

НАРИС МАКСА ПОЛЯНОВСЬКОГО ПРИГОДА НА БОСФОРІ

Океанський пароплав „Харьков“ вийшов з одеського порту в рейс на Лондон, Гамбург, Роттердам. У просторих трюмах він віз десять тисяч тонн вант-жу. Була хмарна погода. На другий день плавання море окутала мгла, що перейшла в туман.

Штурман, що стояв на вахті, у вахтенному журналі записав неприємні для всякого моряка рядки. Під рубрикою „Чорне море. На путі з Одеси в Стамбул 8 березня 1933 р.“ — появились тривожні записи: „Туман почав згущуватись, видимість змінювалась. Подавали гудки Зменшили хід до найменшого, сподіваючись на просвітлення горизонту і перевірку свого місця лотом. У тумані помітили чорний слідует. Машинні дали «повний хід назад», але пароплав і далі йшов уперед. Через вісім хвилин пароплав зупинився і, незважаючи на повний хід назад, не рухався».

Виявилось, що слідует, який виступав з моря є не що інше, як міліна. Ніхто на судні не відчував поштовхів, але незабаром ті, хто був на борту, переконались, що пароплав сів на міліну.

Все сталося блискавично: помітивши міліну капітан двічі давав машині наказ «повний назад», йому відповідали є машини, що «повний назад» дано, але пароплав і далі рухався вперед.

Пізніше виявилось, що другий механік, даючи у відповідь сигнали «повний назад» обидва рази ходу, що вимагалось, не дав.

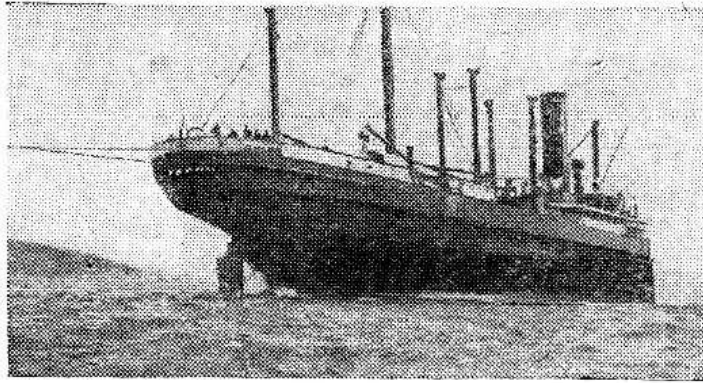
Коли в машину спустився старший механік і намагався дати хід назад — вже було пізно. Пароплав, рухаючись за інерцією уткнувся в міліну. Опівдні, як розвіявся туман, пощастило визначити, що аварія сталася коло анатолійського берега, за кілька миль від мису Кара-Вурну.

До Одеси і Стамбулу полетіло радіо про те, що океанський пароплав зазнав аварії і потребує допомоги шотландських буксирів, що можуть зняти його з міліни.

Як тільки радіо повідомило про аварію радянського судна, негайно ж об'явилися охочі поживитися і заробити на біді.

Почувши радіо з «Харькова» англійський рятувальний пароплав «Ла Ніна», що був поблизу, кинувся до місця аварії. Капітан рятувальника квапився, намагаючись прибути до місця події раніше представників Радфлоту, що найняли турецького рятувальника.

Капітан — старий морський зубр, добре розумів, що в такий момент важливо буває втрати зайву хви



... На морі сталась незвичайна подія: йшла в далеку путь тільки одна частина океанського пароплава...

лину і тоді зручно диктувати свої умов. Англієць зійшов на борт «Харькова», підійшов до капітана і — час гроші — без всяких натяків заявив:

— Я капітан рятувального судна «Ла Ніна». Рятувати ваш пароплав почну негайно, якщо ви погодитесь поставити свій підпис на цьому аркуші паперу.

Капітан «Харькова» глянув на подане йому. Перед ним лежав чистісенький аркуш грубого паперу.

— Що це?

— Одкритий лист, містер, — пояснив капітан «Ла Ніни». — Зараз не час складати договір і обмірковувати розміри оплати. Ви підпишіть цей лист, а пізніше, не турбуйтеся, ми вже самі запровадимо його.

