

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2020, 8(1): 13-21

DOI: 10.13187/vs.2020.1.13

www.ejournal6.com


Tug «Kambaryak» BMK-90-class of the Izhevsk Operational Office

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, *}^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA^b Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation^c Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Russian Federation^d Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

Abstract

There is an extensive literature on boats for pontoon crossings of the BMK-90 type, mainly related to its structure. There are numerous photographs of unidentified boats. Due to the fact that more than a thousand of these vessels of this type have been produced, the task of reconstructing their biographies is a rather time-consuming procedure. A large number of boats were transferred to the national economy, and they often worked in organizations that left almost no information about this fact. The objective of this work was to reconstruct the biography of one of these boats. Based on the documentation on the personnel of the Department for Transport Development and Technical Operation of Small Rivers under the Council of Ministers of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic, the biography of the «Kambaryak» boat BMK-90-class is reconstructed. It is shown that the boat initially worked in the Sarapul operational office, and in 1961 was transferred to the Izhevsk operational office. In 1963, the ship returned to Kama as part of the Tchaikovsky base of the Kama River Shipping Company and decommissioned in 1966. The boat «Bolshevik» (in Izhevsk operational office «Puteets»), which was accepted into the Izhevsk operational office in 1959, apparently does not have to «Kambaryak» no relation. This is most likely the former boat of the «Udmurtles» association, which has become either the «Matros» boat or the unknown half-glider in the Izhevsk operational office.

Keywords: Development of small rivers, Izhevsk operational office, Izhevsk pond, navigation, river transport.

1. Введение

Реконструкция биографий боевых кораблей и судов, как правило, представляет собой довольно тривиальную задачу. Обычно боевой путь достаточно подробно отражается в документации: рапортах о выходах в море, приказах, в которых отмечаются все изменения состояния корабля или судна и т.д. Вся эта документация практически в полном составе сдается на архивное хранение. Другое дело, когда судно передается в гражданский флот. Некоторые хозяйства могут вообще не вести документацию о своем флоте, или же уничтожать ее, предпочитая сдачу в архив. Тем не менее, гражданская служба боевых кораблей и судов также представляет определенный интерес. Цель данной статьи – реконструкция биографии одного из буксиров типа БМК-90, переданного Управлению по

* Corresponding author

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

технической эксплуатации и транспортному освоению малых рек при Совете Министров УАССР.

2. Материалы и методы

В качестве основных материалов для работы послужили фонды Управления по делам архивов администрации города Сарапула (СГА), Центрального государственного архива Удмуртской республики (ЦГА УР) и Государственного архива Пермского края (ГАПК). Поскольку сведения о судне оказались крайне фрагментарны, большое значение для реконструкции биографии имели логические методы, позволяющие объединить эти свидетельства. Немаловажным был и принцип историзма, позволяющий рассмотреть службу судна, как единый процесс.

3. Обсуждение

Катерам типа БМК-90 посвящена обширная литература. Их техническое описание приведено на множестве сайтов, которые, однако, при ближайшем знакомстве представляют простое заимствование сведений друг друга. В основе же всей этой информации лежит Инструкция, изданная Министерством обороны СССР (Инструкция..., 1951). В соответствии с ней длина судна составляла 7,83 м, ширина 2,1 м, высота корпуса 1,5 м, осадка порожним 0,51 м. Тяговое усилие 1,1 тс, скорость порожним 20,5 км/ч, скорость с 50-тонным паромом 8 км/ч.

Проект буксирно-моторного катера в 90 сил (БМК-90) разрабатывался на основе БМК-70, в который внесли ряд изменений. Судно предполагалось использовать как буксировочное средство для понтонных парков, но оно также нашло свое применение и в народном хозяйстве в качестве разъездного катера (4 чел.), буксира на паромных переправах и небольших плавсредств, а также грузового судна для грузов до 0,3 т. (Рисунки 1, 2). Катер имел два отсека и обычно снабжался мотором ЗИС-120 (ЗИЛ-120) с коробкой передач. Носовой отсек был закрытым, задний отсек предназначался для размещения команды и грузов, и снабжался легким откидным брезентовым тентом. Движитель – один трехлопастной винт, располагавшийся в специальном тоннеле. Для управления имелось два руля и рулевое колесо, как на автомобилях.

