кабинета, его встретил с объятиями М. Ф. Каскевич и объявил, что уголовное дело закрыто из-за отсутствия состава преступления.

В это время началось интенсивное освоение Эвенкии. С каждым годом от геологов приходило всё больше заявок на доставку грузов и топлива. Требовалось адекватно улучшать судоходные условия. Большую роль в этом сыграла изыскательская партия Енисейского техучастка бассейнового управления пути под руководством инженера-гидролога В. Ю. Глазера. Путейцы-изыскатели при самых низких меженных горизонтах воды сплавлялись на лодках и убирали обсохшие камни-валуны, наносили на лоцманские карты судовой ход и метили, где весной ставить вехи. Ориентироваться на местности капитанам помогали километровые знаки, установленные на берегах.

Переход в тридцатые-сороковые годы от лоцманской к штурманской системе судовождения вконец извел лоцманское сословие. С. И. Фомин, начальник Енисейского пароходства в 1970 – 1984 годах, будучи до этого начальником службы эксплуатации флота, предложил собрать вторых, третьих штурманов и под руководством капитанов-наставников при самых низких горизонтах воды зарисовать схему судовых ходов на реках Подкаменная и Нижняя Тунгуски. Так в пароходстве решили проблему ускоренной подготовки лоцманов.

Не всегда доставка грузов по главным водным магистралям Эвенкии обходилась без проблем. Бывало, суда оставались на зимовку и в плёсе, и в населённых пунктах Соба, Аскоба, в других местах. Был такой случай. Пароходство старалось большегрузными баржами и мощными буксирами-толкачами доставить груз до места. После разгрузки осадка барж составляла 20 – 30 сантиметров, их спускали уже мелким флотом. Такая же попытка была предпринята в 1982 году. Однако большую баржу с двумя тысячами тонн угля поднять до Ванавары не успели – из-за мелко-

водья застряли под Панолинским порогом. Автор этих строк, в то время заместитель начальника пароходства, отвечал за организацию доставки грузов весенним караваном до Ванавары. На теплоходе «Заря» с капитаном-наставником Ю. С. Малишевским подошли к барже с углём. Юзеф Станиславович предложил: «Здесь шкипером работает мой родственник. Я пойду к ним один и договорюсь обо всём, что касается зимовки баржи. С установлением зимника коммунальщики посёлка Ванавара санно-тракторным поездом вывезут уголь потребителю». «Хорошо!», – согласился я. Юзеф Станиславович ушёл к шкиперу, каюта которого находилась на корме баржи. Минут через пять капитан-наставник с фуражкой в руке выскочил из шкиперской каюты. Я увидел, как он бежит по борту баржи на «Зарю», а за ним – помощник шкипера и по совместительству его жена с топором в руке. «Что, медведям я тут буду продавать грибы и ягоды?! – кричала она. – Сам оставайся здесь!». Понимание нашли у коммунальщиков – они взяли баржу под свою охрану.

В это же время под Панолинский порог подошли баржи с нефтепаливными грузами. По своей осадке пройти через порог они не могли. Было отдано распоряжение направить в район Ванавары из Байкита четыре мелкосидящих буксировщика типа «Ангара» – корпусами, чтобы обеспечить их быстрое продвижение. А пока все грузовые суда типа СТ и ГТ, выгруженные в Ванаваре, отправились для буксировки нефтепаливных судов от Панолика до Ванавары. Перед этим капитаны возражали: риск обсохнуть был велик, – но на теплоходе «Заря» я посетил каждое судно и переговорил с экипажами.

Вода падала катастрофически. Ожидали, что на отметке 200 сантиметров по Ванаварскому водомерному посту падение остановится. Не остановилось. За восемь часов бригада из экспедиции Гершкарона смонтировала нефтепровод диаметром пятнадцать сантиметров, обходивший Панолинский порог по берегу. Вертолётом доставили мощную бензиновую мотопомпу производительностью около 100 кубометров в час, и началась работа по перекачке нефтепалива из одних судов в другие. Связь между пунктами выгрузки и погрузки осуществлялась через переносную УКВ-станцию «Кама-П». Работа не прекращалась около четырёх суток.

К этому времени из Байкита подошли теплоходы серии «Ангара» и сразу включились в работу взамен СТ и ГТ. Осадка у «Ангары» самая минимальная: при взятии балласта в форпик – около метра. В Панолинском пороге путейцы дают менее одного метра.

С капитаном-наставником Садовским мы приняли решение: спускать СТ и ГТ через порог, пока ещё не поздно. Под порогом стояло спасательное судно, водолазы в готовности номер один – ждут в случае чего команду к погружению. Инструктаж капитаны получили строжайший: выйти на осадку не более одного метра, подготовить на судне вблизи места вероятного удара мешки с песком.

Первым пошёл теплоход «Славянка» – капитан-механик К. В. Бекринев. При заходе в слив порога главные двигатели перевели на «стоп» – и теплоход проскочил на попутной волне. Следующим был СТ-720. На нём или чуть раньше остановили двигатели, или, возможно, его осадка была больше, чем у «Славянки», – теплоход ударился о скалу. Глухой звук, будто от удара кувалды по пустой металлической бочке, далеко разнёсся по окрестностям. Капитан доложил, что есть незначительное поступление воды в первый трюм.

– Заделаем сами, – успокоил он нас.

И так все семь судов не совсем благополучно, но спустились через порог.

По Подкаменной Тунгуске и далее по Вельмо, до пункта Вельмо-1, большегрузными составами доставляли каменный уголь для Северо-Енисейского района. Экспериментальный рейс совершил капитан «ОТ-2011» Н. И. Суворов. Общее руководство операцией блестяще выполнил начальник службы безопасности пароходства В. Г. Яковлев.

Были и трагедии. Капитан-наставник В. А. Плотников, ответственный за безопасный отстой флота на Нижней Тунгуске, погиб в авиационной катастрофе, не долетев до Туры.

В 1970-е – 1980-е годы с Ногинского рудника, расположенного на территории Эвенкии, флотом Енисейского пароходства вывозили до 75 тысяч тонн графита. Богата Эвенкия углеводородным сырьём, здесь большие возможности для развития гидроэнергетики. Главное, не разрушать природную среду этой территории и использовать богатства на благо живущих здесь людей.

Кас, Сым, Елогуй

Притоки Кас, Сым, Елогуй судоходны только в период половодья. По Касу и Сыму по большой воде с использованием мелкосидящих буксировщиков в отдельные навигации сплавляли более 100 тысяч кубических метров леса в пучках, из которых на Енисее формировались транзитные плоты. Река Кас знаменита тем, что была использована как часть Обь-Енисейского канала.

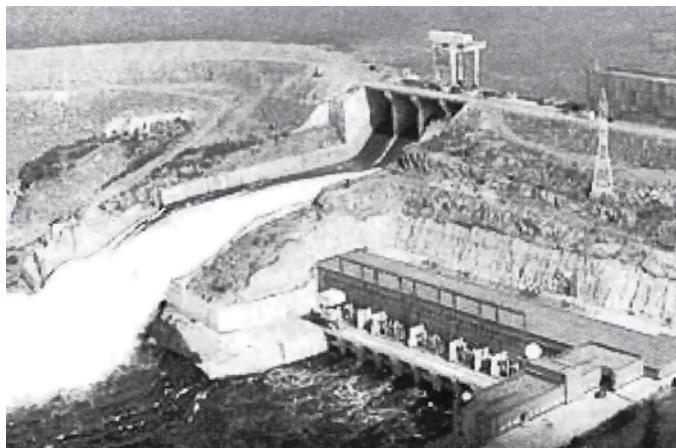
На берегах реки Сым живут староверы. Глубоко в тайге, далеко от больших городов и сёл, на берегах таёжных речек и озёр селились они, создавая замки и небольшие деревеньки. Передавая из поколения в поколение и строго выполняя заветы и традиции, свой образ жизни они сохранили до наших дней. Женятся и выходят замуж только за единоверцев, иногда преодолевая для этого сотни километров с берегов Енисея на Ангару, с Подкаменной Тунгуски на Елогуй и так далее. Староверы имеют свои церкви и молельни. Одну из них мне посчастливилось посетить в небольшой деревушке Лебедь, расположенной недалеко от устья Подкаменной Тунгуски. Там я увидел древнее Евангелие в кожно-медной обложке. Правда, прикоснуться к нему мне запретила хозяйка этого заведения.

По речке Елогуй до посёлка Келлог товары первой необходимости доставляются только весной, по большой воде.

