Портовый буксир «Кола»

***Д.С. Пономарев**, главный специалист-эксперт отдела информационных систем Управления Федерального казначейства по Мурманской области* *(при подготовке статьи использованы документы из фондов Государственного архива Мурманской области. Отдельная благодарность за предоставленный материал из личных архивов Титаренко Константину Ивановичу и Шумилкину Юрию Геннадиевичу)*

Стальной одновинтовой одномачтовый однопалубный буксирный пароход «Кола», бывший «Holland», был построен в Роттердаме (Голландия) фирмой «Machinefabriek Delfhafen» в 1915 году. Характеристики парохода: длина 21,37 м (регистровая), ширина 6,77 м, осадка 2,28 м; тип машины – одна вертикальная паровая тройного расширения, мощностью 420 л.с.; скорость – 10 узлов. Владелец – Общество Лесной торговли «Альциус и К. – преемники».

28 октября 1915 г. пароход «Holland» пришёл в Архангельск, в сентябре 1916 г. передан Службе Ледоколов, 26 октября 1917 г. экипаж парохода перешёл на сторону Советской власти, 2 августа 1917 г. пароход был захвачен в Архангельске британскими войсками и позднее передан в состав плавсредств Флотилии Северного Ледовитого океана Северной области как буксир. В октябре 1919 г. ушёл в Мурманск. 21 февраля 1920 г. вновь перешёл к Советам. 18 апреля 1920 г. включён в состав плавсредств Беломорской военной флотилии (БВФ). С 1 октября 1921 г. находился в составе УБЕКО Север (Управление по обеспечению безопасности кораблевождения) как «Б.К.92», с 15 июня 1922 г. – как буксирный пароход «Голландия». С сентября 1923 г. принят в Северное государственное морское пароходство, а затем – в Управление Архангельского торгового порта как пожарно-спасательный буксир. В октябре 1931 г. вошёл в состав плавсредств Мурманского торгового порта. В 1940 г. прошёл капитальный ремонт и получил название «Кола». В годы Великой Отечественной войны водил баржи с боеприпасами, техникой, людьми в губу Эйна (п-ов Рыбачий).



Портовый буксир «Голландия»
(Лапшин Р.Б., Коробейников А.В. «Белый флот Гражданской войны» часть 1)

Капитан Хабаров

О работе буксира в годы войны мы узнаем из воспоминаний капитана буксира Зосима Ивановича Хабарова. Зосим Иванович родился 3 июня 1912 года в д. Хабарово Архангельской области. В Мурманском порту с 1931 года — матрос-судоводитель, 1933-1939 гг. – 2-ой штурман буксиров, с марта 1939 года – капитан буксирных пароходов «Выг», «Беломорец», «Кола». С 24 октября 1944 года – начальник портового флота. В 1959-1966 гг. работал капитаном-кранмейстером и капитаном плавкрана № 3. В 1966-1973 гг. – заместитель начальника портофлота по кадрам. Награждён орденами «Знак Почёта», «Отечественной войны II степени», «Трудового Красного знамени» и медалями «За боевые заслуги», «За Оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великую Отечественную войну». Скончался 25 января 1973 г.



Хабаров З.И. лучший капитан буксира.

Вспоминая суровые дни

До войны, в начале 1941 года, буксир «Кола» выполнял портовые работы одновременно с несением пожарной службы.

На 24 июня 1941 года буксиру был назначен отход в Архангельск, по договору аренды он передавался Северному морскому пароходству для буксировки леса по Северной Двине. Летом 1941 года было принято решение снабжать п-ов Рыбачий на небольших судах. Вот здесь и нашлось применение для буксира «Кола», он перешёл в оперативное управление Военно-транспортной службы.

