

Крушение «Надежды»



Светлана МЯСОЕДОВА,
ведущий архивист отдела
использования
и публикации документов
Государственного архива
Витебской области

27 апреля 1919 года однопалубный пароход «Надежда», следуя вниз по Западной Двине из Витебска в Бешенковичи, наскочил на каменный ледорез витебского моста. В результате аварии погибло не менее 100 человек. В Государственном архиве Витебской области, в документах Витебского губернского революционного трибунала, сохранилось дело по обвинению капитана «Надежды» Михаила Михайловича Козловского, датированное 1919–1921 годами, из которого можно узнать подробности того кораблекрушения...

Попытки учредить пароходство на Западной Двине в XIX веке предпринимались неоднократно, но осуществлены были лишь в 1892 году, когда две частные компании наладили пассажирское сообщение между Витебском и Велижем, затем – Витебском, Полоцком, Двинском (совр. г. Даугавпилс, Латвия) [1]. Товаро-пассажирский заднеколесный однопалубный с железным корпусом пароход «Надежда» был построен в 1892 году [2, л. 162] на верфи в Риге и принадлежал Первому обществу пароходства и торговли на реке Западная Двина. Он ходил на участке Дисна – Двинск, мог перевозить до трехсот пассажиров [2, л. 3]. В конце XIX века были построены и другие пароходы для Западной Двины: «Торопа», «Двинск», «Витебск», «Каспля», «Двина», «Межа», «Гигант», «Атлет», «Герой», «Силач», «Борец», «Друя». Они были сконструированы парами и похожи между собой.

В 1918 году все частные суда, в том числе «непаровой флот», национализировали. В первую зиму они, разбросанные по берегам, оставленные без

надзора, были частично порублены на дрова жителями окрестных деревень, а с открытием навигации некоторые пароходы унесло вниз по течению [2, л. 169]. Суда «Герой», «Борец» и «Надежда» были захвачены немцами в Улле и затоплены в реке Ульянке до верхней палубы вместе с 15 барками, 2 пристанями, плашкоутом (широким несамходным судном). После ухода немцев сотрудники Витебского районного управления водного транспорта (рупвода) Северо-Западной области при содействии местных жителей подняли пароходы, вылили воду. Суда находились в плачевном состоянии, отсутствовали многие детали, особенно медные, на «Надежде» было искривлено перо левого руля [2, л. 89; 3]. До начала навигационного периода 1919 года пароходы были поставлены на ремонт.

Витебский рупвод в это время решал весьма важный вопрос в деле организации пароходного сообщения: необходимо было подобрать опытных, квалифицированных специалистов. Начальник отдела эксплуатации судов Владимир Мавричев неоднократно обращался в речные училища, Волжское управление водного транспорта с просьбой командировать в Витебск людей на должности капитанов, но безрезультатно. Он писал с горечью, что «...все кругом рушится, что никто ничего не хочет делать...», научились «писать да отписываться и дело с концом». В этой ситуации на место рулевого мог быть назначен кочегар, матросом становился бывший приказчик... [2, л. 84 об., 123–124, 147 об.– 148, 169 об.]

ОБ АВТОРЕ

МЯСОЕДОВА Светлана Николаевна.

Родилась в г. Новогрудке. Окончила исторический факультет Белорусского государственного университета (1999).

С 2003 года работала в Госархиве Витебской области старшим научным сотрудником. С 2011 года – ведущий архивист отдела использования и публикации документов учреждения «Государственный архив Витебской области».

Автор научно-популярных публикаций в местной периодической печати.

Сфера научных интересов: история Витебской губернии 1917–1924 годов.

Руководство Витебского рупвода назначало на суда сотрудников дореволюционного пароходства, многим из которых было далеко за 60. Зачастую капитанами судов становились просто по рекомендации, поскольку во время бурных событий 1917–1918 годов документы у многих были утрачены. Каждый из вновь принятых на службу должен был пройти медицинское освидетельствование, особенно проверку зрения и слуха [2, л. 81].

25 марта 1919 года на должность капитана «Надежды» был назначен 67-летний житель Дисны Михаил Михайлович Козловский – «грамотный, под судом не состоял, роста среднего, питания ослабленного», «поведения он, безусловно, трезвого». Михаил Михайлович был человеком скромным, религиозным, умел работать, более сорока лет водил суда по Западной Двине, хорошо знал фарватер от Двинска до Дисны [4]. В 1918 году был капитаном «Надежды», а когда пароход затопили, остался без работы. В Витебский рупвод Козловский поступил по рекомендации, но без медицинского осмотра. В Дисне врача-специалиста не было, поэтому он должен был пройти проверку в Витебске, после возвращения из рейса 27 апреля 1919 года [2, л. 71 об., 114, 120 об., 123–124, 146 об.].