Для перевозки по суше штатная комплектация предполагала наличие специального буксируемого прицепа ПБМК-90 (Рисунок 3). В основном катер массово строился на Судостроительном заводе «Вымпел» (г. Рыбинск), лицензионное производство судна этого типа было налажено в КНР. Всего построено несколько тысяч катеров типа БМК-90.

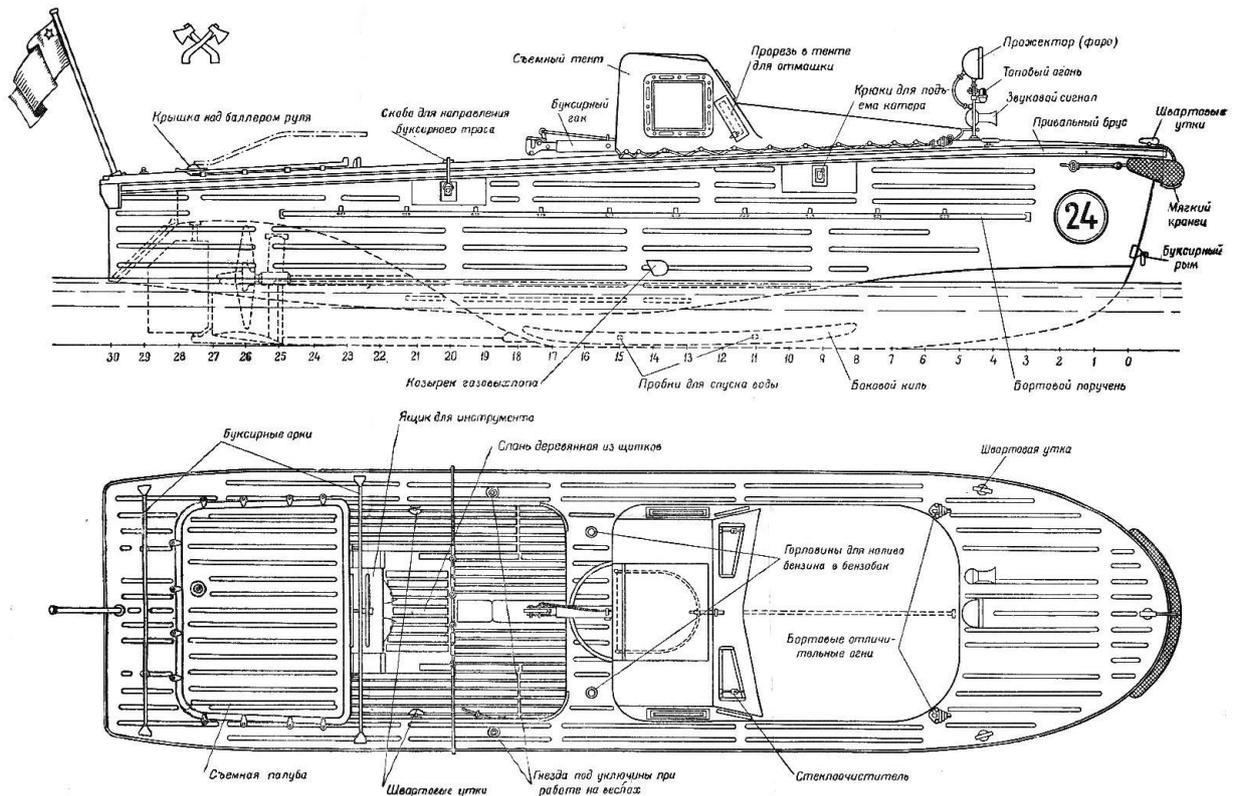


Рис. 1. Боковой вид и план палубы катера БМК-90 (Инструкция..., 1951)

