

КАТЕРА пр. 543 ДЛЯ ИЖЕВСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ КОНТОРЫ¹

Н. В. Митюков, докт. техн. наук (Удмуртский Федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, e-mail: nico02@mail.ru), **С. Л. Баутина** (Камский институт гуманитарных и инженерных технологий, Ижевск) удк 629.5

PROJECT 543 BOATS FOR IZHEVSK OPERATING COMPANY

N. V. Mityukov, Doctor of Engineering science (UFRC UB RAS),
S. L. Bautina (KINET)

Катера пр. 543 относятся к серии советских «речных трамвайчиков». Не очень высокое качество их постройки на Каширском судостроительном заводе привело к тому, что они зачастую находились в эксплуатации не более полутора десятков лет. Целью данной работы является реконструкция биографий двух катеров этого типа — «Победа» и «Россия», оказавшихся в составе Ижевской эксплуатационной конторы.

В 1947 г. для осуществления перевозок по Ижевскому и Воткинскому прудам указом Совета Министров УАССР была создана Ижевская эксплуатационная контора (ЭК), а в 1952 г. в ее составе (как филиал) — Воткинская ЭК.

Самым крупным судном на момент создания конторы на Ижевском пруду был пароход «Свобода», ранее принадлежавший заводу № 71 (ныне «Ижсталь»). В первое время после образования Ижевской ЭК, единственным ее пополнением стали лишь небольшие буксирные катера. Поэтому в 1951 г. в проекте планировки и застройки города Ижевска в разделе «Водный транспорт» прямо указывалось: «Некоторое транспортное значение имеет лишь городской пруд, используемый для сплава леса и в незначительной степени для пассажирских перевозок трудящихся.

Это, главным образом, население, проживающее в Колтоминском районе и работающее на основных

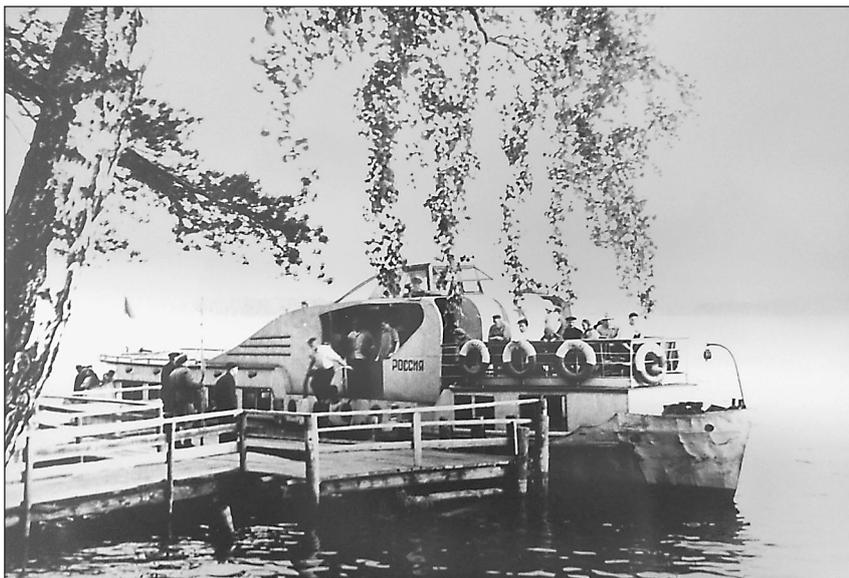
предприятиях города — металлургическом и машиностроительном заводах.

Объем этих перевозок составляет сейчас около 800 пассажиров в сутки, то есть за период навигации, а это 6 мес, ок. 150 тыс. пассажиров». В выходные дни (по оценкам авторов проекта) объем перевозок мог достигать до 1500 чел./сут. По Ижевскому пруду ходили лишь «два парохода небольшой вместимости, полностью амортизированные и снимаемые с эксплуатации». Для решения проблемы планировалось заменить эти пароходы на два катера и впоследствии добавить к ним еще четыре. Ими стали два катера постройки Каширского судостроительного завода «Россия» и «Победа».

