

Лапшин Роман Витальевич
г.Запорожье (Украина)
Митюков Николай Витальевич
ИжГТУ, Ижевск

ДОЛГАЯ ЖИЗНЬ ПАРОХОДА «КАМСУДЗАВОД»

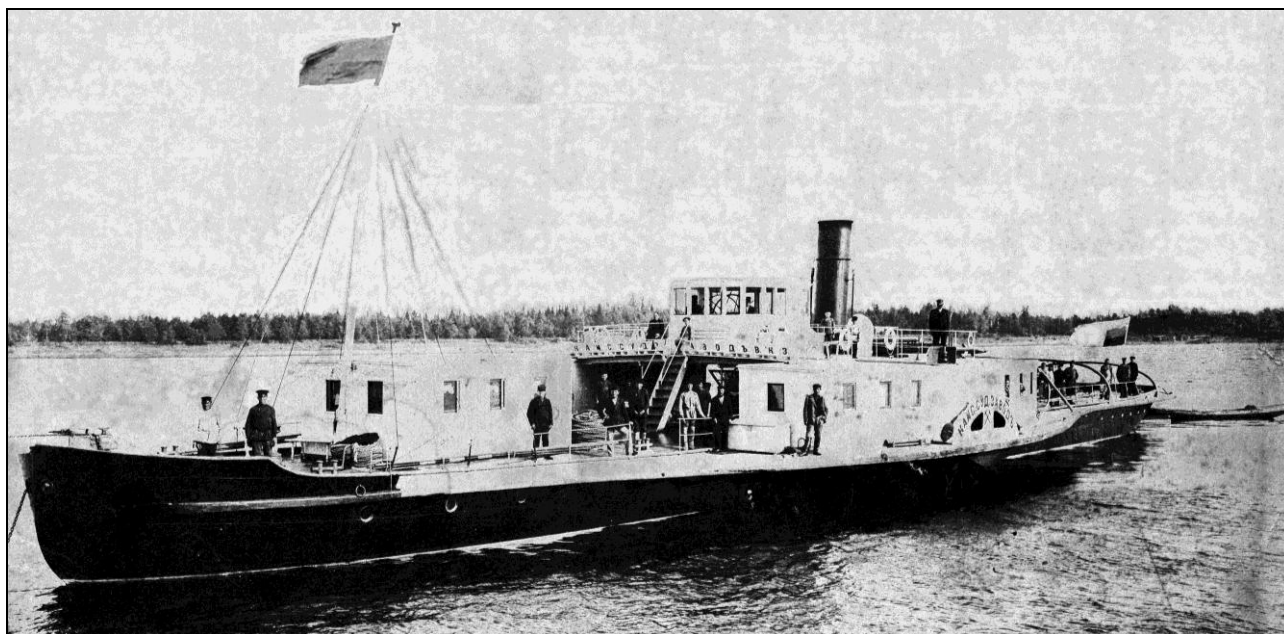
Стальной колесный однопалубный одномачтовый буксирно-пассажирский пароход «Камский судостроительный завод» (Камсудзавод), был построен Воткинским заводом для своих нужд в 1903 г. Он мог буксировать баржи с грузом до 150 тыс. пудов. Назван он был в честь судостроительного завода в прикамском селе Галёво, который работал несколько лет.

После нескольких навигаций пароход был выставлен заводом на продажу со стартовой ценой, назначенной в соответствии с расходами на строительство в размере 56593 руб. [1]. В связи с явным завышением цены, судно продать так и не смогли: потенциальные покупатели осматривали судно, но были готовы выложить за него сумму меньшую, чем просил завод, а поскольку предприятие самостоятельно было не вправе снижать цену, стороны расходились ни с чем. В результате, после многих попыток «Камский судостроительный завод» продать не смогли. До 1906 г. он ходил в основном по Каме, а позднее работал на рейсах Астрахань – Пермь – Москва. В мае 1913 г. прошел освидетельствование Русским регистром в Симбирске. Затем работал в районе Рыбинск – Астрахань – Левшино.