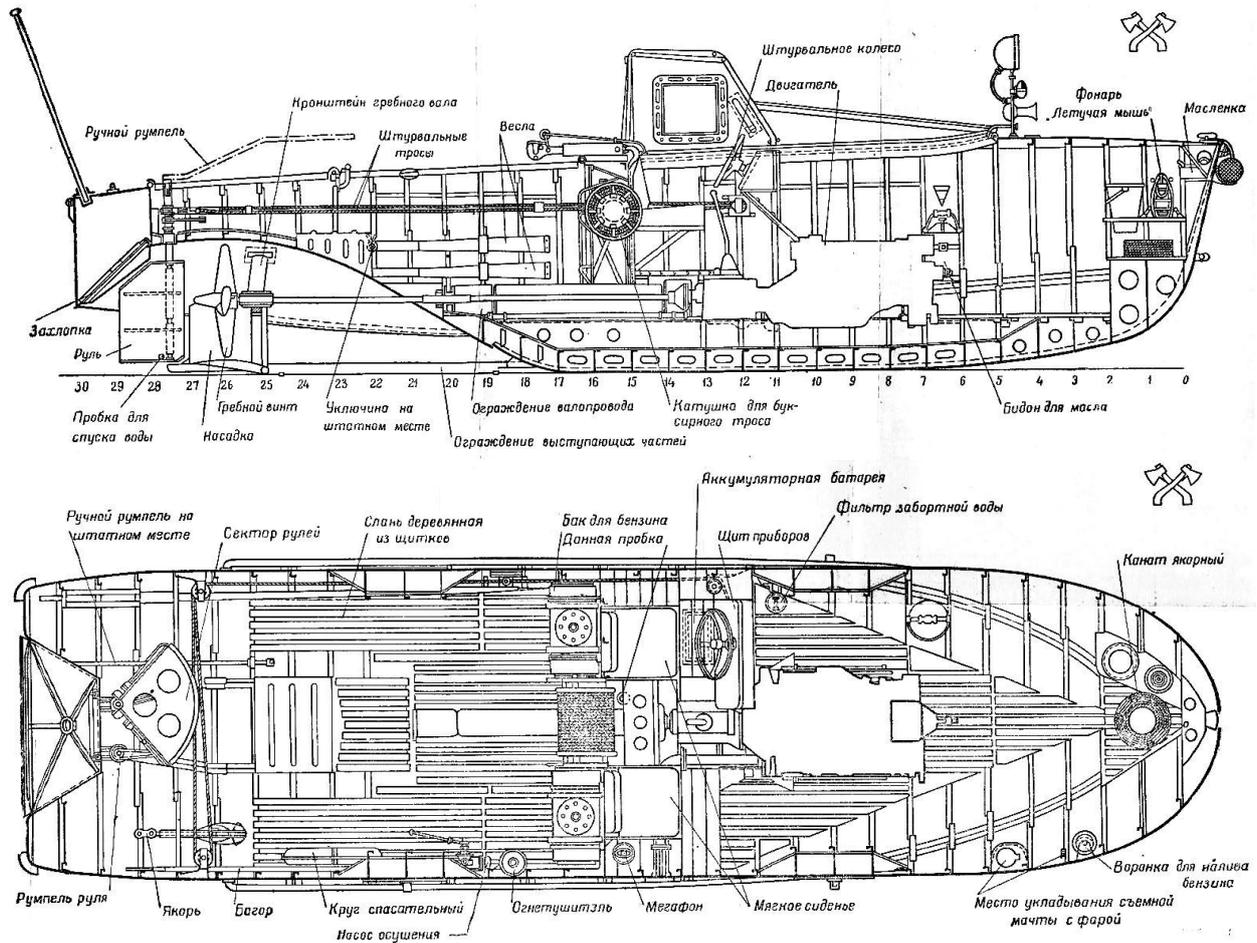


Рис. 2. Продольный разрез и план трюма БМК-90 (Инструкция..., 1951)