27 июля 1941 года получено первое задание: отбуксировать баржу, груженную фуражом, в губу Эйна. Там же оказать помощь паровой шаланде «Двинская 2» и по возможности прибуксировать её в Мурманск. Вечером буксир с баржей вышел в море, под покровом тумана рано утром прибыли в губу Эйна, поставили баржу к полуразрушенному причалу. Военный комендант сразу же предупредил, что стоять у причала нельзя: через каждые 30-40 минут немецкая авиация бомбит губу. Шаланда «Двинская 2» была разбита и затоплена. В ожидании подвоза раненых буксир отошёл на рейд. Погрузив 13 человек раненых, под покровом туманной дымки прошли Мотовский залив, во второй половине дня благополучно прибыли в Мурманск. После рейса был списан на берег матрос Трегубов. В этом же рейсе хорошо проявили себя матрос Кабанов, кочегары Адамович и Брызговский. С 31-го июля по 7-е августа буксир находился на аварийном ремонте и чистке котла. Потом была работа в порту и новые задания по буксировке парусных судов и барж. В конце октября был рейс в губу Эйна с парусным судном «Диспетчер», обратно шли с парусником «Весна» под обстрелом немецкой батареи с мыса Пикшуев. 5 ноября были объявлены благодарности 70-ти работникам порта, среди них были и члены экипажа буксира: капитан Хабаров З.И., 2-й механик Костин П.Ф., кочегар Брызговский М.И., матрос Кабанов С.П. С 28 ноября по 05 декабря 1941г. буксир находился на котлоочистке и междурейсовом ремонте.

Экипаж «Колы» выполнял задания не только в «западном» направлении. Мурманский торговый порт организовал ловлю рыбы в Териберке. Буксир доставлял туда рыбаков, снаряжение, а обратно вывозил выловленную рыбу. 3-6 апреля пароход находился на котлоочистке. 29 апреля 1942 года с двумя парусными судами на буксире «Кола» вышла в Порт-Владимир (база стоянки до более благоприятных условий для следования к линии фронта), отшвартовались и стояли в ожидании ночи. В 19 часов вышли с одним парусником в Озерко. Благополучно прошли траверз[1] мыса Пикшуев, миновали Эйну, машина работала безотказно, кочегар Брызговский пар держал, как всегда, на марке. Скорость 6 узлов. На парусном судне в трюме было погружено продовольствие, на палубе сено и 20 человек бойцов, возвращающихся после лечения. Через 30 минут после прохождения траверза Эйны начался обстрел с трёх батарей. Снаряды ложились по носу и по бортам наших судов. По немецким батареям открыли огонь наши батареи с п-ова Рыбачий, это подбодряло экипаж. В Озерко дошли без потерь, быстро поставили парусник к причалу и снялись в обратный путь. Без происшествий

[1] Траверз – направление перпендикулярное к курсу судна.

вернулись в Мурманск. За этот рейс ряд членов экипажа получили правительственные награды, капитан получил медаль «За боевые заслуги».

После очередного рейса буксир поставили на чистку котла, место стоянки определили у 14 причала по носу польского парохода «Тобрук», стоявшего под выгрузку. После ремонтных работ на буксире оставался только вахтенный матрос. 03 апреля 1942 года немецкая авиация бомбила город и порт, одна из бомб попала в корму «Тобрука», корабль затонул у причала. В эту ночь на вахте был матрос Канищев. В конце мая 1942 года, следуя очередным рейсом в губу Эйна, попали под пулемётный обстрел немецких самолётов, возвращавшихся с налёта на наш караван. Буксир получил несколько попаданий в трубу и мачту.

В один из дней буксир стоял у каботажной пристани[2]. Вдруг загудели сирены: объявлена воздушная тревога. В торговом порту вспыхнул пожар, загорелся склад в тупике 6-го причала. Буксир поспешил к месту пожара. Команда быстро провела пожарные рукава и начала тушить огонь. Боцман Русинов, матросы Кабанов и Кочетков умело работали с пожарными рукавами. Потушив очаг огня, вернулись на место стоянки. И почти сразу получили задание о буксировке парусника. Подойдя к Рыбачьему, у мыса Шарапов оставили шлюпку с матросом Майзеровым и 2-м механиком Костиным наловить рыбы для экипажа. Улов был удачный. В дальнейшем такие продовольственные вылазки практиковались часто, это в значительной степени улучшало продовольственную базу экипажа.