После начала Мировой войны, поскольку пароход отапливался жидким топливом, рейсы по заводским нуждам стали экономически невыгодными и судно снова выставили на продажу. В 1915 г. его приобрел купец В.И. Малышев с условием рассрочки платежа, однако ввиду низкой рентабельности вскоре перепродал его акционерному обществу «Русь». Несмотря на то, что общество имело неплохой доход в навигацию 1915 г., проект с пароходом оказался убыточным. Судебная тяжба о страховании судна и о взыскании

задолженности по платежам в пользу завода продолжалась до августа 1918 г. и кончилась безрезультатно [3].

В 1916 г. пароход был разобран и по железной дороге увезен на Амур. Тут собран на филиале Воткинской судовой верфи в пос. Кокуй близ Сретенска на Шилке и, после ввода в строй, как буксирно-товаро-пассажирский «Амур» весной 1917 г. вошел в строй для обслуживания нужд предприятия Камско-Воткинского горного округа (№ МПС 13 / 20). Затем работал между Хабаровском и Благовещенском. С 20 марта 1918 г., после национализации, числился у «Национал-флота». С 31 марта был подчинен Дальневосточному водному комиссариату. К середине сентября 1918 г. взят японцами в районе Хабаровска и вскоре сдан хозяевам. В ходе гражданской войны был в отстое.



Пароход «Камский судостроительный завод» вскоре после ввода в строй

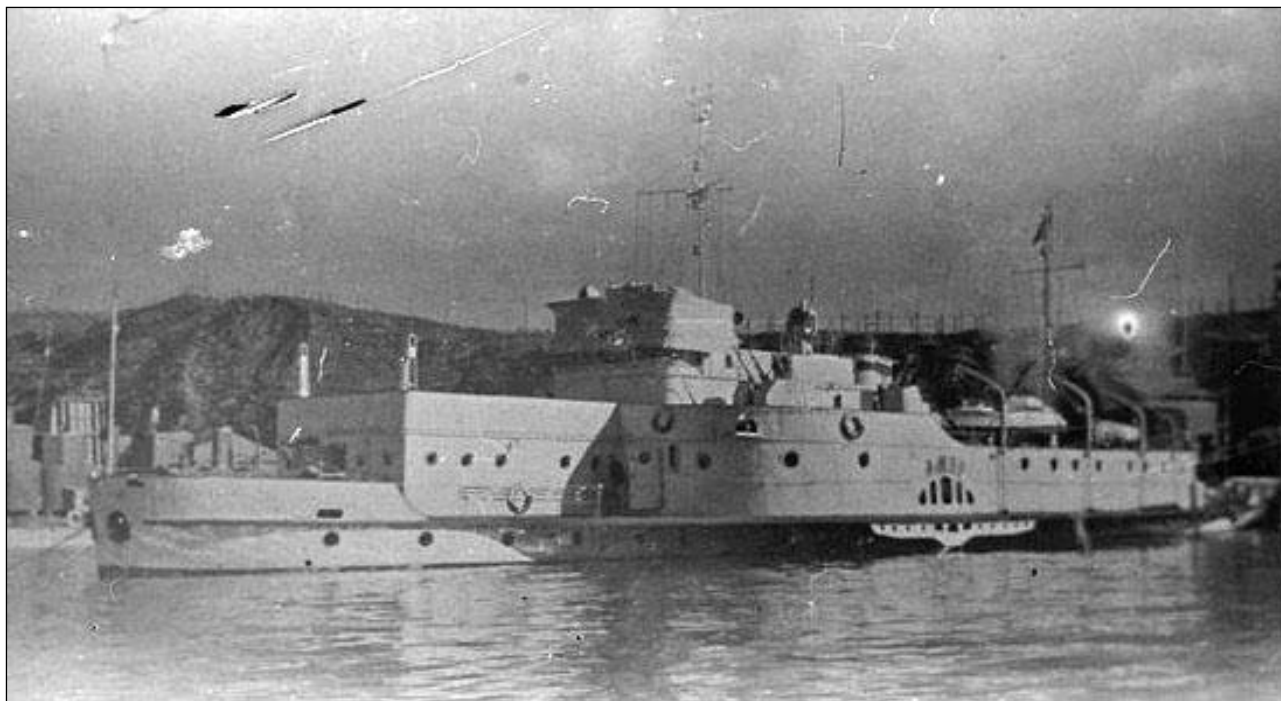
В 1916 г. пароход был разобран и по железной дороге увезен на Амур. Тут его собрали в филиале Воткинской судовой верфи в пос. Кокуй близ Сретенска на реке Шилке. Весной 1917 г. он вошел в строй как буксирно-товаро-пассажирский, стал называться «Амур» и использовался для нужд Камско-Воткинского горного округа (№ МПС 13 / 20). Затем работал между