Курейская ГЭС

1975 год – начало строительства Курейской ГЭС, как считают энергетики края, хотя первый десант строителей высадился в 1973 году. По своей конструкции и составу основных сооружений Курейская ГЭС имеет много схожего с Усть-Хантайской. Практически все грузы для строителей Курейской ГЭС были доставлены речниками Енисейского пароходства.

В 1975 году, 16 июня, теплоход-толкач «Шлюзовой-100» под управлением капитана В. Н. Наумова прибыл с баржей на 86-й километр от устья реки Курейки, в посёлок строителей Пионерский, в будущем – посёлок энергетиков Светлогорск, где была организована выгрузка. Следом пришли теплоход «Архангельск» – капитан Г. А. Антоненко, теплоход «ГТ-4» – капитан А. С. Микуть.



Курейская ГЭС.

лометра, где был организован рейд, причалы и территория для складирования грузов, участок реки был очень сложный: пороги, сильные свалочные течения, большие скорости. На этом участке движение было одностороннее».

Створ Курейской ГЭС расположен выше по течению, примерно на сорок километре. Этот участок реки, от рейда выгрузки до створа плотины, несудоходен. На 68-м километре в Курейку впадает речка Пелядка, которая стала известной среди речников после гибели на одном из её порогов П. Н. Руденко – механика ледокола «Капитан Чечкин». Сегодня одно из судов Енисейского пароходства носит имя «Механик Руденко».

С помощью ледокола навигацию на Курейке начинали на 10-12 дней раньше, что для строителей было очень важно. При объёмах перевозок за короткую навигацию около 250 тысяч тонн – кроме того, более 300 тысяч тонн ПГС – должно быть предельно чёткое планирование перевозок.

Река Курейка была перекрыта в 1982 году, а ГЭС начала работать на полную мощность – 600 МВт – с 1988 года. Она была включена в энергетическую сеть «Таймырэнерго». Судоходство по реке Курейке после её перекрытия обеспечивается под проводкой лоцманского судна, регулированием глубин за счёт сброса воды через плотину.

С давних времён Курейка известна графитовой рудой, содержание углерода в которой около 100 процентов. В конце 1980-х годов флотом пароходства вывозилось до 20 тысяч тонн графита. Добыча его производилась открытым способом. Это высокоуглеродное сырьё ждёт своего потребителя.

Река Хантайка

Небольшой правый приток Енисея протяжённостью 174 километра. На этом протяжении имеет уклон 60 метров. Река порожистая, с большими скоростями течения в порогах и каменистых перекатах. Вытекает из Хантайского озера. В 1930 году река Хантайка была обследована геологом Н. Н. Урванцевым на предмет её использования для транспортного освоения полиметаллических руд Таймыра.

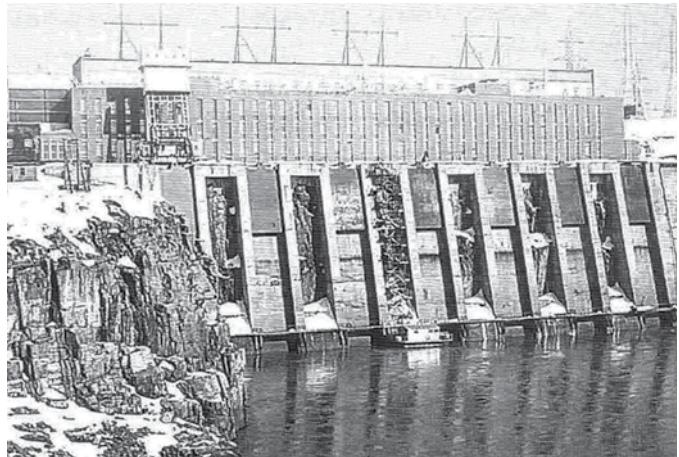
Однако позднее была вос требована её энергетическая мощь для решения проблем энергетики Норильского промышленного узла. В то время ещё не было газопровода Мессояха – Норильск, котельные обеспечивались местным каменным углём. Получаемая электроэнергия была весьма трудозатратной, её себестоимость – очень высокой.

Створ будущей Усть-Хантайской ГЭС был выбран в 63 километрах от устья. В 1963 году к месту строительства был высажен первый десант. В навигацию этого же года теплоходы «Днепр» и «Любовь Шевцова» с гружёными баржами, под управлением капитанов В. П. Труша и В. Г. Яковлева, доставили первые грузы для строителей гидроэлектростанции.

Для обеспечения коммерческой деятельности была образована пристань, начальником которой назначен В. С. Красиев – капитан теплохода «Академик Комаров». Общее руководство работой флота на реке Хантайке осуществлял капитан-наставник В. А. Некорошко. Строительство шло широким фронтом. Одновременно с подготовкой к перекрытию Хантайки велось строительство будущего рабочего посёлка энергетиков Снежногорска. Значительно рос объём перевозок речным транспортом. В навигацию 1964 года предполагалось завезти более 100 тысяч тонн грузов, в том числе нефтепродуктов – более 8 тысяч тонн, добыть в русле реки и поставить для строителей более 200 тысяч тонн песчано-гравийной смеси. Для обеспечения этих перевозок на линиях Красноярск – Снежногорск и Дудинка – Снежногорск были задействованы 10 судов типа ГТ и СТ, два буксира-ровщика-толкача и четыре баржи-площадки. Плановые объёмы перевозок были перевыполнены.

Перекрытие реки Хантайки произошло в октябре 1967 года. В состав сооружений ГЭС входят: русловая каменно-набросная плотина, левобережная и правобережная земляные плотины, водосброс, водоприёмник, напорные подводящие туннели, подземное здание ГЭС с отводящим каналом, главный корпус станции и открытое распределительное устройство 220 кВ. В машинном зале установлено семь вертикальных гидроагрегатов с поворотно-лопастными турбинами мощностью по 63 МВт. Проектной мощности 441 МВт Усть-Хантайская ГЭС достигла в 1972 году. Её сдача в промышленную эксплуатацию состоялась 25 сентября 1975 года.

В обычном режиме работы гидростанции река Хантайка не судоходная. При планирующемся заходе судов в Снежногорск диспетчер пароходства сообщает диспетчеру ГЭС о необходимости судоходных попусков. Суда поднимаются вслед за вспомогательным катером гидроэнергетиков.



Усть-Хантайская ГЭС.



На Большой Хете.

Большая Хета

В начале 2000-х годов Енисейское пароходство настойчиво искало новые грузопотоки на Севере, в том числе для освоения вновь открытых нефтегазовых месторождений. С нефтяной компанией «Лукойл» велись переговоры о перевозке сырой нефти по Оби с перевалкой на морские танкеры в Обской губе.

Началось изыскание транспортных путей по обеспечению строительства нефтяных скважин на площадках Ванкора. По инициативе пароходства приступили к исследованиям для этих целей реки Большая Хета – левого притока Енисея, его устье на 105 километров ниже Дудинки. Большая Хета берёт своё начало из озера Хетского, её протяжённость – 646 километров. На юге она «границит» с рекой Турухан, на западе соседствует с бассейном реки Таз.

Опорная база Ванкорского нефтепромысла расположена на 430-м километре Большой Хеты от её устья. Опытный рейс по реке был осуществлён в навигацию 2002 года. Караван в составе пяти нефтеналивных барж, четырёх теплоходов «Ангара», двух танкеров ТНМ, – флот следовал под управлением капитанов А. М. Шкитыря, Н. И. Болмасова, А. Н. Нефельда, В. В. Вавилова, В. М. Рябушкина и под общим руководством капитана-наставника В. Г. Эпова, – доставил до баз геологов Сузун-береги Ванкор 2000 тонн топлива. «Шлинающу́п – поднамётку, сами составляли карту – примерно в масштабе шести километров в водном сантиметре», – писал в своем отчёте капитан-наставник Виктор Георгиевич Эпов.

В начале сентября 2009 года был произведён пуск первой очереди Ванкорского нефтегазового месторождения. С этого времени объёмы добычи нефти и газа ежегодно нарастают примерно на десять процентов, и в 2013 году было добыто 21,4 миллиона тонн.

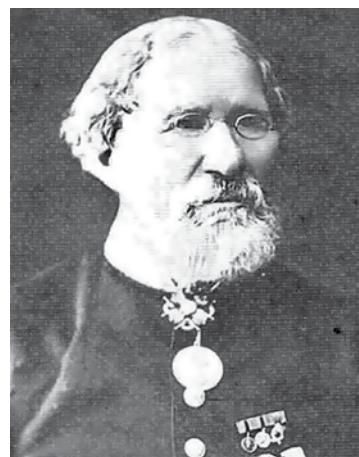


Участники Срочного казённого пароходства по Енисею, 1911-1912 гг., г. Красноярск. Слева направо сидят: Клопотов, А. А. Халутин (капитан парохода «Россия»), П. Ф. Очеретко (капитан парохода «Енисейск»), неизвестный, К. А. Мецайк (капитан парохода «Туруханск»), Селюк. Стоят: П. А. Балашкин, Сущихин, Войканд, Разсказов, Соколов, Гологузов, Ф. Я. Бабкин.