До сих пор буксир был без вооружения. Вновь назначенный старший механик Звыкин С.И. сделал из учебной винтовки боевую, патронов было в достатке. В июле 1942 года начальником военно-транспортной службы капитан-лейтенантом Бирюковым был направлен запрос начальнику торгового порта Фортученко о вооружении буксира «Кола» 4-мя пулемётами «Максима» и выдаче револьвера капитану. Т.к. торговый порт такого оружия не имел, вопрос о вооружении буксира и других плавсредств был поставлен перед Военным Советом Северного флота. Решение о вооружении четырёх буксиров принималось на самом высоком уровне. 2 марта 1943 года Народный комиссариат Морского флота по указанию Заместителя Председателя СНК СССР Микояна выделил из вооружения, прибывавшего из Англии в адрес Мурманского пароходства, по одной автоматической пушке «Эрликон» 20 мм и по два спаренных пулемёта «Марлин» 7,62 мм (7,62 мм пулемёты в будущем подлежали замене на пулемёты 12,7 мм). При необходимости разрешалось внести изменения в планируемую расстановку вооружения. В сентябре 1943 года два спаренных пулемёта «Марлин» были установлены, боезапас составил 17700 шт. патронов и два комплекта запчастей. 18 октября был составлен акт проверки установки пулемётов, опробования материальной части и обстрела пулемётных расчётов. Особенно хорошо владел пулемётами 3-й механик Филиппов.

В перерывах между рейсами на п-ов Рыбачий буксир «Кола» перевозил раненых на специально оборудованных несамоходных парусных судах с мыса Мишуков на каботажную пристань. Кроме работ по буксировке буксир выполнял и свою привычную работу: постановку, перестановку от причала к причалу, отводом на рейд после грузовых операций крупнотоннажных судов союзных конвоев. За

[2] Каботажная пристань – комплекс причалов для судов прибрежного плавания.

свою работу экипаж получал ценные подарки и денежные премии, капитан получил отрез на костюм и наручные часы. Приказом № 324 от 18 сентября 1942 г. были сокращены должности уборщиц на трёх буксирах, уборку помещений возложили на поваров (в порядке уплотнения рабочего дня). В сентябре-октябре 1942 года буксир находился на ремонте в доке судоремонтного завода, находившегося тогда в Североморске. 21 ноября вступил в эксплуатацию с продлением срока плавания до 21 ноября 1943 г. В сентябре же начальник Мурманского торгового порта Фортученко просит командующего Северным флотом Головко вернуть буксир «Кола» из эксплуатации военно-транспортной службы, т.к. сама конструкция буксира не предназначена для работы в море. Взамен предлагалось передать буксир «Коммунист», обладавший более высокими мореходными качествами. Решением Военного Совета Северного флота в ноябре 1942 года буксир «Кола» был исключён из состава транспортного отряда СФ. Но он и дальше привлекался для воинских перевозок на время ремонта буксира «Коммунист». С 10 ноября 1942 года, после реорганизации отдела капитана Мурманского порта, штат буксира «Кола» составлял 17 человек с фондом зарплаты 7320 рублей.

30 ноября 1942 приказом № 419 по Мурманскому торговому порту в целях экономии были установлены новые нормы расхода топлива. Для буксира «Кола» удельная норма расхода на единицу продукции составляла в 4 квартале 1941 г. 633 кг на 1000 маневровых и ходовых силочасов[3], а в 4 квартале 1942 г. – 567 кг.

По заключению аварийной комиссии от 19 декабря 1942 г. за повреждение буксирной арки и мачты буксира было удержано с помощника капитана Попова Ф.А. 100 руб., с матроса Кабанова С.П. – 50 руб.

В январе 1943 года при нахождении буксира в Порт Владимире было получено задание по доставке груза в Озерко. При ветре 7-8 баллов буксир стало заливать водой, при проходе траверза Выев-наволок старший механик сообщил, что в машинно-котельном отделении много воды и откачать её не удаётся. Пришлось вернуться обратно. Только с третьей попытки удалось проскочить в Озерко и доставить груз. При следовании обратно ударил мороз с сильными порывами ветра, в Порт Владимир вернулись до предела обледенелыми и почти без запаса плавучести[4]. Вода проникла не только в машинно-котельное отделение, но и в жилые помещения. Военный комендант сообщил в штаб флота о том, что рейс проходил в исключительно тяжёлых условиях. Хорошо работали матросы Кабанов, Майзеров, Кочетков, кочегары Брызговский, Лисов, ст. механик Зыкин, механик Филиппов, боцман Русинов. Приказом по Управлению порта капитану Хабарову выдали денежную премию, а старшему помощнику объявили благодарность с занесением в личное дело.