Хабаровском и Благовещенском. С 20 марта 1918 г. после национализации числился у «Национал-флота». С 31 марта подчинен Дальневосточному водному комиссариату. К середине сентября 1918 г. был взят японцами в районе Хабаровска и вскоре сдан хозяевам. В ходе гражданской войны был в отстое.

В середине февраля 1920 года отбит красными и затем сдан Амурскому Обводу НКПС. 22 апреля 1920 г. постановлением Отдела водного транспорта Дальневосточного Совнархоза зачислен в Амурский государственный речной флот. После вхождения Дальневосточной республики в РСФСР 25 ноября 1922 г. с государственным речным флотом подчинен его НКПС. С 31 декабря 1922 г. после создания СССР в подчинении его НКПС. Постановлением СТО СССР от 30 января 1923 г. вошел в создаваемое Амурское государственное речное пароходство в группе отстойных судов. В январе 1930 г. сдан, стоя на зимовке, Амурскому управлению государственного речного транспорта и в начале марта 1930 г. включен в его состав. По постановлению ЦИК и СНК СССР от 1 января 1931 г. вошел в Амурское речное пароходство. 30 января подчинен Наркомводу. 5 февраля вошел в Управление речного транспорта Амурского государственного речного флота. Приказом НКВТ от 11 февраля 1931 г. № 3 подчинен Амурскому управлению речного транспорта. После капитального ремонта в начале 30-х гг. начал работу как буксир. 15 марта 1934 г. сдан и в начале апреля 1934 г. начал работу у управления Амурского речного пароходства. По постановлению Совнаркома СССР от 16 ноября 1936 г. при разделении АГРП, 21 декабря 1936 г. сдан в Нижне-Амурское речное пароходство. Постановлением СНК от 26 февраля 1937 г. и приказом НКВТ СССР от 23 марта 1937 г. подчинен Центральному управлению речных путей НКВТ. С 9 апреля 1939 г. включен с пароходством в НКРФ.

Вскоре после начала Великой Отечественной войны, осенью 1941 года «Амур» был мобилизован и включён в состав Краснознаменной Амурской военной флотилии на роль штабного корабля. В 1942 г. на заводе № 369 в поселке Кокуй (позднее Сретенский судостроительный завод), он был перестроен, вооружен и легко бронирован для этой роли. Затем базировался в

Осиповском затоне. К августу 1945 г. на нем находился командующий и Военный совет флотилии. В ходе советско-японской войны, рано утром 9 августа 1945 г. вместе с боевыми кораблями флотилии он вышел к устью Сунгари и с его борта новый командующий флотилии капитан 1 ранга Н.А. Антонов управлял действиями боевых кораблей 1 и 3-й бригад флотилии.



