

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
 Russkaya Starina
 Has been issued since 2010.
 E-ISSN: 2409-2118
 2019, 10(2): 173-182

DOI: 10.13187/rs.2019.2.173
www.ejournal15.com



Shipboard Structure's Reconstruction of the Izhevsk Operational Office/ Izhevsk Pier in 1948–1986

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, *}, Anatoly N. Loshkarev ^d, Svetlana L. Bautina ^e

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington (DC), USA

^b Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

^c Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

^d Izhevsk State Technical University, Russian Federation

^e Kama Institute of Humanitarian and Engineering Technologies, Russian Federation

Abstract

Basing on the statistical reports, personnel documentation and operational reports, the evolution of the shipboard structure of the Izhevsk operational office/Izhevsk pier has been reconstructed. These sources show that in 1948–1953 the Izhevsk office actually monopolized transportation along the Izhevsk Pond, eventually becoming the enterprise with the largest fleet. Since 1954, the process of technical re-equipment began in it. Since 1962, in pursuit of a decrease in loss ratio, a sharp decrease in the number of ships of the Izhevsk Pier occurred. As an element of increasing profitability, from the mid-1960-s for passenger traffic, the widespread use of non-self-propelled boats began. Starting from the late 1970's due to the increase of the road network and the development of motor transport, water transport had to be reoriented for tourist and recreational purposes. The transfer in 2019 of the Izhevsk Pier to the Gorky's Summer Garden balance consolidated this state of affairs.

Keywords: Izhevsk, water transport, passenger transportation, ship, Izhevsk pier.

1. Введение

В настоящее время Ижевская пристань, входящая в состав Летнего сада им. Горького, является единственным хозяйством на Ижевском пруду, имеющим свой крупный самоходный флот. Предприятие берет свое начало от Ижевской эксплуатационной конторы (ЭК), созданной в 1948 г. в составе Управления по транспортному освоению и эксплуатации малых рек при Совмине Удмуртской АССР (далее – Управление). В 1962 г. с ликвидацией Управления судовой состав конторы перешел ее правопреемнице – Ижевской пристани в составе Сарапульского порта Камского речного пароходства. Летом 1993 г. пристань, получив самостоятельность, оказалась муниципальным предприятием города Ижевска. Но поскольку водные перевозки к этому времени стали хронически убыточными, 19 января 2010 г. МУП «Пристань Ижевска» была ликвидирована путем присоединения к МУП «Ижевский городской электрический транспорт» (МУП ИжГЭТ). Наконец, 20 декабря 2018 г. пристань перешла в подчинение Летнего сада им. Горького.

* Corresponding author

E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov)

Столь богатая переподчинениями история предприятия не способствовала сохранению его делопроизводственной документации, позволяющей восстановить хотя бы ключевую хронологию. В 1961 г. часть документации передали в Сарапул, по-видимому, уничтожив остальное. В 1993 г. часть архива предприятия снова, вероятно, была утилизирована. В связи с этим поиск и анализ тех небольших остатков документации о предприятии сможет пролить свет на его историю. Решение задачи реконструкции судового состава Ижевской ЭК/Ижевской пристани даст возможность восстановить те решения, которые приводили к его изменению

2. Материалы и методы

Основой для исследования послужили три группы источников, каждый из которых потребовал применения специфических методов исследования.

Во-первых, это эксплуатационные отчеты (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1). В них содержится информация о судах, начавших навигацию, ее закончивших, дается краткая характеристика проведенного межнавигационного зимнего ремонта и прочая информация, позволяющая восстановить списочный состав судов, имевшихся на данный год. Вторым документом этой группы, позволяющим реализовать заявленную цель, является штатное расписание (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1). К сожалению, в фондах СГА имеются всего два расписания за 22 года, в течение которых Ижевская пристань входила в состав Сарапульского порта. Эта группа источников позволяет достаточно достоверно восстановить судовой состав, начиная с 1962 г.

