

[Губерния: 14 января 2013](#)

[Общество](#)

[Далекое-близкое](#)

Последний пароход Байкала

Автор: Александр КОШЕЛЕВ

Классический пейзаж художников-маринистов включал сначала одиноко белеющий парус, потом – дымок парохода у горизонта. Ещё в 1984 году встал на мёртвый прикол «Комсомолец» – последнее в регионе судно с паровой машиной. Потеря эта особо тяжела для жителей обоих берегов Байкала. Подводнокрылая «Комета» – это экспресс, без остановок проносящийся по фарватеру от Порта Байкал до Северобайкальска. А «Комсомолец» играл роль пригородной электрички. С 1933 года он бесперебойно обслуживал транзитную линию от истока Ангары до северной оконечности озера, устья Верхней Ангары. Пароход степенно, неторопливо совершал пятисуточные круговые маршруты, пять раз пересекая Байкал на прямом рейсе и шесть – на обратном, заходя в 12 остановочных пунктов.



№ 1 из 1

«Комсомолец» на рейде. 1964 г.

Автор фото: Александр КОШЕЛЕВ

Вот эти пункты: Порт Байкал, станция Танхой, бухты Песчаная, Бугульдейка, Ая, Загли; посёлки Хужир, Онгурёны, Усть-Баргузин, Давша, Байкальское, Нижнеангарск. 31,5 ходовых часа в одну сторону, 41 – в другую. К причальным стенкам глубоко сидящее судно швартовалось лишь в Порту Байкал, Танхое (там пароход набивал угольную яму, пока не перешёл на жидкое топливо), Хужире и Нижнеангарске. В остальных пунктах «Комсомолец» стоял на рейде, спуская на воду шлюпки. В 1960–1980-х годах к ряду этих

точек можно было добраться лишь по воде, с тех пор некоторые из названных населённых пунктов стали достижимы и по земле благодаря строительству БАМа, развитию сети автодорог. Но грузопассажирская значимость общедоступного водного транспорта в общем осталась и явно будет возрастать по мере развития туристической индустрии на озере.

Пароход за навигацию с июня по конец декабря перевозил до восьми тысяч туристов из разных концов страны и из-за рубежа, на палубе устанавливалось до 50 палаток. «Комсомолец» был таким же непременным атрибутом Байкала, как его ветры, скалы, облака, омуль и нерпа. Его изображение есть на фотографиях в иностранных журналах. Он ходил точно, как корабельный хронометр, будучи явно самым надёжным средством сообщения на Байкале и, пожалуй, единственным всепогодным судном.

Ветров-штормов на озере хватает – на любой вкус. С берега любоваться волнами можно подолгу. Проводя один из отпусков в климатологической экспедиции лимнологов на Большом Ушканьем острове, увидел сложение векторов продольного, северного ветра-верховика и поперечной горной: на дорожку неторопливо катящихся, пологих водяных валов с фланга налетел клин увенчанных пенными гребешками коротких и частых волн – и закипело! Похоже, во время одного из рейсов на «Комсомольце» довелось однажды попасть именно в такую ситуацию сочетания килевой и бортовой качки при высоте волн явно не меньше двух метров. Да, пассажирам пришлось не слишком сладко. Нас, обитателей палаток по центру палубы, и качало, и обдавало водой, но само судно показало себя великолепно: при постоянном переключении руля, чтобы принимать удары волн попеременно то одной, то другой скулой, судно шло стабильно.

Не меньше двадцати раз сподобившись быть пассажиром «Комсомольца» (кстати, билет четвёртого класса – без фиксированного места – из конца в конец стоил 4 рубля, в то время как на «Комету» – 29), я не запомнил ни единого заметного сбоя. Корпус судна имел идеальные для преодоления байкальской волны обводы – как рыбацкая дора. Даже в августе 1971 года, когда небывалый дождевой паводок разрушил часть железнодорожного полотна на стыке Бурятии и Иркутской области и пароход челночил на разрыве рельс, он опоздал в Нижнеангарск, помнится, лишь на несколько часов и исхитрился вернуться в Порт Байкал по расписанию.