«Амур» во время войны

После взятия 18 августа с боями Сяньсиня 19 августа командующий перешел на бронекатер и убыл вверх по реке к Харбину, прибыв на рейд города около 8 утра 20 августа. Вслед за ним, в полдень 20 августа на рейд Харбина прибыли мониторы 1-й бригады «Ленин», «Сунь Ятсен», «Красный Восток» и штабной корабль «Амур» с основным составом штаба и под флагом командира флотилии. Последний участок суда прошли чуть ли не торжественным маршем – народ приветствовал освободителей и даже японцы старались сдаться в плен – приказ императора о выходе из войны создал для них угрозу быть уничтоженными населением. В тот день, кроме боевых кораблей маньчжурской Сунгарийской флотилии, в городе и окрестностях трофеями амурцев стали более 30 буксиров, свыше 20 грузовых, грузопас-

сажирских и пассажирских пароходов, более 100 барж, дебаркадеров и прочих судов. Многие из них когда-то были русскими и теперь их вернули Родине (большинство вскоре в роли трофеев увели в Хабаровск). С основной массой кораблей и катеров флотилии «Амур» вскоре вернулся в Хабаровск и участвовал в местном параде Победы. Официально участие в боевых действиях закончилось 3 сентября 1945 г., однако и после войны корабль не демобилизовали, решив оставить в роли штабного у военных.

Получив в конце 40-х гг., после победы в китайской Гражданской войне дружественный коммунистический режим, советские партийные и военные власти ослабили внимание к дальневосточным границам и 23 августа 1955 г. флотилию на Амуре расформировали, превратив её в Краснознаменную Амурскую военно-речную базу Тихоокеанского флота. Вскоре пошла на слом и большая часть ее боевых кораблей и катеров-ветеранов как гражданской, так и Отечественной войн. Штабного «Амура» эта судьба не коснулась, и он продолжал выполнять свои функции, ежегодно принимая участие в парадах по случаю дня Победы и дня ВМФ в Хабаровске.



«Амур» во время военно-морского парада в Хабаровске, 1965 г. (фото В. Мороза)

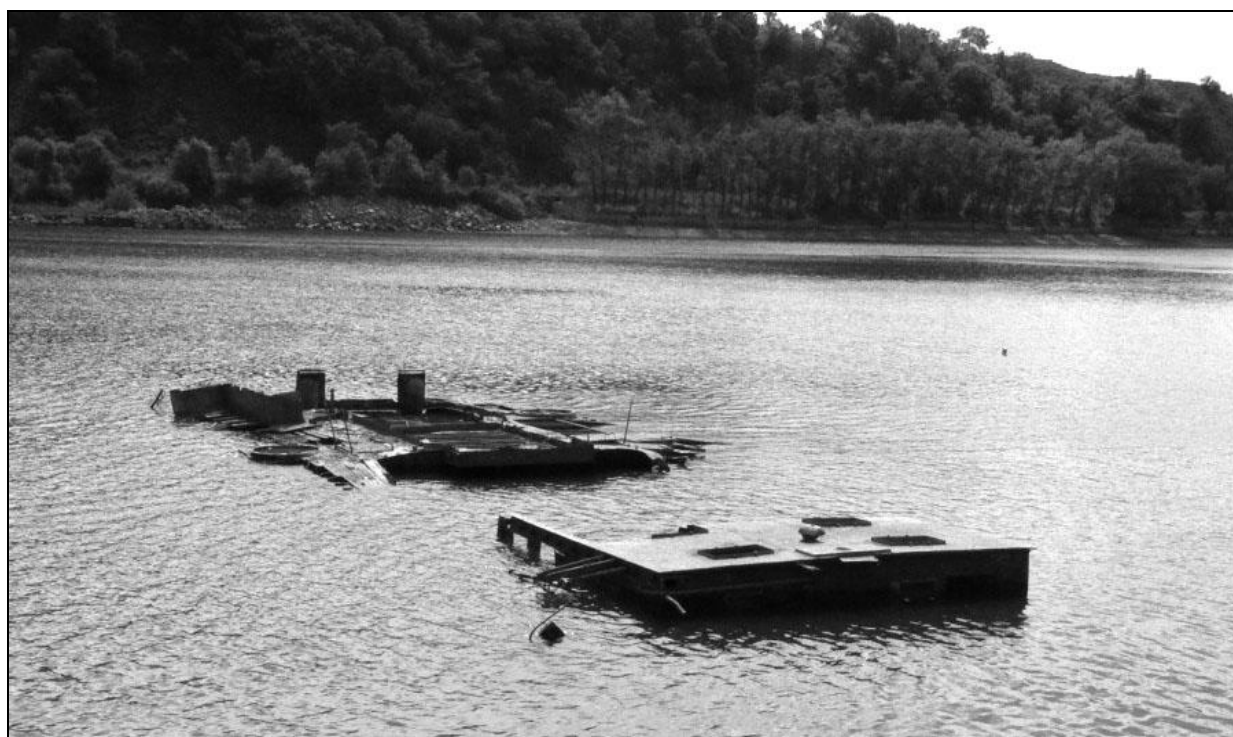
С началом 1960-х гг. отношения СССР и Китая начали ухудшаться, и руководство СССР было вынуждено возрождать военно-речные силы на Дальнем Востоке. С 1961 г. на реке Амур существовала бригада строящихся и ремонтирующихся кораблей, а 1 октября 1964 г. была сформирована 49-я дивизия речных кораблей ТОФ в составе трех бригад и четырех дивизионов боевых и вспомогательных кораблей и судов. Штаб находился в Хабаровске, и так же на Осиповский затон базировался 385-й дивизион судов обеспечения, в который кроме штабного корабля «Амур» входили плавказарма, транспорты и разъездные катера. До крупных боестолкновений с участием кораблей флотилии к счастью не дошло, хотя в ходе известных боев на остров Даманский в 1969 г. моряки готовились к боям серьезно.