К сожалению, сведения о технических характеристиках и устройстве катеров крайне скупы и отрывочны. Они сохранились лишь в документах, датированных 1 апреля 1962 г. когда Ижевская ЭК передавалась из Отдела по освоению малых рек в состав Сарапульского порта Камского речного пароходства. Так «Россия» имела дизель ЗДб мощностью 150 л. с. и винтовой движитель, и ее пассажировместимость составляла 115 чел. Она была построена в 1952 г. (регистрационный № 005293, строительный № 5223). Ее балансовая стоимость равнялась 29 870 руб. Стоимость практически однотипной «Победы», принятой в 1953 г. в состав Ижевской ЭК была соизмерима и составляла в то время 316,1 тыс. (еще не деноминированных) руб.

Зимой 1952/53 г. Ижевской ЭК выделили лишь один катер — «Победу», но до Ижевского пруда она так и не дошла. Возможно, контору смутила большая стоимость доставки катера из Гольян на Ижевский пруд, которую невозможно было осуществить без привлечения дополнительных средств, которые удалось получить лишь несколько лет спустя для доставки будущей «России».

В 1953 г. катер передали из Ижевской ЭК в Сарапульскую ЭК.



Катер «Россия» на Ижевском пруду. ЦГА УР, ф. Р-1735, оп. 3, д. 76

¹ По материалам: Центрального государственного архива Удмуртской Республики (ЦГА УР), ф. Р-1309, оп. 1с, д. 216; ф. Р-905, оп. 1, д. 778, 962; ф. Р-845, оп. 4, д. 2710, 3123, 5057, 5616; ф. Р-1735, оп. 3, д. 76.

Управление по делам архивов Администрации города Сарапула (СГА), ф. Р-82, оп. 1, д. 75, 77, оп. 26, д. 27, 32, 36, 39, 40, 46, 67, 81, 82, 109.

Управление по делам архивов Администрации города Воткинска (ВГА), ф. 399, оп. 6ф, д. 1, л. 126.

Центр документации новейшей истории Удмуртской Республики (ЦДНИ УР), ф. 4961, оп. 2, д. 356, л. 8.

При приемке выявился конструктивный недостаток — низкое расположение рубки, в результате чего бортовые фигурные крылья закрывали бортовой горизонт, что затрудняло управление при подходе судна к причалу. Вполне очевидно, что подобный недостаток имела и однотипная «Россия».

Судя по документам, «Победа» работала в Сарапульском порту с 1953 г. и числилась на балансе Сарапульского порта по август 1957 г. Команда катера состояла из пяти—шести человек: капитана, механика, помощника капитана, помощника механика и одного—двух матросов. Интересен приказ № 34 от 8 апреля 1957 г., в соответствии с которым покраска катеров осуществлялась в следующие цвета: внутри всех судов — бежевая, рубки — белые, снаружи — голубые.

21 апреля 1957 г. газета «Удмуртская правда» писала: «В 1957 г. речники республики получают для плавания на Ижевском и Воткинском прудах дополнительные катера. Так, на Воткинский пруд будет доставлен с Камы пассажирский теплоход «Победа» и водометный, новейшей конструкции катер...»

Факт передачи катера в августе 1957 г. подтверждается документацией по Ижевской ЭК, в приказе по которой первое упоминание «Победы» происходит 5 августа 1957 г. Тогда приказом № 128 выводились из эксплуатации катера «Волна» и «Кировец», обслуживавшие Воткинскую переправу, и до окончания навигации в эксплуатации оставались «Победа» и «Освод». Из текста приказа можно также понять, что «Победа» только что прибыла в Воткинск, поскольку все тем же приказом на нее назначается капитан В. К. Евдокимов, долгое время работавший на Воткинском пруду, а бывший капитан катера сдал и вернулся в Сарапул.

Тем же приказом предписывалось «механиками оставить людей, имеющих права на эксплуатацию, т.е. имеющих диплом и практический опыт эксплуатации», так как своих механиков для эксплуатации столь сложного катера пока не было. Наконец, 7 августа 1957 г. приказом № 135 полученный из Сарапульской ЭК катер «Победа» предписывалось «считать с 5 августа доведенным до эксплуатационной готовности и ввес-



Катер «Победа» на Воткинском пруду. ВГА, ф. 399, оп. 6ф, д. 1, л. 126

ти в эксплуатацию с 5 августа 1957 г.»

