

## История ледокола "Ангара"

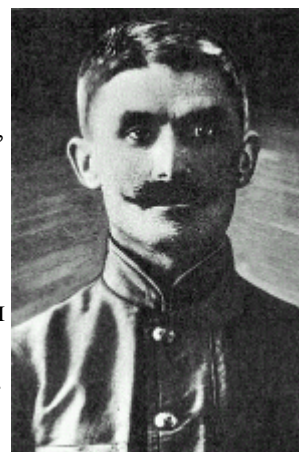
<http://www.ivki.ru/kapustin/icebreaker/angara/angara.htm>

Оригинальная статья: <http://angara-museum.narod.ru>

Автор проекта: Гавайлер Эдуард [gavailer@yandex.ru](mailto:gavailer@yandex.ru)

В разных городах нашей страны поставлены на вечную стоянку, в память о героических и знаменательных событиях, военные корабли, ледоколы, речные пароходы. Установленные у своих пожизненных причалов, старые суда - эти пришельцы из прошлого, органически вписываются в городской ансамбль, становясь как бы символом города.

Невозможно представить Ленинград без крейсера "Аврора", Владивосток - без "Красного вымпела", первого корабля Советского Тихоокеанского флота, и легендарной подводной лодки "С-56". В Волгограде Вам обязательно покажут пароход "Гаситель", прославившийся в Сталинградской битве. Красноярск - это, конечно, "Святой Николай", на котором отправился из Красноярска в Шушенское в 1897 году Ленин, сосланный в Восточную Сибирь.



В прошлом году флотилия мемориальных судов и кораблей пополнилась еще одним - ледоколом "Ангара". Отреставрированный и помолодевший, 5 ноября 1990 года он занял свое место у специального пирса в микрорайоне Солнечный г. Иркутска.

"Ангара" - один из первых ледоколов в мире и, пожалуй, самый древний из сохранившихся судов этого типа. В этом его уникальность. Но не только поэтому чтят иркутяне "Ангару". Итак, вернемся на столетие назад.

В конце прошлого столетия началось строительство Великой Сибирской железнодорожной магистрали. Для скорейшего завершения работ решено было организовать строительство сразу на нескольких участках. В 1891 году начали укладку рельсов от Владивостока, в следующем году - от Челябинска до Оби, еще через год - от Оби до Иркутска. В 1895 году начались работы на участке Мысовая - Сретенка.

Исключительно сложные топографические и геологические условия встретились при постройке Кругобайкальского участка дороги. Необходимо было пробить 39 туннелей разной длины в тяжелых породах, соорудить большое количество мостов, насыпей, галерей. Из-за трудностей при постройке поздний ввод в эксплуатацию

Кругобайкальского участка надолго задержал бы открытие сквозного движения по всей магистрали. А это никак не вписывалось в планы правительства. К тому же ухудшались отношения с нашим восточным соседом - Японией - и необходимо было как можно скорее связать Дальний Восток с центром России надежной коммуникацией. Это обстоятельство и породило у тогдашнего министра путей сообщения князя Хилкова мысль об организации железнодорожной паромной переправы через Байкал, как временной меры, позволяющей до постройки Кругобайкальской железной дороги связать ст. Байкал и ст. Мысовую на восточном берегу Байкала "плавающим мостом". Он предложил в начале 1895 года Комитету по постройке Сибирской железной дороги рассмотреть подобный вариант решения вопроса применительно к Байкалу.

После долгих рассуждений и сомнений 29 ноября 1895 года Комитет принял решение

заказать паром-ледокол по типу одного из американских, работающего на озере Эри. 30 декабря того же года был заключен контракт с английской фирмой "Сэр В. Г. Армстронг, Витворт и К0" в Ньюкасле на изготовление в разобранном виде парома-ледокола без деревянных работ с запасными частями. Стоимость контракта - 79 890 фунтов стерлингов.



Сборку ледокола, доставленного по частям из Англии всеми видами транспорта (от водного до конной тяги), начали 15 января 1898 года в с. Лиственичном на Байкале, на специально построенном стапеле. Работами руководил инженер-судостроитель Вацлав Александрович Заблоцкий. Рабочих разных специальностей привезли с петербургских заводов. На сборке присутствовал представитель фирмы-изготовителя инженер Ханди.

Торжественный спуск парома-ледокола состоялся 17 июня 1899 года со служением молебна и при большом стечении народа. После спуска пароходы Я. А. Немчинова (Яков Андреевич Немчинов - известный пароходовладелец на Байкале, кяхтинский 1-й гильдии купец, "чайный король". При нем пароходство на Байкале достигло наивысшего расцвета. После его смерти в 1900 году наследники сдавали пароходы другим сибирским пароходовладельцам) увели пока еще беспомощного гиганта к станции Байкал, там его установили в специальную "вилку" для достройки.

24 июня ледокол Высочайшим Указом был окрещен "Байкалом". Малоизвестный факт: император отклонил название "Николай", с которым к нему "вернонодданически" обратилось Министерство путей сообщения.

До конца года на "Байкал" были установлены котлы; вертикальные паровые машины (одна в носовой части, две - в кормовой); вспомогательные механизмы, велась отделка помещений. Гребные валы и винты смонтировали еще на стапеле.

В первый пробный рейс "Байкал" вышел 4 января 1900 года. Командовал судном во время испытаний сам В. А. Заблоцкий. За зиму ледокол совершил несколько пробных рейсов, "знакомясь" с байкальскими льдами. "Байкал" довольно свободно шел во льду толщиной до 70 см. Форсировал ледяные поля толщиной до 1 м, но при этом сильно сотрясался корпус ледокола-парома, что могло привести к сходу с рельсов состава. Испытания показали, что круглогодичную навигацию "Байкал" обеспечить не сможет: местные льды оказались мощнее льдов Американских озер.

