

Гибель «Байкала»

Легендарный паром-ледокол «Байкал» во время постройки в 1890 году по размерам и грузоподъемности считался вторым в мире среди ледокольных судов и поэтому являлся национальной гордостью английских судостроителей.

В Англии даже существует специальный музей истории проекта мирового масштаба и строительства этого плавучего гиганта. К сожалению, в Иркутске подобного музея, рассказывающего о судьбе знаменитого паром-ледокола, нет. А ведь о трагической судьбе ледокола «Байкал» нет единого мнения даже среди краеведов. По свидетельствам одних — сгоревшее судно затонуло и, подобно «Титанику», покоится в байкальских глубинах напротив станции Мысовая, по другим — был разрезан на металлолом то ли в 30-х гг. прошлого века, то ли в годы Великой Отечественной войны, когда для танков не хватало металла. Противоречивые рассказы вдохновили дайверов на подводные поиски затонувшего судна — гиганта, по своим размерам превзошедшего все известные ныне суда на Байкале. Что и когда на самом деле произошло со сгоревшим легендарным ледоколом?

Гордость английских корабелов

К 1900 году Сибирская железнодорожная магистраль к Великому Тихому океану ещё не была закончена, сквозного движения поездов не существовало. Поезда ходили из Петербурга до Иркутска, а из Владивостока до Мысовой. Чтобы ликвидировать разрыв Транссиба, министр финансов С.Ю. Витте в 1893 г. предложил обсудить вопрос устройства паромной переправы через Байкал. В 1895 г. для устройства переправы через Байкал русское правительство принимает решение о строительстве специального паром-ледокола. Заказ на изготовление получает английская фирма «Сэр В.Г. Армстронг, Витворт и Ко». После постройки и испытания в проливе Ла-Манш судно было полностью разобрано и отправлено затем по железной дороге в Красноярск, далее на баржах по рекам Енисею и Ангаре. В селе Лиственничном началась повторная сборка судна на специально построенном стапеле.

Спущен на воду паром-ледокол «Байкал» 17 июня 1899 г. До ввода в эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги ледоколы ежедневно совершали по два рейса между пристанями «Порт Байкал» и «Станция Мысовая». Это расстояние паром преодолевал за 4,5 часа. Он мог взламывать 1,5-метровый лед. В военное время на «Байкале» перевозили одновременно 2500 человек и 250 лошадей. В течение 18 лет паром-ледокол «Байкал» и ледокол «Ангара» исправно несли свою службу.

Расстрелян и сожжён

В годы гражданской войны все имеющиеся суда вошли в красногвардейскую Байкальскую флотилию. На носовую часть ледокола «Байкал» установили 6-дюймовую пушку и отправили, совместно с рейдово-маневренным пароходом «Кругобайкалец», курсировать вдоль линии железной дороги.

Последний свой бой ледокол принял на рейде у ст. Мысовой. 16 августа 1918 года он был расстрелян из пушек белочехами, с захваченного ими парохода «Феодосий».

Отремонтированный «Феодосий» взял на буксир две баржи с установленными на них орудиями и пошёл в Мысовую, где у пирса стоял ледокол «Байкал». К станции он подходил не со стороны порта Байкал, а со стороны Нижнеангарска, откуда на ледоколе «Байкал» ждали прихода парохода «Шмидт», за который и было принято подходящее судно. Эта роковая ошибка стала гибельной для ледокола «Байкал». «Феодосий» приблизился на расстояние пушечного выстрела, прежде чем на «Байкале» спохватились и попытались развернуть судно с пушкой на носу к нападавшему судну.

Однако уже после первого залпа с «Феодосии» один из снарядов попал в керосиновый бак, установленный на спордеке у трубы, и пожар охватил деревянную обшивку. После очередного попадания заклинило рулевое управление, и ледокол превратился в неподвижную мишень для нападавших белочехов. На «Байкале» началась паника, вся команда сбегала на пристань, машинная команда открыла кингстоны. Байкал затонул по

главную палубу, сев на мель, но деревянные настройки продолжали выгорать, вместе с ледоколом сгорела почти вся деревянная пристань. Пароход «Феодосий» около двух часов обстреливал станцию и пристань, после чего ушел в Лиственничное.