Как показывает практика, наиболее защищенный массив делопроизводственной документации – это документация по личному составу, составившая вторую группу источников. Ее сохранение необходимо, например, для подтверждения стажа работникам, выявления возможностей назначения социальных льгот и т.п. В связи с этим документация по личному составу из всего корпуса документов обычно уничтожается в последнюю очередь. Между тем, как показал архивный поиск, старейшие документы по личному составу относятся лишь к 1956 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2). Тем не менее, она охватывает период с 1956 по 1962 гг., необходимый для продления задачи реконструкции судового состава далее по временной шкале. В большинстве случаев, наиболее информативными являются зарплатные ведомости. С их помощью можно узнать, что на определенный месяц судно укомплектовано и команда получает зарплату. Однако, применительно к Ижевской ЭК за указанный период, в зарплатных ведомостях отсутствует детализация по судам. Имеются лишь общие ведомости выдачи для команд, которые расположены в списке в порядке убывания значимости должностей. Поэтому в период с 1956 по 1962 гг. большое значение приобретают приказы по личному составу. Как правило, они содержат приказы об укомплектовании судов в начале навигации и разукомплектовании по окончании. Кроме того, списочный судовой состав может присутствовать в случаях, когда идет какое-то крупное мероприятие, например, связанное с техникой безопасности или внеплановым осмотром технического состояния. В связи с этим можно предположить, что судовой списочный состав охватывается приказами по личному составу практически целиком.

Наконец, период с 1948 по 1955 гг. может быть охвачен третьей группой источников – ежегодными статистическими отчетами. Каждый год Управление сдавало в ЦСУ отчет по форме «26-вод» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4). В нем приводилось общее количество самоходных и несамоходных судов, а также их суммарная мощность или грузоподъемность. К сожалению, за указанный период отчет собственно по Ижевской конторе встречается не часто, зато отчет по всему Управлению дается каждый год. В связи с этим задачу реконструкции судового состава пришлось решать комплексно по всему управлению, с последующим вычленением оттуда Ижевской ЭК. В данном случае проблема обработки статистических отчетов и разработка соответствующей методики стала отдельной исследовательской задачей, которая будет нами рассмотрена в других публикациях. В настоящую же работу мы включаем уже полученные и обоснованные выводы.

3. Обсуждение и результаты

Статистические отчеты Управления. Первый отчет Управления за 1948 г. дает суммарную численность судов без разбивки по эксплуатационным конторам (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1287. Л. 8). В ходе проведенного анализа удалось выяснить, что в нем

фигурируют катера «Ярославец» (70 л.с.) и «Пионер» (50 л.с.), доставленные на Ижевский пруд специально для нужд конторы. Отчет 1949 г. также дает суммарные цифры для всего Управления (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1568. Л. 21), но при этом имеется отдельная форма, где приводится лишь количество судов по конторам (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1567. Л. 25). При расшифровке данных получилось, что в этом году к судам конторы добавился пароход «Свобода» (120 л.с.), переданный от завода № 71. В этом же отчете в конторе числится одно несамоходное судно. Что это такое, без привлечения дополнительных источников сказать невозможно, тем более что все пять указанных несамоходных плавсредств практически идеально вписываются в структуру Сарапульской ЭК. Можно лишь предположить, что в конце года, незадолго до заполнения отчета, было принято решение о переводе одной из барж в Ижевск, которое хоть и нашло отражение в отчете, на практике не было реализовано.

Отчет 1950 г. снова приводит суммарную численность по всему Управлению (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 6). Но после его обработки и анализа получилось, что судовой состав Ижевской ЭК остался тем же самым.

Отчет 1951 г. имеется в двух разновидностях (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2297. Л. 4) и (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2309. Л. 16), данные которых различаются. По Ижевской ЭК они снова приводят лишь общую численность. Различие между ними объясняется переводом одного катера в несамоходное плавсредство и получением еще двух катеров, которые в одном отчете указаны, а во втором нет. Вероятно, это обстоятельство и послужило причиной заполнения еще одного уточненного отчета. Что касается Ижевской ЭК, то в этом году она получила катер «Комсомолец» (60 л.с.) и произвела ремонт с заменой машин парохода «Свобода», из-за чего с этого года его мощность указывается как 170 л.с. Количество несамоходных плавсредств Ижевской ЭК в этом году указано как два. Возможно, туда вошел пароход «Свобода», прошедший навигацию без машин, а также полученная в этом году 40-тонная пассажирская баржа № 5.