В то время, когда части "Байкала" уже доставлялись из Англии, Комитет Сибирской железной дороги принял решение о постройке еще одного ледокола для Байкала. Он должен был быть меньших размеров и приспособлен для выполнения вспомогательных функций при совместном плавании с ледоколом "Байкал". Контракт с той же фирмой был заключен в конце 1898 года. Условия его были аналогичны предыдущему. В течение первой половины 1899 года части вспомогательного ледокола были доставлены в Ревель (ныне Таллинн), откуда по железной дороге они прибыли на Байкал. Сборка второго ледокола началась 18 июня 1899 года на стапеле, освободившемся после спуска "Байкала". Работы шли ускоренными темпами, среднесуточное количество рабочих на сборке - 290 человек. Стоимость постройки ледокола составила 770704 рублей.

Спуск ледокола, получившего название ""Ангара", так же торжественно, с молебном, состоялся 25 июля 1900 года в полной готовности, а 1 августа он включился в работу переправы. "Ангара" выглядела изящней своего собрата. Небольшая надстройка, высокие, скошенные назад трубы создавали впечатление стремительности, заваленные внутрь борта придавали ей сходство с "Ермаком" - детищем той же фирмы, первым в мире линейным ледоколом. Размерения судна: длина - 61 м, ширина - 10.7 м, высота борта - 7.6 м, осадка кормой при полной загрузке достигала 4.7 м. Установлено было четыре огнетрубных котла локомобильного типа. В качестве топлива использовался каменный уголь из Черемхова, запаса его в 230 т хватало на 115 часов хода судна, одна паровая машина тройного расширения (такая же, как на "Байкале") вращала гребной винт диаметром 3.5 м. Для пассажиров 1-го и 2-го классов оборудованы каюты на 60 мест.

Помещение 3-го класса на 100 мест располагалось в кормовой части ледокола. Во время русско-японской войны "Ангара" брала на борт 1000 человек. Для размещения груза и багажа имелись два трюма емкостью 653 м<sup>3</sup> и грузоподъемностью 250 т. Корпус ледокола - стальной, клепаный, толщина ледового пояса 25 мм.



Первым капитаном "Ангары" был Иоганн Фридрих Мазур. На родине в Либаве (ныне Лисная) он окончил мореходное училище. Принимал участие в перегоне парохода "Иоанн Кронштадтский" из Англии на Байкал, построенного по заказу пароходовладельца Я. А. Немчинова. Был капитаном на его пароходе "Иннокентий", который Немчинов безвозмездно предоставил экспедиции Ф. К. Дриженко, проводившей гидрографические работы на Байкале. "Ангарой" Мазур командовал до 1906 года.

До ввода в эксплуатацию Кругобайкальской дороги в 1905 году "Ангарами" вместе с "Байкалом" ежедневно совершала по два рейса между пристанями Байкал и Мысовая. Однако первые зимние рейсы показали полную непригодность Мысовской гавани. Ветрами она, вследствие мелководья, забивалась льдом до самого дна. В 1903 году ледокольная пристань была переведена в Танхой. Навигация у ледоколов начиналась обычно во второй половине апреля и заканчивалась в середине января следующего года. В течение трех зимних месяцев переправа через Байкал осуществлялась по льду на лошадях.

В 1906 году "Ангара" совершала эпизодические рейсы. Начальник переправы С. А. Заблоцкий (младший брат В. А. Заблоцкого) стал ходатайствовать перед МПС о разрешении использовать "Ангару" для рейсов на север Байкала. Это обстоятельство сильно встревожило владельцев "Товарищества Байкальского пароходства и торговли". Вопрос о сохранении своих грузопотоков они подняли на Совещании о путях сообщения в Сибири, состоявшемся в Иркутске в декабре 1906 года. Пароходовладельцы доказывали, что казенное предприятие, стоящее, разумеется, вне конкуренции, неминуемо приведет к упадку пароходства частного. Трудно предположить, что в большей степени повлияло на решение МПС относительно использования ледокола "Ангара": ходатайство ли пароходного товарищества или недостаток средств на содержание двух ледоколов. Тем не менее в навигацию 1907 года "Ангара" в рейс не вышла. Простояла она в бездействии 10 лет. Экипаж ледокола был сокращен почти полностью. Остался лишь боцман Есипов и несколько матросов для поддержания ледокола в готовности и охраны.

"Байкал" работал один, изредка совершая рейсы в Танхой. Работа его немного оживилась с 1910 года, когда в связи с постройкой второго пути на Кругобайкальской дороге было запрещено движение пассажирских поездов - все они переправлялись через Байкал на пароме.

В конце 1916 года "Ангара" после 10-летней стоянки совершила первый рейс до Нижнеангарска. Командовал судном Вячеслав Григорьевич Базилевский. Он прибыл на Байкал с Черного моря, где служил помощником капитана на судах РОПиТа. Морское образование получил в Одесском училище торгового мореплавания. Базилевский плавал на "Ангаре" до 1923 года, ему пришлось стать участником и свидетелем важнейших событий в истории ледокола: и славных, и трагических... Он водил "Ангару" в морские сражения и на высадку десантов. И о нем строки поэмы "Тридцать один" Молчанова-Сибирского:

"По дороге скрип, шум.

Капитан, арестованных в трюм!

Капитану приказ - разводите пары.

Колет волны сталь "Ангары" ...".

