

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Russkaya Starina
 Has been issued since 2010.
 E-ISSN: 2409-2118
 2022. 13(2): 131-140

DOI: 10.13187/rs.2022.2.131
<https://rs.cherkasgu.press>



Reconstruction of the Biography of the boat “Bolshevik” of the Plant “Udmurtles”

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}

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

Abstract

The fleets of forestries, especially multi-profile ones, where timber rafting was not their main occupation, still remain one of the less studied pages of the history of river transport. In their priorities, water transport was significantly inferior to automobile and tractor, and even horse-drawn transport. For this reason, the annual reports of such farms, even if they had a fleet, usually ignored the filling in of special forms on water transport.

In the work, based on a comparison of synchronous documentation for the Izhevsk operational office and enterprises of the association “Udmurtles”, the biography of the boat “Bolshevik” was reconstructed. In all likelihood, this is the former boat No. 57 of the Sarapul raid of the Kamlesosplav, transferred in 1943 to the Sarapul timber processing plant. In 1958, the ship was handed over to the Izhevsk Construction Department and transported to the Izhevsk Pond, where in 1959 it was handed over to the Izhevsk Operational Office. Here the ship was renamed “Puteets” and handed over to the way’s service, where, probably, the engine was replaced on it. The ship was in operation until 1961, until it was replaced by the boat “Kambaryak”. Apparently, the final write-off of the ship was made only in January 1962, when the ships were transferred to the Izhevsk operational office in connection with the liquidation of the Udmurt administration of small rivers.

Keywords: water transport, “Udmurtles” plant, Izhevsk operating office, Izhevsk pond, self-propelled barge, river transportation.

1. Введение

Флоты лесных хозяйств пока остаются одними из наиболее малоисследованных страниц речного транспорта. Если крупные организации, специализировавшиеся на сплаве леса (например, Камлесосплав или Двинлесосплав), указывали имевшиеся у них суда в документации по основной деятельности, то мелкие хозяйства, где сплав был далеко не основным родом деятельности, наличие у себя флота фактически игнорировали. В их приоритетах водный транспорт существенно уступал автотракторному и даже гужевому.

Даже имея у себя катера и пароходы, в своем ежегодном отчете хозяйства обычно игнорировали заполнение формы «26-вод». В годы существования Главного управления малых рек (Главречтранс) в 1947–1956 гг. заполнение этой формы довольно жестко контролировалось. Несмотря на множество ошибок при ее подаче, конец 1940-х – первая половина 1950-х гг., вероятно, стали наиболее открытым периодом в истории флотов лесных хозяйств. С ликвидацией Главречтранса в 1956 г. в отчетах лесных хозяйств снова началось

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

игнорирование собственного флота в отчетных документах. И потому без надежных методов анализа имеющихся источников реконструкция состава и эволюции речного транспорта нашей страны просто невозможна.

2. Материалы и методы

Основными материалами для данного исследования послужила документация отдельных предприятий, входивших в объединение «Удмуртлес», содержащаяся в фондах Центрального государственного архива Удмуртской республики (ЦГА УР). Кроме того, полезным оказалось ее наложение на документацию Ижевской эксплуатационной конторы Удмуртского управления малых рек, содержащуюся в фондах Управления по делам архивов Администрации города Сарапула (СГА).

В качестве основного метода исследования выступил хронологический, когда на основе совмещения дат из документов разных фондов, путем сравнения содержащихся в них сведений производятся логические заключения о фактах, отсутствующих в первоисточниках.

3. Обсуждение и результаты

Ранее предложенная автором методика обработки формы «26-вод» в ежегодном статистическом отчете хозяйства была, среди прочего, успешно апробирована на материале о флотах лесных хозяйств Удмуртии (Mitiukov, 2021). Поскольку каждый год хозяйство отчитывалось о количестве и суммарной мощности имевшихся у него судов, на основе разности этих отчетов можно судить о приобретенных и списанных в этот год судах. К сожалению, поскольку в этот период удмуртские леспромхозы входили в объединение «Удмуртлес», проследить эволюцию их отдельных флотов на основе интегрального отчета оказалось невозможным. Преодолеть эту проблему помогло использование балансовых отчетов. В них леспромхозы отчитывались о суммах, пошедших на увеличение или на уменьшение общего баланса хозяйства. И если имеется катер, списанный с баланса одного леспромхоза, и в том же году такая же сумма фигурирует у принятого на баланс катера другого хозяйства, то, скорее всего, речь идет об одном судне и ротации материальных ценностей внутри «Удмуртлеса». Но если списанный или принятый на баланс катер более не фигурирует в других хозяйствах, можно сделать вывод о списании или покупке судна всем объединением (Митюков, Файзуллин, 2022). К сожалению, как всякая методика, эта тоже имеет свои ограничения. Так, суда в ней фигурируют обезличено. И поэтому не всегда понятно, сколько однотипных судов с одинаковой стоимостью было принято на баланс, если их было более одного: два или три.