Радянському капітану пропонувалося згодитись на всякі умови. Він холодно відповів, що — одкритих листів не підписує.

Хитракові шкода було випускати здобич, яку він думкою уже здобув. Він шукав компроміса. Запропонував радянському капітану великого хабаря.

— Я не підпишу цього паперу, містер. Ми не приймемо допомоги від «Ла Ніни». Прощайте!

Коли англієць залишив борт «Харькова», штурман Горохов записав у вахтенному журналі:

«Сильний шторм. Від поштовхів хвиля тріснув фундамент брашпіля. Стрілами піднімаємо правий якор. Шкентелі, заведені, щоб підняти його, рвуться. Довелось відмовитись від підняти».

Увесь перший день після аварії пароплав сильно і часто штовхало об пі-

сковий ґрунт. Поштовхи роздирали днище гіганта.

Показався радянський пароплав «Восток». Підійти ближче до «Харькова», щоб подати йому допомогу, було неможливо. Зважав шторм.

Вітер слягав семи балів. Вода почала заливати перший трюм, під вечір пароплав похилився на лівий борт.

Друга після аварії ніч окутувала потерпіле судно. Лютують хвилі, підносячись на 12 метрів вище борта, перекидаючись через пароплав.

Ніхто не лягає спати. Всю ніч триває боротьба зі стихією.

* * *

На ранок становище погіршало.

Від сильної переваги посової частини пароплав почав розламуватися. Закліпки вискакували, як видискується соняшникове насіння. Втративши кріплення, розпадалися залізні аркуші, борт пароплава розривався. Пожежний ящик вітряло й понесло в море.

На палубі лежали 20-пудові бочки з шаткою. Їх качало по палубі. Бочки розбили люк вугільної ями у проході під бот-деком. Пробірна відкрила воді доступ у вугільні ями: звідси вода могла ринутись в котеларку, де стояли котли під паром.

Люди вибухли котли, загинули 6 і судно і люди.

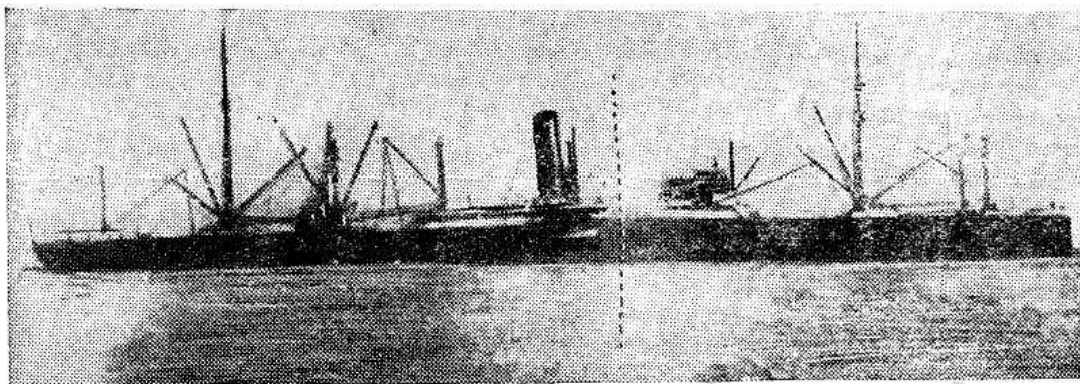
Треба було негайно встановити новий люк, але ця проста операція була неможливою складна в момент, коли на палубі «Харькова» хвиля витанцювали шалений канкан і ладні були змити з неї людей, що працювали тут.

Старший помічник капітана Акінітов призначив на цю роботу чотирьох палубників: боцмана Гречка, матросів — Добижку, Гарашіна, Федосюка. І поки працювали ці четверо, він стояв коло бот-дека, спостерігав за рухом хвиль, рахував їхню кількість. Коли насувався дев'ятий вал — найсильніша хвиля — він подавав людям сигнал кидати роботу й втікати в безпечне місце.

