

РЫБОЛОВНЫЙ ТРАУЛЕР «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ»

Первый советский йодный (не рыбопромысловый) траулер, построенный на Северной судостроительной верфи в Ленинграде. Заводской №, с вероятностью 99% – 375. В периодике за сентябрь 31-го года сообщалось, что траулер предназначен для работы на Севере, у Мурманского побережья. Он должен был собирать при помощи особых приспособлений морские водоросли, идущие на изготовление йода.

Газета «Известия» от 17 октября 1931 года:

Ленинград, 16 октября. Северная судостроительная верфь закончила постройку первого йодного траулера, который будет добывать у побережья Мурмана водоросли для йодного завода. Первое испытание траулера дало хорошие результаты. В ближайшем времени судно уходит на Мурман. Однако, еще в июле 1931 г., при присвоении судну наименования «Одесский Горсовет», в приказе по в/о «Совторгфлот» от 7 числа, в качестве владельца траулера указана Черноморская Йодная Экспедиция, которая, очевидно, находилась в ведении Одесского окружного треста химической и соляной промышленности. Еще из интересного в периодике.

Газета «Полярная правда» в своем номере от 29 октября 1931 г., опубликовала статью из «Ленинградской правды» под заголовком «Северная верфь должна сдать Мурманску 14 траулеров»:

Спустить 22 траулера и сдать 14 готовых – такова программа 4-го квартала Северной верфи, но выполнение ее сейчас поставлено под угрозу плохой работой самой верфи и связанных с ней предприятий. Отсутствие рабочего общежития и неправильная тарифная политика приводит к огромной текучести. За последние 4-5 мес. число клепальных бригад сократилось вдвое. Сейчас не хватает 60 бригад. Корпусному цеху не хватает инструмента. Нет разверток, патронов. переходных сверл и т. д. Инструментальный цех имеет все возможности обеспечить потребность корпусного. Однако, заводоуправление до сих пор не смогло наладить своевременной подачи инструмента. Кооперированные с верфью судостроительные заводы им. Марти и Балтийский, так же, как и завод им. Ленина, затягивают сроки строительства траулеров, несвоевременной подачей литья и механизмов. К тому же качество доставляемых ими изделий весьма низко. Траулеры 398, 399, 400, 401, и йодный траулер № 375 до сих пор стоят у стенки верфи в течении полутора месяцев, исправляя брак механизмов, изготовленных кооперированными заводами. Неблагополучно и с заклепками. Заводы, доставляющие заклепки для траулеров находятся в различных местах Союза. Завод им. Марти и «Кр. Гвоздильщик» в Ленинграде, «Серп и Молот» в Москве, Гвоздильный завод в Саратове, Нижне-Днепровский и т. д. – не выполняют своих обязательств. Метизобъединение вместо того, чтобы заставить эти заводы дать заклепки для траулеров, аннулировало все старые заказы и заявку на 360 тонн в 4 квартале. Оно обещает дать 4 квартале лишь 150 тонн – 30 проц. потребности. Из-за недостатка заклепок на верфи простои. Траулерная программа 4-го квартала должна быть выполнена.

Согласно данным по советскому коммерческому судостроению на заводах Союзверфи на 1 января 1932 года «Одесский Горсовет» был заложен на стапеле 27 декабря 29-го, спущен на воду 29 ноября 30-го и сдан заказчику 19 ноября 1931 года. Согласно приказу Минзапрыхпрома СССР от 10 февраля 1948 г., о списании парохода «Одесский Горсовет» с баланса Агар-агарового завода Управления Китобойной флотилии, судно затонуло в результате аварии в районе Анапы в 46-ом году. Но, как это обычно бывает, в интернете находятся очевидцы или даже участники событий, которые приводят альтернативные версии.

Следующая информация:

Владелец Одесский Окружной Трест Химическо-соляной промышленности, Одесса. Наименование «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» траулеру № 5 присвоено приказом в/о "Совторгфлот" от 7 июля до 31. Принадлежность – Черноморская Йодная Экспедиция.