Относительно флота Чуровского леспромхоза, действовавшего на Ижевском пруду, кроме ежегодных отчетов Центрального статистического управления, для реконструкции его эволюции была использована документация по личному составу, давшая существенные дополнения к имеющейся источниковой базе (Mitiukov, Bautina, 2021). Вкратце установленная история судов флота Чуровского леспромхоза выглядит следующим образом.

В 1952 г. от отдела технического снабжения, ведавшего получением новой техники, был получен катер «Лесник» типа Т-63 с балансовой стоимостью 229,9 тыс. руб. В документации по личному составу он впервые упомянут 21 июня 1953 г., когда на работу не явился механик судна и его перевели на должность рабочего. Из чего можно сделать вывод, что судно к этому времени уже интенсивно использовалось хозяйством. 6 июля 1957 г. в связи с реорганизацией «Удмуртлеса» катер передали по акту от Чуровского леспромхоза комбината «Удмуртлес» Чуровскому леспромхозу как независимому предприятию. В сентябре 1957 г. последний передал «теплоход исправный» Ижевскому стройуправлению с балансовой стоимостью 229,2 тыс. руб. Судя по имеющимся документам, на судне стоял двигатель ЗДБГД – газогенераторная модификация дизеля ЗД6. Поэтому, несмотря на то, что номинальная мощность ЗД6 составляет 150 л.с., мощность «Лесника» показана в документации как 110 или 120 л.с.

Второе судно Чуровского леспромхоза в имеющихся документах не называется, фигурируя везде как безымянная самоходка типа Т-81П. В начале 1956 г. она была получена от отдела технического снабжения в состав Глазовской сплавной конторы с балансовой стоимостью 61 907 руб. 25 коп., которая сама вскоре передала судно Чуровскому

леспромхозу. После доставки самоходки на Ижевский пруд вместо легкого фанерного тента на ней собственными силами в леспромхозе оборудовали пассажирский салон. 6 июля 1957 г. вместе с «Лесником» ее передали в состав независимого Чуровского леспромхоза, а 25 сентября того же года – Сельченскому лесоучастку. В сентябре 1957 г. «катер исправный» был передан на баланс, как указано в источнике, «Обкома союза», со стоимостью 61,9 тыс. руб.

Каких-либо документов, проливающих свет на дальнейшую судьбу обоих судов, нет. Однако путем логических заключений был сделан вывод, что катер «Моряк» Ижевской эксплуатационной конторы и «Лесник», скорее всего, одно и то же судно. На «Моряке» стоял дизель ЗД6, что уникально для небольших судов Ижевского пруда. Но балансовая стоимость судна в 1962 г. составляла 4598 руб. 35 коп. с износом 2832 руб. Хотя в этом нет невозможного – за десятилетие эксплуатации и при многочисленных передачах из одной организации в другую часть первоначальной стоимости вполне могла быть амортизирована. Также путем косвенного сравнения был сделан вывод, что поскольку в 1970-х и 1980-х гг. в составе Ижевского мебельного комбината находилась самоходная баржа «Отважный», то вполне вероятно, это и была неизвестная самоходка Чуровского леспромхоза.

Устные источники. По воспоминаниям ветерана Ижевской пристани Валерия Константиновича Лунышина, за время существования предприятия у него имелось несколько судов, происхождение которых осталось для него непонятным (Лунышин, 2022). Тип катера «Моряк» информант определить затрудняется, указывая, что это был какой-то служебно-разъездной катер. Когда В.К. Лунышин начинал свою трудовую деятельность, судно в разуконплектованном виде стояло на территории пристани с частично разобранным двигателем. В это время на руководство пристани вышел представитель Клуба юных моряков Ленинского района с просьбой передать катер в их распоряжение. Поскольку «Моряк» к этому времени был уже списан, формальных механизмов для передачи не было, и руководство пристани обратилось с письмом к исполкому Ленинского района города Ижевска, чтобы он решил создавшуюся проблему. В результате в середине 1960-х гг. решением исполкома «Моряк» передали Клубу и, поскольку судно было не на ходу, работники пристани отбуксировали его к спасательной станции Октябрьского района. Там располагался ангар клуба, рядом с которым его и ошвартовали. Примерно в 1968–1969 гг. в ангаре произошел сильный пожар, после которого о судьбе судна информант ничего не знает. Возможно, «Моряк» погиб в ходе пожара.

