

Сказ о том, как «Америка» открыла Владивосток и Находку и как «Колумб» внёс неоценимый вклад в строительство Комсомольска-на-Амуре

ТЕКСТ | Владислав Купчик
ФОТО | Полина Карпова
Владислав Купчик



С детства море было частью моей жизни. И морская история нашего края, и история флота всегда входили в круг моих интересов. И, как мне казалось, для не историка я довольно неплохо знаком с этой тематикой. Но жизнь всегда подбрасывает какой-нибудь новый факт, который порождает за собой цепь еще более интересных фактов, заставляя познавать все более новые страницы истории. Так случилось и с колесными пароходами, которые, как я считал, ходили по рекам очень давно и очень далеко от Владивостока. И самое яркое представление о них давал только фильм «Волга-Волга».

Все началось с колесных судов «Бира» и «Биджан», о которых мне рассказали мои друзья по подводному поиску — инструктор по подводному плаванию Владимир Шехтер и историк в области морских кораблей Юрий Ведерников. Речь шла о двух однотипных буксирных судах, которые были названы в честь рек Бира и Биджан и которые бороз-

дили Амур-батюшку до 8 декабря 1943 года в качестве гражданских судов, а 9 января 1944-го, переоборудованные под минные заградители, вошли в состав ТОФ. Тогда в ходе поиска удалось выяснить, что в 2008 году обнаружился затопленный недалеко от города Хабаровска колесный пароход, который до этого времени покоился на речном дне,

но небывало низкий уровень реки в тот год осушил часть надстройки и таким образом явил на свет новый артефакт. Сейчас уже почти не остается сомнений, что это «Бира», так как нашелся человек, который работал на нем и у которого сохранилась фотография парохода, очень похожего на вновь всплывшее судно, и еще ряд веских фактов в пользу этого. А вот с «Биджаном» пока обстоят дела похуже. Есть не очень точные сведения о том, что судно должно было принимать участие в высадке десанта в Корею и для этого было перегнано в Приморский край, но эти сведения не удалось ни опровергнуть, ни доказать... Однако поиск двух однотипных судов с не очень далекого Амура положил начало целой теме «колесные суда».

Самая первая шпаргалка, к которой мы сейчас обращаемся, если надо найти какую-нибудь информацию, это Интер-



нет. Поэтому и я решил узнать мнение Всемирной сети по поводу этой темы. После того как я ввел в окошко поисковой системы запрос «колесные суда», я начал осознавать, что долгое время упускал из виду очень интересную тему. Первое мое озарение было связано с хорошо известным всем дальневосточникам силуэтом — силуэтом пароходо-корвета, который очень часто появляется на сувенирной продукции нашего края. Это «Америка», судно, внесшее значительный вклад в освоение Приморья и Дальнего Востока в целом. Я всегда понимал, что «Америка» — колесный пароход, но я этого не осознавал, то есть я не осознавал, что принцип движения за счет колесных лопастей, расположенных по бортам судна, можно с успехом применять в морском плавании.

Судно получило имя от своего родителя, ибо оно было построено и спущено на воду в 1855 году в Америке и после того, как его купила Россия, прибыло на Дальний Восток и было включено в состав Сибирской военной флотилии, которая базировалась в то время в главном русском порту на тихоокеанском побережье, городе Николаевске-на-Амуре. Во время первого путешествия в июле 1857 году в Китай, с адмиралом Путятиным на борту, «Америка» открыла заливы Ольги и Владимира. В 1858-м перевезла членов русского консульства из Николаевска-на Амуре в Японию, а затем в Китай, откуда Путятин направился в устье Амура, впервые пройдя проливом, впоследствии названным Босфор

СПРАВКА TOUR.EAST

Водоизмещение: 554 тонны, длина: 50,3 м, ширина: 8,6 м. Мощность паровой машины: 140 л.с., при этом на нем имелось парусное вооружение. Артиллерийское вооружение: 8 орудий.

