

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



Published in the Slovak Republic  
 Russkii Arkhiv  
 Has been issued since 1863.  
 E-ISSN: 2413-726X  
 2020, 8(2): 185-204

DOI: 10.13187/ra.2020.2.185  
[www.ejournal16.com](http://www.ejournal16.com)



## Votkinsk Newspaper “Leninsky Put” about Water Transport in Udmurtia in the 1950-s

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, \*</sup>, Anatoly N. Loshkarev <sup>d</sup>, Olga A. Nelzina <sup>e</sup>

<sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

<sup>b</sup> Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

<sup>c</sup> Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

<sup>d</sup> Kalashnikov’s Izhevsk State Technical University, Russian Federation

<sup>e</sup> Museum of History and Culture of Votkinsk, Russian Federation

### Abstract

In this work, the publications of the newspaper of the city of Votkinsk “Leninsky Put” of 1950-1960, dedicated to the river transport of the city, were selected. This is the decade of the heyday of the work of the Office of Small Rivers under the Council of Ministers of the Udmurt ASSR, which is practically not reflected in archival documents. Thanks to the newspaper, it becomes possible to clarify a number of facts about the biography of the Votkinsk courts that are absent in other sources. So the steamboats of the Votkinsk timber industry enterprise “Azin” and “Oktiabr”, according to newspaper information, were reliably operated until 1960. Perhaps, “Oktiabr” in 1959 was taken to the reserve for technical reasons and was not used more actively. The boat “Volna” of the Votkinsk operational office in 1960 was transferred to the disposal of the Votkinsk club of young sailors. This fact was also not reflected in office's documents.

During the indicated period, three farms of the Votkinsk pond had their own fleet: plant No. 235, Votkinsk timber industry enterprise and Votkinsk operational office. There is practically no information about the fleet of the defense plant No. 235 in the newspaper's publications. The timber industry fleet is mainly mentioned in the light of the fulfillment of the logging plan, with both critical and approving assessments. But in publications about the Votkinsk operational office, critical notes prevail. The appearance of new ships of the office, as a rule, on the pages of the newspaper remains unreported, which may indicate the low popularity of this type of transport among the town dwellers. But the appearance in 1957 of the large (by the standards of Votkinsk) motor ship “Pobeda” leads to a significant increase in the popularity of the office. The boat becomes the object of literary sketches and photo sketches. In general, the newspaper “Leninsky Put” is a valuable source on the water transport of Votkinsk, which makes it possible to significantly supplement and expand the understanding of the work of Votkinsk river workers.

**Keywords:** Votkinsk, Votkinsk pond, navigation, water transport, newspaper “Leninsky Put”.

\* Corresponding author

E-mail addresses: [nicoo2@mail.ru](mailto:nicoo2@mail.ru) (N.W. Mitiukov)

## Введение

История водного транспорта Удмуртии 1950-х гг. представляет собой одну из белых страниц. В это время основным грузоперевозчиком республики было Управление по транспортному освоению и технической эксплуатации малых рек, созданное при Совете Министров Удмуртской АССР. Обладая невиданной по советским меркам самостоятельностью, Управление по заведенной советской традиции не дублировало свои документы в центральных министерствах и ведомствах и при этом практически не оставило после себя архивных фондов. Это ставит на повестку дня проблему поиска источников о работе Управления в указанный период. В 1952 г. в Воткинске в составе Управления была образована Воткинская эксплуатационная контора, задачей которой определялась в организации перевозок по Воткинскому пруду. Ввиду небольшого объема грузооборота в 1959 г. ее преобразовали в Воткинскую переправу в составе Сарапульской эксплуатационной конторы. Кроме того, речными перевозками в это же время занимался Воткинский леспромхоз, который на протяжении 1950-х гг. также несколько раз переподчинялся: сначала выделенный из объединения «Удмуртлес», а потом вошедший в состав завода № 235. Подобные переподчинения никак не способствовали сохранности эксплуатационной документации, оказавшейся либо уничтоженной, либо разбитой по множеству архивных фондов.

Вероятно, трудности с источниками предопределили ограниченность библиографической базы. Если по дореволюционному судоходству Удмуртии имеются диссертации (Мельников, 1997), справочники по судовому составу (Лапшин, Коробейников, 2014), аналитические работы (Шубин, 1927) и т.д., то водный транспорт советского периода рассмотрен крайне эклектично, без создания системной картины его развития. Как правило, в литературе рассматриваются лишь общие тенденции, которые, тем не менее, могут служить фоном для реконструкции истории развития речных перевозок Удмуртии (Колбасникова, 2013), либо это краеведческие работы со всеми присущими данному типу работ недостатками (Баутина, 2019). Что касается водного транспорта Воткинского пруда, то в лучшем случае в научной литературе о нем упоминается лишь вскользь. В связи с этим, воткинская газета «Ленинский путь», подробно освещавшая городские новости, является одним из перспективных источников по деятельности речного транспорта на Воткинском пруду. В работе публикуются заметки прямо или косвенно связанные с работой воткинских речников.

## Газета «Ленинский путь» в 1950-е гг.

Газета «Ленинский путь», отражавшая на своих страницах новости города Воткинска и Воткинского района, впервые вышла в 1930 г. С 1992 г. по настоящее время она выходит под названием «Воткинские вести». На протяжении 1950-х гг. ежегодный объем газеты непрерывно увеличивался, что нашло свое отражение в увеличении упоминаний и росте качества материалов по речному транспорту. Так, если годовая подшивка 1947 г. насчитывает всего 49 листов газеты, в 1950 г. годовой объем был доведен до 75 листов. С 1954 г. объем газеты составляет чуть больше 300 листов (305–309), и, наконец, с 1959 г. он начинает составлять около 500 листов.

С 1950 по 1960 гг. газета упоминала водный транспорт три десятка раз. Прослеживается определенная корреляция между увеличением объема газеты и частотой упоминания.

1950, 1951 гг. упоминаний нет.

1952 г. 2 упоминания (одно упоминание на 37,5 стр.),

1953 г. 4 упоминания (одно упоминание на 18,75 стр.),

1954 г. 4 упоминания (одно упоминание на 75 стр.),

1955 г. 3 упоминания (одно упоминание на 100 стр.),

1956 г. 3 упоминания (одно упоминание на 100 стр.),

1957 г. 2 упоминания (одно упоминание на 150 стр.),

1958 г. 2 упоминания (одно упоминание на 150 стр.),

1959 г. 3 упоминания (одно упоминание на 166 стр.),

1960 г. 7 упоминаний (одно упоминание на 71 стр.).

Судя по отчетам ЦСУ, в 1950-х гг. водный транспорт в Воткинске имели три хозяйства: Воткинский леспромхоз, завод № 235 и Воткинская эксплуатационная контора. На страницах «Ленинского пути» упоминаются все три.

Но поскольку завод № 235 был режимным предприятием, оба упоминания об его флоте (24 августа 1952 г. и 24 июня 1955 г.) происходит вскользь, без привязки судов к заводу. Остается лишь догадываться, что в рассказе пионеров об экскурсии 24 августа 1952 г. фигурирует катер «Культура», обслуживавший Костоватовский дом отдыха и близлежащий пионерский лагерь, а в кратком упоминании катера «Стрела» 24 июня 1955 г. скорее всего, имеется в виду одноименный заводской катер проекта НКЛ-27.

В отличие от завода № 235, и леспромхоз, и эксплуатационная контора в заметках корреспондентов прямо названы, и зачастую критикуемы: леспромхоз за невыполнение плана, а контора за имеющиеся недостатки при перевозках пассажиров (нерегулярность рейсов, опасные условия перевозок и т.д.).

По заведенной практике, принятой в газетах советского периода, большую часть местных новостей представляли заметки о выполнении плана. Однако специфика Воткинска, имевшего предприятия оборонного комплекса, привела к тому, что в основном «Ленинский путь» отражал успехи социалистического строительства в области сельского хозяйства Воткинского района, и лесозаготовки. В связи с этим, информация о работе Воткинского леспромхоза достаточно подробная, однако в большинстве своем не описывает работу водников.