26 января 1918 года В. И. Ленин подписал декрет "О национализации торгового флота", а 28 января уже было принято Постановление Комитета Советских организаций Восточной

Сибири о национализации имущества Ангарского, Байкальского и Селенгинского пароходств. Постановление относилось и к Байкальской железнодорожной переправе. Управляющим национализированного пароходства избрали машиниста котельной Луку Михайловича Власова, участника революции 1905 года.

Перед началом навигации 1918 года ледокол "Ангара" по проекту бывшего помощника начальника переправы инженера М. И. Кисилева и под его руководством был переоборудован для пассажирских перевозок. Надстройку на главной палубе в кормовой части расширили для увеличения числа кают 2-го класса. Моряки Байкала, став хозяевами флота, с нетерпением ожидали открытия первой советской навигации.

С началом гражданской войны и приближением к Иркутску частей восставшего чехословацкого корпуса мирный труд пришлось прервать. "Ангара" успела сделать только один рейс в Баргузин. Мастерские Байкальской переправы (ныне судовой верфь им. Ярославского) срочно были перепрофилированы на военное производство - стали изготавливать бомбы. Фронт стремительно подкатывался к Иркутску. В Лиственичное прибыл член Центросибири, начальник штаба Прибайкальского фронта М. А. Трилиссер, по его указанию стали готовить флот к предстоящим боевым действиям. В будущую флотилию вошли суда: "Байкал", "Ангара", "Кругобайкалец", "Лейтенант Малыгин", "Граф Муравьев-Амурский", "Иннокентий", "Михаил" и паровой катер "Волна". На ледоколы спешно грузили уголь, смазку, запасные части, продовольствие. Вся флотилия после погрузки в Лиственичном и прощального митинга перешла в рейд пристани Байкал. Двумя 6-дюймовыми и 4 пулеметами вооружили "Ангару". "Ангара" - судно морского типа, но ей не хватало военного облика, - вспоминал красноармеец А. А. Авдеев, - мы набиваем песком мешки и кладем их на борта. На капитанскую рубку накладывается обшивка, также набитая песком".

Вооружившись и приняв на борт отряд красногвардейцев Лиственичного, "Ангара" отправилась в крейсерование в южную часть озера. Произвела разведку у станций Утулик и Мангутай, занятых "белыми", обстреляла участок железной дороги, прилегающей к туннелю 39, где белочехами производились восстановительные работы. На следующий день "Ангара" в районе Толстого мыса обстреляла чешский эшелон, который поспешил укрыться в туннеле. "Вдруг с сопки разъезда Толстого, - вспоминал А. А. Авдеев, - показался дымок, а за ним раздался оружейный выстрел. Пролетел первый снаряд, за ним второй, третий. Несколько снарядов с жужжанием пролетели на несколько метров выше труб парохода". "Белые" брали все более правильный прицел по "Ангаре". Машине был дан полный ход, и "Ангара", сотрясаясь всем корпусом, двинулась на середину Байкала. На ходу, когда пароход удалился от берега, последний снаряд противника лег под корму. От взорвавшегося снаряда над кормой поднялся столб воды и осколками ободрало корму. Выйдя из-под обстрела, "Ангара" подошла к Лиственичному и произвела несколько выстрелов по селу, занятому чехами. В ответ громынула гаубица со станции Байкал, и несколько залпов раздалось с восстановленного чехами парохода "Сибиряк".

Артиллерийская дуэль окончилась безрезультатно. Разведав таким образом места размещения вражеских батарей, "Ангара" ушла в Танхой. Командованием были приняты меры по усилению красногвардейских отрядов. На "Ангару", вместо перешедших на "Байкал" рабочих Лиственичного, прибыл отряд черемховцев во главе с Шевцовым и Манторовым. (Иван Шевцов был членом Иркутского Губкома партии и. Военревкома, одним из руководителей обороны Белого дома, военным комендантом Иркутска. Трагически погиб с группой центросибирцев на р. Олекме в ноябре 1918 года от рук белогвардейцев). Большинство артиллеристов были венграми-интернационалистами. 25 и 26 июля "Ангара" снова ушла в крейсерование к берегам Лиственичного. Газета "Красноармеец" писала в те дни: "Чехословацкая батарея с Лиственичного неустанно стережет пароход "Ангара" на расстоянии обстрела, и в случае такового приближения судно будет обстреляно. Решено не останавливаться перед потоплением судна". 29 июля вблизи с. Голоустного с ледокола "Ангара" был высажен десант численностью до 150

человек. Заняв Голоустное, отряд венгров-интернационалистов пробыл там несколько часов и возвратился на ледокол. Появление в тылу красногвардейцев встревожило белочехов, и командующий чешским корпусом Гайда решил отправить часть своих войск в Лиственичное. На следующий день опять была сделана попытка высадить десант, но чехи открыли с берега сильный заградительный огонь и заставили шлюпки повернуть обратно. 4 августа в Голоустном опять намечено было провести десантную операцию. Три судна, пересекая Байкал, шли походным порядком: ледокол "Ангара" посредине, справа - "Иннокентий", слева - "Кругобайкалец". И вот шлюпки легли на воду. С берега вдруг ударили пулеметные очереди. Базилевский увидел, как вильнула первая шлюпка, уходя от пуль. Ответили пушки "Ангары". Разрывы легли у колокольни. Пулеметы захлебнулись. В селе началась паника, белочехи побежали в балку, но уже с правого, а потом и с левого флангов покатались волны десанта, беря "белых" в кольцо. Вскоре Голоустное было очищено от белочехов.