Катер активно участвовал в перевозках по пруду. Он обслуживал переправу из Березовки к заводской проходной, а также совершал дальние рейсы к различным удаленным участкам на берегах пруда с самыми разнообразными заданиями, выполняя в том числе и экскурсионные рейсы. Эксплуатация столь большого и сложного по меркам Воткинска катера не обошлась без инцидентов. 9 августа 1958 г. катер «Победа» по заданию начальника Воткинской переправы должен был доставить груз в устье р. Шигаихи. При подходе к причалу судно не вписалось в поворот и снесло причал. Возможно, как следствие аварии, на следующий день на рейсе Воткинск — Горносталя на катере лопнул штуртрос, исправление которого заняло 50 мин, в течение которых «Победа» с пассажирами стояла посреди пруда. В результате многие из пассажиров опоздали на работу. Это событие стало ЧП городского масштаба. В результате служебного расследования в обоих инцидентах усмотрели вину капитана. По совокупности происшествий ему грозило увольнение, но принимая во внимание чистосердечное раскаяние, было решено ограничиться строгим выговором.

В августе 1958 г. на «Победе» начались проблемы по технической части. Уже 30 августа на судне произошла еще одна авария с двигателем, которая вывела катер из строя. Виновным в происшествии снова признали капитана и механика, которым объявили выговор. Теперь им надлежало провести ремонт катера собственными силами в срок до 15 сентября.

Поначалу руководство эксплуатационной конторы решило привести «Победу» в готовность органи-

зационными мероприятиями. За зиму 1958/59 г. на катере сменилось три капитана. Это означает, что катер так и не ввели в эксплуатацию. В 1959 г. на катер «Победа» поставили новый двигатель, что позволило снова ввести его в эксплуатацию.

Интенсивность эксплуатации в навигацию 1960 г. тоже под вопросом. Но в навигации 1961 г. с апреля команда «Победы» в составе из двух человек с капитаном А. М. Горшковым, числясь в зарплатных ведомостях, как начавшая навигацию. А поскольку с июня судно в них пропадает, можно заключить, что его снова поставили на ремонт.

2 февраля 1962 г. Управление малых рек при Совмине УАССР (куда входили Ижевская, Воткинская и Сарапульская ЭК) ликвидировали, а имущество передали на баланс Камского речного пароходства. Если Ижевская ЭК при этом организационно сохранилась как Ижевская пристань, то имущество Воткинской ЭК передали Сарапульской притани.

В документах по передаче имущества 24 января 1962 г., где в комиссии присутствует капитан «Победы» А. М. Горшков, относительно состояния катера значится: «Катер «Победа» требует по корпусу капитального ремонта». Тем не менее, с июня по ноябрь 1962 г. «Победа» снова находится в навигации, о чем свидетельствуют зарплатные ведомости Сарапульского порта. При этом в команде катера находятся уже три человека: капитан, моторист и матрос.

Поскольку в списках Камского речного пароходства (КРП) уже числилась одна «Победа», «в целях упорядочивания учета флота согласно правил регистрации» в феврале 1963 г. катер переименовали в «Сылву» (как именовался списанный перед этим трофейный пассажирский катер).



Воткинск. Катер «Победа» и грузовая баржа. Фото В. Король

«Сылва» в 1963 г. перевезла 65,5 тыс. пассажиров (при плановых 65 тыс.) А вот план 1964 г. оказался недовыполненным (перевезено 61,7 тыс.чел.), как официально указывалось в отчете «из-за позднего открытия навигации». Официальной причиной недовыполнения планов пассажирских перевозок 1961 и 1962 гг. значилось «завышение» плановых цифр. Впрочем, поскольку в основном катер курсировал как переправный (между Березовкой и заводской проходной) даже в благополучный 1963 г. выполнение по пассажиро-километрам составило лишь около 70%. Поэтому с открытием регулярного автобусного маршрута из Березовки стала нерентабельной и переправа.

27 марта 1965 г. приказом № 75 по КРП пароходство вообще ликвидировало Воткинскую пристань и передало всю материальную часть Воткинскому комбинату коммунальных предприятий. Катер «Сылва» ввиду большого износа списывался с баланса КРП. Его остаточная балансовая стоимость оценивалась 15 904 руб. при цене 28 400 руб. (износ — 44%). В результате после ее обследования и получения заключения речного регистра Камской инспекции «Сылву» в мае списали.

По свидетельствам старожилов катер долгое время (до 70-х гг.) стоял у пристани в районе заводской плотины, постепенно разбираясь на металл.