Так из сообщения от 16 апреля 1952 г. можно узнать, что пароходные пристани шпалозавода в этот год проходили либо реконструкцию, либо произошло сооружение новых. К указанной дате, работы по ним были далеки до завершения. Данное сообщение можно интерпретировать как рост объема работы шпалозавода, лес к которому подвозился пароходами. Сообщение 10 апреля 1953 г. практически полностью повторяет информацию прошлого года. Шпалозавод снова не готов к навигации и приему пароходов. Работа шпалозавода критикуется и в следующем сообщении от 12 июля 1953 г. Сообщается также о происшествии 11 июня, когда ветром шпальник разнесло по всему пруду, и пароходы «Азин» и «Октябрь» несколько дней занимались вылавливанием древесины.

Поскольку каждая критическая статья обычно являлась поводом для разбора, возможно по указанию свыше, в 1954 г. негативный окрас в освящении работы речников отсутствует. Язык статьи в номере от 12 мая 1954 г. бодрый и оптимистичный. Команды пароходов «Азин» и «Октябрь» перевыполняют план. После долгого перерыва следующее упоминание о пароходах леспромхоза происходит лишь 23 мая 1959 г. Заметка также скорее оптимистичная, но из нее можно узнать, что речники будут работать на одном пароходом. Закономерный вопрос о причинах этого остается за кадром газетной публикации, но логично предположить, что это вынужденная мера, и один из пароходов не работает по техническим причинам.

Наиболее ценное свидетельство о работе «Азина» и «Октября» имеется в номере «Ленинского пути» от 10 апреля 1960 г. Из него однозначно следует, что оба парохода готовы к навигации этого года. Это тем более ценно, что по отчетам ЦСУ последний комплексный отчет по всем хозяйствам Удмуртии был за 1957 г. В этом году единый флот «Удмуртлеса» выделил из своего состава флоты отдельных леспромхозов. Так что в этом году «Азин» и «Октябрь» указаны дважды: во флоте «Удмуртлеса» и Воткинского леспромхоза. На начало 1957 г. он имел в своем составе три буксирных судна суммарной мощностью машин 96 л.с.: пароходы «Азин» (48 л.с.), «Октябрь» (28 л.с.) и самоходную генераторную баржу («Пятилетку» – ?) (20 л.с.) (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 82). Поскольку о барже в отчетах более ничего не известно, можно предположить, что это «Амур» из газетной публикации или «Волна», неожиданно появляющаяся в Воткинской эксплуатационной конторе. Следующий подобный отчет ЦСУ имеется лишь в 1968 г., где ни того, ни другого парохода уже нет ни в одном из хозяйств Удмуртии (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 8920). Известно также, что в 1957 г. Воткинский леспромхоз передали в управление заводу № 235. В 1958 г. указанных пароходов нет ни в отчете леспромхоза, ни завода. Но газетное свидетельство говорит, что оба они готовы к навигации 1960 г., а как явствует из сообщения 13 мая 1960 г., по крайней мере «Азин» работает в навигации этого года. Все указанное позволяет утверждать, что «Азин» эксплуатировался, как минимум, до 1961 г. Пароход «Октябрь», хоть и указан как годный к навигации 1960 г., судя по сообщению прошлого и этого года, скорее всего, уже в 1959 г. его вывели в резерв.

Частично газетные заметки позволяют уточнить информацию и по флоту завода № 235. Сообщение 24 августа 1952 г. представляет собой, вероятно, отредактированные школьные сочинения. Поскольку авторов два, можно предположить, что это объединенное сочинение на одну тему. Вероятнее всего под безымянным катером выведен катер «Культура» завода № 235. На указанную дату на балансе завода числилось два катера – «Культура»: штатной вместимостью на 10 чел. и «Стрела» (типа НКЛ-27). Однако использование последнего для перевозки группы школьников было крайне проблематично, кроме того, он, по-видимому, использовался на пруду, в то время как в этой заметке описано путешествие по Каме.

Вероятно, наибольшее внимание газета уделила судам Воткинской эксплуатационной конторы. По отчетам ЦСУ выходит, что первый катер конторы «Освод» доставлен на пруду в 1952 г. (ЦГА УР, Р-845, Оп. 4, Д. 2710, Л. 2 об). На следующий год появился катер «Волна», а в 1957 г. доставлены катера «Кировец» и «Победа».

Первое упоминание о появлении на Воткинском пруду катера «Освод» происходит лишь 15 февраля 1953 г.: «прошлым летом здесь уже курсировал катер, но движение это было нерегулярным, расписание его систематически нарушалось». Поскольку других катеров конторы в этот период на Воткинском пруду не было, он однозначно идентифицируется. Сообщение 17 июня 1953 г. интересно лишь тем, что снова упоминается о некоем катере, перевозящем пассажиров. Причем, оно скорее позитивного характера, а не негативное, как ранее.

Структура упоминаний судов Воткинской эксплуатационной конторы в 1954 г. в целом повторяет предыдущий год. В номерах от 16 июня и 2 июля имеется критика работы речников, 5 сентября по результатам критики идет рапорт о ликвидации недостатков, виновный уволен. В этом отношении интересна критическая заметка от 2 июля, к которой рассказывается, как перевозимых детей битком набили в салон катера и даже расположили на крыше. Из текста можно сделать вывод, что подобное движение, когда пассажиры скапливались в салоне и на крыше, было скорее обыденным, а не чем-то необычным. Другое дело, что в данном случае речь идет о детях, которых, разумеется, не стоило бы так перевозить.

В заметке 24 июня 1955 г. катера, осуществляющие пассажирские перевозки, упомянуты во множественном числе. Фактически, это признание того, что речники получили второй катер «Волна». Кроме того идет упоминание о катерах «Чайка» и «Стрела». Если со вторым понятно – это катер завода № 235, то относительно первого – вопрос. Возможно, имеется в виду катер, приобретенный леспрохозом. Несмотря на информативность, заметка все-таки носит более критический характер. В числе прочего указывается на большие очереди из желающих прокатиться по пруду. А в номере от 3 июля 1955 г. впервые приведена фотография катера «Волна». Ранее из-за небольшого объема газеты подобного рода фотографии отсутствовали.

Номер от 24 июня 1956 г. публикует официальное постановление горсовета. Обращает на себя внимание, что спасательная станция впервые названа станцией Речтранса. Как и в предыдущие годы, в этом году снова содержится критика на работников конторы. На сей раз за то, что катера не ходят в район Конанки (27 июня 1956 г.). В номере от 1 июля публикуется фотография неназванного катера, на борту которого хорошо читается название «Волна». Это является ценным свидетельством, поскольку фотографии судна в других источниках более не встречается. Здесь же видно, что своей архитектурой судно очень походит на серийный леспрохозовский катер астраханской предвоенной постройки. А таковым была «Пятилетка» Воткинского леспрохоза, что, возможно, указывает на передачу судна из этого хозяйства эксплуатационной конторе.