В середине августа в Мысовой погиб ледокол "Байкал" (различные источники называют несколько дат). Случилось это так. Накануне белочехи, используя тактику советских войск, высадили свой десант в районе Посольска в тыл отступающим. В операции участвовали пароходы "Феодосий", "Бурят" и "Сибиряк". Высадив десант, "Феодосий" с двумя баржами под бортами (по некоторым сведениям с ним был и "Бурят") направился в Мысовую. "Белое" командование, вероятно, получило сведения, что "Ангары" в Мысовой не было, а "Байкал", вооруженный допотопной мортирой, не представлял серьезной угрозы. При приближении "Феодосия", как только последний обнаружил свои враждебные намерения, "Байкал" стал выходить из вилки для принятия боя. Вскоре "белые", пристрелявшись, добились прямого попадания. Снаряд угодил в корму. "Байкал" потерял управляемость. Капитан ледокола М. П. Алексеев по приказанию командующего флотилией Власова, маневрируя машинами, сумел завести судно обратно в вилку. Обстрел Мысовой продолжался. После попадания в надстройку "Байкал" загорелся. Деревянная надстройка, трюмы, наполненные углем и смазкой - все становилось добычей пламени. Попытка гасить пламя насосом с "Кругобайкальца" оказалась тщетной. Красногвардейцы и команда ледокола эвакуировались на берег. Пламя охватило весь ледокол. Горящая мачта упала на тягу гудка, и объятый пламенем "Байкал" издал протяжный, леденящий душу звук. "Зрелище напоминало агонию умирающего зверя", - вспоминал электрик ледокола Александр Тимищенко. Орудийным огнем со стоявшего на станции бронепоезда белогвардейские пароходы были отогнаны, но они уже сделали свое дело: вместе с ледоколом горели пристань и станционные постройки.

Осенью 1918 года "Ангара" снова досталась старому хозяину - Байкальской железнодорожной переправе. Капитаном на ней остался В. Г. Базилевский. В областном архиве сохранилось "Расписание почтово-пассажирских рейсов по Байкальскому озеру парохода "Ангара" на навигацию 1919 года". Ледокол должен был отходить от пристани Байкал раз в две недели по вторникам утром и следовать до Нижнеангарска с заходом в Голоустную, Песчаную, Крестовую, Малое море, Горячинск, остров Ушканий, Курбулик, Котельниковский маяк, Горемыку.

К концу 1919 года к Иркутску подошла "дикая дивизия" атамана Семенова, чтобы помочь колчаковцам удержать власть в городе. Но у Кузьмихи и Титово наступление семеновцев было остановлено дружинами глазковских железнодорожников. Семенов отступил к Байкалу, вслед за ним потянулись бежавшие из Иркутска колчаковские единомышленники.

В эти дни и произошло кровавое злодеяние, совершенное карателями. Генерал Сычев, убегая из Иркутска, захватил с собой 31 заложника из тюрьмы. Считалось, что все они сторонники Политцентра, т. е. противники колчаковского режима. Фактически к этому политическому органу принадлежала только часть арестованных. Заложников поместили на ледоколе "Ангара" в помещении 3-го класса. Вечером 6 января ледокол отошел от пристани Байкал в направлении Лиственичного. За "Ангарой" в кильватере шел

"Кругобайкалец". Арестованных, раздетых до нижнего белья, по одному выводили на палубу, казак Лукин сзади ударял жертву по голове деревянной колотушкой, служащей для околки льда. После чего жертву сбрасывали за борт. Это массовое убийство продолжалось около часа. По свидетельству одного из палачей штабс-капитана Черепанова, шум и крик были редко слышны, так как пароход шел, переламывая лед



толщиной 3 - 4 вершка. На запрос генерала Жанека, командующего иностранными войсками в Сибири, о судьбе арестованных начальник штаба Семенова ответил, что никто из них не расстрелян. Он был прав: расстрелян никто не был - они были сброшены живыми под лед... Позднее трое из участников этой расправы были схвачены и в августе 1920 года по приговору Иркутского губернского ревтрибунала расстреляны.

Вероятность военной агрессии Японией продолжала существовать. Командарм 5-й Армии Матиясевич в своем приказе прямо указывал на это: "Ряд сведений из Восточной Сибири указывает на возможность активных действий Японии, вплоть до оккупации ею

Восточной Сибири до Байкала ...". Этим приказом предусматривалось укрепление границ, как сухопутных, так и водных. В это время уже формировалась Сибирская военная флотилия. Уполномоченным по формированию флотилии, а затем ее командующим был Михаил Николаевич Попов. Непосредственно на Байкале был создан Байкальский отряд судов под командованием Евгения Николаевича Фрейберга. Бывший морской офицер и прекрасный артиллерист, добровольно перешедший на сторону Советской власти летом 1918 года, он был начальником отряда канонерских лодок в Волжско-Каспийской военной флотилии. Из флотилии, окончившей боевые действия, на Байкал было выделено восемь легких боевых катеров, по некоторым сведениям, четыре из них доставлены с Балтики. С Фрейбергом прибыл отряд моряков в 200 человек.

В мае отряд прибыл на Байкал, для его укрепления снова и призвали на службу байкальские суда: ледокол "Ангара", пароходы "Лейтенант Шмидт" и "Кругобайкалец". "Ангара" становится флагманом Байкальского отряда. Вооружили ее четырьмя морскими дальнобойными орудиями и несколькими пулеметами. На мостике поставили главный компас, смонтирована была и новинка на Байкале - радиотелеграфная станция, антенну которой подвесили за мачты. Блоки станции разместили в туалетной комнате 1-го класса по левому борту.