В отличие от «Победы» информация о первых годах работы катера «Россия» в документах Ижевской ЭК отсутствует. Он появляется лишь в 1957 г. под наименованием «Мышкин» (в честь одного из небольших русских городов, имевших богатую историю). В том же году Отдел по освоению малых рек, в состав которого входила Ижевская ЭК, получил из республиканского бюджета 40 тыс. руб. на перевозку катера «Мышкин» на Ижевский

пруд, кроме того, для этой же цели местный бюджет выделил 30 тыс.руб. и из оборотных средств самого Отдела выделили еще 11 тыс. руб. Таким образом, общие затраты составили 81 тыс. руб., которые зачислили на стоимость основных фондов, что выглядит просто огромной суммой для простой транспортировки катера. Не исключено, что в эту сумму вошло приобретение транспортера. По крайней мере, для позднее доставленных в Ижевск катеров более таких больших сумм не выделялось.

После ряда реорганизационных мероприятий приказом № 178 от 30 октября предписывалось: «Осуществить транспортировку катера «Мышкин» в трехдневный срок, т. е. за 1-е, 2-е и 3-е ноября с. г.». В ходе транспортировки катера оказался смят гребной винт, погнут гребной вал и разбита дейдвудная труба с опорными подшипниками. Служебное расследование показало, что это произошло из-за халатности команды, не выполнившей распоряжение главного мастера об отсоединении валовой системы катера и снятии гребного винта. Кроме традиционного в таких случаях выговора, виновные должны были оплатить изготовление «новой валовой группы», а также стоимость опорных подшипников и гребного вала.

Дейдвуд (хоть и отремонтированный после аварии) во время зимнего отстоя требовал постоянного внимания главным образом из-за возможности поступления через него воды в машинное отделение. В этом случае немедленно требовалось «поднимать тревогу». Одновременно шло комплектование катера: в феврале приняли матроса, а в марте — помощника механика. 5 апреля капитаном катера стал П. А. Афонасов.

10 августа были оглашены результаты работы комиссии по осмотру действующих катеров. На «Рос-

сии», капитаном которой уже числится В. С. Стрелков, оказалась неисправной световая сигнализация и аккумуляторная батарея («на стоянке не отключается»). По сравнению со списком недостатков, выявленных на других катерах, дела на «России» обстояли просто отлично.

20 августа 1958 г. для обслуживания переправы в Пушкинский городок были поставлены катера «Россия» и «Прибой». Первый должен был совершать только утренний и вечерний рейсы, чтобы забрать рабочих первой и второй смены, а в ночные рейсы для работников третьей смены снаряжался «Прибой». 28 августа «Россия» уже на постоянной основе стала обслуживать в дневное время переправу Ижевск — Пушкинский городок.

1 сентября (в связи с ухудшением погоды) «Россию» вывели в отстой, но как оказалось, ненадолго. Уже 17 сентября катеру надлежало провести «тральные работы». Подробности задания в документе не содержатся, но можно предположить, что речь идет о какой-то несложной операции, например, контрольном тралении дна пруда в районе планирующейся прокладки электрического кабеля или трубопровода.

1 октября из-за резкого уменьшения пассажиропотока, пришлось пересмотреть график обслуживания маршрутов по пруду. В связи с этим «Россию» снова поставили на обслуживание переправы, где она проработала до 10 ноября. На случай внезапных холодов, катеру оборудовали место для зимней стоянки, обеспеченное всем необходимым оборудованием.

10 ноября «Россия» с другим катерами стала на зимнюю стоянку, приступив к традиционным зимним работам, в частности к чистке корпуса.

15 мая 1959 г. практически в начале навигации «Россию» в связи с поломкой коленвала вывели из эксплуатации. Подробности аварии не сообщались, но весьма вероятно, что он сломался из-за несоосности, образовавшейся после ремонта дейдвуда.

Новый коленвал прибыл лишь в начале сентября, что наконец позволило «приступить к восстановлению судна». После замены коленвала катер в начале ноября ввели в

эксплуатацию. Но уже 11 ноября отправили на зимний отстой.

В навигации 1960 и 1961 гг. катер по мере надобности осуществлял хозяйственные перевозки, периодически ремонтируясь в осенне-зимнее время, пока его 1 апреля 1962 г. в составе катеров Ижевской ЭК не передали на баланс Сарапульского порта Камского речного пароходства. При балансовой стоимости 29 870 руб. его износ оценивался в 3916 руб. 02 коп.