В 1957 г. Воткинская эксплуатационная контора получила сразу два катера: «Кировец» и «Победа», но имеется упоминание лишь о получении «Победы» (4 октября 1957 г.). А в целом в году новости в общем тренде: речники снова критикуются, на сей раз из-за неблагоустроенной площадки (18 сентября 1957 г.). Критика следующего 1958 г. направлена на то, что бассейн Воткинского пруда используется недостаточно, что можно назвать скорее нейтральной публикацией, поскольку конкретная вина речников тут не указывается. В этом году газета снова дает ценный графический материал. В номере от 15 мая 1958 г. имеется фотография паровой пристани. К сожалению, из-за невысокого качества ее

практическая ценность не высока, но, тем не менее, можно утверждать, что слева изображен катер «Освод». Он имеет характерную кубовидную рубку. На фотографии видно, что перед ней находится пассажирский салон. Слева на снимке изображено еще одно судно. По размерам это может быть либо «Волна», либо «Кировец», достоверный фотографий которого тоже пока не опубликовано. Сравнивая это изображение с фотографией «Волны», можно заключить, что это разные суда. Перед рубкой у обоих находится пассажирский салон с круглыми иллюминаторами, но расстояние между ними на этой фотографии значительно меньше, чем у «Волны». Не совпадают с «Волной» и очертания надстройки после рубки. С другой стороны, если это «Кировец», то его архитектура практически однозначно указывает на катера типа ВВ-15 или МБХ-5. Но, судя по документам Сарапульской эксплуатационной конторы, «Кировец» – это бывший «Енисейск», поступивший в контору в начале 1951 г. К этому времени ВВ-15 еще серийно не производился, что указывает на тип МБХ-5. Однако, документация однозначно упоминает деревянный корпус катера, в то время, как МБХ-5 были стальные. Таким образом, вопрос с идентификацией «Кировца» пока остается открытым. Наконец, справа от «Освода» имеется еще одно судно, развернутое носом к фотографу. В нем угадываются очертания гребных колес, что дает возможности идентифицировать его как «Азин».

Особо ценна заметка от 17 июля 1960 г. о катере «Волна». В документах по Воткинской эксплуатационной конторе проследить его судьбу не представляется возможным – о нем слишком мало сообщений. Последнее упоминание о «Волне» датировано 1959 г., когда судно закончило навигацию. Газета «Ленинский путь» дает возможность продлить биографию до 1960 г., когда его передали в распоряжение морского клуба. Это также объясняет довольно странный приказ директора конторы, запрещавший в 1959 г. без надобности использовать «Волну». Очевидно, уже в этом году было принято принципиальное решение о передаче судна юным морякам.

Обращает на себя внимание также отношение жителей города к водному транспорту. До появления Воткинской эксплуатационной конторы пассажирскими и грузовыми перевозками для городских нужд занимались пароходы Воткинского леспромхоза «Азин» и «Октябрь». В этой роли они работали с момента образования Воткинского мехлесопункта (позднее леспромхоза) с начала 1930-х гг. А до этого на пруду имелись пароходы Воткинского завода, и даже частные суда, занимавшиеся подобным. Вероятно поэтому появление на Воткинском пруду катера «Освод» в 1952 г. в газете осталось не отмеченным. Это тем более удивительно, что, например, сообщения о появлении новых городских автобусов появляются в газете этого периода с завидным постоянством. Аналогичным образом, не привлекло внимания корреспондентов и приобретение конторой катеров «Волна» и «Кировец». Зато появление теплохода «Победа», которые корреспонденты зачастую по старинке называют «пароходом», вызвало определенный фурор. Имеется не только сообщение об его появлении, но он становится героем бытовых зарисовок и фотоэтюдов 1960 г. В этой связи очень характерна повторная публикация в газете рисунка Н. Зварздыня этого теплохода (4 октября 1957 г. и 31 июля 1959 г.). Подобного удостоился лишь еще один рисунок того же художника – памятник жертвам революции, опубликованный в юбилейный год Великого Октября и год юбилея подавления эсеровского мятежа 1918 г.

Указанное обстоятельство можно интерпретировать следующим образом. Все три небольших катера, имевшихся в конторе до 1957 г., примерно соответствовали вместимости и возможностям имевшихся ранее на пруду судов, в связи с чем, они не выглядели чем-то выдающимся. А вот новый комфортабельный теплоход «Победа» со штатной вместимостью свыше 100 пассажиров произвел на горожан большое впечатление.

Таким образом, газета «Ленинский путь» существенно дополняет и расширяет представления о водном транспорте Воткинска. Благодаря ей становится возможным уточнить ряд фактов биографии воткинских судов. Так, пароходы Воткинского леспромхоза «Азин» и «Октябрь» по газетной информации достоверно эксплуатировались до 1960 г. Возможно, «Октябрь» в 1959 г. вывели в резерв по техническим причинам и более активно не эксплуатировали. Катер «Волна» Воткинской эксплуатационной конторы в 1960 г. передали в распоряжение Воткинского клуба юных моряков, о чем также умалчивают документы конторы.

В указанный период три хозяйства Воткинского пруда имели свой флот: завод № 235, Воткинской леспромхоз и Воткинская эксплуатационная контора. Информации о флоте оборонного завода № 235 в публикациях газеты практически нет. Флот леспромхоза в основном упоминается в свете выполнения плана лесозаготовок, причем как с критической, так и с одобрительной оценкой. А вот в публикациях о Воткинской эксплуатационной конторе преобладают критические заметки. Появление новых судов конторы, как правило, на страницах газеты остается не отмеченным, что может свидетельствовать о невысокой популярности этого вида транспорта у горожан. Но появление в 1957 г. большого по воткинским меркам теплохода «Победа» ведет к значительному росту популярности конторы. Катер становится объектом литературных зарисовок и фотоэтидов.

**1952 г.**

**№ 1**

### **Вовремя подготовиться к сплаву древесины**

Остались считанные дни до начала массового сплава древесины. Своевременная доставка ее на лесо-шпалозавод обеспечит быструю отгрузку лесоматериалов великим стройкам коммунизма.

Успешное выполнение этой важной государственной задачи будет зависеть от подготовки леспромхоза к сплаву, от обеспеченности рабочей силой.

По словам мастера сплава т. Подисова, начальника лесоучастка т. Яковцевского и директора шпалозавода т. Панова, подготовка к сплаву идет удовлетворительно. Действительная же картина показывает обратное. Так, сдача древесины мастерами нижнего склада лесо-шпалозаводу до сих пор не закончена. Электролебедки для выгрузки леса не установлены, завод не имеет даже столбов и провода для подачи электроэнергии. Не начаты работы по сооружению пристани для пароходов.

Руководители Н.-Воткинского лесоучастка не заботятся об обеспечении рабочих сплава всем необходимым. Продуктами питания и промышленными товарами Лиственский лесоучасток не обеспечен. Квартыры для рабочих не подготовлены <...>

*А. Уткин, секретарь парторганизации леспромхоза*  
Среда, 16 апреля 1952 г.

**№ 2**

### **На катере по Каме**

Маленьких не брали в далекие экскурсии, но мы тоже изучали наш край. На легком и быстром катере мы сделали интересную прогулку по реке Каме.

Остановились на острове. Руководитель рассказал об образовании гальки, ракушек, показал различные водоросли. Затем мы обошли весь остров и прослушали беседу о том, как он образовался.

На обратном пути наш катер остановился у Костоватовского дома отдыха. Здесь проводят свой отпуск трудящиеся страны. Они окружили нас, заботливо расспросили о прогулке, пожелали дальнейших веселых каникул.

*Люся Быстрова и Юра Попов*  
Воскресенье, 24 августа 1952 г.

1953 г.

№ 3

### Упорядочить движение катера по пруду

Наш город красиво расположен вокруг пруда. В противоположных сторонах его находятся густонаселенные районы Березовка и Конанок. Самая краткая связь между этими районами в летнее время может быть организована по пруду. Прошлым летом здесь уже курсировал катер, но движение это было нерегулярным, расписание его систематически нарушалось. Регулярное обслуживание населения водным транспортом явится хорошим дополнением к автобусному движению, облегчит связь между различными частями города. Об этом надо будет подумать новому составу городского Совета.

*Избиратели: Ерыпалова, Фролова, Мокина, Кузнецова, Семенова.*  
Воскресенье, 15 февраля 1953 г.

№ 4

### Состояние подготовки к сплаву тревожное

В директивах XIX съезда партии указано на отставание лесной промышленности от растущих потребностей народного хозяйства в лесоматериалах. <...>

Как обстоят дела в настоящее время?

Состояние с подготовкой к сплаву которую следовало завершить к 10 апреля, тревожное. Плохо идет приемка и сдача древесины, не сделаны еще лодки на Черновском участке, не насажены багры, не полностью разведен такелаж.

