ПЯДУШКИНА И. И., ТАРАСЕНКО А. Д., ЖУРАВЛЁВА М. С.

НАЧАЛО РАЗВИТИЯ БЫСТРОХОДНОГО СУДОХОДСТВА НА ОЗЕРЕ БАЙКАЛ

Иркутский государственный университет, Россия

Внимание к Байкалу значительно увеличилось после официального признания его одним из чудес России. Сегодня Байкал стоит в рейтинге самых востребованных маршрутов путешественников, что означает увеличение нагрузок на иркутские туристские принимающие организации. Каждый турист желает ощутить свежесть озера, увидеть прозрачность воды, прочувствовать великолепную природу. Особенно яркие впечатления остаются после прогулок по водному зеркалу Байкала, для которых предоставляются различные суда.

Теплоходов, предлагающих свои услуги для прогулки по Байкалу, достаточно много. Но, в основном они предлагают прогулки на незначительные расстояния, так как имеют небольшую скорость. Туристам, желающим увидеть много байкальских достопримечательностей, нужны быстроходные суда, чтобы сократить время в пути и познакомиться с природой в месте непродолжительного отдыха [1].

Быстроходные суда нужны для передвижения и жителям прибрежных поселений, например, острова Ольхон, Нижнеангарска.

Со временем старые малоэффективные суда заменялись новыми, имеющими более высокие технико-экономические показатели. К таким теплоходам – «ветеранам» относится теплоход «Комсомолец», который передвигался по байкальским водам со скоростью 20 км/ч [3]. По словам первого капитана «Кометы-4» Вальковского Владимира Леонидовича, для Байкала необходимы были морские быстроходные суда, особенно в северные и труднодоступные районы области, в места строительства БАМа, где отсутствуют надёжные сухопутные пути. Единственный пассажирский теплоход «Комсомолец» уже не справлялся с перевозкой людей на Байкале. [5] Современное морское судно на подводных крыльях «Комета» способно было развивать скорость до 60 км/ч, поэтому встал вопрос о появлении такого судна на Байкале.

Быстроходные суда на подводных крыльях появились на судостроительном заводе в 70-х годах XX века в Феодосии, на Крымском полуострове. Иркутское судоходство решило приобрести быстроходную «Комету» [2].

К 1975 году судостроительный завод в Феодосии выпустил уже 4 судна на подводных крыльях. По воспоминаниям капитана Вальковского В.Л., одно из них осталось на Черном море, другое «ушло за границу», о судьбе третьего он мало что помнит, и 4-е судно было отправлено на Байкал. Это была «Комета-4» [5].

Путь быстроходного судна из Феодосии до Байкала занял 2 года. И происходил в 6 этапов.

В июле 1973года судно «своим ходом» отправилось с территории завода по Азовскому морю и 60 километров по реке Дон – до Ростова.

Это был ***I этап доставки судна*** на Байкал.

II этап транспортировки – от Ростова-на-Дону до г.Архангельск: через Волгоград, Саратов, Самару, Казань, Нижний Новгород, Ярославль, Рыбинское водохранилище, Онежское море, Ладожское озеро, Белое море. Было пройдено два рукотворных канала: Волго-Донской и Волго-Балтийский.

В Ростове «Комету» подняли краном, погрузили на лихтер и с помощью другого теплохода доставили её в г. Архангельск.[3] Несмотря на большие размеры, «Комету» перевозили собранной, убраны были только крылья.

III этап транспортировки судна – от Архангельска до бухты Тикси по морям Северно-Ледовитого океана (Белое море, Карское море, море Лаптевых). В Архангельске морское судно взяло на буксир лихтер с «Кометой», и дальнейший путь пролегал уже по северно-морскому пути, покрытому льдом. Впереди шел ледокол, который таранил льды и вел буксир с «Кометой». Так добрались до реки Лена.

IV этап – перевозка Кометы из бухты Тикси по р. Лена. В поселок Качуг добрались глубокой осенью. Там Комету ожидал трейлер, на который судно перегрузили и доставили в деревню Косая Степь. Там же остались зимовать до времени, пока не растает лёд на Байкале.

