

ХЛЕБНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ



1920 год. Год разгрома белогвардейщины на всех фронтах гражданской войны, но и год разрухи, разорения народного хозяйства молодой республики. Советское правительство, возглавляемое Владимиром Ильичем Лениным, приняло решение перевезти в центральную Россию хлеб, лен, пушнину, сохранившиеся в Сибири. Но как вывезти эти большие запасы? Железная дорога, связывающая Сибирь с центром, была разрушена. Оставался только один путь: через северные моря. Но и этот путь малонадежен.

И все же архангельские моряки, зная об опасностях, которые их ожидают на пути в Обь и Енисей, взялись за организацию такого рейса. Начальник морского отряда Михаил Васильевич Николаев писал: «Мысль о развитии торговых сношений с Сибирью морским северным путем не раз возникала еще в прошлых столетиях. Много попыток было сделано отважными русскими и иностранными моряками, чтобы попасть к устьям Оби и Енисея. Старались туда целые экспедиции и отдельные суда, но в большинстве случаев попытки кончались неудачей и нередко катастрофой».

Речной отряд на Оби возглавил А. Ружек, на Енисее — К. Мецайк. По Оби в низовья должны были пройти пять пароходов с пятнадцатью баржами, по Енисею — два парохода с пятью судами на буксире. Первые везли главным образом зерно, енисейцы — прессованный лен и пушнину. В целом эти перевозки вошли в историю под названием хлебной экспедиции.

Трудности с ее организацией были огромные. Достаточно сказать, что в Архангельске не было угля для пароходов, и его добывали специальные водолазные бригады с затонувших кораблей.

Не менее трудным было положение и енисейцев. Отступая, колчаковские полки на своем пути многое ломали или уничтожали. Сохранившиеся в Красноярском затоне 18 пароходов имели енисейский вид и требовали капитального ремонта. Пока искали железо, чтобы подлатать эти коробки, пока в кузницах готовили детали, чтобы оживить машины, нагрянула новая беда. В июне началось наводнение. Енисей, словно взбесившись, ломал и уносил домики горожан. Под угрозой оказались склады дров, необходимых для топков пароходов. Находились склады на берегах реки, и за считанные минуты их могло унести течением.

На спасательные работы были мобилизованы коммунисты, речники поехали по деревням, поднимая население на вывозку дров. За несколько дней все топливо было перенесено на высокие места. В «Красноярском рабочем» тогда появилась заметка под названием «Дрова спасли».

Навигация постепенно налаживалась. Шла усиленная подготовка и к отpravке грузов в Усть-Енисейский порт для морских транспортов. Еще 4 мая 1920 года по Енисейскому району водного транспорта был издан приказ № 19, который гласил следующее: «Начальник эксплуатационного отдела Константин Александрович Мецайк, согласно прошению, освобождается от занимаемой должности и назначается на должность инспектора движения в низовьях Енисея на правах помощника начальника эксплуатационного отдела рупвода, с 1 мая с. г. Для выполнения возложенных на инспектора движения в низовьях Енисея задач представляется в его распоряжение и непосредственное заведование пароход «Север».

Инспектор, по существу, начальник отряда. В первой половине августа караван был сформирован. В него вошли колесный пароход «Орел» грузо-подъемностью в тысячу пудов, которым командовал Иван Яковлевич Тараповский, винтовой пароход «Ангара» грузо-подъемностью три тысячи пудов под командованием Петра Филипповича Очеретко. Из несомоходного флота три ляхтера и баржи «Мана» и «Север».

Выход каравана в рейс задерживался из-за того, что уровень воды в Енисее начал резко падать. Если в июне было слишком много воды, то июль выдался настолько жарким, что река обмелела и участились посадки судов на мели. Мецайк принял решение грузить суда только наполовину и отправлять их в Енисейск, а здесь догружать. Так и сделали.

Нынче здравствующий Михаил Елифьевич Лиханский в то время был боцманом на «Ангаре». Он рассказывает, что в Енисейске на берег приходили крестьяне, спрашивали о предстоящем рейсе.

— Интерес мы имеем в вашем караване, — говорили они. — Разговор идет — вроде на морских кораблях сеялки, косилки, плуги и другое обзаведение для нас привезут. Старое все поизломалось, а новое не купишь. Мужик землю занял, а чем ее ковырять — вопрос.

Мецайк обещал: — Все будет. Из Англии везут моряки машины, инвентарь для хозяйств. В уплату у нас тысяча пудов пушнины в трюмах.

— Значит, думает о нас Советская власть. За нами уж не пропадет, — сказал плечистый крестьянин, показывая свои руки в мозолях.