На шпалозаводе (директор т. Девятков) не подготовлены гавани, не закончено строительство пристани для пароходов, не сделаны багры, не отремонтированы лодки, не подготовлены «кошели». Сорваны графики ремонта агрегатов для выгрузки (лебедки, продольные транспортеры и т.д.), не готовы к навигации и пароходы.

Леспромхоз не обеспечен полностью тросами, цепями и многими запасными частями для ремонта механизмов.

Выполнение работ по свалке древесины в воду, кошелированию, проплаву молевой древесины, буксировке пароходами, выгрузке древесины из воды требует 270 сезонных рабочих. Эту рабочую силу должны дать колхозы Воткинского и Шарканского районов. Реки скоро вскроются, но работа по комплектованию штата сезонных рабочих далеко не закончена.

Совсем не готов к сплаву и Воткинский гортоп. Он до сих пор не заключил договор с леспромхозом, не сдает древесину, не принимает мер к сохранению замороженной в прошлом сплаве древесины. Дело дошло до того, что в его гавани еще не забиты сваи, не сделана обановка (отметка) ценной древесины, перемешанной с другими сортами леса.

Чтобы не повторить ошибок прошлого года, организовано провести навигацию, сохранить и довести до реализации каждый кубометр древесины, каждое дерево, руководству леспромхоза нужно проявить большую оперативность и инициативу в выполнении нерешенных задач.

Партийная и профсоюзная организации должны мобилизовать коллектив, чтобы наверстать упущенное, развернуть широкое социалистическое соревнование, добиваться ритмичной работы на сплаве.

*Н. Терентьев, специалист по сплаву и реализации древесины*  
Пятница, 10 апреля 1953 г.

№ 5

**Выходной в Воткинске**

В минувший выходной день сотни воткинцев провели свой отдых за городом. Многие уехали туда на своих автомашинах, на поезде, на велосипедах, на катере по пруду и на лодках. Много городских гостей явилось в этот день в Костоватовский дом отдыха на Каме и к ребятам в пионерский лагерь. <...>

Среда, 17 июня 1953 г.

№ 6

**Угрожающее положение на сплаве**

В прошлом году по причине плохой организации сплава в водах пруда и рек заморожено свыше трех тысяч кубометров древесины. Воткинский леспромхоз причинил этим государству большие убытки.

Ошибки прошлого года не послужили для руководителей леспромхоза суровым уроком. Они не обеспечили и нынче всесторонней подготовки к сплаву, чем опять создали угрожающее положение на сплаве.

Дело в том, что большая весенняя вода снова была упущена. Пуст в апреле для сброса деловой древесины в Вотку и ее приток Черную было мобилизовано много рабочей силы: пришли на сплав лесорубы, прекратил на несколько дней работу коллектив лесопалозавода, прибыли на помощь колхозники рай она, но сплав не был все-таки проведен в установленные 10-15 дней. Древесина осталась в гавани, забила русла рек Вотки и Черной. Все это придется сейчас отправлять по малой летней воде.

В чем причина скопления такого большого количества леса в гавани? Она в том, что гавань, как указывало техническое руководство «Удмуртлеса», следовало загоразживать не выше Горносталя, как сделано, а возле Шигаихи. Это значительно расширяло гавань, давало леспромхозу возможность всю древесину сплавить по большой весенней воде в пойму пруда. Таким образом, освобождались русла рек для приема и сплава по летней малой воде дров.

Невыполнение этого технического мероприятия привело к срыву графика работ на сплаве. Русла рек теперь заполнены не ушедшей весной деловой древесиной, а дрова до единого полена лежат на берегу. Между тем, нынче леспромхоз должен сплавить 50 тысяч кубометров дров, почти вдвое больше, чем в прошлом году, дополнительно к этому должен сплавить по этому же пути 9 тыс куб. м леса гортоп – основной поставщик топлива населению, предприятиям города, школам, библиотекам, больницам и другим учреждениям.

Бесхозяйственный беспечный подход руководство леспромхоза (директор т. Винокуров, главный инженер т. Масленников) к организации работ на сплаве грозил опять «замораживанием» в воде большого количества древесины, новыми убытками государству. Нераспорядительность руководства сейчас уже видна на производственных показателях. Вместо 114 тысяч фестметров<sup>1</sup> леса доставлено в гавань лесопалозавода всего 73 тысяч и выгружено на берег 30 тысяч.

При этом гавань завода (директор т. Терентьев) находится в ветхом состоянии, плохо подготовлена к приему леса. В непогоду 11 июня в ней получился прорыв, и 10 тысяч фестметров шпальника было разнесено по всему пруду. По этой причине работы на сплаве прекратились на 8 дней. Вместо доставки кошелей с базы сплава пароходы «Октябрь» и «Азин» занимались «вылавливанием» древесины, разбросанно по пруду.

Лес ждут стройки новой пятилетки, в топливе нуждается город. Почему руководство и общественные организации леспромхоза мирятся с подобным состоянием хозяйственных

<sup>1</sup> Фестрметр – мера объема леса, равная кубическому метру за вычетом объема коры и объема между бревнами.

дел, не предпринимают мер для ликвидации задержки работ на сплаве, для выполнения в срок правительственных заданий?

*М. Запорожец*  
Воскресенье, 12 июля 1953 г.

**1954 г.**

**№ 7**

### **Передовики лесосплава**

На днях команды пароходов «Азин» и «Октябрь» подняли флаг навигации, сделав первый рейс с грузом древесины. В первый день на 3 часа раньше графика они доставили по Воткинскому пруду и впадающим в него рекам 7 кошелей леса, сплаваемого с пристани Горносталя на лесопалозавод.

По норме пароходы должны были привести на буксире 800 кубометров древесины, доставлено на 200 кубометров больше.

На сплаве появилось немало передовиков соревнования. Отлично справляется с заданием по сброске древесины в реку бригада, возглавляемая т. Коршуновым. Ее ежедневные показатели 140 процентов нормы. Не жалея сил, здесь трудятся рабочие Соболев, Зуев, Перевозчиков.

Так же самоотверженно работают бригады проплавщиков тт. Любимова и Камаева. Каждая из них дает не мене 130 процентов нормы ежедневно. В работе отличаются проплавщики Пьянков, Камаев, Безносов, Сутьгин.

Большая ответственность лежит сейчас на бригадах, которые формируют кошелю леса. От них зависит своевременная буксировка древесины. Бригада Поносова, работающая на этом участке, полтора раза перевыполняет задания.

*А. Улитин, начальник сплава леспромхоза*  
Среда, 12 мая 1954 г.

**№ 8**

### **Испорченный отдых**

В прошедшее воскресенье я и мои знакомые с семьями решили выехать на пароходе в живописное место — на Шарканский мыс.

Придя на пристань к точно назначенному расписанием времени, мы увидели много пассажиров.

В напрасном ожидании протомились все на пристани более часа. Многие стали расходиться, а мы с приятелем отправились выяснять положение.

Начальника Воткинского отделения республиканского управления автомобильного и водного транспорта Кривилева мы нашли в его конторе в сильном опьянении. На все наши расспросы он ничего вразумительного ответить не мог. Так и вернулись на пристань ни с чем. А через некоторое время все разошлись по домам.

*Ф. Медведев*  
Среда, 16 июня 1954 г.

**№ 9**

### **Без внимания и заботы о детях**

На днях в городской Дом пионеров собралось около 120 детей в возрасте от семи до десяти лет. Предстояла увлекательная прогулка за пруд.

Готовясь к этой прогулке, Дом пионеров сделал заявку в Воткинское отделение республиканского Управления водного транспорта на предоставление катера с баржей. Начальник отделения т. Кривилев заверил, что все будет в порядке.

И вот радостная детвора, предвкушая прелесть прогулки по пруду, собралась на пристань. Однако ожидаемой баржи не было видно, пришел только катер. На претензии сопровождающих воспитателей водники грубо заявили: «Ладно, и так подвезем, а не хотите — как хотите».

Пришлось согласиться на это, не распускать же детей по домам. Создалась ужасная толкучка, малыши битком набились в крошечную каюту, устроились сидя на полу, на коленях друг у друга. Кое-кого в оцеплении взрослых устроили на крышу катера.

