

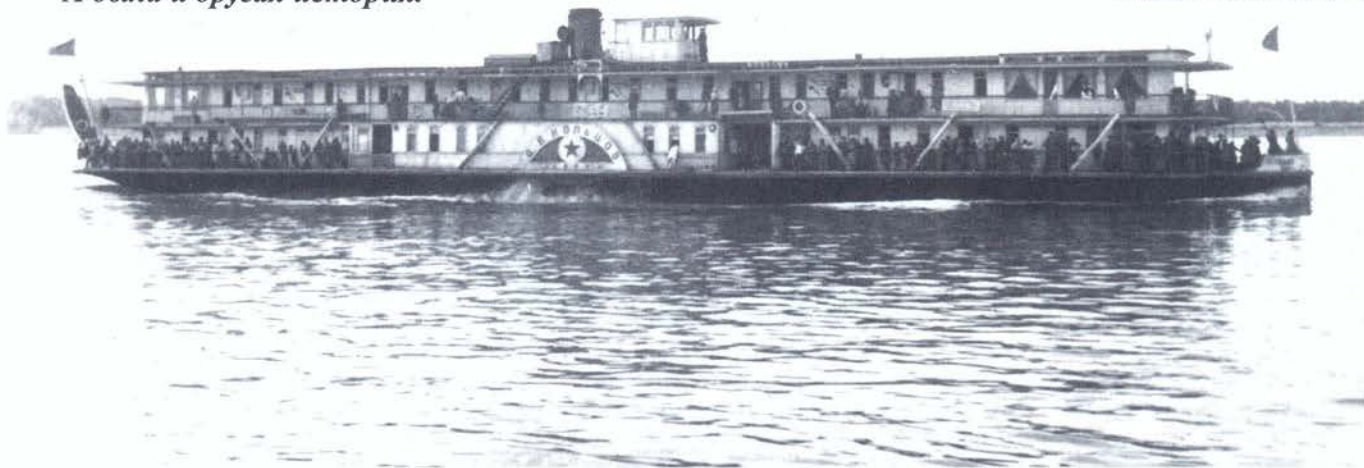
Как провозжают пароходы...

Вдумайтесь в слова этой песни – они наполнены лирическим смыслом лучших мгновений нашей жизни. Это краткое словосочетание, когда-то восхищавшее нас, сегодня потеряло былое очарование, ушло из нашего обихода. Потому что Ульяновский порт с навигации 2000 года закрыл все свои пассажирские линии.

Провозжат некого.

А была и другая история.

Пароход «А.В. Кольцов»



От Симбирской пристани до Ульяновского порта

Понятие «пристань» узаконено на заре парового судоходства на Волге – в 1838 году «Положением о пристанях». Началом Симбирской пристани считается 1859 год, когда Пароходное товарищество «Самолёт» и общество «По Волге» для своих пароходных линий установили в Симбирске плавучие дебаркадеры. Позднее появились причалы общества «Кавказ и Меркурий» (1862 г.), общества «Дружина» и «Камско-Волжского общества». Дебаркадеры стояли вдоль правого берега от Смоленского до Завьяловского спуска.

В 1900 годы в Симбирске появился дебаркадер пароходства «Дружба», организованного в Сенгилее Ф.М. Баукиным. Его пассажирские пароходы «Казань», «Симбирск», «Сенгилей», «Самара» курсировали между Казанью и Самарой и были известны не одному поколению этих волжских городов.

Небезынтересен такой факт из деятельности Симбирской пристани: наибольший грузооборот пришёлся на предвоенный 1911 год – 5 885 тысяч пудов (98 900 тонн).

В годы советских пятилеток перегрузочные мощности пристани оставались на неизменном уровне, поэтому результат 1911 года не был достигнут даже спустя 40 лет.

Бесспорно, что порт XX века немислим без главного звена перегрузочной техники – порталных кранов и вертикальной причальной стенки. Очевидная грандиозность такой реконструкции каждый раз отодвигала её начало – по затратным соображениям –

до лучших времён. Они всё-таки наступили – уже после Отечественной войны.

В 1952 году началось строительство нового порта. Оно было связано с созданием Куйбышевского водохранилища. К этому времени Ульяновская пристань хотя и называлась портом (с 1950 г.), но признаков, присущих порту, не было и в помине: ни кранов, ни причальной стенки. Не было даже укрепленного берега. Приписной



Пароход «Ян Фабрициус»



флот стоял из плавсредств, способных удивить только немощью и убожеством. Это были: паромная переправа – пароход «Ульяновск», рейдовый катер, плавкран грузоподъёмностью полторы тонны и пассажирский катер «Москвич-72» – так называемый «речной трамвай».

На местной линии Ульяновск-Куйбышев работали пароходы «А.В. Кольцов» и «Власть Советов». На пригородной линии Ундоры-Белый Яр – «Джон Рид» и «Ян Фабрициус».

В новом порту

К началу навигации 1957 года, ко времени заполнения водохранилища до проектного уровня, были закончены основные строительные-монтажные работы по сооружению порта: гавань с волнозащитной дамбой, бетонированные откосы прилегающих к порту берегов, 600-метровая вертикальная грузовая стенка с невиданными доселе 9 порталными кранами грузоподъёмностью в 5 и 10 тонн, громады грузовых складов. Вся панорама поражала непривычной новизной, чёткостью линий и необъятностью.