Первопроходцы

Богаты на транспортные происшествия район нижнего течения Енисея – севернее Бреховских отмелей до устья, Енисейский залив и западная часть Северного морского пути от Диксона. В отличие от многих сибирских рек Енисей стали изучать и осваивать для целей судоходства от устья к его истокам, а не наоборот. Первыми шли промысловые суда поморов. Следуя с запада на восток, они наносили на карту острова и земли Арктического побережья. Экипажи поморов славились умением плавания в Арктике, добычей моржей, тюленей, белых медведей и других зверей. Многие из них погибали на этом неизведанном пути.

Первые купеческие суда появились на Енисее, также преодолев студёные моря. Большая роль в освоении этой могучей реки принадлежит енисейским и красноярским купцам. Из них навеки остался в истории Енисея А. М. Сибиряков, который строил суда на судоверфи в Енисейске, являлся крупным судовладельцем. Он был не только организатором экспедиций Шваненберга и других – от Енисея до Санкт-Петербурга, но и фрахтовал в Европе суда с экипажами для доставки грузов на Енисей. Яркий пример тому – пароход «Темза» и его капитан И. Виггинс. На Енисей они доставляли оборудование для строившейся



И. П. Кытманов – купец первой гильдии, судовладелец, меценат, общественный деятель.



Агентство Сибгоспароходства, 1928 г. Вверху: Я. М. Падоко, В. М. Сидорин, М. В. Жуйко, Д. С. Цибин, А. Т. Парышев, Мв. К. Братухин, И. К. Ярмолюк, Т. Аккрентьева, И. А. Мориков. Третий ряд: Л. Ф. Паралец, А. М. Тильго, Л. П. Кутумова, С. Ю. Мельников, Л. А. Качаев, К. А. Мецайк, А. С. Сцанщин, Я. М. Трасов, А. Л. Халутин, К. Д. Кротов, Н. М. Чечкин. Второй ряд: И. Д. Кружников, Г. А. Березин, С. Я. Чинищев, М. Н. Смирнов. Нижний ряд: В. В. Стоцкий, Л. В. Крысов, В. Н. Байкалов, И. Н. Шахаматов, В. И. Шигарин, А. А. Журавлева, П. М. Соколов, Е. Л. Цибин.

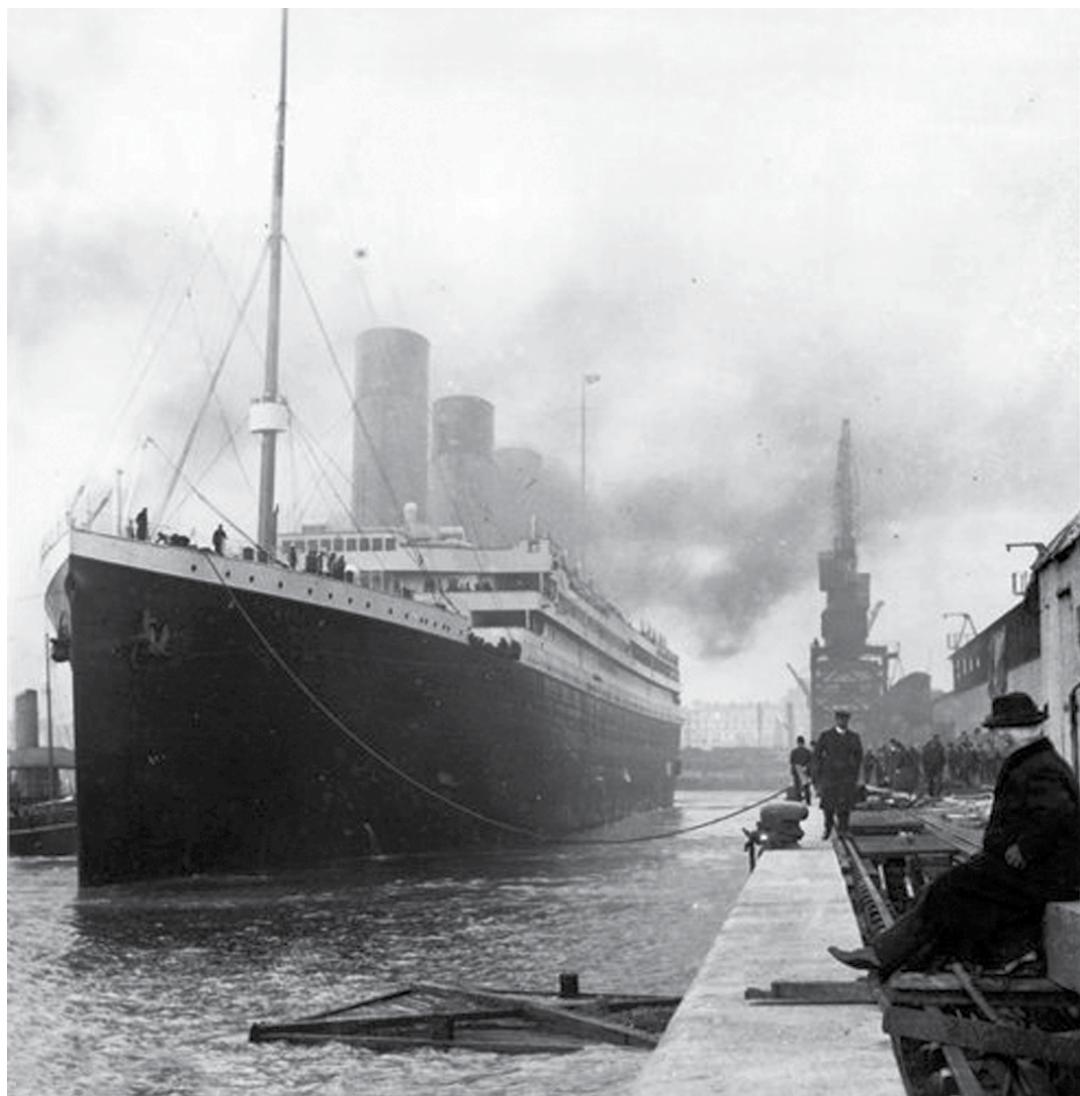
Транссибирской магистрали, машины и сельскохозяйственное оборудование. Из Сибири увозили графит, круглый лес, пушнину и т. д.

Важную роль в освоении Енисея сыграл М. К. Сидоров – крупный судовладелец, меценат, организатор многих экспедиций по изучению и освоению Севера. Крупным шагом вперёд в этом направлении стало созданное в 1910 году «Акционерное общество на реке Енисей». По сути, оно стало монополистом в перевозках пассажиров, грузов, в торговле по берегам реки. Учредителями его выступили А. Кузнецов, Н. Гадалов, В. Карнаков, А. Кытманов, А. Баландин, И. Дунаев, Т. Цукерман, А. Терсков, Н. Пашенных. Народная мудрость гласит: первопроходцам всегда трудно. Не всегда интенсивность движения влечёт за собой увеличение аварийности. Она зависит от многих факторов, о которых будет рассказано в следующих главах этой книги на конкретных примерах.

Глава 2

Катастрофы XX века





Суперлайнер «Титаник» выходит из порта Квинстаун, Ирландия.

Введение

История XX века богата катастрофами мирового масштаба. 30 июня 1908 года в 07 часов 14 минут местного времени в районе реки Подкаменная Тунгуска недалеко от селения Ванавары на высоте от 5 до 15 километров произошёл взрыв небесного тела. Мощность взрыва по некоторым источникам оценивается в 40 – 50 мегатонн тротилового эквивалента, что равносильно самому мощному в мире термоядерному взрыву. Взрыв произошёл в безлюдной болотистой тундре. Если бы это произошло на четыре часа позже, пострадали бы российские города Выборг и Санкт-Петербург.