Ехали в духоте и тесноте, вспотевшие и недовольные. Все только и мечтали скорей высадиться на берег.

Правда, прогулка в лесу, веселые игры сгладили это неприятное впечатление. Но на обратный путь баржи снова не было подано. Ехали опять в такой же тесноте и духоте. Путешествие всем показалось вечностью.

Приходится удивляться такому бездушному отношению работников водного транспорта к детворе. Тем более, что цель прогулки была доставить малышам радость от поездки по зеркальной глади пруда, которой они по существу и не увидели.

*А. Ажеганова*  
Пятница, 2 июля 1954 г.

#### № 10

#### По следам выступлений «Ленинского пути»

В № 71 нашей газеты в заметке «Испорченный отдых» рассказывалось, как многие трудящиеся, решившие поехать отдохнуть в воскресный день за пруд, долгое время ждали пароход, но так и не дождались. Некоторый отправились выяснить положение. Оказалось, что начальник Воткинского отделения республиканского управления автомобильного и водного транспорта Кривилев был пьяным и не мог организовать нормальное движение пароходов. С огорчением люди разошлись по домам.

Спустя несколько дней в заметке «Без внимания и заботы о детях» (в № 79) рассказывалось о грубости водников с экскурсантами Дома пионеров. После этого были еще жалобы на халатное отношение Кривилева к работе.

Из управления автомобильного транспорта и шоссейных дорог при Совете Министров Удмуртской АССР сообщили, что факты при проверке подтвердились. Кривилев с работы снят и из системы управления уволен.

Воскресенье, 5 сентября 1954 г.

1955 г.

#### № 11

#### Навигация на Каме

На Каме открылась навигация. Возобновилось движение пассажирских и грузовых пароходов на рейсах от Молотова на Москву, Астрахань, Горький и Сарапул.

Большую подготовительную работу к навигации нынешнего года провел коллектив пристани Галево. Здесь приведен в порядок зал ожидания и камера хранения ручного багажа. Комната отдыха нынче радиофицирована, около дома ожидания разбивается сквер.

Но главное внимание было уделено подготовке и расширению причалов. Это вызвано тем, что в 1955 году в связи со строительством Воткинской ГЭС прием грузов пристанью предусмотрено увеличить в 12 раз по сравнению с 1954 годом.

Своевременная и всесторонняя подготовка обеспечивает успех с первых дней навигации. За восемь дней мая, например, месячный план грузоперевозок был уже выполнен на 50 процентов. С опережением графика идет пристань по пассажироперевозкам.

Работники пристани борются на снижение себестоимости грузоперевозок. На днях здесь предстояло погрузить и отправить 40 тонн металлических кроватей. Было решено производить погрузку не на имеющихся причалах, а остановить пароход вблизи складов с грузом, предварительно сделав временный причал. Это наполовину сократило время на погрузке и дало значительную экономию средств.

Коллектив пристани Галево вызвал на социалистическое соревнование за дальнейшее повышение производительности труда и улучшение других технико-экономических показателей водников пристани Сайгатка.

*И. Растягаев.*

Пятница, 20 мая 1955 г.

## № 12

### Тучи на ясном небе, или выходной день в Воткинске

В прошлый выходной день выдалась прекрасная солнечная погода. Улицы города заполнились гуляющими нарядно одетыми людьми.

Особенно оживленно было на набережной пруда со стороны улицы Мира. Воткинцы любят свой пруд, который широко раскинулся на несколько километров. На его водных просторах с утра курсировали юркие катера, перевозя пассажиров на лесистое правобережье. Тут и там скользили весельные лодки, послушные взмахам загорелых гребцов, разрезали волны моторные «Чайки» и «Стрелы», плавно скользили по зеркальной поверхности пруда парусные лодки.

Целый день на берегах звенели голоса купальщиков – взрослых и детей. Что может быть лучше в полуденный зной оказаться в прохладной воде, а после заплыва отдохнуть, позагорать на горячем песке!

Этим летом пригородные луга покрыты роскошным зеленым ковром, усыпанным цветами. Воздух здесь свеж, ароматен. Поэтому сотни жителей города компаниями, семьями со снедью в корзинках отправились в этот день на прогулки по всем направлениям пригородов Воткинска. Места здесь везде живописны. Идущих пешком обгоняли велосипедисты, мотоциклисты, пассажиры на легковых автомашинах.

Скоро луга огласились множеством людских голосов, всюду слышались песни, музыка. Детвора успела набрать уже огромные букеты цветов и разыскала первые ягоды земляники. На берегу Сивы замерли в терпеливом ожидании над удочками рыболовы.

Весело было в этот день в детском парке. В прохладе акаций и белоствольных берез отдыхали на скамьях и взрослые. Сотни трудящихся посетили вечером концерты в городском саду им. Чайковского и в парке бывшего стадиона.

Живописная природа Воткинска предоставляет все возможности для здорового и радостного отдыха тысяч трудящихся. Все это необходимо только умело использовать, организовать.

Но в этот счастливый день среди горожан было много недовольных своим испорченным отдыхом. И действительно, с самого начала он был омрачен у многочисленных пассажиров, собравшихся утром на водной пристани. Заняв места на катере, они больше часа протомились в ожидании его отправки.

Ввиду неорганизованности прогулок за городом имелось немало случаев хулиганства, пьяных драк. На воде не было организовано никакого дежурства, поэтому все купальщики предоставлялись самим себе. Хотя о службе ОСВОДА в Воткинске говорят каждое лето (было несколько несчастных случаев на воде), но ни кто в городе не решает этот вопрос.

Одной из больших неприятностей в день отдыха был недостаток в питье. Неизвестно, по какой причине все ларьки по улице Милицейской оказались тогда закрытыми, на улице Кирова в ларьке торговали только кислым окрошечным квасом. Ничего из безалкогольных

напитков не нашлось в магазинах № 16 и «Особгастроном» и в единственном ларьке в парке бывшего стадиона. Не было организовано выездных буфетов за прудом на месте большого скопления отдыхающих.

Профсоюзы должны, наконец, подумать об организации коллективных вылазок и прогулок трудящихся. А культпросветучреждениям и торговым организациям следует проявить настоящую заботу об обслуживании в выходные дни тысяч трудящихся города, чтоб никакие тучи не омрачали им радость заслуженного отдыха.

*А. Гмызов, Н. Ходырева, К. Васильев.*  
Пятница, 24 июня 1955 г.

### № 13

#### [Без названия]

Хорошо в выходной день прокатиться по водной глади пруда, отдохнуть в загородном лесу (см. **рис. 1**).

Воскресенье, 3 июля 1955 г.

1956 г.

### № 14

#### **Решение исполнительного комитета Воткинского городского Совета депутатов трудящихся от 22 июня 1956 г. № 263 «Об охране жизни людей на воде»**

На основании ст.ст. 4 и 9 Постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 30 марта 1931 года в целях организации охраны жизни людей на реках и прудах исполком Воткинского горсовета депутатов трудящихся решил:

1. Установить следующие места для купания трудящихся на акватории Воткинского пруда:

а) берег пруда в пределах от ул. Карла Либкнехта до ул. Орджоникидзе обслуживается спасательной станцией добровольного спортивного общества;

б) берег пруда в пределах от ул. Степана Разина до ул. Шевченко обслуживается спасательной станцией добровольного спортивного общества;

в) берег пруда в границах расположения шпалозавода обслуживается спасательной станцией Воткинского шпалозавода;

г) берег пруда в пределах от шпалозавода до мыса «Черный мыс» в Шарканском заливе обслуживается спасательной станцией городского комитета ДОСААФ;

д) берег пруда у паровой пристани на ул. Чайковского обслуживается спасательной станцией пристани Речтранса;

е) берег пруда от переулка Отдыха до детского дома обслуживается спасательной станцией ремесленного училища № 2;

ж) берег пруда у детского дома обслуживается спасательной станцией детского дома;

з) берег пруда от школы № 18 до ул. Некрасова обслуживается спасательной станцией Воткинского рыбозавода;

и) берег пруда у кирпичного завода обслуживается спасательной станцией кирпичного завода.

