

СЕЛЬДЯНЫЕ ПОСОЛЬНЫЕ ПЛАВБАЗЫ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

АНАТОЛИЙ СЕРОВ

По заказу британской компании «J. Holt & Co. (Liverpool), Ltd.», Liverpool в январе 1926 года на судостроительной верфи «Smith's Dock Co Ltd, South Bank» Middlesbrough (Великобритания) был построен товаропассажирский пароход «JOHN HOLT» (строительный № 820). Судно водоизмещением 5700 т (2922 брт), дедвейтом 3650 т, длиной 94,5 м, шириной 13,7 м и осадкой 6,15 м могло принимать на борт 26 пассажиров в каютах 1-го класса. Паровая машина тройного расширения мощностью 1350 л.с. обеспечивала скорость хода в 10,5 узла. Пароход отличался необычным дизайном внутреннего интерьера среднейстройки, богато инкрустированной отделкой поперечного коридора и еще более впечатляющей инкрустацией лестницы (язык не поворачивается назвать ее трапом), ведущей в роскошную кают-компанию. В этой надстройке размещалась также большая часть экипажа. Судходная компания эксплуатировало судно в южных морях, перевоза пассажиров и партии фруктов. Порт приписки Ливерпуль (№ 147352). В 1937 году пароход был переименован, получив наименование «GARTHORPE».

Летом 1938 года он был куплен Советским Союзом. В Англии его переоборудовали для плавания в северных широтах, усилили набор корпуса. В трюмы погрузили шесть паровых котлов, предназначенных для установки на заводе в СССР на плавбазу «ПИЩЕВАЯ ИНДУСТРИЯ». 31 сентября 1938 года пароход прибыл в Мурманск. 25 июня 1940 года судно завершило капитальный ремонт в Мурманске. Здесь в 1939 году оно получило новое наименование «АНАТОЛИЙ СЕРОВ» в честь летчика А. К. Серова, погибшего 11 мая 1939 года. 5 августа 1940 года судно вышло во Владивосток по Северному морскому пути. «АНАТОЛИЙ СЕРОВ» сопровождал подводную лодку «Щ-423», перегоняемую с базы в Полярном на Тихоокеанский флот. Это плавание стало первым в истории переходом подводной лодки Северным морским путем и показало возможность передислокации подводных сил с баз Северного флота в Тихий океан. Находясь во льдах, пароход последовательно сломал все четыре лопасти гребного винта. При помощи ледокола «КРАСИН» он дошел до бухты Провидения. Здесь в течение нескольких суток команда судна, перебросив в носовые трюмы 800 т груза, подняв тем самым корму из воды, самостоятельно, без подъемных кранов и приспособлений, заменила пятитонный винт и продолжила плавание. По прибытии «АНАТОЛИЯ СЕРОВА» в Петропавловск-Камчатский, его передали Акционерному Камчатскому обществу (АКО). 17 октября 1940 года для приемки парохода от перегонной команды в АКОфлоте была создана комиссия. Судно вступило в состав транспортного флота АКО в ноябре 1940 года. После нескольких месяцев эксплуатации сравнительно небольшой пароход зарекомендовал себя с наилучшей стороны. Он имел высокую оборачиваемость, оперативно доставляя партии путинных грузов на побережье Камчатки. В годы Великой Отечественной войны экипаж «АНАТОЛИЯ СЕРОВА» работал с огромным напряжением. Так 3 августа 1943 года пароход взял в Усть-Камчатске на буксир большую «сигару» леса для доставки ее в Петропавловск. Во время плавания буксирный трос ослаб и разорвался, в результате чего плот был потерян. Моряки сумели в условиях ухудшавшейся погоды найти ее и вторично взять на буксир, но вскоре у «сигары» вновь лопнули крепления. Все это создало угрозу гибели плота, и только благодаря энергичным самоотверженным мерам, принятым экипажем парохода, плотсигара была в целостности доставлена в Петропавловск. Осенью 1943 года пароход ушел в Сан-Франциско на ремонт. Он попал на завод «General Engineering Comprany». С американцами не возникало никаких недоразумений, они выполнили ряд работ, не предусмотренных планом. Экипаж работал по десять-двенадцать часов ежедневно. Качество ремонта было признано хорошим. Изучалась и военная техника: в военно-морской школе США экипаж три дня знакомился с устройством зенитных автоматов и один день проходил практические стрельбы. Возвращаясь из США, «АНАТОЛИЙ СЕРОВ» доставил 300 т авиационного бензина и 1500 т военного снаряжения. В 1945 году он посетил канадский порт Ванкувер, привезя оттуда в СССР 2200 т оборонных грузов. После войны судно, перешедшее в подчинение Главкамчатрыбпрома, продолжало исправно снабжать камчатскую рыбную промышленность и вывозить готовую продукцию на «материку». Порт приписки Петропавловск Камчатский (№ М-11725). С 1954 по 1956 годы судно прошло капитальный ремонт на судоремонтном заводе в Шанхае. В 1957 году пароход переоборудовали в плавучую рыбообработывающую базу, отныне ежегодно производившую по 3000 т сельди. 27 декабря 1971 года из-за износа «АНАТОЛИЯ СЕРОВА» вывели из эксплуатации и на судоремонтном заводе «Фреза» в Петропавловске поставили на переоборудование в учебное тренажерное судно. За четыре года с 17 апреля 1972 по 1975 год на судне было обучено способам пожаротушения и борьбе за живучесть более 75 тысяч моряков. В 1976 году отмечалось пятидесятилетие заслуженного парохода. В этом же году он был уведен из рыбного порта в бухту Раковая, в район жестяно-баночной фабрики, а в октябре 1978 года он обрел покой в бухте Бабыя. «АНАТОЛИЙ СЕРОВ» оставался к этому времени единственным в Камчатрыбфлоте судном, котлы которого работали на угле. Его служба завершилась в самом конце XX века. Ныне это заброшенное судно так и лежит на мелководье в бухте Бабыя, опрокинувшись на левый борт.