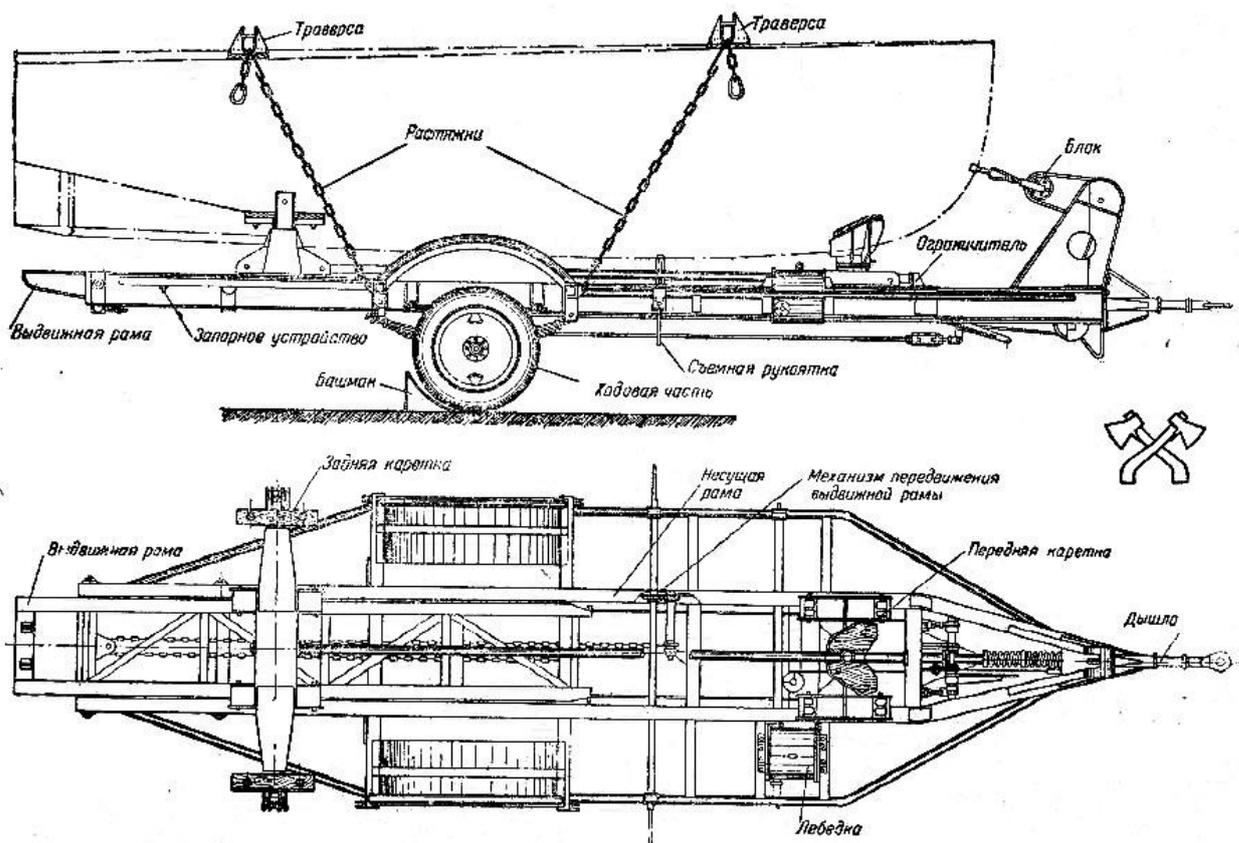


Рис. 3. Штатный прицеп ПБМК-90 для перевозки катера БМК-90 (Инструкция..., 1951)

4. Результаты

О катере «Камбаряк» имеются упоминания в документации по личному составу Ижевской пристани (Ижевской эксплуатационной конторе). Поскольку сначала приказы говорят о катере «Путеец», а затем о «Камбаряке», логично предположить переименование.

В начале 1959 г. ни «Путеец», ни «Камбаряк» не упоминается в связи с началом навигации, из чего можно сделать предположение, что в это время его в Ижевске еще не было (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 2-3). 1 июля 1959 г. рулевой парохода «Звезда» тов. Выборнов переводится «на вновь полученный с Воложки катер «Большевик» в качестве помощника механика... с 1 июля 1959 г.» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 210б.). В этом году, как явствует из документации по личному составу, Ижевская эксплуатационная контора увеличилась на два судна – катера «Путеец» и ПС-129 (будущий «Прибой»). Но это явно не ПС-129, которого поставили на линию лишь в августе (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 290б.), поэтому получается, что «Большевик», это предыдущее наименование «Путейца». К сожалению, бывший хозяин остается невыясненным. Возможно, речь может идти о каком-то лесном хозяйстве. Так на балансе Чуровского леспромхоза (пос. Сельчка) в 1957 г. имелся буксирный катер мощностью 110 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4866. Л. 39). А в предыдущий год объединенный флот комбината «Удмуртлес» имел в своем составе 5 судов с суммарной мощностью 238 л.с., в т.ч. одно пассажирское 32 л.с. и 4 буксирных в 206 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 74). Однако при его разделении в Чуровский леспромхоз попало два катера: пассажирский в 32 л.с. и буксирный 110 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 81), а в Воткинский – три буксирных с 96 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 82). Видно, что в 1957 г. хозяйство избавилось от пассажирского катера 32 л.с. Так что передача оставшегося судна в 110 л.с. в 1959 г. выглядит вполне логичным. Мощность мотора (а это, скорее всего ЗИС-110) вполне допускает, что это может быть БМК-90.