В 1932 г. траулер «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» получил йодный завод в Одессе, как специально построенный для йодно-водорослевого черноморского промысла и рассчитанный на постепенное оборудование его под экспериментальный плавучий йодный завод. Однако практическое осуществление это проекта натолкнулось на ряд трудностей, прежде всего, на отсутствие достаточно мощной водорослеобжигательной печи, которая бы поспевала по своей производительности за тралом непрерывного действия. А пока, таким образом, траулер добывал сырье для Одесского йодного завода. В начале Великой Отечественной войны в списках флота, привлекаемого для воинских перевозок, у траулера «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» указана принадлежность Наркомпищепрому. Во время войны траулер участвовал в вывозе виноматериалов и коллекций виноного комбината "Массандра" на Кавказ в сентябре-ноябре 1941 г., а в 1942 году - в эвакуации советских войск из Крыма. 6 февраля 1943 года «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» потерпел аварию в Сочинском порту. Во время шторма, при выходе из порта на рейд, его сильным накатом волны понесло на "постель" Южного мола. Судно начало бить о камни,

кренить и заливать водой. Весь коллектив порта был поднят на спасение людей и груза. Но из-за шторма к судну нельзя было подойти даже на шлюпках. Тогда портовики передали на судно трос, который был закреплён на его мачте, другой конец троса закрепили на берегу. И по этой подвеске был переправлен на берег весь экипаж судна – 38 человек. Когда шторм закончился, работники судоремонтных мастерских заделали пробоины, и 20 марта «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» с помощью буксира «Меркурий» был направлен в Батуми [Артюхов, 2015]. Последний рейс для ЧМП «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» закончил 10 марта 1945 года. Находясь в эксплуатации ЧМП 75,4 суток с начала 1945 г., где-то в середине марта был передан вновь создаваемому Агаровому заводу, вошедшему впоследствии в состав Управления Антарктической китобойной флотилии (УАКФ), который был образован 29 декабря 1946 года согласно постановлению СМ СССР 12693-Р от 7 ноября 1946 года. До ввода в строй Агарового завода «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» продолжал каботажные грузовые рейсы. В январе-феврале 1947 г., получив груз цемента в Новороссийске, штормом был снесен с курса и в виду Анапы из-за малой скорости хода - всего 5 узлов, потерпел крушение на мели. Часть экипажа продержалась на судне 2 дня - пока не закончился шторм, часть добралась до берега. Погибло 4 человека. Если бы не местные жители, жертв было бы больше, так как доплывшие и обессиленные не могли выйти на берег - их просто вытаскивали. Координаты крушения - 44°59'N 37°14'E. Позже, в 1947 г., судно было обследовано на предмет возможности подъема и восстановления. На основании акта обследования и заключения 1-го отделения АСО ЧФ было принято решение о списании. В результате, приказом по Минрыбпрому западных районов СССР № 39 от 10 февраля 48-го года пароход «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ» (675 л.с.), который затонул в 1947 г. в районе Анапы, вследствие аварии, списан с баланса Агар-агарового завода.

Примечание:

Агаровый (йодный) завод в Одессе был построен в 31-ом году. Когда ему присвоили имя А. Микояна – я не знаю. С началом войны демонтированное оборудование завода эвакуировано в Астрахань. Свою работу в Одессе он возобновил, судя по объявлениям в периодике о наборе кадров, еще в 44-ом. В 1931 году аналогичный (йодный) завод был построен на о. Кильдин.

(Информация от *Mitry, vedmedj* сайт <https://forums.airbase.ru>)

КАК ТОНУЛ «ОДЕССКИЙ ГОРСОВЕТ»

Суденышко это – серый морской трудяга, о нем нельзя сказать как о героическом. Но хочется вспомнить, чтобы восстановить историческую правду.

– ... Та не, – улыбается на мое немое удивление Борис Николаевич Ядовин. – Это такое бравое судно было. По сути, морской лапоть. Но для черноморского флота образца 1947-го года сухогрузный транспорт, вполне способный дня за два, может, с гаком, дойти от Одессы до Севастополя. Блогеры в Интернете «расшарили» информацию, что пароход потонул в 1942-ом году, будучи торпедированным фашистами. Другие оспаривают: нет, мол, подорвался на mine. Он-таки затонул, но в 1947-ом. И по другой причине. Это я вам говорю, как свидетель кораблекрушения. В очевидцы Б. Ядовин попал по той простой причине, что сам находился в составе экипажа «Одесского горсовета».

Впрочем...

Море началось с мечты...

– Отец мой, Николай Кузьмич, моряк. Дед Кузьма тоже много лет отдал флотской службе на Балтике. О чем, по-вашему, мог мечтать живший на Слободке паренек с такой родословной, если не о дальних плаваниях? – рассказывает о себе старый одессит. – После войны в Одессе, где улица Льва Толстого упирается в Мечникова, был сад. Его нет и в помине. Нет и располагавшихся в этом месте трех учебных заведений: авиационного, артиллерийского и морского училищ. Понятно, в какое я отнес документы?!

Так что перед вами моторист первого послевоенного выпуска Одесской школы мореходного обучения. И самый молодой кочегар парохода «Одесский горсовет» в его последнем рейсе.