Отчет 1952 г. впервые дает детализацию по Ижевской ЭК, полностью подтверждая предыдущие выводы (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2716. Л. 8). На этот год в конторе числятся три судна суммарной мощностью машин 300 л.с. («Ярославец», «Свобода» и «Комсомолец»), а также одна баржа (№ 5). Кроме того, «Пионер» перечислен в путевые суда, но, по-видимому, остался на Ижевском пруду. Комплексная расшифровка всего флота Управления показала также, что в нем присутствует еще одно судно – пароход «Звезда», бывший «Красный сплавщик» (115 л.с.), переданный от треста «Удмуртлес». Однако в составе Ижевской ЭК этот пароход пока еще не числился, хотя и находился на Ижевском пруду.

В 1953 г. расшифровка отчетов (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3095. Л. 1) показала наличие на Ижевском пруду пяти судов («Ярославец», «Пионер», «Свобода», «Комсомолец» и «Звезда»), что подтверждает предположение, что «Пионер» использовался в качестве путевых лишь временно, без покидания пруда. Снова в составе конторы имеется одна баржа (№ 5). В этом году для Ижевской ЭК получен новый теплоход «Победа», но Ижевского пруда он так и не достиг, поскольку его передали в состав Сарапульской ЭК.

Отчет следующего, 1954 года вносит некоторую неопределенность в картину распределения мощности по судам Ижевской ЭК (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4295. Л. 2). Хотя детализация по конторам в этом году отсутствует, информация состыковывается лишь в том случае, если предположить, что мощность машин «Свободы» в этом отчете показана равной нулю. Впрочем, в этом есть определенный резон, поскольку контора в этом году получила два теплохода Калининской верфи типа К-80: «Искра» и «Герой» по 80 л.с., что и дало возможность вывести из эксплуатации «Свободу». Приказ об ее списании вышел в январе 1955 г., но, очевидно, из-за новых теплоходов ее в этом году могли не использовать. Остальной судовой состав конторы в этом году прежний: «Ярославец», «Пионер», «Комсомолец», «Звезда» и баржа № 5.

В январе 1955 г. вышел приказ о списании парохода «Свобода» и катера «Пионер» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3847. Л. 25), которые в отчете за 1955 г. уже отсутствуют. За этот год имеется лишь общий отчет Управления, по отдельным конторам указывающий лишь число судов (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3847. Л. 1). Но понятно, что числящиеся в Ижевской ЭК судна – это «Ярославец», «Комсомолец», «Звезда», «Искра» и «Герой». Одна проходящая по отчету баржа – это баржа № 5.

Приказы по личному составу Ижевской ЭК. С 1956 г. появляются приказы по личному составу Ижевской ЭК (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 32). С одной стороны, они дают возможность получить более детальную информацию по судам, но с другой – исключают наличие списочного списка судов. Поэтому, если о каком-то судне в течение нескольких лет не упоминается, оно может просто стоять на приколе и использоваться для вспомогательных целей. Тем не менее, в 1956 г. в приказах повторяются лишь уже известные суда. В 1957 г. к ним добавляются два новых теплохода: «Мышкин» (позднее «Россия») и ПС-70 (позднее «Восход»). Первое упоминание о ПС-70 относится к 20 мая 1957 г., когда приказом по конторе назначается перегоночная команда для доставки ПС-70 из Ростова-на-Дону. Первое упоминание о «Мышкине» относится к 10 сентября 1957 г., когда на него назначается капитан. В этом году фигурируют еще пять судов: «Искра», «Герой», «Комсомольск», «Звезда» и «Ярославль», а также баржа № 5 (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 36). Что интересно, в приказах нет устоявшейся формы названия. Так «Комсомольск» может упоминаться также как «Комсомолец». Двойное название имеет и катер «Ярославль» – «Ярославец».

