



Место постройки	Россия
Год постройки	1909
Завод-строитель	верфь Мельниковой, г. Барнаул
Судовладелец	Е.И.Мельникова, г.Томск; Западно-Сибирское товарищество пароходства и торговли «Товарпар»
Номер по Списку МПС	30/1
Капитальный ремонт
Вывод из эксплуатации	затонул в 1921 г.
Изменение названия	переименовано в СОВНАРКОМ (1921 г.)

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ¹

Тип судна	товаро-пассажирский пароход с железным корпусом
Назначение	перевозка пассажиров и грузов по Оби на линии Бийск-Томск
Длина корпуса	65,84 м
Ширина расчётная	7,92 м
Ширина габаритная	14,02 м
Высота борта	2,59 м
Осадка порожнём	0,62 м
Осадка в грузу	1,42 м
Дедвейт	342 т
Запас провизии на 3 суток	2,16 т

¹ По Списку Регистра за 1909 г.

Постройки

ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД «БРАТЯ МЕЛЬНИКОВЫ»

Верфи Мельниковой

МОЩНОСТЬЮ 300 и.л.с.

Водоизмещение порожнём	251 т
Водоизмещение в грузу	593 т
Водоизмещение на 1 см. осадки	4,28 т
<u>Пассажировместимость</u>	
- первый класс	19 чел.
- второй класс	42 чел.
- третий класс	380 чел.
Поперечный метацентрический радиус	$r = 3,26$ м
Скоростькм/час.
Экипаж	40 чел.

КОРПУС

Материал корпуса	железо
Тип корпуса	клёпаный
Материал надстройки	древесина
Тип надстройки	двухдечная с рубкой

ГЛАВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

<u>Тип главного двигателя</u>	паровая машина Compound
Мощность	300 и.л.с.
Изготовитель	Воткинский завод, Вятской губ.
Дата изготовления	1909
Число двигателей	1
<u>Тип котлов</u>	паровой цилиндрический пролётный
Изготовитель	Воткинский завод, Вятской губ.
Дата изготовления	1909
Поверхность нагрева	2 x 38 м ²
Давление	11 кг/см ²
Число котлов	1
<u>Система управления</u>	машинный телеграф
<u>Система связи</u>	переговорные трубы

ДВИЖИТЕЛЬ

Тип	гребное колесо
Расположение	бортовое
Число движителей	2

СИСТЕМЫ И ТРУБОПРОВОДЫСудно оборудовано:

- паропроводом;
- трубопроводом питательной воды с насосом;
- газоотводным тр-дом с дымовой трубой;
- системой пожарно-осушительной с насосом Вортингтона;

Постройки

ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД «БРАТЯ МЕЛЬНИКОВЫ»

Верфи Мельниковой

МОЩНОСТЬЮ 300 и.л.с.

- системой водоснабжения;
- санитарной системой;
- системой отопления;
- вентиляцией МКО (вертаусы);
- вентиляцией помещений пассажиров и команды

Топливо

Часовой расход

дрова

2,0 мЗ

ОСВЕЩЕНИЕ

Тип

электрическое

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВОРули

Тип

небалансирный

Количество

1

ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВОНосовое

Тип якорей

Адмиралтейский

Размещение

на баке

Механизм вываливания

кат-балка

Тип подъёмного механизма

шпиль

Кормовое

Тип якорей

стоп-анкер

Число якорей

1

Тип подъёмного механизма

шпиль

ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

Кнехты

8 шт.

Кранцы деревянные подвесные

14 шт.

Канаты

стальные и пеньковые

МАЧТОВОЕ УСТРОЙСТВО

Носовой флагшток

1 шт.

Мачта

1 шт.

Кормовой флагшток

1 шт.

СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВАСветовые - сигнально-отличительные фонари

Топовый

2 шт.

Бортовой зелёный

1 шт.

Бортовой красный

1 шт.

Кормовой

3 шт.

Прожектор

1 шт.

Звуковые

Паровой свисток

1 шт.

Рында

1 шт.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВАШлюпки

Тип

деревянная вёсельная

Размещение

на кормовом флагштоке

Количество

1

Механизм спуска-подъёма

ручные тали

Спасательные приборы

спасательные круги и пояса

НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА

Тип

футшток

ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ СРЕДСТВА

Ручная пожарная машина, багры, топоры, пожарные вёдра в подставках.