Але не так то просто втекти й сховатися, працюючи по пояс у воді. Був момент, — сильна хвиля підхопила Гречка і Добижку, що не встигли втекти. Хвиля потягла їх до борта — ще одна мить і викинула б у море, та руки й ноги міцно вхопилися за металеві бильця, що зустрілися на путі.

І все таки новий люк поставили, запобігли загрози вибуху. Але брижа збільшувалася. Поштовхи обґрунт ставали сильніші. Збило вентилятор, частину обшивки мостика, зламало навісний місток злівого борта.

На третій день в бортах появились винини.



Океанський пароплав „Харьков“ на мселі поблизу Кара-Вурну. Пунктиром позначено місце ролла пароплава

Вода заливала два трюми, потрадала в машину. Довелось погасити останній вогонь. Накіл судна сягав десяти градусів на лівий борт.

На другий ранок збільшились випини борту, в надводній частині пароплава появились розриви. Пароплав розбивало на дві частини.

Почало випирати верх поцмишки люків першого трюма. В ньому був горох, що набряк від води, яка попадає в трюм. Горох розпирив не лише покривку, а й корпус «Харькова».

Заходились вивантажувати горох із трюма. По судну пролунав сильний тріск. З обох бортів почала розламуватись палуба пароплава.

Оточені розбурханим морем люди п'ять діб, удень і вночі чули цей тріск, бачили як розпадається на дві частини палуба.

За кілька днів руйнівної роботи стіхії «Харьков» розколовся на дві частини.

В одній закордонній газеті повідомлялось про те, що в районі миса Кара-Бурну розколовшись надвоє гине радянське судно. При тому зазначалось, що Кара-Бурну — пропаще місце, і судна, що зазнали там аварії, як правило, гинуть.

Вночі навколо розколотого судна лютував шторм, що доходив одинадцяти балів.

У штормах і бурі минув тиждень.

До берегів Босфора наближались еспронівці які мали завдання рятувати «Харьков». Вони прийшли на «Чорноморці» на чолі з інженером Вагнером і начальником водолазної групи Правдиним.

Днів за два до їхнього приїзду шторм ущух і до «Харькова» підійшов «Восток», та два теплоходи. На їх перекинуто було з розбитого судна чималу частину вантажів. Цілком розвантажити «Харьков» не пощастило через шторм, що знову розходився.

Еспронівці енергійно розгорнули рятувальні роботи, але кожного разу стихія змушувала їх припинити. Спочатку гадали скріпити обидві частини «Харькова» і зняти його з мілини рівном. Сталося інакше: нордвест розхвилював море, переломи збільшились, про кришлення не доводилося й думати.

Під гуркіт бурі технічна нарада вирішила поділити судно на дві частини, точніше — розірвати всі зв'язки що ще з'єднували корму і ніс.

27 вибухів, що їх зробили еспронівці, докінчили роботу стіхії.

«Чорномораць» і «Адалет» взяли на буксир один кормову частину «Харькова», а другий — носову, дали певний хід і через кілька хвилин Босфор побачив дві половини, що недавно склали потужний океанський вантажний пароплав.

Вдале зняття з мілини корми, представлення цієї найціннішої частини судна (тут машинний відділ) до найближчого турецького порту, де поставили перегородку на поводовжний розріз — давало надію на успіх всієї операції, що відбувалася при безперервному штормі і вітрах.

Якби еспронівці зазирали в англійські газети (пізніше в Туреччині їм показували їх), вони прочитали б про те, «що лише росіяне можуть братися

реччині залишився лише ніс «Харькова».

Якраз в ту пору хтось вигадав анекдот про найбільший пароплав. Говорили так:

— Найбільший у світі пароплав — «Харьков». Його корма в Севастополі, ніс в Костянтиннополі.

Незабаром і носову частину прибукували в Севастополь.

Травень 1934 р.

У сухому доку севастопольського морського заводу стоїть океанський пароплав «Харьков», що його закінчують відбудовувати.