18 апреля 1919 года в 5 часов вечера в Витебске «Надежда» впервые после ремонта была спущена на воду для пробной поездки без груза по Западной Двине вверх и вниз. Турбина работала исправно, парообразование было хорошее, корпус течи не давал, погнутый руль слушался. Комиссия признала пароход годным для предстоящей навигации [2, л. 106, 175 об.].

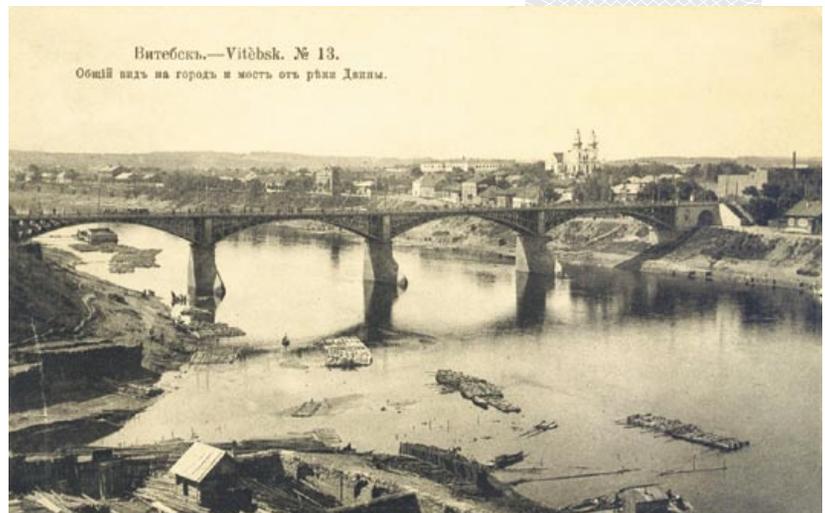
Судно без пассажиров сделало несколько рейсов на участке Бешенковичи – Витебск – Сураж. Капитан Козловский дважды буксировал лайбы, отмечая, что руль плохо работает, когда пароход нагружен. Говорил об этом и с руководством [2, л. 143, 175 об.]. Вероятно, после рейса 27 апреля 1919 года «Надежда» должна была стать на ремонт. Но...



▲ Пароход «Надежда» на Западной Двине. Город Дисна. 1903 год

27 апреля 1919 года в 9 часов утра пароход под управлением рулевого Якова Евдокимова прибыл из Бешенковичей в Витебск [2, л. 71]. Кассир пристани Витебск Николай Семенович Воробьев открыл кассу в 12 часов дня [2, л. 80]. Сразу образовалась огромная очередь из желающих попасть на «Надежду». Люди брали билеты до Шутов, Старого Села, Будилово, Бешенковичей. Всего было продано 229 билетов, но и после закрытия кассы на берегу оставалось еще много людей: 13 из них, с разрешения

▼ Двинский мост в Витебске. Начало XX века



капитана, сели на пароход. Итак, всего на «Надежде» в тот день оказалось 242 пассажира, в том числе 5 детей [2, л. 119].

Шел дождь, дул юго-западный ветер средней силы [2, л. 78 об.]. Матросы поправляли багаж, кто-то из пассажиров спустился в каюты, кто-то отправился в буфет, где предлагали чай [2, л. 74]. Капитан находился в штурвальной рубке. Около двух часов дня он дал три свистка и после третьего скомандовал: «Ход вперед». «Надежда» отчалила от пристани пассажирским рейсом № 3 на Бешенковичи [2, л. 99 об.].

Пристань, от которой отправился пароход, располагалась в Витебске у правого берега Западной Двины на расстоянии около 360 метров выше Двинского моста, соединявшего улицы Вокзальную (правый берег) и Замковую (левый берег). Слева, немного ближе к мосту, в Западную Двину впадает Витьба. Капитан должен был развернуть судно, пройти под мостом, второй и третий пролеты которого в апреле были одинаково судоходны. В Дисне Михаил Михайлович часто совершал маневр от пристани под мост, в Витебске – впервые. Местные моряки знали два способа отчалить. Чаще всего

поднимались вверх по течению метров на 600–700 и там выполняли разворот, иногда делали это прямо от пристани, не отвязывая судно [2, л. 80].