В приказах 1958 г. появляются еще два катера. Так, 12 июня 1958 г. впервые упомянут теплоход «Четырехсотлетие» (будущий «Юбилейный») (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 39) в связи с назначением на него команды, а 17 декабря 1957 г. – ПТ-112 (будущий «Дружба») (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 40). Из несамостоятельных судов 16 марта 1959 г. впервые упоминается баржа № 8, которая передавалась в распоряжение Участка путейских работ (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 40). С ней связано странное обстоятельство. Обычно при доставке новых судов на Ижевский пруд назначалась какая-то перегоночная команда, или, если доставка осуществлялась по железной дороге, в пункт, где осуществлялась приемка, командировался работник конторы (обычно будущий капитан). В данном же случае баржа просто появилась на пруду, словно тут была ранее. Между тем в пояснительной записке к статистическому отчету за 1956 г., в разделе «Стихийные бедствия», имеется упоминание, что затонул корпус бывшего парохода «Свобода» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4316. Л. 11). Из того же отчета понятно, что его пытались использовать как склад ГСМ. Вполне вероятно, что корпус в конце концов подняли и именно с 1959 г. он начинает использоваться как путевая баржа, а позднее как понтон. То, что корпус «Свободы» использовался до 1980-х гг., подтверждается рассказом ветерана Ижевской пристани В.К. Лунышина, который упоминал, что плавсредство как понтон находилось у водной станции «Ижсталь». Еще один довод за то, что баржа № 8 – это бывшая «Свобода», приводится в передаточном акте, когда суда ликвидированной Ижевской ЭК передавались в состав Сарапульского порта. Из переданных по акту четырех барж № 8 стоит особняком. Она числится 40-тонной сухогрузной баржей, не подлежащей осмотру регистром (!). Но при этом у нее единственной имеется регистровый номер МР-693 (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54), совершенно не характерный для барж. Обычно подобные номера имели суда, полученные от различных собственников, не подведомственных Минречфлоту. Все это подтверждает гипотезу, что баржа № 8 – это бывшая «Свобода». При балансовой стоимости 2602 руб. 10 коп. ее износ в акте оценивался в 760 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 94).

В 1959 г. впервые упоминаются катера ПС-129 (потом «Прибой») и «Путеец» (типа БМК-90). В апреле этого года для доставки полученных в Ростове-на-Дону ПС-128 (в будущем катер «Венера» Воткинской ЭК) и ПС-129 создается перегоночная команда. Что касается «Путейца», то он впервые упоминается 27 июня 1959 г. как уже находящийся на Ижевском пруду. Но, учитывая его небольшие размеры, возможно, он сравнительно легко был перевезен или просто принят от какого-то хозяйства на Ижевском пруду. 5 октября 1959 г. в связи с окончанием навигации и выводом в зимний отстой в последний раз упоминается «Комсомольск» (СГА Ф. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 46).

Навигация 1960 г. на Ижевском пруду стала первой для катеров «Заря», № 35 (будущий «Сокол») и баржи № 15 (потом БС-39). 28 марта 1960 г. для приемки толкача № 35 в Красноярск командировается специальная команда. Предполагалось, что судно будет использоваться для буксировки баржи № 15. 21 июля 1960 г. работники конторы командированы в Красноярск для приемки еще одного катера, из последующих приказов становится понятно, что это катер «Заря» (типа 222В). 14 октября 1960 г. в приказах в последний раз упомянуты катер «Ярославец» и пароход «Звезда». Из дальнейших

приказов становится понятно, что в декабре на «Звезде» идет демонтаж надстроек (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 46).

В 1961 г. контора пополнилась еще одним толкачом с баржей: «Красноярск» и баржа № 16 (потом БС-40). Еще в октябре 1960 г. для транспортировки в Сарапул катера в Красноярск командиром назначается сотрудник конторы. 12 июня 1961 г. в Ростов-на-Дону для приема и транспортировки очередной ПС командиром назначается перегоночная команда. Речь идет о ПС-199 (будущий «Комсомолец»). Наконец, 21 октября 1961 г. в приказах впервые упомянут катер «Моряк» (СГА Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 57). Судя по отсутствию информации о его транспортировке, до этого судно принадлежало какому-то местному хозяйству. В уже упомянутом акте о передаче имущества Ижевской ЭК в 1962 г. отсутствует дата постройки катера «Моряк», а регистрационный номер МР-2033 (характерный для судов хозяйств неподотчетных Главречтрансу) лишь подтверждает данное предположение (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54).