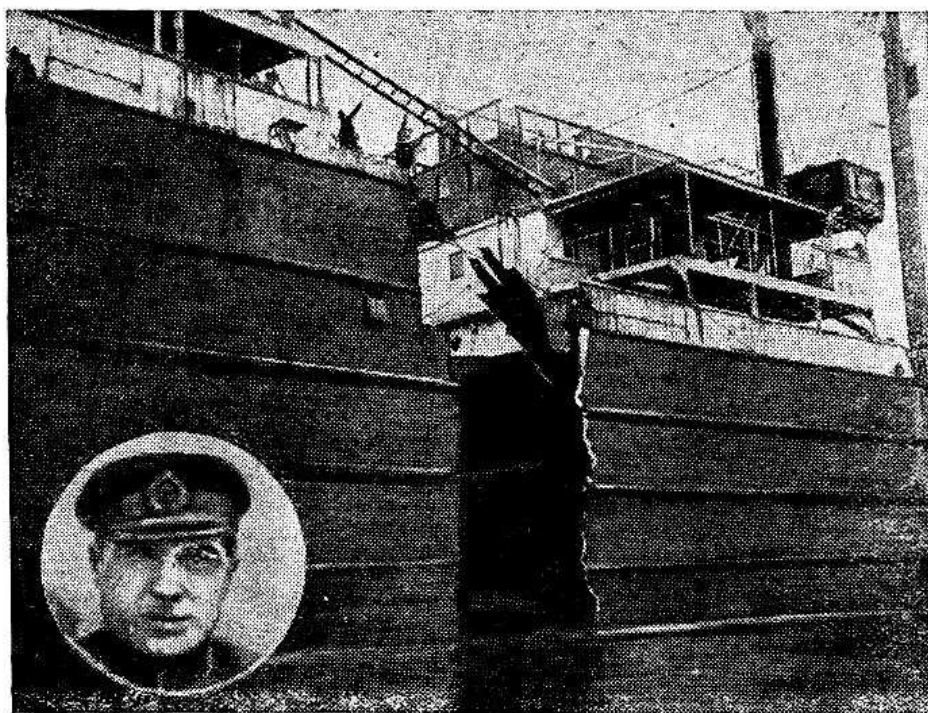
П'ятьдесят чотири дні відважно працювали еспронівці над його врятуванням і привели обидві половини судна з чужих вод до себе додому.

Ніколи в світі не робилося такого ремонту.

У Англії років де-яких тому зазнав логічної аварії пароплав «Лохманар». Зняти з каміння пощастило лише кормову частину, а ніс став здобиччю моря. Корму «Лохманара» розміром меншою, ніж «Харьков», одвели в док і добували до неї нову носову частину.

А в нас справа була складніша.

Треба було точнісінько з'єднати у одно ціле дві частини судна заввишки з чотириповерховий будинок, не маючи досвіду в цій справі.



Ніс і корма розбитого на двох пароплава «Харьков» перед з'єднанням. Ліворуч — водолазний спеціаліст г. Правдин. Під його керівництвом еспронівцями пощастило врятувати обидві частини пароплава. Правдин преле багато годин під водою, обслуговуючи підводну частину пароплава

за таку дурну спробу, як рятувати в таку пору року коло Кара Бурну явно загине судно». Щоб пак! Випади така аварія з англійським пароплавом, власники зробили б все можливе, щоб не рятувати, а одержати премію.

Поки 12 чол. із славного загогу червонопрапорного ВПРОН'у цілу добу працювали над зняттям з мілини носової частини судна, криголам «Горос» одводив у Севастополь корму «Харькова».

Протоки і море були свідками небувалого видовища: їхніми водами йшла в далеку путь лише одна частина океанського пароплава.

Погода сприяла переходу корми. Незабаром її приставлено в СРСР. В Ту-

П'ять діб тривало нечувано в історії ремонту суден з'єднання судів. Про точність з'єднання двох частин пароплава можна уявити хоч би з того, що дірки декількох аркушів заліза, які збереглися на верхній палубі, точнісінько зійшлися і їх зараз же склепали.

Чотири колектива, наперекір передбаченням закордонних газетних ворожок, героїчно врятували і відбудували океанський пароплав. Це колективи ВПРОН'а, команди «Харькова», горківських котлярів і севастопольського морського заводу.

Після ремонту «Харьков» стане ще потужнішим і одержить те, чого не мав до аварії перший клас реєстра.