По свидетельству очевидцев, из разбитых иллюминаторов «Байкала» валил густой дым и судно горело ярким пламенем. На ледоколе находилось 12 вагонов с продовольствием и военным снаряжением, 64 бочки смазочных и горючих материалов, вторая палуба была заполнена огромным запасом каменного угля (60 тыс. пудов), на носу судна лежали снаряды и гранаты.

Ледокол выгорал, продолжая дымиться несколько дней, после чего остов остался в полузатопленном состоянии на мели.

Ледокол списали в утиль

Дальнейшая судьба судна имеет две версии. Железный остов обгоревшего ледокола был отбуксирован «Ангарой» в порт Байкал. Там его разрезали автогеном на куски и отправили на уральские заводы на переплавку.

По версии историка В. Тиваненко ледокол «Ангара» в октябре 1918 г. привёл на буксире выгоревший дотла паром-ледокол в порт Байкал, где он простоял до 1928 г. По другому рассказу, долгие годы, вплоть до начала Великой Отечественной войны, останки 100-метрового гиганта возвышались над уровнем воды на отмели у ст. Мысовой. В дни Сталинградской битвы, когда была острая нужда в металле, выступающие из воды металлические конструкции ледокола разрезали автогеном и отправили на переплавку. А нижний остов корпуса «Байкала» до сих пор покоится на дне озера.

Упоминание о том, что флагман байкальского флота может находиться на дне, встречается в книге краеведа, директора музея г. Бабушкина А.М. Шеиной «История города Мысовска»: «Есть сведения, что ещё до войны велись работы по подъёму ледокола, но был ли он поднят или до сих пор покоится на дне Байкала — неизвестно».

Противоречия в рассказах о судьбе паром-ледокола «Байкал» удалось разрешить лишь недавно. В коллекции иркутского антиквара С.А. Снарского обнаружилась любительская старинная фотография выгоревшего дотла флагмана байкальского флота, на которой отчётливо видно, что остов судна оставался на плаву после пожара, а следовательно, не затонул полностью напротив ст. Мысовой, как об этом писали раньше местные краеведы. Корпус судна был выполнен из лучшей сименс-мартеновской стали, собранный из стальных двадцатимиллиметровых листов, он имел двойную обшивку, поэтому остался цел и невредим после пожара. В трюме ледокола имелись водонепроницаемые переборки, которые обеспечивали плавучесть судна на случай получения пробоин. Дно ледокола было двойным, как у тяжёлых военных судов.

Дальнейший поиск привёл в порт Байкал, где местные старожилы вспомнили, как ледокол «Ангара» в октябре 1920 г. прибуксировал в порт Байкал выгоревший остов паром-ледокола «Байкал». Долгие годы металлический корпус гиганта простоял в порту Байкал.

О последних днях легендарного ледокола «Байкал» удалось найти редкие неопубликованные воспоминания последнего капитана ледокола «Ангара» Г.В. Лазо, бережно сохранённые его детьми, который пишет: «После того, как закончилась гражданская война, из сгоревшего ледокола «Байкал» откачали воду, и ледокол «Ангара» совместно с катером «Шмидт» привели его в порт Байкал. В порту он стоял до 1926 г. Не один раз я его осматривал. С виду он был нормальным, только упала у него одна труба и один раструб, но внутри вся деревянная надстройка была сгоревшей. Котлы и машины были целые».

В то время порт входил в состав Байкало-Селенгинского пароходства, начальником был Невский, главным инженером — Тарасов. Вопрос стоял о продаже ледокола «Байкал» в утиль в «Уралметалторг» в Челябинский тракторный завод и о закрытии судоверфи в Лиственничном. Много было бурных собраний рабочих, протестовавших против закрытия завода, но начальство настояло на своём. Все станки разбивали молотками, кувалдами и отправляли в утиль. В порт Байкал в 1928 г. была перевезена только слесарная мастерская. От судостроительного завода в Лиственничном осталось только одно кирпичное здание с кочегаркой.

О разрезке ледокола в Лиственничном сохранилась лишь одна фотография, которая хранится в фондах иркутского краеведческого музея. Может быть, у кого-нибудь сохранились другие исторические фотографии? Важно сохранить их для потомков.

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)