Заместитель начальника порта В.И. Фролов сообщал в интервью «Ульяновской правде» 27 апреля 1957 года: «К концу апреля, после вскрытия Волги, вода поднимется на три метра, а к концу мая достигнет проектной 53-й отметки и станет выше пригородного уровня на семь метров. Особенность предстоящей навигации – всё грузовое и пассажирское движение переносится в новый порт. В нём будут работать три буксирных парохода: «Одесса», «Нигрэс» и «Красная Сибирь» с закреплёнными за ними 15 баржами по 1 000 тонн. Будут открыты несколько новых пассажирских линий. Самая большая из них – Мелекес-Ульяновск, протяжённостью 180 километров. Эту линию будет обслуживать теплоходы озёрного типа «ОМ-317» и «ОМ-319».

29 апреля «Ульяновская правда» писала: «В новом порту оживление. В 13.00 к стенке подходит дизель-электроход «Чайковский». Капитан Замышляев: «Вышли из Горького 27 апреля в 14.00... От Кам-Устья до Ундор – сплошной лёд, плывущий кустарник и лес».

На следующий день газета «Ульяновская правда» сообщила: «Флаг»



Группа капитанов скоростного флота (слева направо): В. Мордвинкин, А. Пирогов, Б. Фролов, Б. Чудинов, А. Замятин, Е. Игошин

навигации поднят». И в следующем месяце тема освещается постоянно.

1 мая: «От Жигулей до Чебоксар уровень Волги поднялся в среднем на 20 метров».

9 мая: «Подъём воды в водохранилище с начала года составил шесть метров. До проектной отметки остался ещё один метр».

12 мая: «Позавчера пароход «Маршал Жуков» открыл пригородное сообщение на линии Ст. Майна-Сенгилей. На линию Казань-Ульяновск вышел «Павел Бажов».

29 мая в статье «Морем – в Мелекес» В. Липатов пишет: «24 мая т/х «ОМ-319» – первый в истории пассажирский теплоход, пришедший в Мелекес. Первый штурман Чудинов, первый помощник механика – Тонкачёв, рулевой Родягин. В 9.00 первые пассажиры первого теплохода сошли на стенку Мелекесского порта».

С весны 1957-го покинули ульяновские плёсы старые пароходы класса «река»: «А.В. Кольцов» (бывший «Депеша» – 1859 г.), «Власть Советов» («И. Калита» – 1903 г.), «Джон Рид» («Л. Сорокин» – 1903 г.), «Ян Фабрициус» («Симбирск» – 1903 г.). Первому из них было 98 лет! Остальным – больше, чем полвека.

Появление водохранилищ, несом-

ненно, способствовало обновлению флота, большая часть которого до 50-х годов состояла из судов дореволюционной постройки. На линии Казань-Ульяновск-Куйбышев появились новые дизель-электроходы «Белоруссия» и «Грузия», «Карелия» и «Киргизия». Пассажирские суда нашего порта на пригородных линиях были не так внушительны, но своими мореходными качествами «омики» вполне соответствовали условиям плавания на водохранилище. Шесть «омиков» вполне справлялись с пригородными перевозками до Ундор, Мелекесса, Белого Яра, Тольятти.

Но самым интересным и привлекательным было появление в порту первого «Метеора-18». Он вышел в рейс в навигацию 1964 года, открыв скоростную линию Ульяновск-Куйбышев. Впоследствии число «крылатых» достигло семи единиц. С первых же дней они пришлись по душе пассажирам и вскоре окончательно заменили водоизмещающие суда на местных линиях. Появились скоростные линии Ульяновск-Казань, Ульяновск-Куйбышев-Балаково, Ульяновск-Нижний Новгород. В течение трёх «золотых» десятилетий наши скоростные суда достойно представляли свой родной порт, были его гордостью и надеждой.

«Метеор»



Ульяновцы первыми из всех ближайших портов обрели опыт работы «Метеоров» на водохранилище, ибо расположение в его срединной части наилучшим образом способствовало обретению надлежащей морской практики.

Представление о перевозках пассажиров судами Ульяновского порта дают следующие цифры: 1958 год – 173 тысячи человек; 1968 год – 576 тысяч, 1978 год – 430 тысяч, 1988 год – 499 тысяч, 1998 год – 499 тысяч пассажиров.

Вспомним, что в 1967 году Ульяновск значился городом с 300-тысячным населением и, значит, порт в свои лучшие годы перевозил пассажиров, число которых превосходило население города. Сегодня об этом не может быть и речи: пассажирские перевозки в порту свёрнуты. Таких

судов нет с 2000 года. К этому порт пришёл в другом статусе: с 1993 года он стал называться ОАО «Ульяновский порт». Обратимся к истории: в 1918 году декретом советского правительства был национализирован весь волжский флот, принадлежавший обществам, товариществам, то есть акционерным компаниям. И этот судьбоносный декрет был принят во благо народа! Спустя 70 лет, в наши дни, совершилось акционирование флота – действие, обратное национализации! И снова реорганизация, обвал транспортной деятельности, перевод судов на отстой, и – в металлолом.

Неужели нам суждено испытывать только тоску и горечь на пустынных причалах, где уже некому сказать: «Счастливого плавания!»

Анатолий Пирогов

Фото из архива автора

«Комета»



«ОМ-317»