

КОМСОМОЛЕЦ АРКТИКИ

В январе 1898 года по заказу голландской судоходной компании «N.V. Stoomv. Mij. "Nederland" из Амстердама на верфи «Nederlandsche Scheepsbouw Mij. в Амстердаме (Нидерланды) был построен винтовой, товаропассажирский пароход «MADURA» (строительный № 18). Судно вместимостью 3450,00 брт имело длину 98,27 м, ширину 13,47 м и осадку 0,00 м. Паровая машина тройного расширения мощностью 1340 л.с. обеспечивала ему скорость хода в 12,0 узлов. В 1912 году судно приобрела другая компания из Амстердама «N.V. Koninkl. Nederland. Stoomboot Mij.», которая эксплуатировала его под наименованием «SIRIUS». В 1916 году он начал служить в составе норвежской компании «A/S Jac. Enger's Dampsk. Selsk» (Jac. Enger), Tønsberg. Там ему присвоили название «HELDER». В 1926 году пароход без изменения наименования числился в компании «E. Baldersheim A/S» из Бергена. В 1928 году судно купила британская компания «Hellyer Bros., Ltd», Hull, переименовавшая его в «ARCTIC PRINCE». В 1936 году пароход был приобретен Советским Союзом и под наименованием «КОМСОМОЛЕЦ АРКТИКИ» передан тресту «Мурманрыба». Порт приписки Мурманск. После начала Отечественной войны пароход 25 августа 1941 года был мобилизован и включен в состав Беломорской военной флотилии Северного флота в качестве санитарного транспорта. 17 марта 1942 года его вернули ГСРП. Однако 9 августа 1942 года пароход включили в конвой судов, следующих в Арктику и Америку. 24 октября 1942 года конвой под охраной трех английских тральщиков прибыли из Югорского Шара в губу Белушья, а 14 ноября транспорт «КОМСОМОЛЕЦ АРКТИКИ» самостоятельно вышел оттуда в Исландию и 25 ноября прибыл в порт Акурейри. Позже судно с очередным конвоем перешло в Америку, а затем через Панамский канал вышло во Владивосток. После текущего ремонта судно снова ходило в США и Канаду за грузами ленд-лиза. После войны пароход передали Востокрыболодфлоту. С 1957 года эта организация стала передавать свои устаревшие суда в рыбодобывающие подразделения. «КОМСОМОЛЕЦ АРКТИКИ» 14 июля 1960 года вошел в состав Тралфлота (УТРФ). Утопили по дурости. оставили зимовать в бухте без экипажа из-за экономии денег. Весной привезли экипаж-торчат только мачты.

Amongst the first purpose-built Dutch cargo liners were Nederland Line's 3,351gt *Madura** built by Nederlandsche Scheepsbouw Maats. (NSM), Amsterdam in 1897 and Rotterdam Lloyd's 3,621gt *Bogor*, delivered by Blohm & Voss, Hamburg a year later. Despite differences in length (*Bogor* was 11ft longer at 333ft), their designs were remarkably similar in appearance with fore-castle and bridge deck and they doubled up as pilgrim carriers during the annual six-week Hadj season.

Propulsion was by means of three-cylinder reciprocating engines of 1,500hp for ten knots. *Madura*'s sisters, *Bali* (built in the UK) and *Soembawa*, were followed by three stretched versions (3,600gt, 340ft), *Flores* and *Timor* from NSM and *Ambon* from De Schelde, Flushing. In similar vein, *Bogor* and her Wigham Richardson-built sisters *Malang* and *Solo* were succeeded by the twelve-foot-longer *Besaeki* and *Kediri*, which were completed in Dutch yards due to industrial problems at Blohm & Voss.

Bogor was wrecked near Leixoes in December 1914 and *Kediri* was torpedoed off the Canaries by U47 in November 1916, but all bar one of the remainder, although sold on, had careers of around twenty-five to thirty years' duration. The exception was *Madura*, which passed through several ownerships after 1912 and survived until her sixtieth year as the Russian *Komsomolets Arktikiy*.