

ПАРОХОДЫ «ИЖЕВСК» И «ВОТКИНСК»

В 2009 г. исполняется 250 лет городу Воткинску, а на следующий год подобную дату отметит Ижевск. В социалистическое время практиковались встречи представителей администрации городов со своими подшефными «судами», команды которых также с ответными визитами не раз посещали Ижевск и Воткинск, неизменно становясь героями местных телепередач. Потом началась «перестройка и перестрелка», а судьбы судов затерялись среди многих событий и фактов, оказавшихся ненужными новой власти. Хотя за последние годы начала наблюдаться тенденция роста патриотизма населения и гордости за свою Маленькую родину, время оказалось безжалостным.

«Ижевском» № 1 стал большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ), спущенный на воду в Киле фирмой «Kieeler Howaldt» (3019 брт, 12,5 уз.) 22 декабря 1955 г. Он принадлежал к 25 судами типа «Пушкин», буквально сделавшим революцию в отечественном рыболовецком промысле. Теперь траулерам, небольшим по тоннажу суденышкам, не приходилось каждый раз с уловом возвращаться в свой порт: достаточно было передать его на БМРТ, который и доставлял его на родину. Карьера судна закончилась в 1983 г, когда его по выработке ресурса списали на слом.

Вторым «Ижевском» стал сухогруз, спущенный на воду 25 октября 1957 г. в Турку фирмой «Wartsila C-V» (5513 брт, 14,5 уз.). Судно принадлежало к 16 теплоходам типа «Архангельск», лобовно прозванных моряками «рысаками», совершавшими регулярные рейсы в Южную Америку. Вероятно, наибольшую известность второму «Ижевску» принесло его участие в операции «Анадырь» по переброске войск на Кубу, послужившей поводом к печально известному Карибскому кризису. К настоящему времени автор располагает воспоминаниями четверых участников этих событий, которые вместе с техникой разместились на борту «Ижевска». До начала блокады 85 советских теплоходов успели совершить на Остров свободы 180 рейсов. Судя по воспоминаниям участников, «Ижевск» принял участие как минимум в двух из них.

В первом рейсе, начавшемся 15 июля 1962 г., на «Ижевск» загрузили полк фронтовых крылатых ракет (ФКР-1 или КС-7) под командованием Т.П. Стаховского. Именно эти ракеты и вызвали озабоченность Пентагона, поскольку могли нести «специальную головную часть», в просторечье — ядерную боеголовку. А в сентябре на «Ижевск» загрузился второй эшелон 220-го особого воздушного полка, вооруженного вертолетами Ми-4, под командованием начальника штаба полка И.П. Васеева (первый эшелон того же полка убыл на борту сухогруза «Николаев»). Уже в море стало известно об объявлении блокады Кубы. Но сухогруз смог прорваться в порт Матансас, став одним из последних судов, прибывших на остров.

Следующий эпизод, принесший известность второму «Ижевску», произошел 2 августа 1967 г. Зарегистрированное в бортовом журнале явление, произошедшее в 23³⁰ по московскому времени, в настоящее время стало достоянием уфологов. Четверо членов команды судна, во главе с капитаном, в течение часа наблюдали НЛО, о

чем сообщили в вахтенном журнале. Сухогруз довольно интенсивно эксплуатировался на линиях, до 1988 г., после чего его обратили в блокшив.

Третьим «Ижевском» стал речной сухогруз типа «Большая Волга» (2000 брт, 19,5 км/ч). Кстати, в числе многочисленной серии этих судов числился и «Воткинский». Оба они построены на Сормовском заводе в 1957 г. и поньне находятся в строю. Вероятно, наибольшую известность «Ижевску» принес случай из разряда «нарочно не придумаешь». 20 августа 2006 г. при попытке ошвартоваться на Университетской набережной в Петербурге, судно было развернуто течением и, ударившись о берег, столкнулось с припаркованным там «Мерседесом». Сюжет о необычном происшествии, столкновении теплохода и автомобиля, даже прошел в новостном ролике «Вестей».

И, наконец, четвертым «Ижевском» стал речной танкер проекта 14891, известного также как «тип Ижевск» (1097 брт, 17,5 км/ч). Построенный в начале 1990-х гг. он в 1997 г. сумел совершить морской переход из Беломорска в порт Новый, что в Обской губе, через три моря — Белое, Баренцево, Карское.

Теперь кратко напомним о судах с именем «Воткинский». Так как поселок Воткинского завода в то время еще не получил городского статуса, то и пароходы назывались «Воткинским заводом».

Танкер «Воткинский завод» построили в самом Воткинске в 1889 г. по заказу судовладельца К. Грубишича из Астрахани (1357 брт.). Судно ходило по Каспию и Волге, после революции 1917 г. его национализировали и переименовали в «Нахичевань», а в конце 1940-х гг. из-за ветхости его сдали на слом.