Гибель «Титаника»

Проходит совсем немного времени, и мир потрясает катастрофа суперлайнере «Титаник». Это самый большой корабль своего времени, построенный за три года в Белфасте (Англия) по последнему слову техники. Его размеры, как и отделка, внутреннее убранство, впечатляли. Длина составляла 269 метров, ширина – 30 метров, осадка – 10,5 метра, водоизмещение – 52 310 тонн. Мощность силовой установки – 55 тысяч л. с. Скорость – до 23 узлов (42 километра в час). «Титаник» имел двойное дно и 16 водонепроницаемых переборок. Был способен оставаться на плаву при затоплении двух любых отсеков или четырёх смежных носовых либо кормовых отсеков. Корабль являлся близнецом лайнера «Олимпик» той же компании и был построен с устранением недостатков, установленных при эксплуатации «Олимпика». Количество пассажиров и команды – 2 224 человека, при наличии 20 спасательных шлюпок, расположенных по обоим бортам и рассчитанных на 1 178 человек, что обеспечивало спасение немногим более половины пассажировместимости. Спасательными жилетами судно было укомплектовано полностью. Учебные тревоги не только вместе с пассажирами, но и с экипажем не проводились.

«Титаник» вышел в свой первый и последний рейс в полдень 10 апреля 1912 года – на Нью-Йорк, сделал остановку в порту Шербур для посадки пассажиров, а около полудня 11 апреля – в порту Квинстаун (Ирландия) для пополнения запасов и приёмки последних пассажиров. На момент выхода из последнего порта на борту «Титаника» находилось 1 316 пассажиров и 908 членов экипажа. Капитаном был 62-летний Эдвард Смит, стаж которого составлял более 40 лет. До этого он командовал пароходом «Олимпик».

Погода не способствовала успешному плаванию. Дул северный, переходя на северо-западный, ветер. Направления ветра и холодного Лабрадорского течения совпадали, из-за чего айсберги на пути судоходства появились на месяц раньше обычных сроков. Движению льдов способствовали высокие приливы, вызванные рекордным приближением Земли к Луне. В день выхода «Титаника» из порта Квинстаун его радисты стали принимать сообщения по телеграфу от других судов о небывало большом скоплении айсбергов и их обломков на пути лайнера. Сообщения поступали вахтенному офицеру, а он передавал их в штурманскую рубку для нанесения на карту.

Несмотря на многочисленные сообщения с других судов о наличии айсбергов на пути «Титаника», достаточных мер предосторожности капитаном Эдвардом Смитом не принималось. А некоторые, особо тревожные, радиограммы радисты, загруженные пе-



Эдвард Джон Смит – капитан «Титаника».

редачей телеграмм пассажиров «Титаника», просто оставили у себя на столе, не дав им должного движения.

В 22.30 на видимости с «Титаником», при расхождении встречными курсами капитан парохода «Раппаханноке» с помощью азбуки Морзе передал на лайнер: «Мы только что прошли через ледяное поле и между несколькими айсбергами». С «Титаника» просигналили: «Сообщение принято. Благодарим. Спокойной ночи». Однако никаких мер принято не было, наблюдение не усилено. Пароход-гигант шёл полным ходом к своей катастрофе.

Накануне Эдвард Смит в интервью заявил, что не представляет такую ситуацию, при которой современное судно может затонуть. Однако с 14 на 15 апреля, в 23 часа 40 минут, пароход «Титаник» столкнулся с подводной частью айсберга, повредив примерно 90 метров обшивки правого борта ниже ватерлинии примерно семь метров. Главный строитель этого судна Томас Эндрюс, который был на «Титанике» в качестве пассажира и погиб вместе с ним, оценив реальную обстановку, доложил капитану, что судно через четыре-пять часов погибнет. Никто теперь не скажет, вспомнил ли он свою беседу с русским инженером-кораблестроителем Владимиром Костенко, который ещё в 1909 году, после ознакомления с чертежами громадного парохода под названием «Титаник», обнаружил серьёзные недостатки в части обеспечения живучести будущего судна. Его по-перечные переборки не обеспечивали герметичность корпуса до главной водонепроницаемой палубы, они были ниже её. Кроме того, все палубы прорезались глубокими шахтами и люками.

В 00:14 капитан отдал команду радиостанции подавать сигнал бедствия, сообщая координаты терпящего бедствие судна, а экипажу – готовиться к эвакуации пассажиров и команды. Оценивая позже обстановку на судне, пассажиры и команда, которые были спасены, показывали, что паники не было. Однако много неразберихи вносило отсутствие у команды опыта в организации эвакуации, сказывалось также отсутствие тренировок по спуску шлюпок и других спасательных средств. А их недостаточное количество, холодная забортная вода (минус два градуса) и, как следствие, переохлаждение способствовали увеличению количества жертв.

На поданный сигнал бедствия отозвались пароходы «Маунт Темпл», находившийся в 80 километрах, и «Карпатия» – в 90 километрах. Ближе всех к пароходу «Титаник», всего в 32 километрах, был пароход «Калифорниэн», но за 10 минут до столкновения и 40 минут до объявления бедствия радиостанция этого судна Сирил Томас выключил радиостанцию и ушёл отдыхать. Поскольку у него сменщика не было, единственное судно, которое могло оказать помощь, на радиосигнал не отвечало.

В 00:19 пришло сообщение с парохода «Маунт Темпл» о получении сигнала бедствия, его капитан изменил курс и направился к «Титанику». Однако из-за большого скопления айсбергов продвигался на малой скорости. В 00:30 пришёл ответ с парохода «Карпатия». Он полным ходом спешил на помощь. Его экипаж принял все возможные меры, чтобы по распоряжению капитана Артура Рострона принять более 2000 человек.

С мостики «Титаника» обнаружили огни неизвестного судна, которое на «Титанике» приняли за «Калифорниэн». Капитан «Титаника» отдал распоряжение подать сигнал бедствия красными ракетами, но их в распечатанном ящике не оказалось, там были белые. Начали ритмично подавать сигнал белыми ракетами. Однако неизвестное судно выключило огни и скрылось. Эти сведения попали в

газеты, и по всему миру капитана парохода «Калифорниэн» объявили сбежавшим с места трагедии. Только через 50 лет капитан промыслового судна «Самсон» на смертном одре признался священнику, какой грех у него на душе. Причиной его бегства с места катастрофы было стремление скрываться от встречи с кораблями береговой охраны – на борту судна был богатый улов тюленей. По приходу в Рей-

кьявик он узнал из прессы, что сигнал белыми ракетами подавал «Титаник».

Причинами трагедии стали самоуверенность капитана, грубое нарушение главного правила обеспечения безопасности МПСС – следовать умеренным ходом, конструктивные недостатки судна на стадии проектирования. После трагедии с пароходом «Титаник» были произведены существенные изменения в обеспечении живучести судов при их проектировании и строительстве, в снабжении спасательными средствами и др. Это значительно повысило безопасность пассажиров и экипажа, непотопляемость и живучесть судов. Была принята Международная конвенция по охране человеческой жизни в море.

Катастрофа парохода «Титаник» показала безграничное, оставшееся в веках мужество одних и трусость, предательство других. Были случаи, когда во время посадки в спасательные шлюпки в первую очередь детей и женщин некоторые из них отказались садиться без своих любимых. А некоторые из мужчин надевали на голову плед, чтобы занять место в шлюпке. Никто и никогда не простит трусость капитана промыслового судна, который не оказал помощь в спасении людей.

За три года до катастрофы английский писатель Морган Робертсон, моринист и фантаст, в романе «Гибель Титана» предсказал гибель судна и пассажиров. Он, за два цикла белой Луны до крушения «Титаника», назвал близко к действительным водоизмещение судна, количество пассажиров на борту, время и место катастрофы. Когда его предсказание сбылось, он был проклят обществом и умер через три года в одиночестве, без близких и родных, не написав ни одной строчки.

Только Первая мировая война, которая унесла сотни кораблей и десятки тысяч моряков, отвлекла мировую общественность от трагедии века – гибели «Титаника».

Столкновение «Андреа Дориа» и «Стокгольма»

«Андреа Дориа» – итальянский лайнер, построенный на верфях в Генуе в 1950 году, затонул у побережья Нью-Йорка 25 июля 1956 года, через 11 часов после столкновения с лайнером «Стокгольм».

Лайнер «Андреа Дориа» – гордость Италии, по своей комфортабельности и оснащению был лучшим судном своего времени, работал на трансатлантической линии Европа – Нью-Йорк. И на этот раз он заканчивал свой очередной рейс. Менее чем через сутки, в 14 часов и ни минутой позже, корабль должен был ош-



Гибель «Титаника».



Пассажирский лайнер «Андреа Дориа».

вартоваться у причалов Нью-Йорка. За опоздание предусматривались крупные штрафы капитану – за каждый час и каждого пассажира. Именно это заставило капитана при нулевой видимости из-за плотного тумана следовать полным ходом по радиолокатору.