Историческая справка²

8 мая 1921 г. судно вышло из Барнаула, на его борту находилось около 400 пассажиров. К вечеру 9 мая прибыло в Бердск. Майская ночь была темной, и, чтобы не рисковать жизнью пассажиров, капитан корабля А.Снегирев принял решение заночевать в Бердске. Однако на борту находились вооруженные люди (был разгар гражданской войны), которые спешили в Новониколаевск (Новосибирск) и под угрозой расправы заставили экипаж продолжить рейс. В половине второго часа ночи с 9 на 10 мая пароход подошел к железнодорожному мосту через Обь. Капитан сбавил ход, выслал на бак впередсмотрящего и приказал убрать с палубы пассажиров, которые уже начали готовиться к высадке.

**Мост в Ново-Николаевске****Опора моста**

Мост был освещен несколькими белыми и одной красной лампочкой. Её-то капитан и посчитал сигнальным огнем фарватера. И приказал взять курс на этот огонь. Неожиданно в кромешной тьме перед носом судна возникла каменная стена «быка» — четвертой опоры моста, над которой горел красный огонь. Переложив руль, капитан попытался смягчить удар. Но судно из-за больших размеров по инерции несло прямо на опору. Нос корабля удалось немного отвести в

² по материалам статьи Александра Соснина и Е.А.Кузнецовой

сторону, удар пришелся на середину корпуса, в переборки, отделяющие кормовой грузовой трюм от машинного отделения. В результате у судна образовалась огромная пробоина. В нее хлынула вода, которая начала заливать машину, отчего судно лишилось хода. Затем произошел взрыв котла, и корпус развалился пополам. «Совнарком» погрузился под воду буквально в течение пяти минут после столкновения — в 500 метрах ниже моста, в 200 метрах от правого берега. При ударе об опору моста снесло верхнюю палубу. Большинство из тех, кому удалось спастись, находились именно там. Деревянная палуба не затонула, поплыла дальше вниз по течению, медленно рассыпаясь на части. Часовые, находившиеся на мосту и видевшие кораблекрушение, начали стрелять. После этого с пристани для спасения людей направились пароходы «Богатырь» и «Новониколаевск». В пяти километрах ниже места аварии удалось выловить самый крупный обломок верхней палубы. На нем спаслись в общей сложности около 30 пассажиров и членов экипажа, среди них — капитан судна и его помощник. Потом в районе села Мочище поймали еще один крупный фрагмент палубы, на котором находилось до 20 человек. Некоторые из них были уже мертвы. Более мелкие обломки с отдельными окоченевшими пассажирами обнаруживали уже поутру. Некоторых людей доставали из ледяной вешней воды близ села Почта, в 60 километрах ниже Новониколаевска. Судно затонуло очень быстро – в течение 5 минут.

По неполным данным, из 400 человек, находившихся на борту судна, удалось спасти в лучшем случае лишь около сотни. Погиб и весь его груз. Уже на следующий день начала работу специальная комиссия по расследованию причин аварии³. Однако официальных данных о гибели парохода не сохранилось.

Следствие по делу капитана парохода Снегирева длилось более года. 19.6.1922 оно было рассмотрено Военно-революционным транспортным трибуналом. За недоказанностью состава преступления суд оправдал А.Снегирева. Дежуривший в ночь катастрофы на мосту служащий Индейкин за несвоевременное освещение огнями моста был приговорен к принудительным работам с лишением свободы на 1 год, но благодаря амнистии был освобожден от наказания.

Безуспешные попытки поднять остатки судна предпринимались в 1932 году и даже в военном 1943 году - с целью извлечения металла и механизмов корабля. Но работам мешали песок и ил, которые почти затянули корпус затонувшего судна. Корпус парохода еще много лет виднелся под мостом, мешая другим судам. Удалось поднять наверх разрушенный котел, пианино и некоторые бытовые предметы. После ввода в строй в конце 50-х годов XX века Новосибирской ГЭС воды Обского моря стали вымывать похороненный пароход. Он стал мешать судоходству. В 1980 году было решено поднять со дна покореженный корпус. Однако сделать это удалось лишь осенью 1984 года, через 63 года после кораблекрушения.

³ Железнодорожники считали, что за судовыми огнями должны следить речники, а те в свою очередь полагали, что раз мост железнодорожный, то до него им дела нет.