2. Запретить купание трудящихся в других местах пруда и реках, протекающих в пределах черты города.

3. Запретить владельцам гребных и моторных лодок езду на неисправных лодках, что может повлечь за собой несчастный случай. Обязать отдел коммунального хозяйства исполкома установить исправность лодок всех видов и их грузоподъемность путем регистрации.

4. Запретить владельцам гребных и моторных лодок превышать грузоподъемность, установленную отделом коммунального хозяйства исполкома при регистрации лодок.

5. Запретить владельцам лодок (рыбакам) производить стоянку лодок на судоходных руслах.

6. За невыполнение настоящего решения виновных привлекать к административной ответственности: предупреждению, штрафу до ста рублей или исправительно-трудовым работам на срок до одного месяца.

7. Наблюдение за выполнением настоящего решения возложить на городской отдел милиции и спасательные станции ведомств.

8. Настоящее решение действует на территории города Воткинска в течение двух лет и вступает в силу немедленно после опубликования в печати.

*Председатель исполкома Воткинского горсовета А. Шестаков.*

*Секретарь исполкома Воткинского горсовета С. Багимов.*

Воскресенье, 24 июня 1956 г.

### № 15

#### **Огорчение строителей причала**

Вернувшись с работы на производстве, многие жители Конанка целыми семьями трудились над устройством причала для катеров. Визжали пилы, стучали топоры и молотки, работа спорилась.

– Еще бы! – рассуждали строители. – С открытием нового водного маршрута до центра города и на колхозный рынок «Пески» будет рукой подать. Не придется больше Валентине Усыниной, работнице столовой, носить на руках свою трехлетнюю дочку из яслей на Милицейской улице домой, до которого четыре километра пути. Она сможет сесть у причала на плотине на катер и быстро добраться до дома. А ведь таких, как Валентина Усынина, здесь много.

И вот причал готов. Но, сделав несколько рейсов, катера больше сюда не показываются. Это большое огорчение для населения, живущего в районе Конанка, которое положило немало труда для строительства причала и обзаведения лесоматериалом.

Странно на этот счет невмешательство горисполкома. Тем более, что обещания его руководящих работников о том, что между Конанком и другими частями города будут регулярно курсировать катера, до сих пор свежи в памяти населения.

*И. Шатров.*

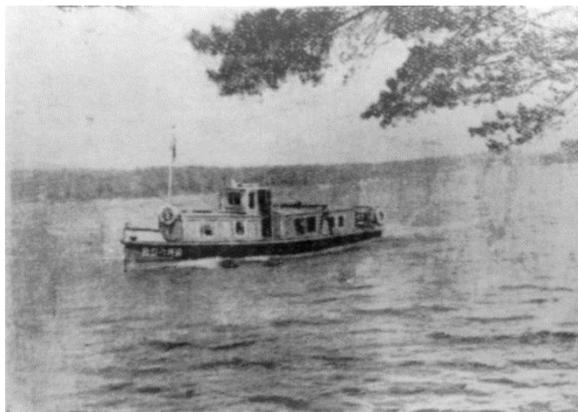
Среда, 27 июня 1956 г.

### № 16

#### **[Без названия]**

[Без текста] (см. [Рисунок 2](#)).

Воскресенье, 1 июля 1956 г.



**Рис. 1.** Молодежь отправляется на катере «Волна» за пруд. Фото С. Залазаева  
**Рис. 2.** На пруду. Фотоэтиюд С. Залазаева

1957 г.

№ 17

### Опасная прогулка

Пользуясь последними в условиях осени солнечными днями, многие горожане выезжают по воскресеньям на прогулки за пруд. Но таких появляется все меньше и меньше. И не потому, что становится прохладней и леса одеваются в новый багряно-золотой наряд, а по той причине, что эти прогулки сопряжены с немалой опасностью. Нелегко бывает вернуться с них домой.

Представьте себе узкий дощатый настил без барьеров. Это зыбкое сооружение далеко протянулось от берега над водой вглубь пруда. И когда за возвращающимися с прогулки прибывает из города катер, на настиле, держась друг за друга, стоят люди с встревоженными лицами. Как бы не оступиться, как бы не свалились в воду дети!

Самый момент посадки напоминает скорей картину эвакуации, а не возвращения с веселого отдыха. Слышатся тревожные крики матерей и плач детей. Вот с настила упал в воду мальчик, а там вытаскивают не умеющую плавать женщину. Через головы людей забрасывают на катер узлы, корзины.

При такой неблагоустроенной посадочной площадке приемом пассажиров на катер почему-то ведают не взрослые, а какие-то случайные мальчишки. Не беда, что накренившаяся лодка вот-вот зачерпнет воды! Им лишь бы поскорей деньги за билеты собрать.

— Позвольте получить за билетик! — звонко кричат они; шмыгая но трапу и на катере. А где же те, ответственные, кому доверена перевозка трудящихся?

*А. Александров, С. Белокрылов.*  
 Среда, 18 сентября 1957 г.

№ 18

### [Без названия]

Воткинская контора речного транспорта получила нынче комфортабельный теплоход «Победа». На нем многие воткинцы совершили прогулки по пруду, поездки на Шарканский мыс (см. [Рисунок 3](#)).

Пятница, 4 октября 1957 г.

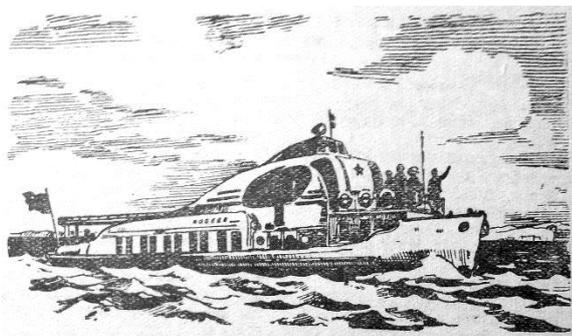
1958 г.

№ 19

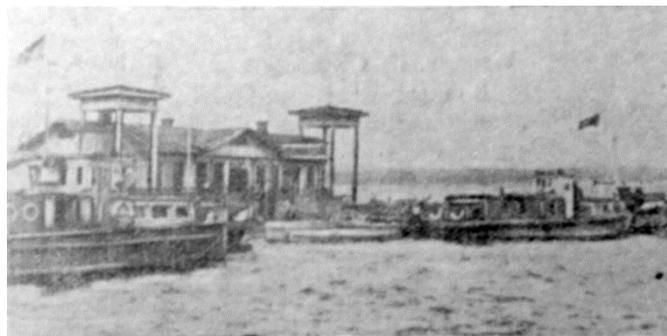
[Без названия]

На Воткинском пруду началась навигация (см. [Рисунок 4](#)).

Воскресенье, 18 мая 1958 г.



**Рис. 3.** Теплоход «Победа» на Воткинском пруду. Рис. Н. Звирздынь



**Рис. 4.** На пароходной пристани. Фото Э. Шутт

№ 20

### Этим стоит заняться

В городах, где нет больших рек и естественных озер, молодежь создает искусственные водоемы, строит водные станции, чтобы иметь возможность заниматься водным спортом. Такие искусственные озера, как можно узнать из печати, появились в Минске, Ташкенте, Кишиневе и других городах.

Пристало ли нам, воткинцам, обладателям огромного чудесного пруда, быть равнодушными к нему в смысле использования для широкого развития водного спорта? У нас давно уже должен был быть массовый яхтклуб, развит гребной и парусный спорт, не говоря уже о воспитании мастеров спорта по плаванию.

К сожалению, ничего этого мы не имеем. Все рассчитано на собственную инициативу. Если у тебя есть своя лодка, пользуйся, а другие на тебя полюбуются с берега. Водная станция почему-то стала лишь пристанью для катеров. Лодок профсоюзные организации для своих коллективов не приобретают.