Катер «Большевик» В.К. Лунышин не застал, но слышал о нем из рассказов коллег. Судно стояло на приколе в районе автоматической телефонной станции (АТС) завода «Ижмаш» и проржавело настолько, что по нему «было страшно ходить». Около 1967 г. (т.е. до того, как информант начал работу на Ижевской пристани) судно затонуло на месте стоянки. По требованию природоохраны «Большевику» пришлось восстановить плавучесть. В это время одна организация, название которой информант не помнит, начала утилизацию шлака на Ижевском шлакоотвале. Она производила дробление кусков шлака, и после извлечения из него металла остаток передавался для использования в строительстве. Поскольку ручная резка катера из-за его плачевного состояния представляла собой достаточно опасную операцию, «Большевик» отбуксировали на шлакоотвал, где его и утилизировали с помощью использовавшихся там копров.

Наконец, на Ижевском пруду имелся катер «Отважный», представлявший собой самоходную баржу. Он состоял на балансе Ижевского мебельного комбината и использовался для различных вспомогательных целей. В частности, катер доставлял детей в пионерский лагерь комбината, располагавшегося на берегу пруда. Судно находилось в эксплуатации исключительно благодаря высокой квалификации своего капитана. Поэтому, когда того в 1990-х гг. проводили на пенсию, «Отважный» незамедлительно пошел на слом.

Письменные источники. В документации по личному составу Ижевской эксплуатационной конторы имеются упоминания о безымянной самоходной барже. 4 мая 1956 г. бывший капитан парохода «Звезда» Георгий (или по ряду документов Егор) Николаевич Серебряков был назначен на должность капитана самоходной баржи (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 32. Л. 7). Интересно, что до этого он работал капитаном парохода «Красный сплавщик» (ставшем в конторе «Звездой»), когда тот был на балансе Сельчинского

леспромхоза. Но при этом непонятно, реально ли он возглавил самоходку, поскольку в период его капитанства других кадровых назначений на судно не было, и кроме того, уже 1 июля 1956 г. его снова вернули на должность капитана «Звезды» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 32. Л. 15). С другой стороны, 2 августа приказом по Ижевской конторе был введен скользящий график выходных на разных судах для организации ежедневного сообщения с Воложкой. Для самоходки выходным назначалось воскресенье (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 32. Л. 170б.). Учитывая то, что обычно воскресный день в плане перевозки пассажиров был самым «жарким», указанное решение выглядит более чем странно. И это все при том, что на судно снова нет никаких кадровых назначений. Это позволяет предположить, что, если оно и отправлялось в рейс, то всегда с разовой командой. Лишь 1 ноября 1956 г. капитаном самоходки назначили бывшего помощника капитана катера «Комсомольск» М.А. Бегунова (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 32. Л. 31). Но к этой дате суда конторы уже находились в зимнем отстое, так что капитан нужен был скорее как ответственный за техническое состояние судна и как специалист по ремонтным работам.

15 января 1957 г. приказом по Ижевской эксплуатационной конторе утвердили список материально ответственных. Традиционно ими являлись капитаны судов. Интересно, что самоходка стоит в конце списка, который традиционно замыкали самые малоценные суда конторы. При этом перед ней находится даже полуглиссер «Прибой», который в документации обычно вообще не упоминался, как и автомобили. Но более всего странно то, что капитаном судна значился Н.Ф. Яковлев, одновременно материально ответственный по автопарку (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 32. Л. 37). По штату же он работал шофером конторской машины «Форд-6». А вот в конце апреля 1957 г., когда в преддверии навигации на суда Ижевской конторы утверждались новые команды, самоходки в их числе уже не было.

Совмещая даты работы самоходки в Ижевской эксплуатационной конторе с датами работы в комбинате «Удмуртлес», можно заметить, что она появляется практически одновременно с получением самоходки Глазовской сплавной конторой. В июле 1956 г. судно перешло на баланс Чуровского леспромхоза, и, получается, одновременно Г.Н. Серебряков возвратился на должность капитана «Звезды». Наконец, интересно на хронологию событий наложить обращение 6 октября 1956 г. заместителя председателя Совета министров Удмуртской АССР В. Ворончихина заместителю министра лесной промышленности РСФСР И. Радчуку с просьбой передать судно Ижевской конторе. 5 ноября 1956 г. тот ответил отказом, мотивируя его тем, что судно предполагается для использования в бассейне реки Чепцы (ЦГА УР. Ф. Р-551. Оп. 2. Д. 2207. Л. 79-80). Очевидно, что, поскольку судно находилось в зимнем отстое на территории конторы, его закрепили за ответственным по автопарку. А с началом навигации самоходку передали леспромхозу, поскольку она отсутствует в приказе о назначении команд.