Зимой 1942-43 гг., находясь дома, свободный от вахты, погиб 2-й помощник капитана Илющенко Игнат Иванович.

Рейсы в осенне-зимний период проходили, что называется, на ощупь, маяки не работали. Но, не смотря на все трудности, экипаж с честью справлялся со своими обязанностями.

---

[3] Силочас – понятие, указывающие на количество лошадиных сил, затраченных машиной, двигателем.

[4] Запас плавучести обеспечивает безопасность плавания судна, его остойчивость, непотопляемость.

В июне 1943 года Военный Совет Северного флота обратился в Мурманский облисполком с просьбой об отчуждении бухты и территории Порта Владимир и губы Лобаниха с прилегающей территорией в губе Долгой от Кольского рыбного треста и о передаче их Северному Военному флоту для использования под базы надводных кораблей как наиболее отвечающие всем оперативно-тактическим требованиям и требованиям базирования.

Среди награжденных в соответствии с Приказом № 320 от 1 августа 1943 года «О премировании за успешную и интенсивную работу по подготовке к навигации» работников порта были и члены экипажа «Колы»: капитан Хабаров, старший помощник Жигалов, боцман Русинов, кочегар Брызговский (выданы трёхдневные путёвки в дом отдыха); матрос Солунин и повар Майзерова (двухдневные путёвки).

Приказом № 309 от 17 июля 1944 года капитан Хабаров был командирован в Архангельский порт для приёмки и перегона в порт Кандалакша катера «Местком».

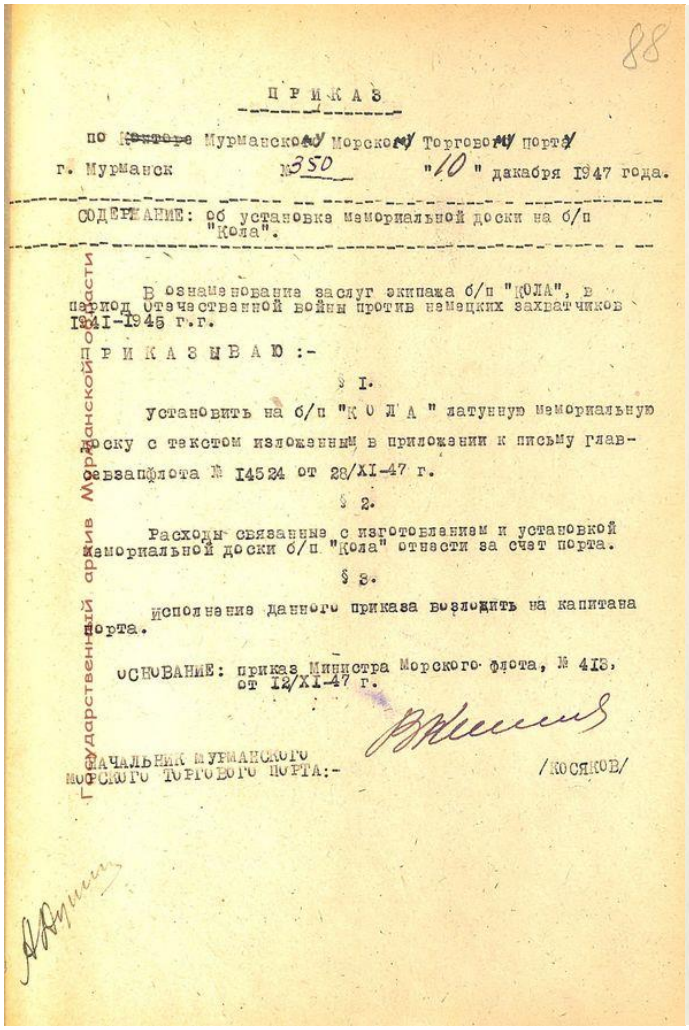
Среди награжденных в соответствии с Приказом № 472 от 3 октября 1944 года «О премировании отличившихся работников на переработке импортных грузов» так же были и члены экипажа буксира «Кола»: капитан Хабаров получил наручные часы, старший штурман Шашков Н.И. – кожаное пальто, старший механик Зыкин С.И. – кожаную куртку, механик Губанов Г.И. – карманные часы, кочегар Федотов И.П. – тёплое бельё, 2-й механик Глущенко С.П. и боцман Никитинский С.Г. – альпаковые костюмы, кочегар Брызговский М.И. – месячный оклад, повар Расслова М.Е. – 3-хнедельный оклад.