В 1962 г. Ижевская ЭК достигает пика численности судов за всю ее историю. Имеется акт передачи от 1 апреля 1962 г. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54), по которому можно перепроверить состав имевшихся судов. За исключением полуглиссеров в конторе числятся пассажирские катера: «Юбилейный», «Дружба», «Россия», «Заря», «Герой», «Искра», «Восход», «Прибой», «Комсомолец». Буксиры: «Красноярск», «Сокол», «Моряк» и БМК-90. Баржи: № 5, № 8, № 15, № 16 и склад ГСМ «Звезда». Тем не менее, несмотря на большую численность, конторе уже выделили и вскоре в этом году получены еще несколько судов: пассажирские катера «Иж», «Звезда» и ПТ-130 (будущий «Первомаец»). Первые два катера отправились в Ижевск по железной дороге еще в феврале, но прибыли в апреле и потому в акт передачи не включены. 10 ноября в Сарапуле получены катер ПТ-130 и пассажирская баржа (платформа БП-42 типа 1515). 6 мая впервые упомянут катер «Камбаряк», но, по-видимому, это бывший «Путеец», упомянутый в передаточном акте как БМК-90. Наконец, 16 июня выходит приказ о разукрупнении для последующего списания катера «Моряк» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 57).

В январе 1963 г. состоялась доставка в Ижевск из Гольян катера ПТ-130 (будущая «Дружба»). А вот транспортировка БП-42, по всей видимости, встретила какие-то трудности, о чем упомянуто в приказе от 4 февраля 1963 г. В связи с этим непонятно, имелась ли указанная баржа в навигации 1963 г. на Ижевском пруду или нет, поскольку в приказах о ней упоминается лишь в апреле 1964 г. Получив под свое управление Ижевскую пристань, Камское речное пароходство вынуждено было решать вопрос по снижению ее убыточности. В результате зимой 1963/64 г. катера «Заря», «Звезда», «Иж» и «Россия» сдаются на ответственное хранение (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 81). В последующем «Россию» списали, а все три катера типа 222В перевезли по железной дороге на другие акватории. «Заря» будет работать в Воткинске, «Иж» – в Набережных Челнах, а «Звезда», по-видимому, – в Перми.

Эксплуатационные отчеты и штатные расписания Сарапульского порта. Использование эксплуатационных отчетов и штатных расписаний практически исключает какие-либо дополнительные методы исторических исследований. В них в виде таблицы имеются данные, когда имеющееся в составе судно начало навигацию и закончило. А в штатных расписаниях также прямо указано, было ли укомплектовано судно в данную навигацию. В документации по Ижевской пристани имеются следующие отчеты: 1961 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 71), где по понятным причинам информация по Ижевской пристани отсутствует; 1963 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 75), 1964 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 77), 1965 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 81), 1966 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 82), 1966 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 85), 1967 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 89), 1968 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 93), 1969 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 97), 1970 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 102), 1971 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 105), 1972 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 113), 1973 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 118), 1974 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 124), 1975 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 130), 1976 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 136), 1978 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 150), 1979 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 157), 1982 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 188), 1983 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 198), 1985 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 223), 1986 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 236), 1987 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 250), 1988 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 264), 1989 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 276), 1990 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 290), 1992 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 323), 1993 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 1а. Д. 12).

Имеются также штатные расписания: 1977 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 142), 1978 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 148), 1979 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 155), 1980 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 163), 1981 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 174), 1982 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 186), 1983 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 196), 1984 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 207), 1985 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 221), 1986 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 234), 1987 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 248), 1989 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 274), 1990 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 288), 1991 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 305), 1992 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1. Д. 321), 1993 г. (СГА Ф. Р-82. Оп. 1а. Д. 10).

Но при этом возникает хорошая возможность перепроверки и взаимного дополнения данных, приведенных на сайте «Водный транспорт» ([Водный транспорт](#)). Там имеются выписки из приказов по Камскому речному пароходству о списании судов, входивших в состав Ижевской пристани.

«Герой», списан 12.1971 (рег. № 5959).

«Дружба», списана 10.1974 (рег. № 9709)

«Заря» (рег. № 74275).

«Заря-65», 12.1987 передана тресту столовых № 3 г. Ижевска.

Теплоход «Звезда», с 10.1965 у Ленинского райисполкома Ижевска.

Пароход «Звезда», списан 04.1963 (рег. № 99354).

«Иж», списан 06.1976 (рег. № 74700), с 01.1964 в Набережных Челнах в составе Камского речного пароходства, с 01.1970 в Набережных Челнах в составе Волжского объединенного речного пароходства.

«Искра», списана 07.1970 (рег. № 5742).