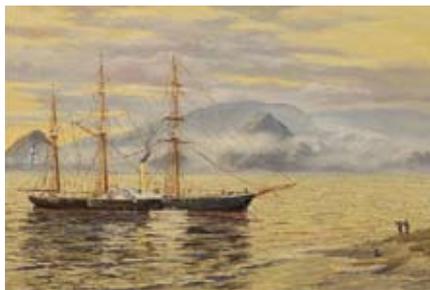


Восточный. Летом 1859 года пароход впервые открыл бухту Находка и залив, впоследствии названный в его честь, — залив Америка (ныне залив Находка). Для Владивостока это лето было также судьбоносным. В то же время, когда были открыты заливы Посыет и Америка, экипаж судна с губернатором Восточной Сибири графом Муравьевым-Амурским на борту нанесли на карту Амурский и Усурийский заливы, залив Стрелок, острова Аскольд, Русский (впоследствии Казакевича, а после 1945 года острову возвращено первоначальное название), Путятина, бухты Новик и Воевода, полуостров Муравьева-Амурского, бухту Зо-

лотой Рог. Именно тогда впервые было нанесено на карты имя будущего города — за год до высадки первого десанта во главе с прапорщиком Комаровым с транспорта «Манджур». Кстати, на следующий год «Америка» пришла через 11 дней после «Манджура», то есть и в основании города приняла прямое участие, тем более что на борту находился военный губернатор Приморской области контр-адмирал П.В. Казакевич. Так что можно смело говорить, что Христофор Колумб открыл Америку, а «Америка» открыла Владивосток. Кстати, о Колумбе. Колесное судно «Колумб» играло ключевую роль в постройке города Комсомольска-на-Амуре.

В 1912 году на сунгарской линии появился новый пароход. Это был построенный хабаровским предпринимателем А.Ф. Кувшиновым колесный пассажирский пароход «Колумб». В качестве двигателя было колесо, располагавшееся по корме судна. «Колумб» мог брать на борт тридцать тысяч пудов груза и до 740 пассажиров. Судно было построено в России и создавало хорошую конкуренцию Амурскому обществу, суда которого в основном были построены в Бельгии. Внутренние помещения освещались электричеством, которое в ту пору на Амуре считалось редкостью. Наступили времена национализации. Заморское название вызвало внимание к себе, но, когда собралась комиссия по переименованию судов, в защиту названия «Колумб» выступил молодой матрос Василий Шемардин, и, как ни странно,

комиссия оставила прежнее название. В 1920-е годы, во время новой экономической политики, пароход передали его прежнему владельцу — А.Ф. Кувшинову, который им владел до марта 1928 года. 6 мая 1932 года от Хабаровска отплыла небольшая флотилия: колесный деревянный «Колумб», мощный пароход с железным корпусом «Коминтерн» и баржа «Клара Цеткин». Так началось строительство нового судостроительного завода и города в трехстах километрах от Хабаровска. Работы велись на новом необжитом месте под руководством начальника Дальпромстроя И.А. Каттеля. Стройка Комсомольска-на-Амуре — это героизм и самопожертвование с первых дней. Я не зря указал корпуса судов, дело в том, что эти суда открыли навигацию на месяц раньше ценой огромного риска. В это время ледоход только начался, и огромные льдины могли с легкостью повредить железный корпус «Коминтерна», не говоря уже о деревянном «Колумбе», но задание партии и правительства было выполнено. Десант первостроителей высадился на месяц раньше, чем это считалось возможным. Перед войной пароход перестроили, с этого времени у него вместо двух труб



осталась одна. В 1944–1945 годах судно было плавучим Домом пионеров, а затем на нем были размещены японские военнопленные. Впоследствии судно разобрали.

Я затронул историю только двух пароходов, а сколько их было на Дальнем Востоке? А по всей России? Ведь были еще на Амуре «Неронов» и др. А известные на всю Россию «Ристна» и «Суруп», первоначально «Апостол Петр» и «Апостол Павел», и прославившийся колесный трудяга из Красноярска, которому довелось перевозить и цесаревича, и В.И. Ленина?

P.S. И сейчас есть колесные суда, которые до сих пор продолжают жить. В Архангельске есть старейший в мире колесный пароход, который в 2011 году отметит свою столетнюю навигацию.

Если у вас есть интересные факты из истории, можете поделиться ими по электронному адресу: vlad_solas@mail.ru или через редакцию.

Репродукция «Америки» взята с сайта: x-team.ru,
Репродукция «Колумба» взята с сайта: media.rc-enisey.ru.

МАГАЗИН
АЗИМУТ

спорт
рыбалка
туризм

Время работы с 10.00 до 19.00

Владивосток, ул. Постышева, 43а,
электронная почта vezdexod_25@bk.ru

68-92-92
36-35-65