27 июля 1959 г. в приказах по Ижевской эксплуатационной конторе происходит первое упоминание о катере «Путеец»: «До восстановления катера «Путеец» перевести рабочего путевых работ Мерзлякова В.С. механиком катера «Путеец» с 27 июля 1959 г.» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 27). Это сообщение указывает на два обстоятельства. Во-первых,

к этому времени судно уже работало в путевой службе конторы, а во-вторых, вероятно, на нем произошла какая-то авария, потребовавшая исправления. Но возможно, судно пришло в неисправность еще во время работы в предыдущем хозяйстве или же его только перевезли. В последнем случае речь может идти о «восстановлении» как переводе из транспортного состояния в рабочее. По-видимому, 10 августа указанные неисправности были устранены, так как Мерзлякова перевели на полуглиссер (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 34).

4 ноября, в связи с окончанием навигации, все суда конторы переводились на сокращенные команды. Среди судов фигурирует и «Путеец» (механик Г.И. Выборнов) (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 510б.).

20 апреля 1960 г. в связи с окончанием межнавигационного ремонта и подготовительных работ к началу навигации производилось укомплектование катеров конторы. На «Путеец» был назначен водителем механик В.Г. Зайцев, должность матроса при этом оставалась вакантной (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 690б.). Но, по-видимому, на катере оказалось не все так хорошо. По крайней мере, механику-водителю Зайцеву начал начисляться навигационный оклад лишь 16 мая, после выхода катера из ремонта (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 720б.).

6 июня состоялось ЧП, преданное огласке. Недавно принятый на работу матрос катера «Путеец» по окончании смены напилась и заночевала прямо в конторе. Данный проступок квалифицировали как нарушение производственной дисциплины, и виновной объявили строгий выговор (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 760б.). Хотя, конечно, «состав преступления» был достаточно спорный, но виновница вскоре уводилась по собственному желанию. А 24 июня состоялась и замена механика-водителя, должность которого занял ранее работавший водолазом Владимиров (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 790б.). 29 сентября из-за окончания навигации судно выводилось в зимовочное состояние. При этом механиком на нем уже числится И. Лопухов (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 94).

14 октября 1960 г. в Ижевской конторе были введены новые оклады, в зависимости от сложности работы на судах. «Путеец» шел одной строкой с теплоходами «Герой» и «Искра» типа К-80 и ПСками «Восход» и «Прибой» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 1). Но вот что касается конкретных людей, замещающих данную должность, по «Путейцу», единственному из всей конторы, стоит прочерк, означая, что команда судна вакантна.

В приказах навигации следующего года катер не фигурирует, что можно расценить, как факт, что он не используется в каких-либо регулярных рейсах. По-видимому, он переклассифицировался из путевого в разъездной. Первое упоминание судна в 1961 г. произошло лишь 13 июня 1961 г., когда моторист полуглиссера Н.А. Лебедев переводился мотористом на катер «БМК», как он упомянут в приказе (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 30). По-видимому, на катере по-прежнему не было постоянной команды, по крайней мере, 5 августа тот же Н.А. Лебедев, указанный как «моторист полуглиссера» командировается в Батуи для приемки нового полуглиссера (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 36).

16 апреля 1962 г. в связи с приемкой судов перед началом навигации назначались капитаны на катера конторы. Среди них фигурировал и катер БМК, мотористом-водителем которого назначили Л.П. Вахрушева (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 690б.). Предположение о том, что до этого судно не имело постоянной команды, подтверждается приказом, по которому главному механику конторы надлежало в течение одного-двух месяцев привить новичку навыки запуска двигателя БМК, ознакомить его с правилами технической эксплуатации судна и по результатам этого дать свое заключение, подходит тот для работы в этой должности или нет.

Уже 6 мая Л.П. Вахрушев в приказе звучал как «моторист-водитель катера «Камбаряк»», который назначался ответственным дежурным на причал «Юровский мыс» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 720б.). Таким образом, получается, что, во-первых, к этому времени судно получило новое наименование, а во-вторых, оно по-прежнему эксплуатируется крайне нерегулярно, если ее единственного штатного человека переводят дежурным на причал.

22 мая 1962 г. на катере произошла авария двигателя. Виновником ее признали моториста-водителя, который, по-видимому, не сумел за испытательный срок толком освоить материальную часть. В результате Н.А. Лебедева, к этому времени ставшего мотористом катера «Сокол», снова возвратили на должность «моториста-водителя»

катера «Камбаряк» и полуглиссера», а виновника происшествия перевели шкипером на баржу № 8 (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 75-75об.).