Капитан В. Г. Базилевский, не имеющий воинского звания, был в тот год понижен в должности. Командирами ее стали балтийцы И. И. Карлов, а после его скоростной смерти летом - Ю. Г. Отт, бывшие морские офицеры. Большую часть экипажа ледокола заменили прибывшими военными моряками, оставшиеся на борту 21 человек на время пребывания "Ангары" в составе Байкальского отряда были произведены в военморы. Капитан В. Г. Базилевский оставил нам свои впечатления: "Вся команда "Ангары", за редким исключением, была заменена военморами, прибывшими с Балтики. Они принесли с собой атмосферу острого недоверия к комсоставу, недисциплинированности и постоянного митингования. На "Ангаре" за год сменилось 3 командира и 8 комиссаров. Однако этот отряд балтийцев представлял в условиях необходимой обороны Кругобайкальской железной дороги большую военную силу".

Обстановка на побережье Байкала была крайне неспокойной. В тайге орудовали многочисленные банды колчаковцев и каппелевцев. Фрейбергу было приказано обойти на "Ангаре" весь Байкал, выяснить обстановку и при необходимости применить силу. Евгений Николаевич писал тогда в своем дневнике: "Июнь 1920 года. Отдали якорь у Нижнеангарска. Сошли на берег - навстречу люди. Плачут, причитают: только что банда наскочила, увела скот, забрали хлеб. По горячим следам бросились вдогонку...". На встречу с бандой Фрейберг отправил командора Васильева с десятью матросами. Банда превышала посланный отряд раз в 10 - 15. После переговоров распропагандированная

банда сложила оружие.

К боевым действиям Байкальского отряда следует отнести подавление контрреволюционного мятежа в Баргузине в июне. Но напряженная обстановка в северной части Байкала сохранялась до 1922 года. В декабре "Ангара" была отправлена в Баргузин, несмотря на тяжелую ледовую обстановку; по-видимому, этот рейс был вызван активизацией действий банды. Пришла "Ангара" в Ливенничное только на будущий год. При возвращении из Баргузина ледокол, управляемый бездарным (по характеристике В. Г. Базилевского) Оттом, затерло льдами в районе Горячинска. Там он и зимовал, в опасной близости от берега. Зимой военморы вместе с Оттом сняли с "Ангары", команду пополнили местными жителями.

В 1924 году "Ангару" принял Семен Георгиевич Риехакайнен. Морской штурман с Балтики, он в 1908 году начал службу на ледоколе "Байкал" матросом, вскоре стал 3-м помощником капитана этого ледокола. С 1918 года плавал на "Ангаре" в должности 1-го помощника капитана. "Ангара" по-прежнему выходила в рейсы осенью, а летом же Риехакайнен возглавлял экипаж "Лейтенанта Шмидта".

В конце 20-х годов ледокол "Ангара" потерпел крупную аварию. В декабре, выйдя из Курбулика, "Ангара" следовала в сплошном льду вдоль берега полуострова Святой Нос, На траверзе мыса Орловый вахтенный начальник М. П. Симонов, намереваясь обойти стороной высокие торосы, скомандовал рулевому Парфенову взять левее, Ледокол послушно повалился влево. Но неожиданно сильный удар буквально потряс все судно. "Ангара" по инерции со страшным скрежетом еще протащила немного вперед, но через мгновение резко остановилась, начиная крениться на правый борт. Во избежание взрыва, котлы были потушены. В наступившей тишине стало слышно, как где-то внизу клокочет вода в огромную пробоину, заливая угольные ямы и котельное отделение. Спасло "Ангару" то, что она оставалась на банке, которая вонзилась в днище ледокола и задержала его падение на глубину. Экипаж эвакуировался в Усть-Баргузин, а полузатопленная "Ангара" осталась зимовать на банке.

На следующее лето "Ангару" приподняли, завели на пробоину пластырь и привели в порт Байкал. Здесь 6-метровую пробоину заделали, поставив цементный ящик. В аварии обвинили С. Г. Риехакайнена и отстранили его от командования судном.

Прошло два года. Плавать с цементным ящиком становилось все опасней. От сотрясения корпуса ящик мог не выдержать и тогда... Страшно было подумать. Капитан ледокола Трубицын отказался выходить в рейс на судне, находящемся в аварийном состоянии. Решено было поднять "Ангару" на стапель. Это очень трудоемкая операция проведена в зиму 1931-1932 годов под руководством Ивана Максимовича Примака, впоследствии заслуженного речника, а в ту пору 30-летнего начальника Байкальского участка эксплуатации. Он принял смелое решение поднять "Ангару" на старый стапель тросами при помощи воротов. Дорого обошлись Примаку дни подъема, нечеловеческое напряжение и большая ответственность. Но через 25 дней "Ангару" все-таки затащили в бывшую "колыбель", откуда она 31 год назад опустилась в байкальскую "купель".

Пробоину капитально заварили, заодно прошлись по всему корпусу, на котором байкальские льды оставили свои многочисленные отметины.

В мае 1932 года обновленный ледокол открыл навигацию на Байкале. "Ангара" вышла в рейс под командованием Михаила Петровича Русанова, человека интересной и трагической судьбы (о судьбе М. П. Русанова - воспоминания П. А. Тимошенко). Он прибыл на Байкал, вернее сослан, с Черного моря. Вся жизнь его была связана с флотом. Почти мальчишкой он плавал матросом на иностранных парусниках. Обошел три океана, терпел кораблекрушение у Антильских островов. В 1893 году - штурман, а в 1904 году - уже капитан дальнего плавания. Участвовал в национализации флота в 1918 году. После гражданской войны Русанов занимал капитанские должности на Балтике и Черном море. В 1928 году Михаил Петрович принял пассажирский пароход "Ильич". Совершал на нем рейсы по Черному и Средиземному морям. В 1929 году в Одессе на борт парохода в

качестве пассажира поднялся Л. Д. Троцкий, высланный из страны. Не предполагал тогда капитан Русаков, что этот рейс круто изменит его жизнь. В 1930 году Русанова арестовало ГПУ. Обвинили его в "пристрастном" отношении к необычному пассажиру. Год следствия тянулся долго. Заключение удалось избежать, но на прежнее место службы Русанов не вернулся, его на "всякий случай" откомандировали (читай: сослали) на Байкал. На сибирском море Михаил Петрович оставил добрую память о себе. Очень корректный, вежливый, подтянутый, он одним своим видом и обращением внушал уважение местным мореходам.