Далее следует уже упоминавшаяся эпопея с передачей самоходки в связи с реорганизациями комбината. Как указано в упоминаемой выше документации Сельчинского лесоучастка, самоходку типа Т-81П передали непонятному «Обкому союза». К счастью, в газете «Лесозаготовитель», органе комбината «Удмуртлес», имеется статья, проливающая свет на дальнейшую судьбу судна. В ней говорится о пионерском лагере Обкома профсоюза рабочих лесной, бумажной и деревообрабатывающей промышленности (За детство..., 1958). В этой же статье приводится фотография катера «Салют», обслуживающего этот лагерь (Рисунок 1). Причем видно, что на снимке действительно самоходная баржа типа Т-81П.

Поскольку второй катер бывшего Чуровского леспромхоза «Лесник» передавался Ижевскому стройуправлению, имеет смысл проанализировать отчеты этой организации. В отчете Ижевского стройуправления за 1957 г. действительно значится, что в этом году оно получило «Катер буксирный» (тип не указан). Но неожиданной оказалась передача на баланс самоходной баржи типа Т-71 еще в 1956 г. (ЦГА УР. Ф. Р-1110. Оп. 1. Д. 59. Л. 75). К сожалению, от какой организации передана баржа – не указано.

6 декабря 1957 г. в Ижевском стройуправлении комбината «Удмуртлес» произошла смена директоров. В приемно-передаточном акте имеется опись транспорта. Однако среди автомобилей, тракторов, лебедок и т.п. нет ни катеров, ни судов, ни теплоходов (ЦГА УР. Ф. Р-1110. Оп. 1. Д. 60. Л. 259-260). Но не все так просто, поскольку в «Ведомости сверхштатных единиц, проходящих по рабочим картам» значатся две должности: «капитан катера

700 [руб.]» и «механик катера 600 [руб.]» (ЦГА УР. Ф. Р-1110. Оп. 1. Д. 60. Л. 270). В отличие от должностей слесарей, старших слесарей и т.д., около которых стоят конкретные имена, эти две позиции списка безымянные.



Рис. 1. Фотография катера «Салют» с редакторской разметкой номера на начисление гонорара (За детство..., 1958)

Все это позволяет предположить, что к концу 1957 г. в Стройуправлении действительно имелись на балансе оба катера. Но если зимой 1956/57 г. она стояла у пристани Ижевской эксплуатационной конторы, то зиму 1957/58 г., получается, провела у пристани Чуровского леспромхоза. Поэтому сдававший дела директор ничего не передавал своему преемнику, поскольку сам их до сих пор не принял. А вот вакантные должности для команды он вполне мог передать, что и сделал.

Далее интересно посмотреть на документацию треста «Удмуртлестрансстрой» (правопреемника Ижевского стройуправления после вывода его из подчинения комбината «Удмуртлес»). В приложении к своему ежегодному отчету 1958 г. «Наличие механизмов» практически в самом конце списка числятся «катер» и «самоходная баржа», причем оба значатся как на начало, так и на конец года. В графе «Марка, тип» по обоим судам стоит прочерк (ЦГА УР. Ф. Р-1110. Оп. 1. Д. 64. Л. 65). Но аналогичная ведомость за 1959 г. среди довольно сильно обновившегося списка механизмов не указывает ни «катер», ни «самоходную баржу» (ЦГА УР. Ф. Р-1110. Оп. 1. Д. 73. Л. 98-100). Это явно говорит о том, что зимой 1958/59 г. оба судна были переданы другим организациям.

В этой связи интересна еще одна строка отчета 1958 г. – «Расшифровка движения уставного фонда треста “Удмуртлестрансстрой” комбината “Удмуртлес” за 1958 г.». Строка 32 – «Безвозмездно передано основных средств. а) <...> г) Ижевской эксплуатац[ионной] к[онто]ре 10590-00 5200-00...» (ЦГА УР. Ф. Р-1110. Оп. 1. Д. 64. Л. 20). Первая цифра означает балансовую стоимость, вторая – степень износа. Видно, что износ составляет почти половину стоимости, что явно свидетельствует о передаче далеко не нового объекта.