Попасть кочегаром на это судно с котломашинной силовой установкой, где двигала шатунами паровая машина трехступенчатого расширения было не самой большой удачей, но и не зорно. Она развивала мощность чуть большую, чем двигатели современных прогулочных катеров. Конечно, дойти через океан до Америки оборотов бы не хватило. Но в фронтовые дни «Одесский горсовет» сыграл немалую роль, перевоза войска, вооружение, боеприпасы, горючее и многие народнохозяйственные грузы. В мирное время он продолжал ходить вдоль черноморского побережья, осуществляя транспортные задачи в рейсах дальнего каботажа.

– До Новороссийска из Одесского порта мы благополучно дочапали за неделю, стали к причалу и, взяв на борт нескольких экспедиторов, сопровождавших груз, двинулись на Севастополь. По выходе из порта радио донесло до судна штормовое предупреждение, – говорит Борис Николаевич. – По морю пошли белые «барашки». Несмотря на зиму, в машине стояла жара, я работал у топки лопатой. Мы не сдавались. Выгребали и смело шли вперед.

Таким был черноморский февраль 1947-го

Но вскоре шквальные порывы стали усиливаться. Потемнело. Море взревело. Б. Ядовин вспоминает: – «Горсовет» уютногм врезался в волны и на ходу скрипел, как телега. Волна била нещадно, перекатывалась через спардек. С палубы ударами воды сорвало ящик со спасательными принадлежностями. Шторм был, какого не знали даже бывалые

моряки. Привыкшие к чрезвычайным ситуациям при бомбежках с воздуха или артиллерийских обстрелах, они не знали, что делать. Вся надежда была на прочность металла и клепаного корпуса. Пароход заметно сносило к востоку. На траверзе виднелась Анапа. Таким был для нас черноморский февраль 1947-го года.

– А точно 47-го? – переспрашиваю у него.

– Да, – утвердительно кивает головой Б. Ядовин. – Судите сами. Я 1927-го года рождения. Как я мог быть зачислен в штат на судно в 1942-ом году, когда мне было только 15 лет, и мы жили в оккупации? А в 1948-ом меня уже призвали на службу.

И продолжает рассказ:

– Неизвестно, сколько бы длилась эта болтанка, как вдруг пароход сотрясло от удара колоссальной силы. Отчего? Это мы поняли потом.

– Через пробоину поступала вода. Ее напором рвало обшивку. Судно стало крениться на правый борт. Начался переполох. Но мы со стармехом и вторым механиком оставались внизу у котлов, и я выполнял все команды, открывал клапаны, чтобы быстро стравить пар, во избежание взрыва. По машинному отделению плавали доски, ящики, растекались мазутные пятна... мы поднялись наверх. Спасательных средств не было. Зато экспедиторы напялили на себя по два жилета и держали в каждой руке по спасательному кругу. Стармех заставил их поделиться, оставил им только то, что положено согласно расписания по тревогам, – говорит Б. Ядовин. Пароход уже трещал и медленно погружался в воду. Наполовину погрузился в море спардек. Борис с механиками добрался до капитанской каюты: «Погибать здесь или рискнуть доплыть до берега?» – поставил дилемму стармех. И все трое решили: плыть! Хотя и призрачная, но реальная возможность. И в данной ситуации – единственная!

Прыгнули, как были – в ватных телогрейках, в сапогах

От напряжения или от онемения тела февральская вода показалась теплой, как парное молоко. Руки судорожно вцепились в тугую пробку спасательного круга. На миг подумалось о фатальности морской жизни, о том, что отец не зря протестовал, не желая, чтобы Борис шел на флот. Казалось, пока преодолевали 150 метров до берега, мир застыл в безвременье.

– Труднее всего было выбраться на песок бухты. Там мелководье, и поэтому волна была высокая и сильно закручивалась в полосе прибоя. До берега доплыл, а выйти не могу. Только на ноги стану, сразу ударом волны сбивает и тянет обратно, – говорит Борис Николаевич. – Помощь пришла от рыбацки местного селения. Ее звали Марина. Она вытащила обессиленного кочегара из пучины. Донесла до дома, положила на печь. С него еле стянули сапоги, потому что ноги стали толстыми, как бревна. После двух дней забытья, Ядовина положили на автомобиль и привезли в Одессу. Здесь ждало новое потрясение, уже со стороны чиновников: они долго делали запросы, восстанавливали документы. А едва оформили, сталинским приказом Бориса, как и большинство его молодых сверстников, забрали в железнодорожные войска.