В 1932 году сильным штормом в Баргузинском заливе выбросило на берег пароход "Лейтенант Шмидт" вместе с баржей. После этого происшествия пароход перевели на Ангару на линию Иркутск - Заярск. Ледокол "Ангара" стал работать полную навигацию. Перевозки росли, "Ангара" перевозила пассажиров и грузы, буксировала баржи и плоты. Репрессии конца 30-х годов черной волной прокатились по байкальскому флоту. В октябре 1938 года арестовали 65-летнего капитана Русанова и молодого механика П. А. Тимошенко. Петру Тимошенко предъявили дикое обвинение. Он, якобы, член троцкистско-зиновьевской организации, готовил взрыв байкальских пароходов. Даже свидетель нашелся. Петр Александрович Тимошенко, заслуженный механик Восточно-Сибирского пароходства, кавалер орденов Ленина и "Знак Почета", до сих пор недоумевает: "Как жив остался, не пойму. Я уж мысленно с семьей простился. Ведь с такими обвинениями не выпускали. "Повезло" механику Тимошенко: выпустили его через год. Извинились даже. В партии восстановили. Немногим раньше вернулся Русанов, вконец измученный и больной. На мостик ледокола он больше не поднялся, остаток жизни работал в судоходной инспекции.

Время шло, и ледокол отметил уже свое 40-летие, возраст для судна весьма почтенный. И хотя "Ангара" еще довольно резво ходила, чувствовалось, что машина, котлы и другие вспомогательные механизмы требуют значительного ремонта. В мае 1941 года проектное бюро Нижне-Амурского пароходства приступило к составлению проектной документации на капитальный ремонт ледокола. Война перечеркнула все планы, заставила по-иному взглянуть на эксплуатацию ледокола. Вместо ремонта "Ангаре" предстояла еще более тяжелая работа, чем была до войны. Траулеры "Комсомолец" и "Коммунист", для увеличения добычи рыбы, передали "Байкалрыбтресту". Если раньше "Ангара" вела по одной-две баржи, то теперь на гаке их было четыре - пять. И вот первая победа. В октябре 1941 года экипаж "Ангары" первым в бассейне рапортовал о выполнении навигационного плана. Машинная команда, возглавляемая старшим механиком Василием Петровичем Кубасовым, делала все возможное и невозможное, чтобы изношенная техника не подвела. "Ходила "Ангара" 40 лет без ремонта,- говорил Кубасов,- и еще походит". Только Василий Петрович скромно умалчивал о том, сколько самоотверженного труда вложено в это "еще походит".

Георгий Васильевич Лазо вспоминает: "Рейсов трудных было много. Мы везли на север Байкала разные грузы, а оттуда - рыбу. Каждый рейс - полные трюмы: по 250 тонн загружали рыбой, омулями в основном. Помню, как перевозили в Нижнеангарск Очаковский рыбконсервный завод. И эвакуированных немало возили". Г. В. Лазо начал командовать "Ангарой" с 1942 года. Было тогда ему всего 28 лет. Он, пожалуй, был самым молодым капитаном "Ангары" за всю ее историю. Невысокий, крепкий, по-флотски подтянутый капитан сразу приобрел авторитет в экипаже. Среди пассажиров все чаще стали встречаться призывники. С "Ангары" тоже уходили на фронт. Заменяли их женщинами. Сначала брали матросами и кочегарами, потом масленщиками. Появились на "Ангаре" и рулевые в юбках. Одна даже штурманом стала - Евдокия Гончарова. Вахту стояли как мужчины: 4 часа через 8. Бывало, вахта кончается, а тут баржа с углем подойдет. Не успевают уголь в бункер сбросить, другая баржа, уже с грузом, подходит. Часто, жалея девчонок, капитан Лазо сбрасывал китель, надевал робу и подставлял плечо. А за капитаном уж вся команда выходила авралить. Быстро привыкли девушки к судну,





поднимать из  
наверх. Работая на  
Александрович еще  
возвращался на  
как к чему-то родному,  
"Ангара" доработала  
1949 года и была  
капитальный ремонт.  
сначала стояла в

Байкалу и справлялись с нелегкими обязанностями не хуже  
мужчин. Долго еще работал Лазо капитаном на "Ангаре". В 1945  
году на ледокол вновь пришел механиком П. А. Тимошенко. В  
далеком 1925 году кочегаром-мусорщиком поступил он на



"Ангару". Была такая  
должность - шлак  
котельного отделения  
флоте на берегу, Петр  
четыре раза  
"Ангару". Возвращался  
бесконечно знакомому.  
до конца навигации  
поставлена на  
Точнее, "Ангара"  
ожидании ремонта.

Поднять ее на берег, как в 1932 году, сразу не смогли, ибо стапель пришел в негодность и  
потребовалось несколько лет для его ремонта.

В июле 1959 года "Ангару" спустили со стапеля, оставшиеся работы производили на  
плаву. Министерство торопило и требовало ускорить сдачу ледокола из ремонта,  
естественно, руководствуясь не производственными причинами. Сдача судна была  
необходима министерству для плана. 31 декабря ледокол был принят из ремонта. Капитан  
А. А. Райспер и механик В. Д. Стасюк не испытывали особой радости, подписывая акт.  
Они-то лучше всех знали, сколько недоделок на судне и большую часть их устранять  
придется команде. Так оно впоследствии и оказалось.