Указанные странности очень хорошо объясняются годовым отчетом Сарапульского лесокомбината, также входившего в структуру «Удмуртлеса». В 1958 г. в графе балансового отчета «Получено безвозмездно» значится «От стр[оительного] упр[авления] “Удмуртлеса” – катер “Лесник”» дебет в движении уставного фонда при этом составил 858 руб., кредит –

229 243 руб. 10 коп. Одновременно в графе «Переданы безвозмездно основные средства» имеется строка «Ст[роительному] упр[авлению] “Удмуртлесга” – катер “Большевик”». Дебет сделки составил 20 058 руб. 13 коп., кредит – 12 087 руб. (СГА УР. Ф. 1108. Оп. 1. Д. 1085. Л. 59).

Балансовая стоимость «Лесника» совпадает, что не оставляет сомнений в передаче Сарапульскому лесокомбинату того же самого катера, что был получен от Чуровского леспромхоза. Здесь под дебетом, скорее всего, понимается степень износа судна. А вот катер «Большевик» вполне вписывается в неизвестное судно, переданное в том же 1958 г. Стройуправлением Ижевской эксплуатационной конторе. Учитывая дебет и кредит, можно определить, что остаточная балансовая стоимость судна составляет 7 971 руб. (20 058 – 12 087 = 7 971). В свою очередь в Ижевскую эксплуатационную контору передали неизвестное судно с остаточной балансовой стоимостью 5 390 руб. (10 590 – 5 200 = 5 390) Возможно, снижение на более чем 2 тыс. руб. произошло вследствие транспортировки судна с Камы в Ижевск.

Карьера катера «Большевик» в составе Сарапульского лесокомбината началась в 1943 г. В инвентарно-сличительной ведомости на 1 декабря 1943 г. на балансе предприятия в разделе «транспорт» значится с порядковым № 240 «моторн[ый] катер № 57 “Большевик”». Полная стоимость с износом – 9 699 руб. 60 коп., год принятия на баланс – 1943 г. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 33. Л. 160б.– 17).

20 октября 1954 г. при передаче Сарапульского лесокомбината в ведение Министерства городского и сельского строительства, у него на балансе числился катер «Большевик» с двигателем СТЗ-30 (30 л.с.). Состояние судна характеризовалось строкой: «Катер требует замены» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 62). Балансовая стоимость судна составляла 20 058 руб. 13 коп., год постройки – 1937 (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 125). Совпадение балансовой стоимости показывает, что в Ижевск передали именно это судно.

Более ранняя карьера судна пока не прослеживается. Но если предположить, что это бывший катер № 57, то судно с этим же номером имелось в Сарапульском рейде Камлесосплава. В 1938 г. в хозяйстве работал катер № 57 с машиной мощностью 30 л.с. Постройка его корпуса производилась в Сарапуле силами рейда, а мотор поставила из Перми после капитального ремонта Такелажно-сплавная контора Камлесосплава (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 8. Л. 72). К сожалению, документы о передаче судна лесокомбинату пока не обнаружены, а оно пропадает из списков судов рейда в 1941 г. Поэтому однозначно установить одно это судно или нет, пока невозможно. Зато его биография после 1958 г. хорошо видна из документации Ижевской эксплуатационной конторы. Ранее обзор приказов по ней приводился в связи с получением путевой службой буксира «Камбаряк» (Mitiukov, 2020).

1 июля 1959 г. рулевой парохода «Звезда» Г. Выборнов переводился «на вновь полученный с Воложки катер “Большевик”» в качестве помощника механика (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 210б.). Но уже 27 июля 1959 г. было решено «для восстановления катера “Путеец” перевести рабочего путевых работ Мерзлякова В.С. механиком катера “Путеец”» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 27). Получается, что техническое состояние нового катера оказалось настолько запущенным, что его сразу вывели в ремонт.

Одновременно в конторе действовал некий безымянный полуглиссер. Но «Путеец» и полуглиссер – это разные суда. Доказательством тому служит приказ от 10 августа 1959 г., по которому механик «Путейца» Мерзляков переводился мотористом на полуглиссер (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 34). Примечателен также приказ от 4 ноября 1959 г. в соответствии с которым объявлялись команды судов на ноябрьские праздники. Пунктом 9 приказа значился: «катер “Путеец” механик Выборнов Г.И.» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 510б.). Поскольку в период с июля по ноябрь Г. Выборнов более на другие суда не назначался, можно сделать вывод, что именно «Большевик» и стал «Путейцем».

20 апреля 1960 г. специальным приказом по конторе назначались команды на суда, начинающие навигацию. Среди них отдельными позициями числились катер «Прибой» и катер «Путеец». При этом на последнем водитель-механик значился временно, а должность матроса была вакантной (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 690б.). В данном случае под «Прибоем» имеется в виду полуглиссер.