Уцелевшие судовые механики пользовались особым спросом

Но в условиях кадрового голода особым спросом пользовались уцелевшие судовые механики. Ядовина, как специалиста в этой области, направили на катер. Вначале катал на нем начальство по Иртышу. А потом стал возить по водам озера Зайсан (Восточный Казахстан) тротил, аммонал, динамит, чтобы подрывать скальные породы. Там военные строили шахты для ракетных установок. Целые холмы с побережья Иртыша перемещались в сторону озера. Понятно, что после участия в секретных стратегических стройках, о визе и возвращении к любимой работе можно было уже и не мечтать. Но, как оказалось, не это самое страшное. Обратной ходкой приходилось возить некие мешочки из бархата. Только позже удалось узнать, что в них содержалась урановая руда для лабораторий по исследованию возможностей создания ядерного оружия. Средств индивидуальной защиты не было, вместо них щедро использовались ресурсы молодого организма. Ядовин перевез немного таких порций в мешочках, но зубы у 22-летнего механика выпали. Сейчас последствия этих перевозок особенно остро отражаются на здоровье. В дальнейшем Борис Николаевич вынужден был освоить береговую специальность.

– А где теперь тот старый пароход? На дне?

– А где же!?! Но я ведь говорил, что там мелко. Настолько, что часть рубки осталась торчать над водой. Благодаря этому члены экипажа, не рискнувшие вплавь добираться до суши, остались живы. Удар был оттого, что судно попало в провал между волнами, и его со всей силой шторма грохнуло брюхом о дно. И старичок раскололся.

«Надену я черную шляпу, поеду я в город Анапу»

На снимке со спутника пароход хорошо виден. Аквалангисты местных клубов, залетные черные археологи, авантюристы-дайверы понемногу растащили все, что можно было снять с него: механизмы, цветной металл, предметы быта. Словом, что Бог разбойнику под руку послал. Прошел слух, опять же по версии блогеров, что в трюмах находился ценный груз.

– Да какой там ценный! Меня бы спросили, – смеется Б. Ядовин. – По тем временам, конечно, каучук, взятый, как дополнительный груз по просьбе экспедиторов, представлял для нас интерес тем, что из него получались отличные подметки, которым износа не было. Неверно и мнение, будто там лежит окаменевшая мука, которую якобы должны были доставить как продуктовую помощь солдатам. И зря считают, будто она окаменела, наподобие той, что находится на затонувших древнегреческих галерах. Мешки были с обычным цементом. Упаковочная оболочка размокла и сгнила. А сам он намертво застыл, превратившись в блоки, сложенные штабелями. Корпус «Одесского горсовета» за 68 лет плотно завяз в грунте, и подъем ржавого судна был бы слишком затратным. Поэтому оно до сих пор лежит там, на траверзе Анапы, к нему подплывают моторные лодки с отдыхающими. Но даже не все гиды знают, что по названию это полпред одесской власти. И уж никто не помнит рыбацку Марину, кроме одного человека, которому она однажды спасла жизнь.

Владислав Китик, Моряк Украины

История судна:

Судно представляло из себя рыболовецкий траулер-дрифтер с клепанным стальным корпусом с баком и ютом, со смешанной системой набора (6 поперечных переборок). Надстройка - стальная, однодечная с рубкой. Траулер был оснащен одной траловой лебедкой на 3 т, 2 грузовыми трюмами по 326 м³ и двумя грузовыми стрелами по 1,5 т. Основное предназначение судна - лов рыбы бортовым тралом в прибрежных водах.

Рыболовецкий траулер "Одесский горсовет" был построен в 1931 г. в Ленинграде на судостроительном заводе "Северная верфь", и поступил в распоряжение Одесского окружного треста химическо-соляной промышленности.

В 1940 г. он был передан Черноморскому государственному морскому пароходству для использования в качестве сухогрузного парохода.

С 12.05.1944 г. до 16.09.1944 г. числился в составе Черноморского флота в качестве военизированного судна. Погиб в 1946 г. от подрыва на mine у Одессы.

"В настоящее время «Одесский Горсовет» лежит на глубине 5-6 метров в 290 метрах от береговой линии поселка Витязево. Ныряльщики могут увидеть сохранившиеся на судне машинное отделение и трюм, якорь, механизм тросовой лебедки, надстройку полубака, грузовую палубу, трехлопастный винт и внушительное перо руля. Поверхность сухогруза покрыта водорослями и раковинами мидий.^[1] Сохранились внутренние помещения носового полубака: умывальная комната, кафельный пол коридора, умывальники, некоторые двери. Полностью отсутствует надстройка судна, ее элементы лежат по правому борту. В районе носовых трюмов корпус судна сильно поврежден с обоих бортов, видимо, взрывом торпеды. Часть корпуса и надстройка опутаны рыбацкими сетями, само местонахождение сухогруза отмечено небольшим бумом. Расстояние до поверхности воды от высшей точки корабля составляет 0,8 метра" - Википедия