«Камбаряк», списан 05.1966 (рег. № 73619), на момент списания в Сарапуле.

«Красноярск» (рег. № 74347) с 1974 г. в Сарапульском порту, возможно, списан в 1986 г.

«Моряк», списан 04.1964 (рег. № 12637, до 1962 г. МР-2033), оператором на момент списания значится Сарапульский порт.

«Пионер», списан 05.1969. (рег. № 73665), на момент списания водооткачная станция Сарапульского порта.

«Россия», списана 03.1965 (рег. № 5298).

«Сокол» (рег. № 129124) около 1962 г. в Сарапуле как «Путейский-25», списан 04.1980.

«Юбилейный», списан 04.1980 (рег. № 128801).

БС-39, списана 10.1967.

БС-40, списана 03.1965.

Паром-11, до 02.1963 паром № 5 (рег. № 28649), списан 12.1965.

Паром-12, до 02.1963 паром-причал, списан 12.1965.

В приведенном списке особняком стоят паромы № 11 и 12. В 1962 г. их в Ижевске нет, и вряд ли их сюда привезли, чтобы через два года списать. Очевидно, что паром-11, бывший паром № 5 – это баржа № 5 (совпадает номер). После ее перевода в стоечный флот вполне логично должна была произойти ее переклассификация в паром. Точно так же паром-причал – это, скорее всего, бывшая баржа № 8, ранее «Свобода». Поскольку ее переименование в № 8 произошло, скорее всего, по локальному приказу (Ижевская ЭК подчинялась Управлению и через него Совмину УАССР, а Ижевская пристань через Камское речное – пароходству Минречтранс), в Минречтрансе могли счесть подобное переименование нелегитимным. По крайней мере, других барж, которые могли бы стать паромом-12, в Ижевске нет.

Вторая несогласованность данных проявляется относительно «Дружбы». Судя по эксплуатационному отчету 1975 г., она 29 октября этого года закончила навигацию и выведена в зимний отстой. Хотя в течение года она почти не эксплуатировалась, но, вероятно, списание произошло в октябре 1975 г., а не 1974 г.

В итоге получается следующая таблица судового состава (рис. 1), численные значения представлены на [Рис. 2](#).

В период после 1986 г. произошла доставка еще одного теплохода типа «Москва» («Москва-181»), что дало возможность отказаться от быстроходного катера «Заря-65», переданного тресту столовых и по настоящее время используемому в качестве ресторана. Официальными причинами этого шага указывались экологические проблемы, связанные с его эксплуатацией. Якобы он поднимал большую волну, которая сильно подмывала берега и

уничтожала мальков рыб (Артемов, 1988). В последнее время на форумах, посвященных жизни и истории Ижевска, озвучена альтернативная версия, к сожалению, не подтвержденная документально, по которой продажа двигателя катера сторонним организациям дала возможность свести дебет с кредитом муниципального бюджета. Одновременно с «Зарей-65» из эксплуатации был выведен еще один катер, имевший при работе множество технических проблем – в 1987 г. Клубу Юных моряков «Дельфин» передали М-204. А несколько лет спустя, в 1990–1991 гг. этому же клубу передали ставшие ненужными пассажирские платформы БП-4 и БП-42. С этого периода состав судов на Ижевском пруду остался неизменным, три теплохода: «Москва-117», «Москва-181», М-221.

4. Заключение

Анализ эволюции судового состава Ижевской ЭК / Ижевской пристани позволяет сделать следующие выводы.

1. В период 1948–1953 гг. идет процесс укрупнения хозяйства. Контора получает новые суда («Ярославец», «Пионер», «Комсомолец»), как правило, это небольшие катера ограниченной вместимости, которые достаточно просто запустить в производство в условиях послевоенной разрухи. Одновременно производится монополизация перевозок, в результате чего контора получает оба наиболее крупных судна, имевшиеся в то время на Ижевском пруду (пароходы «Свобода» и «Звезда»).

2. В 1954 г. началось техническое перевооружение Ижевской ЭК. Вместо старых пароходов и катеров небольшой вместимости, она получает современные теплоходы. Хотя вместимость «Героя» и «Искры» соизмерима с вместимостью «Свободы» и «Звезды», преимущества дизельной установки делают их списание лишь вопросом времени. К 1959 г. процесс технического перевооружения в целом завершился.