Лето уже началось. Как же думают профсоюзные организации обслужить массы людей? Что скажет относительно прекрасного, но неиспользованного водного бассейна в нашем городе комсомол?

*З. Майман, инженер.*  
Среда, 4 июня 1958 г.

1959 г.

№ 21

### Идет лесосплав

Для лесозаготовителей началась горячая пора. Издавна для сплава леса используются реки Сива и Вотка. В текущем году сплав начался на два дня раньше прошлогоднего, и уже тысячи кубометров древесины достигли мест назначения.

Река Сива перенесла на своих водах весь спущенный лес. На днях будет закончена зачистка реки от бревен. В общей сложности по реке сплавлено 18700 кубометров леса. Здесь отличились бригады тт. Урванцева и Габдрахманова.

Не менее успешно идет транспортировка леса по реке Вотке. Ежедневно перевыполняют задания бригады тт. Пичкалова и Быстрова.

На сборке древесины в этом сезоне широко используются бульдозеры. Подобный опыт применялся и в прошлом году, но с меньшим эффектом.

Стремясь экономно расходовать материальные средства, лесозаготовители отказались от использования на буксировке древесины одного из пароходов. Работать на другом придется более напряженно. Но старший бригадир механик В. Мякишкин, выражая уверенность всего экипажа, обещает: «Справимся!».

*И. Терентьев, начальник сплава*  
Суббота, 23 мая 1959 г.

## № 22

### [Без названия]

На катере по пруду (см. [Рисунок 3](#)).

Пятница, 31 июля 1959 г.

## № 23

### Растет флотилия пруда

С ростом материального благосостояния среди жителей Воткинска увеличивается количество владельцев личных легковых автомашин, мотоциклов и особенно лодок. На пруду все больше растет «малая флотилия».

По предварительным данным, в городе насчитывается до 700 владельцев моторных, парусных и простых рыбацких лодок. В прошлом году их числилось только 147.

*В. Исупова*  
Среда, 5 августа 1959 г.

1960 г.

## № 24

### Накануне лесосплава

Для лесозаготовителей наступила горячая пора: скоро начнется сплав заготовленной древесины. С 20 апреля (примерный срок начала этих работ) и до ноября предстоит сплавить и загрузить из воды 118 тысяч кубометров.

В сплаве будут участвовать два лесопункта: Чернявской и Ножовский. Древесина пойдет по рекам Вотке и Сиве. Если объем работ по реке Вотке – 87 тысяч кубометров – остается сравнительно с 1959 годом прежним, то сплав по Сиве увеличивается с 20-25 тысяч до 31 тысячи кубометров.

Лесозаготовители ваяли обязательство за период навигации перебазировать древесину, заготовленную в конце 1959 года, в I и II кварталах 1960 года, а также 60 процентов из заготовок III квартала. Залогом успешного выполнения намеченного явится не только своевременная, но и досрочная вывозка леса к месту сплава. Начало положено неплохое в I квартале план вывозки древесины выполнен на 122 процента.

В период паводка предстоит переправить к элеваторам до 60 процентов всей древесины. Этот ответственный и самый напряженный период займет 3–5 дней.

Готовятся к приемке сортовой древесины элеваторы лесозавода. Пиловочник будет выгружаться на первом элеваторе, тарный кряж — на втором, рудостой и дрова — на третьем.

В этом году подготовка к сплаву производится несколько иначе, чем в предыдущие годы. Дело в том, что прежде работы начинались с осени и при перерыве на зиму продолжались весной. Такой порядок был неудобен тем, что в зимнее время непроизводительно терялись многие десятки рабочих часов (люди, занятые подготовкой к сплаву ничем уже более не занимались, слагали с себя все обязанности).

В текущем году готовиться к навигации начали с первого марта. Сроки сжатые, но вполне приемлемые.

Все силы коллектив сосредоточил сейчас вокруг решения следующих важнейших вопросов: подготовка техники, такелажных снастей и ремонт гаваней. Не менее важно заранее позаботиться о кадрах, которые будут заняты сплавом.

На Черновском и Ножовском участках в полной готовности находится 4 трактора и одна лебедка. Ожидаем еще 3 лебедки, которые обещаны по договору.

Быстрыми темпами идет ремонт пароходов «Азин» и «Октябрь». Бригаду ремонтников возглавляют механики П. Шутов и А. Секретарев. Проходит проверку катер «Амур» (моторист т. Терещенко), который будет занят на кошелении древесины в коренной гавани.

Дружной работы требует смоление лодок, спуск мочальных канатов, обновление древесины на верхних рядах. Началась забивка свай на Горностале (коренная гавань).

Особенностью текущей подготовки к сплаву является то, что лесозаготовители сами должны приблизить срок весеннего паводка. На некоторых местах, например, у Выговской ГЭС, толщина льда достигает 1,5 метра. Положиться на естественные условия — значит ждать до конца мая. Поэтому лесосплавщики уже сейчас приступили к долблению льда.

Подготовкой к сплаву сейчас занято около 50 человек. Непосредственно в сплаве будут участвовать более 400. Нужно заблаговременно обеспечить людей не только необходимой спецодеждой, но и мобилизовать все силы на создание для сплавщиков максимальных, удобств в горячие дни навигации.

Лесосплав — завершающий этап работы лесозаготовителей. По тому, как пройдет эта ответственная пора, будут судить о трудовых результатах целого года. У коллектива леспромхоза есть все возможности достойно завершить ударный год семилетки.

*И. Терентьев, начальник сбыта леспромхоза*  
Воскресенье, 10 апреля 1960 г.

## № 25

### [Без названия]

В леспромхозе идет весенний сплав. В воду сброшено уже 30 тысяч кубометров древесины. 6 мая пароход «Азин», управляемый капитаном т. Метишкиным, доставил к берегу первые 700 кубометров.

Бригада т. Зайцева на элеваторе № 3 начала выгрузку леса. На днях будет пущен в действие элеватор № 1. В эти же дни начнется распиловка леса весеннего сплава.

*Н. Лаптев, старший мастер сплава и выгрузки леса.*  
Пятница, 13 мая 1960 г.

## № 26

### [Без названия]

[Без текста] (см. [Рисунок 5](#)).

Суббота, 4 июня 1960 г.

**№ 27**

**Морской клуб**

При водной станции открылся морской клуб для учащихся 6–10 классов. В нем состоялось уже первое организационное занятие. Ребята будут обучаться плавать, управлять шлюпками. В их распоряжение предоставляется катер «Волна». Каждый из членов клуба будет работать в определенном кружке под руководством членов ДОСААФ.

*Л. Григорьевых, А. Сентяков, Т. Федорова, А. Поляк*  
Воскресенье, 17 июля 1960 г.

**№ 28**

**Хорошо на пляже**

Рассекая белые гребни волн, пароход «Победа» идет в первый воскресный рейс. До отказа заполнены каюты и палуба. Шутки, веселый смех, песни разносятся далеко-далеко. С сумками, рюкзаками, с мячами, с гитарами, с баянами едут отдыхать на пляж воткинцы.

Русоволосый парнишка растянул меха баяна, и Галя Поносова, монтажница машзавода, подхватила знакомую мелодию песни.

Солнце поднимается все выше и выше, а к причалу подходят катера и баржи с новыми группами отдыхающих. Оркестр Дома культуры веселой музыкой встречает приезжающих.

В большом кругу на песке ребята и девушки с машиностроительного завода играют в волейбол. Загорелые, сильные, ловкие, они умеет не только хорошо работать, но и отдыхать.

Затем молодежь устремляется в воду. После купания никто не пожалуется на плохое настроение или аппетит. Под каждым кустом сегодня готовы «и стол, и дом». Кстати, в буфетах, тут же на пляже, найдется что поесть, а на десерт — мороженое.

Любители романтики под лучами солнца развели костры и кипятят чай и варят уху. Женщины укладывают спать в коляски малышей, занимаются рукоделием... Вокруг лежат газеты, книги, а любители поразмыслить разгадывают кроссворды.