Весной 1974 года судно погрузили на трейлер, и началась транспортировка в бухту Ая. Это был технически сложный и трудоёмкий ***V этап*** продвижения судна к месту приписки. Передвигались по сухопутному пути медленно. Трейлер тянули 2, а в местах с крутым подъемом 3 трактора. Скорость передвижения была примерно 5 км/ч. Все сопровождающие перевозку судна (14 – 16 человек) шли рядом. Они выполняли сложные работы по продвижению трейлера с грузом по труднопроходимым местам. Например, когда груз провозили по мосту, рабочие предварительно устанавливали дополнительные подпорки, так как мост не был рассчитан на такой большой вес. Там, где дорога была уже необходимой для провоза груза площадки, её дополнительно подсыпали.

В бухте Ая судно встречали корреспондент, руководитель экспедиции перевозки по суше Андрулайтис Каземир и начальник Восточносибирского пароходства Скупов В. Д.

Там же была баржа, на которую была перегружена «Комета» для транспортировки её в порт Байкал. Это *был* ***VI завершающий этап*** доставки «Кометы» до порта Байкал. Тянул баржу с «Кометой» теплоход «Невский». Шли по Байкалу двое суток. В порту смонтировали подводные крылья и опустили на воду.

Подготовка к первому рейсу длилась месяц, и уже затем «Комета» отправилась на север Байкала, где впоследствии вырос город Северобайкальск. С 1975 г. начались регулярные рейсы «Кометы-4» на линии порт Байкал – Северобайкальск протяженностью 610 км с ночными стоянками в конечных пунктах.

Прослужила «Комета» жителям прибайкальского региона 20 лет до 1995 года. Сегодня «Комета-4» находится в нерабочем состоянии в микрорайоне Солнечный.

В настоящее время по Байкалу ходит «Комета-15». Привезена она была, по воспоминаниям В. Л. Вальковского, примерно в 1978 году, и на пере-

возку ушло значительно меньше времени. Это судно строили уже в Грузии в городе Поти.

Олег Иннокентьевич Сизых, работавший капитаном теплохода «Маяк» до 2016 года, рассказал, что сегодня быстроходных судов немного, а именно 7 быстроходных суден на подводных крыльях. Для обслуживания туристов используются и другие суда – значительно меньшей скорости [6].

Приход быстроходных судов на Байкал был вызван необходимостью реализации федеральной целевой программы по строительству БАМа и обеспечения пассажирских перевозок жителей поселков. Это было необходимо для перевозки грузов, обеспечения товаров народного потребления прибрежного населения. В связи с тем, что доставка «Кометы» была делом государственной важности, участники сложной перевозки судна в течение двух лет выполняли эту важную миссию вдали от семьи, несмотря на различную погоду и не всегда комфортные условия проживания.

Несмотря на большие временные и финансовые затраты на перевозку «Кометы-4», как показало время, они были оправданы. Появление судна значительно облегчило перевозку пассажиров по Байкалу за счёт сокращения времени в пути [4]. Это было актуально как в период строительства БАМа, так и в настоящее время – время стремительного развития туристического бизнеса на озере Байкал.

Данная тема достойна полного освещения в музее судоходства на ледоколе «Ангара» – филиала иркутского краеведческого музея, где в настоящее время нет вообще сведений о быстроходных судах на Байкале, хотя в Иркипедии заявлено о наличии двух экспозиций по ледоколу «Ангара» и истории развития судоходства.

Список использованных источников:

1. Власов А.Ф. Туризм и транспорт: основы взаимодействия. Менеджмент транспортных услуг: учеб.пособие / А.Ф. Власов. 4-е изд. , испр. и доп. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 2012. – 300 с.
2. Попов А. «Комета» на Байкале / А.Попов // Речной транспорт. –1979. – № 8. – С.28 .
3. Советский арктический лихтеровоз «Севморпуть» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http:// www.korabley.net/news.
4. Кузнецова В. Восточно-Сибирское речное пароходство, история. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.my-buryatia.ru/pedia/bajkal.
5. Личный архив Вальковского В.Л.
6. Личный архив Сизых О.И.