С 13 октября по 25 ноября 1944 года буксир находился в плановом ремонте.

С 27 июля 1941 года по 24 октября 1944 года портовый буксир «Кола» сделал 93 рейса по снабжению войск. Рейсы выполнялись с весьма ограниченными собственными запасами топлива и пресной воды, из спасательных средств были лишь пробковые нагрудники и четыре спасательных круга.

Мирные годы

10 декабря 1947 года приказом № 350 Мурманского Морского Торгового порта «В ознаменовании заслуг экипажа б/п «Кола» в период Великой Отечественной войны против немецких захватчиков» на основании приказа Министра Морского флота Ширшова П.П. № 413 от 12 ноября 1947 года на буксире была установлена латунная мемориальная доска: «Буксирный пароход «Кола» в период Великой Отечественной войны работал на провозках грузов для Северного театра военных действий. Неоднократно при выполнении отдельных заданий б/п «Кола» попадал под артиллерийский обстрел и бомбёжки вражеской авиации – однако искусно маневрируя и благодаря самоотверженности капитана – б/п «Кола» всегда уходил от атак противника, выполняя задания в срок».



ПРИКАЗ

по Мурманскому Морскому Торговому порту

г. Мурманск №350 "10" декабря 1947 года.

СОДЕРЖАНИЕ: об установке мемориальной доски на б/п "Кола".

В ознаменование заслуг экипажа б/п "КОЛА", в период Отечественной войны против немецких захватчиков 1941-1945 г.г.

П Р И К А З Ы В А Ю :-

§ 1.

Установить на б/п "К О Л А" латунную мемориальную доску с текстом изложенным в приложении к письму Главсевзапфлота № 14524 от 28/XI-47 г.

§ 2.

Расходы связанные с изготовлением и установкой мемориальной доски б/п "Кола" отнести за счет порта.

§ 3.

Исполнение данного приказа возложить на капитана порта.

ОСНОВАНИЕ: приказ Министра Морского флота, № 413, от 12/XI-47 г.

НАЧАЛЬНИК МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА:- /КОСЯКОВ/

Государственный архив Мурманской области



Портовый флот от портостройки до «МАСКО» / И. И. Бровков, С. А. Киселёв, С. А. Лейнов и др. — Мурманск, Болычев П. (по материалам Ю. Шумилкина).