Еще одно характерное событие произошло 6 июня 1962 г. В связи с призывом на двухмесячные военные сборы моториста катера «Комсомолец», Н.А. Лебедев назначался вместо него, освободившись от прежних обязанностей. Странность ситуации заключалась в том, что на эту вакансию никто не назначался (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 77об.), что снова подтверждает вспомогательный характер работы катера.

19 июля, по-видимому, набравшего опыта Л.П. Вахрушева снова назначили мотористом-водителем катера «Камбаряк» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 84). Но уже 31 июля из-за снижения объема перевозок (по-видимому из-за ухудшения погоды) катер, снова названный в приказе как БМК, выводится из навигации с 4 августа (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 85). Интересно отметить, что это был первый приказ по Ижевской пристани Камского речного пароходства – Ижевская эксплуатационная контора прекратила свое существование.

Несмотря на то, что судно вывели из навигации, 12 августа произошло чрезвычайное происшествие. Утром при приеме смены сторож-охранник не досчитался «Камбаряка». Как показало проведенное расследование, один из капитанов пристани после смены решил уехать домой в район 14-й улицы на катере. Похоже, это было не в первый раз, но так или иначе, виновный получил выговор и должен был возместить расходы с этим самовольным угоном в размере 6 руб. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 87об.-88).

В октябре 1962 г. вышел приказ о порядке зимовки катеров пристани. Но о «Камбаряке» там нет упоминания, как обходится он молчанием и в последующих приказах. В связи с этим возникает предположение, что осенью судно увезли на Каму.

Однако эта, довольно логичная реконструкция не увязывается с документацией Сарапульской эксплуатационной конторы. Исходя из зарплатных ведомостей, получается, что «Камбаряк» появляется в конторе в апреле 1959 г. В его команде числится два человека. Ни одно из судов, которое было бы в конторе в 1958 г. и исчезло из ведомостей в 1959 г. такой небольшой команды не имеет. А в последний раз команда «Камбаряка» получала зарплату в Сарапульской конторе в октябре 1960 г. После чего судно из ведомостей пропало. Анализ ведомостей 1961 г. показывает, что снова такой небольшой команды у судов конторы нет, это также исключает возможность того, что судно переименовали. Таким образом, можно утверждать, что «Камбаряк» в Сарапульской эксплуатационной конторе проработал лишь в навигации 1959 и 1960 г.

Весь период работы команда судна насчитывала два человека. Непродолжительное время она составляла три человека, но поскольку после этого один человек сменился, это походит не на увеличение штатной численности, а на стажировку и испытательный срок, после которого человек приступил к работе (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 27). Указанная картина категорически не стыкуется с версией о переименовании «Путейца» в «Камбаряк». В противном случае следует допустить, что существовало в одно время и в одном месте два судна с этим именем.

А потому логично предположить следующее. С начала навигации 1959 г. по конец навигации 1960 г. судно, уже под именем «Камбаряк», находилось в составе Сарапульской эксплуатационной конторы. Вероятно, весной 1961 г. его увезли в Ижевск, где оно и упоминается в первый раз в июне 1961 г. как катер БМК. А бывший «Большевик» и потом «Путеец», это какое-то другое судно, возможно упоминающееся в приказах как полуглиссер без названия.

Это косвенно подтверждается документацией Ижевской эксплуатационной конторы, по которой следует, что если катер «Путеец» и «Камбаряк» – БМК это один катер, то он в начале 1961 г. поменял круг своих выполняемых задач, и из путейского стал разъездным. Но если предположить, что это новый катер, то все становится вполне логично. Новый прибывший катер изначально разъездной, а принятый ранее «Путеец» по-прежнему используется как путейский. Этим же фактом объясняется и чехарда с командой.

Судя по приказам по личному составу Сарапульской эксплуатационной конторы, «Камбаряк» в первый раз упоминается 2 апреля 1959 г. Приказ № 17, назначавший команды судов конторы на навигацию 1959 г., упоминает на судне капитана и механика (СГА. Ф. Р-82.

Оп. 2Б. Д. 35. Л. 81). А приказ от 14 мая назначает ответственного для ведения документации на «Камбаряке» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 85об.).

Приказ от 23 июня невольно объясняет наименование судна. В нем следуют административные выводы механику за то, что он уехал на катере на выходной день и потом запоздал к выходу на работу, тем самым он задержал работу Камбарской переправы на два с половиной часа. За это нарушение виновный увольнялся, а вместо него назначался другой (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 87). 6 ноября судно закончило навигацию, и его команда отправилась в отпуск (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 95об.). Традиционно в трехдневный срок судно необходимо было очистить от грязи и мусора, а имущество и инвентарь сдать на склад (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 98об.).