ОНЕГА

Сначала это был относительно небольшой немецкий грузовой пароход Wandrahm водоизмещением 1228 тонн. Построили его на верфи Stettiner Oderwerke в 1927 году. С началом Второй мировой войны фашисты переоснастили его в так называемое «судно-ловушку» и новое имя - Schiff-4 дали ему тогда же. Но уже вскоре (1940) судно снова переоборудовали и переименовали – в сторожевой корабль V-1801. Но, как оказалось, снова ненадолго – в августе того же года пароход стал плавбазой сторожевых кораблей - Eismeer (V-6114) в норвежском порту Тромсё. В хронике Второй мировой войны подвигов за пароходом не числится, а после войны он по репарации отошёл Советскому Союзу. Здесь пароход получил своё очередное имя – «Онега» и новую специальность – рыбопромысловая база для переработки, засолки и транспортировки рыбы. Именно в этом качестве «Онега» участвовала в первой советской сельдяной экспедиции (1948), а затем и в последующих.

ТУНГУС

(до марта 1943 г. "Sieur Duluth")

Полная вместимость 7300 брт (водоизмещение 14497 т). Размеры 134.57 x 17.37 x 8.45 м. ГЭУ котломашинная, 2500 л.с. Скорость экономическая 11.5 узла, дальность 13000 миль. Вооружение: 1 x 76.2-мм, 9 x 20-мм. Экипаж 41 чел.

Бывший американский грузовой пароход. Заложен 27.12.1942 г. ("Permanente Metals Company", Ричмонд, штат Калифорния, США), спущен 4.02.1943 г., вст. в строй 18.02.1943 г. 5.03.1943 г. принят советской закупочной комиссией и вошел в состав Дальневосточного гос. морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Дальневосточного бассейна выполнял экспортно-импортные перевозки между тихоокеанскими портами СССР и союзников. 6.02.1946 г. переведен на баланс Мурманского гос. морского пароходства. 3.07.1949 г. исключен из списков судов Минморфлота в связи с передачей тресту "Мурманрыба" управления "Главсеврыбпром" Минрыбпрома для использования в качестве приемно-транспортной плавбазы. С 21.09.1949 г. входил в состав транспортного флота треста "Мурмансельдь". В 1970 г. выведен из эксплуатации и исключен из списков судов Минрыбхоза СССР в связи с передачей "Главвторчермету" для демонтажа и реализации. Во время строительства Клайпедского ЗСРЗ Тунгус давал пар до 1973 года пока завод не начал работать.

ЧАВЫЧА

Грузовой пароход, 1923 г., Германия, Любек

Регистровая вместимость: 3 020,64 рег. т брутто, 1 742,2 рег. т нетто

Чистая грузоподъемность 3 500 т, дедвейт 5 600 т

Скорость хода 9 узлов

Запасы:

уголь — 1 101 т

вода — 972 т

Расход угля в сутки, т:

на ходу — 26

на стоянке с грузовыми операциями — 8

на стоянке без грузовых операций — 4

Расход смазки, кг/сут:

на ходу — 28

на стоянке — 4

Расход воды, т/сут:

на ходу — 7

на стоянке — 4—5

Десять лебедок: четыре грузоподъемностью по 5 т, четыре по 3,5 т и две по 3 т

Десять стрел по 3 т и одна тяжеловесная — 20 т

Четыре шлюпки

Главная машина мощностью 1 550 л. с.