Основные данные лайнера: водоизмещение – 29 000 тонн, длина – 213 метров, ширина – 27 метров, осадка – 9,2 метра, пассажиров – 1 220. Другой лайнер – «Стокгольм». Это был комфортабельный шведский лайнер водоизмещением 12 000 тонн, 1948 года постройки. По размерам он значительно меньше своего собрата по несчастью – самый маленький трансатлантик на этой линии. Он следовал встречным курсом из Нью-Йорка на Копенгаген – Гётеборг. Его скорость была значительно ниже скорости встречного судна. С каждой минутой они сближались на полтора километра. В последний момент капитан «Андреа Дориа» сбавил скорость до 22 узлов – только на один узел.

В момент столкновения оба судна резко развернуло. Машины «Стокгольма» работали на «полный назад», и его носовая часть со скрежетом вышла из корпуса «Андреа Дориа», в пробоину тотчас хлынула вода. С большим креном на правый борт «Андреа Дориа» скрылся в тумане. Он прошёл ещё полторы мили, пока команда не остановила двигатели. На «Стокгольме» погибли семь человек из экипажа, каюты которых располагались в носовой части судна. Оставшиеся в живых приняли активное участие в спасении пассажиров «Андреа Дориа», используя свои плавсредства, и подняли к себе на борт порядка 400 человек.

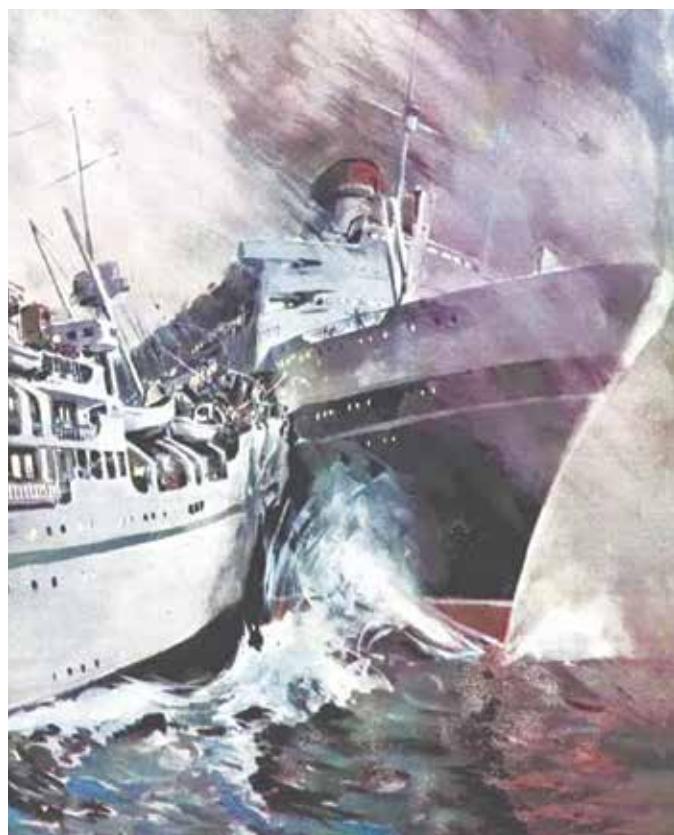
В ходе следствия и судом было установлено, что катастрофе способствовала погоня за сверхприбылью в ущерб безопасности плавания. Назовём несколько вызванных этим обстоятельств. В пути расходованные цистерны топлива, пресной воды, машинного масла (диптанки) не заполнялись морской водой с целью сохранения остойчивости судна, как это предусмотрено Правилами, ведь в конечном порту их надо освобождать, защищать и заполнять топливом, пресной водой и маслом.



Суперлайнер «Стокгольм».

для следующего рейса. Сборщики таких вод стоят недёшево, к тому же при расходовании ресурсов осадка судна уменьшается и, соответственно, удельный расход топлива становится меньше, а это тоже экономия расходов. Расписания движения лайнеров были составлены из расчёта полного хода – и это в ущерб обеспечения безопасности. А престиж голубой ленты Атлантики зачастую подталкивает мореходов следовать на предельной скорости, невзирая на ограниченную видимость, наличие айсбергов, интенсивное рыболовство и прочие особенности этого района.

С целью экономии средств капитаны нередко нарушают одно из главных правил предупреждения столкновения судов в море – следовать рекомендованным курсом и с безопасной скоростью. Как показало расследование, оба



Столкновение «Андреа Дориа» и «Стокгольма».

судна следовали полным ходом. Кроме того, «Стокгольм» уклонился от рекомендованного курса к северу на 19 миль, что способствовало столкновению, к тому же на судне не был отрегулирован масштаб экрана радиолокатора, что повлияло на принятие решения штурманом, на его действия в последний момент перед столкновением.

На борту «Андреа Дориа» было более полторы тысячи человек – пассажиры и команда. Диптанки правого борта сыграли главную роль в опрокидывании судна: они мгновенно заполнились водой, а левобортные пустые создали мощный кренящий момент. При ударе в правый борт на «Андреа Дориа» была нарушена герметичность корпуса, в том числе верхних палуб, где не было водонепроницаемых переборок, и вода затопила помещения по всем верхним палубам. Нижние палубы имели водонепроницаемые переборки, в результате остались незатопленными большинство помещений до седьмой палубы, что создавало дополнительный, мощный кренящий момент на правый борт.

Несмотря на неадекватное поведение команды лайнера «Андреа Дориа», – захват шлюпок и их отплытие от борта полупустыми, – было спасено 40 процентов пассажиров и 60 процентов экипажа. Обстановка способствовала спасению людей: штилевая погода, наличие вблизи других судов. За три часа, пока длилось затопление лайнера, были спасены все, кроме 45 человек, погибших при столкновении. Капитана сняли последним, при его нежелании оставить своё судно. Чтобы не предавать широкой огласке этот случай, судовладельцы приняли решение не обращаться в суд.

Судьба парохода «Адмирал Нахимов»

Хоть и трудно в это поверить, но жизнь показывает, что судьба парохода, как и человека, бывает счастливой и успешной, а бывает и наоборот – несчастной и неудачной. Это зависит от многих факторов, зависящих и независящих от конструкции судна, как это бывает и с человеком. Казалось бы, что может быть проще – исправить и не повторять ошибок? Но есть в жизни, как и в природе, явления необъяснимые. О тех счастливцах, которых миновала беда, говорят: родился в рубашке, или: ходит под Богом. Про других можно услышать: какой-то злой рок преследует это имя. И тому есть много примеров.

Вот один из них. По статистике имя адмирала Нахимова носили семь кораблей, четыре из них погибли. В 1897 году грузовой пароход «Нахимов» затонул у берегов Турции. В Цусимском сражении в 1905 году погиб броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». Советский лёгкий крейсер «Адмирал Нахимов» потоплен в 1941 году. Сам адмирал Нахимов погиб от ранения на Малаховом Кургане в 1855 году. По версии моряков и народной молвы, это какая-то месть из-за затопления по команде адмирала Нахимова Черноморского флота для закрытия бухты в Севастополе вражеской эскадре – флоту Англии, Франции, Турции и Сардинии – во время Крымской войны.

И вот очередная беда – гибнет пассажирский туристический лайнер «Адмирал Нахимов» вместе с 423 пассажирами и экипажем. Из них для 46 человек пароход стал саркофагом.

Как вспоминал первый советский капитан этого судна Н. А. Соболев, его знакомство с пароходом «Адмирал Нахимов» состоялось в Ялте, у пассажирского

причала. Впечатления от знакомства с лайнером и экипажем были самые хорошие. Однако как опытный моряк он понимал, что многое предстоит сделать по сплочению экипажа, обучению его борьбе за живучесть судна путём проведения учебных тревог, изучения устройств и судовых систем судна. После приёма в эксплуатацию пароход был передан Черноморскому морскому пароходству. Первый рейс состоялся из Одессы, порта приписки судна, с заходом в порты Крымско-Кавказской линии – по маршруту Одесса – Ялта – Новороссийск – Сочи – Батуми – Одесса.

История парохода началась в 1925 году, когда по заказу компании Norddeutscher Lloyd он был построен в Германии, в Бремене, где получил название «Берлин». До 1939 года совершал трансатлантические рейсы между портами Бремерхафен и Нью-Йорк, делая в год по 12 рейсов. Однако с его 12 тысячью лошадиных сил и скоростью 16,5 узлов он никак не мог соревноваться за приз «Голубая лента Атлантики». Однако принципы компании Norddeutscher Lloyd – путешествие на судне во всех классах должно быть приятным и удобным – привлекли пассажиров.