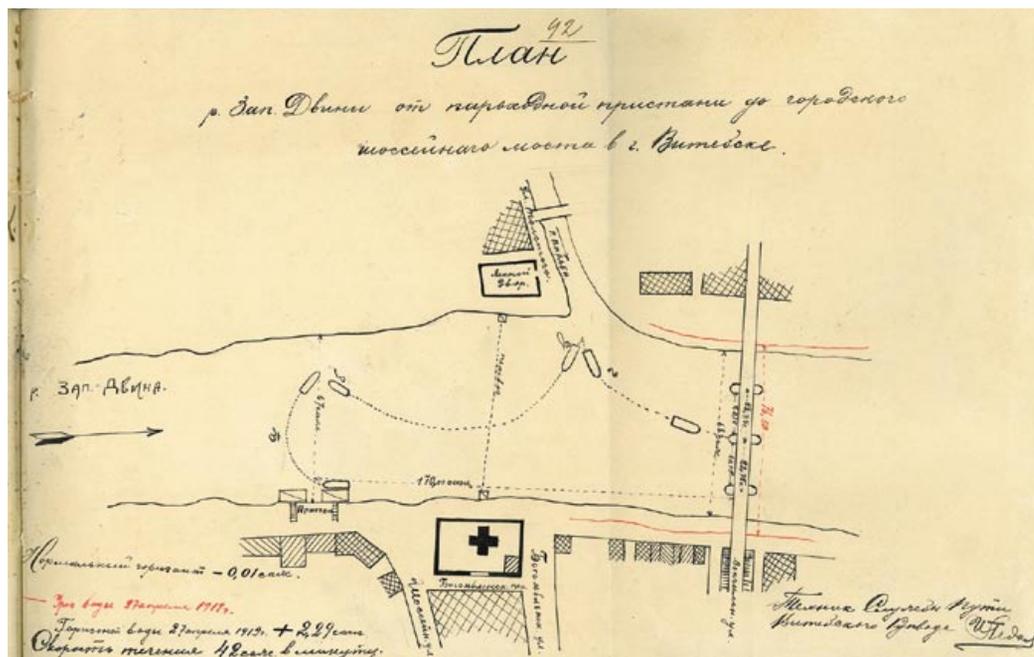
Капитан Козловский прошел всего несколько метров вверх по течению и начал разворот. Маневр не удался, и, дойдя больше, чем до середины реки, он скомандовал задний ход. Руль не слушался, корму тянуло вниз, да и «ветер противный» – против движения [2, л. 71]. Задним ходом «Надежда» дошла до устья Витьбы: «корма подтянулась к левому берегу», здесь «был дан ход вперед по направлению к пролету моста» [2, л. 162 об.].

Пассажиры находились на палубе и в каютах, паники не было. Правда, некоторые отмечали, что «пароход идет как-то неладно, и беспокоились» [2, л. 76 об.]. Рулевой Яков Евдокимов надеялся, что Михаил Михайлович сможет выровнять «Надежду» и пройти в один из пролетов моста. Но пароход был практически неуправляем [2, л. 107, 121].

Все произошло в один момент. «Надежда» навалилась боком на каменный ледорез среднего быка (опоры) моста. Капитан, некоторые пассажиры и члены команды полетели в холодную апрель-

► Схема движения парохода в день аварии.

Источник: ГАВГ. Фонд 200. Оп. 1. Д. 188. Л. 42.



скую воду, другие бросились на правый борт, чтобы вылезти на опору моста. Пароход накренился, зачерпнул окнами кают воду и стал тонуть. Железная шлюпка и другие спасательные средства ушли под воду вместе с кормой, лишь два мальчика успели надеть на себя спасательные круги [2, л. 71 об – 72 об.].

Пассажирка Варвара Гордиенко услышала, как на палубе «забегали», выглянула в окно каюты и поняла, что пароход тонет. Она хотела выбраться на палубу, но не смогла – на лестнице была давка. Позже выяснилось, что некоторые пассажиры погибли в давке. Другие из-за толчеи просто не смогли выйти из кают. Благодаря тому, что «какой-то мужчина вытащил ее через окно и спас», В. Гордиенко оказалась в воде. Женщина замерзла, но ей помогли выбраться на обломок парохода и затем на лодке увезли на берег [2, л. 77].

С пристани утопающим бросали спасательные круги, по течению пустили пустую лайбу, чтобы они могли за нее держаться. Очевидцы искали телефон для вызова на место происшествия врачей, пожарных [2, л. 71 об.].