24 апреля катер приступил к работе, а 11 сентября из-за сокращения объема перевозок был выведен из эксплуатации.

С началом навигации 1963 г. погодные условия не способствовали речникам, так что уже 11 июня из-за холодной погоды и сильного ветра часть катеров вывели из навигации. При этом «Россию» решили «поставить на холодный отстой до получения нового двигателя». В конце ноября 1963 г. в Перми состоялось совещание, одним из вопросов которого стала убыточность Ижевской пристани. Среди мероприятий значилось уменьшение численности катеров в Ижевске и в том числе



Прогулочный катер (вероятно, «Победа») на р. Кама. ЦДНИ УР, ф. 4961, оп. 2, д. 356, л. 8

рекомендовалось «списать теплоход «Россия», ежегодные затраты на который составляют 8 тыс. руб.». С получением решения о списании катер «Россия» некоторое время находился в отстое, постепенно разукрупняясь. По данным ветерана Ижевской пристани В. К. Лунышина, «Россия» вскоре затонула на месте своей зимней стоянки (зима 1964/65 г.). Позднее ее тут же разобрали силами Ижевской пристани.

Катера «Победа» и «Россия» стали первыми крупными теплоходами на Ижевском и Воткинском прудах. К сожалению, как это часто

бывает в подобных ситуациях, личный состав оказался не готовым к эксплуатации столь сложного изделия. Немаловажным оказался и факт некачественной работы Каширского судостроительного завода. В результате оба катера смогли эксплуатироваться лишь по паре лет, долго простаивая в ремонтах. Однако опыт эксплуатации и ремонта оказался полезным при получении теплоходов следующих серий.

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

ПРОЕКТЫ КОРАБЛЕЙ И СУДОВ, РАЗРАБОТАННЫЕ ЦКБ «АЙСБЕРГ»

А. Г. Амосов (ПАО «ЦКБ «Айсберг»,
e-mail: main@iceberg.sp.ru)

удк 629.5

PROJECTS OF SHIPS AND VESSELS DEVELOPED BY CDB «ICEBERG» FOR THE RUSSIAN NAVY.

A. G. Amosov (JSC «Central Design Bureau «Iceberg»)

Приказом Министерства судостроительной промышленности (МСП) от 28 мая 1947 г. «В целях обеспечения Северного морского пути могучими ледоколами, транспортным флотом, приспособленным для плавания в Арктике, и превращения Северного морского пути в нормально действующую судоходную магистраль» было создано и с 1 июля приступило к работе ЦКБ «Л» (в настоящее время ПАО «ЦКБ «Айсберг»). На протяжении всей своей деятельности ЦКБ также приходилось разрабатывать проекты различных кораблей и судов для отечественного Военно-Морского Флота. Вместе с разработкой

проектов ледокола (пр. 90) и ледокольно-транспортного судна (пр. 550), ЦКБ совместным решением МСП и ВМФ было поручено разработать проект постройки пограничного сторожевого корабля ледового класса (ПСКР) «Пурга», проектирование которого было выполнено ЦКБ-32 по заказу Морпогранохраны еще в 1937–1938 гг.

В период Великой Отечественной войны недостроенный корабль был законсервирован, а в 1947 г. вся документация по нему была передана вновь образованному ЦКБ «Л». Главным конструктором проектов (ГКП) стал В. И. Неганов. Разра-

ботанные под его руководством эскизные проекты 90 и 550 были переданы в МСП на утверждение, но дальнейшее их проектирование приостановили. Проект постройки ПСКР «Пурга» (пр. 52К) был утвержден, заводом-строителем назначен Адмиралтейский завод. Ледовые качества корабля обеспечивались повышенной прочностью корпуса (толщина обшивки ледового пояса 25 мм), формой форштевня, наличием носового и кормового дифферентных отсеков и бортовых креновых систем. Особенностью ПСКР являлась трехвальная энергетическая установка, где впервые в отечественном судостроении были установлены гидротрансформаторы, которые обеспечивали мягкое сцепление валов с винтами, что являлось важным фактором при работе во льдах, предотвращая их поломку.

В 1957 г. корабль вступил в строй и служил на Севере. Летом 1959 г. ПСКР «Пурга» перешел Северным морским путем на Дальний Восток и стал базироваться в Петро-