Вдали, в тени кустов сидят рыбаки.

Хорошо на пляже! Только вот радостную картину отдыха портят иногда пьяные.

Кстати сказать, присутствие и этом многолюдном месте отдыха блюстителей порядка — дружинников и милиционеров очень желательно.

*Т. Васильева, выпускница 10 класса.*  
Суббота, 6 августа 1960 г.

**№ 29**

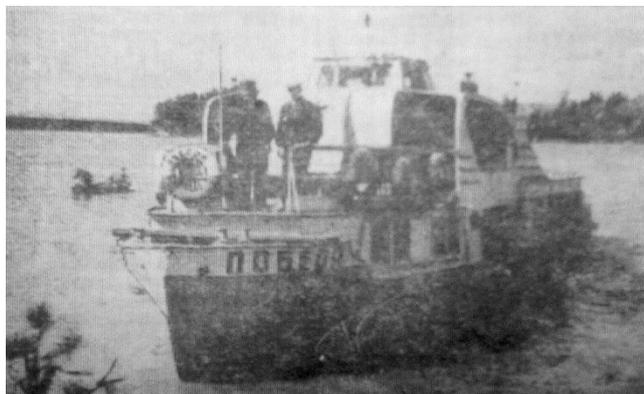
**Куда пойти завтра**

<...> Водная станция обеспечит регулярное катание на катерах по пруду. <...>

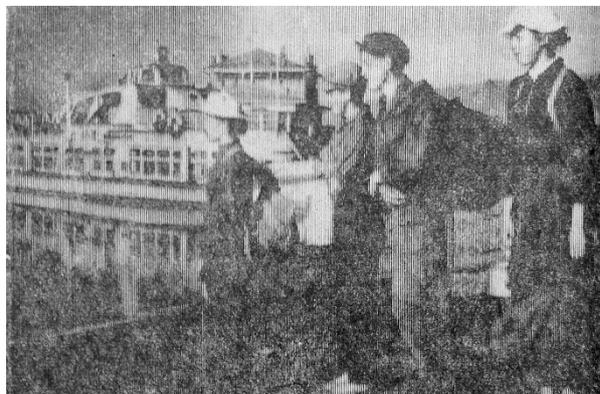
Суббота, 6 августа 1960 г.

[Без текста] (см. **рис. 6**).

Пятница, 26 августа 1960 г.



**Рис. 5.** На Воткинском пруду.  
Фото П. Белокрылова



**Рис. 6.** Экскурсанты. Фотоэтиюд Заречного

### Литература

**ВГА** – Управление по делам архивов администрации города Воткинска.

**МИКВ** – Архив Музея истории и культуры города Воткинска.

**ЦГА УР** – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

**Баутина, 2019** – *Баутина С.Л.* Периодизация речных перевозок на Ижевском пруду // Человек в природном, социальном и социокультурном окружении. Материалы III межрегиональной студенческой научно-практической конференции. Ижевск: Изд-во МВЕУ, 2019. С. 11-12.

**Колбасникова, 2013** – *Колбасникова М.А.* Становление и развитие речного транспорта России (краткий исторический очерк) // *Вестник транспорта*. 2013. № 9. С. 36-44.

**Лапшин, Коробейников, 2014** – *Лапшин Р.В., Коробейников А.В.* Белый флот гражданской войны. Ч. 1. Ижевск: Иднакар, 2014. 300 с.

**Мельников, 1997** – *Мельников С.Л.* Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века. Дисс. ... канд. ист. наук. Ижевск, 1997. 201 с.

**Шубин, 1927** – *Шубин И.А.* Волга и волжское судоходство. История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения. М.: Транспечать НКПС, 1927. 908 с.

### References

**Bautina, 2019** – *Bautina, S.L.* (2019). Periodizatsiya rechnykh perevozok na Izhevskom prudu [Periodization of river transportation on the Izhevsk pond]. *Chelovek v prirodnom, sotsial'nom i sotsiokul'turnom okruzhenii* [Man in natural, social and socio-cultural environment]: Materials of the III interregional student scientific and practical conference. Izhevsk: MVEU, pp. 11-12. [in Russian]

**Kolbasnikova, 2013** – *Kolbasnikova, M.A.* (2013). Stanovlenie i razvitie rechnogo transporta Rossii (kratkiy istoricheskiy ocherk) [Formation and development of river transport in Russia (short historical sketch)]. *Vestnik transporta*. 9: 36-44. [in Russian]

**Lapshin, Korobeynikov, 2014** – *Lapshin, R.V., Korobeynikov, A.V.* (2014). Belyy flot grazhdanskoy voyny [White Navy of the Civil War]. Vol. 1. Izhevsk: Idnakar, 300 p. [in Russian]

**Mel'nikov, 1997** – *Mel'nikov, S.L.* (1997). Rechnoy transport Kamsko-Vyatskogo basseyna vo vtoroy polovine XIX veka [Melnikov River transport of the Kama-Vyatka basin in the second half of the 19th century]. PhD Thesis (History). Izhevsk, 201 p. [in Russian]

**MIKV** – Arkhiv Muzeya istorii i kul'tury goroda Votkinska [Archive of the Museum of History and Culture of the city of Votkinsk].

**Shubin, 1927** – *Shubin, I.A.* (1927). Volga i volzhskoe sudokhodstvo. Istoriya, razvitie i sovremennoe sostoyanie sudokhodstva i sudostroeniya [Volga and Volga shipping. History, development and current state of shipping and shipbuilding]. Moscow: Transpechat' NKPS, 908 p. [in Russian]

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

**VGA** – Upravlenie po delam arkhivov administratsii goroda Votkinska [Department for Archives of the Administration of the city of Votkinsk].

### **Воткинская газета «Ленинский путь» о водном транспорте Удмуртии 1950-х гг.**

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, c, \*</sup>, Анатолий Николаевич Лошкарев <sup>d</sup>,  
Ольга Аркадьевна Нельзина <sup>e</sup>

<sup>a</sup> Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

<sup>c</sup> Московский институт психоанализа, Российская Федерация

<sup>d</sup> Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

<sup>e</sup> Музей истории и культуры города Воткинска, Российская Федерация

**Аннотация.** В работе подобраны публикации газеты города Воткинска «Ленинский путь» за 1950-1960 гг., посвященные речному транспорту города. Это десятилетие расцвета работы Управления малых рек при Совмине Удмуртской АССР, практически не нашедшей отражение в архивных документах. Благодаря газете становится возможным уточнить ряд фактов биографии воткинских судов, отсутствующие в других источниках. Так пароходы Воткинского леспромхоза «Азин» и «Октябрь» по газетной информации достоверно эксплуатировались до 1960 г. Возможно, «Октябрь» в 1959 г. вывели в резерв по техническим причинам и более активно не использовали. Катер «Волна» Воткинской эксплуатационной конторы в 1960 г. передали в распоряжение воткинского клуба юных моряков, о чем также умалчивают документы конторы.

В указанный период три хозяйства Воткинского пруда имели свой флот: завод № 235, Воткинской леспромхоз и Воткинская эксплуатационная контора. Информации о флоте оборонного завода № 235 в публикациях газеты практически нет. Флот леспромхоза в основном упоминается в свете выполнения плана лесозаготовок, причем как с критической, так и с одобрительной оценкой. А вот в публикациях о Воткинской эксплуатационной конторе преобладают критические заметки. Появление новых судов конторы, как правило, на страницах газеты остается не отмеченным, что может свидетельствовать о невысокой популярности этого вида транспорта у горожан. Но появление в 1957 г. большого по воткинским меркам теплохода «Победа» ведет к значительному росту популярности конторы. Катер становится объектом литературных зарисовок и фотоэтюдов. В целом, газета «Ленинский путь» является ценным источником по водному транспорту Воткинска, позволяющим существенно дополнить и расширить представления о работе речников Воткинска.

**Ключевые слова:** Воткинск, Воткинский пруд, навигация, водный транспорт, газета «Ленинский путь».

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