3. Запущенный процесс технического перевооружения судового состава Ижевской пристани вместе с тем заставил пройти точку убыточности. В результате к концу 1950-х гг. Ижевская ЭК, с одной стороны, не может наличным флотом обеспечить пиковые перевозки, которыми характеризуется пассажиропоток на Ижевском пруду, а с другой, происходит дальнейшее увеличение флота, делающее контору все более убыточной. Финансовое оздоровление предприятия началось лишь с преобразованием Ижевской ЭК в Ижевскую пристань и привело в первую очередь к существенному численному сокращению судового состава.

4. Мероприятия по финансовому оздоровлению ситуации свелись к ликвидации судов небольшой вместимости (типа ПС) после ликвидации переправы из Пушкинского городка, поскольку развитие городского транспорта сделало ее в новых условиях бессмысленной. Одновременно, поскольку пиковые нагрузки по-прежнему были характерны для водных перевозок Ижевского пруда, Ижевская пристань пошла на приобретение специальных пассажирских платформ проекта 1515. Первоначально ее буксировал специальный буксир («Красноярск»), но постепенно, с оборудованием узлов буксировки на серийных катерах проекта 544, от буксира удалось отказаться.

5. Начиная с конца 1970-х гг. из-за увеличения сети дорог и развития личного автотранспорта происходит уменьшение объема пассажирских перевозок. Это заставило Ижевскую пристань переориентироваться от чисто пассажирских перевозок к экскурсионным и рекреационным. Это положение вещей фактически закрепилось в 2018 г. передачей Ижевской пристани на баланс Летнего сада.