Намного больше повезло его тезке с Оби. Сведений об его постройке автору пока найти не удалось, но этот «Воткинский завод» довольно активно использовался для перевозок по Оби, Иртышу и Тоболу. После революции вошедший в состав Иртышского пароходства, он стал едва ли не самым крупным его судном. Перевозило судно как народнохозяйственные грузы, так и выполняло поручения ГУЛАГА. В конце 30-х гг. пароход получил новое имя — «Орджоникидзе», а последние сведения о нем относятся к 1950-м гг., когда его, вероятно, и сдали на слом.

Третий «Воткинский завод» стал колесным буксиром. Первое время он числился собственностью Воткинского завода, пока его не продали Новому Азовскому пароходству. В начале 1910-х гг. он в списках пароходства уже не числился и сведений о дальнейшей судьбе автору пока не известно.

Четвертым судном стал амурский пароход «Воткинский». Он активно применялся для почтово-пассажирских перевозок, а в 1929 г. и 1945 г. даже принял участие в боевых действиях. В советское время его переименовали в «Чичерин», и судно-ветеран находилось в строю до 1960-х гг.

«Воткинском» номер пять стал рыболовный траулер, построенный в 1956 г. Ленинской верфью в Гданьске по серийному проекту В10 (614 брт, 12,5 уз). Из 87 почти однотипных траулеров основная масса строилась по заказу «Судимпорта». Судно, по-видимому, находится в строю по настоящее время.

Шестым «Воткинском» стал уже упомянутый речной сухогруз, до сих пор бороздящий просторы Волги, Камы, Ветлуги и Оки. И, наконец, седьмым «Воткинском» является сухогруз, построенный в 1967 г. в ГДР на верфи «Warnowwerft» в городе Варнемюнде (9455 брт, 16,5 уз.). Все 11 однотипных судов, пополнивших мор-

ской флот СССР, носили имена городов, начинающихся на букву «В»: «Вольсю», «Восточный», «Волчанск» и т.д., а вся серия обычно называлась по названию города-строителя: «типа Варнемюнде».

Судьба сухогруза довольно подробно изложена на сайте Воткинска. С портом приписки Владивосток, оно вдоль и поперек исходило Тихий океан. По выработке ресурса судно в 1990 г. продали в Китай, где переименовали в «Rajin». Впрочем, из-за скверного технического состояния новые хозяева уже два года спустя, в марте 1992 г., переоборудовали судно в блокшив.

Немаловажным дополнением к «Ижевским» и «Воткинским» может стать история судов с названием, производным от имен городов. В первую очередь следует упомянуть лесовозы типа «Игаркалес», построенные в Финляндии. Среди 12 однотипных судов числился и «Ижевсклес».

И, заканчивая рассказ, следует упомянуть об еще одном траулере «Ижевское», построенном в Петрозаводске в 1977 г. Впрочем, в число названий, посвященных Ижевску, его следует отнести лишь весьма условно, ведь назван он в честь небольшого рыбацкого поселка.

*А.А. Рязанова
(Екатеринбург)*

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТЕХНИКИ В КУЛЬТУРНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ ПРОСТРАНСТВАХ

Современные музеи, выставочные площадки и многофункциональные центры оснащаются различными техническими устройствами. Многие культурно-массовые мероприятия не могут обходиться без технического оснащения, начиная с регионального концерта отдельной музыкальной группы и заканчивая международными конкурсами, такими, как «Евровидение». Мы видим, что со временем технические средства изменяются, становятся масштабнее и количество задействованных систем растёт. С чего же начиналось техническое оснащение развлекательных комплексов? Что способствует развитию техники? И что следует ожидать в дальнейшем, какие отмечаются тенденции развития техники в культурно-развлекательной сфере?

Изначально техника появилась как вспомогательный элемент в культурных мероприятиях: «В древнем мире техника, техническое знание и техническое действие были тесно связаны с магическим действием и мифологическим миропониманием. ... Более того, первые машины, по-видимому, приносились в дар богам и посвящались культу, прежде чем стали употребляться для полезных целей»¹. В частности, это касается изобретения колеса и конструкций, основанных на его работе. Частично ритуальные действия перешли в культурно-зрелищную сферу, уже тогда техника способствовала реализации творческого воображения человека: «В античности понятие "тэхнэ" обнимает и технику, и техническое знание, и искусство»². Технические устройства способствовали увеличению производительности, вначале это были отдельные узлы, обеспечивающие подвижность элементов сцены, арены, работающие от мускульной силы, то есть роль техники ограничивалась трансформацией физической мощи человека, не касаясь эмоционально-чувственной сферы. К этому относится доиндустриальный период (XVIII–XIX вв.) развития техники и социальной структуры,