Первое упоминание судна в 1960 г. происходит 30 марта в связи с закреплением команд. Что интересно, на нем проводят эксперимент по централизации. В связи с этим на него назначен капитан – помощник механика и механик – помощник капитана (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 107). Очевидно, судно благополучно начало навигацию, а уже 13 июня на нем произошел инцидент, ставший объектом разбирательства. В этот день судно потеряло буксируемый плот, причем пропажу сразу не заметили. В результате плот около 12 часов следующего дня прибило на Зеленый остров, а нашли его лишь около часа дня. В результате общий простой катера составил пять часов. Хотя разрыва плота к счастью не произошло, общий убыток составил около 350 руб. Виновным в инциденте признали капитана, из зарплаты которого вычли эту сумму (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 112об.). 9 августа на катере произошло еще одно ЧП. Одному из членов команды объявили выговор на пьянство на рабочем месте (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 117об.). 25 октября из-за закрытия навигации «Камбаряк» вывели в отстой (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 124). Это последнее упоминание судна в приказах. Его даже нет в традиционном апрельском приказе 1961 г. о закреплении команд на новую навигацию.

Таким образом, «Камбаряк» однозначно в 1959–60 гг. числится в Сарапульской эксплуатационной конторе, и никакой ошибки тут нет. А зимой 1960/61 гг. его перевезли в Ижевск.

В 1962 г. произошло упразднение Ижевской эксплуатационной конторы, и ее имущество в конечном итоге передали в Камское речное пароходство. Во время всех этих передач катер «Камбаряк» числился в конторе и не мог не попасть в передаточные акты.

В описи имущества судов ликвидированной Ижевской эксплуатационной конторы на 1 апреля 1962 г. имеется буксирный катер БМК-90. На нем показан двигатель ЗИЛ-164 мощностью 85 л.с., один винт. Материал корпуса – сталь, катер может принять 6 пассажиров. В июле 1963 г. его предполагалось предъявить на осмотру регистру. Катер постройки 1958 г., стр. № 362, Рег. № 73619. Балансовая стоимость 3097 руб. 10 коп. На момент передачи судно находилось в ремонте (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54). Что интересно, судно не было запланировано в перевозках этого года, что доказывает его эпизодическое использование. Доказательство того, что указанный катер, это «Камбаряк», видно из акта передачи имущества Ижевской эксплуатационной конторы на баланс отдела Коммунального хозяйства при Ижевском горсовете. Среди судов там фигурирует катер «Камбаряк» с балансовой стоимостью 3097 руб. 10 коп. и износом 800 руб. 00 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 94). Поскольку такая балансовая стоимость была лишь у БМК-90, это служит хорошим доказательством тождественности обоих катеров. Судно одновременно упоминается в документации и как БМК, и как «Камбаряк», числясь в Ижевске до окончания навигации 1962 г.

По этому же акту в конторе имеется еще два судна, чья типовая принадлежность непонятна. Во-первых, это неназванный полуглиссер с балансовой стоимостью 6570 руб. 60 коп., а, во-вторых, буксир «Моряк» – 4598 руб. 35 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54). При чем, мощность 110 л.с. неизвестного катера «Удмуртлеса» может подходить как к первому, так и второму. Если это бензиновый ЗИЛ-110 (ЗИС-110), то он мог стоять на полуглиссере. По передаточной ведомости на «Моряке» стоит дизель ЗД6 мощностью 150 л.с. Но имелась модель газо-дизеля ЗД6ГД, развивавшая как раз около 110 л.с. Если предположить, что его модернизировали в обычный ЗД6, получается что «Удмуртлесовский» катер мог быть и «Моряк». Степень износа первого оценивается в 770 руб., второго – 2832 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 94). Но и это не критерий,

поскольку неизвестно, получило ли объединение «Удмуртлес» новое судно, или уже подержанное.

О дальнейшей судьбе «Камбаряка» можно судить по некоторым приказам Камского речного пароходства. Так приказ № 6/уф от 6 февраля 1963 г. гласит: «*Буксирному катеру БМК-90 мощностью 80 л.с. присвоить наименование «Камбаряк»*» (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3. Д. 1233. Л. 15). А приказ № 30/уф от 24 мая 1966 г. приказывал разрешить списать теплоход «Камбаряк» 65 л.с. находящийся в Чайковском, с местом приписки Чайковский (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3. Д. 1246. Л. 62).