29 апреля произошло непредвиденное: сильным юго-западным ветром, по-местному  
"култуком", к Лиственичному подогнало огромные массы льда, которые стало выжимать  
на берег. На берегу оказался и ледокол "Ангара", стоявший у верфи. Этот "форс-мажор"  
также задержал выход ""Ангары" в плавание.

И вот 26 июля 1960 года газета речников "Ударная вахта" торжественно объявила: "25  
июля в 2 часа дня ледокол "Ангара" покинул порт Байкал. После капитального ремонта он  
получил первый рейсовый план-приказ. "Ангара" взяла курс на Усть-Баргузин. Во  
вторник утром мощный байкальский пароход взял на буксир первый плот, состоящий из  
15 "сигар" древесины. С Усть-Баргузинского рейда "Ангара" последовала в Выдрино.  
Судовые механизмы работали нормально".

В навигацию 1962 года, последнюю навигацию в ее нелегкой жизни, "Ангару" повел  
капитан Николай Федорович Зубков, старшим механиком был Логинов. Отработав  
навигацию, "Ангара" стала на отстой. Зимой на ней еще производился ремонт, в котельное  
отделение планировалось поставить дополнительные вентиляторы. Но в навигацию 1963  
года "Ангара" в рейс не вышла..., а вышел "Коммунист", переоборудованный в теплоход.  
Он показал лучшие технико-экономические показатели, чем ледокол "Ангара". И это был  
приговор.

Несколько лет ледокол простоял в порту Байкал, обрстая водорослями. Руководство  
пароходства не могло решить, что же делать с ледоколом. Лимнологический институт  
просил отдать "Ангару" им под плавучую гостиницу. В просьбе было отказано. Решение  
пришло сверху: передать "Ангару" безвозмездно Иркутскому областному комитету  
ДОСААФ.

Беспримерную проводку "Ангары" в Иркутское водохранилище через перекат Исток с  
использованием двух лихтеров осуществил в декабре того же 1967 года знаменитый  
Казимир Александрович Андрулайтис. Оказавшись волей судьбы в непривычно тесном  
для нее Иркутском водохранилище, "Ангара" не обрела ни заслуженного покоя, ни даже  
постоянного места стоянки. Еще двадцать лет продолжались ее скитания по заливам  
водохранилища. За это время ледокол несколько раз затапливался. В своей статье

"Полный вперед, "Ангара", Н. Файоль резюмировал: "У "Ангары" есть две особенности, ставившие ее в ряд легендарных кораблей: это один из первых в мире ледоколов, а, во-вторых, по числу погружений на дно ей, пожалуй, нет равных в мире". В этой фразе заключена горькая истина.

Сначала "Ангару" поставили в один из заливов левого берега водохранилища в 28 километрах от Иркутска, потом перевели в залив на 21-м километре Байкальского тракта. В 1975 году оборонное общество, по-видимому, исчерпав возможности "Ангары" в качестве учебного судна, отказалось от нее. "Ангара" формально стала принадлежать Иркутскому горисполкому, а фактически же оказалась бесхозной.

К теме исторического прошлого "Ангары" у общественности не ослабевал интерес, который особенно вспыхнул в канун празднования 60-й годовщины



Октябрьской революции. В ту пору появилось решение горисполкома о проведении на ледоколе "Ангара" ремонтно-восстановительных работ и создания на борту музея истории Октябрьской революции и гражданской войны в Сибири. Для этой цели ледокол отбуксировали в залив у плотины ГЭС. Старый капитан Георгий Васильевич Лазо, проезжая мимо на лиственчанском автобусе, старался не смотреть в сторону залива: не было сил видеть ""Ангару" в таком ужасающем виде. Вячеслав Вячеславович Базилевский, сын капитана Базилевского, утратил веру в возможность возрождения "Ангары", обращался в различные инстанции и требовал прекратить издевательство над судном и разрезать его на металл. Это был крик отчаяния! Человек, с детства знавший и любивший "Ангару", как память об отце-капитане, требовал ее слома! "Ангару" увели в залив Мельничный, что по левому берегу, установили посередине залива, растянув тросами. Вскоре сильным ветром ледокол навалило на берег, киль хватил грунт, и "Ангара" опрокинулась на правый борт. Из-за подъема уровня воды в водохранилище "Ангара" оказалась полузатопленной.

В таком положении ледокол находился до 1988 года. И вот на совещании в ВООПИКе инженер И. П. Константинов, руководивший впоследствии подъемом ледокола у плотины ГЭС, отметил, что корпус судна находится в хорошем состоянии и еще послужит долгие годы. В заключение добавил, что его земляки-хабаровчане были бы счастливы иметь у себя такой корабль, связанный с прошлым края, и вопрос о его восстановлении решился бы более оперативно. Президиум ВООПИК высказался за восстановление ледокола как ценнейшего памятника судостроения и революционного прошлого. Но это были лишь благие пожелания: не было ни заказчика, ни исполнителя, ни денег.