Приказ № 50 от 16 мая 1960 г. гласил: «Вышедший из ремонта катер “Путеец” считать в эксплуатации с 16 мая» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 720б.). Одновременно механик-

водитель, временно назначенный на эту должность предыдущим апрельским приказом, переводился в штат. Получается, что судно ремонтировалось с прошлого года.

Летом судно было упомянуто только два раза. 6 июня матрос «Путейца» самовольно бросил работу и уехал на Юровский мыс, за что ему объявили выговор (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 76). Далее 24 июня состоялась замена механика-водителя, эту должность занял ранее принятый водолаз (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 79об.). А затем приказом от 29 сентября 1960 г. с 10 октября судно переводилось «в зимовочное состояние» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 46. Л. 94).

14 октября 1960 г. оклады работников конторы приводились в соответствие с мощностью двигателя судна, на котором они работали. В первую категорию попали команды катеров «Юбилейный», «Заря», «Россия», «Дружба» и земснаряд. Все эти суда имели мощность двигателей 150 л.с. и выше («Юбилейный» – 180 л.с.). Во вторую категорию вошли «Сокол» и «Ярославль» (90 л.с.). В третью категорию попали «Герой», «Искра», «Восход», «Прибой» и «Путеец» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 1). Если первые два имели мощность 80 л.с., то «Восход» и «Прибой» – по 54 л.с. Это дает возможность заключить, что мощность двигателя «Путейца» к этому времени также была около 50 л.с.

В работе по буксиру «Камбаряк» было обращено внимание, что упоминания о «Путейце» пропали в 1961 г., одновременно с появлением в конторе катера «Камбаряк». Но при этом указывалось, что это два разных судна, поскольку именно в 1960 г. из Сарапульской эксплуатационной конторы исчез одноименный катер, тоже типа БМК-90 (Mitiukov, 2020). Получается, что летом 1961 г. специально для путейской службы Ижевская эксплуатационная контора получила катер «Камбаряк», куда перевели команду «Путейца», после чего, разумеется, упоминания о нем отсутствуют.

Интересное дополнение, явно касающееся «Путейца», имеется в статистическом отчете Удмуртского управления малых рек. Форма «7-река (годовая)» за 1959 г. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 5513. Л. 4) и за 1961 г. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 6666. Л. 71) говорит, что с начала 1959 г. и по конец 1961 г. в управлении имелось путейское судно мощностью 54 л.с. Поскольку другие суда конторы учитывались в разделе транспортного флота, наилучший кандидат для этого судна – «Путеец».

Однако он отсутствовал в передаточном акте 23 января 1962 г., когда в связи с ликвидацией Удмуртского управления малых рек, суда Ижевской эксплуатационной конторы передавались на баланс отдела коммунального хозяйства при Ижевском городском совете. Так что очевидно, что к этой дате судно уже списали.

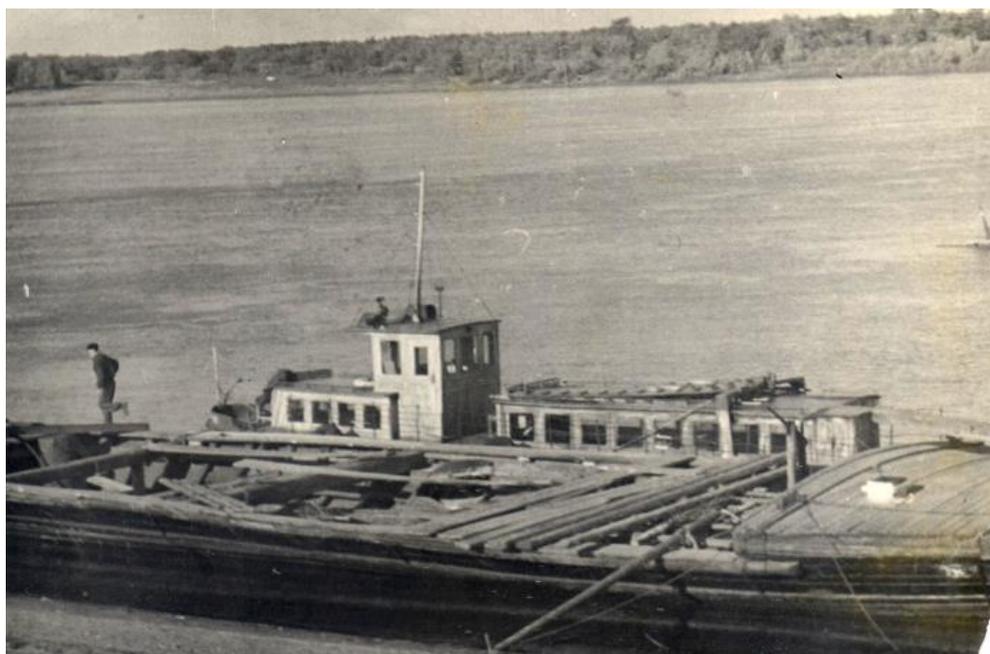


Рис. 2. Самоходная баржа на Ижевском пруду, 1950-е гг. (коллекция Н.В. Митюкова)