Хорошо знал цену вот таким мозолям Константин Александрович Мецайк. Родом он из поморов, живших на Кольском полуострове. В десять лет ему пришлось зарабатывать свой хлеб. Был принят юнгой на военный крейсер «Наездник». В шестнадцать лет был матросом на парусном галюте «Бланда» и плавал в Баренцевом море. Только к 23 годам Мецайк получил штурманское образование и поступил в научно-промысловую экспедицию по исследованию Енисея и Енисейского залива на парусно-моторную шхуну «Омуль». С тех пор жизнь этого замечательного речника связана с нашей рекой.

14 августа караван вышел из Енисейска. На нем находилось триста человек. Кроме речников, 32 грузчика и тридцать красноармейцев охраны. В трюмах пушнина и 44 тысячи пудов льна.

Труден был путь на север по многим причинам. Мелководье. Недобитые колчаковские отряды. Плохое снабжение продуктами... Остановиться — порывачить было опасно, так как ожидалось нападение банды. Особенно опасно было в Осиновском пороге, ниже Ворогово. Обычно здесь караван расчленивали и проводили через порог по одному судну. Но Мецайк понимал: если он так поступит, то его маленький красноармейский отряд будет разбит на несколько частей и тем самым значительно ослабнет. И тогда он принимает беспрецедентное решение: идти в порог, не расчлени-

вая воза, всем вместе. На такое мог решиться только знаток Енисея, только Мецайк. И был момент, когда на повороте, а Осиновский порог особенно опасен своим извилистым ходом, впереди идущий пароход коснулся дна. Мецайк не остановил его, а добавил ход, и пароход буквально днищем проехал по песчаному участку. А когда прошли порог, вернее, переполозили, группой неизвестных было произведено по судам несколько выстрелов с крутых таежных берегов. Однако они уж не могли причинить какой-либо ущерб пароходам.

22 августа енисейцы прибыли в Усть-Енисейский порт. Моряков здесь еще не было. Тогда, чтобы не терять времени, Мецайк приказал выгружать лен из трюмов на причал, а затем помогать ранее прибывшему сюда порто-строительному отряду в его работах. Мецайк понимал, что связь через море с каждым годом будет укрепляться, грузооборот расти.

Обский речной караван отправился в путь 5 августа. Его начальник А. Ружек в своем приказе писал: «Объявляю всем членам экспедиции, что на нас возложена задача особой государственной важности. Уверен, что участники экспедиции приложат все свои усилия, опыт и знания для успешного выполнения этой задачи». Так и было. 28 августа речники прибыли в бухту Находка, доставив сюда около 600 тысяч пудов зерна.

Морской отряд вышел из Архангельска несколько раньше, чем речники из своих портов. 1 августа Николаев и комиссар Киселев обратились с призывом к морякам. Вот несколько выдержек из него:

«Цель экспедиции — доставить продовольственные грузы в Архангельск и другие пункты, куда невозможно подвезти хлеб иным путем, кроме морского. Вопрос доставки продовольствия из Сибири является вопросом жизни и смерти для всего северного края республики... Советская власть, зная тяжелые условия плавания экспедиции, делает все, чтобы экипажи судов были снабжены в достаточном количестве продовольствием, одеждой и всем необходимым... Мы сумеем оправдать доверие к нам Советской власти, честно выполним наш долг и привезем хлеб нашим товарищам...».

Первые морские суда пришли в бухту Находка 18 августа, а в Усть-Енисейский порт 5 сентября. В работу по перегрузке с речных на морские транспорты включились моряки, речники, красноармейцы, и, конечно же, грузчики. 8 сентября морские транспорты «Соловей Будимирович» и «Маймаса», забрав лен, отправились с Енисея в обратный путь.

Енисейцы хорошо поработали. Сделав все от них зависящее, они вместе с тем получили наглядный урок коварства империалистической страны. Узнав, в каком тяжелом положении находится сельское хозяйство Сибири, правительство Англии запретило своим фирмам продавать России сельскохозяйственные машины. Пушнину пришлось везти обратно в Красноярск.

Из Обской губы моряки ушли 20 сентября. А полностью хлебная экспедиция завершилась 3 октября, когда последний морской транспорт вернулся в Архангельск. Через пять дней Архангельский исполнительный комитет на своем пленарном заседании от имени трудящихся края объявил благодарность всем участникам экспедиции за ее отличную организацию и осуществление. М. В. Николаев и комиссар С. В. Киселев были награждены именными золотыми часами.

Экспедиция 1920 года была первой советской экспедицией в Сибирь. Она положила начало судоходству в северных водах нашей страны.

Л. ЩИПКО.

На снимке: капитан Константин Александрович Мецайк (снимок 1913 года). Взят в музей Красноярского речного училища.