Пароход «Берлин» участвовал в спасательной операции в 1928 году недалеко от Нью-Йорка, где потерпел крушение английский пассажирский теплоход «Вестрис». В 1932 году «Берлин» прошёл модернизацию и переоборудование кают. С началом Второй мировой войны он получил задание следовать в Свинемюнде для доставки в Мемель (ныне Клайпеда) подразделения «Трудовой армии». Можно только догадываться, что это были подразделения Вермахта. С этого времени и почти до конца войны, до 31 января 1945 года, пароход использовался как госпиталь. В последний раз «Берлин» командование немецкой армии использовало для спасения окружённой Курляндской группировкой войск. Приняв на рейде войска, пароход в окружении сильного конвоя отправился в рейс. На пути его подстерегала советская подводная лодка, выпущенная с неё торпеда попала в левый борт носовой части судна. Подавая сигнал бедствия, с большим дифферентом на нос, «Берлин» уже в конце пути на траверзе порта Свинемюнде в Померанской (ныне Поморской) бухте подорвался на собственной немецкой мине. Получил пробоину шесть-восемь метров и затонул на глубине 18 метров по среднюю палубу.

При подъёме судна в конце 1946 года произошёл взрыв заложенной немцами мины, и пароход опять лёг на грунт. Только 17 сентября 1947 года его удалось поднять с помощью советских водолазов, после чего его отвели в Кронштадт на предмет освидетельствования и составления технического проекта восстановления. В 1949 – 1957 годах пароход был восстановлен в ГДР за счёт репатриации, передан в СССР в состав Черноморского морского пароходства под названием «Адмирал Нахимов» и поставлен на Крымско-Кавказскую пассажирскую линию.

Первый рейс с пассажирами был непростой. В самом начале пути была отмечена плохая вентиляция кают на верхних палубах, а в каютах нижних палуб она вообще отсутствовала. Пассажиры задыхались, открывая всё, что могли, чтобы глотнуть свежего воздуха. От этого померк весь блеск кают пассажирских коридоров, вестибюлей и салонов, фашинированных ценными породами дерева и отполированных, закрытых коврами и ковровыми дорожками, бархатными шторами и лёгкими на вид воздушными занавесками. Салоны и каюты были увешаны картинаами. Выдавался двойной комплект постельного белья и камбузного инвентаря.



Круизный лайнер «Адмирал Нахимов».

ря. Вспоминается случай в мою бытность на теплоходе «В. Чкалов». Во время шторма в Енисейском заливе в читальном салоне сорвался портрет В. И. Ленина. Стекло разбилось, а под портретом Ленина открылся портрет генералиссимуса И. В. Сталина. Я поинтересовался у первого капитана этого теплохода, а в то время уже начальника Енисейского пароходства С. И. Фомина, каким образом сохранился портрет Сталина. С. И. Фомин поведал, что он со времени спуска судна на воду был в городе Висмаре наблюдающим за его строительством. По окончании строительства во всех каютах, салонах были развешаны картины: пейзажи, портреты, фотографии и так далее. Советская комиссия во главе с уполномоченным Министерства морского и речного флота картины на религиозную тематику, абстракционистов и всё, что противоречило советской идеологии, забраковала. Кому-то пришла мысль поставить в салонах рамки большого размера с портретами членов Политбюро, а также и вождей – К. Маркса, Ф. Энгельса, В. Ленина и генералиссимуса И. Сталина.

После объявления культа личности портреты, статуи, памятники И. В. Сталину было приказано убрать. «А мне жалко было выбрасывать такой портрет, и я его сам спрятал под портретом Ленина», – рассказал С. И. Фомин. Он там пролежал с 1953 по 1973 год. Сохранился блестяще.

Судя по описаниям капитана Н. А. Соболева, такая же отделка и снабжение инвентарём, что на теплоходе «В. Чкалов», была и на пароходе «Адмирал Нахимов». В скором времени все конструктивные недостатки, установленные в первом и последующих рейсах, были устранены.

В 1962 году во время Карибского кризиса капитан Н. А. Соболев получил задание доставить на Кубу солдат Советской армии под видом смены рыбаков,

отправившихся промышлять в Гвинейский залив. Вот как вспоминает Николай Антонович о том времени.

Перед отходом теплохода «Адмирала Нахимова» палубы и каюты быстро заполнялись молодыми людьми примерно одинакового возраста, одетыми в одинаковые синие брюки и разных цветов безрукавки. Нетрудно было догадаться, что это военнослужащие. Рейс держался в строгой секретности с получением задания на переход в пакетах, вскрытых по определённому времени и месту нахождения. Особые условия конспирации соблюдались в проливах и на виду у портов: на верхней палубе сосредоточить больше женщин, следовать без лоцманов. При заходе в Босфор на малом ходу к борту подошёл пограничный катер с таможенниками и пограничниками. Их на трапе встретил старпом, блестяще владеющий английским языком. Отвечая на все поставленные вопросы, он отвечал, а таможенник заполнял специальный бланк. На последний вопрос – порт назначения – старпом ответил: Конакри. Заполнив декларацию и возвращая старпому судовые документы, таможенник сказал: «Вы идёте на Кубу, – и после некоторой заминки добавил, пока старпом не стал возражать: – Об этом сегодня передало ваше ТАСС».

Были в пути и другие встречи, которые помотали нервы капитану. Однако всё закончилось благополучно, и теплоход «Адмирал Нахимов» вернулся на свою туристическую Крымско-Кавказскую линию, которую обеспечивал загрузками Украинский республиканский Совет по туризму.

Почти 20 лет капитан Н. А. Соболев проработал с туристами. Нередко на борту парохода проводились республиканские и союзные симпозиумы, путешествовали знаменитые, наши и зарубежные, гости. Десятки тысяч туристов отдохнули на пароходе, и ни одной жалобы, только благодарности.

В 1977 году Н. А. Соболев по состоянию здоровья ушёл на берег.

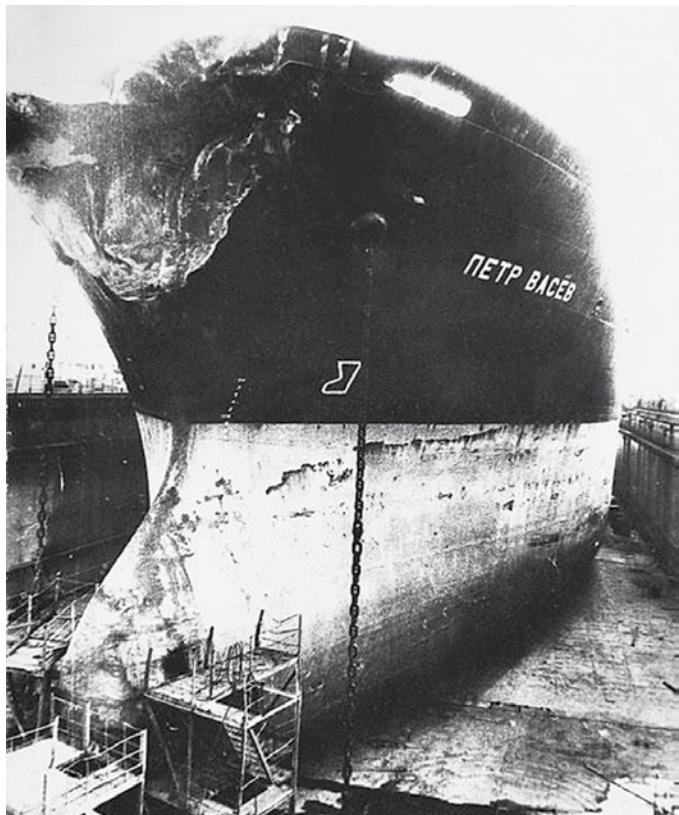
В 1984 году капитаном на круизный лайнер «Адмирал Нахимов» назначили 56-летнего Вадима Георгиевича Маркова, который имел богатый опыт капитана, работал до этого на престижных заграничных линиях, возглавляя экипажи судов «Леонид Брежnev», «Фёдор Достоевский», «Армения». Но по какой-то причине его отзывали из Англии, лишили заграничной визы и назначили на лайнер «Адмирал Нахимов». В заграничных плаваниях советские капитаны получали, кроме зарплаты в рублях, бонусы в иностранной валюте, имели возможность покупать по тем временам редкие в наших магазинах товары, легковые автомобили и др. Личное дело коммуниста Маркова рассматривали на парткоме Черноморского пароходства, где с обличительной речью выступил А. Чудновский. Не думал он тогда, что ему придётся работать на одном судне с Марковым в качестве его помощника, но судьба-злодейка распорядилась по-своему.