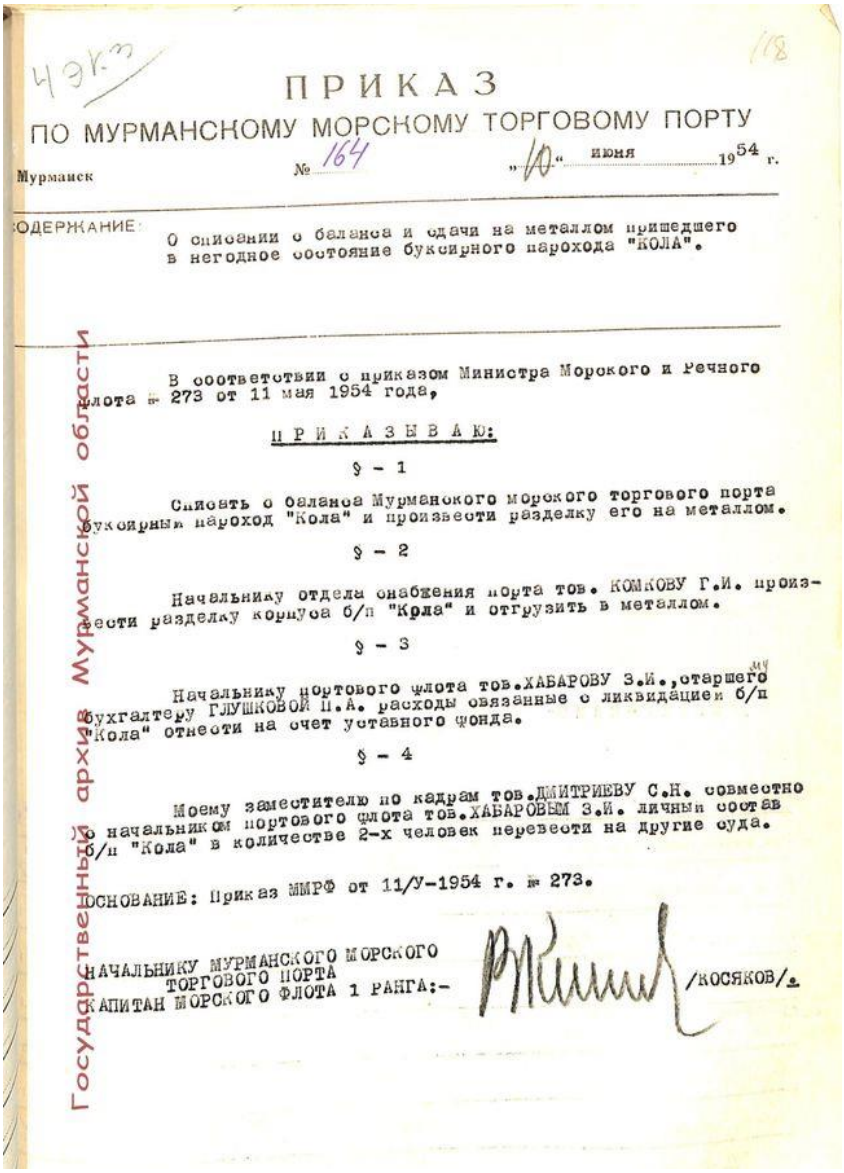
Б/п «Кола» (бывший «Голландия

На открытии присутствовали работники Военно-транспортной службы, руководство порта и весь экипаж. Это было большим событием для мурманских портовиков и особенно для экипажа. После торжеств состоялся обед на выделенные начальником главного управления 2 тысячи рублей.

После войны буксир вернулся к своей обычной работе в порту, кто-то, может, помнит его на перевозке пассажиров.

30 ноября 1949 года приказом № 236 машинной команде буксира, благодаря хорошей работе которой судно проработало между котлочистками 2000 часов вместо полагаемых по нормам Регистра 1200 часов, была объявлена благодарность.

10 июня 1954 года приказом № 164 ММТП ввиду большого износа корпуса и механизмов буксир был списан и разделан на металлолом. По воспоминаниям Зосима Ивановича, мемориальная доска была передана в областной краеведческий музей, в котором, вероятно, и находится до сих пор.



ПРИКАЗ

ПО МУРМАНСКОМУ МОРСКОМУ ТОРГОВОМУ ПОРТУ

Мурманск № 164 „10" июня 1954 г.

СОДЕРЖАНИЕ: О списании с баланса и сдачи на металлом пришедшего в негодное состояние буксирного парохода "КОЛА".

В соответствии с приказом Министра Морского и Речного флота № 273 от 11 мая 1954 года,

П Р И К А З Ы В А Ю:

§ - 1

Списать с баланса Мурманского морского торгового порта буксирный пароход "Кола" и произвести разделку его на металлом.

§ - 2

Начальнику отдела снабжения порта тов. КОМКОВУ Г.И. произвести разделку корпуса б/п "Кола" и отгрузить в металлом.

§ - 3

Начальнику портового флота тов.ХАБАРОВУ З.И., старшему бухгалтеру ГЛУШКОВОЙ П.А. расходы связанные с ликвидацией б/п "Кола" отнести на счет уставного фонда.

§ - 4

Моему заместителю по кадрам тов.ДМИТРИЕВУ С.Н. совместно с начальником портового флота тов.ХАБАРОВЫМ З.И. личный состав б/п "Кола" в количестве 2-х человек перевести на другие суда.

ОСНОВАНИЕ: Приказ ММРФ от 11/У-1954 г. № 273.

НАЧАЛЬНИКУ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА
КАПИТАН МОРСКОГО ФЛОТА 1 РАНГА:- /КОСЯКОВ/.

Государственный архив Мурманской области

39 лет работы портового буксира – много ли это?

Он пережил революционные годы и лихолетие гражданской войны. Прошёл жестокие годы Великой Отечественной войны, во многом благодаря усилиям экипажа, поддерживавшего свой буксир в рабочем состоянии. Достойно работал в мирные годы.