После распада СССР и резкого сокращения финансирования армии и флота в начале 1990-х гг. началась реорганизация и массовое списание боевых кораблей и судов. Указом Президента РФ Б.Н. Ельцина № 100 от 7 февраля 1995 г. была создана Амурская пограничная речная флотилия с подчинением погранвойскам Российской Федерации. Однако спустя три с небольшим года, его же указом № 662 от 7 июня 1998 г. Амурская пограничная речная флотилия была расформирована, и соединение разделили на отдельные бригады пограничных сторожевых кораблей и катеров с подчинением Федеральной пограничной службе. В 90-е гг. «Амур» в походы уже почти не выходил, отстаиваясь в затоне с сокращенным экипажем, но по-прежнему числясь штабным кораблем. Его очередь на списание пришла лишь в 2001 г., когда на слом пошла даже большая часть его соплавателей постройки 1950-х и 1960-х гг. К тому времени он был самым старым из действующих самоходных судов России за Уралом.

«Ветерана» тогда просто бросили, и еще несколько лет он простоял у стенки ожидая разборки. Местные «любители» металла постепенно снимали с него дельные вещи и однажды добрались до днища. Кто именно «постарался» открутить запорную арматуру (кингстон) мы, вероятно никогда не узнаем, однако в середине 2000-х гг. пароход пошёл ко дну в затоне. Его останки вначале возвышались над водой, постепенно все больше уходя в ил. Летом 2011 г. их еще можно было наблюдать над поверхностью.



«Амур» на своей последней стоянке (1990-е гг., фото А. Киселева)



Останки «Амура» в Осиповском затоне

Шансов на подъем и приведения ветерана в порядок в роли музея, судя по всему, нет. А жаль – у него была очень интересная и насыщенная судьба. Более ста лет в работе в строю гражданского и военного флотов на двух от-

деленных тысячами километров крупнейших русских речных бассейнах стоили того, чтобы прикамский «Амур» стал памятником на реке Амуре.

Источники и библиография

1. Дело о продаже и сдаче в аренду пароходов, построенных на заводе 18 июля 1909 – 18 июня 1910 гг. // ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10885.
2. Дело о продаже парохода «Воткинский завод» купцу С. Вейнерману 9 января 1911 – 13 февраля 1916 г. // ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11023.
3. Коробейников А.В. Воткинское судостроение и гражданская война. М.: Директ-Медиа, 2014. 191 с.
4. Павлов А.С. Пароходы Сибири 1844–1918. Якутск, 2014. 168 с.
5. Митюков Н.В., Лапшин Р.В. Удмуртские названия в морском и речном флоте России. – Ижевск: Иднакар: методы историко-культурной реконструкции, 2010. 96 с.