С самого начала совместной работы между ними была неприязнь, которая открыто нигде не показывалась, но это чувствовалось во всём. Н. А. Соболеву, первому капитану, по воле случая пришлось в качестве пассажира в 1985 году побывать на своём, так вросшем в его сердце за 20 лет капитанства, пароходе «Адмирал Нахимов». Всё для него здесь было родное. Но Николай Антонович не почувствовал в экипаже духа дружной семьи, созданию и поддержке которого он уделял большое внимание. Даже чествование знаменательной даты парохода, которую в честь передачи судна Советскому Союзу экипаж раньше отмечал ежегодно, прошло незаметно. Первый капитан «Адмирала Нахимова» ожидал, что после отхода судна от причала, во время знакомства туристов с пароходом и экипажем, он

встретит милых ему людей из команды и спросит: «Ну как?». Не получилось. На встречу с туристами он пришёл один. Хотя туристы задавали очень много вопросов, с интересом выслушивал их мнения, однако удовлетворения не испытывал. В конце рейса он зашёл к В. Г. Маркову попрощаться и поблагодарить его за путешествие. Уходя, спросил: «Нет ли у вас ко мне каких-либо вопросов по судну, его эксплуатации?». Марков заявил, что судно он изучил, помочь ему не нужна. И пригласил ещё в путешествие.

В последний свой рейс пароход «Адмирал Нахимов» был загружен до предела – пассажирами и туристами, членами экипажа и их родственниками. Всего учтённых – 1243 человека. Этот рейс судна и в планах пароходства был последним. Дело в том, что за шестидесятилетний срок интенсивной эксплуатации он физически и морально устарел. Совершив свой заключительный рейс, пароход должен был уйти на слом. Его регистрационные документы на право плавания заканчивались в том же году без права на продление.

Пароход «Адмирал Нахимов» 31 августа 1986 года по расписанию прибыл из Ялты и в 14:00 ошвартовался у 34-го пассажирского причала в порту «Новороссийск». Его отправление на Сочи по расписанию было намечено на 22:00. Пока судно стояло у причала, были проведены высадка и посадка пассажиров, экскурсии для туристов, подготовка к продолжению плавания. Ко времени отхода к его борту пришвартовались два вспомогательных буксира. В 22:00 прозвучала команда капитана: «Убрать трап!». Буксировщики тягой за нос и корму медленно отвели лайнер от причала. Зазвучал марш «Прощание славянки». Но вот незадача: поступило сообщение, что на причале появился опоздавший на десять минут пассажир – начальник КГБ Одесской области генерал-майор А. Крикунов и его семья из трёх человек.



Балкер «Пётр Васёв» в доке после столкновения.

Пароход медленно коснулся причальной стенки, забрал опоздавших и продолжил манёвры по отходу от причала и выходу из бухты. Одновременно капитан Марков запросил у дежурного поста по регулированию движения информацию о наличии на пути следования «Адмирала Нахимова» других судов. Получил

сообщение, что створная линия выхода и захода в бухту свободная. В то же время дежурный проинформировал капитана, что со стороны Босфора в порт следует балкер «Пётр Васёв» под выгрузку канадского ячменя, и успокоил: «Но мы договорились, что он вас пропустит».

Пароход «Адмирал Нахимов» лёг на рекомендованный курс, и Марков, ничего не сказав второму штурману А. Чудновскому, вахта которого была в это время, вышел из рубки. По одной версии, он спустился на шлюпочную палубу к себе в каюту и прилёг с книгой на диван. По другой – зашёл в каюту «люкс» на этой же палубе, к А. Крикунову. Между тем напряжение в рубке парохода «Адмирал Нахимов» нарастало, Чудновский вызвал по УКВ-связи балкер «Пётр Васёв», но его капитан В. И. Ткаченко ещё раз подтвердил, что он уступает дорогу и суда чисто разойдутся правыми бортами. В ходовой рубке сухогруза «Пётр Васёв» нёс вахту третий помощник капитана П. Зубюк, который вёл визуальное наблюдение за обстановкой, брал пеленги на встречное судно и все действия заносил в черновик вахтенного журнала. Капитан Ткаченко включил монитор автоматизированной радиолокационной прокладки курса и вёл наблюдение за ситуацией сближения судов. Их совместная скорость движения составляла 21,5 узла, что соответствует 43,5 километрам в час. Пеленг на встречное судно практически не менялся, и третий штурман перевёл машину на маневренный режим, предупредил капитана и сделал соответствующую запись в черновике вахтенного журнала.

На пароходе «Адмирал Нахимов», видя, что мер для безопасного расхождения на сухогрузе принимается недостаточно, отвернули влево на пять градусов, потом ещё на пять, затем ещё на пять. Но встречное судно курса не меняло, и Чудновский подал «тревожный сигнал» – не менее пяти коротких гудков. Ткаченко оторвался от экрана РЛС и увидел, что его судно на большой скорости движется на встречное судно. В этот момент вахтенный «Адмирала Нахимова» А. Чудновский отдал приказ: «Лево на борт!». Но переложить руль не успели, тем более сделать манёвр. Последние команды Ткаченко в машинное отделение и в рулевую рубку были безрезультатны. «Пётр Васёв» врезался в правый борт «Адмирала Нахимова», продолжив крушить его правый борт и переборку своим бульбансом, поскольку пароход был тоже в движении. Вытащив смятый бульбоштевень своего балкера из корпуса «Адмирала Нахимова», капитан Ткаченко сообщил капитану порта и диспетчеру по движению судов о столкновении и попросил их направлять все плавсредства к месту аварии.

Капитан Марков, будучи в каюте, услышал тревожные гудки, почувствовал неладное, кинулся на капитанский мостик, однако сделать ничего не успел. Судно было обесточено, и он уже просто своим голосом стал кричать команды об эвакуации пассажиров. Но пароход, затопляемый через полученную пробоину и все открытые иллюминаторы правого борта, стремительно кренился на правый борт. Через семь минут после столкновения, с креном на правый борт около 60 градусов, пароход скрылся в морской пучине, на глубине 47 метров, в двух милях от мыса Дооб.

На месте крушения на поверхности воды одновременно оказалось около тысячи человек. Мазут из дырявых танков, краска из боцманских запасов создавали невыносимые условия для барахтающихся в этом аду людей. Многие погибли от ударов падающих предметов и людей, оторвавшихся от палуб и лееров. Многие

спаслись на спасательных плотиках и жилетах, сбрасываемых в воду боцманом и его командой до последнего момента.

Первым к месту крушения подошёл лоцманский катер «ЛК-90», который оказался неподалёку, с лоцманом для проводки теплохода «Пётр Васёв». До подхода других плавсредств он поднял из воды 118 человек. По распоряжению капитана порта «Новороссийск» Г. Л. Попова к месту катастрофы спешили рейдовые буксиры, катера, пограничные и другие суда. Участвовал в спасении экипаж балкера «Пётр Васёв», который поднял из воды 36 человек и один труп.

Всего в спасательной операции участвовало 64 единицы плавсредств. Капитан Марков был поднят из воды лоцманским катером, который при полной загрузке спасёнными намотал на винт пропиленовый трос парохода «Адмирал Нахимов», всплывший после его затопления. А. Чудновский наказал себя сам: после столкновения ушёл в свою каюту, закрыл на ключ дверь, да там и остался...

Всего на борту было 897 пассажиров и 346 членов экипажа вместе с гостями. Спасли, по некоторым данным, 538 пассажиров и 282 члена экипажа – всего 820, по другим данным – 836 человек. Во время спасательных работ на затонувшем судне, которое легло на правый борт, погибли два водолаза. После этого, 19 сентября, поиски затонувших людей решением правительственной комиссии были прекращены.

Для расследования причин крушения парохода «Адмирал Нахимов» и формирования оргвыводов была создана правительственная комиссия, которую возглавил заместитель председателя Совета министров СССР Г. А. Алиев. От Украины в работе комиссии участвовал секретарь ЦК Компартии Украины Я. Погребняк. Для работы комиссии из Москвы прибыли 50 следователей и специалистов, в том числе ответственный работник партийного контроля при ЦК КПСС Фёдор Печёный. В 1986 году мне довелось встречаться с ним. В то время он возглавлял комиссию по проверке выполнения в Енисейском речном пароходстве Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР по борьбе с пьянством и алкоголизмом. В работе этой комиссии я участвовал по поручению секретаря Красноярского крайкома КПСС Б. М. Благих. В ходе встреч Ф. Печёный рассказывал мне о своей работе по расследованию катастрофы: «Мне пришлось брать показания у начальника Черноморского пароходства. «Накопать» против него можно было очень много. Но было негласное указание не свирепствовать, ведь это были коммунисты».