Пассажиры-трюмники и каютники в хорошую погоду, естественно, выходили на палубу, причём не только впитывать красоту Байкала всеми органами чувств, но и общаться с бывальыми палаточниками. Я, например, познакомился там с академиком Аганбегяном, самым молодым из отцов-основателей Сибирского отделения АН СССР. Абель Гезиевич, сидя на палубе и привалившись к борту, играл на гитаре и пел в нашей туристской компании, потом долго расспрашивал аксакала-аборигена о жизни на Ольхоне. Это уже не просто от любопытства: Аганбегян был директором Института экономики. Групповые беседы иногда перерастали в круглые столы, а то и лекции. Так, я однажды рассказал об особенностях Байкальского и Баргузинского хребтов, потом о возможностях использования возобновляемых природных энергоресурсов на Байкале. В начале 1980-х годов на средней палубе в расширении коридора перед рестораном демонстрировались фильмы, в том числе привязанные к Байкалу, по громкоговорящей связи гоняли запись лекции об озере. Общение плановых, каютных туристов с самодеятельными палубниками, обмен спортивной «технологической» и краеведческой информацией (в 1960–1970-е годы нужная литература практически отсутствовала), получение сведений и советов от местных жителей, включая лесников, работников метеостанций, рыбаков и охотников, – это было очень результативно, повышало эффект туризма как познания нового.

До 1964 года пароход ходил на угле, потом на мазуте. А конец был странным. Насколько известно, какая-то приезжая высокая комиссия «открыла», что из-за реконструкции

пароход потерял устойчивость и должен был уже давно перевернуться. «Комсомолец» поставили на прикол в Порту Байкал, сразу же срезали часть палубных механизмов. Что было дальше, мне доподлинно неизвестно. По озеру степенно ходят и носятся разные теплоходы, в том числе на подводных крыльях и воздушной подушке, катера, лодки, принадлежащие организациям и частным лицам, но настоящего всепогодного общего судна, увы, нет.

Водные круизы по Волге, по великим сибирским рекам продолжительностью от нескольких дней до трёх недель с короткими высадками в городах, возле исторических мест – это популярно, доступно, традиционно. Это себя оправдывает. Создать подобное на Байкале явно целесообразно, спрос потребителей здесь гарантирован – от особо важных персон до публики палаточно-палубного пошиба, от иностранцев до иркутян. Этот вид туризма гораздо более экологичен, чем любой наземный: можно гарантировать, что подавляющая часть бытовых отходов будет сразу же собираться на плавучих базах и сдаваться для соответствующей эвакуации и утилизации в портах приписки этих судов с составлением документов приёма-передачи. Корпуса судов должны быть типа доброго старого «Комсомольца», палуба – вместительной и удобной для установки десятков палаток, ходовые машины лучше бы сделать на жидком топливе или газе, но паровыми – и надёжно, и экзотично.

При жизни «Комсомольца» и потом, пока судно окончательно не кануло в Лету, его после перевода топок котлов с угля на мазут нередко обзывали теплоходом – от некомпетентности. По сути судно осталось пароходом, поскольку теплоход – это двигатели внутреннего сгорания, дизели. Вентиляционные решётки машинного отделения на верхней палубе «Комсомольца» были часто облеплены любопытными пассажирами: величественное движение надраенных до блеска частей кривошипно-шатунного механизма завораживало, снизу поднимался горячий воздух, ни с чем не сравнимый запах машины. Когда в непогоду палубная публика, чтобы согреться и обсушиться, совсем покрывала решётки, машинисты обдували её из брандспойта, гуманно используя тёплую воду.

Это вспомнилось при посещении ледокола-музея «Ангара», пришвартованного в Солнечном, напротив плотины. Этот пароход, в начале XX века работавший в одной упряжке с ледокольным паромом «Байкал», пока сооружался ключевой участок Кругобайкальской железной дороги, в конце 1950-х тоже перевели с угля на жидкое топливо. Была ликвидирована угольная яма, реконструированы котлы, а самая главная часть – паровая машина – осталась нетронутой. После тридцатилетних мытарств «Ангара», снятой с эксплуатации на Байкале в 1962 году, бесхозной и притопленной, судно было реанимировано и стало музеем истории байкальского флота, а сохранившаяся ходовая часть имеет сейчас былой вид. Более того, штоки цилиндров, рычаги механизма, вращавшего винт, – всё это для демонстрации может приводиться в движение специальными электромоторами. К чему такие подробности здесь? А к тому: не вернуть ли застоявшемуся у причала ледокольному пароходу настоящую жизнь в качестве плавающей туристской базы, действующего памятника байкальскому пароходному флоту с элементами музея при попутном обеспечении грузопассажирских перевозок между пунктами обоих берегов озера? «Ангара» стала бы сменщицей «Комсомольца» в улучшенном, осовремененном варианте комфортного обустройства. В качестве экологически чистого топлива можно использовать сжиженный газ, для его экономии (и антуража) разместить на мачтах ветровые электрогенераторы, в бортовые ограждения верхней палубы вмонтировать солнечные водонагреватели. И это – не вольная фантазия, тут сделаны инженерные прикидки.