В мае 1987 года облисполком принял решение "О мерах по дальнейшему улучшению охраны, реставрации и использованию памятников истории и культуры в свете решений XXVII съезда КПСС". В принятом документе был пункт: "Иркутскому горисполкому (т. Шкурпат) в срок до 1.11.1987 года совместно с Восточно-Сибирским речным пароходством (т. Шафиров) рассмотреть возможность реставрации и использования ледокола "Ангара". Этот документ явился первым конкретным вкладом в дело спасения "Ангары". Но решение было воспринято генеральным подрядчиком (ВСПП) без особого восторга. Также примерно отнесся к нему и субподрядчик - специальная научно-реставрационная производственная мастерская Управления культуры облисполкома. В пароходстве говорили, например, что сейчас это сделать невозможно по техническим причинам, да и без ледокола дел хватает. И вот в той, казалось бы, тупиковой ситуации президиум областного отделения ВООПИК под председательством В. В. Игнатова принял решение: довести до сведения Иркутского горисполкома (т. Шкурпат), что президиум областного отделения ВООПИК за счет добровольных взносов от граждан и трудовых коллективов... гарантирует финансирование ремонтно-восстановительных работ на ледоколе "Ангара". Областное отделение активизирует работу по сбору добровольных взносов для финансирования работ. Это заявление разом прекратило препирательства

ответственных лиц, и был намечен ход работ по подъему и реставрации ледокола "Ангара".

Подготовку к подъему "Ангары" начали летом 1988 года. Первоначальный вариант подъема разработали специалисты "Подводречестроя", уже имевшие опыт в проведении подобной операции. На сей раз они предложили вытащить судно из воды лебедками. Для этого потребовалось бы вырубить лес на площади 1,5 га, построить дорогу, установить фундаменты для лебедок и даже временную электростанцию. Подъем обошелся бы в 300 тыс. руб. Механик-наставник Восточно-Сибирского пароходства В. Н. Брянцев пришел к другому решению: произвести подъем при помощи плавучего дока. При таком способе подъема затраты составят всего около 100 тыс. руб.

7 сентября к исходу дня палуба "Ангары" показалась над водой, после заведения дополнительных тросов продолжили подъем. С нетерпением ждали, когда выйдут из воды иллюминаторы. После этого подъем был закончен. Заработали мощные насосы, откачивая воду из трюмов.

В октябре того же года при творческом производственном объединении "Лад" (председатель А. Н. Панов) была организована артель, состоящая из работников пароходства. Техническим руководителем артели стал В. Н. Брянцев, техническим экспертом - В. В. Кобылкин, конструктором - Н. Н. Худяков. На должность прораба, т. е. руководителя всеми работами непосредственно на борту ледокола, приглашен ветеран пароходства, в прошлом механик-наставник Илья Степанович Преймак; его помощником стал Борис Степанович Егоров, в 60-х годах плававший на "Ангаре". В начале января 1989 года жители микрорайона Солнечный увидели на ледоколе сполохи от газорезки и сварки. Это бригада Ю. Бархокова начала корпусно-сварочные работы. За сравнительно короткое время была заменена палуба в нескольких местах, изготовлена рубка, установлены мачты, леера. Ледокол на глазах обретал былые изящные контуры. В машинно-котельном отделении на очистке его от грязи и ржавчины трудилась бригада А. М. Матвеева. Работы на судне проводились ежедневно с 8 утра до 23 часов вечера, в том числе в субботние и воскресные дни. Выполнены следующие работы: вручную убрано, вынесено и вывезено 1476 контейнеров старого хлама, ила, мазута и строительных отходов, сдано 30 тонн металлического лома. Объем выполненных реставрационных и отделочных работ составил 715 тысяч рублей.

Восстановление "Ангары" по проекту механика-наставника В. Н. Брянцева объединение "Лад" начало, если можно так выразиться, "авантюрно", не имея еще достаточно денежных средств. От заместителя председателя президиума областного отделения ВООПИК Н. Ф. Салацкого требовались немалая смелость и решительность для того, чтобы отдать распоряжение о начале работ на ледоколе. Была здесь и известная доля риска. Но Николай Францевич хорошо понимал, что поступления денег не будет, если не начать реставрацию. И как приятно было видеть посветлевшие лица людей, проходящих мимо: из груды металлолома рождался корабль. А когда из дымовой трубы по валил дым (рабочие для обогрева приспособили печку-"буржуйку"), слышались шутки: "Смотрите, "Ангара" пары поднимает!". Теплело на душе от этих слов, ибо так говорят о живом судне. На счет ?000700910 поступали пожертвования от граждан, перечисления от предприятий, организаций. 300 тысяч рублей отправлены из Москвы Советским фондом мира (А. Карпов), областным отделением ВООПИК была проведена благотворительная лотерея, и 115 тысяч рублей от прибыли пошло на реставрацию "Ангары". 300 тысяч рублей - добровольные взносы предприятий и организаций города и области, в том числе перечислили деньги: Управление Восточно-Сибирской железной дороги (Г. П. Комаров, 10 тысяч рублей), Усольский фанерно-спичечный комбинат (О. И. Пименов), "Иркутскметаллоснабсбытоптторг" (В. П. Коротин), "Иркутскмашхимоптторг" (И. С. Черняк), "Иркутскзапчастьоптторг" (В. Г. Власенко), "Иркутскстройоптторг" (В. В. Морголин), Жигаловское ЛЗП (В. Г. Ахмедов), Мальтинский завод стройматериалов (В. В. Гавриш) и другие. Благодаря этим поступлениям, восстановительно-реставрационные

работы на ледоколе проводились без срыва.

Сейчас "Ангара" стоит в заливе у микрорайона Солнечный. На ледоколе Иркутским областным отделением ВООПИК создан культурно-экологический центр. Здесь будут развернуты экспозиции краеведческого музея и музея Сибирской фотографии, в кают-компании работники центра планируют проводить камерные концерты, творческие, встречи, беседы и показ тематических видеофильмов. В год своего 90-летия легендарный ледокол отправился в свое самое последнее плавание - плавание через годы. Мы благодарим всех, кто внес вклад в реставрацию ледокола, и приглашаем на "Ангару".