Что касается самоходных барж, то получается, что в 1958 г. на Ижевском пруду действуют как минимум две. Первая – типа Т-81П, вторая – Т-71. Хотя в документации Ижевского стройуправления об этом не говорится, но самоходка Т-71, скорее всего, поставлялась также в пассажирском варианте – Т-71П.

По крайней мере, об этом могут свидетельствовать фотодокументы. На [Рисунке 2](#) приведена фотография самоходной баржи на Ижевском пруду. Это, скорее всего, тип Т-71П. Некоторые сомнения возникают из-за наклона мачты, поскольку она обычно имела наклон в сторону, обратную ходу судна. Так что, если ориентироваться по ней, нос судна получается слева. Но судно очень напоминает тип Т-71П, если предположить, что нос у него справа. Однако важно другое – факт наличия самоходной баржи отличной от Т-81П подтверждается фотоматериалами.



Рис. 3. Катер на Воложке 1970-е гг. (семейный фотоархив Л. Стерховой)



Рис. 4-5. Катер «Отважный» 1970-е гг. (коллекция Н.В. Митюкова, публикуется впервые)

К сожалению, проследить дальнейшую судьбу катера «Смена» по имеющимся источникам пока не представляется возможным. Сложно также сказать, был ли он переименован в «Отважного», или это два разных судна. Имеющиеся фотографии «Отважного» приведены на [Рисунках 3-5](#). Снимки сделаны в таких ракурсах, что сложно даже определить типовую принадлежность. Но с уверенностью можно сказать, что «Отважный» явно не Т-71П. Его пассажирский салон существенно длиннее, да и само судно

явно крупнее. Кроме того видно, что у Т-71П салон полукустарного изготовления, а у «Отважного» явно фабричного. Имеются существенные отличия и от «Смены», особенно в конструкции носовой части пассажирского салона, что, впрочем, не исключает возможности его перестройки.

4. Заключение

Под безымянной самоходкой в документации Ижевской эксплуатационной конторы в 1956 г. явно упомянут катер «Смена», в конце 1957 г. переданный обкому профсоюза комбината «Удмуртлес» для обслуживания пионерского лагеря. Используемый для этих же целей в 1980-х гг. катер «Отважный» может быть как тем же самым судном, так и другим. В 1956 г. судно находилось под оперативным управлением конторы, после чего передано в полное распоряжение «Удмуртлеса».

Катер «Большевик», ставший в Ижевской эксплуатационной конторе путевым судном «Путеец» – бывшее судно Сарапульского лесокомбината, перевезенное на Ижевский пруд с Камы в 1958 г. До этого, возможно, это был катер № 57 Сарапульского рейда Камлесосплава, построенный в Сарапуле в 1938 г.

В 1959 г., в связи с выходом Ижевского стройуправления из подчинения «Удмуртлеса», «Большевик» передали в Ижевскую эксплуатационную контору. По всей вероятности, на нем сразу же был начат ремонт по замене двигателя СТЗ-30 на ДТ-54, по крайней мере, во всей имеющейся документации он фигурирует с мощностью 54 л.с. Возможно, ремонт затянулся (или вообще не был закончен) до момента получения путевой службой в 1961 г. нового катера «Камбаряк» типа БМК-90. Бывший же «Большевик», судя по рассказу ветерана Ижевской пристани В.К. Лунышина, остался ржаветь в районе АТС завода «Ижмаш», пока его не утилизировали в 1968–1969 гг.

Литература

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

За детство..., 1958 – За детство счастливое наше спасибо, родная страна / *Лесоаготовитель* [Орган комбината «Удмуртлес», обкома профсоюза рабочих лесной, бумажной и деревообрабатывающей промышленности, Управления лесного хозяйства Министерства сельского хозяйства УАССР] 1958. № 25 (38). 20 июня. С. 4.