Вместе с тем в Новороссийск приехали около 500 родных и близких погибших моряков и пассажиров. Они требовали найти и наказать виновных. Г. Алиев, выступая перед людьми, заверил, что виновные найдутся, что их будет не меньше, чем погибших, и, по крайней мере, один из капитанов будет расстрелян. Настоящих виновников трагедии всё же нашли – это капитаны обоих судов Марков и Ткаченко. Их признали виновными, судили, дали по 15 лет тюрьмы. В 1992 году того и другого освободили по указу Президента РФ. После этого Марков работал в Черноморском пароходстве капитаном-наставником. В 2007 году после продолжительной болезни умер. Ткаченко, взяв фамилию жены Тальор, уехал на постоянное место жительства в Израиль. В 2003 году яхта под командованием Виктора Тальора потерпела крушение вблизи Ньюфаундленда. Останки яхты и людей, в том числе Виктора Тальора, нашли у канадского берега. Он был похоронен в Тель-Авиве.

Технические данные столкнувшихся судов:

Сухогруз «Пётр Васёв»: длина наибольшая – 183,5 метра, ширина – 26,65 метров, высота борта – 15,05 метров, осадка в грузу – 10,75 метров, брутто-регистро-

вый тоннаж – 18604,51 речных тонны, мощность главного двигателя – 11400 лошадиных сил, скорость – 14,5 узлов, экипаж – 32 человека. Построен в 1981 году по заказу СССР в Японии. После столкновения прошёл доковый ремонт, получив новое название – «Подольск».

Пароход «Адмирал Нахимов» (прежнее название «Берлин»), круизный лайнер: длина – 174,3 метра, ширина – 21,1 метра, водоизмещение – 9000 тонн, мощность силовой установки – 12000 лошадиных сил, скорость – 16 узлов, пассажировместимость – 1250 человек, в том числе экипаж – 340 человек. Построен в Бремене в 1925 году.

Мои размышления о катастрофе парохода «Адмирал Нахимов»

Её могло не быть, или она могла быть со значительно меньшими потерями. Пароход не имел освидетельствования Регистра, то есть в последний свой рейс он уходил, не имея на то права. Как показало расследование, живучесть судна была на самом низком уровне. Водонепроницаемые переборки практически не соответствовали своему назначению. Сальники в отверстиях для проводки труб и кабельных трасс, закрытые клинкеты и другое, что обеспечивает герметичность, в переборках отсутствовали. Не обладали должной герметичностью и двери. При модернизации парохода в пассажирский лайнер было нарушено общепризнанное в мире требование обеспечения живучести судна, позволяющее оставаться на плаву при затоплении двух смежных отсеков. Было сделано по принципу – оставаться на плаву при затоплении одного отсека. «Хотелось как лучше, а получилось как всегда» – это порождает отступление от законов обеспечения безопасности плавания. Затоплению судна способствовали также девяносто открытых иллюминаторов правого борта.

Существует правило расхождения судов левыми бортами, однако диспетчер по регулированию движения в порту договаривается с капитаном теплохода «Пётр Васёв» В. Ткаченко уступить дорогу, то есть пропустить встречное судно – пароход «Адмирал Нахимов». Ткаченко обещает это сделать. Но понятие «пропустить» предполагает остановиться или следовать умеренным ходом по усмотрению капитана. Однако капитана Ткаченко ещё в открытом море попросили прибыть в порт и встать под выгрузку 30 тысяч тонн канадского зерна – хоть в конце суток, но в августе, ведь был последний день этого месяца. Это нужно порту для выполнения и перевыполнения плана переработки грузов за август, а это – премия коллективу, благодарности. Придерживаясь принципа «волки сыты, и овцы целы», Ткаченко не сбавил ход, а включил приборы для расхождения. Приборы ли тут виноваты или недостаточное умение пользоваться ими, но это привело к трагедии.

Непонятно, что заставило капитана Маркова уйти с капитанского мостика, оставив одного вахтенного помощника, когда на мостике нарастало напряжение. Капитан должен знать, что без его согласия штурман не имеет права значительно менять курс. Надо полагать, поэтому вахтенный Чудновский не решился изменить курс на 30 – 40 градусов. Сделай он это, со встречного судна заметили бы манёвр. Но вахтенный трижды менял курс на пять градусов, что было совершенно недостаточно в данной ситуации.

Кроме того, по существующему Международному правилу предупреждения столкновения судов в море судно, которому должны уступить дорогу, должно следовать прежним курсом с прежней скоростью. Таким образом, устное согласование с диспетчером расхождения судов, вопреки правилам, привело к непониманию и способствовало столкновению.

И ещё немаловажный фактор. Задержка судна при отправлении и, тем более, возврат к причалу – плохая примета. В этой связи я вспоминаю что-то похожее в бытность мою капитаном теплохода «В. Чкалов». По задумкам организаторов того рейса, в путешествии по Енисею должны были совместиться: обмен научно-практической информацией по магнитному резонансу, отдых на борту судна, экскурсии по городам и весям Красноярского края и, самое главное, исполнение пожелания участников рейса. Они очень хотели, как выражались многие из них, своими глазами увидеть жемчужину Заполярья – город Норильск с его знаменитым комбинатом. Для всех этих целей Красноярским институтом ядерной физики был зафрахтован теплоход «В. Чкалов» – на обычный туристический рейс, продолжительностью 15 суток, с привычным для нас расписанием движения. Возглавил этот симпозиум заместитель директора института по научной работе. Перед самым отходом теплохода он поднялся ко мне на капитанский мостик и объявил:

– Не вернулись на борт оператор и режиссёр телевидения, которые по заданию института должны снимать этот рейс. Они там что-то забыли и прибудут через пять минут. Надо подождать.

«Ну, начинается. С этой неподдающейся организованности публикой еще хвачу лиха», – подумал я.

Участвовать в симпозиуме собрались представители научных учреждений, научно-производственных объединений этой отрасли, связанной с ядерной физикой, со всего Союза ССР. Нас провожали официальные руководители края, руководство пароходства, родственники и друзья отъезжавших. По этому случаю духовой оркестр играл на причале марши, чем собрал громадную публику случайных прохожих. Минут через десять, когда прибежали опоздавшие, я спросил у руководителя рейса: «Наконец-то, можно отходить?», – и начал подавать соответствующие команды вахтенной службе.

Обычно, когда якорь-цепь становится в вертикальное положение, это значит, что якорь оторвался от грунта. Боцман сигнализирует об этом с бака одним ударом в колокол. После этого, – нужно следить, чтобы судно не дрейфовало по течению, – даётся «малый ход». Боцман подаёт сигнал «два удара в колокол», что означает: якорь показался из воды и чист. Затем выключается внешняя командная связь, и автоматически на полную мощь динамиков врубается марш «Прощание славянки». Ход добавляется, и судно начинает медленно двигаться вдоль причала. Следует команда рулевому: «Лево руля!». Судно медленно разворачивается, и сразу же для рулевого звучит другая команда: «Лево на борт! Телеграфы – на «полный вперёд»!». Теплоход быстро, с наименьшим диаметром циркуляции, разворачивается вниз по течению.

В этот момент гремит телефон, я снимаю трубку и слышу голос вахтенного матроса на корме:

– Флагшток кормовой обломили о причал!

Спрашиваю:

– Где Государственный флаг?

Содержание

От автора	
	5
Пролог	
	8
Глава 1. Енисей и притоки	
	9
Глава 2. Катастрофы XX века	
	35
Глава 3. Победы и драмы освоения	
	79
Глава 4. Выстоять в боях и в труде	
	95
Глава 5. В борьбе со льдами	
	119
Глава 6. Непредсказуемый Енисей	
	135
Глава 7. Спасатели на Енисее	
	159
Глава 8. Мои университеты	
	197
Глава 9. Человеческий фактор	
	225
Глава 10. Материальный ущерб	
	239
Глава 11. Путешествие по Енисею	
	257
Глава 12. Репрессии на Енисее	
	275
Эпилог	
	311
Именной указатель	
	314

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен автором.

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную версию.

Для приобретения полной версии вы можете связаться с редакцией сайта "Ведущие писатели Енисейской Сибири" <https://krospr.com>:

Алексей Мещеряков

e-mail: amxalex@gmail.com

или напрямую с автором.

Булава Иван Антонович

телефон +7 (391) 259-18-11

e-mail: bulava@e-river.ru