Недалеко от места аварии оказался пароход «Волкота», который шел пустой к пристани для отправки в Велиж. С берега капитану стали кричать, чтобы направил пароход к тонущим, но тот побоялся, поскольку, спасая одного, мог многих потопить, накрыв волной. «Волкота» прошла под мостом у самого берега и подошла к месту аварии с другой стороны [2, л. 80 об.].

Тем временем капитан Козловский помогал пассажирам выбираться на торчавший из воды борт «Надежды». На подоспевших лодках людей увозили на «Волкоту» [2, л. 71 об.]. С другой пристани аварию заметил командир парохода «Ленин». Он поднял пары и направился к «Надежде». На «Ленине» к месту аварии прибыли пожарные. Выживших и погибших, последних, по предварительным данным, было около 100 человек, увозили на берег. К слову, в деле так и не было указано точное количество жертв. Между тем слухи, ходившие в Смоленске,



▲ Фотографии с места аварии парохода «Надежда». 1919 год

утверждали, что в тот день погибло не меньше 700 человек [2, л. 191].

Через несколько часов после кораблекрушения М.М. Козловский остался на разбитой «Надежде» один. Вечером капитана сняли с парохода и на лайбе отправили на берег.

Первоначально расследование причин аварии было возложено на начальника Витебской городской милиции А.Г. Реуцкого. Он же первым осмотрел затонувший пароход и отметил, что не все погибшие были извлечены из воды сразу [2, л. 92–93]. Из Смоленска 28 апреля в

Витебск прибыли специалисты – техник и юрист Управления водного транспорта Северо-Западной области (Севзапвода). Они организовали комиссию по расследованию обстоятельств аварии, в состав которой вошли и представители губисполкома, рупвода, судоохраны Витебска. Милиция к расследованию не была привлечена [2, л. 71, 125].

Всего состоялось шесть заседаний комиссии. По делу были допрошены капитан, рулевой, машинист, кассир, матросы, буфетчицы, кочегары, сотрудники Витебского рупвода, очевидцы аварии, наблюдавшие ее с берега, две пассажирки «Надежды». Экспертами по делу выступили капитаны других пароходов районного управления водного транспорта. Они назвали действия капитана в основном «неправильными», а аварию – «самым несчастным случаем» [2, л. 71–90, 112–112 об.].

В допросе отдельных свидетелей принимал участие прибывший 3 мая в Витебск сотрудник Средневолжского окружного отдела ЧК товарищ Припечко. Он был нацелен на поиск диверсии и... обнаружил ее. Среди негативных фактов, отмеченных им, было и то, что в Витебском рупводе работало мало коммунистов, а у заведующего пароходными пристанями Петра Порфирьевича Маевского, например, было непролетарское происхождение, два дома в Витебске и кирпичный завод в Сураже. В связи с вновь открывшимися обстоятельствами товарищ Припечко предположил, что этим делом будет заниматься Московский революционный трибунал [2, л. 125–126, 142].

Комиссия по расследованию аварии пришла к заключению, что капитан Козловский без злого умысла направил пароход на ледорез опоры моста. Ошибку он мог допустить отчасти из-за «ослабления умственных способностей и соображения ...вследствие его преклонного возраста». Виновными в аварии были также названы сотрудники Витебского рупвода В. Мавричев, И. Митт, П. Маевский, которые назначили М. Козловского на должность [2, л. 122].

27 мая 1919 года следственная комиссия Витебского губернского революционного трибунала приступила к предварительному следствию по делу: обвиняемыми по нему проходили Михаил Козловский и Владимир Мавричев.

31 июля 1919 года в 9 часов 20 минут вечера открылось судебное заседание по обвинению М.М. Козловского. Подсудимый себя виновным не признал, объяснив аварию тем, что пароход был плохо отремонтирован. Обвинитель произнес пространную речь о необходимости привлечь к суду не только Козловского, но и сотрудников Витебского рупвода, которые приняли его на работу без документов и медицинского освидетельствования, капитана «Волкоты» «за неоказание помощи», поскольку он не сразу направился к тонущему судну. Дело было передано на доследование [2, л. 48–48 об.].

Михаил Козловский на время дальнейшего следствия был выпущен на свободу и уехал в Дисну [2, л. 6, 168–168 об., 177]. Постановлением Витебского губернского революционного трибунала от 5 сентября 1919 года ему даже разрешили поступить на службу в военноречную флотилию Советской Латвии на должность лоцмана-рулевого «в виду крайнего недостатка в лоцманах» [2, л. 179, 180].