Получается, что в 1963 г. судно снова перевезли на Каму, вероятно, сразу в Чайковский. Приказ от 6 февраля за этот год настораживать не должен. Судно передали Управлению малых рек как БМК-90, очевидно, что под этим наименованием оно и проходило ранее в Камском речном пароходстве. И переименовали его приказом по Управлению, не имевшем юридической силы в Минречфлота. А поскольку судно вновь вернулось в пароходство как «Камбаряк», его переименовали уже приказом по пароходству, чтобы де факто узаконить новое название. Приписка в Чайковском объясняет факт, что далее судно не фигурирует ни в документах по Ижевску, ни по Сарапулу.

5. Заключение

Учитывая вышеизложенное, реконструированная биография буксира БМК-90 «Камбаряк» видится следующей. Построен в 1958 г. и, вероятно, передан в Камское речное пароходство, из состава которого как БМК-90 передан в Управление малых рек при Совмине УАССР. Приказом по Управлению переименован в «Камбаряк» и зачислен в состав Сарапульской эксплуатационной конторы, где работал в навигации 1959 и 1960 гг. В 1961 г. передан в Ижевскую эксплуатационную контору и перевезен на Ижевский пруд. Здесь работал в качестве разъездного катера. В 1962 г. после ликвидации Управления передан на баланс Сарапульского порта Камского речного пароходства. В 1963 г. снова возвращен на Каму и передан в состав Чайковской РЭБ. В этом же году приказом по пароходству переименован в «Камбаряк». Списан в мае 1966 г.

6. Благодарности

Автор выражает признание Жданову Владиславу Валерьевичу за предоставленные материалы. Статья подготовлена при поддержке Комплексной программы фундаментальных научных исследований УрО РАН, № 18-6-6-38.

Литература

[Инструкция...](#), 1951 – Инструкция по работе с буксирно-моторным катером БМК-90. М.: Воениздат Военного министерства СССР, 1951.

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

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

[ГАПК](#) – Государственный архив Пермского края.

References

[GAPK](#) – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia [State archive of Perm krai].

[Instruktsiya...](#), 1951 – Instruktsiya po rabote s buksirno-motornym katerom БМК-90 [Instructions for using the БМК-90 towing and motor boat]. М.: Voениzdat Voennogo ministerstva SSSR, 1951. [in Russian]

[SGA](#) – Upravlenie po delam arkhivov administratsii goroda Sarapula [Office of Archives Affairs of the administration of the Sarapula city].

[TsGA UR](#) – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi respubliki [Central state archive of the Udmurt Republic].

Буксир «Камбаряк» типа БМК-90 Ижевской эксплуатационной конторы

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, *}

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

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

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

^d Московский институт психоанализа, Российская Федерация

Аннотация. По катерам для понтонных переправ типа БМК-90 имеется обширная литература, касающаяся в основном его устройства. Имеются и многочисленные фотографии неидентифицированных катеров. В связи с тем, что этих судов этого типа произведено более тысячи, задача реконструкции их биографий представляет собой довольно трудоемкую процедуру. Большое количество катеров передали в народное хозяйство, и они нередко работали в организациях, не оставивших об этом факте почти никаких сведений. Задача данной работы заключалась в реконструкции биографии одного из таких судов. На основе документации по личному составу Управления по транспортному освоению и технической эксплуатации малых рек при Совете Министров УАССР произведена реконструкция биографии катера «Камбаряк» типа БМК-90. Показано, что катер первоначально работал в Сарапульской эксплуатационной конторе, а в 1961 г. переведен в Ижевскую эксплуатационную контору. В 1963 г. судно возвратилось на Каму в состав Чайковской базы Камского речного пароходства и списано в 1966 г. Катер «Большевик» (в Ижевской эксплуатационной конторе «Путеец»), принятый в состав Ижевской эксплуатационной конторы в 1959 г., по-видимому, не имеет к «Камбаряку» никакого отношения. Это вероятнее всего бывший катер объединения «Удмуртлес», ставший в Ижевской эксплуатационной конторе либо катером «Моряк», либо неизвестным полуглиссером.

Ключевые слова: Освоение малых рек, Ижевская эксплуатационная контора, Ижевский пруд, навигация, речной транспорт.

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