Осадка в полном грузу 6,71, без груза — 2,38 м

Длина 102,8 м

Ширина 14,6 м

Экипаж 50 чел.

ЭЭСТИРАНД

(до 1917 г. "Strathardle", до 1927 г. "Harold Dollar", до 1932 г. "Glenbeath", до 1940 г. "Eestirand", с 1941 г. "BT-532")

Полная вместимость 4444 брт. Размерения 114,8 (111,99 по перпендикулярам) x 15,9 x 7,8 м. ГЭУ котломашинная, 320 н.л.с.

Скорость 8 узлов. Бывший английский грузовой пароход. Построен в 1910 г. ("A. McMillan & Son", Думбартон, Великобритания).

В 1916 г. продан американской судоходной компании, в 1927 г. снова находился в собственности британской судоходной

компании, а в 1932 г. продан эстонскому судовладельцу. После вхождения Эстонии в СССР национализирован и включен в

состав Эстонского государственного морского пароходства. С началом Великой Отечественной войны мобилизован и включен в

состав КБФ в качестве транспорта. 24.08.1941 г. у о. Прангли тяжело поврежден германской авиацией и выбросился на юго-

восточное побережье острова. 15.11.1941 г. остов судна обстрелян ПЛ «Щ-311», а в августе 1944 г. торпедирован советским

самолетом. После войны поднят АСС КБФ, доставлен в Таллинн и разделан на металл.

OZOLA/ИНГУЛ

Хроника

25/3/38: Польская фирма «Żegluga Polska SA» заказывает грузовой пароход у «Stocznia Gdynska» в Гдыни.

28/8/38: Судно заложено под зав. № В 11.

10/38: Планируется название «Zaolzie», но в 1939 г. это заменено названием «Olza».

14/9/39: Корпус, все еще на стапеле, захвачен немцами.

Судно переименовывается в «Westpreussen», и еще без двигателя спускается в мае 1941 г. как «Stückgutfahrzeug 36/41»

(«Westpreussen») (Stückgutfahrzeug = судно для перевозки штучных грузов).

10/10/42: Согласно Доргайсту, отдано распоряжение достроить судно в Либау, куда его и отбуксировали. У Пивовонского

странное противоречие: в одном месте он пишет, что немцы отбуксировали недостроенный корпус «в какой-то из своих портов»

(стр. 56) — т. е. как у Доргайста — а в другом, что согласно информации, опубликованной в 1983 г. (не уточняет где), немцы

утопили корпус в Гданьской бухте в сентябре-октябре 1943, употребив его как судно-мишень (стр. 55).

Дальше по Доргайсту:

1/4/44: Еще не назначен срок сдачи.

В октябре 1944 г. судно перешло из Либау в Кёнигсберг (неизвестно, самостоятельно ли или на буксире) с грузом

судостроительных материалов, передаваемых с верфи «Libauer Werft» на «Schichauwerft».

21/1/45: Судно находится в Кёнигсберге, без экипажа.

У Доргайста там и обрывается след: «Судьба неизвестна, предположительно советский трофей».

«Ингул»

Павлов связывает «Olza» с будущим т/х «Ингул»; не знаю, видел ли он документальное подтверждение или нет, но по-моему идентификация убедительна. Размеры «Olza» и «Ингула», если не совсем совпадают, то достаточно близки друг к другу, чтобы не противоречить тождеству судов:

«Olza» у Пивовонского: 70,0 x 11,0 (видимо, округленно)

«Olza» в статейке о ней в Википедии: 68,22 x 10,67 x 6,55 (длина якобы наибольшая, но можно допустить, что это скорее по КВЛ или между перпендикулярами)

«Ингул» в «Регистре 1964–65»: 73,20 x 10,72 x 6,56.

В «Регистре 1964–65» дается год постройки 1958, страна СССР — но это видимо относится к дате и месту окончательного восстановления или переоборудования. Хотя Павлов утверждает, что он был переоборудован в Ленинграде (т. II, стр. 232), по данным, предоставленным Трифоновым, это имело место в Клайпеде (источник: справочник тактико-технических элементов судов морского флота издания Минобороны 1962 года). По моему это подтверждается и регистровым номером судна, М-24182 (номер находится в серии «клайпедских»).

Точно не знаю, каким был назначение судна. Оно был приписано к Калининграду, и можно подумать, что оно считалось плавбазой или транспортом (на нем не было рефрижераторной установки), но у Трифонова есть сведения, что кроме того его использовали «для доставки, смены и отдыха экипажей рыболовных судов, находящихся в Балтийском и Северном морях» — и потому-то, наверно, его включили в вышеупомянутый справочник тактико-технических элементов судов (указано количество пассажирских мест — 56).