Пароход «Надежда» был разобран и по частям перевезен в механическую мастерскую рупвода. Мелкие машинные детали сгрузили во дворе, корпус и котел лежали в Западной Двине около мастерской [5]. Об аварии словно забыли. Лишь в июне 1920 года, когда понадобился котел на судно «Каспля», вспомнили, что на дне реки остался лежать котел затонувшего парохода, и подняли его.

Следствие по делу возобновили в 1921-м. К этому времени Михаил Козловский и Владимир Мавричев умерли [2, л. 54, 205 об.]. Свидетелей для повторного допроса трудно было собрать. Уголовное преследование по отношению к остальным фигурантам дела прекратили, поскольку с момента аварии прошло более двух лет [2, л. 205–207].

Со временем история крушения «Надежды» и вовсе стерлась из людской памяти. Даже картина Ю. Пэна, запечатлевшая эту аварию, сегодня известна как «Мост через реку», хотя в опись работ художника, составленную в 1937 году, была включена под названием «Авария парохода на Западной Двине».

Тем не менее документы из фонда Витебского губернского революционного трибунала, в том числе фотографии, дают нам возможность предположить причины кораблекрушения. На фоне сведений, изложенных в них, версия сотрудника Средневолжского окружного отдела ЧК товарища Припечко о диверсии, устроенной капитаном и работниками Витебского рупвода, выглядит абсурдной. Даже следствие в 1919 году после тщательного изучения всех материалов пришло к выводу, что капитан направил судно на ледорез без злого умысла, но вследствие преклонного возраста и плохой погоды.

В качестве причин аварии следует отметить и безусловные нарушения в работе Витебского рупвода, такие как отправка в рейс судов в аварийном состоянии (это касается не только «Надежды»), назначение на работу пожилых людей без прохождения медицинского осмотра, без документов, отсутствие четких правил судоходства и установок, определяющих порядок оказания помощи пострадавшим в аварийной ситуации. Много людей погибло из-за невозможности в первые минуты после столкновения покинуть каюты, открыть двери, окна.

Крушение «Надежды» в 1919 году дало повод для разговоров среди населения о разрухе, которая царил в РСФСР, о необходимости нового переворота и смены власти. Возможно, именно поэтому расследование катастрофы провели тихо и быстро, чтобы не вызывать широкого общественного резонанса.

В 1930-е годы у следователей Витебского окружного отдела ГПУ вновь возникла версия о том, что авария «Надежды» была диверсией капитана Козловского, поляка по национальности, с целью



▲ Ю. Пэн. «Мост через реку»

задержать красноармейцев, направлявшихся на Польский фронт [4]. СССР находился в ожидании новой войны, шел поиск шпионов и вредителей, в том числе и среди представителей национальных меньшинств. Так, Иосиф Михайлович Козловский, один из сыновей бывшего капитана Козловского, в начале 1930-х годов был задержан по подозрению в шпионаже. Второго сына, Михаила, в январе 1931 года также допрашивали сотрудники Витебского окружного отдела ГПУ на предмет связей семьи с Польшей, Латвией. Следователи выдвинули версию, что в 1919 году капитан «Надежды» умышленно направил пароход на мост, в результате аварии погибло около 240 человек, в основном красноармейцы. Однако архивные документы обвинения не подтверждают, называя аварию «самым несчастным случаем», следствием разрухи и халатности. ▀

ЛИТЕРАТУРА

1. Россия. Полное географическое описание нашего отечества: Настольная и дорожная книга для русских людей: [В 19 т.] / Под ред. В.П. Семенова. Т. 9: Верхнее Поднепрровье и Белоруссия: [Смоленская, Могилевская, Витебская и Минская губ.] / Сост. В.П. Семенов [и др.]. – 1905. – VIII, 620 с.: ил.; 14 л. ил., карт. С. 329.
2. Дело по обвинению Козловского Михаила Михайловича в аварии парохода «Надежда» за 1919–1921 гг. Государственный архив Витебской области (далее ГАВт). – Фонд 200. Оп. 1. Д. 188.
3. Доклад президиума Виттубсовнархоза о работе районного управления водного транспорта от 3 февраля 1919 г. ГАВт. – Фонд 15. Оп. 1. Д. 324. Л. 1 об.
4. Акт проверки использования строительных материалов на объектах специального и оборонного строительства Витебской конторой Белгоснаба и др. за 1931 г. ГАВт. – Фонд 10058-п. Оп. 1. Д. 120. Л. 1, 2.
5. Дело по обвинению заведующего учвода Лосицкого Петра и др. в саботаже и преступлении по должности за 1919–1920 гг. ГАВт. – Фонд 200. Оп. 1. Д. 1297. Л. 17.