Лунышин, 2022 – Лунышин Валерий Константинович, ветеран Ижевской пристани, записан Н.В. Митюковым 10 августа 2022 г. в г. Ижевске // Полевые материалы автора.

Митюков, Файзуллин, 2022 – Митюков Н.В., Файзуллин Р.В. Реконструкция состава и эволюции флота хозяйства на основе его балансового отчета на примере комбината «Удмуртлес» (1949–1957 гг.) // *Вопросы истории*. 2022. № 7-2. С. 64-76.

Mitiukov, 2020 – Mitiukov N.W. Tug “Kambaryak” BMK-90-class of the Izhevsk Operational Office // *Voennyi Sbornik*. 2020. 8(1): 13-21.

Mitiukov, 2021 – Mitiukov N.W. Reconstruction of the Forestry Fleet on Izhevsk and Votkinsk Ponds in the 1930–1950s // *Russkaya Starina*. 2021. 12(2): 129-140.

Mitiukov, Bautina, 2021 – Mitiukov N.W., Bautina S.L. The Fleet of the “Udmurtles” Churovsky Logging Enterprise // *Russkaya Starina*. 2021. 12(1): 47-53.

References

Lunyashin, 2022 – Lunyashin Valeriy Konstantinovich, veteran Izhevskoy pristani, zapisan N.V. Mityukovym 10 avgusta 2022 g. v g. Izhevsk [Lunyashin Valery Konstantinovich, veteran of the Izhevsk pier, recorded by N.V. Mityukov in August 10, 2022 in Izhevsk]. Polevye materialy avtora [Field materials of the author].

Mitiukov, 2020 – Mitiukov, N.W. (2020). Tug “Kambaryak” BMK-90-class of the Izhevsk Operational Office. *Voennyi Sbornik*. 8(1): 13-21.

Mitiukov, 2021 – Mitiukov, N.W. (2021). Reconstruction of the Forestry Fleet on Izhevsk and Votkinsk Ponds in the 1930–1950s. *Russkaya Starina*. 12(2): 129-140.

Mitiukov, Bautina, 2021 – Mitiukov, N.W., Bautina, S.L. (2021). The Fleet of the “Udmurtles” Churovsky Logging. *Russkaya Starina*. 12(1): 47-53.

Mitiukov, Faizullin, 2022 – Mitiukov, N.W., Faizullin, R.V. (2022). Rekonstruktsiya sostava i evolyutsii flota khozyaistva na osnove ego balansovogo otcheta na primere kombinata «Udmurtles» (1949–1957 gg.) [Reconstruction of the composition and evolution of the fleet of the economy on the basis of its balance sheet on the example of the combine “Udmurtles” (1949–1957)]. *Voprosy istorii*. 7-2: 64-76. [in Russian]

SGA – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula [Department for Archives of the Administration of the city of Sarapul].

TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

Za detstvo..., 1958 – Za detstvo schastlivoe nashi spasibo, rodnaya strana (1958) [Thank you for our happy childhood, dear country]. *Lesozagotovitel*. 28 (38). June, 20: 4.

Реконструкция биографии катера «Большевик» комбината «Удмуртлес»

Николай Витальевич Митюков^{a, *}

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

Аннотация. Флоты лесных хозяйств, особенно многопрофильных, где сплав леса не являлся их основной деятельностью, пока остаются одними из наиболее малоизученных страниц истории речного транспорта. В их приоритетах водный транспорт существенно уступал автотракторному и даже гужевому. Из-за этого в ежегодных отчетах таких хозяйств, даже если они и имели флот, заполнение специальных форм по водному транспорту обычно игнорировалось.

В работе на основе сравнения синхронной документации по Ижевской эксплуатационной конторе и предприятий объединения «Удмуртлес» произведена реконструкция биографии катера «Большевик». По всей вероятности, это бывший катер № 57 Сарапульского рейда Камлесосплава, переданный в 1943 г. Сарапульскому лесокombинату. В 1958 г. судно передали Ижевскому стройуправлению и перевезли на Ижевский пруд, где в 1959 г. его предали Ижевской эксплуатационной конторе. Здесь судно переименовали в «Путеец» и передали путевой службе, где, вероятно, на нем заменили двигатель. Судно находилось в эксплуатации до 1961 г., пока его не заменил катер «Камбаряк». По-видимому, окончательное списание судна произведено лишь в январе 1962 г. при передаче судов Ижевской эксплуатационной конторы в связи с ликвидацией Удмуртского управления малых рек.

Ключевые слова: водный транспорт, комбинат «Удмуртлес», Ижевская эксплуатационная контора, Ижевский пруд, самоходная баржа, речные перевозки.

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