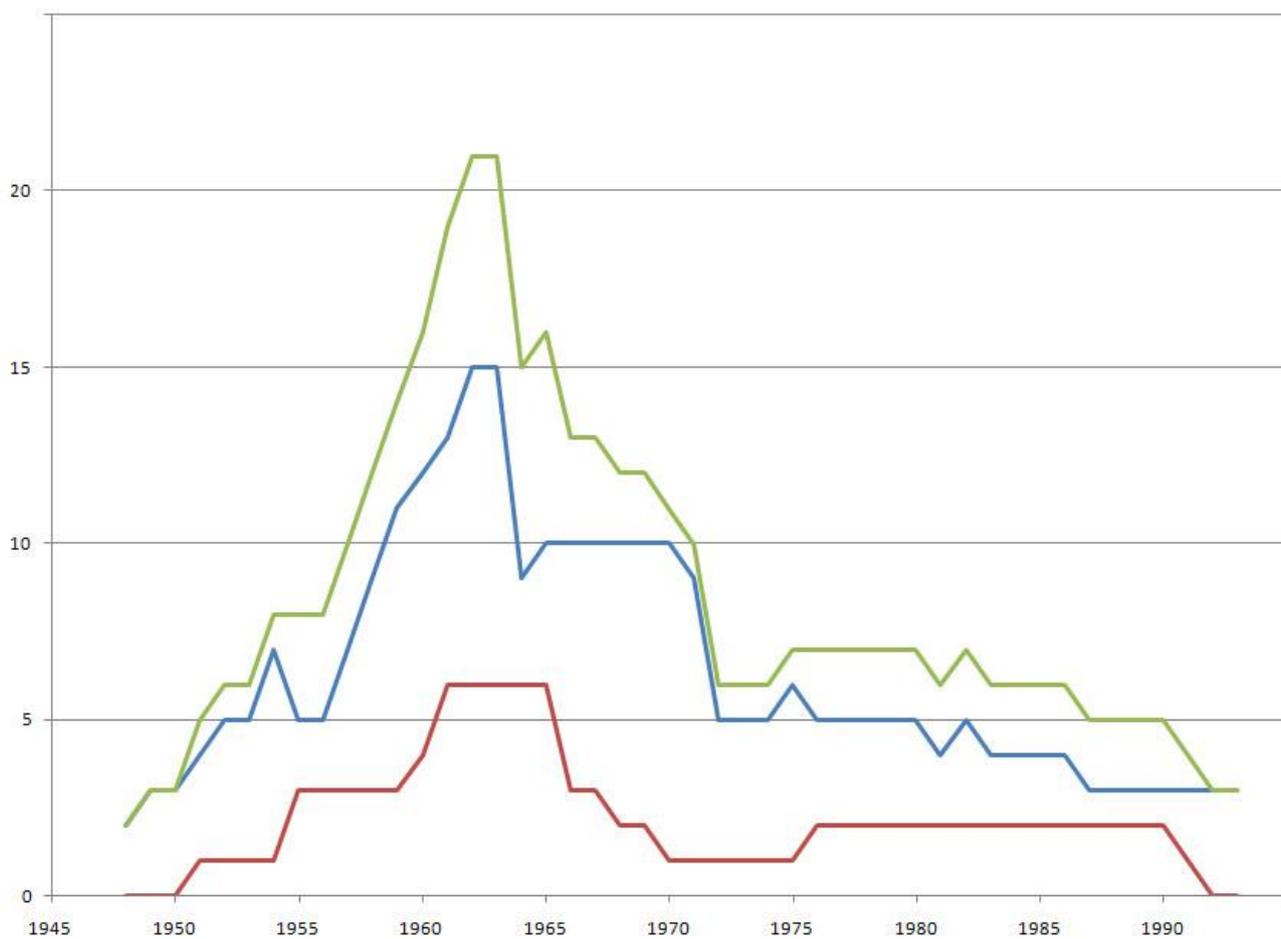


Рис. 2. Изменение численности судового состава Ижевской ЭК / Ижевской пристани: нижняя линия – несамоходные средства, средняя – самоходный, верхняя – всего

5. Благодарности

Статья подготовлена при поддержке Комплексной программы фундаментальных научных исследований УрО РАН, № 18-6-6-38.

Литература

[ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

[СГА](#) – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

[Артемов, 1988](#) – Артемов Н.П. «Двадцать лет спустя» «КУ», 2 апреля 1988 г. // *Комсомолец Удмуртии*. 1988. 9 июля. С. 6–7.

[Водный транспорт](#) – Водный транспорт. [Электронный ресурс]. URL: fleetphoto.ru (дата обращения: 22.09.2019).

References

[CGA UR](#) – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

[SGA](#) – Upravlenie po delam arhivov Administracii goroda Sarapula [Office of Archives Affairs of the Administration of the city of Sarapul].

[Artemov, 1988](#) – Artemov N.P. “Dvadcat let spustya” “KU”, 2 aprelya 1988 g. [“Twenty years later”. To the “KU”, April 2, 1988] // *Komsomolec Udmurtii*. 1988. July 9. pp. 6–7.

[Vodnyi transport](#) – Vodnyi transport [Water transport]. [Electronic resource]. URL: fleetphoto.ru (accessed on: September 22, 2019). [in Russian]

Реконструкция судового состава Ижевской эксплуатационной конторы/Ижевской пристани 1948–1986

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, *}, Анатолий Николаевич Лошкарев ^d,
Светлана Леонидовна Баутина ^e

^a Международной сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований,
Вашингтон, США

^b Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения
Российской академии наук, Российская Федерация

^c Московский институт психоанализа, Российская Федерация

^d Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова,
Российская Федерация

^e Камский институт гуманитарных и инженерных технологий, Российская Федерация

Аннотация. На основе статистических отчетов, документации по личному составу и эксплуатационных отчетов реконструирована эволюция судового состава Ижевской эксплуатационной конторы/Ижевской пристани. Эти документы показывают, что в период 1948–1953 гг. контора фактически произвела монополизацию перевозок по Ижевскому пруду, став в итоге хозяйством с самым крупным флотом. С 1954 г. в ней начался процесс технического перевооружения. С 1962 г. в погоне за снижением убыточности произошло резкое снижение численности судов Ижевской пристани. Как элемент повышения рентабельности с середины 1960-х гг. для пассажирских перевозок начинается широкое использование несамоходных плавсредств. Начиная с конца 1970-х гг. из-за увеличения сети автомобильных дорог и развития автотранспорта водный транспорт пришлось переориентировать на экскурсионные и рекреационные цели. Это положение вещей закрепилось передачей в 2019 г. Ижевской пристани на баланс Летнего сада им. Горького.

Ключевые слова: Ижевск, водный транспорт, пассажирские перевозки, теплоход, Ижевская пристань.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков)