

А.Н. Степаненко

**НА КУЙБЫШЕВСКОМ
И САРАТОВСКОМ
ПЛЕСАХ**

Саратов
2021

УДК 908
ББК 39.402
С79

Степаненко А.Н.

С79 На Куйбышевском и Саратовском плесах: историко-документальный очерк. – Саратов: ООО Издательство «Научная книга», 2021. – 530 с.

ISBN 978-5-9758-2244-4

Историко-документальный очерк о нелегкой работе бакенщиков, геодезистов, работников затонов, водомерных постов, землечерпательных машин и вспомогательного флота Куйбышевского и Саратовского технических участков пути Волжского бассейна.

Выражаю особую благодарность начальнику Саратовского района водных путей и судоходства Мильцыну Алексею Станиславовичу за помощь в сборе материала для написания этой книги.

На обложке использована иллюстрация «Землечерпалка "Пятилетка"» из журнала «Техника молодежи» 1952 г. №11.

ISBN 978-5-9758-2244-4

© А.Н. Степаненко, 2021

НАЧАЛО СУДОХОДСТВА НА ВОЛГЕ



На Руси, оттесненной с течением времени различными чуждыми элементами почти от всех морей, за столетия получило развитие речное судоходство, которое впоследствии на Волге обрело мировую известность. Водные пути были излюбленными и часто единственными путями сообщения и передвижения руссов. Один из исследователей говорил, что уже к тому времени (1500-1556 годы) «русское племя в продолжение веков усвоило себе все привычки речного судоходства и выработало значительную сноровку, чтобы справляться с речными мельями и порогами». В то время плавание во многом зависело от природных условий: порогов, нерасчищенного русла, мелей, подводных камней, о которые разбивались суда, многочисленных волок, через которые приходилось перетаскивать и суда, и грузы. И наконец, бесчисленные разбойничьи шайки из разной гольтыбы делали условия судоходства на водных дорогах «непроходимыми» и «непроезжими». К тому же бури на озерах и в низовьях больших рек нередко уничтожали целые караваны. В общем, жизнь древнерусского судоходца, со всей его любовью и привязанностью к реке, одновременно была и полной зависимостью от нее.



Древнерусские судоходцы

Технические условия плавания по Волге очень ярко описаны Олеарием, спустившимся в 1636 году от Нижнего Новгорода до Астрахани в составе голштинского (немецкого) посольства, следовавшего в Персию на корабле «Фридрих». Посольство выехало из Нижнего Новгорода 30 июля, а прибыло в Астрахань 15 сентября, через полтора месяца. Из-за того, что посольскому кораблю попался лоцман, уже 8 лет не плававший по Волге и потому, естественно, не только не знавший ее современного фарватера, но и забывший многое из того, что

знал раньше, все плавание посольства прошло «в неустанной борьбе с мельями и перекатами». Вот как описывает Олеарий тогдашний Саратов: «1-го сентября, в 9 часов утра, миновали город Саратов, представлявший из себя небольшую крепостцу, заселенную одними стрельцами для обережения от татар, называемых калмыками, которые обитают от этих мест до самого Каспийского моря и до реки Яика и часто делают набеги вверх по Волге».

Через 33 года после голштинского «Фридриха», в 1669 году, по Волге, от Нижнего Новгорода до Астрахани, прошел другой корабль, также построенный на иностранный манер, – дединовский «Орел». И картина его плавания была такой же, как ее изобразил Олеарий. Только при Екатерине II волжское судоходство начало меняться в лучшую сторону. Венцом ее забот о судоходстве было издание «Устава купеческого водоходства». Статьей 4-й Устава рекомендовалось употреблять для плавания суда, подходящие по своим размерам и устройству к водным путям, по которым производится плавание, «дабы по глубине и мелководию ходить могли с безопасностью, и где способно под парусами, уменьшая чрез то частые в пути перегрузки, от того происходящие остановки, ходьбою же под парусами, где удобно, поспешается путь»... Этим же уставом в крайних случаях для «неукоснительного сохранения корабля или судна, или мачт, или парусов, или такелажа» судовщику разрешалось даже употреблять телесное наказание корабельным служащим, но «не более пяти ударов веревкою или хлыстом». В особых случаях, с согласия штурмана, боцмана, старшего водохода, наказание разрешалось повышать до 12 ударов, а при нападении на судно разбойников корабельщику (судовщику) разрешалось «защищаться всеми возможными силами». Но преимущественным наказанием за проступки были штрафы в размере от суточной платы до всего заработка виновного.



Вышний Волочек. Тверецкий канал

В 1809 году именным указом от 14 февраля были изданы первые в России «Правила для судоходства», касавшиеся пока только плавания по Мариинскому каналу и Вышневолоцкому пути. Содержание правил было очень скромное и сводилось лишь к указаниям о предельной грузовой осадке судов (по Вышневолоцкому пути не свыше 15 вершков в межень, по Шексне от 7 до 8 четвертей (одна четверть равна 18 см), с крайним минимумом «в случае чрезвычайной засухи» до 5 четвертей, по Белоозеру 7 четвертей) и о размерах судов: максимальные 33-36 аршин в длину и 9-10 аршин в ширину при общей высоте от дна до палубы в 3 аршина (один аршин равен 0,7112 м). Первая же навигация после издания «Правил для судоходства» показала значительную их неполноту и несовершенство.

В том же году создается 10 округов путей сообщения, в том числе и Казанский. И уже 29 октября 1810 года царем были утверждены новые правила под названием «Учреждения о судоходстве по реке Волга через Вышневолоцкий канал до С.-Петербурга», которым придавалось особое значение. Главные изменения – это уменьшение грузовой осадки для половодья до 14 вершков (один вершок равен 4,445 см) и отмена преимуществ «очередных номеров» от Рыбинска до Твери в обходе других судов, которыми пользовались до этого суда.

29 ноября 1819 года был издан Указ, разрешающий иметь огонь на судах: «Дозволить судоводителям по всем системам судоходства иметь огонь на судах для собственного их употребления или для рабочих во время плавания, кроме дистанции от Рыбинска до Вышнего Волочка». Его запретили на судах «Наставлением Судоходной Расправы» – особым приложением к «Учреждению о судоходстве по реке Волге» в 1810 году. В 1809 году были изданы первые инструкции смотрителям на пристанях, и наконец, в 1823 году были отменены именованным указом сборы на нужды судоходства, кроме таможенных пошлин, с некоторых сырых продуктов, отпускаемых за границу, пятипроцентных отчислений на купеческие казенные повинности и пятикопеечных сборов с ревизской души «всех вообще поселян, вольных людей и мещан» с мотивировкой: «всякое облегчение сообщений распространяет благосостояние и умножает богатство государства».



Злобин В.А.

Правительство Александра I довольно широко взглянуло на водные пути, приняв меры к их устройству и упорядочению, а главное – придало определенную и стройную форму управлению ими. Он утвердил проект «Управления водяными и сухопутными путями сообщения». По этому проекту пути сообщения подчинялись Департаменту водяных и шоссейных дорог. Особенно важным было то, что судоходству дали права общественной организации и что судовладельцы были допущены к непосредственному участию в руководстве своим делом в лице судовых расправ и deputаций, ну а судовые расправы привлекли общественное внимание к судоходству и поставили его на твердые ноги.

Отныне стали уже невозможны такие эксперименты, как приказы Петра Первого плавать по Волге в морских судах, рубить негодные правительству типы судов и т. д. Вернув себе полную самобытность и получив признание, судоходство на Волге развернулось к началу XX века в огромное общенародное дело, захватившее в своем развитии миллионы людей. Появилось множество новых типов судов, а главное – возник судовой промысел. Об общественном внимании к судоходству свидетельствует появление таких фактов, как пожертвования. Так, известный общественный деятель, выдающаяся личность своего времени, выходец из крестьянской среды низового Поволжья Василий Алексеевич Злобин пожертвовал 40 000 руб. на устройство и содержание в Саратовской губернии больниц «для пользования рабочего народа, на судах проходящего». Он первым обратил

внимание на горькую долю бурлака, бросаемого в пути едва не на полный произвол судьбы. Позже на начинание Злобина откликнулись и другие благотворители, которые к июлю 1809 года дали вместе с процентами на капитал Злобина 9472 руб. 51 коп. И уже в 1809 году были открыты судоходные больницы в Саратове, Камышине, Царицыне и Вольске. Большую часть своего огромного состояния Злобин употребил на украшение города Вольска (в то время Малыковки), где и прожил всю жизнь, ворочая капиталами всей Руси.

ПЕРВЫЕ МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ СУДОХОДСТВА



С появлением пароходов условия плавания, естественно, изменились, и возник вопрос об их регулировании. Первым шагом такого регулирования было издание утвержденных 10 марта 1837 года особых правил плавания для паровых судов. Они состояли всего из 10 параграфов, семь из которых предусматривали:

а) движение пароходов «при всяком ветре, погоде и течении» правой стороной реки, «чтобы (пароходы), идущие противными курсами, оставляли один другого в левой от себя стороне»;

б) при встрече парохода с парусным или гребным судном «на перерез курса оных» обязанность «во всяком случае пропускать их, несмотря ни на какую силу ветра и течения или состояние погоды»;

в) при «проходе небольших гребных и парусных судов обязанность уменьшить или даже остановить свой ход так, чтобы не только предупредить всякое несчастье, могущее произойти от слишком близкого прохождения парохода мимо судна, но даже чтобы не подать судну справедливой причины к опасению»;

г) пассажирским пароходам, идущим без груза, «иметь надлежащее количество баласта, в предохранение судна от валкости, а пассажиров от опасности и страха в случае внезапного шквала или крепкого ветра»;

д) «для удобнейшего проведения в исполнение сих правил в ночное время» обязанность пароходам «во все продолжение ночи иметь в носовой части три огня в фонарях, поднятых горизонтально на рейке, чтобы огни были видны по всем направлениям. Реек должен прикрепляться к мачте, на возвышении не менее шести футов от кожуха, или подниматься каким-либо способом в носовой части судна, на таком же возвышении, буде пароход не имеет мачты»;

е) «огни должны быть расположены по рейку горизонтально, в расстоянии не менее шести футов один от другого, если пароходы идут вниз по реке или проходу; если же пароходы идут вверх по реке или проходу, то один из трех фонарей подвешивается вертикально под одним из двух остальных фонарей, горизонтально расположенных, и также в расстоянии не менее шести футов от того фонаря, под которым будет подвешен»;

ж) в случае нарушения правил предусматривается штраф в размере 100 руб. ассигнациями «в пользу лоцманских вдов и сирот», а в случае причинения какому-либо судну вреда обязан оплатить все издержки, «на возмещение такого вреда потребные».

Правила были «высочайше утверждены» Николаем I и оставались практически неизменными до 1867 года. Изменения коснулись только первого параграфа. Через год после издания правил указом от 8 февраля 1838 года он был изменен для волжского плеса Тверь – Рыбинск, где вследствие узости реки было разрешено, первоначально в виде опыта, плавание обеими сторонами реки «смотря по удобству», а через 5 лет, указом от 10 августа 1843 года, тот же первый параграф был дополнен правилом: «Когда два парохода идут в узкости, по одному и тому же направлению, и задний, имея ход скорее переднего, будет догонять его, то сей последний обязан положить руль право, чтобы сдать несколько в левую сторону, а обходящий его пароход положить руль лево, дабы обходить правее».



Торговля с баркаса на Волге

В этом же году, особым приказом по округам путей сообщения, для более правильного обмера судов при проходе перекатов, вместо практиковавшихся ранее для этого «промерных крюков», было предложено ввести особые «судомеры» в виде деревянных порогов, укладываемых на известной глубине и задерживавших судно, нагруженное ниже этой меры. Это новшество привело ко многим неудобствам, поэтому широкого распространения не получило. Гораздо важнее было введение примерно в то же время (и даже несколькими годами ранее) того, что на особо опасных местах для судоходства (мели, подвижные камни) устанавливались деревянные поплавки, а в местах наиболее трудных сечений перекатов (каменные гряды) ставились на берегу вежи. Только правила 1878 года дали более или менее полное разреше-

ние вопроса судоходства. Они были распределены на 9 глав:

1. Обозначение хода или стржня (фарватера) рек плавучими предостерегающими знаками.
2. Обозначение стржня рек посредством постоянных береговых знаков.
3. Обозначение глубины воды на перекатах.
4. Объявление на значительных пристанях о глубине воды на перекатах.
5. Сигналы для обозначения, свободны ли пороги от судов или нет.
6. Знаки для направления судов в определенные пролеты мостов.
7. Обозначение в весеннее время стржня рек, входов в истоки, в устья рек и обозначение мелей в озерах.
8. Обозначение отдельных опасностей на озерах.
9. Извещение судов о наступлении бурь.

В 1874 году на Волге было обставлено знаками всего 98 пунктов, а в 1884 году таких пунктов стало 338. Как видим, за 10 лет количество знаков выросло почти в три с половиной раза. На эти цели Министерство путей израсходовало 74 000 руб.

ПЛАВУЧИЕ И БЕРЕГОВЫЕ ЗНАКИ

Безусловно, прежде чем знаки приняли определенный вид и назначение, прошла не одна сотня лет. И только в середине XIX века, по рекам всей России, отобрали наилучшие, удобные и понятные знаки, которые использовались в судоходстве того времени стихийно, сделали их описание, определили назначение и места установки и правилами закрепили систему знаков, однообразную для всех рек империи. С 1867 года, утвержденные министром путей сообщения, правила стали действовать на реках всей России. С годами они изменялись и дополнялись.



Хворостяной бакен

С 1867 года, утвержденные министром путей сообщения, правила стали действовать на реках всей России. С годами они изменялись и дополнялись.

Важнейшими знаками, которые стали практиковаться для обстановки на Волге, были следующие:

а) бакены, используемые для обозначения стержня рек и устраиваемые по образцу хворостяных – из деревянного, осмоленного треугольного основания и устанавливаемого на нем конуса из листового железа с приспособлением вверху для надевания фонаря. Наряду с железными бакенами, до середины 50-х годов употреблялись и бакены, плетенные из виц и прутьев. Бакены ставились на гранях стрежня, по

ту и другую его сторону, на мелких местах, а также на отдельных заграждениях фарватера, например, на камнях, затонувших судов. При этом бакены, устанавливаемые с правой стороны стрежня, считая по течению реки, окрашивались в красный цвет и ночью освещались красным огнем, а устанавливаемые с левой стороны окрашивались в белый цвет и освещались белым огнем.

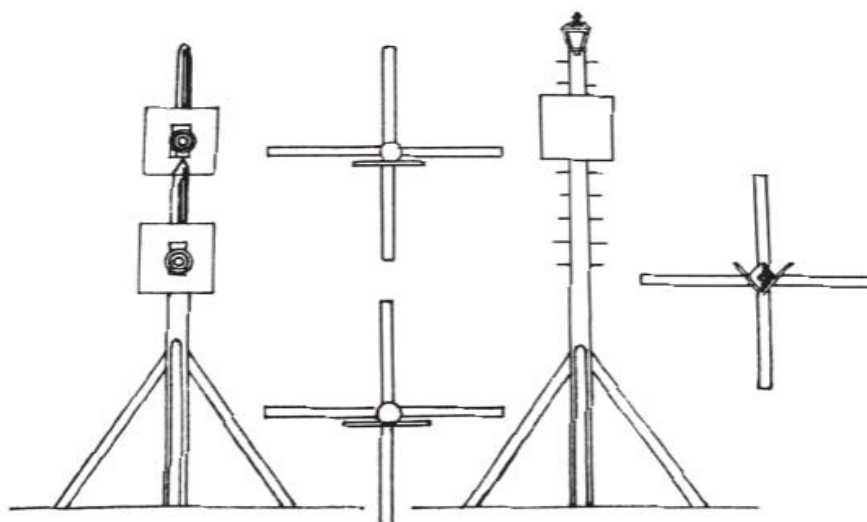


Вид на Нижний Новгород 50 – 60 гг. XIX века.

Бакены на Волге

Бакены, стоящие при разделении стрежня реки или на отдельных препятствиях, которые можно было обходить по обе стороны, окрашивались полосами красного и белого цветов и освещались двойным огнем – белым и красным. Но первыми бакенами были обычные деревянные бочки. Конструкцию железных бакенов предложил в 1854 году инженер-полковник Марченко, но из-за дороговизны (17 руб. за бакен) широкой замены не получилось. Со временем бакен системы Марченко был упрощен, и началось его активное внедрение;

б) вехи употреблялись для той же цели, что и бакены, но на путях второстепенного значения, где плавали только днем. На путях же, оживленных, в дополнение к бакенам (между ними) вехи ставили на укрепляемых цепями шестах и окрашивали их в красный цвет на правобережной стороне и в белый на левобережной. На красных вехах обычно ставили голик раструбом вверх;



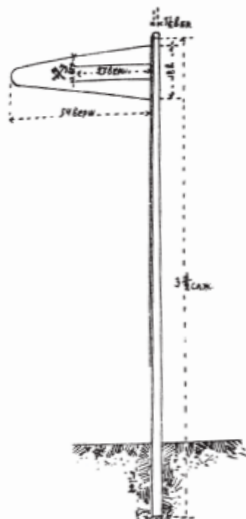
Перевальные вехи

в) перевальные вехи или перевальные столбы устанавливались в местах поворота фарватера от одного берега к другому для указания начала и конца перевала. Они состояли из 4-саженных столбов с тремя подкосами, первоначально окрашивались как бакены и простые вехи, а позднее – полосами: красными и белыми на горном берегу и зелеными и белыми – на луговом. К верхней части столбов прибывались квадратные доски в направлении, указывающем стрежень перевала. Для ночного обозначения на вершины перевальных вех надевались шестигранные железные береговые фонари, свет которых также был обращен «по направлению стрежня» перевала. Иногда перевальный столб мог служить для указания двух направлений стрежня, тогда на столбе под надлежащим углом укреплялись две доски, обращенные, как и свет фонаря, по двум данным направлениям стрежня;

г) створные столбы, или створы, состояли из двух перевальных вех, из которых передняя была несколько ниже задней, и служили для указания линии фарватера, «стесненного на значительном протяжении мелями», или «места и направления перевала, имеющего узкий и прямой стрежень»;

д) сигнальные мачты состояли из таких же столбов, как вехи, с флагштоком вместо фонарей, на котором вывешивался флаг Министерства путей сообщения, и плоской, наглухо прикрепленной реей вместо досок, к которой поднимались

на блоках продолговатые доски и шары, обозначающие глубину переката в аршинах (доски) и четвертях (шары). Сигнальные мачты ставились выше и ниже мелей на 100 сажений; ночью, если ход был свободен, на них поднимался белый огонь, при закрытии хода днем – красный флаг под флагом Министерства путей сообщения, а ночью – красный огонь;

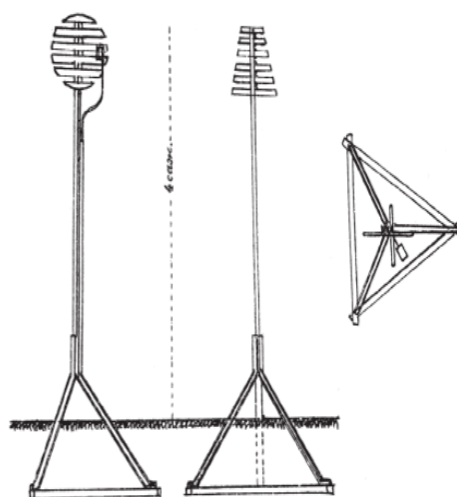


Флажковая вежа

е) флажковые вежи состояли из деревянных шестов, окрашенных кольцами или спирально «военной краской», и устанавливались у жилья перекатной прислуги. Днем на вершину флажной вежи поднимался флаг, отсюда и ее название;

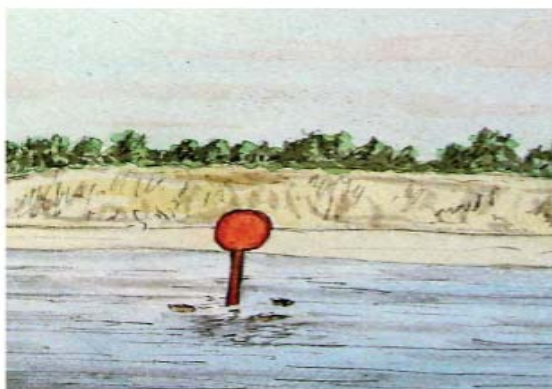
ж) весенние знаки – это вежи со сквозными на верхнем щите конца щитами круглой формы. Окрашивались они, как и все вежи, в красный и белый цвета, в зависимости от того, к какому берегу они относились, и ставились для обозначения стержня рек в весеннее половодье, когда реки выходили из берегов; ими же обозначались и входы в реки из морей, озер и других рек.

Обычным источником света на обстановочных знаках служили керосиновые лампы.



Весенние знаки

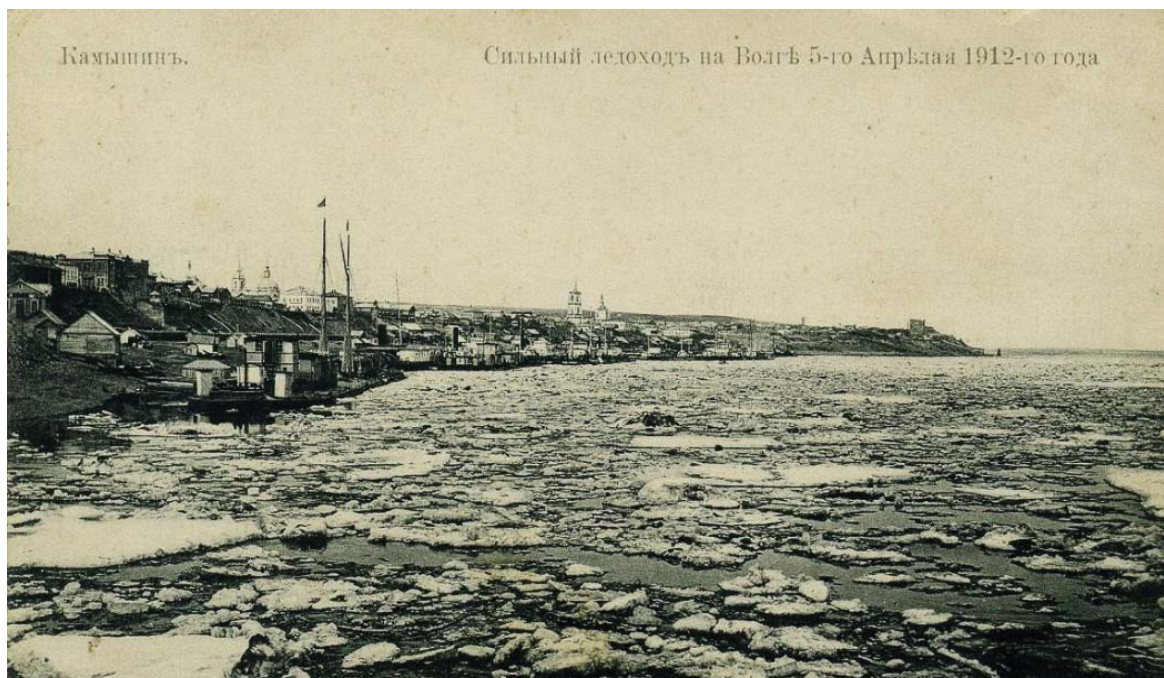
Ближайшее наблюдение за обстановкой было возложено на постовую прислугу, для жилья которой устраивались в удобных местах на берегу реки землянки, в редких случаях – бараки. Посты протяженностью от 3 до 7 верст обслуживали 2-5 человек. Всего же пути Волжского бассейна протяженностью 46 018 км в 1906 году обслуживали 11 инспекторов судоходства, 24 судоходных надзирателя, 114 судоходных старшин и 2972 наблюдателя. Через 4 месяца после выхода правил об обстановке, 24 июня 1878 года, министром путей сообщения были утверждены и изданы «Временные правила для плавания по внутренним водным путям», которые явились первым опытом регулирования судоходства.



Лоцманские знаки на Дону

ОТКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ

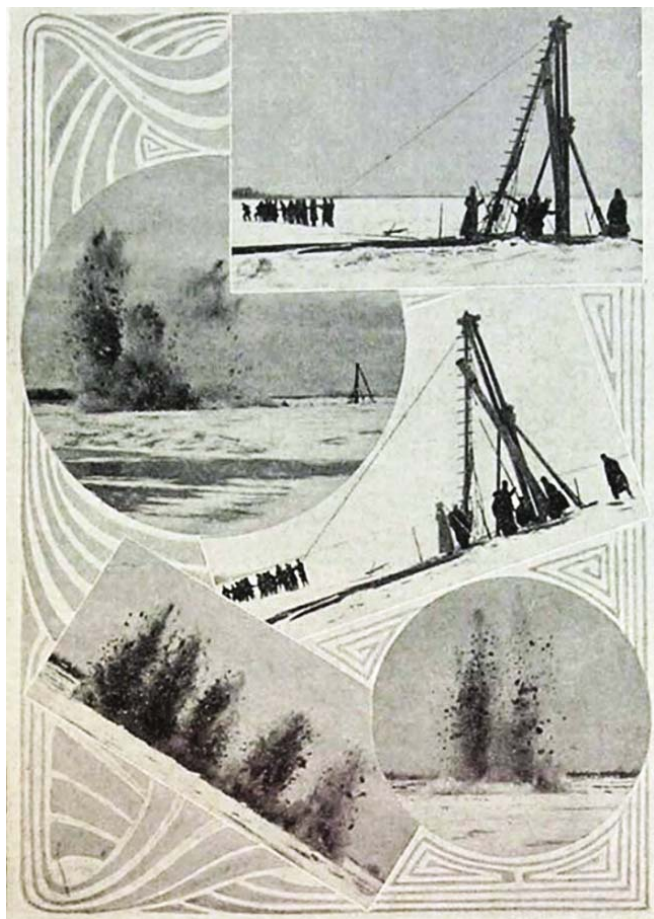
Все команды судов за две недели до вскрытия рек являлись в места зимовки судна и готовили его к плаванию. Для «судовщиков» – крестьян, которые всю жизнь занимались судовым делом, это были тревожные дни. Во время ледохода суда гибли нередко целыми десятками. Выход судов в плавание происходил тотчас после прохода льда, а иногда и вместе со льдом, так как при медленности движения судов приходилось дорожить каждым днем весенней воды.



Сильный ледоход на Волге

День выхода судов был праздником для всего местного населения: на больших судах служились молебны о благополучном плавании, приносимые из церквей иконы сопровождалась колокольным звоном, весь караван расцветал флагами и гудел, как гигантский улей. Огромные массы народа высыпали на берег полюбоваться красивой, оживленной картиной сборов и отплытия каравана. Тотчас после отвала от пристани каждого судна раздавалась громкая команда лоцмана: «С “коня” долой!», по которой рабочие расходились с середины судна, где лежал «конь» (*гребень, конек крыши – Прим. авт.*) к бортам и здесь садились на порыски или на палубу около них, дабы, по древнему русскому обычаю, отправиться в путь «с местечка». Наступала минутная тишина, в которой раздавалась новая команда: «Молимся Богу» или «Молимся Богу, православные!». Все рабочие вставали и, сняв фуражки и шапки, усердно крестились на церкви, за отсутствием их – на восход солнца. Молитва продолжалась недолго, затем каждый произносил вслух: «Бог нам на помочь!» и, обращаясь к хозяину судна или его приказчику, сопровождавшему судно: «С отвалом, поздравляем!». После этого обычно каждый получал по стакану водки. Обряд общей молитвы совершался затем при всех более или менее продолжительных остановках судов. Позднее он перешел и на пароходы.

Как известно, 70-е годы XX столетия для волжского судоходства закончились неблагоприятно. Новое десятилетие опять открылось неурожаем, к которому присоединилось мелководье, повторявшееся снова и снова. И так вплоть до 1885 года. В общем, многие пароходчики и даже крупные общества, такие как «Вулкан», «Нептун» и «Камско-Волжское пароходное общество», прекратили свое существование.



Взрыв дамбы зимою на Волге у Саратова

С началом 1900-х годов на Волге было усилено землечерпание, и вследствие этого прекратились или во всяком случае значительно ослабили частые и резкие колебания воды на мелях и перекатах. До самой национализации волжского флота в 1918 году сильное мелководье было только однажды – в июле 1901 года, когда особенно обмелел Сибирский перекат (у Нижнего Новгорода), из-за чего прекратилась отправка грузов в верховья Волги, а в сентябре – и Любушкинский перекат, на котором скопилось около 100 пароходов. Незначительные обмеления были в 1906 (обмелел Ячменский перекат и низовой плес от Царицына) и 1907 годах (обмелели перекаты ниже Саратова). В начале октября 1900 года впервые общество «Ока» отправило на Москву один свой буксирный пароход с двумя баржами керосина в количестве 50 000 пудов. Пароход вследствие нового пути шел до Москвы 7 суток, и только днем. В 1901-1904 годах общество продолжало осваивать новую линию. В 1904 году «Товарищество Вятско-Волжского пароходства» впервые пустило на Москву мелкие товаро-пассажирские пароходы, открыв сквозную линию. С 1906 года сюда пошли пароходы М.К. Кашина, а с 1907 года – «Надежда», «Наследники А.В. Качкова» и братьев Каменских.



Доклад

въ силу чего караваны, идущіе изъ Астрахани, должны были имѣть осадку, по крайней мѣрѣ на четверть менѣе той, которая допускалась глубиной Самарскаго плеса.

Это обстоятельство заставляетъ обратить особенно серьезное вниманіе на составъ землечерпательнаго каравана нижняго плеса,—очевидно, крайне недостаточный для выполнения поставленныхъ ему задачъ.

Между тѣмъ, изъ двухъ намѣченныхъ къ заказу для пополненія этого каравана землесосовъ кредитъ отпущенъ по смѣтѣ 1911 года только на одинъ изъ нихъ; кредитъ на второй землесосъ, намѣченный Правленіемъ Казанскаго Округа къ включенію въ смѣту 1912 года, Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ не утвержденъ. Съ другой стороны, нельзя не отмѣтить, что двѣ землечерпательныя машины „Волжская 17“ и „Волжская 5“, принадлежащія формально къ составу нижняго каравана приурочены къ специальнымъ работамъ—одна у Самары, другая у Саратова, и никакого участія въ транзитныхъ работахъ на плесѣ не принимаютъ.

Работы въ навигацію 1911 года у Самары и Саратова.

На этихъ работахъ у Самары и Саратова Советъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ остановиться особо.

Работы производятся въ довольно крупныхъ размѣрахъ. Такъ, въ истекшую навигацію общее количество работъ, выполненныхъ у Саратова машинами „Волжская 8“ и „Волжская 5“, составило 2119½ часовъ, у Самары—машинами №№ 17, 18 и 19—3002 ½ часовъ, а всего 5121 ч. 45 м. т. е. почти столько же, сколько выполнено всѣмъ землечерпательнымъ караваномъ низоваго плеса на всѣхъ перекатахъ (5402 часа 40 мин.)

Ходатайство Саратовскаго Биржевого Комитета.

Между тѣмъ Саратовскій Биржевой Комитетъ въ рядѣ ходатайствъ, обращенныхъ, какъ въ Правленіе Казанскаго Округа П. С., такъ и въ Советъ Съѣздовъ, настаиваетъ на еще большемъ усиленіи землечерпательныхъ работъ у Саратова.

Въ ходатайствѣ, препровожденномъ Совету для доклада IV-му очередному Съѣзду и прилагаемому

къ настоящему докладу, Саратовскій Биржевой Комитетъ, ссылаясь на существующее положеніе подходовъ къ пристанямъ и состоявшееся въ 1901 году постановленіе Инженернаго Совета объ образованіи путемъ землечерпанія сквознаго хода по Саратовскому рукаву рѣки Волги, возбуждаетъ вопросъ о необходимости включенія работъ по прорытію сквознаго хода въ Саратовско-Удешовскомъ рукавѣ р. Волги въ общую сеть обязательныхъ транзитныхъ работъ и о постановкѣ въ навигацію 1912 года правильныхъ усиленныхъ работъ по разработкѣ Ильинской гряды и всего нижняго рукава для достиженія свободнаго подхода къ городскимъ пристанямъ въ теченіе всей навигаціи, и не только сверху черезъ Старорѣчье, но и снизу отъ Удешей.

Относительно первой части ходатайства Биржевого Комитета Советъ Съѣздовъ, имѣя въ виду приведенные выше выводы о результатахъ землечерпанія въ нижнемъ плесѣ, полагаетъ, что еслибъ оно и могло быть поддержано со стороны съѣзда, то съ неперемѣнной оговоркой—не наносить ущерба землечерпательнымъ работамъ на транзитѣ. Въ этихъ цѣляхъ къ приуроченной специально для работъ у Саратова машинѣ № 5 могла бы быть назначена, *въ то время, когда работы на транзитѣ не можетъ производиться*, какая нибудь другая землечерпательная машина.

Что же касается второй части ходатайства Комитета—о продолженіи производившихся у Саратова въ 1908—1909 г.г. работъ по разработкѣ Ильинской гряды, то Советъ Съѣздовъ не считаетъ возможнымъ высказаться за удовлетвореніе его имѣя въ виду, что для производства подобныхъ работъ у Казанскаго Округа Путей Сообщенія въ настоящее время имѣется только одна машина—одночерпаковая камнечерпательница „Волжская 20“, поставленная съ навигаціи 1910 года на безусловно неотложныя работы по разборкѣ каменистаго Верхне-Ельинковскаго переката на рѣкѣ Волгѣ, и пока эти работы не будутъ закончены, названная машина ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть отвлечена въ другія мѣста.

Нужды землечерпанія въ участкѣ Астрахань-взморье.

Участокъ Волги, лежащей ниже Астрахани до взморья, до сихъ поръ формально входитъ въ со-

Продолженіе доклада

САРАТОВСКИЙ И САМАРСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЕ УЧАСТКИ ПУТИ В ПЕРВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ



Декретом СНК от 25 мая 1918 года Казанский округ путей сообщения был упразднен. К июлю 1918 года в речных бассейнах было создано 8 областных управлений, в том числе и Волжское с центром в Нижнем Новгороде, подчинявшихся Главному управлению водного транспорта – Главводу. Формировалась новая структура управления всем хозяйством водного транспорта: Главвод, Облвод, Рупвод. В Волжское областное управление вошло 10 рупводов: Рыбинский, Нижегородский, Казанский, Самарский, Саратовский, Царицынский, Астраханский, Пермский, Вятский, Уфимский. В Самаре рупвод возглавил председатель комитета Поджабного затона П.З. Лукичев, в Саратове – А.Ф. Рейхерт. Самарский Рупвод практически не сумел приступить к работе из-за вспыхнувшего 25 мая чехословацкого мятежа. Судоходство на Волге было нарушено. В основном оно сосредоточилось в низовьях Волги и ее верхнем течении. В первую советскую навигацию волжский флот насчитывал 371 пассажирский паротеплоход, 1584 буксира и 4350 несамоходных судов. В 1919 году вышел написанный В.И. Лениным проект Постановления «О подготовке к весенней навигации». Совет рабочей и крестьянской обороны во главе с В.И. Лениным назначил ответственных за принятие экстренных мер по ремонту судов-представителей Второго съезда водников и дал им месяц на приведение речного флота в порядок.

В 1920 году ЦК РКП(б) обратился ко всем местным организациям партии с циркулярным письмом «На транспорт», обрисовав исключительно тяжелое хозяйственное положение



Циркуляры и распоряжения

страны, и призвал помочь специалистами. На водном транспорте начали сокращаться коллегиальные органы, которые не вполне отвечали своему назначению, и создавались специальные политорганы. Служба пути постепенно перестраивала свою работу на советский лад.



Речники Самары на демонстрации 1 мая 1921 года

Навигация первых лет советской власти проходила в сложных условиях вплоть до 1928 года. Условия навигации в 1928 году были благоприятными. Например, на 3-м (Самарском) плесе Ульяновск – Марксштадт горизонт вод держался сравнительно высоким и не наблюдались явления внезапной убыли или прибыли воды. Во многих местах, где проводились дноуглубительные работы в предыдущем году, глубины вполне сохранились. Волга очистилась от льда 7 мая. Наивысший горизонт наблюдался 26-28 мая при отметке 1295 см выше нуля Самарского водомерного поста, то есть на 120 см выше среднего и на 255 см ниже горизонта весенних вод 1926 года, являвшегося наивысшим за весь период существования поста.

Весенний подъем и спад высоких вод протекали в 1928 году сравнительно медленно и постепенно. Кроме того, зимний период 1927-1928 годов был полноводным, а паводок в конце ноября 1927 года даже достиг отметки 743 см (28.11.1927 г.), являвшейся наивысшей для зимних горизонтов за предыдущие 50 лет. Спад вод после осеннего половодья закончился 11 августа на отметке 326 см, после чего 24 августа прошел первый паводок с гребнем на отметке 435 см и затем второй спад вод до наинизшего в навигацию плюс 250 см (12-13 сентября). Далее прошел второй паводок с гребнем на отметке плюс 312 см 28 сентября и затем 11-12 октября – третий спад вод до уровня плюс 282 см, после чего началась осенняя прибыль.

«Сало» и ледоход появились 24 ноября. Волга встала 25 декабря. Движение судов, груженных на 2,9 м, не прекращалось всю навигацию. Плесовые воложки Самарского участка не создавали затруднений для судоходства.

Копия Таблица 1. Приложение I. 476

Характеристики течений в состоянии реки № постах III-го плота РС Волге за отчетную навигацию 1927 года.

Наименование	Время	Скорость	Глубина	Ширина	Длина	Средняя скорость	Средняя глубина	Средняя ширина	Средняя длина
мочка	12 апреля	735с/м.	40	19	59	735с/м.	40	19	59
Нижняя	10-11 апреля	445с/м.	40	19	59	445с/м.	40	19	59
Верхняя	12 апреля	803с/м.	40	19	59	803с/м.	40	19	59
Средняя	13 апреля	815с/м.	40	19	59	815с/м.	40	19	59
Средняя	14 апреля	815с/м.	40	19	59	815с/м.	40	19	59
Средняя	15 апреля	1045с/м.	40	19	59	1045с/м.	40	19	59
Средняя	16 апреля	1385с/м.	40	19	59	1385с/м.	40	19	59
Средняя	17 апреля	1403с/м.	40	19	59	1403с/м.	40	19	59
Средняя	18 апреля	1145с/м.	40	19	59	1145с/м.	40	19	59
Средняя	19 апреля	365с/м.	40	19	59	365с/м.	40	19	59
Средняя	20 апреля	365с/м.	40	19	59	365с/м.	40	19	59
Средняя	21 апреля	516с/м.	40	19	59	516с/м.	40	19	59
Средняя	22 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	23 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	24 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	25 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	26 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	27 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	28 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	29 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	30 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	31 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59

И.И. Степаненко
Инженер

Таблица 2. Приложение 2. 476

Продолжительность в характере спала весенних вод в отчетную навигацию в отношении тиковых со средними значениями

Наименование	Время	Скорость	Глубина	Ширина	Длина	Средняя скорость	Средняя глубина	Средняя ширина	Средняя длина
мочка	12 апреля	735с/м.	40	19	59	735с/м.	40	19	59
Нижняя	10-11 апреля	445с/м.	40	19	59	445с/м.	40	19	59
Верхняя	12 апреля	803с/м.	40	19	59	803с/м.	40	19	59
Средняя	13 апреля	815с/м.	40	19	59	815с/м.	40	19	59
Средняя	14 апреля	815с/м.	40	19	59	815с/м.	40	19	59
Средняя	15 апреля	1045с/м.	40	19	59	1045с/м.	40	19	59
Средняя	16 апреля	1385с/м.	40	19	59	1385с/м.	40	19	59
Средняя	17 апреля	1403с/м.	40	19	59	1403с/м.	40	19	59
Средняя	18 апреля	1145с/м.	40	19	59	1145с/м.	40	19	59
Средняя	19 апреля	365с/м.	40	19	59	365с/м.	40	19	59
Средняя	20 апреля	365с/м.	40	19	59	365с/м.	40	19	59
Средняя	21 апреля	516с/м.	40	19	59	516с/м.	40	19	59
Средняя	22 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	23 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	24 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	25 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	26 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	27 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	28 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	29 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	30 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59
Средняя	31 апреля	185с/м.	40	19	59	185с/м.	40	19	59

И.И. Степаненко
Инженер

Фрагмент документа

Саратовский плес с 1885 до 1902 года боролся с отходом Волги от Саратова посредством сооружения Покровской дамбы и Ильинских укреплений, но безуспешно. Волга их разрушала. В 1900 году Саратовская пристань была выведена



Ледоход на Волге

на внешнюю сторону городских песков, и связь с причалами производилась с помощью пантона (плавучего моста) через городской рукав и затем через пески на расстоянии более 1 км от города, что создавало большие неудобства для пассажиров.

Только начиная с 1903 и вплоть по 1928 год водный подход к Саратову поддерживался землечерпанием, для чего ежегодно привлекались 2-3 земснаряда. За эти годы на подходах к Сара-

тову было вынута до 15 млн м³ грунта, на что было затрачено около 20 млн руб., и даже при этом подводку пассажирских судов к пристани приходилось производить с помощью вспомогательных баркасов. Землечерпанием поддерживался только транзитный подход к пристани шедших сверху судов.



*Деревянный настил через пески к коренному руслу Волги
(конец прошлого века)*

В 1917 году Управлением внутренних водных путей был разработан и утвержден проект регулирования Волги у Саратова в сумме 4310 тыс. руб. В 1918 году по решению Главного Комитета государственных сооружений была создана строительная организация «Волгоподход», которая к 1924 году выполнила работы по укреплению Покровских песков. Наряду со строительными работами проводились и другие работы по подведению реки Волги к Саратову. Но этого было недостаточно.

Глубина на переключках в сантиметрах, в день последней горюхонты не возомерном по сру (прим. спале/).				
Диаметр водомерного по ста.	1920 год	1921 год	1922 год	1923 год
4,45	Ульяновск Головинский 2345	Ульяновск Головинский 2345	Головинск 2355	Головинск 2355
4,50	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,55	Ульяновск Ульяновский 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,60	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,65	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,70	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,75	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,80	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,85	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,90	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
4,95	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355
5,00	Сырья Ульяновск 2400	Ульяновск Головинский 2355	Головинск 2355	Головинск 2355

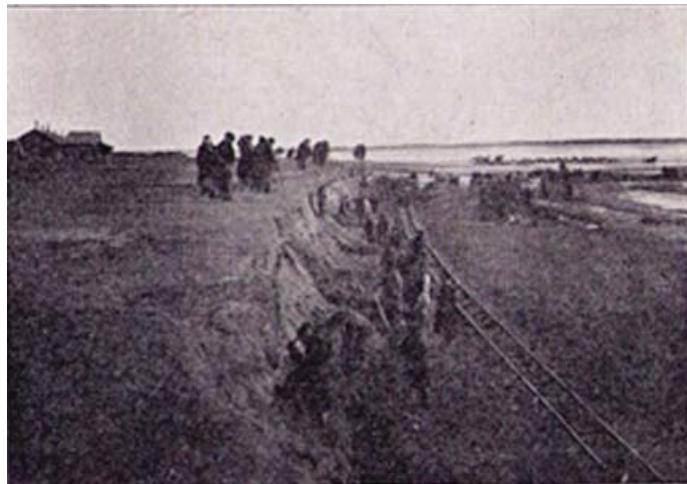
ПРИМЕЧАНИЕ: Данные о глубинах переключек в сантиметрах за период 1920 года не приводятся, ввиду несомнения горюхонты водомера.

Ульяновск, 1925 года. Иван Степаненко.

Справка о переключках за период 1920 года. Ульяновск, 1925 года. Иван Степаненко.

Фрагмент документа

Навигацию 1928 года можно считать исключительно благополучной в отношении наличия больших судоходных глубин на 3-м (Самарском) и Саратовском плесах, чему послужила главным образом полноводная межень, а также подготовка плесов к навигации землечерпанием.



Работы по углублению русла Волги у Саратова

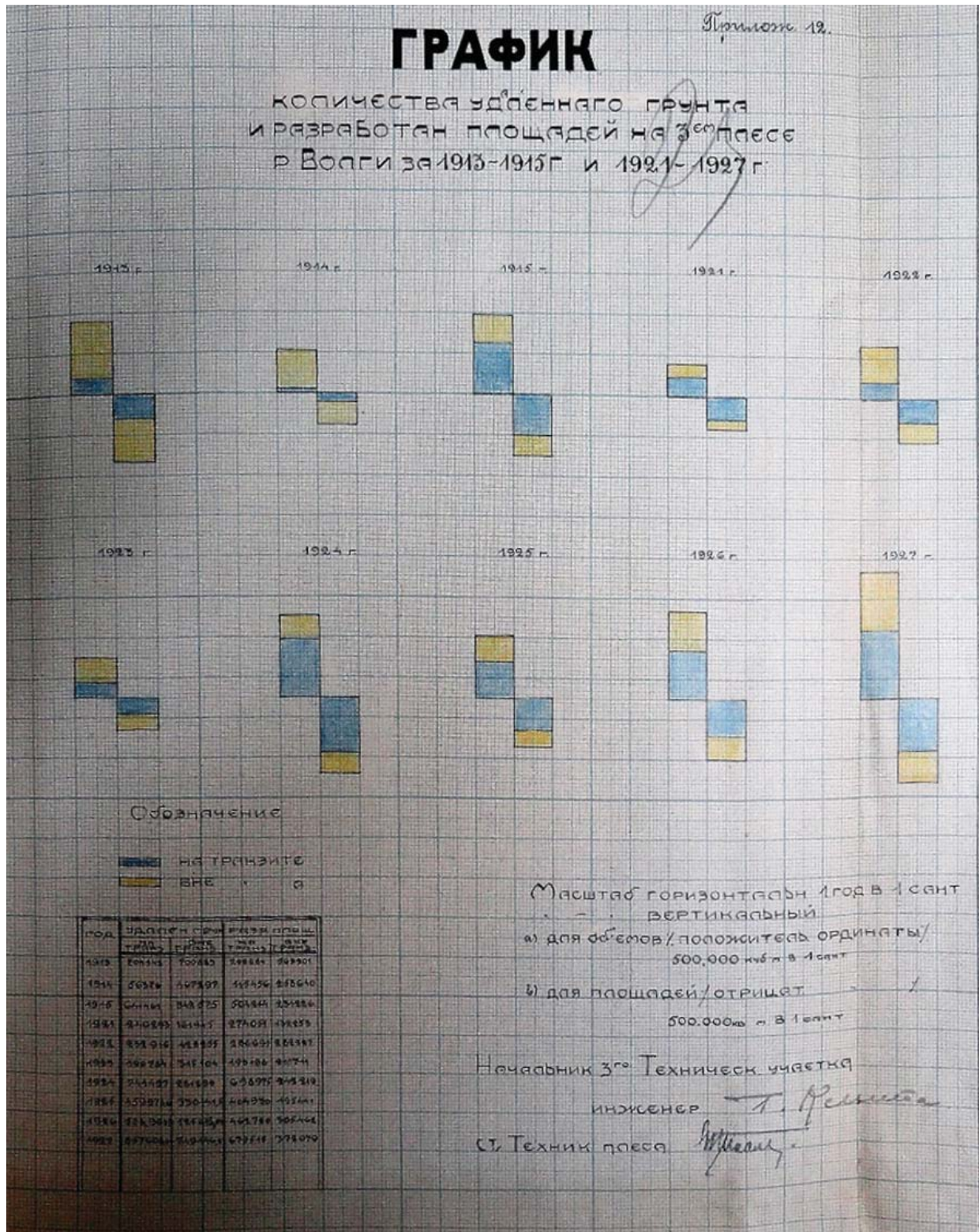
Наименьшая глубина по 3-му плесу в 1928 году наблюдалась 10-12 сентября на Криушинском перекате, где была вывеска 305 см. Изменчивость ходов в 1929 году, по сравнению с 1928 годом, почти не наблюдалась. В воложках Бахтиярки, Федоровской, Серной, Раканской и Горной Духовницкой ход заметно улучшился и не создавал особых затруднений для судоходства. Кроме того, наметившийся в 1928 году ход через Девушкину воложку оказался

устойчивым и не закрывался в течение всей навигации 1929 года. Транзитные глубины 2,15 м ниже навигационного нуля выдерживались. Из таблицы видно значительное улучшение состояния плеса, объясняемое результатами крупных землечерпательных работ, проведенных в 1927 году. Производительность землечерпалок была от 250 до 400 м³ в час, но в среднем давали 185-204 м³.

Год	Длина прорезей (в погонных метрах), подлежащих выполнению для достижения глубины 2,15 м ниже навигационного нуля	Длина прорезей, выполненных за данную навигацию, в погонных метрах и процентах	
		Длина прорезей	Процентах
1924	7700	7941	103
1925	4900	5280	108
1926	12300	3320	27
1927	15700	9180	59
1928	11180	6525	58
1929	17290	17725	103

Необычайно сильное наводнение 1926 года произвело повсюду большие изменения русла реки Волги. Заносы на перекатах не удалось выправить землечерпанием в эту же навигацию. Чересчур полноводная навигация 1926 года и отчасти стремление к экономии финансов слишком укоротили период транзитных землечерпательных работ, поэтому состояние плеса в 1926 году осталось в значительной степени недоработанным.

Полноводная весна 1927 года продолжила и дополнила преобразования 1926 года, вследствие чего потребовались капитальные расчистки заносов как на главных путях, так и вне транзита. Стояние зимних вод на высоком уровне и затем медленный спад весенних вод 1928 года содействовали сохранению ранее сделанных прорезей и обеспечили задачу дальнейшего выпрямления Самарского плеса, который в 1928 году еще более улучшился благодаря землечерпательным работам.

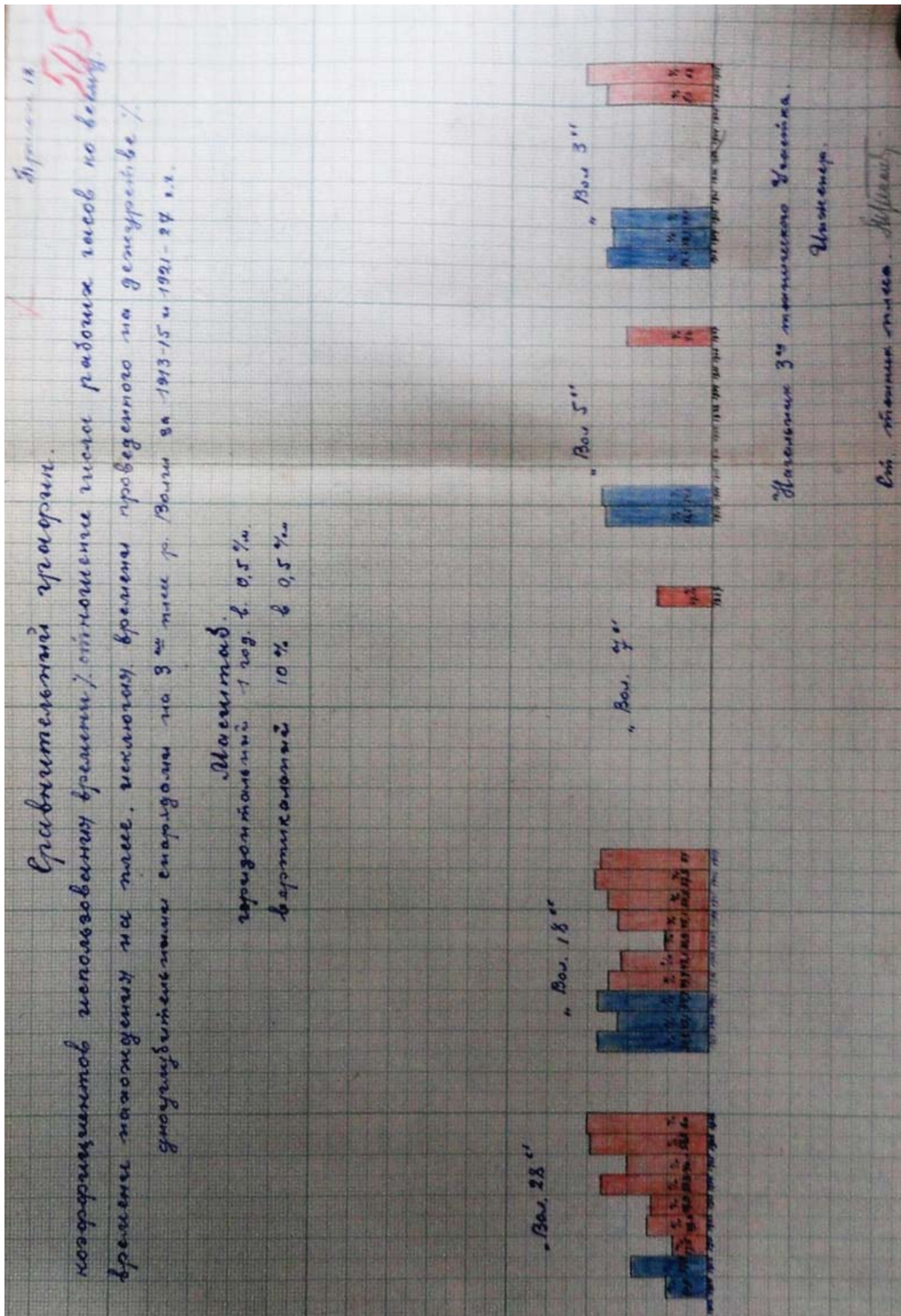


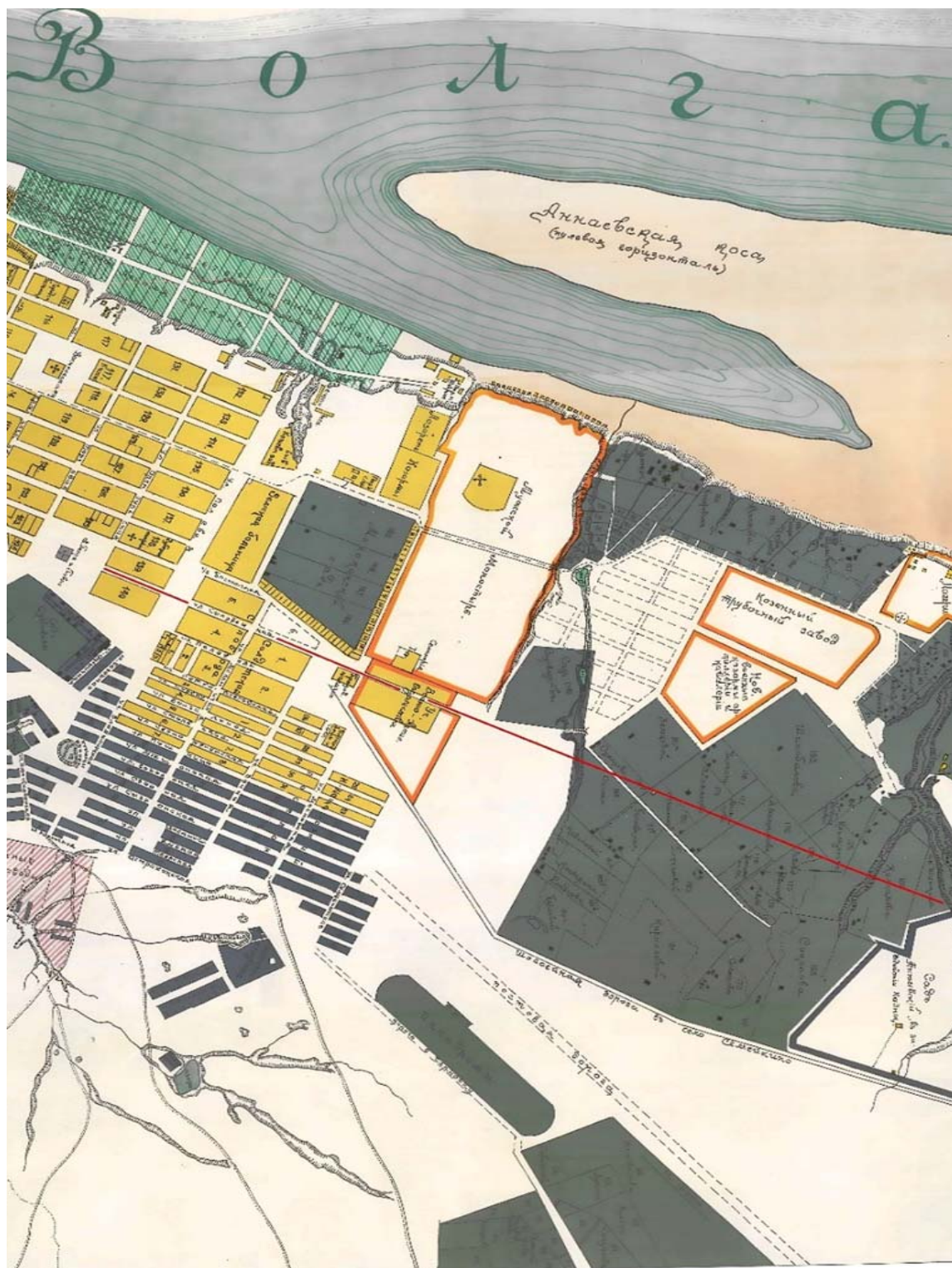
Глубины на подходах к пристаням 3-го плеса отвечали соответствующим требованиям судоходства благодаря естественным условиям рек и землечерпательным работам в Самаре, Батраках и Балаково. Весенние воды 1928 года, так же, как и в предыдущие годы, произвели перенос спустившихся к Самаре Аннаевских песков, который выразился в смыве приверха этих песков на 1100 м и увеличении заноса Самарского берега ниже городского сада.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРИЗВЕДЕН. РАБОТ

Место работы	Земля		Воды		Воздуха		Работы		Итого	Средн. в год	Коэф. погр.
	паш.	луг.	паш.	луг.	паш.	луг.	паш.	луг.			
1. 100 га	100	-	100	-	100	-	100	-	400	1.00	-
2. 200 га	200	-	200	-	200	-	200	-	800	1.00	-
3. 300 га	300	-	300	-	300	-	300	-	1200	1.00	-
4. 400 га	400	-	400	-	400	-	400	-	1600	1.00	-
5. 500 га	500	-	500	-	500	-	500	-	2000	1.00	-
6. 600 га	600	-	600	-	600	-	600	-	2400	1.00	-
7. 700 га	700	-	700	-	700	-	700	-	2800	1.00	-
8. 800 га	800	-	800	-	800	-	800	-	3200	1.00	-
9. 900 га	900	-	900	-	900	-	900	-	3600	1.00	-
10. 1000 га	1000	-	1000	-	1000	-	1000	-	4000	1.00	-
Итого:											
...

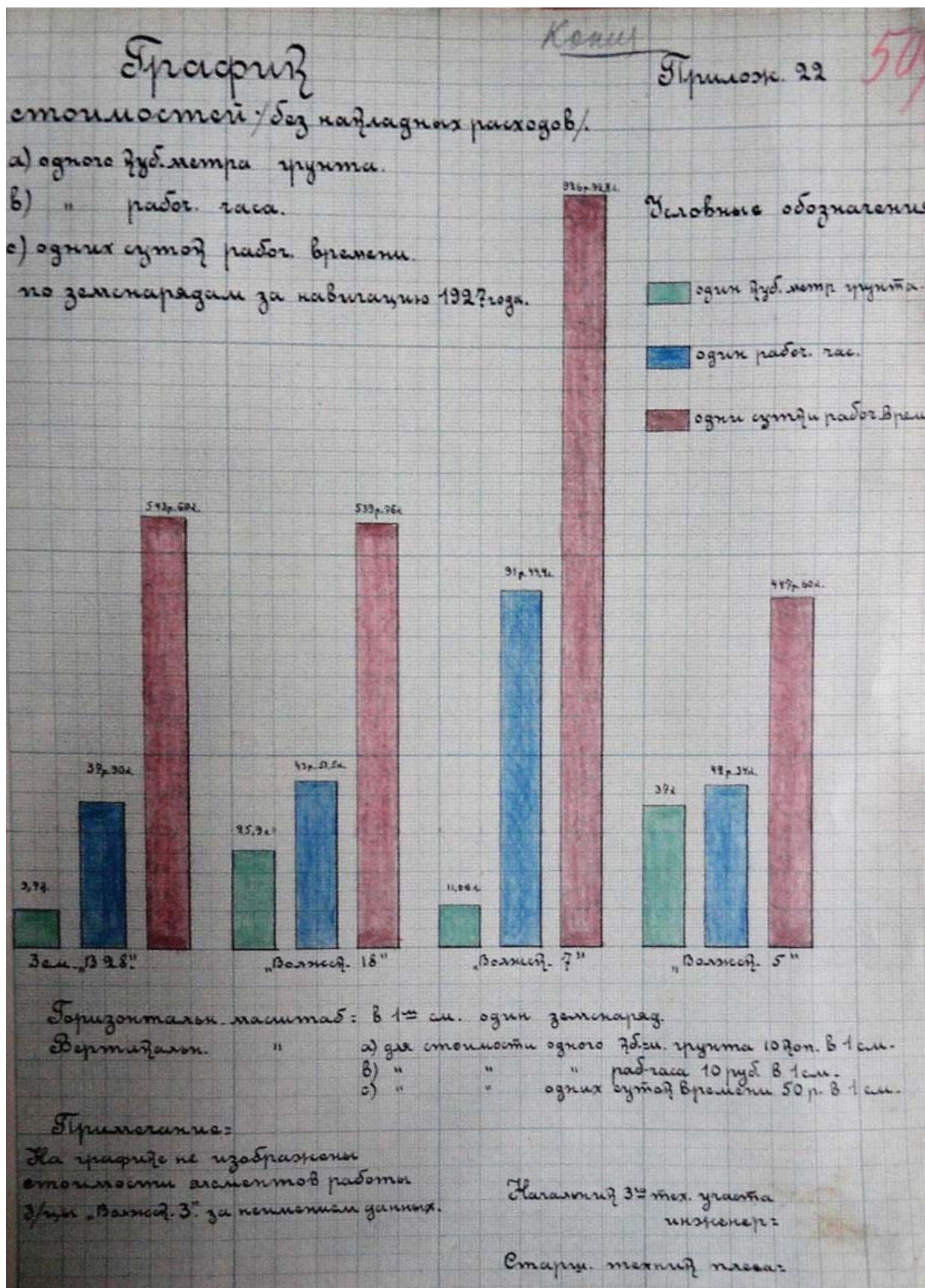
Сведения о землечертельных работах за 1926 год по 3 плесу (фрагмент)

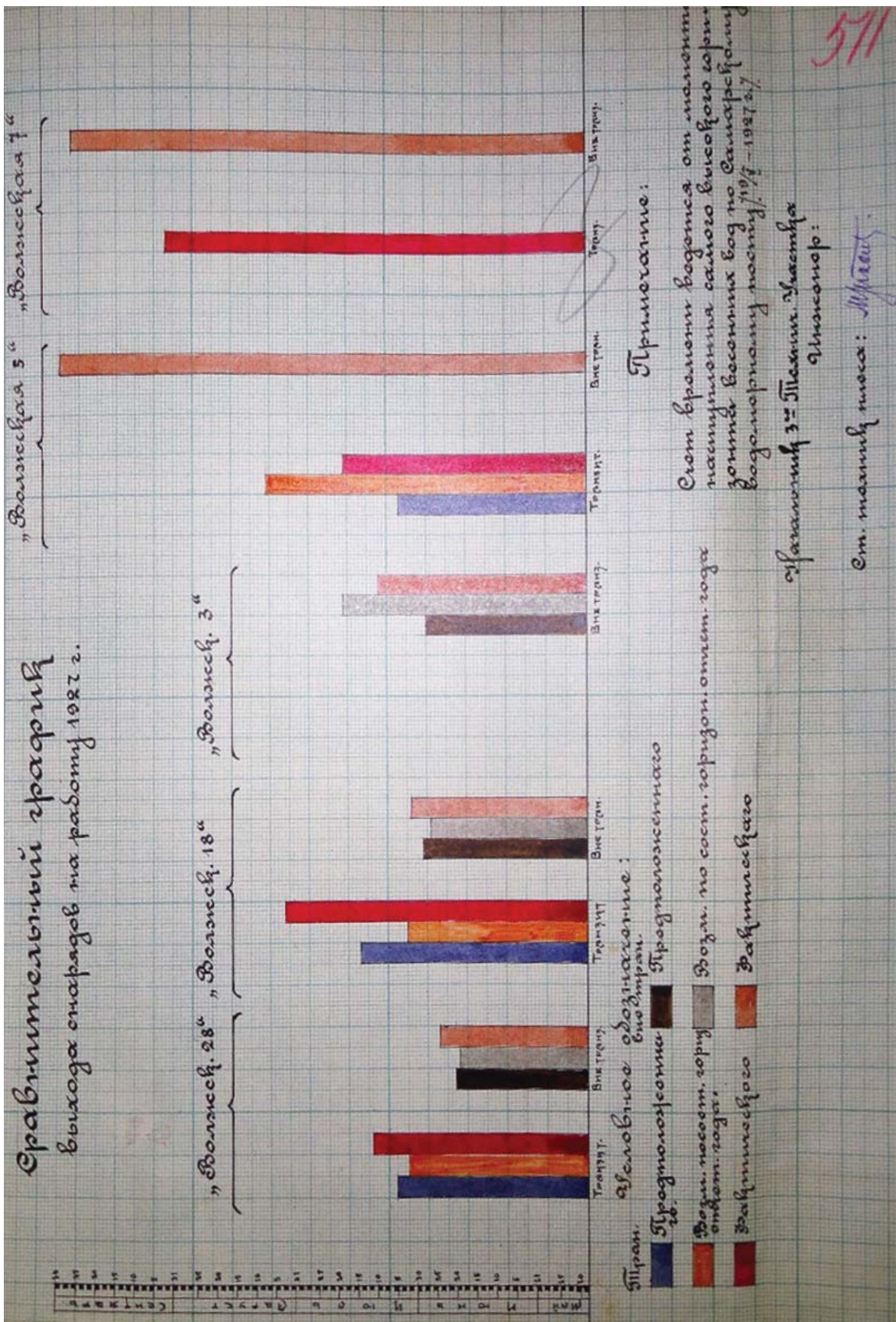


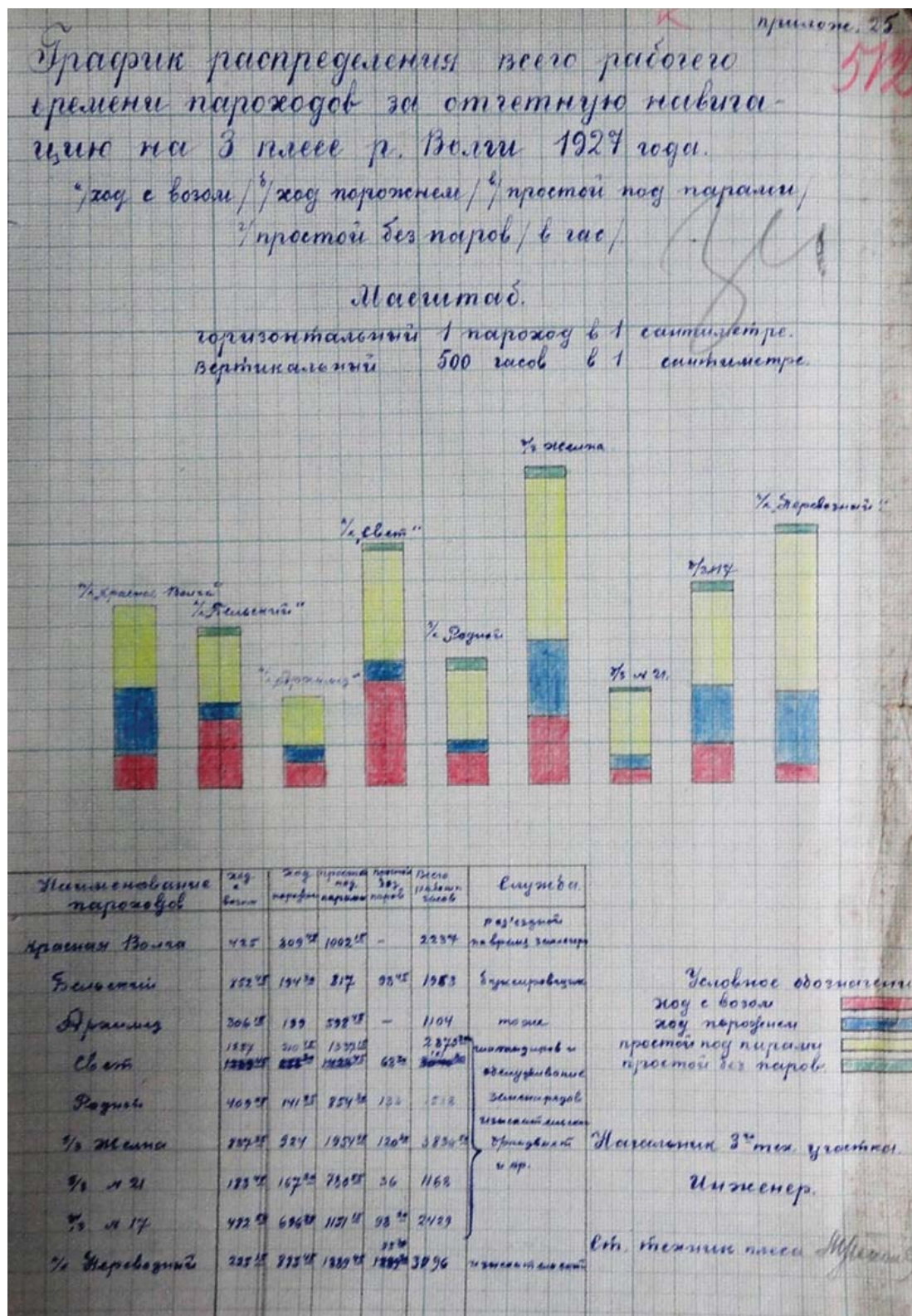


Фрагмент карты у г. Самара

При этом сохранилась часть прошлогодних землечерпательных прорезей у товарно-пассажирских пристаней и на входе в реку Самарку. Путем разработки тупикового подхода сообщение с товарно-пассажирскими пристанями поддерживалось на протяжении всей навигации. Точно так же, посредством землечерпания, были созданы вполне благоприятные условия для захода в реку Самарку, к пристаням для нефтеналивных судов.







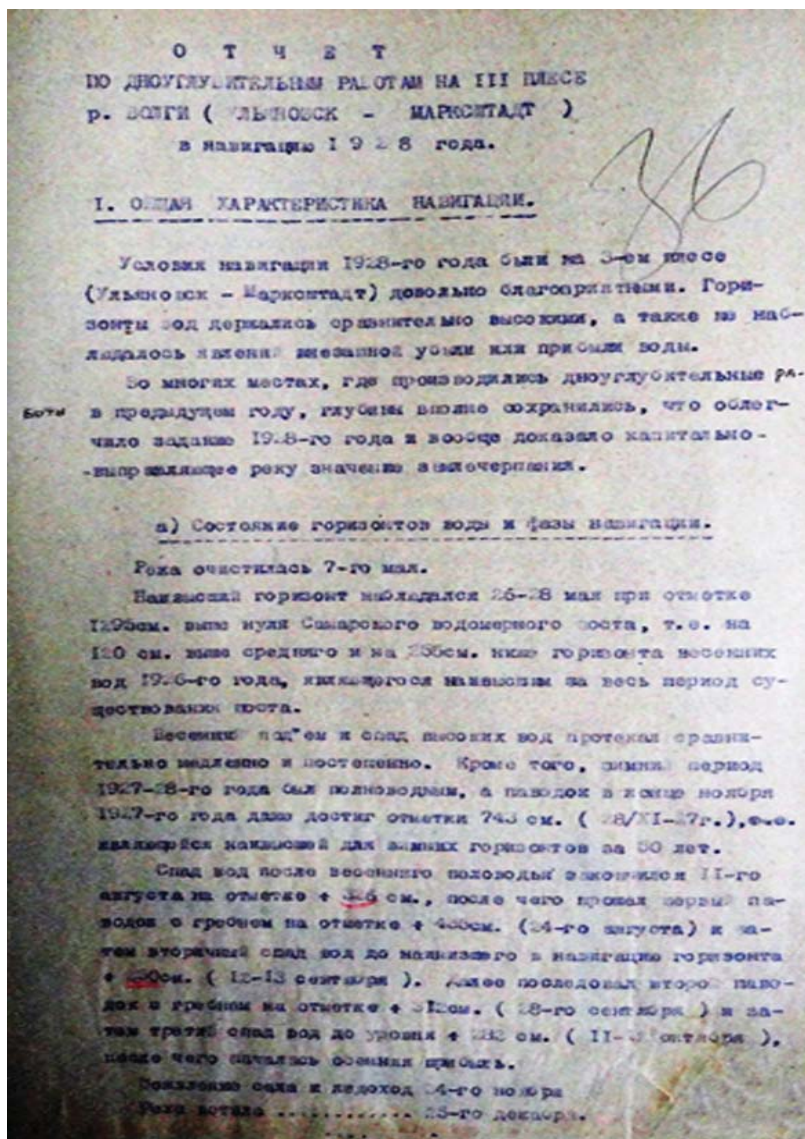
В навигацию 1928 года впервые была выполнена работа по углублению подхода к пристани Батраки, давшая облегчение для причала судов и укоротившая длину меженных мостков примерно на 40 м. Вследствие заноса спустившимися песками Балаковской причальной линии там создавалось безвыходное положение с установкой меженной пристани, которая ежегодно переносилась все ниже и ниже и, наконец, оказалась в 4 км от города и на таком же расстоянии в стороне

от транспортного пути. Только посредством землечерпания был устроен подход к городу на расстояние менее 2 км, что значительно облегчило транспортное судоходство и операции по гужевой доставке грузов к пристани.



Речная пристань Батраки пароходного общества «Кавказ и Меркурий» в конце XIX века.

Пристань Батраки



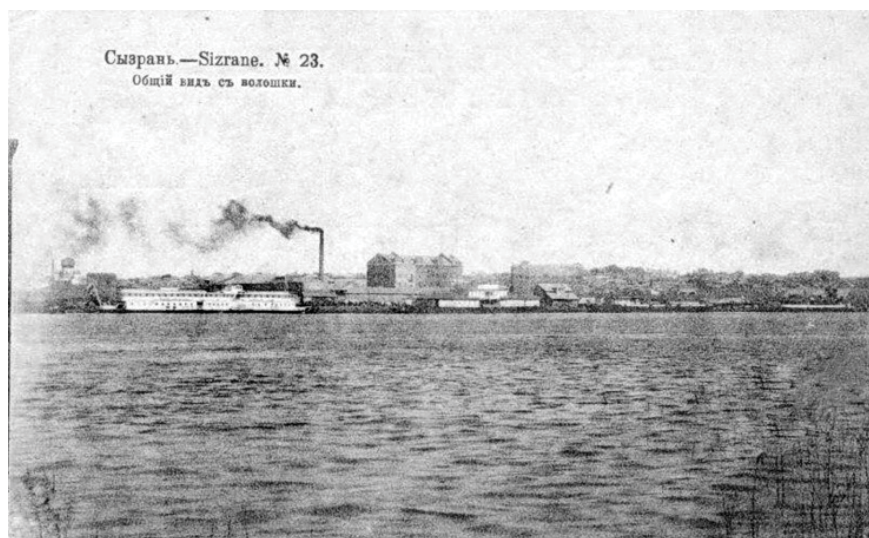
Фрагмент документа

В отношении прочих пристаней можно отметить следующее: подходы ко всем транзитным пристаням 3-го плеса в 1929 году, по сравнению с предыдущим 1928 годом, были удобнее вследствие высоких уровней меженных вод и удовлетворительны для грузовых операций. Стремление Госпароходства построить транзитные пристани ближе к городам (Сенгилей, Ставрополь, Сызрань и Хвалынский) не получило выражения в плановых задачах Водпути.

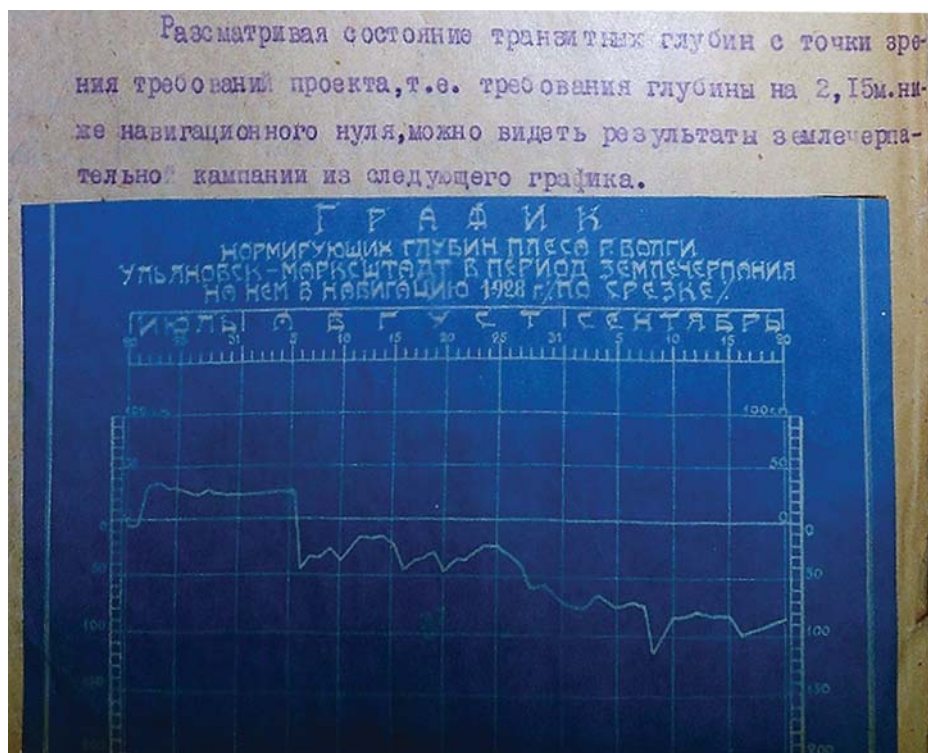


Пристань в Сенгилях

Вопрос об улучшении подхода к городу Сенгилей был подкреплен изысканиями 1927 и 1928 годов, причем выяснилось, что количество землечерпательных работ в 1928 году увеличилось, устройство нового судового хода сомнительно и требования грузооборота не соответствовали сметным расходам на устройство подхода. Значительные грузовые операции на пристани Раково, расположенной в 4 км от обслуживаемой ею Сызрани, в 1929 году требовали мероприятий по улучшению грунтовых путей к пристани Раково, так как водный подход в меженное время к Сызрани был невозможен. Расчистка Сызранской воложки выдвигалась местным агентством Госпароходства как дело вполне целесообразное.



Общій вид Сызрани с воложки



Фрагмент документа

Изучение этого вопроса требовало главным образом экономических обоснований и элементарных технических расчетов в зависимости от требований судоходства. Вопросы об улучшении подходов к городам Хвалынск и Ставрополье носили только перспективный характер ввиду незначительности грузооборота этих пристаней.

УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1929 ГОДУ

Условия навигации 1929 года были серьезными. Горизонты воды падали ниже среднего. Первые съемки серьезных групп перекатов, таких как Рязанский, Сызранский узел, Ершовско-Духовницкие, показали не только их сильный занос, но и тяжелое состояние.



Пески у Самары

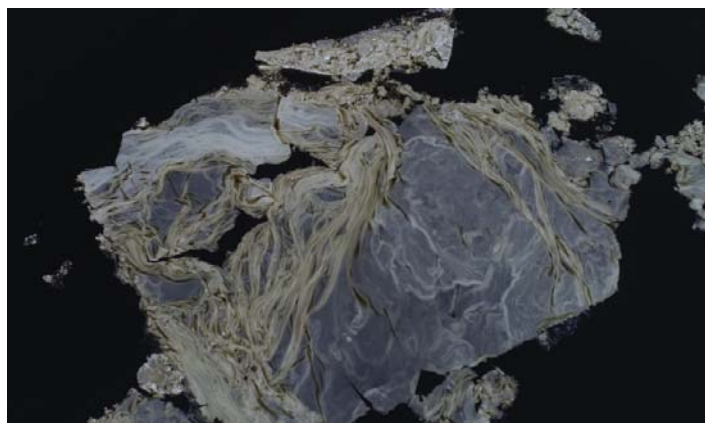
Спуск Аннаевских песков у города Самары резко ухудшил как состояние подхода к товаро-пассажирским пристаням, так и вход в реку Самарку.

Кроме того, усилившееся судоходство, в частности плотов, сильно осложнило работу снарядов на перекатах, особенно при низких стоячих горизонтах воды. Наиболее характерными для состояния плеса являются показания Самарского водомерного поста. Вот его записи: стояние горизонта воды зимой было высокое. Река очистилась 9 мая при горизонте 960 см, то есть на 99 см ниже среднего и на 406 см ниже наивысшего. Весенний подъем и спад высоких вод протекали плавно и постепенно. В течение навигации был только один, да и то небольшой, паводок с 15 сентября по 21 октября, с подъемом воды на 40 см, а по его окончании началась осенняя прибывь воды. Наименьшая глубина по плесу в 1929 году была на Нижне-Бектяжском перекате.



Ледостав на реке

21 ноября на реке появилось «сало», 26 ноября – ледоход и 12 декабря – ледостав. Первая весенняя съемка плана реки Волги у Самары 3 июля показала крайне тяжелое, почти отмирающее состояние тупикового подхода к товаро-пассажирским пристаням у города Самары, серьезное состояние входа в реку Самарку, а, следовательно, и в Самарские гавани. Созданное по этому вопросу межведомственное совещание констатировало, что «положение водного подхода к пристаням граничит с катастрофическим, а земляные работы по поддержанию глубины на подходе становятся бессильными».



«Сало» на реке

В 1929 году было предложено приложить все усилия к сохранению пристаней на существующем месте и в 1930 году. Для этого, по расчетам, необходимо было вынуть 277000 м³ грунта. В действительности же выемка грунта

составила 408363,5 м³. Очевидным было и увеличение кубатуры работ при входе в реку Самарку. В связи с этим была отменена разработка подхода к пристани Сенгилей, сокращены работы у переката Батраки и на 20 суток продлена работа на плесе землечерпалки «Волжская 19».



Землечерпальная машина «Волжская 25»

И все же внетранзитные работы у города Самары потребовали работы землечерпалок «Волжская 28» (в течение 35-37 суток), «Волжская 25» (в течение 79 суток) и «Волжская 19» (в течение 27 суток) с общей кубатурой 683838,5 м³. Состояние подхода к пристани Батраки было значительно лучше, нежели в 1928 году, так как прорезь там сохранилась и требовался только ее частичный ремонт. Состояние подхода к пристани Сенгилей в общем ухудшилось.



Собств. изд. фот. М. Дмитриева, Н.-Новгород.

Балаково. Хлебная пристань

Подход к пристани Балаковский затон по состоянию глубин находился в значительно лучших условиях, нежели в навигацию 1928 года. Сделанная в 1926 году прорезь в затон через косу отделила от косы осередок, который с этого

времени постоянно спускался вниз по течению и между входом в затон своим приверхом заградил луговой ход реки Волги. Получилась значительно более глубокая водная площадь, позволившая в 1928 году разработать на ней подход к товаро-пассажирским пристаням, расположив их значительно удобнее в отношении города и подъездных путей к нему.

В общем, ухудшение состояния подхода к Самарским пристаням резко перегружало нетранзитные работы. Вход в Криушинский затон имел проектную глубину плеса, следовательно, дноуглубительные работы производить не требовалось. Вход в реку Самарку из-за спуска приверха Аннаевских песков на 900 м резко ухудшился, причем прорезь в песках в связи с косым направлением течения не была устойчивой.

Входы в Старую и Новую Самарские гавани с реки Самарки имели глубины 1,50 м ниже нуля и со времени постройки гаваней не были разработаны на проектную глубину. В общем, глубины ковшей гавани колебались в пределах между 1,5 м и 2,0 м, что было меньше проектных. Вход в Поджабный затон заметно не изменился по сравнению с прошлыми годами, но нужно отметить, что подход в затон со стороны реки Волги, точнее говоря, подход к этому входу представлял картину резкого ухудшения ввиду спуска к этому месту правобережных песков Волги у города Самары.



Бухта на реке Самарка

В ближайшие годы планировалось провести работы по прорытию этой косы. С закрытием же Рождественского прорана прорыв этих песков почти прекратился и состояние подхода к затону со стороны Волги резко ухудшилось. На входе в Балаковскую гавань проектная глубина не выдерживалась, но была близка к ней, и работы по углублению входа не требовались. Что касается гавани, то в головной ее части глубина упала до 1,50 м, в остальной же части были занесены берега.

ХАРАКТЕРИСТИКА СУДОВ, РАБОТАВШИХ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ

Касаясь характеристики судов, нужно сказать, что землесос «Волжский 7» производительностью 1500 м³ в час в среднем такую выработку и давал при работе. Мощный насос землесоса позволял работать на низовых плесах, что было очень ценным. Главными недостатками землесоса являлись: недостаточная длина рефулера (322 м), крайне жесткие соединения понтона и малая глубина предельного опускания сосуна (5,8 м). По условиям работы низового плеса длина рефулера должна была быть не менее 3,7 м, а максимальная предельная глубина опускания сосуна – не менее 8 м. Землесос мог дать выработку проектной глубины лишь при горизонте 5,8-2,15 м. Самая эффективная глубина его работы – 3,05 м. Поэтому землесос поздно начинал работу на транзите, а при паводках или в высокую межень он стоял на дежурстве. С увеличением проектной глубины этот недостаток землесоса только усиливался. Из-за прохудившихся частей понтона, которые выключали его из работы, длина рефулера к концу навигации уменьшалась. К тому же механизмы снаряда требовали тщательного ухода.



Земмашина «Волжская 7»

Землесос «Волжский 28» по своим качествам, глубине опускания сосуна 7,65 м, длине рефулера 373 м, прекрасной конструкции и состоянию механизмов был лучшим ударным снарядом на плесе. В течение двух зим 1927 и 1928 годов он был хорошо отремонтирован: проведено электрическое освещение на понтон, приобретена моторная лодка для его обслуживания. Работая на транзите, он почти непрерывно обслуживался буксирным пароходом. За навигацию 1929 года он дал среднюю выработку 106% от плановой и максимальную по отдельным работам 189%. Нужно отметить, что максимальная выработка являлась предельной при подходящем для снаряда грунте, которым являлся мелкий песок. При увеличении удельного веса черпаемого грунта или наличии примесей в грунте выработка резко уменьшалась.

Землесос «Волжский 25» производительностью 400 м³ в час давал в среднем выработку 63,8% к плановой, максимальную по отдельным работам 82%. Это был мощный снаряд с крепкой черпаковой цепью, пригодной для работы в тяжелых

грунтах. В 1928 году он был отремонтирован (восстановлен рефулер). К недостаткам нужно отнести малую устойчивость понтона из-за слишком малого диаметра бочек и недостаточную длину рефулера – 265 м. Поэтому работа снаряда на перекатах производилась средним, а временами и тихим ходом во избежание опрокидывания понтона, как это было на Соляном перекате в 1929 году, на втором плесе, когда однотишный землесос «Волжский 27» опрокинулся.



Землесос за работой

Землесос «Волжский 18» имел производительность 250 м³ в час. По своим универсальным качествам снаряд являлся исключительно ценным для работ на тяжелых грунтах. Имел хорошую черпаковую цепь. За навигацию 1929 года снаряд дал в среднем выработку 69,9% к плановой и по отдельным работам 78%. Такую высокую выработку он дал на тяжелых грунтах. Снаряд поднимал грунт на высоту 14 м. Длина его рефулера была 435 м. К его недостаткам нужно отнести малое наполнение черпаков при межженных горизонтах воды.



Пески под городским садом Самары. 1929 год

Пароход «Стрежень» мощностью 660 НР (лошадиных сил) отвечал всем требованиям буксировщика плеса. К его недостаткам можно было отнести высокую кормовую надстройку и большой расход топлива. Часовая скорость буксировки им в межень землесоса «Волжский 7» составляла 3,5 км, а землесоса «Волжский 25» – 3,9 км. Пароход «Крейсер» из-за большой длины корпуса (66 м) работал значительно хуже парохода «Стрежень» по проводке плотов из-за значительно меньшей мощности – 460 НР.



Пароход «Стрежень»

Пароход «Волжанин» (160 НР) вследствие своей слабой мощности не отвечал требованиям буксировщика плеса, для которого нужна была мощность 280-320 НР.

Пароход «Красная Волга» (225 НР) удовлетворял всем требованиям технического парохода по обслуживанию земкаравана. Всю навигацию пароход работал исправно и без поломок. Он развивал максимальную скорость 10-11 км в час.

Пароход «Гряда» своими качествами превосходил пароходы «Волжанин» и «Сызрань». К его недостаткам можно было отнести отсутствие на нем парового штурвала и малую поворотливость на ручном штурвале.

Пароход «Казань» имел большую мощность, большую скорость и исправное состояние построек. Пароход «Сергей» – исправный колесный пароход – использовался на обслуживании рефулерных земснарядов на перекате.

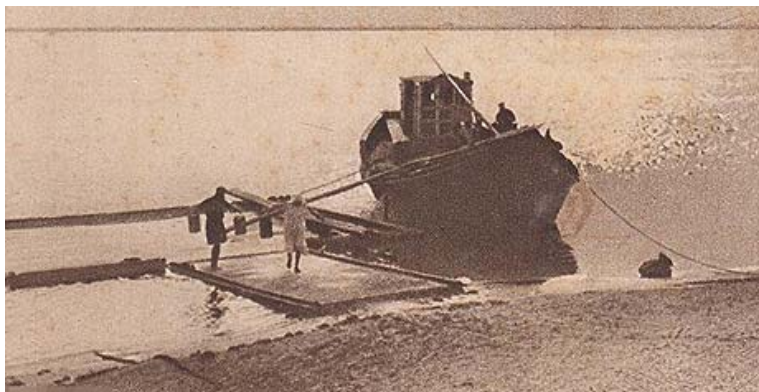
Пароход «Перевозный» (65 НР), несмотря на малую мощность механизмов и медленную буксировку брандвахт, был очень ценным при обслуживании брандвахт и ведении промеров из-за своей малой осадки и малой парусности.

Баркас № 16 (144 НР) удовлетворял всем требованиям шаландера и был незаменим при работах в узких и тесных местах на Самарских пристанях и гавани Балаково. Шаланды же для работ в песчаном грунте были непригодны из-за большого просора грунта.

Баркас № 20 (108 НР) использовался не только для обслуживания земснарядов, но и для работы в изыскательских партиях.

Баркас № 21 по своим характеристикам был хорош для обслуживания изыскательских партий, а на стоячей воде работал и как шаландер.

Моторный баркас № 23 имел очень сложные механизмы, и на него трудно было подобрать моториста. Он являлся новым типом судна, по сравнению с паровыми баркасами. Рекомендовалось «...сделать ему достройку, поставив на нем паровую или иную систему отопления и электрическое освещение, так как наличие бензина на баркасе представляет серьезную пожарную опасность».



Баркас

Изыскательская брандвахта № 26 была построена в 1902 году как брандвахта для небольшого снаряда, помещения служебные и для технического персонала располагались в верхней палубной надстройке, а помещения для рабочих – в трюме.



Моторный баркас «Святогор»

Изыскательская брандвахта № 62, 1915 года постройки, у которой последний капитальный ремонт был в 1926 году, практически сгнила. Все шпангоуты, бимсы и палубная надстройка были гнилые и ветхие.



Казенная Брандвахта г. Рыбинск

Изыскательская брендвахта № 72, 1910 года постройки, удовлетворяла всем требованиям, за исключением недостаточной жилой площади помещений.



Брендвахта

судовая ВЪДОМОСТЬ
Общая свѣдѣнія по судамъ.

1. Фамилия хозяина	Монарховъ
Имя и отчество	Александръ Алексѣевичъ
Название фирмы или пароходнаго О-ва	Воронежско-Полтавская Торговая Компания
2. Мѣсто жительства хозяина	Материцкое
Мѣсто нахождения правленія фирмы или пароходнаго О-ва	
Мѣсто нахождения управленія или главн. вѣд. конторы фирмы или пар. О-ва	
3. Родъ судна	Скоростнаго
	Пассажирскаго, буксирнаго, грузоваго паруснаго или теплохода, пароваго или моторнаго, баржа, барракуда, перекачка машина, станция
4. Название и № судна	Александръ
5. № знака министерства П. О.	11/4
6. Главнѣйшіе материалы, изъ которыхъ построено судно	Железо, алюминіе
7. Родъ перевозимаго груза	Сухой, жидкой.
8. Размѣры судна: длина	восемьдесят футовъ
" ширина	шесть футовъ
" высота борта	четыре футовъ девять дюймовъ
9. Оснастка судна: съ полнымъ грузомъ порожняго	всѣмъ четвертью
10. Грузоподъемность	четыре тысячи двѣсти 24 вѣсовъ
11. Районъ плаванія судна	Скоростнаго и окрестности
Мѣсто стоянки (пристань, машинка и станция)	
12. Мѣсто постройки судна	Нижегородск. суд. зав. Воринск
13. Время постройки судна	Мѣсяца декабря 1910 года
14. Время приобретения судна	Мѣсяца декабря 1910 года
15. Время перехода подъ русскій флагъ, если судно приобретено за границей	
16. Стоимость судна съ инвентаремъ	Федерально для тѣлеш. / 22000
17. Постоянныя оборудованныя мѣста экипажа судна	Скоростнаго

Дополнительныя свѣдѣнія по судамъ, имѣющимъ механическіе двигатели.

А.

Общая свѣдѣнія по судамъ, приводимымъ въ движеніе механическими двигателями.

18. Родъ двигателя	Пароваго, внутренняго сгорания	
19. Система гребного приспособленія	Колесный, задновѣсный, винтовой	
20. Скорость хода по теченію	восемьдесят вѣсовъ	
" " " " " " " "	противъ теченія	шестьдесят вѣсовъ

Б.

Свѣдѣнія по перекачечнымъ машинкамъ и станціонерамъ.

21. Родъ двигателя привающаго въ дѣйствіе помпу перекачечной машинки или станціонера	Пароваго, внутренняго сгорания
22. Количество помпъ	
23. Мощность каждой помпы	
24. Время ихъ постройки	
25. Мѣсто ихъ постройки	

В.

Свѣдѣнія о паровыхъ котлахъ.

26. Число паровыхъ котловъ для приваженія въ дѣйствіе главной машинки или помпы перекачечныхъ машинокъ и станціонеровъ	Одинъ
27. Система котловъ	Машинно-паровыя
28. Размѣры котловъ	
а) Цилиндрическихъ: длина	7 футовъ 10"
" диаметръ	6 футовъ 4"
" поверхность нагрева	500 кв. футовъ
б) Водотрубныхъ: число трубъ	130 шт. изъ нихъ обвязаны 30
" диаметръ ихъ	2 1/4"
" поверхность нагрева	
29. Рабочее давленіе пара въ фунтахъ	225
30. Родъ топлива	Мазута
31. Расходъ топлива въ часъ при полномъ ходѣ машинки	Пять пудовъ

Технический документ на судно

Все брендвахты ввиду своей ветхости пришли в негодность. После шторма или навала волны они уже могли просто выйти из строя. Состояние лодок при брендвахтах ничем не отличалось от состояния брендвахт.

ИЗЫСКАТЕЛЬСКАЯ И ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНАЯ РАБОТА НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1929 ГОДУ

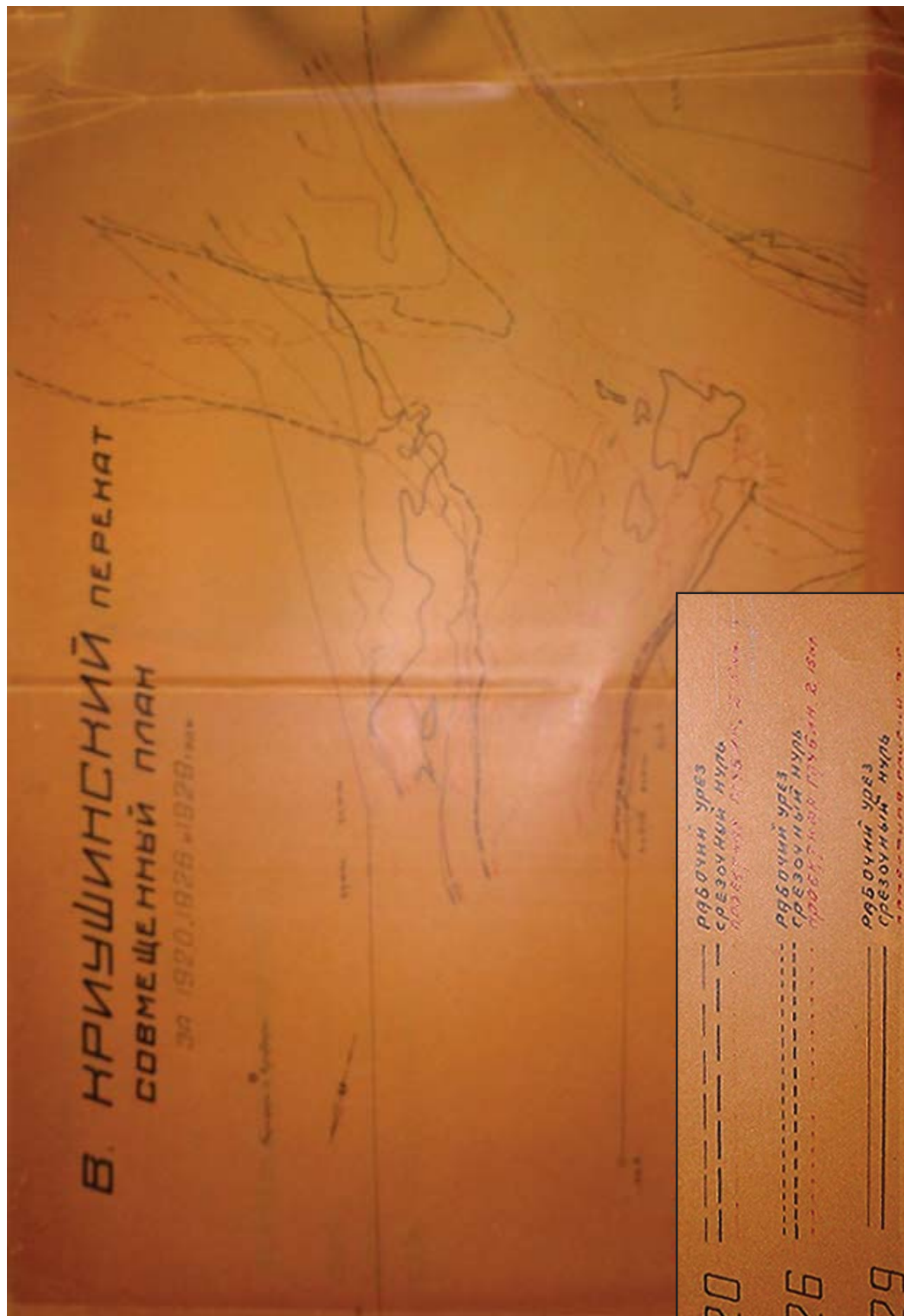
Крайне засушливая погода, стоявшая весной 1929 года, и тяжелое состояние плеса, выявившееся в навигацию 1927 года, заставили со всей серьезностью отнестись к организации и развертыванию транзитной кампании. Продолжившаяся летом 1929 года засуха и невысокое стояние горизонта воды подтвердили правильность взятого темпа работ и необходимость их продолжения до начала осеннего паводка (20 октября – 25 ноября). В зависимости от задач и условий работы навигация как бы поделилась на два периода работ: с весеннего спада вод до наступления среднего горизонта по Самарскому водопосту до 30 июля от 762 до 145 см и при горизонте ниже среднего по Самарскому водопосту до 5 октября от 145 до 199 см. Главной задачей в первый период являлась разработка перекатов, которые мелели раньше других, или требовали выемки большого количества грунта, или же были расположены в узком рукаве реки.



Геодезисты

Изыскания на транзите были начаты изыскательской партией № 11 в Сызранском водном узле 29 июня при горизонте воды 722 см по Самарскому водопосту, и далее партия была переброшена в район выше города Самары, где за этот период засняла перекаты: Верхне-Криушинский, Городищенский, Сосновская россыпь, Нижне-Головкинский,

Верхне-Ленивский, Верхне-Криушинский (вторая съемка), Буеракский, Верхне-Бектяжский, Нижне-Бектяжский (вторая съемка). Изыскательская партия № 10, начав работу 4 июля при горизонте воды 568 см по Самарскому водопосту, провела съемку входа в Серную воложку и 11 июля при горизонте 477 см по Вольскому водопосту – съемку Ершовско-Духовницкой группы, в дальнейшем засняла Васильевский перекат, Раковскую воложку, Загровский, Средне- и Нижне-Духовницкие перекаты, Белогородненский перекат и вход в Немецкую воложку. Изыскательская партия № 9 по окончании работ на верхнем плесе 2 июля при горизонте воды плюс 466 см, по Ульяновскому водопосту, приступила к съемке пещины на Верхне-Криушинском перекате и в дальнейшем засняла перекаты Сенгилеевский, Средне- и Верхне-Бектяжский, Верхне-Рязанский, Верхне-Ермаковский, Нижне-Климовский, Нижне-Бахиловский, Соляной, Марковский, Верхне- и Нижне-Костычевский.



В. ПРИУШИНСКИЙ ПЕРЕНАТ
СОВМЕЩЕННЫЙ ПЛАН

за 1920, 1926 и 1929 гг.

1920

РАБОЧНИЙ УРЕЗ
СРЕЗОУЧНЫЙ МУРЬ

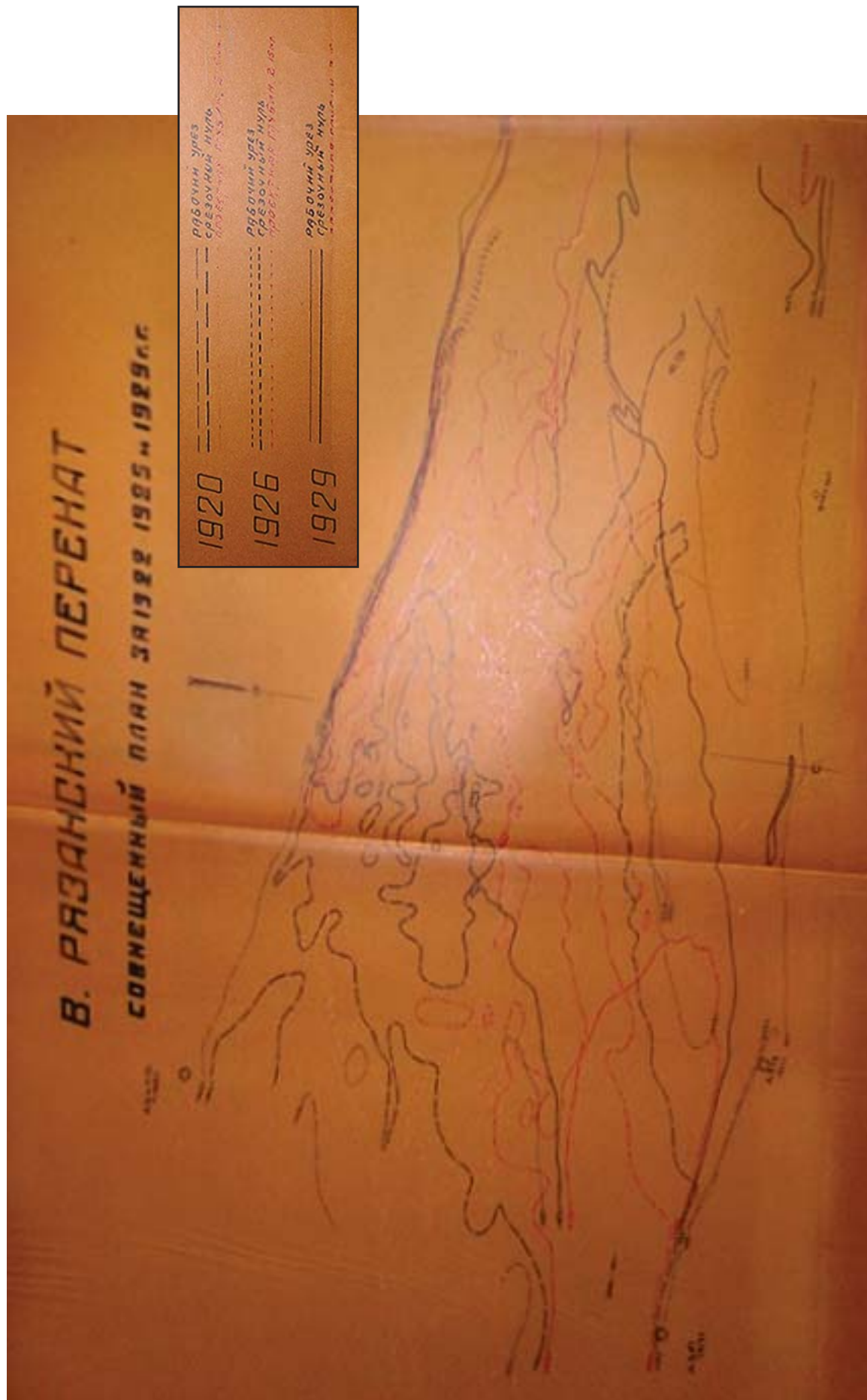
1926

РАБОЧНИЙ УРЕЗ
СРЕЗОУЧНЫЙ МУРЬ

1929

РАБОЧНИЙ УРЕЗ
СРЕЗОУЧНЫЙ МУРЬ





Землесос «Волжский 18» 11 июля 1929 года при горизонте воды плюс 387 см по Ульяновскому водопосту начал работу на транзите по срезке печиной на Нижне-Криушинском перекате (подготовительные работы) и далее за этот период времени разработал перекаты Верхне-Бектяжский (узкий рукав), Нижне-Климовский, отсюда был снят на Верхне-Криушинский перекат ввиду падения на нем глубины. Землесос «Волжский 7» начал работу на Средне-Бектяжском перекате 18 июля при горизонте воды плюс 263 см по Ульяновскому водомерному посту (большая кубатура работ) и далее работал на Верхне-Рязанском перекате, Раковской воложке и Васильевском перекате (все перекаты с большой кубатурой).



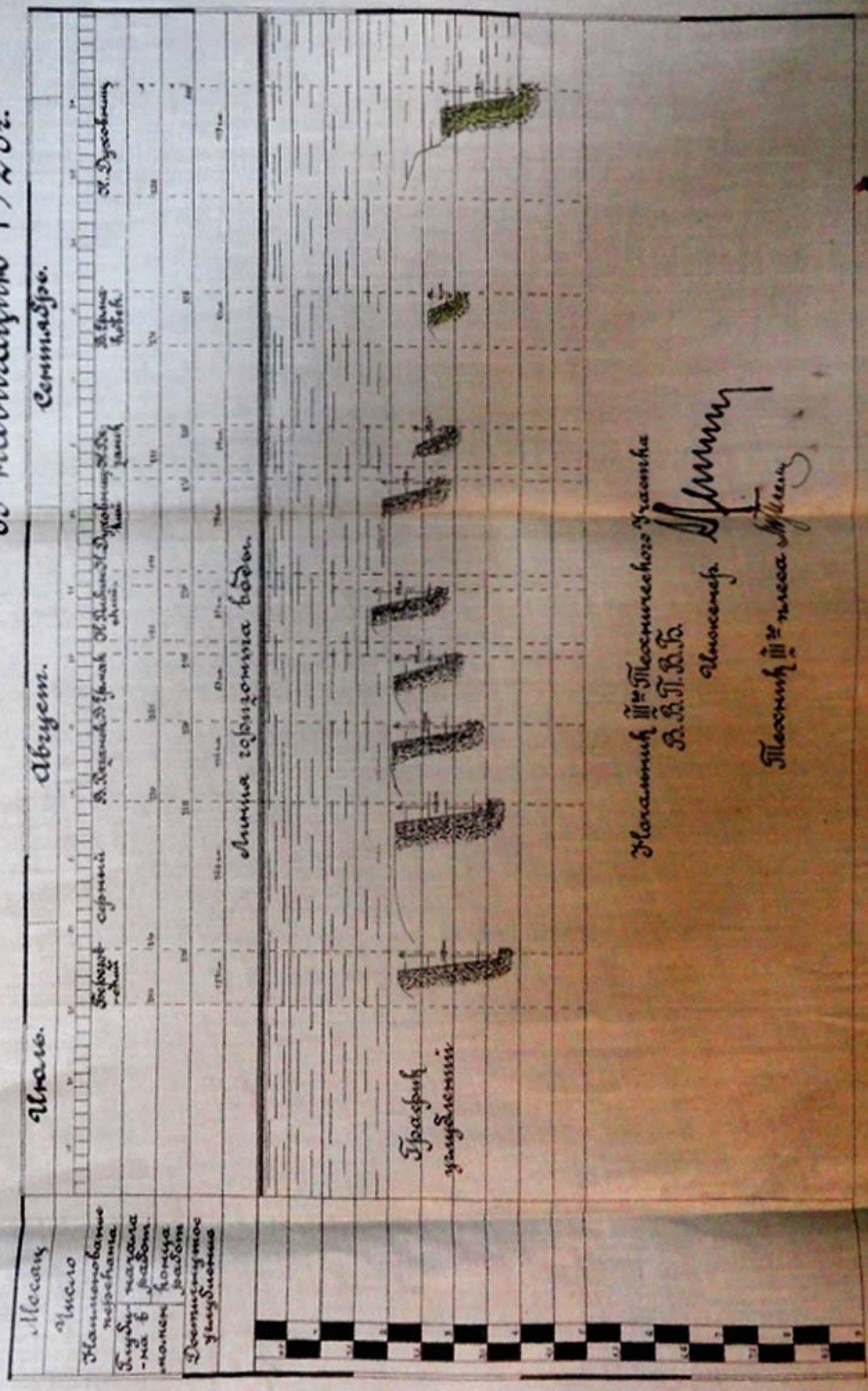
Землесос

Землесос «Волжский 28» начал работу 23 июля на верхней части Ершовского переката при горизонте воды плюс 394 см по Вольскому водопосту, далее разработал Верхне-Духовницкий перекат, а с 1 августа – отделение Средне-Духовницкого переката (обе работы капитальные), после чего был поставлен на разработку подхода к пристани Балаково, а отсюда переброшен на разработку Нижне-Духовницкого переката. Землесосы «Волжский 19» и «Волжский 25» находились на внетранзитных работах у города Самары.

С 1 сентября горизонты воды опустились ниже среднего. Стоявшая жара предвещала дальнейшее падение горизонта воды. На ряде перекатов в 1929 году глубина начала приближаться к нормирующей. Так, 9 сентября плес нормировал уже одновременно два переката. Кроме того, требовалась разработка перекатов, которые или вовсе не разрабатывались, или же разрабатывались, но очень давно: Ленинского, Городищенского, Подвального, Нижне-Бахиловского, Соляного, Меровского, Воскресенского, Немецкой и Девушкиной воложек.

Диаграмма достигнутого землеробством перекамах III^{го} Механического участка на 1 августа 1925г.

В навигацию 1925г.



За этот период навигации были засняты планы следующих перекатов (изыскательской партией № 11): Балымерские, Сергиевский, Ульяновская россыпь, Ленивский, Городищенский, Нижне-Бектяжский, Подвальский, и 25 сентября начались сплошные изыскания у города Самары, на которых изыскательская партия работала до конца навигации, с перерывом с 11 по 14 октября на съемку Лопатинской воложки. Изыскательская партия № 9 работала с поплавокми у Сызранского железнодорожного моста и сняла Раковскую воложку, Средне-Меровский, Верхне-Алексеевский, Ершовский, Средне-Духовницкий и Воскресенский перекаты и 29 октября была прибуксирована в город Самару. Землесос «Волжский 18» разработал перекаты: Нижне-Бектяжский, Ленивский, Городищенский и 24 сентября приступил к внетранзитным работам по разработке канала в приверхе Аннаевских песков.



Изыскатели



Обеденный привал изыскательской партии

Землесос «Волжский 28» разработал на плесе ниже города Самары перекаты Нижне-Духовницкий, Ершовский (нижняя часть), Средне-Духовницкий (второе отделение) за два раза, вход в Немецкую воложку, выход из Лопатинской воложки, повторно Раковскую воложку, Нижне-Рязанский перекач и 30 сентября был поставлен на внутранзитные работы у города Самары.



Пески в районе Самары. 1929 год

Землесос «Волжский 25» разработал Соляной перекач, а остальное время затратил на внутранзитные работы. Ввиду опоздания периода осеннего паводка и большого объема внутранзитных работ (например, на Духовницком перекачате) все снаряды к ноябрю уже были поставлены на внутранзитные работы и работы на транзите не производились.



Землечерпальная машина

Всего за время транзитной кампании 1929 года было заснято 50 и разработано землечерпанием 19 перекатов кубатурой 1624899 м³ при трех работавших землечерпательных машинах.

Повторно работы велись на перекатах Нижне-Бектяжский, Верхне-Рязанский, Раковской воложке, втором отделении Средне-Духовницкого с кубатурой выемки грунта 195620 м³, или 12,03% от кубатуры первоначальных работ. Ввиду исключительно тяжелого состояния подхода к городу Самаре земляные работы были начаты здесь. Две изыскательские партии – № 10 и № 11 – 22 июня при горизонте воды 1015 см были поставлены на изыскание раньше срока (850 см), установленного планом работ, на четверо суток.



Берег реки Самарка

На разработку входа в реку Самарку был поставлен землесос «Волжский 28» с 26 июня при горизонте воды плюс 76 см. Работа проводилась сложная. По примеру прошлых лет ширина прорези была задана в 40 м, в акте приемки работ Межведомственной комиссией представителями Самарской конторы ВГРМ и Нефтесиндиката было указано на необходимость устройства раструбов в концах прорези шириной в 25 м, дабы избежать навала судов на кромки прорези. Прорезь заносилась в нижней части (на входе с реки Волги), в остальной же части обнаружилось лишь сползание кромок. Поэтому, оставляя левую кромку, была произведена подчистка правой кромки землечерпалка «Волжская 25» с 15 по 25 июля с уширением прорези до 45 м, сделана разработка воронок на входе и выходе с прорези и ремонт нижней занесенной части прорези. В целом после этих работ прорезь держалась вполне удовлетворительно, за исключением нижней части, подчистка которой была произведена вторично с 30 сентября по 4 октября. Причиной заноса нижней части являлся спуск Аннаевских песков и косое направление прорези к движению наносов. К будущей навигации, с дальнейшим спуском песков, условия работы нижней части прорези резко ухудшились и приблизились к условиям работы нижней части тупиковой прорези на подходе к товаро-пассажирским пристаням города Самары. Ширина прорези в 40 м, по мнению специалистов, была недостаточной. С увеличением высоты песков оползни кромок прорези увеличивались. Сильный рост перевалки с железной дороги через реку Самарку увеличил здесь движение судов, поэтому назрела

необходимость своевременно сделать уширение прорези до 50 м. Тупиковый подход к товаро-пассажирским пристаням разрабатывался на глубину 1,5 м ниже нуля, так как большая кубатура работ была непосильной для земснарядов, да и на сохранность прорези нельзя было рассчитывать. При этом нужно отметить, что глубина тупикового подхода временами нормировала осадку товаро-пассажирских линий. Вход в реку Самарку разрабатывался на полную проектную глубину, так как по нему производилась буксировка нефтеналивных судов. С дальнейшим заграждением Рождественского прорана более высокой дамбой действие весенних вод на Аннаевские пески усилилось и состояние подхода к мосту товаро-пассажирских пристаней резко ухудшилось. Учитывая, что общая кубатура работ на подходе к товаро-пассажирским пристаням и входе в реку Самарку составила $408363,5 + 275275 = 683638,5 \text{ м}^3$, имелась неизбежность ухудшения подхода в будущем. Единственным целесообразным решением вопроса для будущей навигации являлся временный перенос пристаней на межень к Струковскому саду или выше, где водный подход обеспечивался надлежащей глубиной.

По срочному заданию Управления с 29 июля по 31 июля, а потом 13 августа и с 26 по 28 августа землесосом «Волжский 25» была произведена подчистка подхода к элеватору Новой гавани. По согласованию вопроса с Самарской конторой и Союзхлебом произвели подчистку подхода к элеватору лишь на глубину 1,5 м, так как при работе на проектную глубину требовалась бы выемка 25000 м^3 грунта, начав работу со входа в гавань. Главным затруднением в работе была свалка грунта шаландами в реку Самарку за невозможностью прохода шаланд под плоскокаутным мостом.



*Плашкоутный мост на Оке.
Мост из плавучих понтонов с деревянным настилом сверху.*

Развитие перевалочного грузооборота через гавань ставило на очередь капитальную работу по углублению в первую очередь Ново-Самарской гавани до проектной глубины.

Аннаевский канал. Результаты смыва и движения Аннаевских песков (побочня), начиная с 1927 года, и разработка в них канала, игравшего роль приемной воронки, ставили задачей дальнейшее продвижение этих работ, что и предусматривалось планом выправительных работ у города Самары. Эта задача усиливалась еще тем, что существующее положение приверха-побочня способствовало отклонению течения, следовательно, и развитию Рождественского прорана, а также решению, принятому краевыми и городскими организациями, о переносе к Струковскому саду меженных пристаней.



Самара. Берег близ дачи Аннаева

При трассировке прорези преследовалась цель отторжения песков от городского берега, не оставляя у него остатков песочня. Так как по старым планам 1894-1895 годов в этом месте залегал выступ, а в районе пассажирских пристаней (у водомерного поста) была обнаружена плита, руководствуясь этими планами, была задана прорезь, по кромкам которой сделали 11 буровых скважин. Результаты этого бурения позволили установить направление прорези, на разработку которой был поставлен сперва землесос «Волжский 18», с 24 сентября по 21 ноября, а затем и землесос «Волжский 28» с 31 сентября по 16 ноября. Всего было удалено 226227 м³ грунта. При разработке первоначально грунт был песочный, и его свалка производилась на побочень. Далее, ближе к берегу, грунт стал несколько гравелистым и даже каменистым. Поэтому его свалку перенесли на городской берег, считая, что в будущем она может быть использована для создания пристанской территории. Все же левая кромка на протяжении 290 м осталась недоработанной, так как здесь столкнулись с залеганием плитняка на глубине менее 1 м ниже нуля. Судя по тому, что в скважине № 1 было обнаружено залегание плитняка на глубине больше проектной, приходилось допустить, что залегание плитняка здесь волнистое. Поэтому зимой было сделано более детальное бурение недоработанной части прорези. Это позволило решить вопрос о толщине и плотности залегающей плиты, а, следовательно, и о методах ее разработки – взрывными работами или же камнечерпательными снарядами на шаланды.



Жигулевские ворота и село Ширяев Буерак

Учитывая быстроту движения Аннаевских песков и серьезность процессов переработки здесь русла реки, из-за большого значения для режима реки, ежегодно производилась съемка участка реки от приверха Голодных песков до ухвостья Коровьего острова, дополняя топографические изыскания не только гидрометрическими, но и батиметрическими наблюдениями при разных стояниях горизонта воды.



Забивка свай водомерных постов на гидрометрической станции

Был поставлен вопрос об организации у города Самары гидрометрической станции, которая позволила бы в будущую навигацию приступить к плановым гидрометрическим наблюдениям.

Поджабный затон. За счет Нефтесиндиката с 15 по 27 октября землечерпалкой «Волжская 25» была произведена разработка входа в затон на глубину 1,5 м ниже нуля. При приемке выполненных работ Комиссией было обращено внимание на ухудшение состояния подхода с Волги к затону спустившимися вдоль берега песками. Произведенная контрольная съемка затона и участка реки Волги показала, что обстановкой подхода предостерегательными знаками можно обеспечить глубину подхода в 1,5 м. В последующие навигации здесь была разработана прорезь через косу.



Поджабный затон в половодье

Подход к пристани Батраки. Ввиду благоприятных результатов разработки подхода в навигацию 1928 года и затруднений для перевалочных работ из-за перевода на 7-10 суток дебаркадера, по соглашению с Коммерческой конторой разработка подхода была отложена на будущую в 1929 году навигацию.



Буксир «Украинец» рядом с селом Батраки (ныне г. Октябрьск) 1927год

Громадное значение пристани (как перевалочного пункта) на железную дорогу и исключительно тяжелые условия по улучшению условий подхода к пристани (оползневый район, залегание плиты, низкий отмельный берег) ставили на очередь вопрос капитального переустройства этой пристани путем ее переноса на 1100 м вверх по течению или же объединением перевалочного пункта с пристанью Сызрань, устройством водного подхода к Сызрани. Этот вопрос планировалось решать после детальной разработки эскизного проекта. В навигацию 1930 года разработка подхода землечерпанием при том или ином, даже паллиативном решении вопроса была неизбежна.

Подход к пристани Балаково. После спада весенних вод состояние подхода было значительно лучше, нежели в прошлую навигацию. Ввиду создания в городе Балаково пункта по сборке тракторов и других тяжелых сельскохозяйственных машин и оборудования Вольским агентством был поднят вопрос о создании подхода к дебаркадеру, поставленному против шоссеной дороги, так как его постройка на прошлогоднем месте (400 м выше по течению) в низкую воду была неудобна из-за отсутствия подъездных путей к отмелому песчанистому берегу, а выходная почти по прошлогоднему направлению ширина прорезей по примеру прошлого года была задана в 40 м. Из-за залегания на прорези местами песчанистого грунта работу выполняли черпаково-рефулерным снарядом, применяя частично и удаление грунта шаландами.



Пристань Балаково 19 век

Землесос «Волжский 25» был занят работами на Самарском рейде, а землесос «Волжский 18» – на Бектяжской группе пучинистых грунтов. Поэтому разработка была выполнена землесосом «Волжский 28» в два периода – с 19 августа по 1 сентября и с 9 по 12 сентября, что позволило на это время снять землесос с транзита. С падением горизонта воды до 75 см по Вольскому водомерному посту

резко чувствовались недостаточная ширина прорези и образование винтами пароходов шалыг на подходе к пристани. Поэтому с 6 по 11 октября было проведено уширение перелома прорези до 125 м и ее частичный ремонт в верхней части, а также частичный ремонт выходного канала по правой кромке и уширение канала за левую кромку до 60 м. Планировалось, что результат разработки в 1929 году удовлетворительно сохранится для будущей навигации. В планах еще было подработать прорезь вдоль берега уширением правой кромки, дабы дебаркадер можно было поставить на 100 м выше по течению, отдалив его от места перегиба прорези для более удобного подхода паротеплоходов.

Балаковская гавань. По заданию Управления от 7 октября ДСР № 425 была произведена разработка гавани землесосом «Волжский 25» с 31 октября по 12 ноября на проектную глубину 2,00 м ниже нуля по Вольскому водомерному посту. Первоначально намечалось произвести разработку верхней части затона и подчистку берегов в нижней части. Ввиду позднего времени, по предложению управляющего затоном Карушева, взамен подчистки берегов была произведена разработка входа в Канинский затон с 13 по 19 ноября на глубину 1,00 м ниже нуля для постановки туда на зимовку непаровых судов. В дальнейшем предполагалось использовать Канинский затон для зимовки судов, для чего планировалось произвести капитальную разработку этого затона.

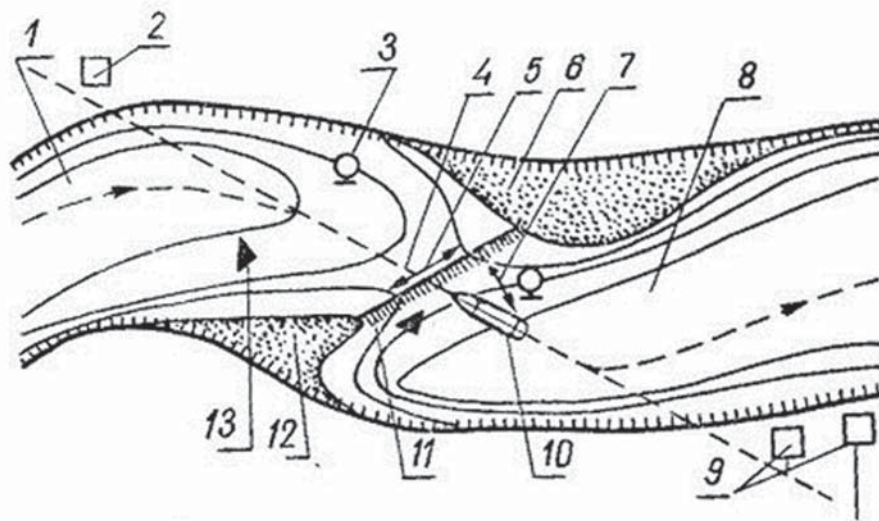
Всего за отчетную навигацию 1929 года были выполнены внутранзитные работы в 7 пунктах общей кубатурой 1146696,5 м³. В навигацию 1928 года кубатура этих работ Буеракский составила 656352 м³, а в навигацию 1927 года – 749146 м³. Произведенные большие внутранзитные работы далеко не исчерпывали всех предъявляемых требований по углублению подходов, как, например, к пристаням Сенгилей, Ставрополь, Хвалынский, Батраки, Часовенный проран и др. Учитывая же не только объем внутранзитных работ, но и необходимость с весны ставить не менее трех земснарядов на их разработку, даже мирясь с опозданием их выхода на транзит, считалось, что дальнейшее увеличение объема внутранзитных работ неизбежно вызовет снижение транзитной глубины, особенно в первую половину навигации.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ НАИБОЛЕЕ СЕРЬЕЗНЫХ ПЕРЕКАТОВ 4 ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ И ВЫПОЛНЕННЫХ НА НИХ РАБОТ В НАВИГАЦИЮ 1930 ГОДА



Буеракский пережат был расположен ниже ухвостья Белоярского острова в горном рукаве. По плану лоцманской карты 1913 года здесь был перевал. Вывеска глубин на этом ходу впервые появилась в 1929 году, и в том же году была проведена съемка этого пережата. Она показала образование длинной россыпи от косы ухвостья Белоярской воложки. Судовой ход имел достаточную ширину и глубину 2,5 м, но заметно было начало формирования сплошной россыпи от косы ухвостья между верхней и нижней косами пережата в виде отдельных

шалыг. План 1930 года показал заметное увеличение этой россыпи и соединение обеих кос перемычкой шириной по прорези до 700 м, с глубиной на отдельных шалыгах 1,5 м. В 1930 году впервые было проведено углубление переката. План 1929 года показал начавшийся размыв нового лугового хода через верхнюю косу переката в Белоярскую воложку. По направлению этого хода была разработана прорезь землечерпалкой «Волжская 25» с 1 по 10 августа и проведена его подчистка землесосом «Волжский 1» с 20 по 25 сентября. Горный ход представлял собой в межень сплошную россыпь, увеличенную по длине судового хода с 200 м в 1931 году до 600 м в 1932 году. В 1933 году судовой ход получил значительный размыв под ухвостье косы Белоярской воложки с глубиной до 3 м и россыпь на горном ходу. По повторному плану съемки 24-29 августа при срезке 78-92 см был замечен усиленный занос горного хода и сужение лугового хода. Наблюдения показали большие скорости наполнения течения водой на луговом ходу. После землечерпания на луговом ходу, произведенного землесосом «Волжский 28» с 12 по 20 сентября, был замечен размыв этого хода на ширине до 120 м.



Перекат и его элементы:

- 1 – верхняя плесовая лощина; 2 – перевальный знак; 3 – белый бакен;
 4 – направление главных струй течения; 5 – корыто переката;
 6, 12 – косы переката; 7 – подвалье переката; 8 – нижняя плесовая лощина;
 9 – створные знаки; 10 – судно; 11 – гребень переката; 13 – красный бакен

Верхне-Криушинский перекат. Сравнение планов перекатов за последние годы, с 1926-го по 1929-й, показывает, что на перекатах имелось два хода – горный и луговой. Причину развития горного хода видели во влиянии на режим переката печины, расположенной в верхней части переката и отражающей струи реки в горный ход. Луговой ход был пологим и удобным для судоходства, а горный – почти под прямым углом в нижней части. Поэтому естественным стремлением было разработать луговой ход. Но картина жизни переката не была выяснена, и в первую очередь была намечена срезка печины, которую проделал землесос «Волжский 18» с 11 июня по 1 августа. Так как печина оказывала наибольшее влияние на режим переката во время высоких вод, то представлялось бы гораздо правильнее выполнить эту работу осенью 1928 года, чтобы к отчетной навигации иметь более четкую картину. По этим соображениям, хотя на планах переката, снятых в июле и первой половине августа, назначена была прорезь

по луговому ходу, от ее разработки воздержались, тем более что землесосы были поставлены на разработку беспорных и неотложных работ (Средне-Бектяжский и Рязанский перекаты, Раковская воложка, Духовницкая группа и другие перекаты). К концу августа глубина на луговом ходу стала падать. Ввиду невозможности перебросить землесос на разработку переката была поставлена брандвахта на съемку переката и задана прорезь по горному ходу, тем более что и состояние его улучшилось. В это время на луговом ходу образовались две впадины с проектной глубиной. Что касается некоторого улучшения горного хода, то полагали, что оно обусловилось еще влиянием пещины на струи при высоком стоянии горизонта воды. Наиболее характерные изменения жизни переката произошли в 1920 году – прорезь была выполнена землесосом «Волжский 18» с 28 августа по 2 сентября. При этом выяснилось, что вдоль правой кромки лежал замытый теплый плот, так что пришлось срочно поставить на его уборку водолазный кран. Считая создание горного хода, ввиду его крутизны, временным решением вопроса до возможности разработки землесосом лугового хода, участком был поставлен вопрос о разработке лугового хода, что по разрешению Управления было выполнено землесосом «Волжский 7» с 30 сентября по 9 октября. После разработки этого хода скорость течения на нем увеличилась, и до конца навигации он работал исправно. Руководство плеса считало, что результат работы весенних вод будущей навигации укажет на жизнеспособность того или другого хода. Наблюдавшееся в эту навигацию замеление Ленивского и Городищенского перекатов, расположенных в одной воложке с Верхне-Криушинским перекатом, и необходимость разработки их землечерпанием (не разрабатывались с 1924 года) наводили на подозрение, что замеление этого рукава являлось следствием процесса разработки реки и Панской воложки или ее проранов.



Вид на Криушинский затон

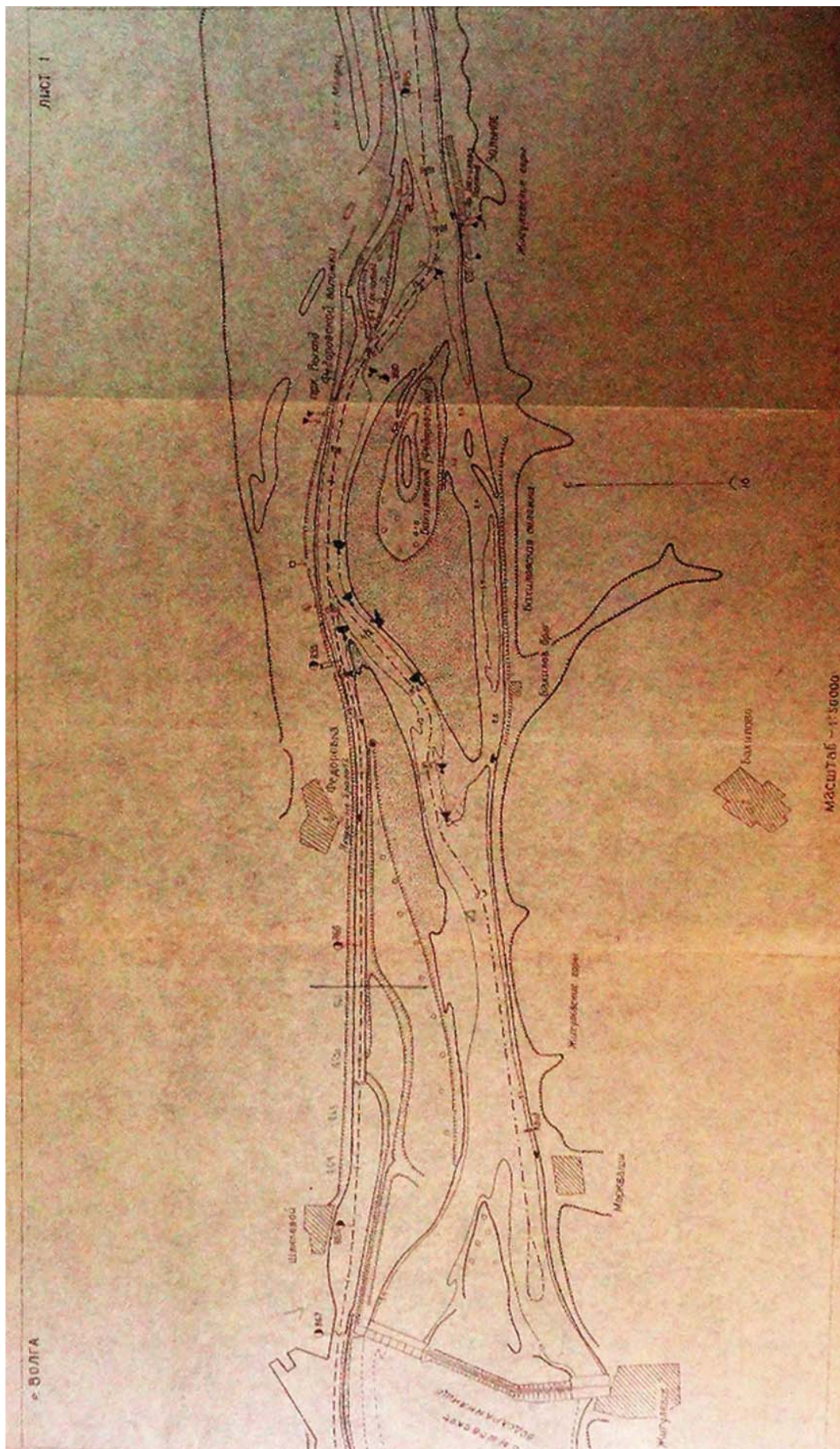
Поэтому для правильного разрешения вопроса о разработке этого узла планировалось в будущую навигацию произвести его подробную съемку, начиная с Верхне-Ленивского переката. Предполагалось, что результаты съемки осветят вопрос о жизни рукава в районе Криушинского затона.

Бектяжская воложка (группа перекатов). Ниже села Мордово, островами Мордовский, Ветляный и Черемшан - река Волга разделялась на два рукава - Бектяжский (горный) и Атрубу (луговой). До 1927 года главный фарватер проходил по луговому рукаву, где был расположен ряд перекатов, среди которых неустойчивостью хода «страдал» Ветляный. В период до 1930 года проходил размыв горного рукава и постепенное замеление лугового. Паводок 1926 года завершил этот процесс. В 1927 году были проведены контрольные работы по углублению Бектяжского переката на 1,50 м. Все последующие годы проходил размыв Бектяжского рукава, который особенно ярко обрисовывался в той или другой части рукава. Беглый промер Атрубы весной подтвердил правильность переноса судового хода в Бектяжскую воложку. Первый план съемки Верхне-Бектяжского переката показал, что прорезь прошлого года, разработанная на глубину 1,5 м с некоторым искривлением и небольшим заносом по ширине, не только сохранилась, но даже местами размывалась на проектную глубину. Поэтому заданием для работы в нижней части было уширение правой кромки, а в верхней – подработка глубины на всю ширину, что и было выполнено землесосом «Волжский 18» с 5 по 19 августа. Работа здесь осложнялась печинисто-гравелистым грунтом и узкостью рукава. Поэтому начатую свалку грунта за правую кромку (осередок) пришлось перенести на горный берег, а затем перейти на удаление грунта шаландами. Прорезь держала глубину в течение навигации хорошо. В будущем здесь планировали уширить прорезь до 100 м, так как расхождение караванов было невозможным, а расположение хода за выступающим горным мысом затрудняло видимость для встречных судов. Работу эту планировали выполнить при высоком горизонте воды.



Подвалье

Средне-Бектяжский перекат. Состояние переката по первому плану было лучше, чем в 1928 году. По трассе принятой прорези проходила проектная глубина 1 м, а в 1928 году – лишь полуметровая. Разработка этого переката с 20 по 28 июля была начата землесосом «Волжский 7» на плесе, попутно производилась его буксировка по плесу. Занос этого переката, а также Нижне-Бектяжского и Подвальского обуславливался происходящим развитием русла воложки, ставшей транзитным ходом с 1927 года.



Федоровская плотина

Нижне-Бектяжский перекат. Первый план съемки, по сравнению с 1928 годом, показал спуск верхней косы, увеличение нижней косы и резкий смыв лугового яра, начиная от перевального столба. Произведенная землесосом «Волжский 18» с 3 по 11 сентября разработка переката выявила во время работы снаряда занос переката как продуктами разрушения яра, так и общими отложениями воложки. Произведенная в конце сентября контрольная съемка переката подтвердила его занос, и с падением глубины на нем потребовалась повторная работа, которая была выполнена с 3 по 11 октября землесосом «Волжский 7». В связи с дальнейшим заносом и отмиранием Атрубы, учитывая неизбежность развития Бектяжской воложки, следовательно, и заноса Нижне-Бектяжского переката в ближайшие годы, приходилось считаться с необходимостью разработки землечерпанием этого переката.

Подвальский перекат был расположен в нижней части Бектяжской воложки. Его занос происходил от отложения продуктов размыва воложки. Прделанная землесосом «Волжский 7» с 22 по 25 сентября прорезь держала глубину на перекате удовлетворительно.

Нижне-Климовский перекат. Произведенная землесосом «Волжский 18» с 22 по 27 августа подчистка переката на неполную проектную глубину обеспечила поддержание глубины на перекате в навигацию 1929 года.



Современный вид с острова Середыш на Бахилову Поляну

Нижне-Бахилловский перекат. Впервые в навигацию 1929 года он стал нормировать плес. Замеление этого переката обуславливалось переходом выше переката фарватера в Федоровскую воложку и переформированием русла в этой воложке. Снятый впервые в навигацию 1929 года план переката допускал

два решения по назначению прорези. Первое принятое к выполнению состояло в создании прорези через верхнюю косу переката, второе – в уширении уже существовавшего извилистого хода между верхней и нижней косами переката срезкой выступающих гравелисто-печинистых частей нижней косы. Первое решение было принято, как благодаря более благоприятным условиям направления течения по прорези, так и благодаря меньшей кубатуре и значительно более легким грунтам, залегавшим в прорези и допускавшим ее разработку землесосом «Волжский 7» с 19 по 21 сентября. Учитывая недавнее образование этого переката и отсутствие планового материала, характеризующего процесс его формирования, планировалось в будущую навигацию заснять участок реки Волги, начиная от Федоровской воложки и заканчивая перекатом, и после произвести ряд повторных съемок переката. Полученный таким образом материал позволил разрешить вопрос о выборе прорези. Разработка же переката землечерпанием была неизбежна.

Соляной перекат в навигацию 1929 года впервые стал нормировать плес. Нагрузка на прорези здесь была значительно легче, нежели на Нижне-Бахилловском перекате.

Ширяевский перекат. План съемки 1929 года указывал на резкое ухудшение состояния переката и необходимость разработки хода по нему землечерпанием в навигацию 1930 года. Ширяевский перекат был расположен ниже Ширяевского горного побочня в расширяющейся левобережной пойме, на повороте коренного русла при его переходе из лугового в горный берег.



Ширяево

Ниже переката пойма резко сужалась, переходя далее в Жигулевские ворота. Правый берег, горный, был незатопляемый, каменистый, левый берег представлял собой полную противоположность ему: песчаный, легко поддающийся

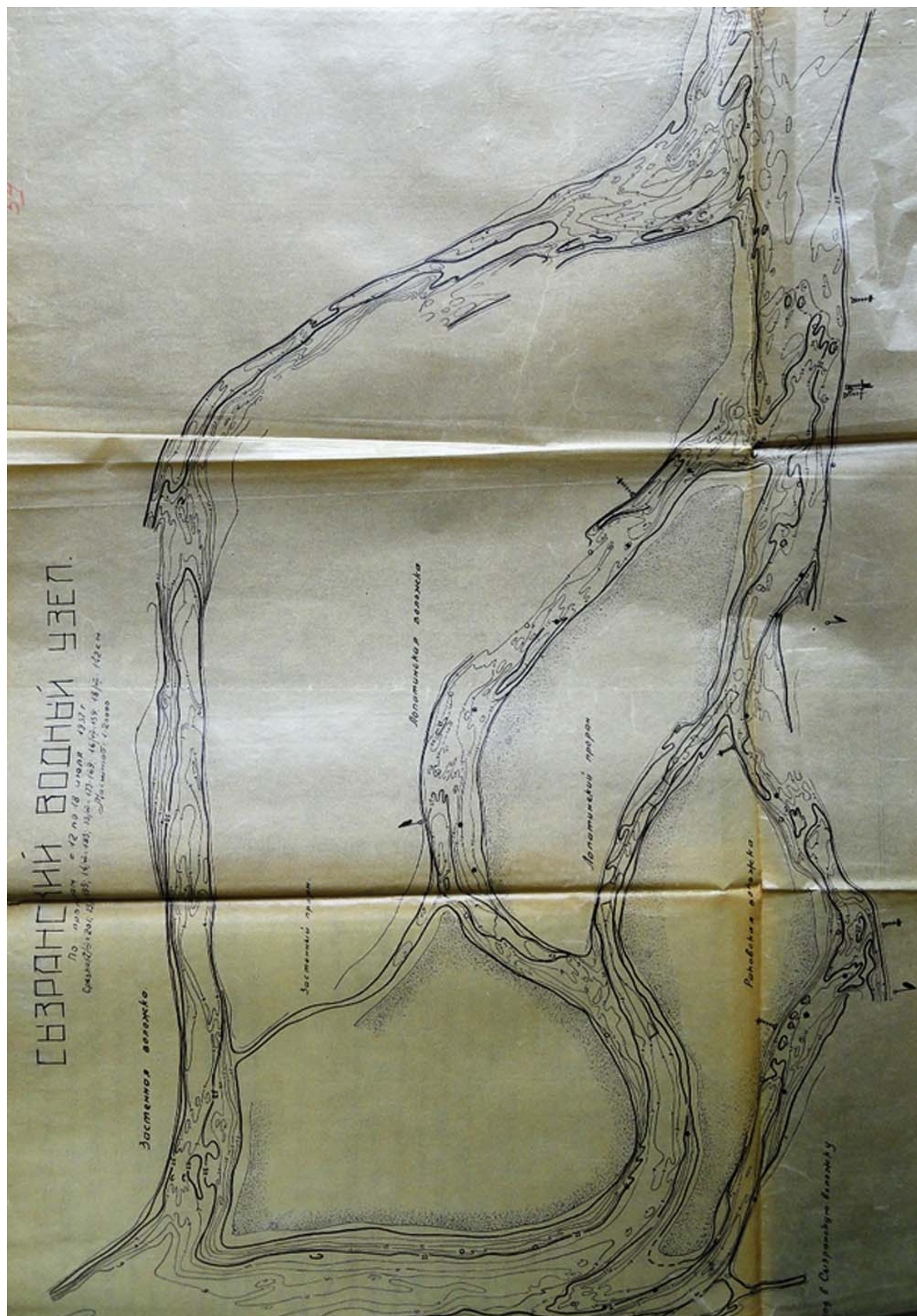
размыву. Причиной образования являлся подпор высоких вод реки Волги из-за сужения поймы и поворота реки. Разрабатывался он землечерпанием с 1930 года. На нем первоначально горный ход отмирал, за счет чего получил некоторое улучшение луговой ход (на седловине переката), но с развитием нового горного хода между осередком и горным берегом происходил занос и постепенное отмирание лугового хода. Перемычка на новом горном ходу оставалась еще длинной, около 2 км, из очень плотного грунта. Годы с высоким весенним подъемом воды (1926, 1929 и 1932) вызвали сильное переформирование переката. И наоборот, годы с низким и меженным стоянием горизонта воды не только способствовали сохранению существующего хода на перекаате, но даже углубили его.

Вход в Серную воложку. Снятый в июле план показал, что состояние входа в воложку было удовлетворительное, так как его проектная разработка проходила с небольшими перерывами. В навигации 1930 года потребовалась работа по углублению, но очень небольшая, порядка ремонтной подчистки.

Верхне-Рязанский перекаат. В приверхе Екатериновского острова, в сильно расширяющейся пойме, ниже села Екатериновка, Волга разделялась Екатериновским островом на два рукава: горный Рязанский и луговой Екатериновский, в котором было расположено пять перекаатов. Главный ходовой фарватер располагался в горном рукаве. Почти в середине Рязанского рукава, при переходе из горного в луговой берег, располагался Верхне-Рязанский перекаат, а на его продолжении, при обратном перевале фарватера из лугового в горный берег, был расположен Нижне-Рязанский перекаат. Далее у села Переволоки, перед слиянием горного рукава с Екатериновской воложкой, у побочня горного берега находились Переволокские перекааты: Верхний при перевале из горного в луговой берег, а Нижний при обратном перевале. С 1922 года состояние Верхне-Рязанского перекаата постепенно ухудшалось. Так, кратчайшее расстояние между проектными изобатами перекаата составляло в 1922 году 0 м, в 1925 году 650 м, в 1929 году 1900 м. Это ухудшение всецело обуславливалось развитием Екатериновской воложки, постепенно отвлекающей все больший и больший расход воды от лугового рукава, в котором находились Рязанские перекааты. Развитие русла воложки задерживалось как длиною, так и значительно более плотными грунтами, залегающими в ее русле. Сравнение планов верхней части воложки, заснятых в 1927 и 1928 годах, показало уширение входа в воложку, уменьшение и постепенное углубление двух перекаатов в районе села Владимировка. В навигацию 1929 года из-за большого объема изыскательских работ от съемки воложки протяженностью 29 км пришлось отказаться. Промер же воложки с парохода подтвердил медленное ее развитие и малую ширину при отмелых берегах. Узость же воложки при ее большой длине и связанные с этим затруднения при расхождении пароходов и возов с плотами заставляли особенно осторожно относиться к переносу сюда судового хода, произведя эту операцию в тот момент, когда поддержание глубины на Верхне-Рязанском перекаате станет непосильным для землечерпания. Разработка перекаата объемом 289355 м³ была произведена землесосом «Волжский 7» с 30 июля по 14 августа, сразу же по окончании им работы на Средне-Бектяжском перекаате. Нужно отметить, что при спаде воды перекаат начал быстро мелеть и нормировал плес. В течение навигации пришлось произвести подчистку перекаата с 14 по 17 сентября объемом 28505 м³, что составило 9,9% от объема перевалочной работы. Была вероятность, что в навигацию 1930 года состояние перекаата еще ухудшится, поэтому возникла необходимость произвести полную съемку Екатериновской воложки. Нижне-Костычевский перекаат

характеризовался прежде всего своим грунтом – мелкоподвижным песком. Вдоль правого берега был расположен мощный осередок, составляющий с луговым побочнем косу переката. С дальнейшим спуском побочня начинался занос подхода к нефтяным складам у станции Батраки (перевалочный пункт нефтепродуктов), перенос судового хода к луговому берегу, чему в то время препятствовала топлая с лесом беляна в районе середины переката, заставившая задать более крупную прорезь выше горного перевала. Произведенная землесосом «Волжский 7» с 11 по 13 сентября разработка переката обеспечила поддержание глубины в течение всей навигации 1929 года.

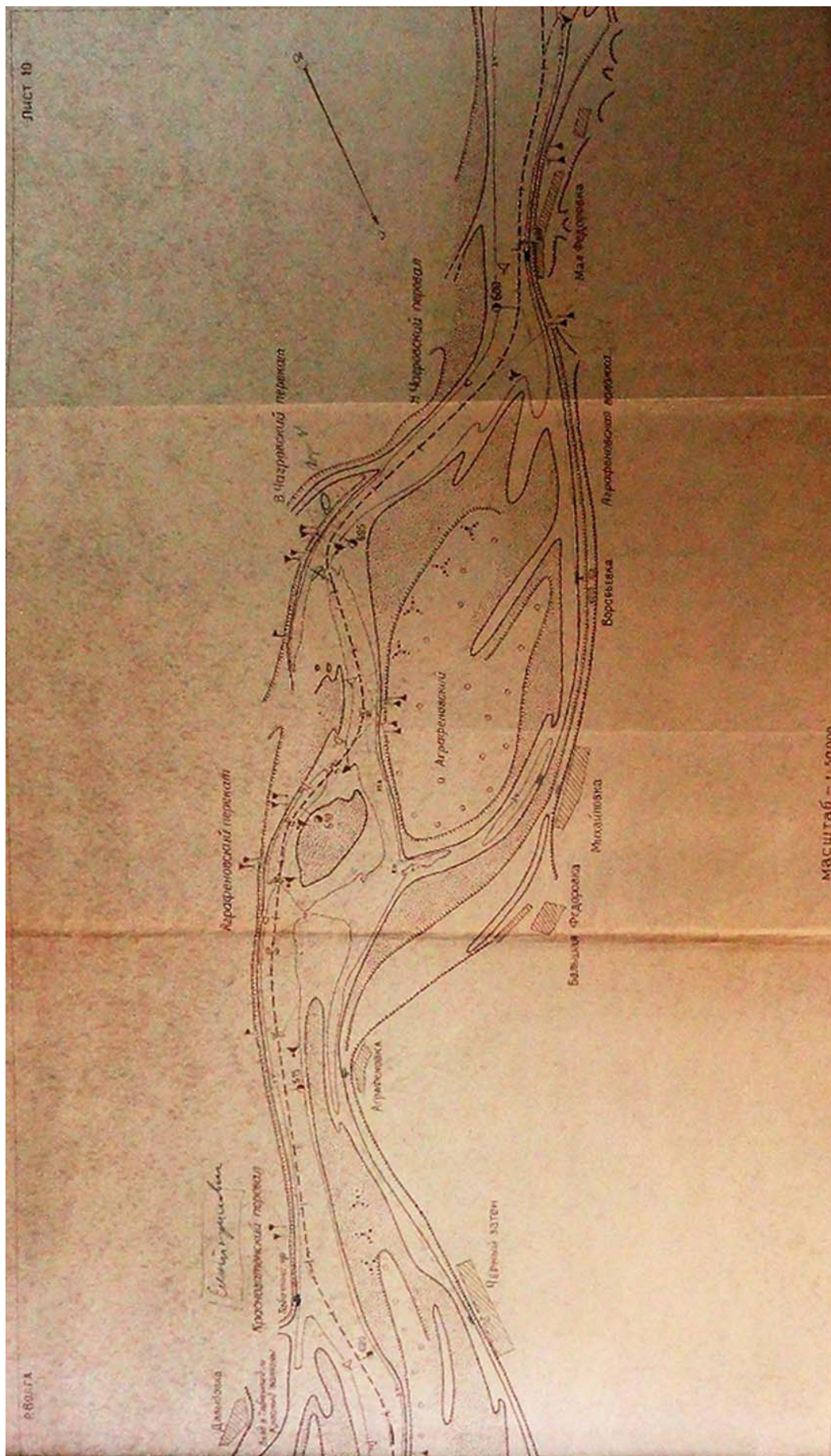
Сызранский водный узел. По плану 1879 года коренной фарватер проходил Сызранской воложкой. По своему состоянию воложка представляла широкий и пологий ход. Вместе с тем на плане глубины не показаны. От Раковской Сызранскую воложку отделял островок. Лопатинской воложки еще не существовало. Сызранская воложка, особенно в нижней части, носила характер отмирающего ручья. Подробный план 1912-1913 годов дает картину резкого изменения состояния всего узла. Коренной фарватер переместился в Лопатинскую воложку, размытую рекой через остров между Затонной и Раковской воложками. Вход в Раковскую воложку оказался занесенным песками, образовавшими с протоками Голодный остров. Только нижняя часть воложки оставалась судоходной, и ею пользовались в межень как тушиковым подходом снизу к меженным пристаням города Сызрани. Касаясь вкратце характеристики этого узла, описание которого, равно как и Ершовско-Духовницкой группы, составлено в зиму 1928 года инженером Кмитом, нужно отметить следующее: с 1926 года главный судовый ход был перенесен в Раковскую воложку, Лопатинская воложка обставлялась для пропуска верховых караванов и плотов. Главнейшими органическими недостатками Раковской воложки были извилистость, недостаточная ширина судового хода, плохой заход в воложку. Из совмещенного плана воложки видно, что общее ее состояние не только не улучшилось, а стало хуже. Развитие побочня в верхней части воложки и размыв левого берега Лопатинского острова обусловили отход фарватера к луговому берегу и резкое увеличение побочня в нижней части воложки, непосредственно примыкающего к меженным пристаням города Сызрани. Застенная воложка сильно замелела и представляла собой рукав, которым пользовалось заводское судоходство для сокращения пути лишь при высоких горизонтах воды. Что же касается Сызранской воложки, то по сравнению с 1679 годом она еще сильнее замелела, особенно в нижней части. Если бы в середине воложки не впадала в нее река Сызранка, то можно с уверенностью сказать, что нижняя часть Сызранской воложки превратилась бы в сухой лог. Сызранской воложкой судоходство пользовалось как весенним подходом к городу. Причиной переноса главного фарватера в Лопатинскую воложку послужило переформирование вышележащего участка реки от железнодорожного моста до начала узла. Сильный рост Костычевских осередков и общее переформирование в то время Костычевских перекатов отклонило выправление течения реки за мостом. После этого выправления течение не проходит уже как в 1879 году вдоль Батраковского рынка, а отклоняется к луговому берегу. К этому отклонению течения приводили еще и мощные оползни горного берега от поселка Батраки до начала Сызранской воложки. Такое направление течения способствовало не только размыву через остров Лопатинской воложки, но и временному оживлению, как бы оспинке, размыва в крайнем левобережном рукаве Застенной воложки. В 1925 году Застенная воложка была наиболее глубокой и обставлялась как основной ход.



Сызранский водный узел

Исключительно мощный паводок в 1926 году вызвал сильное передвижение песков на перекатах и особенно воложках всего узла, разделяемых островами, которые заливались весенним подъемом воды. Из-за этого в Лопатинской воложке состояние перекатов резко ухудшалось. И наоборот, Раковская воложка, как находившаяся под защитой Батраковского рынка, оказалась в значительно лучших условиях, нежели Лопатинская, и в верхней части ее промыло, образовался хотя и узкий, но глубокий и почти сквозной проток с глубокой перемычкой на входе в воложку. Правда, за счет размыва верхней части заметно ухудшилось состояние нижней части воложки. Кроме того, развитию Раковской воложки способствовало и переформирование вышеуказанного плеса. Касаясь плеса выше железнодорожного моста, по имеющимся данным, в 1679 году главный фарватер проходил вдоль горного берега и далее правобережными протоками. В 1913 году фарватер приблизился к левому берегу и проходил левобережными протоками. С 1917 года он вновь переместился в правобережные протоки, левобережные же заняла спустившаяся коса Александровского затона. Далее фарватер отклонялся песками Костычевских осередков к луговому берегу. С 1926 года началось оживление горного протока Костычевского переката. Это дало перспективу возвращения фарватера на всем участке от моста до Батраков к горному берегу, как это было в 1879 году. Несмотря на это, планы 1926-1927 годов не давали оснований рассчитывать на естественный благоприятный для судоходства размыв Раковской воложки из-за ее органических недостатков: плохого забора воды сверху, закрываемого песчаной косой, спускавшейся от Батраковского рынка, а также большой извилистости, недостаточной ширины, местами крайне подвижному песку берегов. Все же в 1926 году Раковская воложка оказалась в лучшем состоянии по сравнению с другими рукавами узла. Последнее обстоятельство, а также стремление создать сквозной подход к меженным пристаням у города Сызрани послужили причиной того, что разработка капитальной прорези коренного хода с 1927 года была перенесена в Раковскую воложку. Этим заканчивается третий период переформирования Сызранского узла.

В последующие годы состояние воложек подвергалось некоторым переформированиям второго порядка. Фарватер Раковской воложки, благодаря росту верхнего и нижнего побочней, сформировался. Общее состояние Лопатинской воложки улучшилось. Одновременно с этим появился естественный размыв нового хода в проране между Лопатинской и Раковской воложками, несмотря на залегание в его русле пединистого трудно размываемого грунта. Перекаты Сызранского узла были мало подвержены ежегодным переформированиям. Периодически же через большие промежутки времени весь узел в целом испытывал коренные переформирования, сопровождавшиеся переносом фарватера в другой рукав. Эти переформирования зависели от вышележащих частей плеса. Обстоятельством, способствующим сравнительно частым переформированиям узла, являлась легкая размываемость большей части его берегов, образованных из песчаных наносов в период длительного времени. Меженная съемка работы землесоса с 4 по 7 сентября показала стремление реки создать новый ход ближе к луговому берегу. Осенняя съемка узла с 11 по 27 октября подтвердила образование нового хода у лугового берега, но еще узкого. Для обеспечения подхода к пристаням повторная прорезь была задана примерно, сохраняя направление первой прорези. Эта же съемка подтвердила дальнейшее развитие глубин прорана из Лопатинской в Раковскую воложку: проектный нуль проходил через воложку, имеющую в трех местах замкнутые проектные изобаты. В Лопатинской воложке занос в верхней ее части оказался смытым, а в нижней – увеличился.



Чагровский перекат

Таким образом, можно сделать вывод, что общее состояние Лопатинской воложки несколько улучшилось, а Раковской – ухудшилось, проран же получил развитие. Проводя сравнение с планом 1928 года, нужно констатировать ухудшение состояния как Раковской, так и Лопатинской воложек, по-видимому, за счет отвлечения расхода воды в проран. Касаясь общих условий судоходства в Сызранском узле, нужно отметить, что он являлся исключительно тяжелым на всем низовом плесе реки Волги. В отчетную навигацию, при низком стоянии межженного горизонта воды и сильном движении самосплавных плотов, судоходство по Раковской воложке производилось через семафоры, что вызывало простой судов. Поэтому поддержание в узле второго хода по Лопатинской воложке или другого с глубиной 1,5 м являлось необходимым. Для этого землесосом «Волжский 28» была произведена разработка прорези в нижней части Лопатинской воложки с 14 по 19 октября 1929 года. В следующую навигацию произошло дальнейшее ухудшение состояния Раковской воложки: невозможно было переставить дебаркадеры пристани Сызрань несколько ниже по воложке. Для выяснения процессов переформирования русла в районе Сызранского узла было запланировано в навигацию 1930 года произвести подробную съемку узла при весеннем спаде воды, а в течение лета связать ее съемкой с Костычевскими перекатами, так как переформирование русла на этой группе сказывалось на жизни Сызранского узла.

Васильевский перекат. Никаких заметных изменений в 1929 году, по сравнению 1928 годом, в жизни переката не было. Поэтому прорезь была задана аналогично прошлогодней и выполнена землесосом «Волжский 7» с 29 августа по 4 сентября.

Чагровский перекат. Сравнение плана 1929 года с планом 1928 года показало резкое развитие лугового хода переката. По направлению этого хода была задана прорезь, выполненная землесосом «Волжский 7» с 5 по 10 сентября

Ершовский перекат. По первому плану съемки с 13 по 15 июля при срезке 4,82-4,70 м перекат оказался значительно засоренным в верхней части, с глубиной по срезке на отдельных шалыгах менее 1 м и до 1,5 м, при общей длине россыпи до 800 м. В нижней части он имел глубину по срезке 1,80–2,15 м.



Ершовский перекат. Современный вид

Учитывая плохое состояние верхней части переката, значительную длину этой россыпи, а также необходимость производства больших землечерпательных работ на Верхне-Духовницком перекате (длина прорези была до 2100 м), на разработку верхней части Верхне-Ершовского переката 23 июля был поставлен землесос «Волжский 28», при горизонте воды 394 см по Вольскому водопосту сразу же по окончании разработки входа в реку Самарка. Свою работу он закончил 2 августа. Выполненная прорезь держала глубину хорошо и повторных работ не потребовала. Нижняя часть переката к осени стала мелеть из-за интенсивного спуска верхней косы и отложения в ней продуктов размыва верхней прорези.

Наименьшая глубина на ней была 240 см 24 сентября. Разработку нижней части произвел землесос «Волжский 28» с 27 сентября по 1 октября 1929 года.

Верхне-Духовницкий пережат по первому плану съёмки с 20 по 25 июля 1929 года вышел в значительно худшем состоянии, нежели в 1928 году. Проектная глубина в начале навигации проходила по всей длине пережата, при ширине между изобатами в 200 м. К осени пережат начал заноситься, и необходимая длина его разработки увеличилась со 100 до 350 м. Ввиду высокого стояния горизонта воды в навигацию 1928 года разработка пережата не производилась. В навигацию 1929 года длина прорези увеличилась до 1200 м, пережат стал извилистым и своей нижней частью соединялся с первым отделением Средне-Духовницкого пережата, образовав один общий пережат с двумя крутыми пережалами и глубиной по срезке в нижней части менее 1 м. Разработка пережата была выполнена землесосом «Волжский 28» со 2 по 18 августа прорытием прорези длиной 2100 м и кубатурой 202900 м³. После работы землесоса пережаты стали заметно размываться. Так, по плану съёмки с 30 августа по 3 сентября ширина разработанной прорези с 76,5 м увеличилась до 100-210 м, при изобатах по срезке 3-4 м. До конца навигации пережаты были в хорошем состоянии, с ровным течением и пологими пережалами.



Средне-Духовницкий пережат, второе отделение. В навигацию 1928 года разработка пережата землечерпанием не требовалась. Шалыга, на нем появилась в середине августа с левой стороны хода и потом начала появляться, по плану съёмки 20-25 июля, по середине пережата с глубиной по срезке менее 2,15 м. При этом изобаты сохраняли параллельное направление. В следующих планах съёмки 17-19 июля и с 30 августа по 8 сентября была заметна сильная переработка пережата: имелся уже ряд шалыг глубиной по срезке менее 2,15 м. Был замечен размыв левого берега песчаного осередка, отделяющего горный (главный) ход от луговой, неходовой воложки. В дальнейшем ввиду продолжающегося размыва осередка левого берега пережат начинает быстро заноситься, и к 11-14 сентября глубина на нем падает до 250 см. Его разработка была произведена землесосом «Волжский 28» с 13 по 16 сентября. Ввиду бурного размыва Верхне-Духовницкого пережата (за счет продуктов его размыва) происходит занос этого пережата, что потребовало повторной его разработки землесосом «Волжский 28» с 1 по 5 октября 1929 года. Нижне-Духовницкий пережат в навигацию 1928 года был устойчив до половины сентября. С этого времени, как и в предыдущие

навигации, начинается занос переката, искривление и сужение его хода. Из-за высокого горизонта воды разработка переката не производилась. К навигации 1929 года по плану первой съемки переката 20-25 июля на протяжении 200 м проходила глубина по срезке более 1,8 м, при пологом перевале. По плану второй съемки 17-19 августа на протяжении 400 м имелись глубины по срезке менее 1,50 м, направление перевалов становилось более крутым. Последующий план съемки с 30 августа по 3 сентября давал картину резкого замеления переката в результате интенсивного размыва левого берега осередка на Средне-Духовницком перекате и отложения продуктов его размыва на этом перекате. Глубины по срезке приближались к 1,50 м и представляли собой россыпь длиной 500 м. К 7 сентября глубина переката упала до 2,50 м. Его разработка была произведена землесосом «Волжский 28». В дальнейшем размыв левого берега осередка на втором отделении Средне-Духовницкого переката, постепенно усиливаясь, в конце октября образовал через осередок проран в луговую неходовую воложку, и через него устремился поток воды, постепенно уширяя и углубляя его. Результаты этого прорана показал первый план съемки 1930 года. При достаточно сильном размыве мог образоваться луговой ход в обход второго отделения Средне-Духовницкого и Нижне-Духовницкого перекатов. В противном случае Нижне-Духовницкий перекат мог быть настолько занесен отложениями из прорана, что потребовалась бы его разработка на Духовницко-Ершовской группе в первую очередь.



*Отдых на Волге: на палубе парохода «Первый» сидят перед рулевой кабиной
Председатель СНК АССР НП Генрих Андреас Фуш
и Председатель ЦИК АССР НП Александр Якоб Гляйм.
Во втором ряду управляющий конторой городского банка г. Покровска*

Таким образом, для поддержания глубины на этой группе перекатов была произведена разработка прорезей длиной 4,48 км, общей кубатурой 441740 м³, включая и повторную разработку, которая была сделана на втором отделении

Средне-Духовницкого переката объемом 53060 м³, или 12% от кубатуры первичных работ. Наименьшая глубина на этой группе за навигацию была 235 см (25.09.29 г.). Из изложенного ясно, что состояние этой группы характеризовалось как серьезное, обусловленное спуском Ершовских перекатов на Верхне-Духовницкий перекат и образованием одной мощной группы перекатов, сложенных из крайне подвижного мелкого песка.

Немецкая воложка. По планам последних лет были заметны постепенный занос и уменьшение глубины в правом рукаве (Белгородненский перекат) и размыв левого рукава (Немецкая воложка). При весеннем и частью меженином спаде воды течение по воложке было такое сильное, что казалось, вход в этот рукав будет размыт на проектную глубину. Но действительность опровергла это. При разработке переката, выполненной землесосом «Волжская 28» с 17 по 23 сентября 1929 года, русло входа в Немецкую воложку оказалось занесенным галькой, отложенной сюда размывом русла реки вверху, в районе Нижне-Рыбинского переката, на расстоянии 5,5 км.

Девушкина воложка. Резкое замеление лугового рукава, обусловленное смывом косы, заграждавшей вход в Балаковскую гавань, подтвердило правильность переноса судового хода в Девушкину воложку, естественная глубина которой обеспечивала поддержание заданной транзитной глубины. Низкое состояние горизонта воды выявило ряд отрицательных качеств воложки: прижимистое течение к горному берегу, залегание одинцов у горного берега, залегание плиты у берега и частью в русле воложки, узкий заход в воложку и большая скорость течения в ней. Для улучшения условий плавания по воложке необходимо было прежде всего тщательное траление горного берега, уширение землечерпанием входа в воложку, дабы обеспечить возможность караванам дальше отжиматься от горного берега. В последующем требовалось подрезать выступающую косу горного берега воложки (против левого перевала) и горный берег на входе в воложку, предварительно разбив плиту подрывными работами.



Село Панская Слобода

Панской водный узел. Ниже Ульяновского железнодорожного моста и сильно расширяющейся поймы реки Волга островами Казачий, Кременский, Панской он разделяется на целый ряд рукавов. До 1914 года главный фарватер

проходил Панской воложкой, с 1916 года был перенесен в Городищенскую воложку, где оставался долгое время. Проведенные в 1930 году съемки всего узла показали развитие Кременской воложки (вдоль гор), но все же это была только начальная стадия развития данной воложки, и говорить о переходе сюда главного фарватера еще было рано, так как состояние Городищенской воложки было вполне хорошее, а ход – значительно более широкий, нежели у Кременской воложки. В середине Городищенской воложки располагался пережат. До 1930 года судовой ход поддерживался землечерпанием по кривоходному горному рукаву, но потом весенними водами был размыв прямой луговой ход, куда в 1931 году и был перенесен фарватер. В районе слияния Городищенской и Панской воложек пойма реки резко сужалась. В межень русло на повороте реки подводным осередком разделялось на два рукава, образуя Верхне-Криушинский пережат. В последний раз землечерпанием проводилось углубление горного рукава в 1932 году. С этого времени состояние горного рукава несколько улучшилось, но все же проектная глубина по нему не проходила. В навигацию 1933 года началось переформирование узла (начал формироваться Верхне-Городищенский пережат) в приверхе Городищенской воложки и ухвостье Казачьего острова.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ НЕДОСТАТКИ РАБОТ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ



Главным “нервом” землечерпальных работ на транзите являлись изыскания. Выполнение их в недостаточном размере или несвоевременно лишало возможности иметь картину состояния пережатов, а, следовательно, судить об объеме транзитных работ и необходимом составе земкаравана для выполнения транзитного задания, равно как и давать задания на производство отдельных работ. Такое положение особенно усиливалось для низового плеса, где для решения вопроса о выборе хода требовалось заснять несколько длинных рукавов реки – Сызранский и Криушинский водные узлы, Рязанские пережаты, Ершовско-Духовницкую группу и ряд других пережатов. Навигационная выработка в 1929 году одной партии выразилась в 132 км² при обслуживании баркасами промерных работ партией в размере до 40% от общего времени промеров.

Поэтому считалось, что при увеличении числа баркасов, обслуживающих изыскания (20% оставлено на производство промеров в узких местах, воложках, затонах, подходах, где применение баркасов бесполезно), и скорость промеров под баркасом удвоится. Получим навигационную выработку в первой партии $132 \times 1,2 = 158 \text{ м}^2$. Следовательно, потребное число партий выразится как $627:158 = 4$. Конечно, эта программа изысканий не охватывала все задания по изысканиям, которые возникали с переоборудованием перевалочных пунктов, затонов и перспективой увеличения гарантированных глубин, но опыт показывал четкие признаки недостаточного числа изыскательских партий: первые изыскания у города Самары ограничились лишь съемкой Аннаевских песков, отбрасывая ходовой фарватер Волги; задания земснарядам приходилось давать по заснятым довольно давно планам.

Для производства изысканий у пристаней Батраки, Сызрань, Балаковской гавани и Каннинского затона была организована сухопутная партия под руководством старшего техника плеса. Такая же партия была организована и в 1930 году, весной она была усилена переброшенной партией с Саратовского плеса. Количество земснарядов, увеличенное в 1927 году, было достаточным для поддержания повышенных глубин, намеченных первым планом пятилетки. Длина плеса 739 км, возможная работа снарядов и партий на флангах плеса (Сергиевский и Воскресенский перекаты), при необходимости в мелководье переброска снарядов и партий требовали от пароходов плеса четкой работы. Особенно нужда в этом усиливалась с развитием лесосплава вообще и самосплавных плотов в частности. В навигацию 1929 года сплав леса, по сравнению с предыдущим годом, увеличился на 20%. В навигацию 1930 года увеличение лесосплава достигло 80%, преимущественно за счет увеличения самосплава.



Мешков В.В. «Сплав по реке» 1928 г.

На целом ряде перекатов, таких как Ленивский, Городищенский, Верхне-Криушинский, Верхне- и Нижне-Бектяжские, Серная воложка, Сызранский водный узел, Краковские, Духовницкие и другие, нельзя было оставлять земснаряд без парохода, так как из-за узкого прохода плоты при расхождении могли не только снести земснаряд, но и нанести ему значительные повреждения, при которых потребовалась бы его буксировка в затон для ремонта. Случаи захода плотов в “колыску” рефулера земснаряда, срыва якорей лотами имели место на этом плесе. И если оставлять земснаряд без парохода, то для пропуска плотов на длинных и узких перекатах земснаряд должен подняться выше или спуститься ниже переката на своих якорях, то есть поднять все якоря, тросы или цепи, от которых проходят через обстановочный путь, подождать прохода плота по прорези, а потом снова завести якоря и стать на прорези. Вся эта операция требовала часа 2-3 простоя земснаряда. Ежедневно проходило от 2 до 5 плотов, следовательно,

время простоя земснаряда могло составлять от 4 до 10 часов в сутки. Простои увеличивались с падением горизонта воды. А при горизонтах, близких к нулю, выработка земснаряда сокращалась вдвое. Да и вообще, не только срочность выполнения работы, но и выработка земснаряда всецело обуславливались качеством обслуживания земснаряда пароходом или баркасом. К сожалению, подсчет силовых суток пароходов, приходившихся на 1 м³ вынутого грунта, многие годы не велся. Грубо ориентировочно можно сказать, что этот коэффициент к 1930 году резко уменьшился в связи с уменьшением числа пароходов при землечерпальном караване. Это притом, что кубатура работ с 723341 м³ в 1925 году увеличилась до 2967215 м³. Число земкараванов, необходимых для работ, исчисляли так: 4 парохода по обслуживанию земснарядов, 2 парохода для изыскательских партий и 1 технический для обслуживания земкаравана, то есть всего 7 паротеплоходов. Таким образом, к 5 пароходам и 1 моторному баркасу, обслуживающих земкараван в прошлую навигацию, необходимо было добавить один паровой или моторный баркас надлежащей мощности и осадки для буксировки брандвахты против течения и обслуживания промеров. Переходя к персональной оценке качеств пароходов, работавших на плесе, нужно указать на их главные недостатки. Пароход «Волжанин» из-за своей малой мощности в будущем обязательно должен быть заменен пароходом мощностью 300-320 НР. Весьма подходящим являлся пароход «Гряда».



Пароход «Гряда»

Пароход «Перевозочный», несмотря на свою малую мощность, являлся приемлемым для изысканий благодаря малой осадке. Кроме того, работа требовала снабдить земснаряды и одну изыскательскую партию моторными лодками для буксировки весельных лодок и доставки продовольствия.

ОБСТАНОВКА ФАРВАТЕРА ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫМИ ЗНАКАМИ И РАБОТА ДРУГИХ СЛУЖБ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ САМАРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ



Главным недостатком обстановочной службы являлся редкий контроль обстановочными старшинами работы своих постов из-за медленных разездов на лодках. Поэтому было неотложным делом снабжение моторными лодками старшин, ведающих обстановкой таких серьезных районов, как Криушинский и Сызранский водные узлы, а также Ершовско-Духовницкой группы. Дополнительно требовалось увеличить число освещаемых вывесок на перекатах.

Связь и курьерская служба



Дом связи Средневожского пароходства в Самаре

Время требовало установить радиоприемники и передатчики на пароходах, техническом и более мощном буксире и радиоприемники на земснарядах «Волжская 18» и «Волжская 28». Опыт применения такой связи на Окском и Саратовском плесах дал очень хорошие результаты. Работники постовой службы вышли с предложением поручить сбор сведений о глубинах пассажирским теплоходам под наблюдением и ответственностью вахтенных начальников. Существовавший годом ранее порядок сбора сведений не только часто сбивал руководителя землечерпальных работ, но и вызывал тревогу в органах движения.



Снабжение судов материалами и продовольствием

Для нормального снабжения земкаравана предлагалось ввести при береговом складе, ведающем снабжением земкаравана участка, должность агента для получения и доставки на суда материалов и продовольствия (муки, мяса и приварка). Закупка продовольствия на суда в отчетную навигацию была нелегкой задачей. С ликвидацией же базаров закупка была возможна лишь в плановом порядке через распределительные органы, поэтому четкой организации этого вопроса не было. Назрела необходимость уделить внимание организации питания земкараванов.

Бытовые условия

В то время были введены годовые оклады для заведующих земснарядами, согласно сетке инженерно-технических работников. Должность их была чисто техническая, и при существующей тогда оплате труда участки были лишены возможности замещать их работниками надлежащей квалификации.

В плане было и увеличение оплаты труда командам земкаравана, ввиду того, что условия их работы были значительно тяжелее, нежели остального флота. Также планировалось увеличить размеры печей на брандвахтах и камбузов на судах для выпечки хлеба и устройство на судах ледников с организацией завоза в них льда.

УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1930 ГОДУ

Условия навигации 1930 года можно назвать благоприятными. Горизонты воды в межень лишь в начале августа и середине сентября падали ниже среднего. Прошедший в течение навигации ряд паводков в июле, августе и сентябре создал неблагоприятные условия для устойчивости прорезей. Главным же затруднением была перегрузка заданий по внутранзитным работам, особенно меженного периода. Кроме того, усилившийся самосплав плотов при меженных горизонтах воды крайне осложнял работу земснарядов на перекатах.



Гидрологический пост на реке Свияга

Для краткости и четкости анализа остановимся на показаниях Самарского водопоста, расположенного в центре плеса. Стояние горизонта воды зимой было низкое. Река очистилась от льда 17 апреля при горизонте воды 701 см, то есть на 252 см выше среднего и на 614 см выше наинизшего.



Гидрологический пост

Весенний подъем воды и спад высоких вод протекали плавно и постепенно. В течение навигации было три паводка: первый с 6 по 22 июля с подъемом воды на 69 см, второй с 5 августа по 2 сентября с подъемом воды на 186 см, третий с 19 сентября по 1 октября с небольшим спадом, перешедший с 7 октября в осенний подъем воды. 20 ноября на Волге появилось «сало», 21 ноября – ледоход и 15 декабря – ледостав. Несмотря на крайне низкий весенний подъем горизонта воды (975 см) и непродолжительное стояние высоких весенних вод в 1930 году, приверх песков на участке был спущен этими водами на 400-550 м в конец тупиковой прорези-воронки у острова Струковского сада.

Ширина Аннаевского побочня в приверхе увеличилась по сравнению с 1929 годом на 100 м. Благодаря небольшому и непродолжительному стоянию высоких вод результат смыва приверха Аннаевских песков сказался на уширении и наращении верхней части песков, а не на распространении их до реки Самарки.

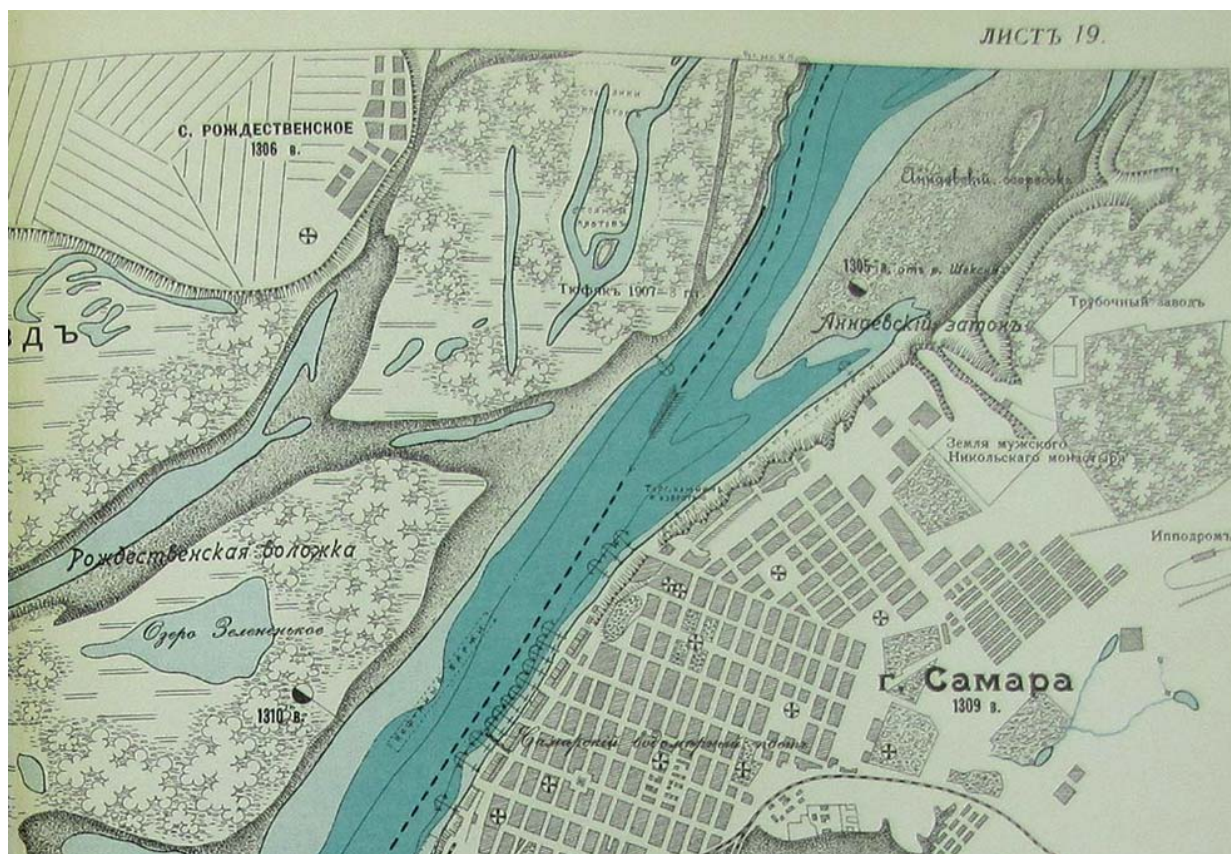
Если в 1929 году основной удар паводка был сосредоточен на приверхе Рождественского прорана, то в 1930 году он спустился ниже, вдоль горного берега, и далее, отражаясь от него, переваливал к луговому берегу в ухвостье Коровьего острова (ниже устья реки Самарки). Действие этих струй обеспечивало перенос песков мимо устья реки Самарки, следовательно, это благоприятно сказывалось на состоянии входа в эту реку. Если бы подъем весенних вод был значительно больший и стояние их – значительно длительнее, то занос входа Аннаевскими песками в реку Самарку был бы более интенсивный.



Река Самарка во время разлива

Состояние подхода к пристани Батраки весенний паводок не ухудшил. Из-за спуска Нижне-Костычевского осередка состояние подхода к нефтескладам выше пристани Батраки ухудшилось. По лоцманской карте 1913 года видно, что основной судовой ход (фарватер) был расположен между двумя осередками Костычевского переката, а нефтесклады располагались в зоне затона, образуемого нижним осередком с горным берегом. Ход между осередками поддерживался землечерпанием до 1916 года включительно, после чего течение реки размыло луговой ход, и в дальнейшем его размывало как в ширину, так и в глубину. С годами оба осередка, благодаря большой поступательной скорости верхнего осередка, соединились в один, а в последнее время нижний осередок течением стало прижимать к горному берегу и его отложениями заносить подход к верхней группе нефтескладов. Из-за размыва лугового берега прораном между Лопатинской и Раковской воложками, увеличения побочня перед пристанью и роста побочней в верхней части Раковской воложки фарватер подхода к пристани Сызрани и искривился, и отклонился к луговому берегу. Со временем, благодаря смыву нижней части побочня течением прорана, рост побочня приостановился, и фарватер был перенесен в проран между Лопатинской и Раковской воложками. Таким образом, место пристаней было связано с разработкой нового хода в Сызранском водном узле и неизбежным переносом его в приверх побочня или вниз по течению, ниже устья прорана, учитывая, что Сызранский водный узел являлся самым ответственным местом транзита низового плеса. Подход к пристани

Балаково сохранился в 1930 году вполне удовлетворительно, за исключением небольшой части выходной прорези, где наименьшая глубина сохранялась на уровне 1,5 м. Это дало возможность произвести ремонт прорези и подрезать берег для сокращения длины мостков. В Часовенной воложке проран продолжал медленный спуск вниз по течению реки, хотя на входе в воложку занос прорана рос. В Ульяновском узле произошел промыв Часовенной воложки в ее нижней части, однако это не помешало заводить в нее груженные караваны через нижнюю ее часть, под мостом. Для захода пассажирских пароходов в воложку пришлось делать подрезку правого берега. Состояние входов в Старую и Новую Самарские гавани не ухудшилось.



Фрагмент карты г.Самары

В Балаковской гавани глубина была вполне удовлетворительная, как на входе, так и внутри нее. А вот Канинский затон (отдельный рукав Балаковского затона) требовал работ по углублению в него входа. В отчетную навигацию Управлением впервые в масштабе всего бассейна был применен метод переброски снарядов с одного плеса на другой, до начала работы снаряда на своем плесе. Этот метод позволил увеличить выработку по каждому снаряду. Работа же мощных снарядов низового плеса на верхних плесах в период спада весенних вод давала возможность углубить все наиболее трудные перекаты до начала мелководья. С целью исключения задержек снарядов на плесах было предложено поручить буксировку снаряда по наступлению срока передачи не тому плесу, где снаряд работает, а тому, куда он поступит работать в дальнейшем. Например, буксировку со 2-го плеса производит 3-й плес, известив об этом Управление и ДЧРЕК 2. При этом предусматривалась передача и обслуживающих их пароходов.

Буксировку снарядов из затонов (после зимнего судоремонта) планировалось производить пароходами технического флота, а не буксирными пароходами сухогрузного флота. Многие капитаны сухогрузного флота не были готовы к такой работе, и имелись случаи отказа от буксировки. В общем, в том году начали работу на Городищенском перекате, далее – на Нижне-Бектяжском, Средне- и Нижне-Лопатинских, Нижне-Духовницком перекатах, затем – на Верхне-Рязанском перекате при горизонте воды 255 см, потом из-за тяжелого состояния Балымерских и Сергиевского перекатов землесос «Волжский 25» был переброшен на них, а оттуда – на разработку подхода к пристани Балаково и Немецкой воложки. Воспользовавшись паводком, в начале августа землесос «Волжский 28» был переброшен на разработку Духовницкого переката. Землесос «Волжский 2» после двух небольших работ на Ленивском и Верхне-Криушинском перекатах поставили на внетранзитные работы у города Самары. По окончании работ на Верхне-Рязанском перекате землесос «Волжский 7» был переброшен на разработку Васильевского переката (19-24 августа), далее – на вторую разработку Лопатинского и Нижне-Раковского перекатов.



Землесос МП 26

Во второй период транзитной кампании были выполнены следующие съемки: изыскательской партией № 11 – Подвальский, Климовский и Соляной перекаты; изыскательской партией № 9 – Сызранский водный узел, входы в Серную и Екатерининскую воложки; изыскательской партией № 10 – Верхне-Рыбинский, Воскресенский, Врасский перекат и Духовницкая группа перекатов. В начале сентября горизонт воды начал приближаться к навигационному минимуму, и стало чувствоваться опоздание с разработкой Средне-Духовницкого, Нижне-Рязанского и других перекатов. К тому же прошедший паводок отрицательно сказался на состоянии прорезей на Ленивском, Подвальском и Нижне-Бектяжском перекатах. Изыскательские партии снова засняли перекаты. Всего же за время транзитной кампании было заснято при первой съемке 49 перекатов, при повторной съемке 32 переката, сделано 7 сплошных изысканий, повторных 6 перекатов, внетранзитных 16 съемок, разработано землечерпанием 25 перекатов общей кубатурой 1888227 м³, повторные работы имели место на 6 перекатах общей

кубатурой 211141,2 м³. Для характеристики того, насколько влияет опоздание с началом работ на увеличение кубатуры и на условия производства работ, в документах приводится пример: по плану Средне-Духовницкого переката нужно было разработать прорезь длиной 400 м. Съёмка переката была произведена 20-25 августа, а его разработка выполнялась 12-19 сентября, и за этот период длина прорези увеличилась до 678 м. Разработку подхода к пристаням Самары землесос «Волжский 19» проводил с коэффициентом эксплуатации 72%, а землесос «Волжский 18» продолжал эту же работу. Всего же за навигацию было вынуто на подходе к пристани 926421 м³ грунта, из них на повторных работах – 141966 м³. Вход в Часовенную воложку (проран за несколько лет постепенно, хотя и медленно, спустился к железнодорожному мосту, при этом ближний к мосту берег принял крутой, почти отвесный откос, а противоположный берег, особенно на входе в воложку, имел высыпок, затрудняющий поворот судов при заходе в воложку) также требовал разработки, срезки высыпка, которая была произведена землесосом «Камская 4» с 27 по 29 августа 1930 года объемом 8075 м³. Что касается самой воложки, то она имела большие глубины. Съёмка Ульяновского водного узла показала вполне удобный заход в воложку снизу моста, которым пользовались для заводки в воложку баржей. А вот пассажирским паротеплоходам для захода в Часовенную воложку приходилось пользоваться прораном. Но в принципе воложка создавала определенную угрозу отхода от нее главного фарватера Волги и нежелательных подмывов для устоев железнодорожного моста. Произведенные 25 августа 1930 года гидрометрические работы показали, что общий расход воды в реке Волга составлял 5114 м³/сек, а в Аннаевском канале – 260 м³/сек. Наибольшая скорость течения при глубине 8,5 м в коренном русле Волги у Самары – 1,4 м/сек, а в канале – 1,15 м/сек при глубине 4,5 м. Такая скорость являлась залогом жизни канала. Сквозной Аннаевский канал резко улучшил условия подхода к пристаням и дал возможность использовать городской берег канала для разгрузки баржей, а в будущем и к созданию благоприятной причальной линии. Коренное улучшение гидрологических условий работы канала наступило с заграждением дамбы Рождественского канала и производством еще ряда выпрямительных работ, обеспечивших прижим течения фарватера к городскому берегу. Это укрепление правого берега Волги, постройка незатопляемой дамбы на левом берегу Волги до устья реки Самарки, преграждающей перелив Волги в реку Самарку и другие. Из-за крайне плохого состояния подхода в осенний период к Самарским пристаням и большого объема землечерпальных работ, до возможного минимума была сокращена работа с Вольском. По настоянию Средне-Волжской конторы и Судонадзора срочно, сверх плана 11-13 ноября землесосом «Волжский 28» был разработан вход в затон Сухая Самарка ввиду недостатка водной площади у затонов города Самары и в связи с постановкой там нефтеналивных баржей под зимнюю разгрузку. Работа была выполнена в минимально необходимом размере на глубину 0,5 м ниже нуля, что дало возможность поставить на зимовку 34 непаровых судна. В будущем планировалось создать в затоне Сухая Самарка нефтяную гавань как для зимней перевалки нефтепродуктов, так и для подхода к проектируемому на этом месте нефтеперегонному заводу. Поджабный затон уже отмирал, но его еще использовали нефтяники (Нефте-синдикат) для своих нужд и за счет своих средств. Работа была трудной, так как при разработке входа в затон на глубину 1 м ниже нуля приходилось срезать кромку толщиной более 3 м при ширине прорези 25 м. Канинский затон принимал на зимовку флот непарового каравана. Разработка входа в него проводилась

землесосом «Волжский 25» с 15 по 25 октября. Углубление Балаковской гавани не проводилось из-за «категорического требования» Управления передать землесос «Волжский 25» четвертому плесу на работы у Сарводгостроя.

У П Р А В Л Е Н И Е
Работами по регулированию р. Волги у г. Саратова
„САРВОЛГОСТРОЙ“

1) Составлен _____ (наименование учрежд., предпр.)
 М. П. Всего 17 записей на трех / 3 / листах.
 № _____ Подпись Нач. Работ Сарводгострой

2) Продолжен _____ (наименование учрежд., предпр.)
 М. П. Всего _____ записей на _____ / _____ / листах.
 № _____ Подпись _____

3) Продолжен _____ (наименование учрежд., предпр.)
 М. П. Всего _____ записей на _____ / _____ / листах.
 № _____ Подпись _____

4) Продолжен _____ (наименование учрежд., предпр.)

Фрагмент документа

Разработка подхода к пристаням Сызрани была проведена в весенний паводок с 6 по 28 июня землесосом «Волжский 30», но из-за медленного спада вод работа проводилась слоями. Работу тормозил пропуск створками шаланд грунта. Паллиативным выходом из положения явилась замазка створок шаланд глиной до налива их грунтом, но полностью пропуск устранить не удалось, и это отрицательно сказалось на работе. Всего же в 1930 году внутранзитные работы проводились на 13 пунктах общей кубатурой 1499610 м³. Для сравнения: в 1925 году выемка грунта на внутранзитных работах составила 330142 м³, в 1926 – 525616 м³, в 1927 – 749146 м³, в 1928 – 656352 м³, в 1929 – 1146696 м³, в 1930 – 1499610 м³. Заявка же на 1931 год была подана на 3613340 м³, из них для работы черпаковыми снарядами – на 2892740 м³. Такая заявка требовала увеличения числа снарядов. Кратко остановлюсь на наиболее серьезных перекатах и работах на них.

Сергиевский пережат. До 1929 года пережат находился в ведении второго плеса. В последний раз его разработка проводилась в 1924 году. В 1925 году ход был в горном ходу пережата. В последующие годы ход был перенесен в луговой, где и оставался к началу отчетной навигации. В 1929 году была начата его разработка, но из-за осенней прибыли воды работы пришлось прекратить, и землесос «Волжский 7» был отбуксирован на зимовку в затон Ульянова-Ленина. Съёмка 1930 года показала значительное ухудшение лугового хода. Длина намеченной на нем прорези увеличилась с 950 м в 1929 году до 1350 м в 1930 году, и стало заметно формирование горного хода – появилась небольшая замкнутая изобата с проектной глубиной. Поэтому в августе прорезь была задана по горному ходу и выполнена с 14 по 22 августа землесосом «Волжский 28». Контрольная съёмка 25-26 сентября показала, что прорезь не только сохранилась, но река расширила ее верхнюю часть, и глубина в ней увеличилась до 2,5 м. Это не только указывало на устойчивость прорези в навигацию 1930 года, но и давало основание предполагать разработку рекой этого хода в будущую навигацию, если явления ледостава (заторы) или ледохода не окажут отрицательного влияния.

Балымерские перекаты. В 1928 году верхний перекат в нижней части имел ширину по проектной изобате до 150 м с крупными шалыгами на ходу с меньшей глубиной. В 1929 году эта часть переката размывлась в ширину до 350 м, шалыги были смыты, но начался занос верхней части переката, где образовались шалыги с глубинами меньше проектной. В 1930 году занос верхней части переката спустился на 300 м и увеличился по высоте до 1,5 м. Его разработка проводилась с 23 августа по 1 сентября землесосом «Волжский 28». Что касается Нижне-Балымерского переката, то с 1928 года глубина держалась на луговом ходу, правда, этот ход был крутой и недостаточной ширины при нулевом горизонте воды. Примерно такое же состояние лугового хода сохранялось и в последующие годы. Залегание тяжелых грунтов от лугового печинистого яра, видимо, мешало развитию этого хода. С 1928 года его состояние сильно ухудшилось. Если в 1928 году на нем были отдельные шалыги, то в 1929 году появилась перемычка длиной около 100 м, соединившая осередок луговой с горным побочнем. В 1930 году длина этой перемычки увеличилась до 600 м.



Село Криуши сегодня

Криушинский водный узел. Произведенная в 1930 году съемка показала начавшийся размыв горного рукава Панской воложки. Вход в него сверху был глубокий, первая перемычка длиной 200 м находилась перед входом в Кременскую воложку, далее в средней части – перемычка длиной в 1000 м и у слободки Панская – длиной 1500 м. До нижней перемычки ход сверху был узкий, а далее – широкий и глубокий плес. В будущем, учитывая ее состояние в узкой части, в особенности на перемычках, планировалось в какой-то момент перенести основной ход из Городищенской воложки, у которой уже в 1929 году началось замеление рукава, которым пользовалось судоходство. Занос Ленивского переката происходил за счет смыва косы от Чувича. За год его разрабатывали дважды, в июле и августе, после паводков. Городищенский перекат в 1930 году, по сравнению с предыдущим годом, не изменился, хотя в июне его разрабатывали в течение трех дней. Верхне-Криушинский перекат располагался в устье Городищенской воложки (расширенной части русла), выше ее слияния с Панской воложкой. Занос переката происходил двумя рукавами потока. Городищенская воложка отлагала песчаный массив вдоль лугового берега, а Панская откладывала косу у стрелки обоих рукавов.

В 1930 году имелись три хода с проектной глубиной, но к середине лета произошел занос лугового и среднего ходов, горный ход в верхней части сузился с 250 до 80 м, а в нижней части вытянулась длинная коса от ухвостья Панской воложки, которая в августе на ходу имела глубину менее 1,5 м. По сравнению с 1929 годом осередок между горным и луговым ходами, имевший в 1929 году наибольшую высоту 0,5 м, был смыт рекой до отметки минус 1,0 м. Учитывая лучшее состояние горного хода и природное направление в него струи водного потока, прорезь была сделана по горному ходу, с подрезкой косы Панской воложки.

Верхне-Буеракский пережат. По лоцманской карте 1913 года здесь был перевал (ниже устья Белоярской воложки). Вывеска на этом ходу впервые появилась в 1929 году. Судовой ход имел достаточную ширину и глубину 2,5 м. Съёмка этого пережата показала образование длинной россыпи от косы ухвостья Белоярской воложки. На плане 1930 года заметно увеличение этой россыпи, соединение обеих кос перемычкой шириной по прорези до 700 м, с отдельными шалыгами глубиной менее 1,5 м, ввиду чего была проведена разработка хода землечерпалкой «Камская 4» с 30 августа по 9 сентября кубатурой 40258 м³.

Бектяжская воложка. Ее начали разрабатывать с 1927 года. Верхне-Бектяжский пережат имел широкий и глубокий судовой ход – 3,00 м. Средне-Бектяжский пережат имел глубину 3,00 м и в 1930 году не разрабатывался. Для удобства захода судов в воложку в последующие годы сделали уширение хода за счет подрезки правой кромки. Нижне-Бектяжский пережат имел крутой и сравнительно кривой ход, но с проектной глубиной, однако с сентября начал быстро мелеть.

Бахилловский водный узел. Он был в хорошем состоянии, Федоровская воложка имела широкий и глубокий вход и выход, плавное течение. Перенесенный в нее в 1927 году основной ход не требовал земляных работ. Что касается рукава, в котором расположен Верхне-Бахилловский пережат, то он уже в 1930 году представлял собой совершенно отмерший рукав с глубинами минус 1,5 м, с крайне крутым заходом и выходом. На нем, как на входе, так и на 65 процентах длины его фарватера, проходила проектная глубина 2,15 м ниже нуля. В 1930 году по плану съёмки глубина на этом ходу составляла 1 м ниже нуля, и была даже шалыга с нулевой глубиной. Несмотря на то что ход по горному рукаву был короче на 0,8 км, нежели по Федоровской воложке, его разработка, не говоря о трудностях работы в грунтах вдоль гор, требовала выемки по первичной разработке 556294 м³ грунта. Принимая во внимание хорошее состояние Федоровской воложки и большую длину прорези на Горном рукаве, которая была неустойчива, было принято решение не разрабатывать Горно-Бахилловский пережат.

Сызранский водный узел. В нем находилась Лопатинская воложка. Как оказалось, Лопатинский пережат был размыв, Средне-Лопатинский требовал уширения, а Нижне-Лопатинский – хорошей разработки. Учитывая затруднительность движения судоходства в одном рукаве, закрытом семафорами и не допускающем расхождения встречных судов в связи с усиленным сплавом плотов, с начала навигации решено было поддерживать в Сызранском узле два хода: один по Раковской, а другой по Лопатинской воложке, пользуясь при высоком стоянии горизонта воды прораном между этими воложками для пропуска плотов на время работы земснаряда в одном из рукавов. Касаясь характеристики Раковской воложки, хочу отметить процесс ее серпантинирования (рост и постепенный спуск верхнего побочня, размыв лугового берега и приближение к нему стрежневой линии). Вследствие этого аналогичный процесс происходил и с нижним побочнем. Что касается прорана между этими воложками, то он постепенно

становился основным ходом в Сызранском узле, так как проектная изобата Лопатинской воложки постепенно приближалась к входу в проран, русло которого расширялось, а глубина в виде замкнутой изобаты развивалась в верхней части воложки и удлиняла глубину в нижней части прорана. Быстрому развитию прорана препятствовал залегающий в его русле печинистый грунт (он не давал обвала гребней), поэтому приходилось землечерпанием проводить его разработку. Кубатура землечерпальных работ составляла примерно 834889 м³. Такая цифра говорит о проведении тщательного анализа целесообразности этой разработки. При этом надо отметить, что Сызранский узел был самым трудным местом для судоходства на низовом плесе реки Волги.



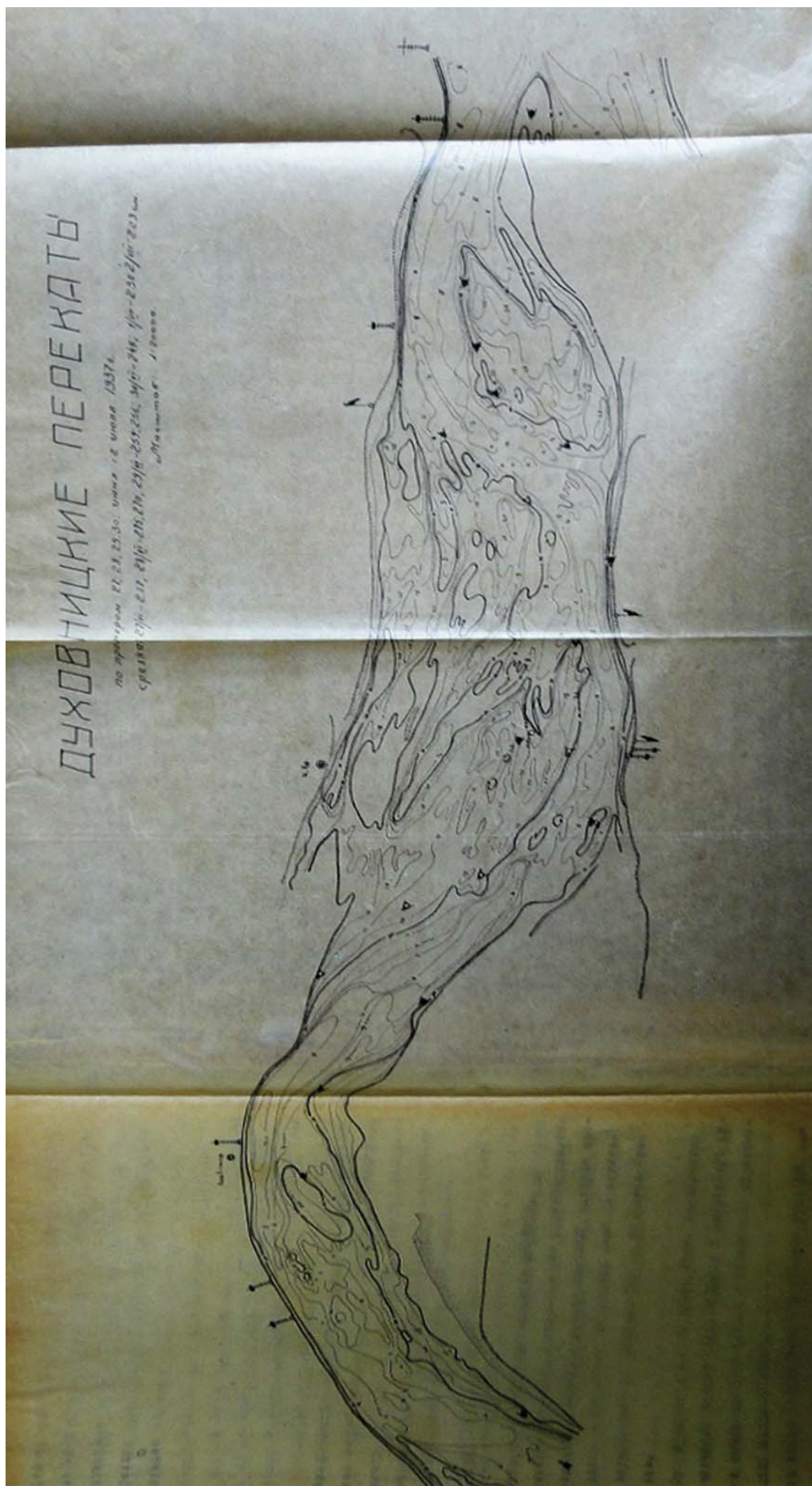
Васильевский затон

Васильевский пережат. У него всегда размывало луговой ход, имевший криволинейное очертание. Поэтому его постоянно, раза по два в год, углубляли землесосом.

Чагровские пережаты. В Нижне-Чагровском пережате в 1930 году размывло луговой ход (проходила сквозная изобата 3 м ниже нуля), в верхней части имелись глубины 4-5 м ниже нуля. В Верхне-Чагровском пережате образовались отдельные шалыги с глубинами ниже проектной.

Ершовский пережат. В 1928 году длина выполненных прорезей в верхней и нижней частях была 830 м и 500 м, в 1930 году – 640 м (подрезали верхнюю косу шириной 40 м и длиной 230 м, а также нижнюю косу горного побочня шириной 50 м и длиной 270 м). За время разработки пережата с обеих кос было вынуто 65710 и 29920 кубометров грунта.

Верхне-Духовницкий пережат. Первая съемка в 1930 году показала, что верхняя часть пережата занесена, ход узкий и извилистый, имелись отдельные шалыги с глубиной по срезке менее 1,8 м, длина же россыпи по прорези составляла около 1 км. Нижняя часть пережата была в хорошем состоянии при ширине 160-180 м, хотя в одном месте была и стометровая. Он не требовал разработки. Расчетка пережата была проведена с 12 по 19 сентября. Было вынуто 86315 м³ грунта.



Средне-Духовницкий пережат. В 1930 году образовался новый средний ход через осередок, в обход второго отделения Средне-Духовницкого и Нижне-Духовницкого пережатов. Проран в осередке был размыт по ширине до 670 м, имелся прямой луговой ход в обход указанных пережатов с глубиной от 3 до 6 м. Верхняя часть входа имела ширину до 90 м при застругах (небольшие песчаные подводные косы, идущие от песков) от левой и правой кромок входа. Вход уширили в июле: было вынуто 65230 м³ грунта. В сентябре для поднятия глубины на горном ходу была проведена его разработка землесосом «Волжский 7», при этом было вынуто 31063 м³ грунта. Всего за навигацию на Духовницкой группе пережатов выполнено прорезей на протяжении 2831 км и вынуто 278238 м³ грунта. Наименьшая глубина на Ершовско-Духовницких пережатах составляла 260 см.

Алексеевский пережат. В навигацию 1929 года он был обставлен как наиболее глубокий. Горный ход был под ухвостьем Алексеевского затона и существовал много лет подряд. В 1927 году пережат имел широкий, до 600 м, ход с несколькими шалыгами менее проектного размера по его середине. В 1928-1929 годах надвигающаяся коса от левого побочня все более и более сужала ходовую полосу пережата и образовала на луговом ходу ряд шалыг. Судя по съемкам, осенью 1930 года на луговом ходу их образовалась сплошная россыпь, примыкающая к горному песку длиной до 600 м и шириной до 650 м. Одновременно с заносом лугового хода произошел промыв косы от лугового побочня. Вследствие недостаточной ширины хода и падения глубины на пережате (6 сентября – 280 см, 8 сентября – 260 см) была проведена разработка пережата, при которой было вынуто 44627 м³ грунта при длине прорези в 590 м.

Немецкая воложка. Вход в Нижне-Немецкую воложку, в обход Белгороднецкого пережата, находился в лучшем состоянии, чем Белгороднецкий пережат, из-за заноса последнего. Но все равно Нижне-Немецкую воложку пришлось разрабатывать в августе 1930 года. Земмашина «Волжская 25» сделала в ней прорезь длиной 160 м, вынув 6083 м³ грунта.

**Характеристика работы на плесе,
приведенная в отчетах за прошлые годы навигации**

Год	Длина прорезей (в погонных метрах), подлежащих разработке по первым планам съемки	Длина прорезей (в погонных метрах), исполненных в навигацию	Процентное соотношение	Примечание
1924	7700	7941	103	Кроме того, необходимо еще добавить длину Сергиевского и Бальмерского пережатов, входивших ранее во 2-й плес, что составило в 1929 году 920 погонных метров
1925	4900	5280	108	
1926	12388	3320	27	
1927	15713	9180	39	
1928	11543	6525	58	
1929	17290	17725	103	
1930	18225	19999	110	

Нужно отметить увеличение работ на Балымерском и Сергиевском перекатах, и в планах на 1931 год были поставлены на разработку Буеракский, Печерский и Алексеевский перекаты, а также Девушкина воложка. Бурный рост заданий по производству внутранзитных работ вынуждал работников плеса проводить эти работы, особенно в весенне-меженное время, сокращая до возможного минимума работы на транзите. Это лишало возможности проводить работы по улучшению транзита – разработке новых ходов, уширению прорезей, устройству воронок, срезке печин, а также своевременно разворачивать транзитную кампанию, а в мелководье это равносильно срыву работ. Поскольку транзит являлся первоочередной задачей землечерпания, то от работников требовали плановости как по кубатуре, так и по времени выполнения работ. А усилившиеся сплавы плотов, особенно самосплавных, не позволяли оставлять снаряд на транзите, без обслуживания его мощным пароходом. При этом на время работы снаряда второй ход обставлялся вешками, и по нему пароход протаскивал плоты. В 1931 году плес для изысканий был усилен 5-й партией, хотя обоснования в отчетах приведены на 4 партии. Для изучения изменений дна был взят на вооружение метод поплавочных наблюдений, который применял Саратовский Волгострой. Опасные для судоходства места обставлялись предостерегательными знаками, но из-за недостаточного контроля (медленности разъездов на лодках) обстановочными старшинами за работой постов бакенщиков и кадровой текучести состава бакенщиков на плесе происходили аварии.

САМАРСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1931 ГОДУ

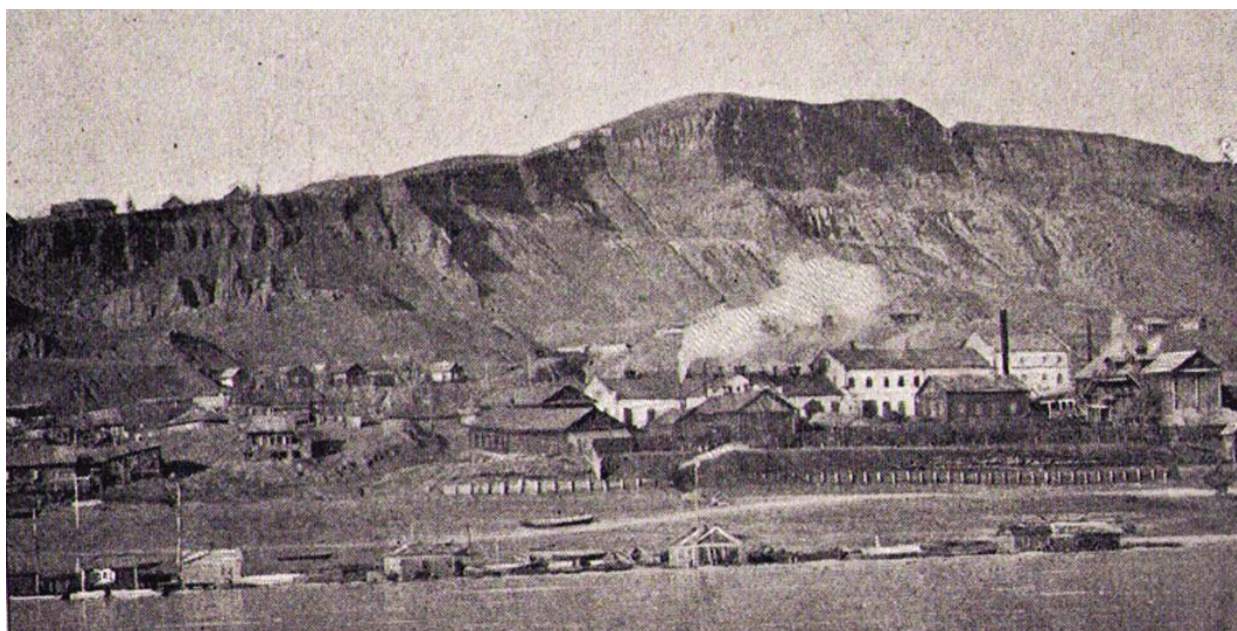


Условия навигации 1931 года на 3-м плесе реки Волги (Балымеры – Маркштадт) были тяжелыми, особенно в период весеннего спада воды, когда ежедневная убыль доходила до 60-70 см. Минимум горизонта был плюс 73 см по Самарскому водомерному посту, и наступил он очень рано – 20 августа. Небольшие паводки, начавшиеся в конце августа, немного улучшили положение к осени. Главными затруднениями при производстве работ были крайне большая перегрузка программы работ весенними и меженными внутранзитными работами, задержка, вопреки плану работ, земснарядов «Волжская 28» и «Волжская 18» вторым плесом, поломка землесоса «Волжский 7» при его буксировке с верхнего плеса. Кроме того, усилившийся самосплав плотов крайне осложнял работу земснарядов, особенно на Духовницкой группе перекатов. По показаниям Самарского водопоста, расположенного в центре плеса, Волга очистилась от льда 30 апреля 1931 года при горизонте воды 924 см, то есть на 68 см выше среднего и на 619 см выше наинизшего. Весенний подъем воды протекал плавно, а спад высоких вод, наоборот, бурно, а в некоторые периоды даже с катастрофической быстротой. Во второй половине навигации были паводки: первый с 21 августа по 15 сентября, с подъемом горизонта воды на 51 см, далее его сменил второй паводок с 16 по 26 сентября, с подъемом воды на 23 см, после чего начался плавный осенний подъем воды. 20 ноября на реке появилось «сало», 21 ноября – ледоход и 5 декабря – ледостав. По примеру навигации 1930 года в 1931 году Управлением был применен метод переброски земснарядов с одного плеса на другой,

до начала ими работы на своем плесе. Планом работ были точно установлены сроки передачи земснарядов, но, к сожалению, Управление эти сроки совершенно игнорировало, а 2-й плес игнорировал всякие распоряжения Управления о передаче снарядов. Начавшийся бурный по быстроте спад весенних вод требовал внесения корректировок в план работ, особенно по внутранзитным путям, принятия всех мер по четкой и быстрой буксировке земснарядов к местам работ. А работа действительно начиналась с опоздания:

Перечень земснарядов	Время начала работы		Фактическое время передачи	Опоздание в сутках	В - 4,25
	Горизонт по Самарскому водопосту	Время его наступления			
«Волжская 28»	+ 7,00	13 июня	28 июня	17	по Ульяновскому водопосту
«Волжская 18»	+ 7,00	13 июня	20 июля	37	
«Волжская 7»	+ 3,75	13 июня	1 июля	18	
«Волжская 19»	+ 15,0	15 июня	20 июня	5	

«Волжская 19» должна была приступить к работе на 3-м плесе 22 июня, а приступила 1 июля, опоздав на 9 суток. «Волжская 8» должна была приступить к работе 24 июня, а приступила 7 июля, опоздав на 13 суток. «Волжская 19» должна была быть отбуксирована из Саратова 10 июня, с расчетом прибытия в Самару 15 июня. Но из-за самовольной задержки парохода «Струя» и посадки его на мель на Беклемишевском перекате «Волжская 19» была прибуксирована в Самару только 20 июня. Землесос «Волжский 7» должен был быть отбуксирован в Самару из Саратовского затона, где он проходил ремонт, 17 июня, но из-за задержки парохода «Архимед» опоздал на трое суток, к тому же крайне плохой ремонт, сделанный в Саратовском затоне, снизил полезную работу этого снаряда до минимума.



Саратовский затон. Судоремонтный завод

В результате такой волокиты на Балымерском перекате была упущена глупина. К счастью, начавшийся на реке Каме паводок спас положение. К работе

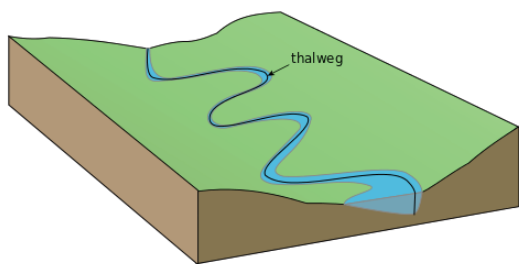
на транзите, на плесе приступили с недопустимым опозданием: землесос «Волжский 28» – 28 июня при горизонте воды 318 см с опозданием на 11 суток, землесос «Волжский 7» – 20 июля при горизонте воды 199 см с опозданием на 20 суток, землесос «Волжский 25» – 23 июня при горизонте воды 192 см с опозданием на 35 суток, землесос «Волжский 18» при горизонте воды 199 см с опозданием на 33 дня. Если принять во внимание, что все эти снаряды, кроме «Волжская 7», могут работать на полную проектную глубину при горизонте воды 4,00 м, а при срезке грунта слоями – и при горизонте воды 5,00 м, то повторение такого опоздания к началу работ в следующем году вряд ли было допустимо. С этой целью был предложен ряд мер: перед передачей снаряда с одного плеса на другой плесмехом должен быть осмотрен снаряд и заверена его пригодность к работе; установить порядковый номер для внетранзитных работ первой очереди по степени их важности, и не только по каждому плесу, но и по всему бассейну. Так, например, в навигацию 1931 года Управление не выполнило свое распоряжение о передаче землечерпалки «Камская 4» для работ на подходе к Самаре и Балаково, а примерно в это же время производилась разработка подхода к пристани Исады. Можно ли считать, что удельный вес этих работ одинаков? Безусловно, главной задачей землечерпания, особенно в первый период навигации, является разработка перекатов, которые мелеют раньше других либо требуют большого объема работ. В общем, за 1931 год было разработано землечерпанием перекатов общей кубатурой 1366143,7 м³. Повторные работы были проведены на трех перекатах общей кубатурой 66532,7 м³. Очень трудно шла работа в затоне Сухая Балка. Если бы срок работы можно было растянуть на навигацию, то разработку нижней части затона можно было бы выполнить свалкой части грунта на длинный рефулер к берегу реки Волги, а части – удалением шаландами.



Шаланды при землечерпальнице

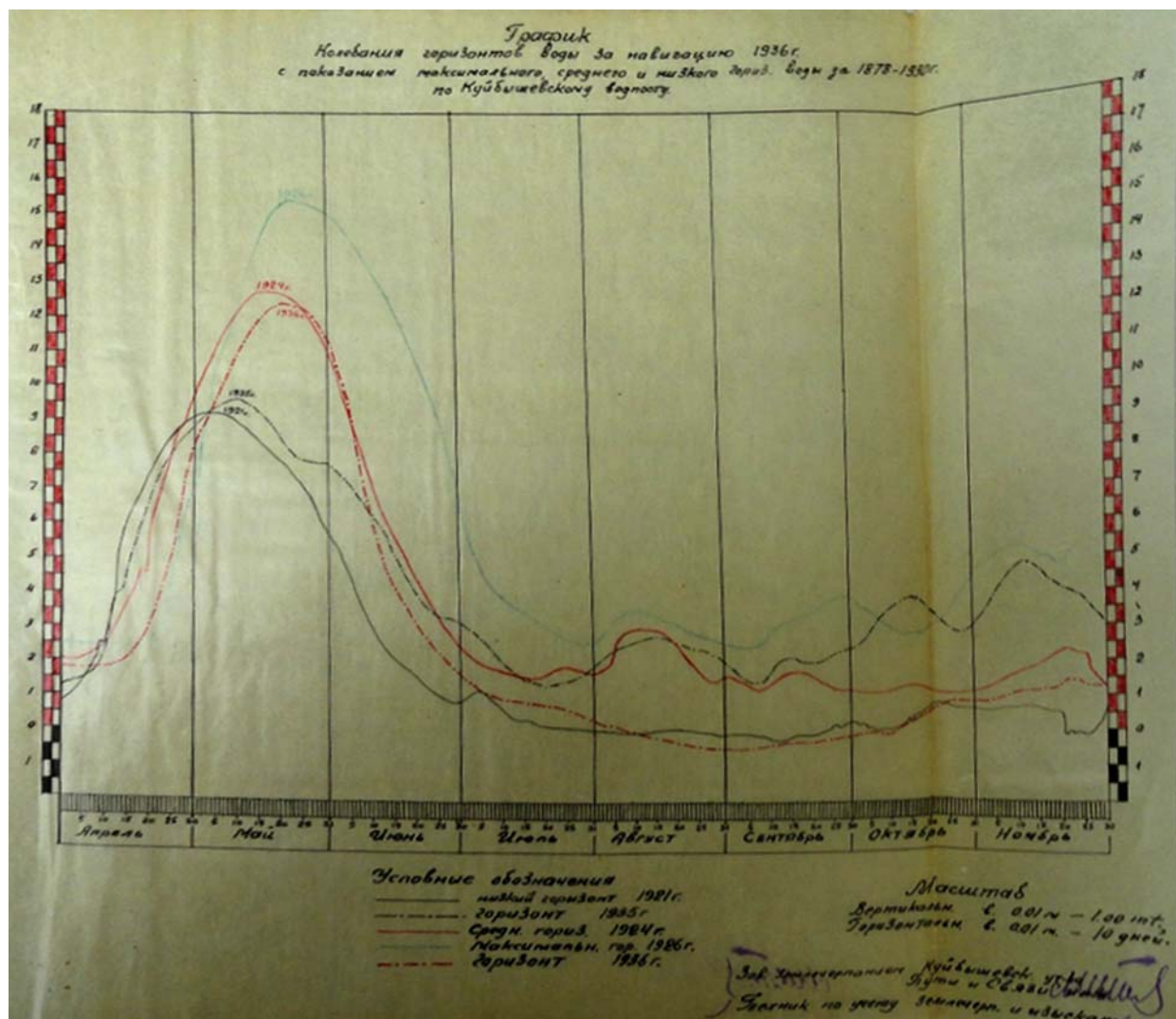
Ввиду же краткости срока работ один земснаряд первоначально сваливал грунт на реку Волгу, а потом на шаланды, другие снаряды сваливали грунт в тальвеги левого берега Волги – не было снарядов, способных поднимать грунт на высоту 11-12 м («Волжская 17», «Волжская 19», «Волжская 9»). Верхнюю часть разрабатывала «Волжская 28», которая сваливала грунт за плетень, перегораживающий тальвег затона выше участка, разрабатываемого снарядами.

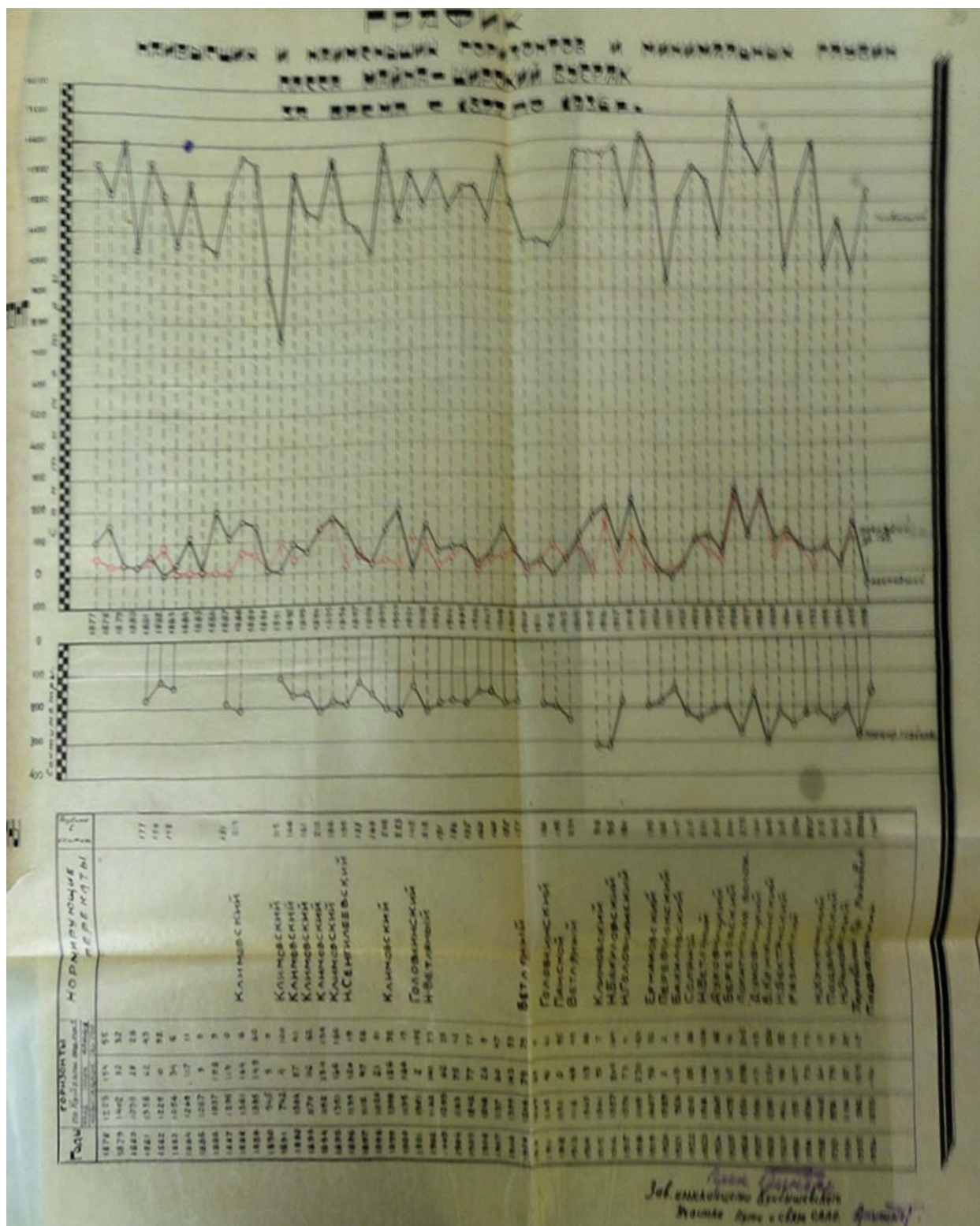
Разработка входа в затон была начата 14 сентября землечерпалкой «Камская 5», но из-за малой гибкости и малой длины рефулера работа шла медленно. Вход в затон был занесен очень сильно. Два снаряда одновременно поставить было нельзя, поэтому «Камская 5» 19 сентября была переброшена на разработку входа в Новую гавань, а вместо нее 20 сентября была поставлена землечерпалка «Волжская 18», которая проработала в затоне до 16 ноября. 7 октября на разработку верхней части затона был поставлен землесос «Волжский 28». Всего было вынута 563911,4 м³ грунта. Из-за форсированной работы все снаряды по окончании работы в затоне выходили разбитыми и требовали очень серьезного ремонта. Все же задание удалось выполнить, и даже с превышением, так как заданием предусматривалась разработка нижней части затона для отстоя 18 судов на глубину 2,25 м, а остальной части – на глубину 1,8 м. Фактически же нижняя часть была разработана на глубину 2,50-3,00 м, а верхняя – на глубину 2,00-1,80 м. Этот запас глубины оказал большую пользу, так как баржи пришли с осадкой 2,80-2,90 м вместо намечавшейся в начале разработки 2,50 м.



Тальвег

Тальвег





В следующую навигацию планировалось уширить вход в затон срезкой левого берега, уширить весь затон на 8 м и углубить до 3 м. Внетранзитные работы увеличивались. Если в 1925 году было вынато 330142 м³ грунта, то в 1926 – 525616 м³, в 1927 – 749146 м³, в 1928 – 656352 м³, в 1929 – 1146696 м³, в 1930 – 1499610 м³, в 1931 – 1337915,6 м³. Снижение кубатуры явилось следствием задержки весной снарядов на первом и втором плесах и вынужденного сокращения работ на подходах к Самаре.

САМАРСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1932 ГОДУ

В навигацию 1932 года на транзите предусматривалось поддержание гарантийной глубины 130 см при горизонте 0 по Самарскому водопосту. Ориентировочный объем грунта, подлежащего извлечению, составлял 2500000 м³. В программе работ было предусмотрено, что внутранзитные работы выполняются в течение навигации в свободное от работ на транзите время. Таким образом, общая кубатура работ на транзите и вне транзита первоначально была в объеме 3496000 м³, в последующем – 3960000 м³ и позже, подправленная РУРТом, – 4820000 м³. Программа дноуглубительных работ не подразделяла работы по степени их важности. Некоторые внутранзитные работы (вход в реку Самарку, подход к нефтеперевалочной пристани Батраки и другие) должны были проводиться наравне с работами на транзите.



Команда парохода «Джон-Рид»

На разработку подхода к Самарским пристаням был запрошен объем в 700000 м³, но дирекцией эти работы были сокращены до объема 360000 м³. Первоначальная разработка потребовала выемки 634855 м³ грунта. Ошибка в расчетах затянула работу земснаряда и вызвала опоздание начала работ на транзите.

Исправляя ошибку, дирекция разрешила продлить срок работы одного из саратовских земснарядов на подходе к Самаре до 10 июля. Из-за этого все земснаряды начали работу на транзите с большим опозданием, а именно: землесос «Волжский 28» с 17 июля при горизонте 227 см выше нуля с опозданием на 17 суток, землечерпалка «Волжская 25» с 15 июля при горизонте 241 см выше нуля с опозданием на 15 суток, землечерпалка «Волжская 18» при горизонте 198 см выше нуля с опозданием на 30 суток. Вынужденная задержка земснарядов на внетранзитных работах заставила принять меры к лучшему сбору информации о состоянии перекаатов при спаде воды и сокращению объема работ на перекатах. Изыскания на транзите были начаты 16 апреля при горизонте воды 577 см выше нуля по Самарскому водопосту. Работы проводили 10, 11 и 16-я изыскательские партии. После их работ началась кампания по разработке перекаатов. Всего за навигацию земснарядами было разработано 17 перекаатов с кубатурой 1037548 м³. Повторные работы были проведены на Нижне-Криушинском, Буеракском, Нижне-Бектяжском, Подвальском, Верхне-Рязанском перекатах с общим объемом 83295 м³. По сравнению с навигацией 1931 года потребовалась разработка новых перекаатов – Сосновская россыпь, Верхне-Климовский, Вязовский – и отпала необходимость в проведении работ на Соляном, Верхне-Костычевском, Верхне-Раковском, Нижне-Раковском, Средне-Духовницком. На Верхне-Бектяжском, Средне- и Нижне-Лопатинских перекатах работы не проводились из-за недостаточного количества свободных земснарядов, несмотря на острую необходимость их углубления. Объем повторных работ на транзите составил 83295 м³. Перекааты в 1932 году были в очень хорошем состоянии, по сравнению не только с 1929 годом, но и с 1931 годом. Прежде всего нужно отметить хорошее состояние Ершово-Духовницкой группы, где удалось ограничиться одной разработкой только одного переката из пяти, с выемкой 79000 м³ грунта. То же самое можно сказать и про Раковский рукав, где вместо углубления трех перекаатов потребовалось углубление только одного. Что касается Рязанского рукава, то при некотором улучшении Верхне-Рязанского переката имелось ухудшение Верхне-Переволокского переката. Ухудшилось состояние Ширяевского, Нижне-Бахиловского и Подвальского перекаатов. Последний принял характер россыпи и в течение навигации подвергался сильной переработке. На Верхне-Криушинском перекаате вместо углубления лугового хода ограничились его подчисткой. Не хватало земснарядов. Анализ записей глубин на перекатах показал, что их учет велся не всегда правильно, а контроль за глубинами на перекатах был недостаточным. В общем, грубые ошибки в этой отрасли давали ряд мелких ошибок в технической работе. Например, при неправильном учете глубин иногда работы начинались, когда состояние переката сильно ухудшалось, и то, что можно было сделать за трое-четверо суток (поднять глубину), делалось за 10-15 дней. Регулярный надзор за состоянием транзитных путей путем объезда перекаатов на служебном пароходе, имеющем радиосвязь с РУРТом, как это делалось на Саратовском плесе, в Самаре не делался. Периодические разъезды заведующих изыскательскими партиями для наблюдения за состоянием нормирующего и наиболее тяжелых перекаатов своего района введены в работу не были. Работники землечерпания и обстановки за поддержание транзитной глубины не премировались. Изыскательских партий не хватало. К половине навигации едва успевали заснять один раз все перекааты. Гидробатиметрические (исследование подводного рельефа) наблюдения не проводились. Ведение их при низких меженных горизонтах давало слишком однобокие и малоценные результаты.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК

3 октября

(Приложение к Бюллетеню № 27).

1932 г.

Волжского Управления Речного Транспорта
о состоянии речных путей Волжского бассейна.

№ 144

Состояние уровня воды за 1 и 2 октября 1932 г.

Пункты наблюдения	Число месяца	Приб.(+) или уб.(-) в см.	Высота воды в см. над сам. впад. горла.	Температура		Пункты наблюдения	Число месяца	Приб.(+) или уб.(-) в см.	Высота воды в см. над сам. впад. горла.	Температура		Пункты наблюдения	Число месяца	Приб.(+) или уб.(-) в см.	Высота воды в см. над сам. впад. горла.	Температура	
				Воздуха	Воды					Воздуха	Воды					Воздуха	Воды
Р. Волга				Р. Кострома				Р. Белая									
Гварь . . .	2	-	-	-	-	Буй	1	- 0	01	1,0	8,8	Уфа	2	- 0	54	-	-
Рыбинск . . .	2	+	1	08	-	Р. Уинга						Бирек	2	- 0	45	-	-
Брослава . . .	2	+	4	44	12,0	Макарьев . . .	2	- 0	42	7,5	8,6	Р. Вятка					
Кострома . . .	2	+	4	37	-	Р. Ветлуга						Вятка	2	- 0	43	-	-
Кинешма . . .	2	+	1	43	10,0	Ветлуга	2	- 2	-22	-	-	Медведка . . .	2	- 0	05	-	-
Орешек	2	-	0	19	10,0	Р. Сура						В. Поляны . . .	2	+ 2	39	-	-
Пучеж	2	+	2	23	8,0	Промзаво	2	- 0	- 12	-	-	Р. Ока					
Лужный	2	+	4	46	8,0	Р. Кама						Рязань	2	-	14	-	-
Исады	2	+	1	25	-	Березники . . .	2	- 5	150	2,5	7,5	Касимов	2	- 0	18	-	-
Васильсурск . .	2	-	0	36	5,1	Пермь	2	+ 17	91	-	-	Муром	2	- 0	08	-	-
Козмодем	2	+	1	79	6,0	Сарапуль	2	-	38	3,8	-	Р. Икша					
Чебоксары . . .	2	-	0	33	5,0	Чистоволь	2	+ 3	57	-	-	Владимир . . .	2	+ 1	29	1,0	-
Услово	2	-	-	-	-												
Устье Камы . . .	2	+	2	25	2,0												
Ульяновск . . .	2	+	4	37	0,0												
Самара	2	-	0	47	-												
Вольск	2	+	1	4	-												
Саратов	2	+	2	59	-												
Камышин	2	+	1	28	-												
Сталинград . . .	2	-	0	127	-												
Астрахань . . .	2	-	1	25	-												

Сведения с наименьших глубинах перекатов и землечерпани.

Границы плеса	Название пере-катов	Число м-ц	Глуб. в сагт	Землечерп.		Границы плеса	Название пере-катов	Число м-ц	Глуб. в сагт	Землечерп.		
				Наз. снар.	Наз. работ.					Наз. снар.	Наз. работ.	
Рыбинск — Пучеж	В. Ульяновский . . .	2/X	143			Хвалынский — Саратов	Девушкина вол.	2/X	245			
	Трубинский		140				Балаково				V-19	22/IX
	Боголюбский		150	V-21	27/IX							
	Кинешма гав.		—	V-16	19/IX							
Пучеж — Соржово	Костинский		145			Саратов — Камышин	Ильинск пром. . . .	2/X			кп. з.	22/IX
	Язменский 7 отд. . . .	2/X	140	V-11			Ильинская гр. . . .		230		V-20	31/VIII
	Ильинский		150	V-13	25/IX		Шихатовский		240			
Соржово — Козмодем.	Балхана НИГРЭС		—			Визадовский		235		V-30	16/IX	
	Н. Парашинский		150	V-9	27/IX	Кураевский		—				
	Марковский		145	V-9	27/IX	Камышинский		225				
Козмодем. — Устье Камы	Юркинский	2/X	200	V-29	26/IX	Камышин — Сталинград	Н. Базовский	2/X	245		V-27	25/IX
	Макарьевский		200				Ахтубинский		250			
	Крестовский		200									
Козмодем. — Устье Камы	Фокинский		—	V-15	29/IX	Сталинград — Владимировка	Шашкинский	2/X	—		V-12	26/IX
	Осиновский	2/X	190				Н. Шашкинский		240		V-8	30/IX
	Шашкарский		215	V-6	25/IX		Н. Бекетовский		230			
	Каптарский		—	V-4			Чертовский		240		V-12	13/IX
Устье Камы — Самара	Новинская вол.		200			Купцоватский		—				
	В. Шеланговецкий		—	V-14	18/IX	Шубинский	3/IX	300				
	Красновидов. вол. . . .		190	V-7	—		Герасимовский		255		Касп	
Устье Камы		—	V-23	4/IX	Пришибинский			—		V-26		
Самара — Хвалынский	В. Шеланговецкий		—	V-24	16/VIII	Чичеринский вол. . . .		225				
	Сосновск. росс.	1/X	230			Селитринский		270		V-5		
	Н. Богязский		230	V-1	28/IX	Калганский		—		V-6	26/IX	
Самара — Хвалынский	Подвольский		235			Астрахань		—			рем.	
	Нов. Сам. гавань	1/X	—	V-25	6/IX	Вахтенников. фарват.	Харбайск. росс. . . .		—		V-K3	17/IV
	Ватраки		—	V-13	18/IX		Канал		—		V-K4	8/IV
	Н. Печерский		230	V-3	18/IX		Канал		—		V-K5	с/17
Васильевский		265	V-23	25/IX	Канал			—		V-K-1		

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК

(Приложение к Бюллетеню № 31)

Волжского Управления Речного Транспорта
о состоянии речных путей Волжского бассейна.

10 ноября

1932 г.

№ 181

Состояние уровня воды за 9 ноября 1932 г.

Пункты наблюдения	Число месяца	Приб.(+) или уб.(-) в см.	Высота воды в м. над самым низк. горн.	Температура		Пункты наблюдения	Число месяца	Приб.(+) или уб.(-) в см.	Высота воды в м. над самым низк. горн.	Температура		Пункты наблюдения	Число месяца	Приб.(+) или уб.(-) в см.	Высота воды в м. над самым низк. горн.	Температура													
				Воды	Воздуха					Воды	Воздуха					Воды	Воздуха												
Р. Волга																													
Калнин	9	+	12	166	0,3	1,9	Р. Мокроша																						
Рыблинск	9	+	1	199	1,6	-1,0	Буй	9	-	11	62	0,0	0,0	Р. Белая															
Крошаль	9	0	0	204	1,0	1,0	Р. Ужма																						
Мокроша	9	+	1	206	0,9	-1,0	Макарьев	9	-	3	76	0,4	1,6	Р. Вятка															
Кавешма	9	+	2	194	1,5	1,9	Р. Ветлуга																						
Орловой	9	+	3	150	1,9	2,0	Ветлуга . . .	9	+	8	133	0,1	2,0	Р. Ока															
Пучок	9	+	3	134	2,0	-2,0	Р. Сура																						
Горный	9	+	3	154	3,2	2,0	Промзино	9	-	1	1	4,0	1,0	Р. Кама															
Валы	9	+	4	146	2,6	2,0	Резинки																						
Васильевск	9	+	6	158	3,0	1,1	Перь	9	-	6	326	0,0	0,0	Р. Навьяки															
Бенедикт	9	+	4	175	2,7	2,5	Владимир																						
Соболяры	9	+	9	140	2,5	1,5	Саратов																						
Узлов	9	+	4	164	3,1	1,0	Камыши																						
Бак. Устье	9	+	12	185	3,2	1,2	Спальня																						
Ульяновск	9	+	0	170	3,5	1,5	Астрахань																						
Самара	9	+	11	191	7,2	2,4	Чигатово																						
Волск	9	+	9	103	5,0	4,0	Саратов																						
Саратов	9	+	6	140	6,0	5,0	Чигатово																						
Камыши	9	+	2	100	5,9	2,0	Саратов																						
Спальня	9	+	0	174	6,5	-2,5	Чигатово																						
Астрахань	9	+	0	57	9,0	-3,5	Саратов																						

Наименьшая глубина перекатов р. Волги.

Река	Границы плеса	Название перекатов	Число м/ц	Глуб. в саж.	Река	Границы плеса	Название перекатов	Число м/ц	Глуб. в саж.																					
										А	Б	В	Г	Д	Е	Ж	З	И	К	Л	М	Н	О	П	Р	С	Т	У	Ф	Х
А	Плес Рыблинск—Сормово	Воробьевский	9/XI	270	А	Плес Саратов—Астрахань	Цыганский	9/XI	315																					
		Наволоцкий	280	Шарток			315																							
		Мачевский	260	Вильямовский			300																							
		Кривоверский	270	Камышинский			290																							
		Ичменский	235	Ватыклевский			305																							
Козинский	235	Александровский	310																											
Б	Плес Сормово—устье Камы	Керженский	9/XI	225	Б		Н. Подъяковский	300																						
		Макарьевский	240	Ахтубинский			315																							
		Сумский	230	Купоросский			280																							
		Шашкаровский	240	Н. Волотовский			310																							
		Союзинтинский	240	В. Червоарский			340																							
Боровской	245	Пришибский	330																											
Курочкинский	230	Каптановский	275																											
Ташевский	240																													
В	Плес Камск. Устье—Саратов	Сергиевский	9/XI	300	Кама	Устье—Перь	Усть-Гарьинский	18/X	170																					
		Буераковский	300	Перь—устье			Мушкаровский	190																						
		Рязанский	295	Белая			Уфа—устье	Аткульский	5/XI	130																				
		Вятка	Ватка—устье				Абениковский	3/XI	100																					
							Сура	Курмыш—устье	Белавский	31/X	70																			
Ветлуга	Ветлуга—устье				Устье Ветлуги	18/X			35																					

КРАТКИЙ ОТЧЕТ

о двухгодичных работах на плесе р. Волги: / Утка-Мийн-Хан -
Лясок /, в навигацию 1932 года.

ПРОГРАММА РАБОТ

на транзите предусматривалось поддержание гарантийной глубины саят. при горизонте 0 по Самарскому водопосту. Ориентировочный объем грунта, подлежащего извлечению. . . 2500 тыс. куб. метр.

№ п/п	Перечень работ	Кубатура работ в тыс. куб. метр.			Примечание
		Испр- шивая РУРТом	Разреш. БУРТом в/прог. работ	Разреш. БУРТом допал- ных.		Всего разреш. БУРТом
1.	Вход в р. Самарку	250	200	30	230
2.	Подход к Самарским приотвям	700	360	-	360
3.	Срезка пачины Голодных песков	136	136	-	- Отменена
4.	Подход к нефтескладам Батраки	520	600	-	60 х) Взамен разреш.
5.	Подписный затон	250	-	-	-
6.	Подход к пр. Батраки	40	-	60	60
7.	Новая Самар. гавань	100	-	70	70
8.	Старая	55	-	30	30
9.	Красная Гавань	30	-	-	-
10.	Сухая Самарка	350	-	600	600
		2320	996	-	1460

В программе работ предусмотрено, что внутритранзитные работы выполняются в течение навигации в свободное время от работ на транзите.

Таким образом общая кубатура работ на транзите и вне транзита была первоначально разрешена в объеме - 3496 тыс. м³/метров в последующем. 3960

использовалось РУРТом 4820

/ на засыпанном грунте, условия свободного маневрирования /.

Здесь прежде всего нужно отметить, что программа совершенная по подразделкам эти работы по степени их важности. Анализ показывает, что, несмотря на тяжелое состояние транзита мы должны были производить работы на входе в р. Самарку / в августе /, подходе к восточной части Батраки, подходе к пр. Батраки и другие. Поэтому естественно возникает вопрос в уточнении программы работ, выделении таких работ, которые мы должны производить наравне с транзитом / вход в Самарку, подход к пр. Батраки /, работы, которые преследуют целью улучшение подходов / к пр. Самары / и работы, которые подлежат выделению, при благоприятном состоянии транзита.

АВАРИИ С СУДАМИ И СНАРЯДАМИ ТЕХФЛОТА НА ПЛЕСЕ В 1932 ГОДУ

Прежде всего нужно отметить, что несчастье с людьми было только один раз – при работе землесоса «Волжский 18» на подходе к нефтескладам Батраки. При вытаскивании завозни на блоки сорвавшаяся калитка сломала кость на ноге матроса, которому тотчас была оказана медицинская помощь, и далее он вернулся на работу. Навалы судов на земснаряды были 17 апреля 1932 года, при работе землесоса «Волжский 18» на подходе к пристани Самара теплоход «Маргелов» намотал на винты становой якорь и поломал бушприт на снаряде. 17 августа при работе «Волжская 18» на Верхне-Рязанском перекате плот сорвал становой якорь и 2 троса, которые были потом найдены командой снаряда. При работе «Волжская 25» на Подвальском перекате 16 августа на снаряд навалился плот под буксиром парохода «Восстание» и опоясал землесос. На освобождение снаряда от плота было затрачено 35 часов. При работе в Новой гавани 4 октября была сломана папильонажная лебедка землесоса из-за навала на нее шаланды, у самой шаланды сломался баллер руля. 13 ноября в затоне Сухая Самарка вторично была сломана папильонажная лебедка. На землесосе «Волжский 28» по неопытности второго помощника механика 4 сентября был поломан воздушный насос, что вызвало простой 50 часов. Были и другие, более мелкие, поломки.

КАЧЕСТВО ОБСТАНОВКИ И ИНФОРМАЦИЯ О ГЛУБИНАХ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1932 ГОДУ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК
(Приложение к Бюллетеню № 31).
Волжского Управления Речного Транспорта
о состоянии речных путей Волжского бассейна.

20 ноября
1932 г.
№ 190

Состояние уровня воды за 19 ноября 1932 г.

Пункты наблюдения		Число замеров	Проб. (+) или (-) в см.	Высота воды в см. над отм. ниже гора	Температура воды	Пункты наблюдения		Число замеров	Проб. (+) или (-) в см.	Высота воды в см. над отм. ниже гора	Температура воды	Пункты наблюдения		Число замеров	Проб. (+) или (-) в см.	Высота воды в см. над отм. ниже гора	Температура воды						
					Воды						Воды						Воды	Воздуха					
Р. Волга						Р. Мокша						Р. Бора											
Батраки	19	—	6	56	—6,0	Буй	19	—	3	42	ледо став	30,0	Уфа	—	—	—	—	—					
Рыбинск	19	—	—	—	—9,0	Р. Утка	—	—	—	—	—	—	Варск	19	—	13	ледо	-9,0					
Александровск	19	—	4	188	10,0	Макарьев	—	—	—	—	—	—	Р. Вятка										
Боткин	19	—	4	109	-8,5	Р. Ветлуга	—	—	—	—	—	—	Ватка	19	—	5	124	ледо	18,4				
Клишино	19	—	1	153	10,0	Ветлуга	19	—	20	121	ледо став	12,0	Медведка	—	—	—	—	—	—				
Муромец	19	—	6	—	—8,5	Р. Сура	—	—	—	—	—	—	В. Поляны	—	—	—	—	—	—				
Сучок	19	—	4	155	-9,0	Промзино	19	+	1	10	ледо став	11,0	Р. Ока										
Горский	19	—	9	157	11,0	Р. Мама	—	—	—	—	—	—	Ремля	19	—	17	21	ледо	-8,0				
Измайлов	19	—	4	170	13,0	Бережки	19	—	16	151	ледо став	10,0	Каскино	19	—	6	48	ледо	-7,5				
Самарское	19	—	0	195	11,0	Перья	19	—	5	173	ледо став	12,0	Муром	19	—	15	39	ледо	-5,7				
Саводеи	19	—	3	160	11,5	Сарагуль	19	—	5	160	ледо став	11,5	Р. Мокша										
Саводеи	19	—	3	189	13,0	Чистозоль	19	—	29	300	12,0	Владимир	19	+	16	—	03	ледо став	-8,0				
Сам. Устье	19	—	—	177	11,0																		
Саратовск	19	—	—	258	12,0																		
Саратовск	19	—	5	301	-7,8																		
Саратовск	19	++	12	213	сало -8,0																		
Саратовск	19	++	15	245	сало -7,0																		
Саратовск	19	++	14	175	0,4 -5,0																		
Саратовск	19	+	7	207	1,8 -5,8																		
Саратовск	19	+	2	58	3,6 -1,9																		

Нередко бывали случаи, когда обставляли пошире судовой ход, не считаясь со снижением глубины, благодаря этому держали вывески глубин с запасом глубины (Васильевский, Раковский, Криушинский перекааты). За все выявленные ошибки НРЕКом налагались дисциплинарные наказания.

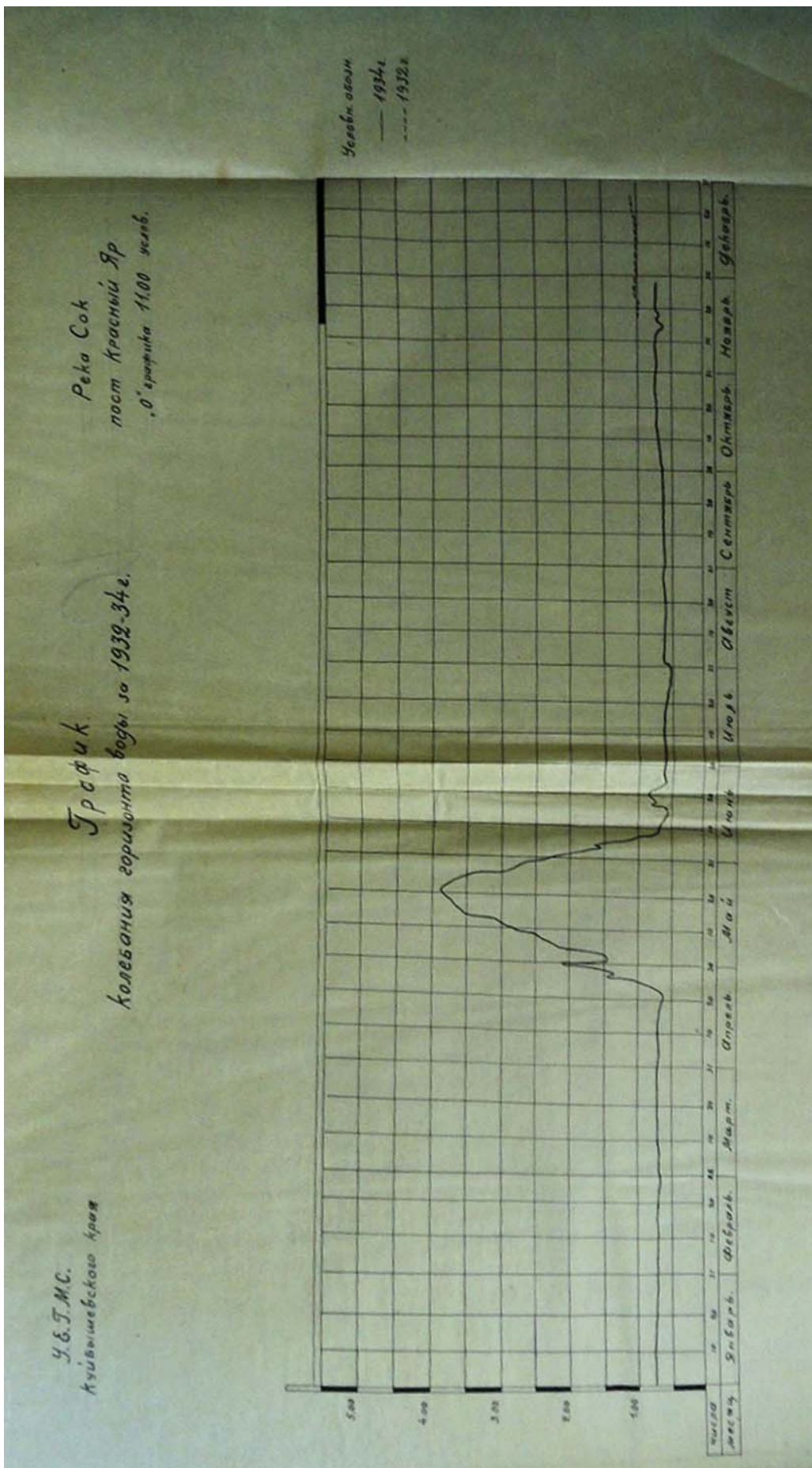
Но все равно надлежащего строгого контроля за поддержанием максимальных глубин не было, да и при том составе обслуживающих пароходов, которые были в распоряжении, его осуществить было нельзя. Обстановочный пароход «Петр» не менее 60 процентов времени затрачивал на развозку продовольствия и зарплаты. Работа по сбору информации о глубинах была поставлена очень плохо. Комсостав пассажирских пароходов правильной записи глубин уделял очень мало внимания. На пароходах не было хороших биноклей. Работники уже в 1932 году ставили вопрос об установке на главных перекатах телефонов и передачи по ним в диспетчерские пути информации о глубинах. А пока не было телефонов, было предложено вменить в обязанность диспетчеров сбор сведений о глубинах ежедневно по диспетчерским проводам и с проходящих судов.

КАДРОВАЯ РАБОТА НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1932 ГОДУ



С весны 1932 года все снаряды были укомплектованы на 3 смены, за исключением землесоса «Волжский 25», и проработали так до конца навигации. Квалификация работников, особенно рядовых (матросов, лебедчиков, масленщиков и т. д.), была крайне низкая. В большинстве случаев это были люди, не работавшие на реке и совершенно незнакомые с судовой работой. Так, на завозку якорей на земснарядах выезжали не только багермейстеры, но и заведующие земснарядом. Из-за тяжелых условий работы на земснаряде у большинства работников было стремление перевестись на пароход или уйти с земснаряда в затон. На землечерпалке «Волжская 25» сменилось за навигацию 62 работника, на землечерпалке «Волжская 18» сменилось за ту же навигацию 40 работников, а на землесосе «Волжский 18» – 30 человек. При этом на первых двух снарядах комплект команды доходил до 30 процентов. Людей для работы набирали случайных: то на вокзале, то на базаре. Были случаи бегства с работы со спецодеждой и даже воровства на брандвахтах. Но в целом дисциплина на земснарядах поддерживалась удовлетворительно.

Например, на землесосе «Волжский 28» не было ни одного случая пьянства, прогула за всю навигацию. Штаты на судах были минимальные, а работа – тяжелая. На землесосе «Волжский 18» дирекцией в процессе работы они были увеличены. Да и техническое состояние земснарядов было не очень хорошее. На земснарядах «Волжская 18» и «Волжская 28» зимний ремонт был выполнен удовлетворительно, а на землечерпалке «Волжская 25» – слабо, и до конца навигации Саратовский затон так и не сделал для нее новый понтон. Контроль за техническим состоянием снарядов осуществлял Плесмех (плесовая механизация), у которого в подчинении, помимо Самарского РУРТа, был и Казанский, хотя до 1932 года Самарский РУРТ обслуживал Саратовский Плесмех. Да и снабжение материалами и запчастями носило случайный характер: что находили на складе работники парохода или снаряда, то и брали, хотя до 1932 года был на плесе агент, который развозил продукты и запчасти по судам. Потом его сократили.



Готовим коллективный рапорт Самара

ВСЕМ РАБОТАТЬ ТАК

ЛУЧШИЕ УДАРНЫЕ БРИГАДЫ ОСВОИЛИ СТАЛИНСКИЕ УКАЗАНИЯ, И ПОЭТОМУ-ТО ОНИ СИСТЕМАТИЧЕСКИ ПЕРЕВЫПОЛНЯЮТ ПЛАН

Мы обязались:

Пункт 3-й социалистического договора с Самарой требует: «В течение января все ударные бригады перевести на хозрасчет».
А по пункту 4 мы мы обязались: «В целях лучшего обслуживания хозрасчетных бригад и оказания практической помощи создать в каждом цехе из представителей хозяйственной и профсоюзной организации и ИТР консультационное бюро, установить в каждой бригаде графиковый учет результатов работы бригад и организовать в каждом цехе доску показателей по каждой бригаде в отдельности».

УДАРНЫЕ БРИГАДЫ—НА ХОЗРАСЧЕТ

В Золотовском заводе проводится большая работа по переводу бригад на хозрасчет. Сейчас уже на хозрасчет переведено 5 бригад. Впереди ждет платинный цех, который имеет шесть хозрасчетных бригад, по одной бригаде организовано у котельщиков, монтажников и кузнечей.
Бригады с большим энтузиазмом переходят на социалистический хозрасчет. В ближайшее время опыт первых хозрасчетных бригад будет перенесен на все.
Между бригадами развертывается социалистическое соревнование.
Е. НИКИТИН.

ЕСТЬ 54 БРИГАДЫ

БАЛАНОВО (ПО ТЕЛЕГРАФУ). НА ПЕРВОЕ ФЕВРАЛЯ В БАЛАНОВСКОМ ЗАТОНЕ ОРГАНИЗОВАНО 54 ХОЗРАСЧЕТНЫХ БРИГАД.
РАБОТА ПО ОРГАНИЗАЦИИ БРИГАД ПРОДОЛЖАЕТСЯ.
Затонком.



Тов. Рукавко—командир ударной команды «Волжская 19»

Рассказать колхозникам

САРВАТОН. Хозрасчетные бригады у нас растут и многие из них работают очень хорошо. Стремясь привлечь внимание колхозников к работе на своем участке, бригады рассказывают колхозникам о своей работе. В январе, когда чех дал всего 68,8 проц. плана, бригада выполнила свой план на 116,3 проц.
Все в бригаде за премированный на индивидуальной сделке ударника цинке браки нет, протек. ЖУРНИКОВ. гуляе нет, обезличка ликвидирована полностью. Все члены союза. Газеты выписывают 6 человек. Трое малограмотных ходят в школу ликвидации.
Основной недостаток в работе бригады, это плохой учет.
— Знаем, что цех сэкономил 6 проц.

ОПЫТ ПИОНЕРОВ ХОЗРАСЧЕТА ПЕРЕКИНУТЬ НА ВСЕ ЗАТОНЫ. БРИГАДЫ СРАГОВИЧА, ЖУРНИКОВА, ШИКИНА, БЕРИТЕ НА БУКСИР ТЕХ, КТО ЕЩЕ ПОЗАДИ

Президиум райкомзвода накануне выступил доклад в районном хозрасчетных бригад в Саратовском заводе.
В затоне за последнее время проделана большая работа по организации хозрасчетных бригад. На первое февраля бригад имеется 77. Отдельные бригады имеют великолепные показатели в своей работе. Но одним из них был перенесен на другие участки.
Бригада Сраговича организована еще в 29 году, систематически перевыполняет планы, с 29 года не имеет ни одного провала. Методы работы пионеров хозрасчета не были популяризованы. Бригада Сраговича, состоящая целиком из коммунистов и комсомольцев, не пошла к отстающим бригадам, не вышла из на буксир. В этом замечании внутри себя—большой недостаток лучших бригад.
Планы работ в бригаде спускаются своевременно, оперативный учет поставлен очень плохо.
Решение крайкома о доведении до хозрасчетной бригады графика, стоимости не выполнено. Бригады работают без должных показателей.
Затонкому предложено обеспечить устранение этих ненормальностей. В целях распространения опыта передовых хозрасчетных бригад решено провести взаимные выезды с докладами о работе с дружинками затонком.

БРИГАДЕ СРАГОВИЧА—ЗНАМЯ

Лучших хозрасчетчиков занесем в Красную книгу
Обсуждая вопрос о работе хозрасчетных бригад в Саратовском, президиум райкомзвода установил, что эта бригада действительно является застрельщиком хозрасчета в затоне и за все время существования показывает подлинно большевистские образцы работы.
Президиум райкомзвода решил премировать бригаду Сраговича переходящим красным знаменем райкомзвода и выдвинуть бригаду на краевой конкурс.
Опыт работы пионеров хозрасчета будет занесен в Красную книгу.
С. Д.

«ВОЛЖСКАЯ 19» ПРЕМИРОВАНА НАРКОМВОДОМ

На страницах «Волгаря ударника» мы много писали об ударной команде землячки «Волжская 19».
За систематическое перевыполнение плана, за образцовую постановку пар, тинно-массовой работы «Волжская 19» была выдвинута на всесоюзный конкурс Наркомвод тов. Янсон издал приказ о премировании 116 лучших команд судов, землечерпаков и бригад грузчиков за образцовую работу в навигацию 31 года. Общая сумма премирования определена в 200 тыс. рублей.
В число пяти премированных судов по Волжскому флоту вошла команда землячки «Волжская 19».

БРИГАДАМ—ГРАФИК И СТОИМОСТЬ

БРИГАДА ЖУРНИКОВА
КОТЕЛЬНОЙ ЦЕХ

Бригада Журникова—одна из лучших в котельном цехе. Все члены бригады несколько раз премировались. На хозрасчете бригада с ноября.
Вот показатели работы хозрасчетной бригады. В ноябре план бригады выполнен на 141 проц., в декабре—108 проц. В январе, когда чех дал всего 68,8 проц. плана, бригада выполнила свой план на 116,3 проц.
Все в бригаде за премированный на индивидуальной сделке ударника цинке браки нет, протек. ЖУРНИКОВ. гуляе нет, обезличка ликвидирована полностью. Все члены союза. Газеты выписывают 6 человек. Трое малограмотных ходят в школу ликвидации.
Основной недостаток в работе бригады, это плохой учет.
— Знаем, что цех сэкономил 6 проц.

Что выполнили:

На 1 февраля мы имеем несомненный рост хозрасчетных бригад. По всем затонам района переведены на хозрасчет 152 бригады.
Выполнен ли третий пункт договора с Самарой решить трудно потому, что затоны не имеют точного учета ударных бригад.
По вот пункт 4-го мы совсем не выполнили, об этом говорит сам хозрасчетные бригады.
Старейшие бригады дают блестящие результаты работы. Организуем похвал лучших, передаем их опыт.



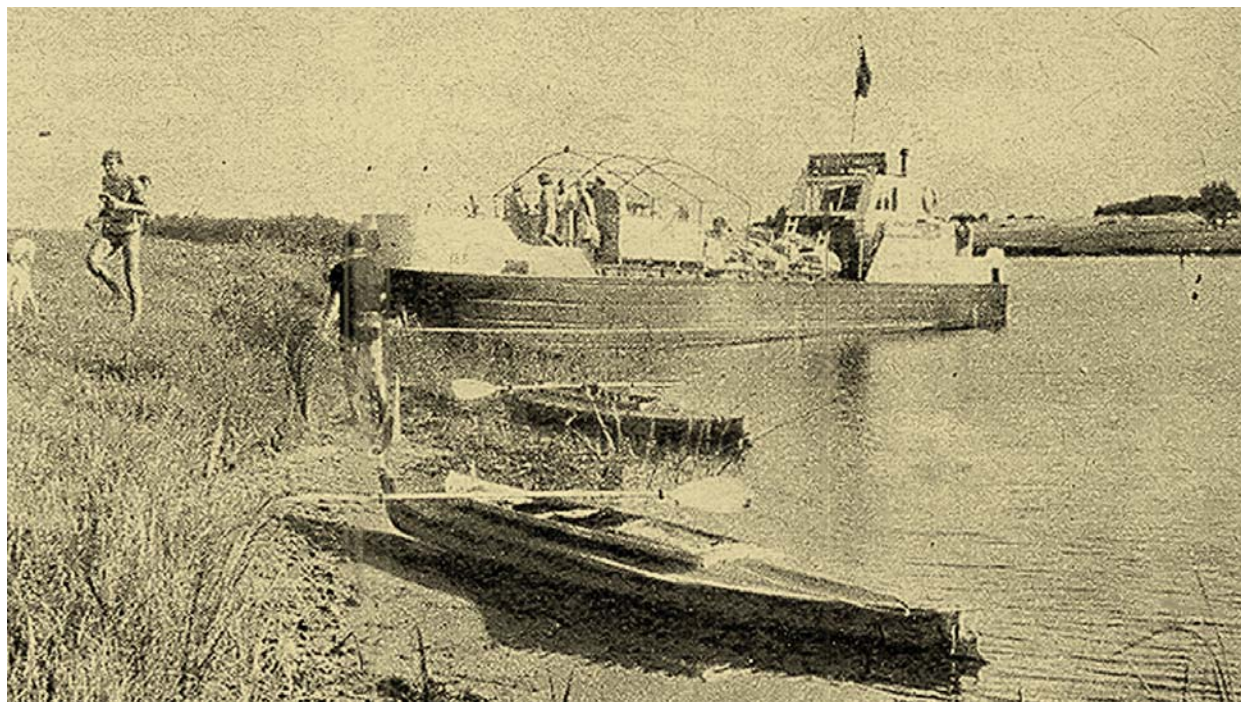
Тов. Паргунов—председатель судьи на ударной команде «Волжская 19»

ЦЕЛЬ ОДНА

Бригада Шикина
Эл. сварочн. Цех

На январь хозрасчетная бригада электросварщиков на 4 человека име по план в 540 часов на 664 рубля. Ма. термалов дано: электродов—390 кг., поташу—11 кг. Бригада выдвинула встречный в 70 час.
Ударной работой хозрасчетники добились перевыполнения всех показателей. В месяц бригада выполнила 1088 часов на 1052 руб. Электродов сэкономлено 85 кг в поташу—4 кг.
—Как это мы сумели добиться такой экономии материала при перевыполнении плана?—спрашивают хозрасчетников.
—Раньше мы четвертными огарышками превращали бросали,—рассказывает тов. Спелцов—член бригады,—а сейчас используем до тех пор, пока в руках нельзя держать.
Собственностью в бригаде снижена на 19 проц.
В бригаде не бывает брака, обезлич. на ликвидирована, все на индивидуальной сделке. Соревнуется с затонными цехом.
В бригаде Шикина ежедневно проводится десятиминутные производств. мые совещания. Прогнуе нет. Все имеет общественные нагрузки: кто уполномоченный по охране труда, кто организатор по культурной работе.
Бригада Шикина единственная в затоне, которая в последних днях января проработала февральский план и выдала встречный в 10 проц.
—После проработки договора с Самарой у нас в бригаде значительно возросла ответственность за работу,—говорит тов. Спелцов. Все проникнувшись единой целью—с честью выполнять план судоремонта.

Чтобы как-то улучшить положение дел с продуктами и хозяйственными товарами на пароходе «Крейсер» в 1932 году, в складчину (одну половину расходов на его содержание взял на себя плес, а другую половину – торгово-производственное объединение) и поставили ларек. Это считалось значительным событием на плесе. Что касается снабжения работников плеса промтоварами, то оно проводилось в крайне ограниченном количестве, да и то со второй половины навигации.



Ларек на пароходе

СТРУКТУРА АППАРАТА ПУТИ

Главным недостатком структуры было дробление землечерпания на мелкие организации, лишённые возможности своими силами проводить капитальные работы на крупных объектах: подходах к Самаре, Сухой Самарке и др. Для этих работ надо было получать снаряд, как правило, с большим опозданием, зачастую и выбор снаряда менялся не один раз. Каким в действительности был снаряд по техническому состоянию, не знал никто – ни дирекция, ни сектор пути, который получал этот снаряд, ни получатель снаряда. Руководство плеса было лишено возможности маневрировать снарядами и обслуживающими пароходами, при поддержании транзитной глубины. Предлагалось увязать границы РУРТов (хотя бы по одной службе пути) с границами прежних плесов. Самым оптимальным было предложение объединить путь плеса с эксплуатацией или с затоном, который обслуживает судоремонт плеса. Что же касается объединения обстановки и землечерпания, то для того, чтобы оно было действенным, было предложено снабдить руководителя пароходом для контроля за этими двумя отраслями хозяйства. Несмотря ни на что, за навигацию производственная программа земснарядами «Волжская 18», «Волжская 25», «Волжская 28» была выполнена полностью. Что же касается изыскательских партий, то выполнение программы по месяцам показано в таблице:

Номер партии, месяц	Процент выполнения работ по промфинплану							Примечание
	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Всего за навигацию	
10	113	118	88,6	82	90	81	97	
11	101	129	105,5	91,4	77,5	36,2	98	Партия работала без баркаса и с простоями из-за плохой погоды и в ожидании буксиров
16	112	119	109	124,4	58,8	38	75,7	Партия в октябре и ноябре работала без баркаса на внутранзитных землечерпательных работах

Снижение процентного выполнения плана в последние месяцы навигации являлось следствием перевода брандвахт на внутранзитные работы и частичной некомплектности команды. Что же касается работы пароходов в техфлоте, то нужно отметить, что пароход «Крейсер» работал всю навигацию с перевыполнением плана. Пароход «Сергей» только в августе имел недовыполнение плана. Пароход «Красная Волга» имел недовыполнение плана до 10%. Имел недовыполнение плана и пароход «Казань». Моторный баркас № 20 имел недовыполнение плана в июле и августе из-за частой поломки механизмов. Изыскательский пароход «Перевозочный» имел недовыполнение плана только в сентябре. Баркас № 20 имел недовыполнение плана в июне, июле и сентябре, а баркас № 21 – в июне. Причиной недовыполнения плана пароходами «Красная Волга» и «Сергей» было то обстоятельство, что они в это время работали на охране земснарядов на перекатах и обслуживали работу плотов, шедших мимо снарядов.

О ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ НА УЧАСТКЕ РЕКИ ВОЛГИ: УСТЬЕ КАМЫ – ПРИСТАННОЕ В НАВИГАЦИЮ 1933 ГОДА



План работ на транзите предусматривал поддержание глубины 230 см при горизонте воды ноль по Ульяновскому или Вольскому водопосту. Ориентировочная кубатура землечерпальных работ на транзите составляла 2000000 м³, а вне транзита: подход к Самарским пристаням 360000 м³, вход в реку Самарку 241000 м³, подход к пристани Батраки 25000 м³, углубление Поджабного затона 150000 м³, подход к нефтебазе 150000 м³, углубление Старой и Новой Самарских гаваней 100000 м³.

Пролетариям всех стран, соединяйтесь!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК

15 Июня

Дирекции Пути и Строительства

1933 г.

Волжского Управления Речного Транспорта

№ 36

Состояние уровня воды за 14 июня 1933 г.

(По утренним наблюдениям в 8 часов утра)

Пункты наблюдений	Число месяца	Приб. (+) или уб. (-) в см.	Высота воды в см. над сям. нивел. горн.	Температура		Пункты наблюдений	Число месяца	Приб. (+) или уб. (-) в см.	Высота воды в см. над сям. нивел. горн.	Температура		Пункты наблюдений	Число месяца	Приб. (+) или уб. (-) в см.	Высота воды в см. над сям. нивел. горн.	Температура	
				Воды	Воздуха					Воды	Воздуха					Воды	Воздуха
Р. Волга				Р. Мокроша				Р. Батак				Р. Ога					
Саратов	14	-	67			Вуй	14	-			Уфа	14	-	3	114		
Саратовск.	14	-				Р. Ушка					Вирох	14	-	3	123		
Сараталь.	14	-	41	385		Махарева . .	14	-			Р. Ватак						
Саратон.	14	-	24	446		Р. Ветлуга					Ватак	14	-	19	123		
Саратинка	14	-	14	436		Ветлуга . .	14	-			Медведки . .	14	-				
Саратовск.	14	-	12	372							В. Поляны . .	14	-				
Саратов	14	-	9	341		Р. Сура					Р. Ога						
Сараталь.	14	+	14	451		Промяно . .	14	-									
Саратинка	14	-									Рязань	14	-	7	643		
Саратовск.	14	+	27	436		Р. Мама					Касьяков . .	14	+	16	347		
Саратовск.	14	+	22	401							Хорок	14	-	21	329		
Саратов	14	+	24	410		Березники .	14	-	23	23							
Саратинка	14	+	3	577		Перья	14	-	25	27							
Саратовск.	14	-	5	478		Сарадуль . .	14	-			Р. Мавляк						
Саратов	14	-	6	574		Чистоголовь	14	-	16	35							
Саратинка	14	-	18	564							Владимир . .	14	-				
Саратовск.	14	-	22	619													
Саратов	14	-	20	613													
Саратинка	14	-	14	617													
Саратовск.	14	+	1	301													

Наименьшая глубина перекатов

13/VI Шиншарский 375

Устье Осинской воз. 390

Сведения по землечерлению

№ сп.	Название участка и место работ	Наз. работ	Наим. спар.	Название участка и место работ	Наз. работ	Наим. спар.	Название участка и место работ	Наз. работ	Наим. спар.	Название участка и место работ	Наз. работ	Наим. спар.
8-9	Герулевский			Калужский						Астраханский		
8-12	Гавань петрова.	27/V		Осинск. воз.	6/VI							
8-15	Куря бум. зам.	9/VI	B-25	Кадницкий пл.								
8-23	Куря бум. замб.	14/VI	B-3							B-25 Астрахань слав	9/VI	
	Блаженка зав.									B-K.1 Канал	21/VI	
8-24	Зим. Ильяча			B-14 Наратский ф. м. л. в.	12/VI					B-K.2 Канал	12/VI	
8-29	Куря бум. зам.			B-7 Таганский пл.	4/VI		Саратовский			B-K.4 Канал	21/VI	
	В. Подновка на	9/VI	B-1	Шиншарский пл.	5/VI					B-K.5 Канал	19/VI	
8-10	На дожурство на Н-Ульяновский									B-K.6 Канал	12/VI	
8-9	Саратовский пл.	11/VI		Самарский						Касп. Канал	12/VI	
8-17	Мозот. прич.	9/VI		B-13 Подх. к Самарск.	13/VI					B-K.6 Слав	1/VI	
8-4	Горький гроб. пещ. на дх. Мосотр.	13/VI		пристава								
8-10	На дожурство в Канал 70											
8-22	Куря											
8-20	Богоявленск. пл. на дожурство	6/VI										

Справка к производству 13/VI подливо и печати 14/VI.

Статфор 210X317 114 шт. Давл. 4300 гал. 24 шт.
 Тип. ВУРТА Знак № 1443 тираж 300

Несмотря на большой объем внутранзитных работ, план охватывал далеко не все главнейшие нужды судоходства, поэтому в период навигации были добавлены работы по углублению Балаковского затона в объеме 36000,5 м³ и работы по входу в Сухую Самарку объемом 30000,3 м³. Трудность плана внутранзитных работ обуславливалась тем, что 60% работ по разработке подхода к Самарским пристаням, вход в реку Самарку, подход к нефтебазе Батраки и пристани Батраки должны были быть выполнены в период работ на транзите.



Ремонт привального бруса на пассажирском пароходе

Наинизший горизонт по показаниям Самарского водопоста, расположенного в центре участка, в зиму 1932-1933 годов был 17 см. Река очистилась от льда 17 апреля при горизонте плюс 670 см, то есть на 167 см ниже среднего и на 154 см выше наинизшего. Наивысший весенний горизонт был 980 см, на 239 см ниже среднего и на 570 см ниже наинизшего.

Реки с весенним половодьем (снеговое питание)

Половодье – ежегодно повторяющийся примерно в одно и то же время высокий подъем воды в реке, сопровождающийся затоплением поймы (большинство равнинных рек). Летом – дождевое питание, зимой – только грунтовое (сток резко сокращается – **межень**)

Межень – время устойчивого низкого уровня и малого расхода воды.

Весенний подъем и спад высоких вод протекали плавно и постепенно. На спаде весеннего гребня 14-24 июня убыль воды несколько замедлилась. С 27 июля по 7 августа горизонт воды не только замер, но даже наблюдался небольшой подъем – плюс 7 см, после чего убыль воды продолжалась до 25 августа,

достигнув минимума плюс 82 см. С 26 августа начался очень небольшой подъем воды, закончившийся 14-16 сентября. Затем подъем воды усилился, и осенний паводок 9 октября достиг гребня – плюс 312 см. После этого с небольшими колебаниями убыль воды продолжалась до появления «сала» 18 ноября и ледохода 19 ноября. В общем, меженное состояние горизонта воды характеризовалось как благоприятное, с ранним началом осеннего подъема воды в Волге. И наоборот, на реке Каме и ее главных притоках – реках Вятке и Белой – были низкие горизонты воды. На низовой части плеса реки Волги низкие горизонты Камы преобразовались в благоприятные горизонты для верхней и средней частей плеса Волги. Наименьшая транзитная глубина на Волге была 12-15 августа на Подвальском перекате и 13 августа на Нижне-Климовском перекате (по 245 см).

Пролетарии всех стран, соединитесь!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК

Дирекции Пути и Строительства
Волжского Управления Речного Транспорта

25 Июня
1933 г.
№ 46

Состояние уровня воды за 24 июня 1933 г.

(По утренним наблюдениям в 8 часов утра)

Пункты наблюдения	Число месяцев	Проб. (+) для уб. (-) в см.	Высота воды от выс. впадения в море, в см.	Температура		Пункты наблюдений	Число месяцев	Проб. (+) для уб. (-) в см.	Высота воды от выс. впадения в море, в см.	Температура		Пункты наблюдений	Число месяцев	Проб. (+) для уб. (-) в см.	Высота воды от выс. впадения в море, в см.	Температура	
				Воды	Воздуха					Воды	Воздуха					Воды	Воздуха
Р. Волга																	
Самара	24	-	27			Буд.	24	-				Уфа	24	+ 3	107		
Сызрань	24	-	15	104		Р. Уинна						Варск	24	- 3	96		
Саратов	24	-	13	145		Макарьев	24	-				Р. Вятка					
Волгоград	24	-	12	170		Р. Ветлуга						Вятка	24	- 4	55		
Камышин	24	-	16	187		Ветлуга	24	- 5	85			Медведка	24	-	-		
Тольятти	24	-	13	154		Р. Сура						В. Поляны	24	-	-		
Сургут	24	-	11	349		Промышлен.	24	-	-			Р. Ока					
Тамбов	24	-	-	-		Р. Нава						Рязань	24	- 46	335		
Самарская Лука	24	-	20	386		Верейкино	24	- 10	110			Каспийск	24	- 15	439		
Богатово	24	-	14	371		Перья	24	- 8	144			Муром	24	- 1	414		
Нижне-Саратов	24	-	14	366		Сарапуль	24	- 4	169			Р. Икша					
Ульянов	24	-	11	438		Чистоволя	24	- 31	329			Владимир	24	-	62		
Сам. Устье	24	-	23	447													
Ульяновск	24	-	8	442													
Самара	24	-	12	540													
Сызрань	24	-	22	479													
Саратов	24	-	3	532													
Волгоград	24	-	-	-													
Самарск.	24	-	15	494													
Астрахань	24	-	-	236													

Наименьшая глубина перекатов

25/VI Корюши—300, В. Парашинский—220; 24/VI 3-е отд. Ичменских—280, 1-е отд. Ичменских—220, 3-е отд. Костинских—250, 1-е отд. Бостанских—245, Ср. Сокольский—250, Подсоснянский—265, 2-й Варваринский—265, 1-й Кривоозерский—260, Быстрицкий—260, Павлоцкий—280, Винные и Косые гряды—285, Прудица—276, П. Густомосковский—265; 25/VI В. Шамшарский—400, П. Шамшарский—430, В. Боровской—440, Мокш. воложа—450.

Горный, Казань, Самара, Сталинград, Астрахань НДРен.

Напоминаю о персональной ответственности за постановку точной и быстрой информации глубины переката, состоянии пути Вашего участка, согласно инструкции.

Обязайте информаторов лично встречать каждый скорый и почтовый пароходоход требовать от капитана таких полных сведений о глубине и состоянии пути пройденного участка, неисправных сообщайте нам с указанием причин не сдачи сведений.

Организируйте снабжение проходящих буксирных пароходов путевыми листами.

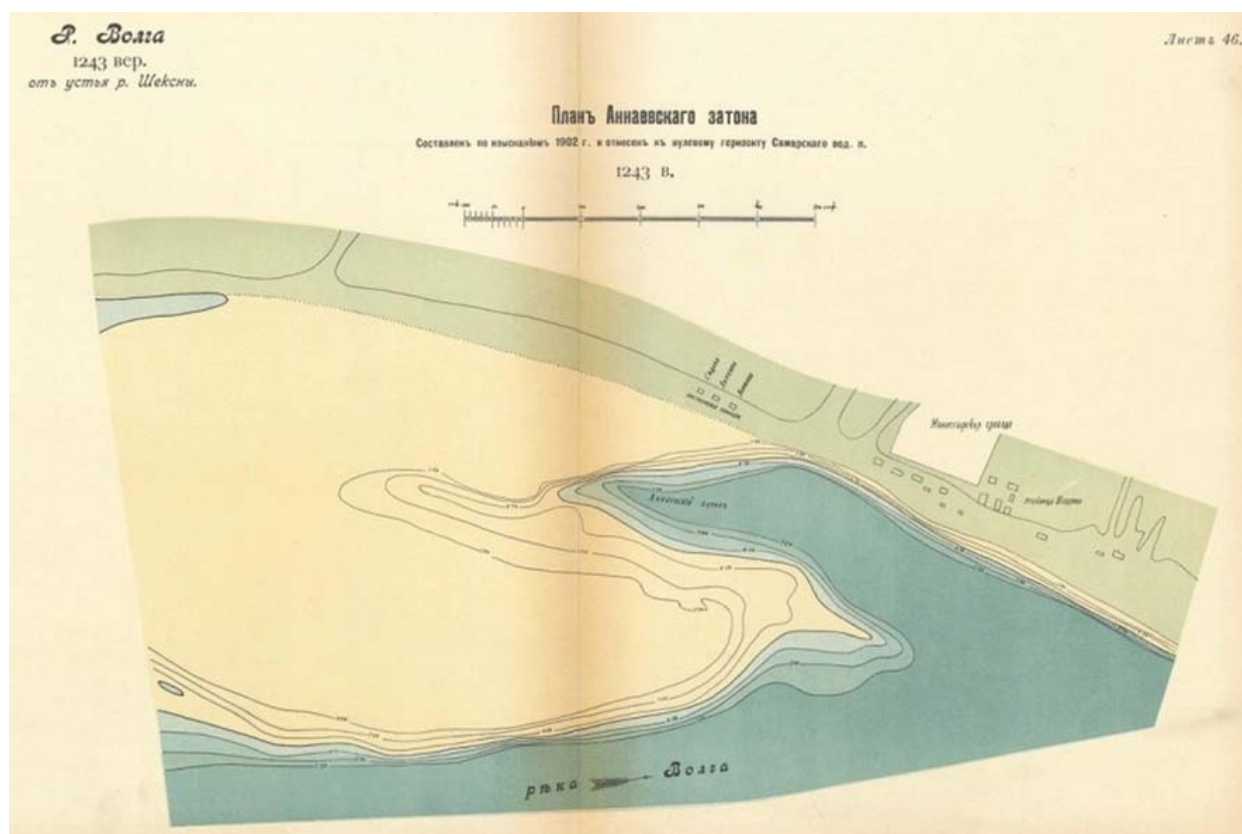
Директор Пути и Ст.—за ВУРТа А. Машков.

Сделано в производство 25/VI подлин. к печати 25/VI. Статфор 210X297 1/4 печати. лют. 40.000 тис. эк. печ. Уполномочен. крайлит Г № 37. Тр. ВУРТа Заказ № 1502 тираж 300

По первому плану съемки подхода к Самарским пристаням 5-7 июня при горизонте 7,30-6,88 см был выявлен смыв приверха Аникеевского осередка по проектной изобате на 300 м, а нулевой – на 260 м и освобождение от песков при-

чальной линии на этом протяжении. Кроме того, резко обрисовался усилившийся размыв канала между осередком и городским берегом ниже подходного канала к пристаням (поперек осередка). Высота песков в приверхе снизилась, и наоборот, наибольшая высота песков спустилась к району нефтебаков, заграждая этим заносом во время меженных паводков верхнюю часть входа в реку Самарку. Вход в Рождественский проран с Волги (выше дамбы) замелел. Такова положительная сторона работы весенних вод, несмотря на сравнительно низкий и крайне непродолжительный весенний подъем.

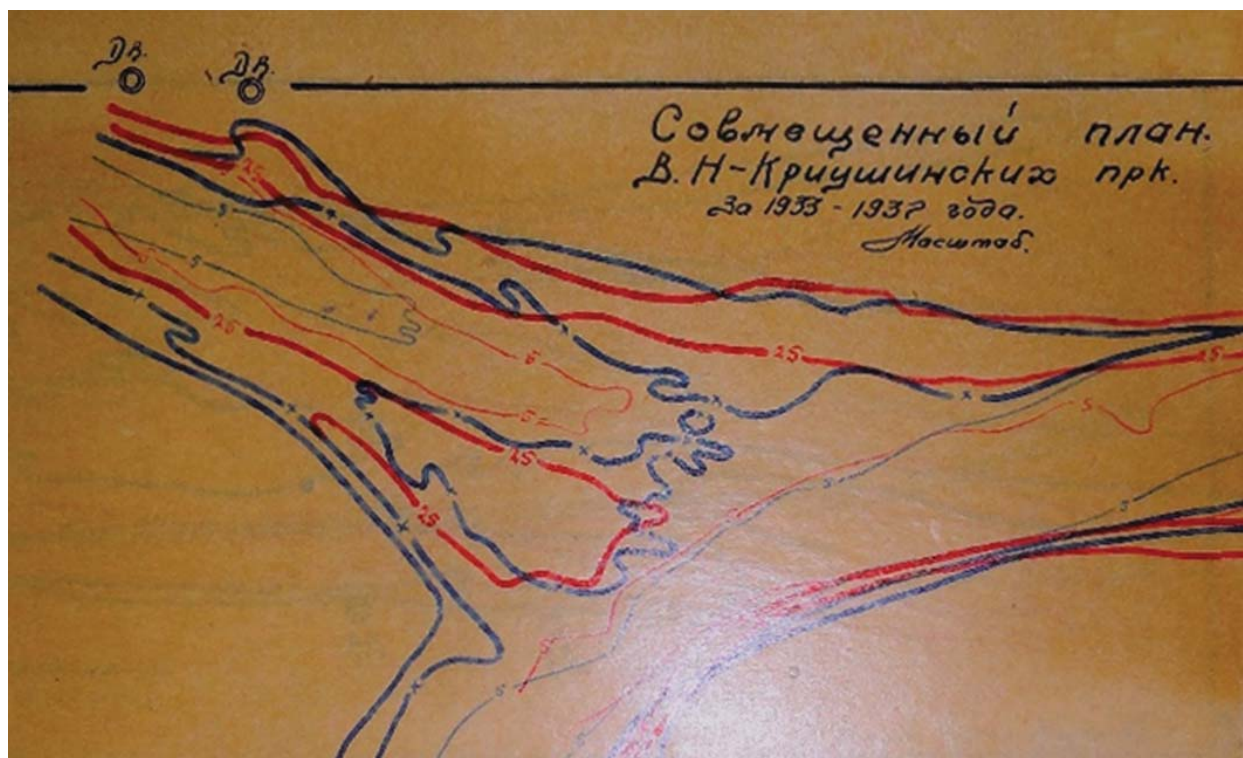
Отрицательной стороной был занос поперечного, через осередок, подходного канала продуктами смыва приверха осередка. К отрицательным явлениям было отнесено и увеличение побочня у городского берега (выше пассажирских пристаней), а также залегание почти без изменения подводного осередка в районе между городским садом и верхним дебаркадером. План съемки подхода, проведенный Водстроем и изыскательской партией № 16 с 17 сентября по 4 октября, показал смыв пачины в ухвостье Голодных песков и отрыв от нее нижней части косы Голодных песков. Это было положительным фактором, способствующим отклонению течения к городскому берегу, следовательно, и смыву Аннаевских песков. Образование же из косы осередка рассматривалось как отрицательный фактор. Как осередок выше пристаней, так и осередок в ухвостье Голодных песков были срезаны землечерпанием. Вход в реку Самарку по убывающей срезке (съемке) 688-660 см был в неплохом состоянии, но, как и в предыдущие годы, занос канала входа, особенно нижней его части, происходил при спаде воды. Вход в Самарские гавани при срезке 495-123 см показал очень небольшой занос их акватории. При этом в Старой гавани, наиболее занесенной, оказалась часть акватории под садовым спуском, а в Новой гавани – вход и нижняя часть гавани. Съемку Самарских гаваней проводили дважды: 27 июня и 12-13 сентября.



В Поджабном затоне глубины его акватории остались почти без изменений из-за низкого подъема высоких вод в 1933 году, хотя затон ежегодно заносился высокими водами. Глубина затона была 107-110 см. Подход к пристаням Батраки по съемке 18 августа был глубиной 205 см. Это позволило, пользуясь благоприятным стоянием меженного горизонта, отложить подчистку прорези до 1934 года. Подход к нефтескладам Батраки в верхней части горного протока имел размыв на протяжении 300 м и занос нижней части на протяжении 300-350 м. Кроме того, по длине мелкой части горного хода имелся ряд замкнутых изобат с проектной глубиной. Далее было заметно развитие прорана в осередке. С переносом в 1926 году коренного хода в Раковскую воложку меженные пристани Сызрани были перемещены от устья Лопатинской воложки в нижнюю часть Раковской воложки, несколько ниже устья прорана между этими воложками, под ухвостьем побочня у горного берега. Даже планы съемки 1926 года не давали оснований рассчитывать на естественный, благоприятный для судоходства размыв Раковской воложки, а, следовательно, и на устойчивое положение пристаней под спускающимся вниз по течению побочнем. План съемки 1928 года и последующих лет подтвердил развитие серпантинирования воложки и спуска побочня. Несмотря на медлительность спуска побочня, с ним также спускались и пристани, до того момента, пока не стало возможным расположить пристани в приверхе побочня. По сравнению с 1932 годом было видно резкое развитие прорана между Лопатинской и Раковской воложками. Как результат его действий – размыв левого берега у выхода с Раковской воложки и смыв спускающейся части побочня до границы его залегания, несмотря на смыв приверха побочня.

Акватория Балаковской гавани, по плану съемки 13-19 августа, была глубиной 92-80 см и оказалась занесенной до глубины 1,50 м на протяжении 1100 м от устья. Слой заноса песком доходил до 0,5 м. Вход в гавань был глубокий. Второй рукав в затоне, так называемый Канинский затон, и сама акватория затона сохраняли глубину 1932 года. Проход (прорезь) к пристаням Балаково, по плану съемки 13-19 августа, при срезке 92-80 см разработанный в 1931 году на глубину 2,20 м, сохранил глубину 1,5-2,0 м.

Дноуглубительная работа была начата на транзите с разработки подхода к Самарским пристаням, где была развернута работа изыскательских партий №№ 10, 11, 15, 16 и земснарядов «Волжская 18», «Волжская 19», «Волжская 25», «Волжская 28» и «Волжская 30». Этого требовал большой объем работ у города Самары и необходимость их окончания к началу спада воды. Для предотвращения срыва транзитной кампании все силы были сосредоточены на обследовании и изысканиях наиболее серьезных перекатов: Ершовско-Духовницкой группы, Сызранского водного узла, Рязанской группы перекатов, Подвальского и Балымерского перекатов. Между изыскательскими партиями районы работ были распределены так: № 15 – от Пристанного до Хвалынска, № 10 – от Хвалынска до Верхне-Печерского, № 16 – от Верхне-Печерского до Нижне-Климовского переката, № 11 – от Нижне-Климовского переката до Камского устья. Изыскания на транзите были начаты изыскательской партией № 11 на Подвальском перекате при горизонте воды 646 см по Самарскому водопосту. Далее последовательно она замеряла перекаты: Верхне- и Нижне- Балымерский, Сергиевский, Ленинский, Верхне- и Нижне- Криушинский, вход в Городищенскую воложку и Городищенский перекат, Буеракский, Средне- и Нижне-Бектяжский, Подвальский, Верхне-Бектяжский, Нижне-Криушинский, Сергиевский, Нижне-Балымерский перекаты.



Изыскательская партия № 16 по окончании изысканий у Самары засняла Верхний и Нижний Рязановский перекаты, Верхне-Переволоцкий перекат, вход в реку Самарку, Ширяевский перекат с горной воложкой, Нижне-Бахилловский перекат, Раковскую воложку (нижнюю часть).



Геодезисты

Изыскательская партия № 10 по окончании изысканий у Самары засняла Раковскую воложку, Ершовско-Духовницкие перекаты, Вязовский, Васильевский перекаты, реку Волгу от пристани Хвалынский до Верхне-Алексеевского переката (для лоцманской карты), Верхне-Чагровский, Нижне-Духовницкий,

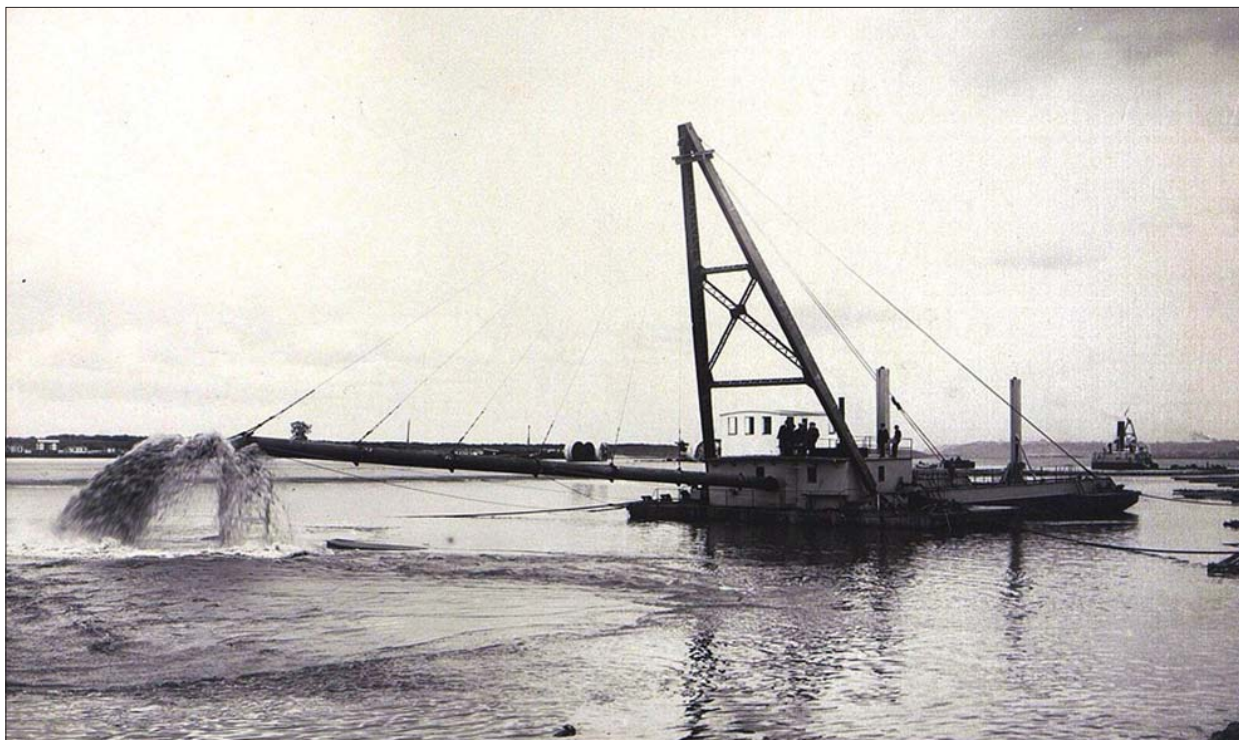
Аграфеновскую воложку (для лоцманской карты). Изыскательская партия № 15 по окончании изысканий у Самары засняла Верхне- и Нижне-Костычевский перекаты с подходом к нефтебакам Батраки, подход к пристани Батраки, Лопатинскую воложку, Верхне-Балаковский перекат и вход в Девушкину воложку, Верхне-Рыбинский и Белогородненский перекаты, вход в Верхнюю Немецкую воложку, Балаковскую гавань и Канинский затон.



Аграфеновская воложка

Первые планы съемки изыскательских партий выявили благоприятное состояние Ершовско-Духовницкой группы, тяжелое состояние на Средне-Раковском и Рязанском перекатах. При этом после спада воды состояние последних резко ухудшилось. Землесос «Волжский 28» по окончании разработки Средне-Раковского переката (12-18 июля) провел работы на Верхне-Рязанском перекате с 20 июля по 9 августа, Верхне-Переволокском перекате с 10 по 15 августа, Нижне-Климовском перекате с 18 по 22 августа, частично на Нижне-Бектяжском перекате с 25 по 31 августа. Землесос «Волжский 25» с 25 июля по 1 августа разработал Верхне-Рязанский перекат, с 4 по 14 августа – Верхне-Переволокский вместе с землесосом «Волжский 28», далее с 17 по 20 августа – Средне-Раковский, а с 22 по 23 августа – Вязовский перекат, но его не закончил, потому что был переброшен на Верхне-Рыбинский перекат, который разрабатывал с 25 по 29 августа. Землесос «Волжский 18» с 15 июля по 3 августа разработал Верхне-Балымерский перекат, с 4 по 15 августа – Сергиевский, а с 16 по 28 августа – Ленинский. Землесос «Волжский 4» по возвращении с Казанского плеса разработал Верхне-Рязанский перекат с 23 июля по 1 августа, далее, совместно с другими снарядами, – Подвальский перекат с 6 по 21 августа, но его не закончил, потому что был переброшен на разработку подхода к пристани Батраки. Землесос «Волжский 5» 7 августа начал разработку Нижне-Криушинского переката, который закончил 24 августа, после чего был переброшен на Подвальский перекат для окончания

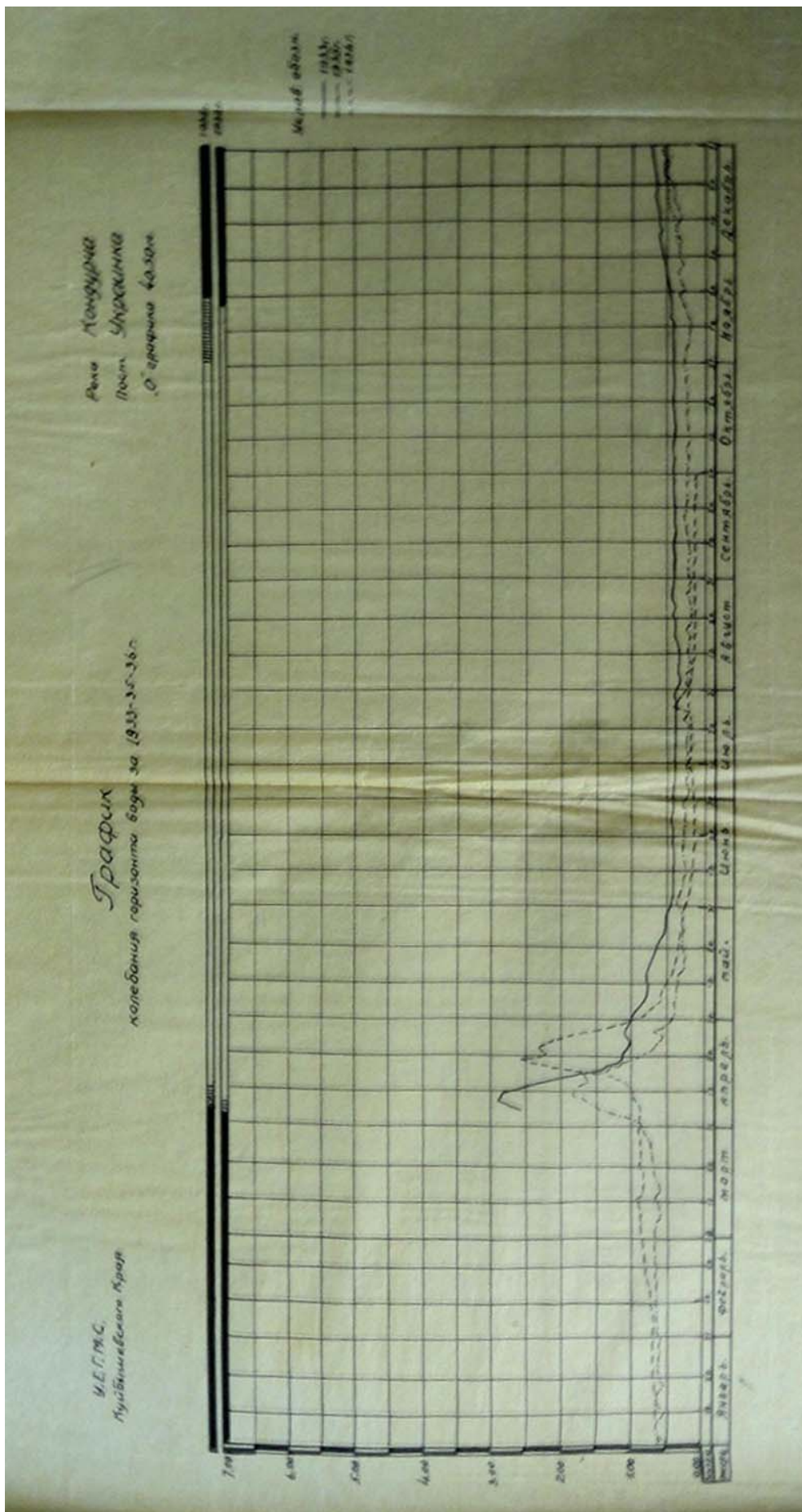
работ, начатых землесосом «Волжский 4». Землесос «Волжский 7» 24 августа закончил разработку Нижне-Криушинского переката, начатую 20 августа, после чего был переброшен на Подвальский перекат для окончания работы, начатой землесосом «Волжский 4».



Землесос

25 августа наступил минимальный уровень воды, а вслед за ним – подъем горизонта воды. Землесос «Волжский 28» с 12 по 22 сентября разработал Нижне-Лопатинский перекат для пропуска верховых судов, караванов и особенно плотокараванов и с 24 по 30 сентября уширил ход на Духовницком перекате. Землесос «Волжский 25» во втором периоде навигации разработал Вязовский, Балаковский, Средне-Раковский и Нижне-Раковский перекаты, а также подход к нефтебазе Батраки. Землесос «Волжский 18» уширил ход на Сергиевском перекате, разработал новый ход на Буеракском перекате, закончил разработку Нижне-Бектяжского переката, которую начал землесос «Волжский 28», после чего был переброшен на внетранзитную работу – разработку подхода к нефтебазе Батраки. Землесос «Волжский 28» с 28 августа по 8 сентября работал на Подвальском перекате, далее произвел уширение хода на Ширяевском перекате, после чего был поставлен на внетранзитную работу по уширению входа в реку Самарку. Землесос «Волжский 5» после ликвидации аварии, перевертывания понтонов и приспособления шаланд был поставлен на срезку высыпки и уширение хода на Верхне-Бектяжском перекате, но ввиду плохого состояния лебедок и такелажа был снят с этой работы.

Всего за навигацию выполнено земснарядами на транзите 35 заявок на работы, разработано 20 перекатов общей кубатурой 1337687,63 м³. Повторные работы были выполнены на Верхне-Рязанском перекате объемом 66061 м³. Нужно отметить, что продолжало ухудшаться состояние Подвальского, Верхне- и Нижне-Рязанского и Верхне-Переволоцкого перекатов.

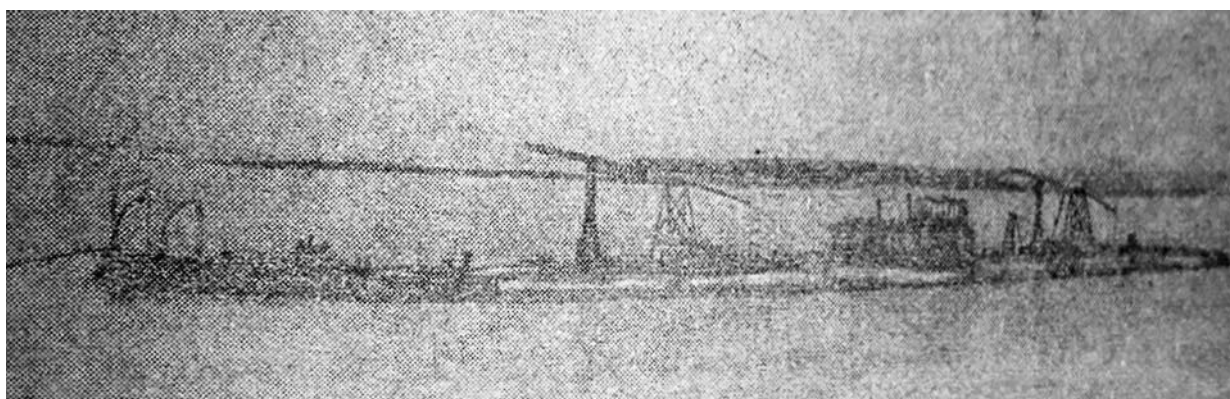


Перекаты превращали реку в цепь оторванных друг от друга довольно глубоких плесов, соединяющихся между собой мелкими протоками. Серьезное состояние было у Сызранского водного узла. Из внетранзитных работ сильно беспокоил подход к пристани Самара. К съемке его плана приступили 3-4 июня при горизонте воды 769-752 см по Самарскому водопосту и закончили 5 июля. Работали две изыскательские партии – № 15 и № 16. В принципе год был закончен неплохо. Соцсоревнование и ударничество еще не были поставлены на высоту: учета не было, проверки договоров не проводились, состязательность отсутствовала. К хозрасчету многие относились безразлично, повседневный учет работы никем не велся, в основном из-за малограмотности капитанов.

Для поддержания на транзите гарантированной глубины 230 см при нуле по Ульяновскому водопосту необходимо было извлечь ориентировочно 1471071 м³ грунта. Плановый перечень и объем работ выглядели так: подрезка пачины в устье Голодных песков – 78000 м³, подход к товаро-пассажирским пристаням в городе Самаре – 400000 м³, вход в реку Самарку – 215000 м³, Новая Самарская гавань – 47000 м³, Старая Самарская гавань – 33000 м³, углубление Поджабного затона – 96000 м³, подход к нефтяным бакам Батраков – 165000 м³, вход в Часовенную воложку – 13000 м³, вход в Сухую Самарку – 78000 м³, подход к пристани Батраки – 41000 м³. Трудность выполнения плана состояла в том, что 60-70% внетранзитной работы от всего объема должны были быть выполнены в период работ на транзите. Состояние Нижне-Криушинского переката в 1934 году резко ухудшилось по сравнению с 1933 годом. Верхний песчаный осередок спустился на соединение с нижним. В 1933 году естественная глубина на перекате не была ниже 2,30 м, а в 1934 году глубина была уже менее 2,00 м на длину 400 м по прорези. Кубатура выемки грунта на перекате в 1933 году была 39280 м³, а в 1934-м – 52028 м³. Перекат был наиболее мелким 25-27 сентября, с глубиной на вывеске 230 см. Верхне-Бектяжский перекат разделяли на верхнюю и нижнюю части. Верхняя часть была расположена на приверхе песчаного подводного осередка и имела узкий, стесненный осередком судовой ход вдоль горного берега. В связи с наличием вышележащего каменистого плеса, направляющего струи воды в луговую сторону, перекат, расположенный у горного берега, при низких горизонтах воды был подвержен не размыву, а заносу. По условиям разработки и роду грунта перекат относился к трудно разрабатываемым. Длина прорези, по сравнению с 1933 годом, увеличилась с 350 до 500 м при той же естественной глубине. Кубатура вынутого грунта увеличилась с 2765 м³ в 1933 году до 37800 м³ в 1934 году. Нижняя часть была расположена по течению на расстоянии 1,5 км от верхней части. Образовалась она в результате интенсивного спуска устья песчаного осередка, отмечена с горной стороны наличием каменистых отмелей. По материалам съемки 1934 года, она характеризовалась спусканием косы песчаного осередка на 250 м в сторону судовой ходы и, как следствие, падением естественной глубины до 1,5 м при длине прорези 250 м. Перекат был наиболее мелким в период с 20 по 23 сентября при вывешенной глубине 220 см. Резкому падению глубины на перекате ниже вывешенного минимума (20 сентября на вывеске 245 см, а 21 сентября – 220 см) в основном способствовали посадки судов и плотов на мель как в данном месте, так и в верхней части переката. Кубатура выемки грунта с 2780 м³ в 1933 году увеличилась до 114957 м³ в 1934 году.

САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1935 ГОДУ

Навигация в этом году на участке началась 17 апреля, на 13 суток раньше, чем в 1934 году и на 6 суток раньше 1933 года, а закончилась 15 ноября – позже, чем в 1934 году, на 6 суток и в 1933 году на 5 суток. Ее продолжительность была 213 суток. Навигация 1934 года длилась 204 дня, а 1933 года – 211 суток. Горизонты воды в период, предшествующий ледоходу, приближались к самым низким за многие годы горизонтам. Наивысший горизонт весеннего паводка был 9,06 м над нулем Сарводпоста, почти на 3 м ниже среднего из наивысших горизонтов – 11,9 м. Спад весенних горизонтов был весьма замедленным, со средней скоростью (высота волны от гребня до горизонта – 3,00 м) 11 см в сутки, тогда как соответствующая скорость в 1934 году составляла 21 см в сутки, а средняя многолетняя – 15 см в сутки. Минимум спада за навигацию составлял плюс 1,65 м, тогда как в 1934 году доходил до плюс 0,5 м. После 25 июля имели место паводки с горизонтами воды, значительно превышающими, начиная с 9 августа, средние многолетние горизонты, кроме периода с 8 по 15 сентября, когда горизонты были ниже средних. Наименьшая глубина по вывеске была 315 см всего лишь в течение одних суток и по одному перекату. Затем в течение двух суток на том же перекате была глубина 320 см. По времени эти трое суток шли подряд с 22 по 24 июля. Во все остальное время глубины плеса составляли: 340 см – 9 суток, 345 см – одни сутки, 350 см – 8 суток, 355 см – 4 суток, 360 см – 5 суток. Все остальное время навигации глубины плеса были 365 см и больше (при задании 230 см). Подходы к пристаням тоже имели большие глубины. Обстановка по сравнению с прошлыми годами была значительно усилена. Во всех затруднительных местах были выставлены береговые створы. По сравнению с 1934 годом их количество было увеличено на 21 пару.



Нефтеналивная баржа «Китай»

На серьезных перекатах, таких как Девушкина воложка, Верхне- и Нижне-Рыбинский, Белогородненский, Гребновская воложка, Верхне-Ровенский, Щербаковский, Ерусланский, Курнаевский и Добринский, были установлены световые вывески глубин. Для обеспечения беспрепятственного и безопасного судоплавания в затруднительных местах были обставлены вторые ходы

и выставлены береговые створы. Бакенщиками постоянно велось наблюдение за образованием новых и вторых ходов на перекатах, а также за состоянием глубин неходовых воложек. Так, Верхне-Немецкая воложка, при незначительной ее разработке при входе земснарядом, оказалась вполне пригодной для обстановки в межледный период. Иногда она обставлялась взамен и обход коренной Волги, изобиловавшей ниже села Рыбного орудками. Бакенщики в границах своего района не реже одного раза в пятидневку, а на ответственных участках два раза в пятидневку проводили траление. До навигации 1935 года из-за отсутствия у бакенщиков урезков траление производилось только обстановочными старшинами. Траление же бакенщиками, вместо урезков счаленными сторожками, не достигало цели. Промеры на перекатах производились ежедневно, а на нормирующих – два раза (утром и вечером). Это дало результат: несоответствия вывесок с действительной глубиной не было. На ответственных постах было введено круглосуточное дежурство бакенщиков. И аварийность снизилась. Это видно из таблицы:

№ п/п	Причины аварий	Количество аварий, годы	
		1934	1935
1	Неправильность обстановки	3	1
2	Недостаточность обстановки	2	1
3	Засоренность пути	8	0
4	Узкость и кривизна прорезей неразработанных ходов	3	0
5	Недостаточность глубин	0	0
Итого		16	2

Но имелись другие угрозы судоходству – засоренность судоходных путей. Единственным дноочистительным снарядом Саратовского участка являлся водолазный кран № 19 грузоподъемностью 10 тонн, при котором имелась водолазная станция № 86 с тремя водолазами.



Водолазная станция ЭПРОНа (конец 1930-х гг.)

НКВОЛ **Карточка (сводка)** Ф. № 6.

по учету численности и зарплаты работников речного транспорта

за апрель мес. 1935 года

Наименование учетной единицы Саратовский речной транспорт

Местонахождение г. Саратов

Утвержда. ЦУМХВ № 1240 от 12/IV-35 г.
Составляется ежемесячно.
Нижние звенья выдают карточку в Управление ПР-ТО 15-го числа с/д. за отчетный месяц в ЦУМХВ выдают не позднее 20-го числа с/д. за отчет. месяц.

Группы работников по отраслям хозяйства	Списочное число работников			Средне-списочное число работников, участвующих по факту	Отработано чео.-дней за отчет. месяц	Фонд причитающейся зарплаты за отчет. м.с. месяц		Сумма начисленной платы за работу	Численность в 1-е июля 1935 г.
	На 1-е число отчет. месяца	На 1-е число с/д. за отчет. месяц	Средне-суточное за отчет. месяц			ВСЕГО	в т.ч. том-же, куб. метр. и др. ед.м. работ		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I. Паросудов (без вспомогат. бригад) в учетной	Тов.-пасс. и буксирные пароходы								
	Непаросуды								
	Каботаж								
	Итого речного флота								
II. Паросудов (без вспомогат. бригад) в учетной	Тов.-пасс. и буксирные пароходы	16	16	29	23	585	4,160	со списочного состава	
	Непаросуды						230	в т.ч. том-же, куб. метр. и др. ед.м. работ	
	Каботаж								
	Итого паросудов								
III. Вспомогат. бригады (без учета в отчет. месяц)	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
IV. Паросуд. бригады	Вспомогат. бригады	11	11	11			2,060		
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады	27	28	41	28	1760	20,100	со списочного состава	
	Вспомогат. бригады	3	3	3			1,195		
	Вспомогат. бригады	24	24	9			18,165		
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
V. Паросуд. бригады	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
	Вспомогат. бригады								
Итого в паросуд. бригадах									

1-я тира. Трансжелдориздат К 5783.

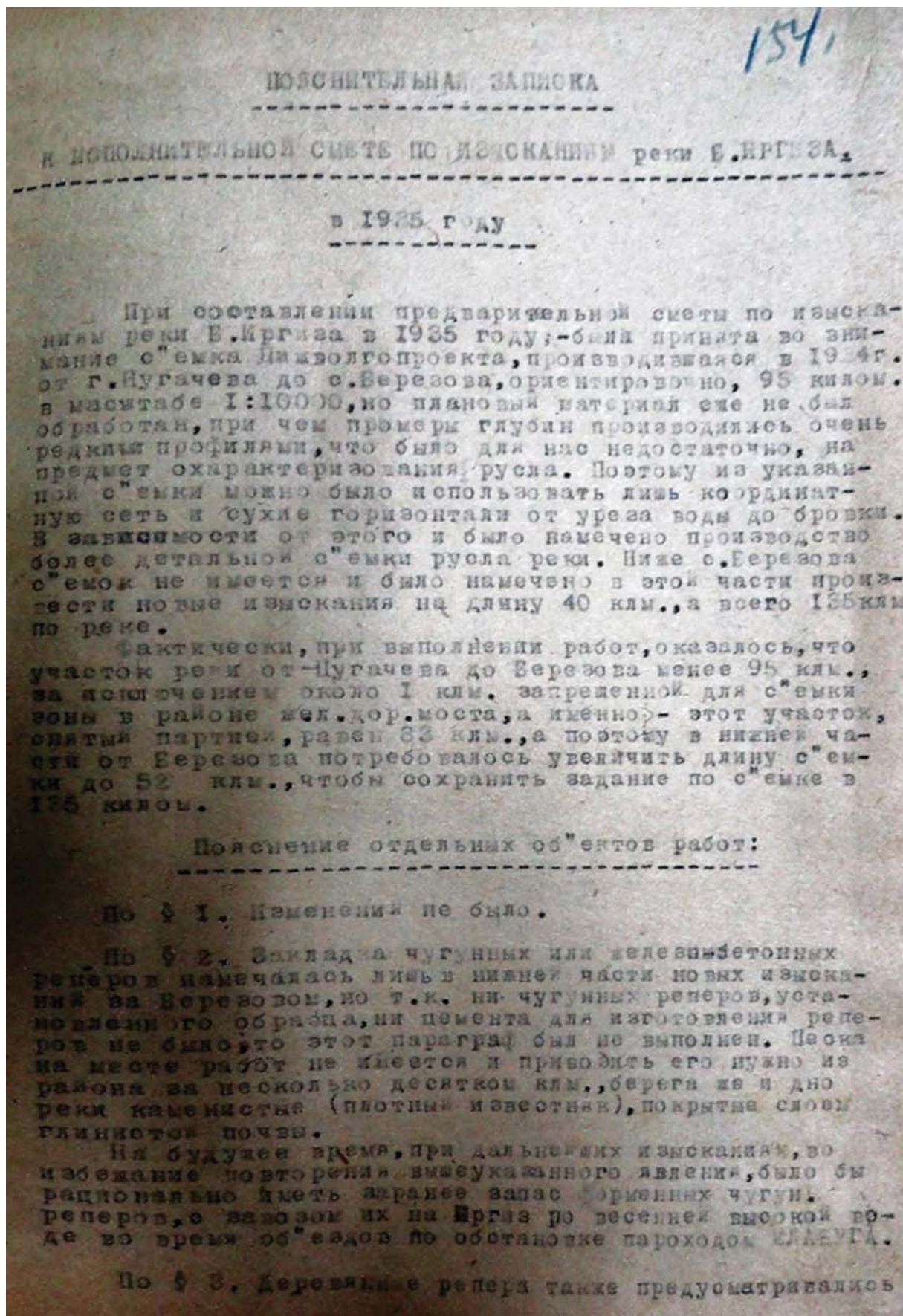
Карточка (сводка)

Кран был водотечен и требовал конопатки и осмолки, а также смены поворотов и лебедки, а у водолазов не хватало водолазных рубашек. Это притом, что участок вместе с второстепенными ходами и подходами к пристаням имел протяженность около 450 км. Там было утеряно такое количество якорей, лотов и других предметов, а также замыто песком пней, карчей и деревьев, что одному крану удалить их было не под силу. И кран с водолазной станцией использовался только на транзите. Нужны были карчеподъемницы без водолазных кранов в количестве 2-3 штук. Но денег на их приобретение не выделяли. Параллельно с дноочищением шли береговые очистительные работы. Работали четыре берегоочистительные артели: одна в Гребновской воложке, другая в Ерусланском Яру; две бригады из бакенщиков – одна работала в Девушкиной воложке, другая – в Ерусланском Яру. С 30 июля по 1 ноября было очищено 12,8 км береговой полосы и убрано деревьев, карчей и пней 4017 штук. Кроме того, краном № 19 в Балаковской старой Волге и Девушкиной воложке очищено береговой полосы 10 км и убрано деревьев 1785 штук. Протяженность обслуживаемого землечерпательными работами района Саратовского участка осталась в границах 1934 года: от села Широкий Буерак до города Камышина – 398 км. Вследствие благоприятных условий навигации 1935 года фактическая потребность в работах на транзите оказалась значительно меньше намеченного плана, а именно 448704 м³ вместо 1135000 м³. Объем же внутранзитных работ оказался больше плана в 2,5 раза. Общее выполнение по объему транзитных и внутранзитных работ по выемке грунта составило 2508484 м³ при плане 1930000 м³. Участку не хватало одного шаландового земснаряда для работы по срезке высыпки из Глебучева оврага.



Заведующий плановым отделом Саратовского затона

Изыскательские партии в эту навигацию провели свою кампанию с хорошими показателями. Задания были выполнены партией № 14 на 117%, а партией № 15 на 120%. И в то же время недостаточное выделение участку изыскательских средств не позволяло надлежащим образом проводить обследование перекатов, которые необходимо было снимать чаще и подробнее с применением хотя бы простейшей гидрометрии и с производством нивелировочных работ по определению продольных и поперечных уклонов. В некоторых случаях необходимы были зондировочные работы и зимние съемки отдельных перекатов, на которые нужны были деньги.



Пояснительная записка по изысканиям на реке Б. Иртыш

2

ставить в нижней части и выкопаны, но так как этот участок был снят больше намеченного, то и реперов потребовалось 14, а 21.

По § 4. Просекн по магистрали было незначительное количество, т.к. заросль почти сплош идет по берегам между бровкой и урезом, где, главным образом, и были просеки по поперечникам, магистраль же шла преимущественно по открытым местам, чередуясь с берега на берег, без захода во встречающиеся леса, за исключением - где был лес на обоих берегах.

По § 5. Восстановление магистрали ИВП. 24г. в предварительной смете намечалось меньше действительной потому, что предполагалась полная ее сохранность, требуя лишь частичного восстановления для разбивки профилей. В действительности оказалось, что не только пикетов, но и многих угловых кольев не сохранилось. Это обстоятельство заставило восстанавливать сплош, добавлять новый, а в поврежденных местах - вести дополнительные, для удобства разбивки поперечников, с последовательной привязкой к основной магистрали; при чем часто встречаются неизвестные колья и репера прочих организаций, могущих ввести в заблуждение и, чтобы избежать этого, приходилось все время пользоваться схемой расположения магистрали ИВП, с последовательным замером линии и углов. -

По § 6. Продолжение новой магистрали относится к участку ниже Березова и увеличение ее количества зависит от общего увеличения о"емки этой части.

По § 7 и 8. Ввиду того, что участок реки от Пугачева до Березова снят не 95 км., как намечалось, а получилось в действительности всего 85 км., то и площадь о"емки уменьшилась. В нижней же части, в зависимости от увеличения о"емки по длине реки, - увеличилась и площадь.

По § 9. Нивелировка для связи реперов с горизонтом воды (для получения уклона), производилась мало на том основании, что реперов ИВП, имеющих отметки, было незначительное количество. Из полученной же нивелировки видно, что отметки горизонта, по отношению к имеющимся постоянным водомерным постам в Пугачеве и Березове, не влияло на течение самой реки по всему снятому участку. время работ с 8/УП по 9/Х, - не наблюдалось, поэтому нивелировка фактически и не требовалась. В зависимости от направления ветра, был лишь незначительный нагон воды под о"ем и спад горизонта воды, о колебаниях - до 10 сантиметров, что и учитывалось нами в процессе работ, производя регулярно запись по временным водопостам.

О"емки обследованы: район между Пугачевом и Березовым - по абсолютным отметкам ИВП, а ниже Березова - к

Пояснительная записка по изысканиям на реке Б. Иргиз

155

шимся маркам, абсолютные отметки коих даны Геосоветом по нивелировке 1915 г.

По § 10. Промеры глубин поперечниками намечались, в среднем, по 3 провизия на километр длины реки, в действительности потребовалось: в мелких, узких и характерных местах у высыпок и сврагов - делать промеры через 50 метров между провизиями, а между провизиями - с промерами точек: в мелких и характерных местах - через 3 мет., и в прочих - через 6 метров.

Метод промеров, рекомендованный Комиссией при Геосовете, заключавшийся в разбивке профиля по дальномеру, при помощи мензулы и предпринятый нами в начале работ, не дал положительных результатов. Вследствие извилистости реки и густой заросли береговой полосы, провизия получались галсами, что, при большом масштабе плана - 1:2000 (по требованию Геосовета на основании положения Госплана могло исказить точность рельефа. Кроме того, чтобы встать с инструментом, приходилось иногда делать вырубку площадок, взамен этого делали переносные помосты, укрепляемый в потребной точке к берегу, а другой конец - на козлах для стоянки инструмента, - тоже не дал рационального эффекта: козла вязли, помост - жбились, близко подбираться было трудно, т.к. растительность свисала над водой, сам помост для переносок с места на место был чрезвычайно тяжел и трудно извлекаем из воды, вследствие густоты водорослей. Все это было сопряжено с большой и бесцельной тратой времени, а поэтому в дальнейшем от этого метода пришлось отказаться и делать обычным, испытанным способом, разбивая профили от магистрали геодезическим через определенные промежутки, по возможности, нормально к течению воды. Промеры делались по тралу. В лесистых местах, чтобы избежать рубки больших деревьев, профили делались лодочные, с замером углов и линии лентой к урезу.

По §§ 11 и 13. Является соответственно §§ 7, 8 и 10.

По § 12. Обработка и подсчет двойной нивелировки 19 км, соответств. § 9 и поперечников для высотной съемки 47,6 км.

По § 14. Для увязки промежутка около 10 км. между двумя полигонами, потребовалось произвести триангуляцию по 12 точкам в районе ВЕРБОВО-СТУДЕНЦА.

Обработка и составление плана в настоящее исполнителю смету не входит, т.к. эта камеральная работа продолжается и с нового 1936 года, по бухгалтерским сведениям, должна потаиваться за счет новых кредитов.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ . -

От Пугачевской плотины вниз до Березова регулярного судоходства не имеется, перевозки состоят исключительно: вниз - порожнем и вверх - с плотами и дровами, при чем дрова заготавливаются в окрестных лесах, поставляются гужем к берегу и, по мере накопления, дается заявка Пароходству в Пугачев для присылки тоннажа. Погрузка идет в течение ночи в небольшие, но широкие баржи и утром караван, учащенный в кильватер, идет вверх.

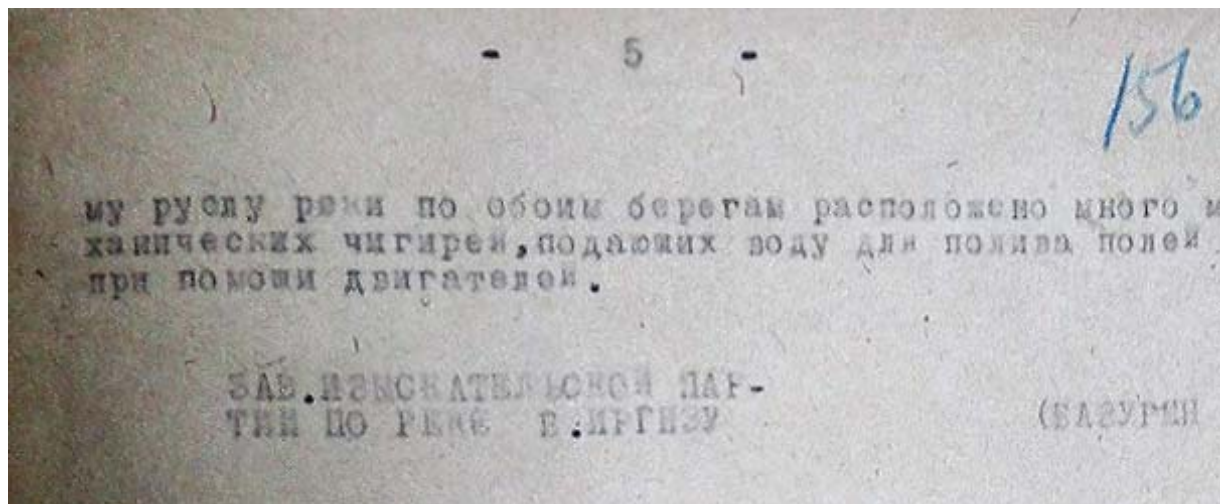
Дно русла реки в большинстве каменистое, заиленное, с глубинами на перекатах до 2,5 мет.; наибольшие глубины в ямах доходили до 7 мет. Местами судоходству препятствуют имеющиеся нарчи, огражденные бакенами, при чем в одном месте проход между ними равен 15-20 мет. (будет нанесено на плане). Особенно мелким перекатом является "Каменский", с каменистым дном и берегами, не позволяющими делать полную осадку судам. Углубление перекатов может быть сделано или путем веревных работ, т.е. с производством взрывов одновременно в нескольких точках, для большей эффективности рыхления и с дальнейшим удалением грунта и каменисти волокуши, или помощью водолазного крана.

Другой способ углубления перекатов мог бы быть за счет поднятия горизонтов воды в бьефе, для чего потребовалось бы поднять Березовскую плотину на 1 метр, но это сопряжено с некоторым переустройством кауза для мельницы и, вероятно, поднятием турбиновой установки. Березовская плотина представляет из себя: с верхней стороны земляную насыпь, состоящую из подоплаемую, вследствие ее осадки из-за просачиваемых ручьев, размытую среднюю часть, состоящую из каменной наброски и состоящую из ям и представляющую болото и в нижней части ее - разрушенное ржевое укрепление.

Низе Березова - судоходства никакого нет, в этом бьефе за Березовской плотинной около километра по реке - идет засоренное болото, а затем начинаются очертания урезов и начало глубин, имеющих тот же характер, как и в предыдущем бьефе.

Далее река Иргиз пересекается плотинной в с. Студенцах, представляющей из себя земляную насыпь с хворостяным укреплением. Здесь так же, как и в Березове, имеется мельница, по типу и установке сходная.

Низе с. Студенцов, на снятом нами участке, плотины не возводилось, пересохших мест так же не было; глубины здесь различны, но между их мест значительно больше, вследствие малой запасы воды, русло значительно больше зарослено додородными, чем сверху. У с. Перекопная Лука имеется постоянный мост свайного типа, с высотой полотна на 1 метр от горизонтов воды. Судоходства возможно лишь в весенний паводок. По



Пояснительная записка по изысканиям на реке Б. Иргиз

Участок имел связь. Протяженность проводов равнялась 1874,78 км, из которых на линиях НКС было 693,78 км, а на линиях НКВода 1180 км. Линий НКС (Наркомсвязи) было 260,13 км, а НКВода – 307,8 км. Видно, что 40% линий принадлежало НКС, для которого линии Саратовского участка являлись второстепенными. Работа связи была сосредоточена на борьбе с повреждениями на линии и увеличении скорости прохождения радио и телеграмм.

№ п/п	Наименование работ	1934 г.	1935 г.
1	Отремонтировано линий (км)	139,46	269,0
2	Отремонтировано проводов (км)	759	1,222
3	Заменено столбов (шт.)	19	478
4	Укреплено столбов приставками (шт.)	119	684

Участок связи Широкий Буерак – Вольск (линия связи постройки 1927 года) был отремонтирован капитально: на протяжении 35 км было заменено 255 столбов, укреплено приставками 202 столба, укреплено подпорами и оттяжками 70 столбов. Уменьшилось и время устранения повреждений:

№ п/п	Сведения о повреждениях	1934 г.	1935 г.
	Средняя продолжительность устранения одного повреждения		
1	По дальней связи	10 ч 24 мин.	7 ч 00 мин.
2	По местной связи	1 ч 42 мин.	4 ч 36 мин.

Увеличение продолжительности устранения одного повреждения по местной связи объясняется массовыми повреждениями кабеля связи грозами, а по дальней связи в таблице исключены повреждения из-за гололеда. Изменилось и время прохождения информации по линии связи:

№ п/п	Наименование пункта	1934 г.	1935 г.
1	Среднее время прохождения одной телеграммы (в мин.):		
	Станция Саратова	13,0	9,0
	Станция Вольска	30	12
2	Среднее время прохождения одной радиограммы (в мин.):		
	Станция Саратова	22,0	11,0
	Станция Балаково	15,5	15,0
	Станция парохода «Елабуга»	–	3,00

- 10 -

№ п/п	Наименование	1934г.	1935г.
2	Тоже, для радиограмм:		
	ст. Саратов	22,0	11,0
	ст. Балаково	15,5	15,0
	ст. п/х ЕЛАБУГА	-	3,0

По п. 3 - выполнены следующие работы:
 Ввиду перестановки диспетчерского дебаркадера и постановки нового плавучего вокзала на пристани Саратов, нами проведено переустройство шлейфа диспетчерской связи и местной телефонной связи.

На Пристани УВБК установлен номерник на 8 телефонных аппаратов, что дало возможность удовлетворить минимальные требования пристани в части связи дебаркадеров.

Отремонтирован шлейф и установлен селектор в Дубовочке для связи с перекатом (Обстановка).

Затопляемый шлейф к пристани УСОВКА вынесен на незатопляемое место, чем обеспечена постоянная связь с пристанью.

К началу осенних перевозок - пристань Энгельс была связана с Саратовом.

Фрагмент документа

Ввиду перестановки диспетчерского дебаркадера и постановки нового плавучего вокзала на пристани Саратов было проведено переустройство шлейфа диспетчерской и местной телефонной связи. На пристани Увек был установлен номерник на 8 телефонных аппаратов, что дало возможность удовлетворить минимальные требования пристани по связи дебаркадеров. В 1935 году был отремонтирован шлейф и установлен селектор для связи с перекатом в Дубовочке. Затопляемый шлейф к пристани Усовка был вынесен на незатопляемое место, чем была обеспечена постоянная связь с пристанью. К началу осенних перевозок пристань Энгельса была связана связью с Саратовом. В 1936-1937 годах была обеспечена хорошая связь Саратова с Казанью по проводам Куйбышева.

С В О Д К А
РЕЗУЛЬТАТОВ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ НА 1-е Октября 1935 года по САРАТОВСКОМУ УЧАСТКУ ПУТИ в СВЯЗИ СВРП-за.

НАЗНАЧЕНИЕ	Книжные данные на наличие на 1/X 1935 г.		Фактическое количество на наличие на 1/X 1935 г.		НЕДОСТАЧИ		ИЗЛИШКИ		Перво-ценка.	Д-т	К-т	Остаток на 1/X 1935 г.
	За оч. вкл. в инвент. 1934 г.	За оч. вкл. в инвент. 1934 г.	За оч. вкл. в инвент. 1934 г.	За оч. вкл. в инвент. 1934 г.	Перво-ценка.	За оч. неучт.	Перво-ценка.	Д-т				
МУЛТАРИЙНЫЕ ЦЕННОСТИ:												
Земля и стр-ва	44064-36	45849-29	-	1764-93	-	-	-	-	-	1764-93	-	45849-29
Инструменты	43066-98	43066-98	-	71-00	-	-	-	-	-	71-00	-	43066-98
Характеристики	7789048-36	7789048-36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7789048-36
Транспортные средства	4476-00	4476-00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4476-00
Средства к. эк. (защита, сред.)	50-00	50-00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50-00
Шины, колеса	39801-73	39801-73	-	112-00	-	-	-	-	-	1860-00	1860-00	37941-73
Инвентарь, ин-струменты, ин-струменты	7403-67	7289-67	-	-	-	170-00	-	56-00	-	56-00	170-00	7289-67
МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ:												
Солома, матер.	25168-30	25563-04	-	187-58	-	-	213-26	349-06	-	562-32	167-58	25563-04
Солома	7008-11	7008-11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7008-11
Солома, инстр-менты	6396-58	6414-58	-	-	-	-	-	18-00	-	18-00	-	6414-58
ВСЕГО	6354022-09	6356156-76	-	279-58	170-00	170-00	325-26	2258-49	-	2472-25	2197-58	6354296-76

Приложение Инвентариз. Комиссии
Члены:
М. М. Мухоморов
В. В. Виноградов
А. А. Александров

КУЙБЫШЕВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1935 ГОДУ

Обстановка для движения на участке была открыта своевременно на всем его протяжении – от Майны до Широкого Буерака – 15 апреля. Наивысший горизонт весеннего паводка был 9,61 м над нулем Куйбышевского водопоста, на 2 м ниже среднего. Спад весенних вод был весьма замедленным (со средней скоростью до горизонта плюс 3,0 м), 12,5 см в сутки. Минимум паводка был на отметке плюс 1,53 м. В 1935 году на Куйбышевском участке пути было допущено 6 аварий, из которых две обращают на себя внимание: 31 августа на перекате Ферапонтьевские огрудки пароход «Смоленск» по недостоверности обстановки посадил на мель за линией красных бакенов груженую баржу № 239 и 5 августа теплоход «Уралнефть» на Мордовинском перекате посадил на мель, на необставленную шалыгу, нефтеналивную баржу «Кама».



После этих аварий было организовано 13 предупредительных постов, а водолазные краны (впервые в практике на Волге) были переведены на работу в две смены. Из-за увеличения объема грузоперевозок от участка требовалось более четкое руководство движением флота. Повышались требования к связи. В 1935 году в распоряжении участка были 2 телеграфные станции: одна в Ульяновске, другая в Куйбышеве, оборудованные аппаратами системы Морзе. Телефонных станций местной связи тоже было две: в Ульяновске на 80 номеров и в Куйбышеве на 200 номеров. Куйбышевская станция в конце года была расширена оборудованием на 400 номеров (дооборудовали два коммутатора), а также был установлен междугородный коммутатор. Дальняя телефонная связь осуществлялась путем двух распорядительных станций в Куйбышеве и Ульяновске и промежуточных усилительных трансляций в Хвалынске, Батраках и Новодевичьем.

- 6 -

I. В 1935 году выполнено

Производительные единицы.	Обработка корреспонденции в 10-ти словн. телеграмм.		% увелич. против 34г.
	1934 г.	1935 г.	
Телеграфн. станц.	614149	332180	2,8%
Радиостанции.	350733	333203	33%
	3-х минутн. переговоров.	3-х минутн. переговоров.	
Диспетчерская связь.	92721	103660	16%

2. Процент загрузки дальних телефонных цепей переговорами составил 62,6%

3. Отремонтировано в 1935г. линий 335, провод. 1179 км. 1934г. 376, 1187

4. Построено собственных линий в 1935г. 161,77 км. Подвешено проводов 779, км.

5. Сдано в эксплуатацию линии 59,75 км. проводов I парн. - 169,5 км. II парн - 169 пров.-килом., всего 339,5 пров.-кил.

6. Контингент работников связи в 1935 г. против 1934 г. увеличен на 40% и несмотря на то, что по плану на 1935 г. был назначен средне-годовой контингент 136,5 чел., включая и ремонтные группы, Куйбышевский участок без ремонтной группы фактически имел 136,6 чел.

Для поддержания связи судов технического флота с берегом установлено 5 радиостанций.

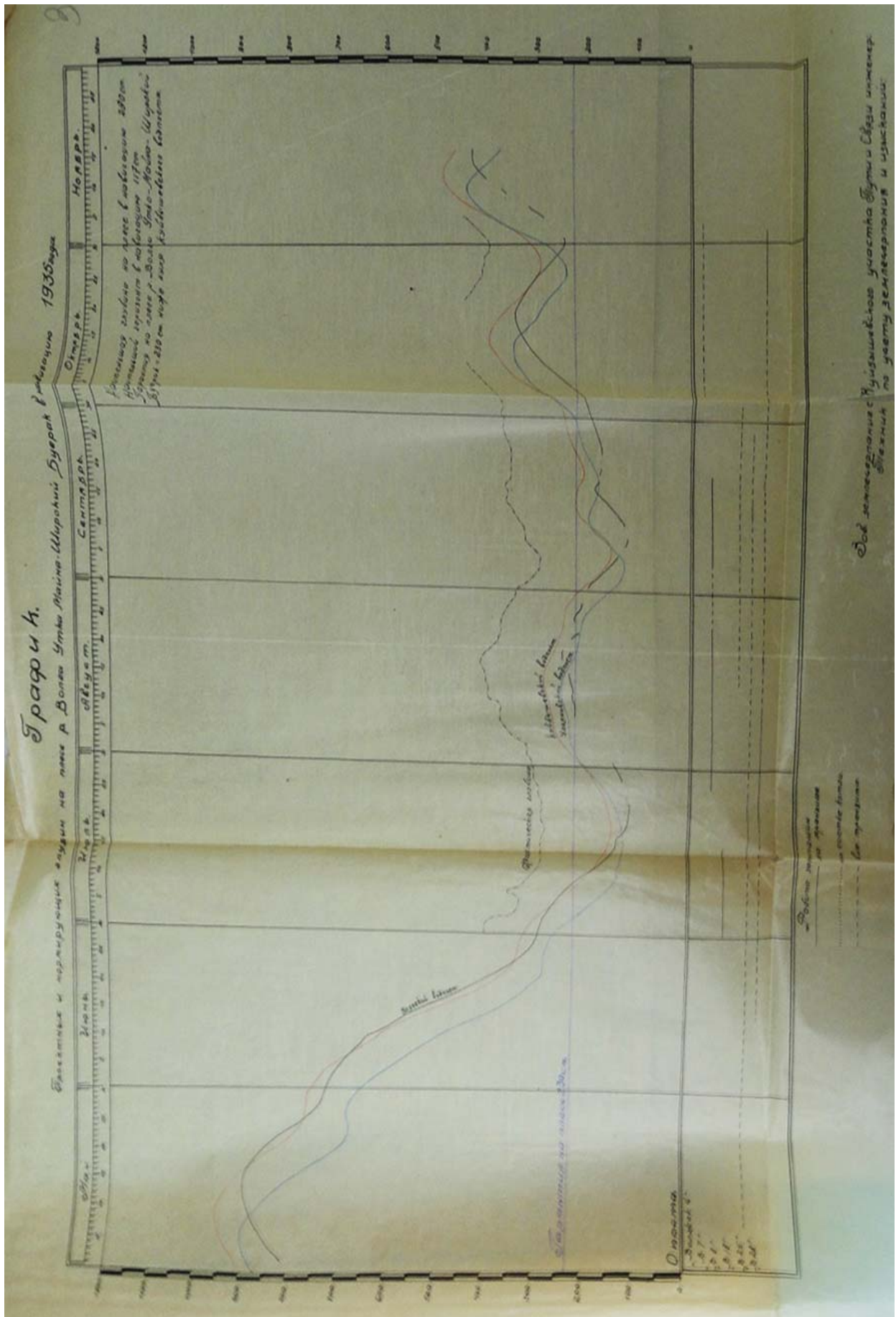
Главными причинами в перерывах связи было:

При наличии существующих сооружений и вновь установлен- ных агрегатов связи эксплуатировались не полностью, что послужило увеличением прорывов в действительн. связи. Подвешенная пара проводов на перегонах Куйбышев - Ульяновск, Куйбышев - Саратов включалась для переговоров в редких случаях, отчего не было возможности в любой момент вызвать пункты по I пере- валам с ее занятостью.

Фрагмент документа

Дальние телефонные линии были загружены переговорами на 63%. Линейное хозяйство дальней и местной связи состояло из 920 км, из которых 491 км были собственные линии и 439 км линий, принадлежащих другим ведомствам с подвешенными 2948 км проводов дальней связи. В этом же году было построено собственных линий связи протяженностью 161,77 км и подвешено на них проводов 779 км. Для поддержания связи судов технического флота с берегом было установлено 5 радиостанций.

Количество работников связи (включая ремонтников), по сравнению с 1934 годом, увеличилось на 40% и составило 136 человек. Однако и при таком штате работников агрегаты связи эксплуатировались не полностью. В основном работала одна линия. Вторая линия включалась в работу в редких случаях. Поэтому, если одна линия была занята, а вторая не работала, приходилось ждать, тем самым снижалась оперативность в работе и не было возможности вести разговоры одновременно вверх-вниз по Волге от Куйбышева.



За год телефонно-телеграфная линия повреждалась 200 раз. На ремонт этих повреждений связистами было затрачено 3923 часа. Да и главный бухгалтер участка товарищ Гусаров относился к связистам не очень хорошо и считал, что связь для участка «как ненужный придаток к путям», а отсюда и плохое финансирование связистов. Перерасход финансовых средств по участку связи составил 87777,27 руб.

Объем выемки грунта землечерпательных работ в этом году составил: на транзите при плане 2110000 м³ было вынута 1130168 м³, вне транзита при плане 1580000 м³ было вынута 1911519 м³.

II. Землечерпание.

а/ По прикрепленным снарядам.

Задано:	Время пребыя.	Кубатура в т.к.м.
Вол. 7	4056	2139,15
" 18	4656	490,79
" 25	3912	458,64
" 28	4633	1642,04
Итого	17656	4731,62
Выполнено:		
Вол. 7	2787,25	1357,3
" 18	4098	357,3
" 25	3732	450,3
" 28	4759,25	1962,1
Итого	15426,5	4145,3
В процентном отном.	89,3	87,6

Измерители работ.

Средний коэффициент использования контрактной производительности

	Задано	Исполнено	% выполн.
Вол. 7	65	70,3	108,1
Вол. 18	68	84,8	124,7
Вол. 25	60	62,6	104,3
Вол. 28	112	122,3	118,9
Итого	75,8	90,8	119,8
Средний коэффициент использования по времени			
а/ с буксировкой.			
Вол. 7	64,1	46,2	85,4
Вол. 18	62	43,2	89,7
Вол. 25	48,9	47,6	97,4
Вол. 28	65,8	61,9	97,8
Итого	67,5	50,6	88.
б/ без буксировки			
Вол. 7	65.	54,8	83,5
Вол. 18	72	33,6	73,4
Вол. 25	60	54,2	90,3
Вол. 28	75	68,9	91,8
Итого	68,8	58,3	85,5

Фрагменты документа

В зиму 1937 года силами участка в селах Бектяшка, Березовка, Отважное, Рязань, Ермаково, Аграфеновка и в городах Сызрани и Куйбышеве были организованы дополнительные работы по изготовлению крестовин, бакенов, лодок, фонарей для нужд участка. Крестовин из ветельника было сделано 1059 штук, бакенов деревянных – 1510 штук, перевальных вех – 13 штук, лодок – 54 штуки. Бакенные фонари заготавливались в Куйбышеве.

Фонари были сделаны из хорошего материала, а лампы – из простого железа. Заготовки проводились в тяжелых условиях, потому что материальный склад СВРП не выделял на эту работу никаких материалов. Эти дополнительные заготовки к государственным поставкам обеспечили нормальную работу всей обстановки в течение 1937 года, хотя краска на искусственной олифе, отпускаемая со склада, быстро выгорала и смывалась, что сильно отражалось на видимости знаков. Наряды на керосин для фонарей выделялись несвоевременно и не в полном объеме, вместо 12 тонн дали 2 тонны.



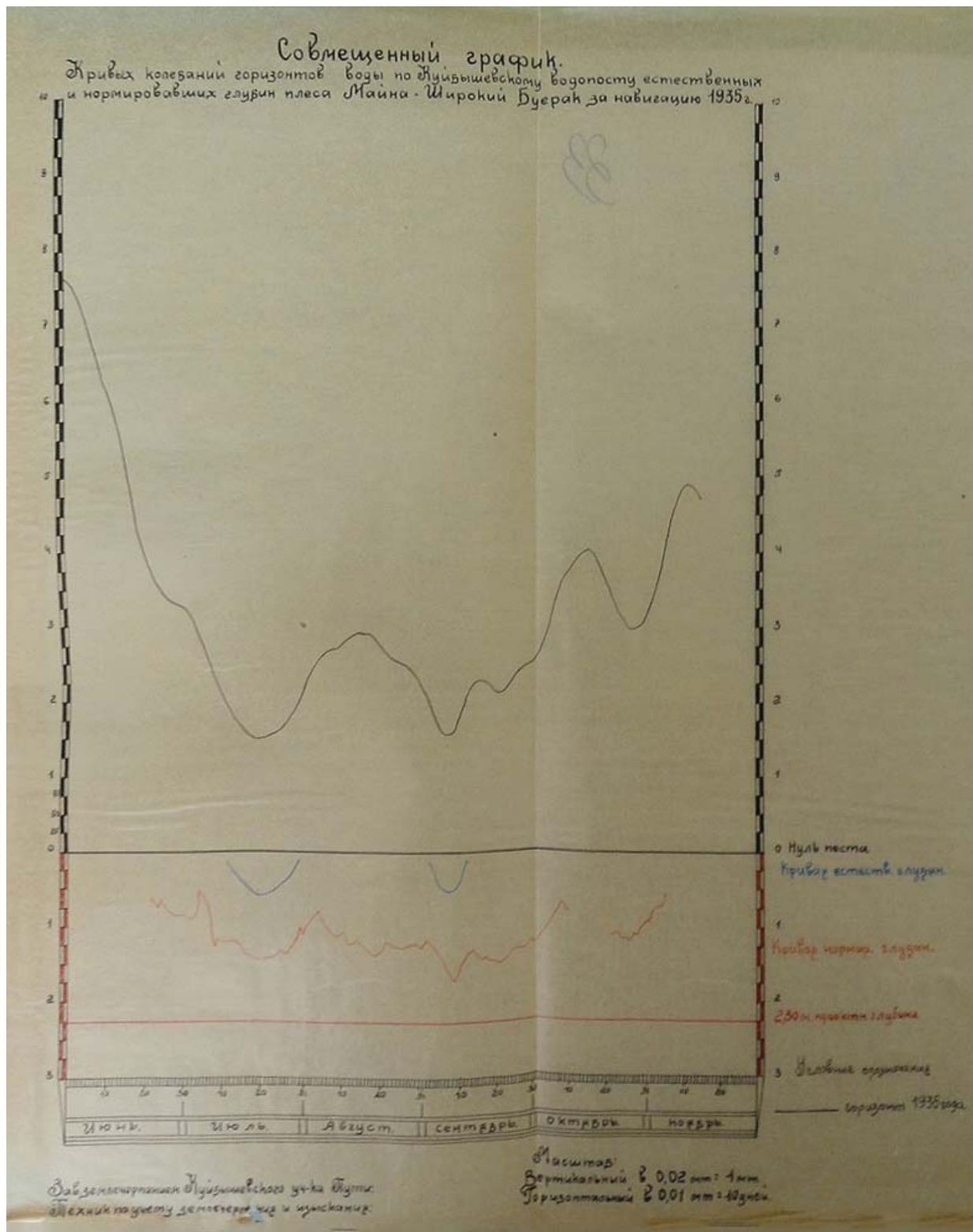
Бакен на реке

В 1937 году Волга очистилась от льда в течение трех дней после первой подвижки у города Ульяновска 17 апреля и у города Куйбышева 18 апреля, то есть на 10 дней раньше, чем за последние 60 лет. Горизонты ледохода по Куйбышевскому водному посту – 546 см, по Ульяновскому водному посту – 317 см, близкие к среднемноголетнему по Куйбышевскому водному посту 618 см, по Ульяновскому водному посту 409 см, но

несколько ниже их. Второй весенний паводок (его максимум по Ульяновскому водопосту 793 см, по Куйбышевскому водопосту 879 см) приближался к числу наивысших за последние 60 лет. По Ульяновскому водопосту средне-наивысший 1170 см – 719 см, по Куйбышевскому водопосту – средне-наивысший 1270 см – 742 см.



На берегу Волги в ледоход



Характер спада воды был медленным, с поддерживающими паводками в начале июня и в конце июля. Так, если в 1936 году с максимума до наступления минимума, за 102 дня, горизонт воды упал на 1275 см, то есть в среднем по 12,5 см в сутки, то в 1937 году за время от максимума, за 130 дней, горизонт воды упал только на 830 см, в среднем по 5,9 см за сутки, то есть был медленнее спада 1930 года в два с лишним раза. Минимум наступил очень поздно – в начале

октября, с опозданием против среднемноголетней даты на 20 дней. Прибыли воды после наступления минимума почти не было. Прибыв в начале октября на 25 см и простояв середину месяца на мере, к концу октября горизонт воды опять спал почти до минимума и снова несколько повысился в начале ноября. В середине ноября вновь началось падение горизонта воды, которое продолжалось до ледостава и после него. Вследствие этого перекаты размыло за время стояния низких горизонтов воды в межень 1936 года и в зиму 1936-1937 годов, а весной 1937 года из-за небольшого паводка они были занесены песком очень мало, и поэтому по первым съемкам перекаты в большинстве своем были в хорошем состоянии. Благоприятно медленный спад до июня способствовал этому, но паводок, начавшийся во второй пятидневке июня, отрицательно сказался на состоянии перекатов. Еще более отрицательно отразился на состоянии перекатов паводок, начавшийся в конце июля – перекаты стали сильно заноситься песком, а начавшийся потом крутой спад воды привел к резкому падению глубины. Появление «сала» по обоим водопостам зарегистрировано 16 ноября, очень близко (расхождение в 3 дня) к среднемноголетнему. Длительность физической нагрузки – 123 дня, то есть на 15 дней больше среднемноголетней.



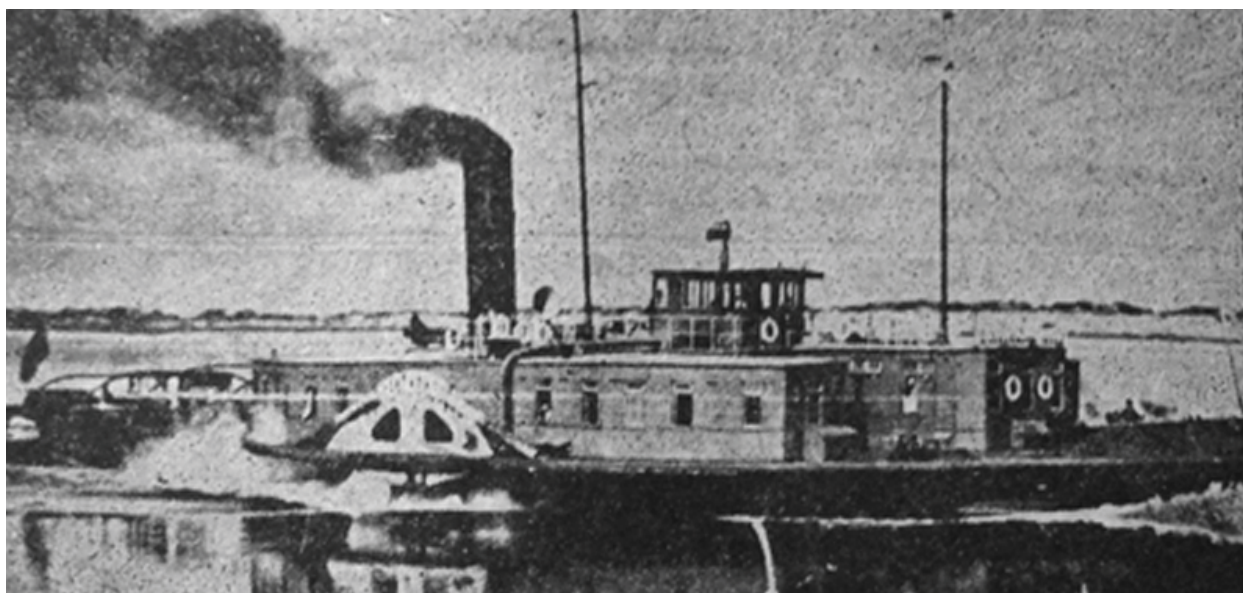
Половодье на Волге

По состоянию горизонтов навигацию следует отнести к мелководным. Так, минимум 1937 года по Куйбышевскому водопосту (опорному для участка) равен 35 см при среднемноголетних за 60 лет по Куйбышеву 89 см, а по Ульяновскому – 99 см, то есть горизонт этого года был ниже среднемноголетних на 92 и 114 см. Минимальные за 60 лет горизонты воды по Куйбышевскому водопосту – 38 см, то есть на 35 см ниже 1937 года, и по Ульяновскому (опорный пост) – минус 51 см, только на 16 см ниже горизонтов 1937 года. Общий объем землечерпательных работ, заданный Куйбышевскому участку по утвержденной программе, равен 7400000 м³. Распределялись работы так: транзит – 3290000 м³, из них

до наступления минимума – 2319000 м³; вне транзита – 4150000 м³, из них в первую очередь – 2150000 м³, во вторую – 900000 м³ и в третью – 1100000 м³. Однако запланированные для этих работ земснаряды со сроками их пребывания дают разрыв в 852000 м³, что видно из таблицы.

Наименование земснаряда	Работа в пределах участка			Число часов пребывания	Число часов чистого рабочего времени	Часовая производительность	Объем грунта
	Начало	Конец	Число дней				
«Волжский 7»	23,06	5,11	135	3250	2560	900	2 300 000
«Волжский 18»	Всю навигацию		198	4750	3825	280	1 078 000
«Волжский 25»	1,07	10,10	102	2448	1935	400	775 000
«Волжский 28»	Всю навигацию		198	4750	3750	650	2 435 000
Итого							6 588 000

На все месяцы были заданы одинаковые измерители по времени и кубатуре. Участок считал, что следует учитывать условия работы и планировать на разные месяцы разные измерители, но это упустила служба пути СВРП. Например, плановый процент выполнения для землесоса «Волжский 7» был 79%, а фактически он дал 60%. Невыполнение обоих плановых измерителей объясняется плохой организацией работ, неудовлетворительным техническим состоянием земснаряда, отсутствием контрольных приборов и механизации погрузки и выгрузки угля из углянки на снаряд (суточный расход угля снарядом 10-50 тонн), частыми авариями, низкой квалификацией командира снаряда, багермейстера и других членов команды.



Нефтевоз «Коллективизация»

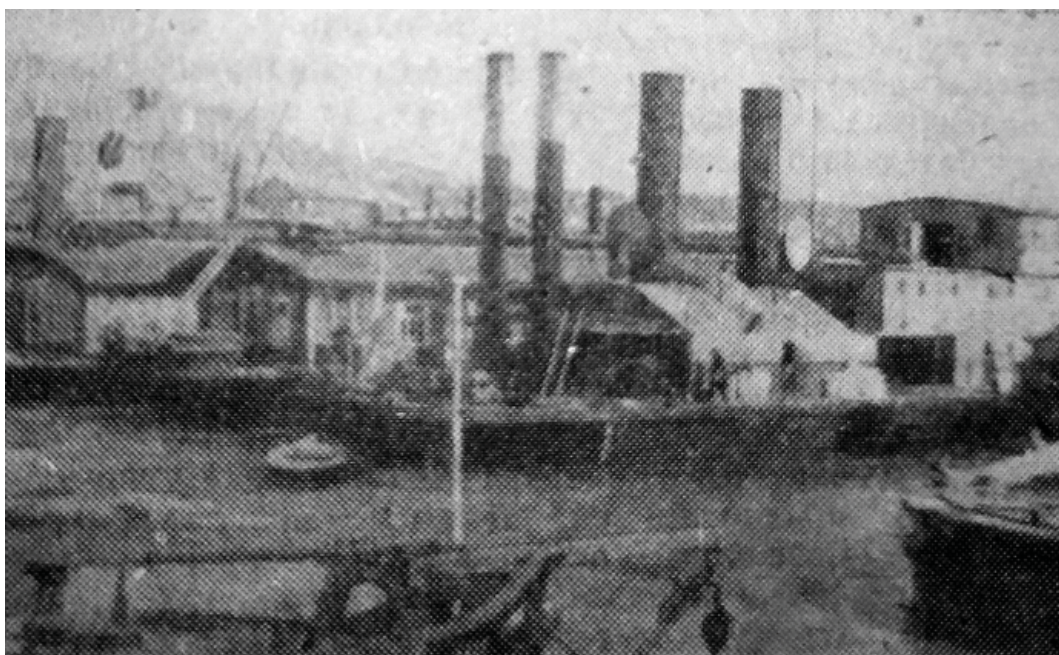
Аналогичные недостатки были и на других снарядах. Углянки были переделаны из нефтянок. Из-за нехватки еще одной углянки (должно быть две) вместо нее использовали 100-кубовую шаланду. Всего же требовалось 5 углянок. Шаланд было три: две по 150 кубов и одна на 100 кубов. Не хватало 6 завожней.

Всего к землечерпальным работам было привлечено 4 парохода: «Челюскинец» мощностью 600 л. с., «Самара» мощностью 315 л. с., «Лозовский» мощностью 250 л. с. и баркас № 16 мощностью 140 л. с. «Челюскинец» и «Самара» использовались в качестве буксировщиков снарядов, пароход «Лозовский» – как разъездной, с попутными буксировками нефтянок, углянок, брандвахт и кранов. Так что для обслуживания земснарядов (завозки якорей и понтонов, для сопровождения идущих плотов) оставался только один баркас № 16, хотя на участке даже не было шаландера и водили шаланды посменно все пароходы, кроме «Челюскинца».



Пароход «Шаланда»

Дать высокий процент рабочего времени без обслуживающего парохода было невозможно, так как много времени тратилось на перекладку якоря, перевод рефулера и другой работы, выполняемой ручной завозкой. Для высокого процента необходимо было иметь на каждый земснаряд по одному пароходу мощностью 250-300 л. с. или, в крайнем случае, два баркаса.

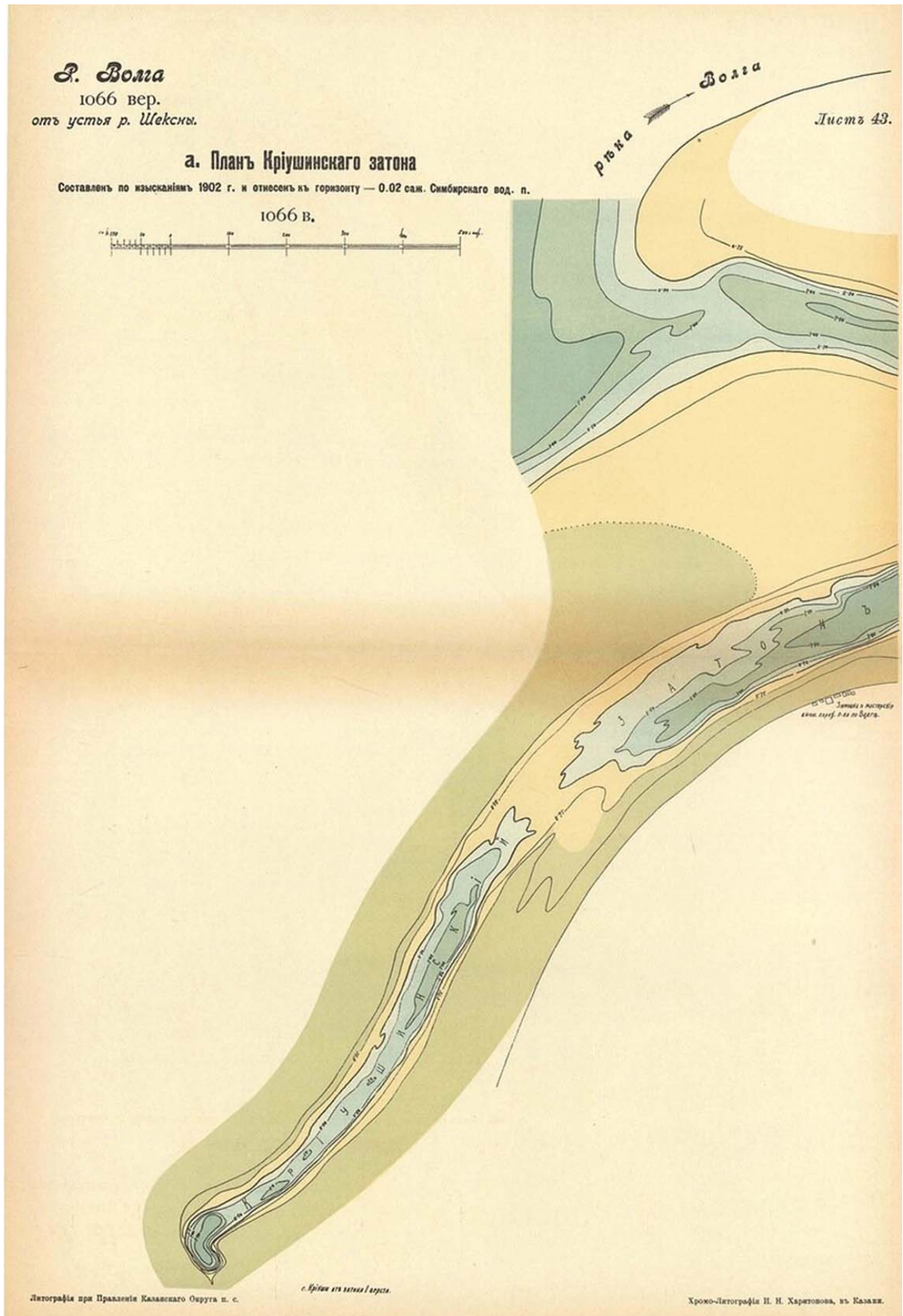


Земмашины «Волжская 8» и «Волжская 7» в Саратовском затоне



Пароход «Самара»

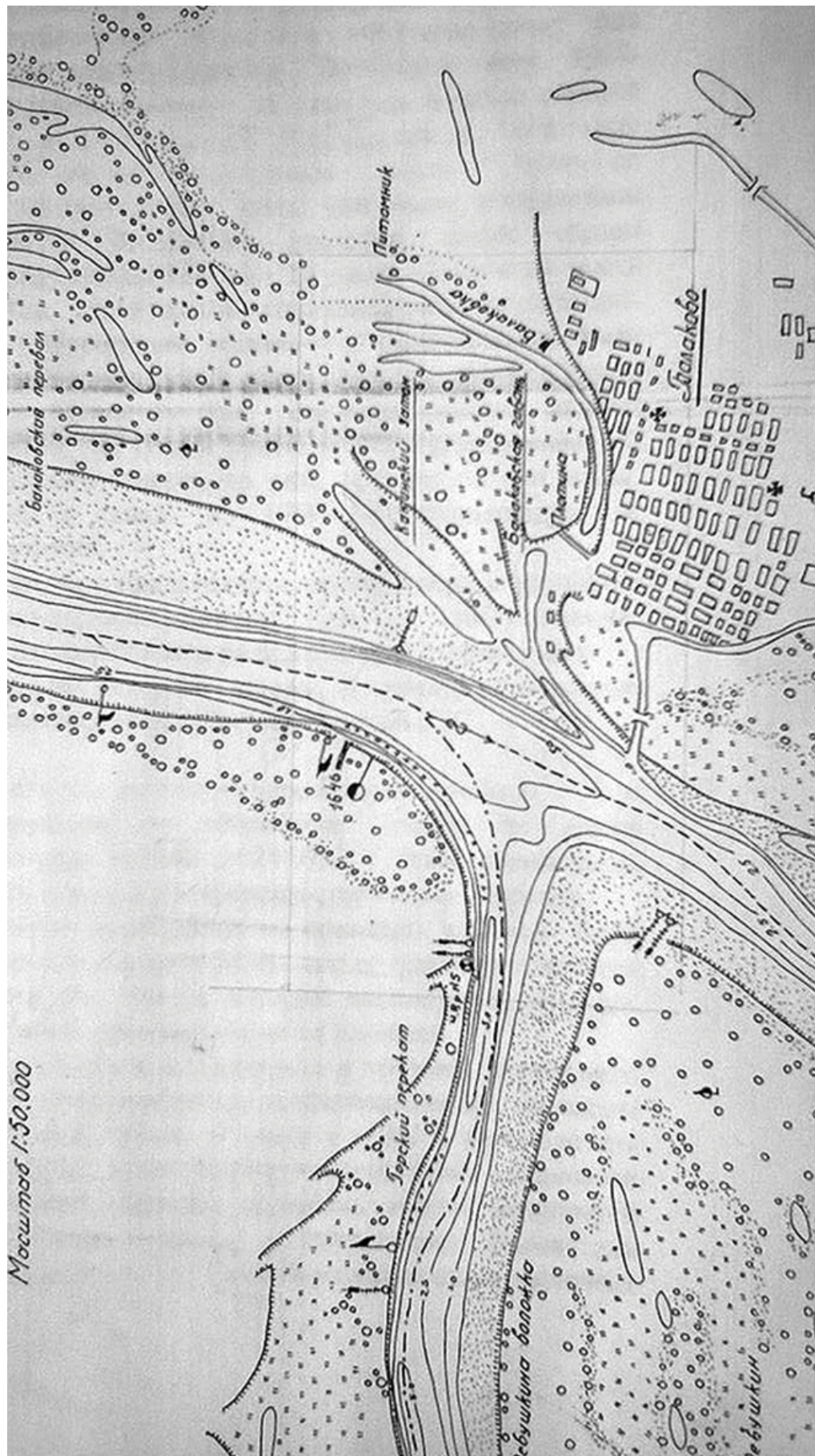
20 апреля первым в пределах участка землесос «Волжский 28» начал разработку перекаатов реки Самары. 21 апреля на рефулирование дамб в Грязном затоне ушел «Волжский 18». Так как обе эти работы могли выполняться при любых горизонтах воды, датой возможной эксплуатации снарядов следует считать время очистки реки от льда. И тот, и другой снаряды были задержаны затоном Янсона на ремонт: первый на 3 дня, а второй на 4 дня. Землесос «Волжский 28», проработав в реке Самаре до 3 мая, ушел с нее, так как вследствие малого опускания сосуна и начавшегося подпора воды с Волги он не мог разрабатывать нижние перекааты, кроме того, дальнейшая его задержка на Самаре грозила стать длительной из-за невозможности проводки под железнодорожным мостом при дальнейшей прибыли воды. После вывода землесоса из реки Самары он был поставлен в Грязный затон на засыпку дамбы № 2, где и находился до возможности работать на входе в реку Самару, то есть до 15 мая. С 18 мая туда же перешла землечерпалка «Волжская 18», а с 21 мая – землечерпалка «Волжская 26». 25 мая «Волжская 18» снимается с этой работы и переводится разрабатывать подход к угольной площадке в Куйбышеве до 1 июня. В силу того, что «Волжской 26» не хватало пара для работы на рефулер, а падение горизонтов позволяло уже ставить ее на подход к угольной площадке, при том что «Волжская 18» снималась с разработки угольной площадки и ставилась с 1 июня на вход в реку Самару на рефулер. «Волжская 21» с 1 июня, войдя в затон, стала на котлочистку и мелкий ремонт, а с 3 июня была поставлена на разработку подхода к угольной площадке. «Волжская 26» на этой работе оставалась до 9 июня, после чего пошла на разработку подхода к нефтебазе в Батраках до 27 июня, не в полном объеме там закончила работу и пошла на ремонт в затон Балаково, а после ремонта ушла в Сталинград. «Волжская 28» и «Волжская 7» переходят на разработку Лопатинского прорана Сызранского узла, а «Волжская 18» уходит в затон Янсона на ремонт (сварку граней верхнего барабана), где стоит 11 суток и 11 июля идет на окончание разработки Лопатинского прорана, где работает весь июль и часть августа. Затем идет на транзит и, поработав на транзите до 30 сентября, становится на подчистку входа в реку Самару, после чего 9 октября идет на разработку 5-го причала Куйбышевской пристани и с 12 октября – на плановую работу в Поджабный затон, где работает до 13 ноября.



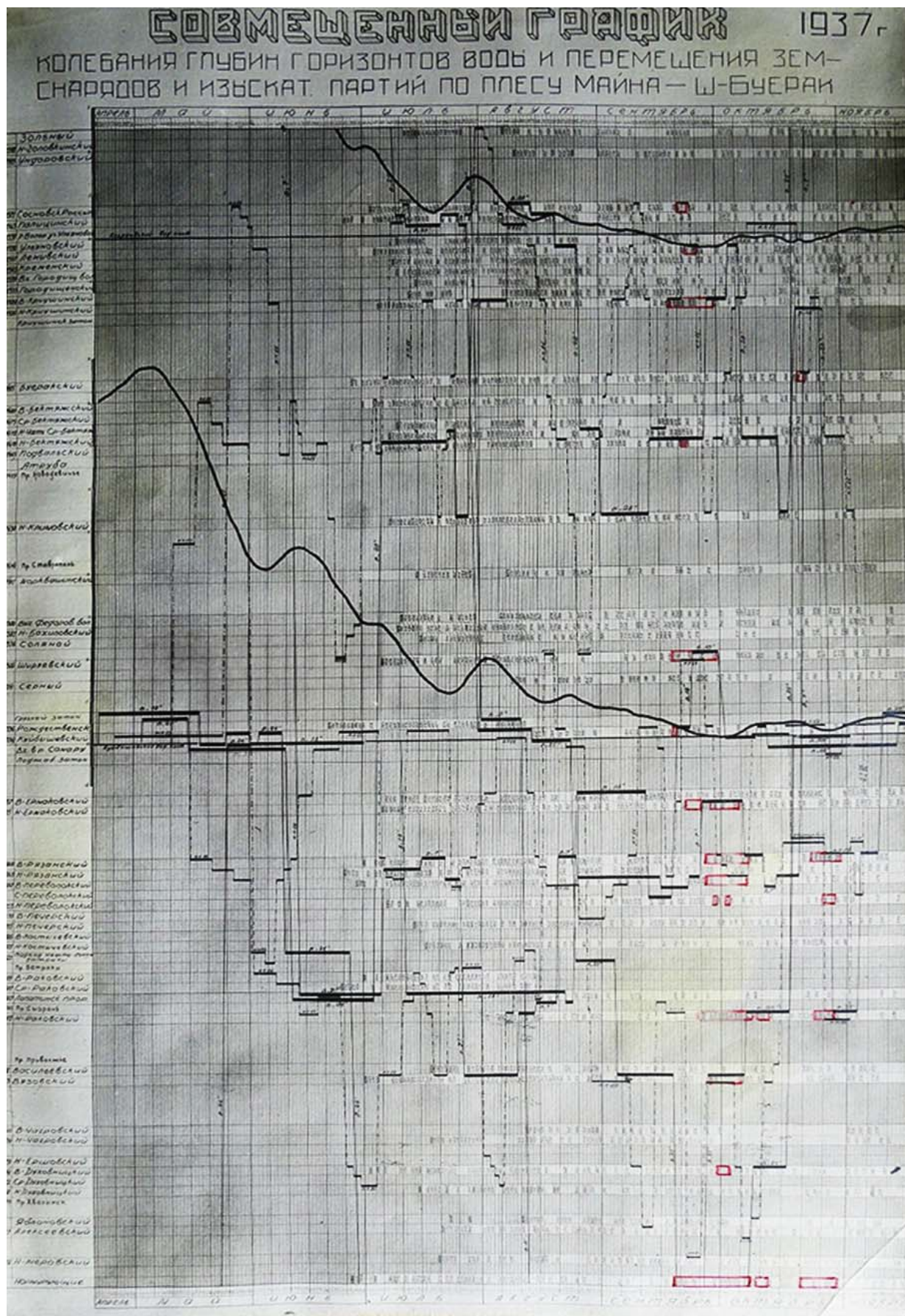
План Крѣшинскаго затона

С 13 ноября становится на работу у Особстроля НКВД в Куйбышеве (подсыпка территории) и 16 ноября ввиду появления на небе туч уходит на зимовку в затон Янсона. «Волжская 25» работала на транзите до 18 октября, после чего пошла на разработку затона Янсона. Во время разработки затона она отрывается на разработку траншеи для водопровода, идущего через реку Самару, на 4 дня, а с 12 ноября по распоряжению Бассейнового управления «Волжская 25» уходит на разработку Балаковского затона. И после работ в Балаковском и Саратовском затонах становится на зимовку 20 ноября. «Волжская 28» с 1 по 16 октября разрабатывала вход в Криушинский затон, после чего снова ушла на транзит и с работ на Куйбышевском перекате 15 ноября на зимовку в затон Янсона.

Анализ движения земснарядов показывает, что они были поздно выделены на транзит (3-5 июля) при горизонте воды 203-182 см по Ульяновскому водопосту. Нормально к работам на транзите следовало бы приступить при горизонте воды 450 см, то есть в конце мая. Только благоприятные погодные условия первого периода навигации дали возможность удержать глубины на транзите, несмотря на поздний выход снарядов. Паводок, начавшийся в конце июля, сильно испортил многие перекаты. От некоторых работ участок не будет избавлен и в следующие периоды. Например, вход в реку Самару (не транзит) по своему значению равен транзиту. Транзитная глубина 13 сентября была 255 см, притом, что горизонт по Ульяновскому водопосту упал до нуля. Еще на 18 сентября при горизонте минус 17 см транзитная глубина была 250 см. Работа осложнилась еще и поломками земснарядов. С 5 по 9 сентября из-за поломки воздушного насоса не работала «Волжская 28», 18 сентября вышли из строя сразу два снаряда – «Волжская 25» на 9 дней и «Волжская 28» на 7 дней. Не успели опраться после поломок, как 28 сентября утонули части понтона землечерпалки «Волжская 7», что вывело ее из строя на 7 суток. На 19 сентября глубина была уже 245 см при горизонте воды 21 см по Ульяновскому водопосту ($245 + 21 = 266$ см), а на 22 и 23 сентября – уже 230 см при горизонтах минус 17 см и минус 19 см по Ульяновскому водопосту. Срочно отправленный на Волгу взрывной отряд (до этого работавший на реке Самаре) останавливает падение и даже поднимает транзитную глубину. С 21 по 24 сентября 4 переката углублены до 235 см. С 24 по 28 сентября глубина держится, несмотря на то что горизонты падают до 32 см ($235 + 32 = 267$ см), но за неимением аммонита отряд вынужден прервать работу на несколько дней, и за это время глубины падают снова до 225 см при горизонтах, стоящих на мере. Возобновивший свою работу взрывной отряд снова повышает глубины, и так длится до самой осени. В 1936 году глубины были ниже гарантийных в течение 112 дней и падали до 160 см при горизонте по Ульяновскому водопосту, равному минус 61 см ($160 + 61 = 221$, меньше 250 см), который держался ниже нуля в течение 73 дней, то есть на 39 дней меньше, чем были глубины гарантированы. В 1937 году глубины были ниже гарантированных в течение 31 дня и падали до 225 см, тогда как горизонт по Ульяновскому водопосту падал до минус 32 см ($225 - 32 = 193$, больше 250) и держался ниже нуля 47 дней, то есть на 16 дней дольше, чем глубины были ниже гарантированных. Следовательно, в 1936 году глубины не были выдержаны, а в 1937 году они все время держались (и даже многие с небольшим запасом) четырьмя земснарядами на протяжении 600 км. Участок остро нуждался в пополнении хотя бы одним снарядом производительностью 400-600 м³ в час.



Копия фрагмента карты г. Балаково 1920 г.



Совмещенный график, 1937 г.



В 1937 году в пределах Участка работали не только прикрепленные к нему снаряды, но и снаряды с других участков. Всего было вынуто и удалено 5971947 м³ грунта: из них на транзите 4106846 м³, а вне транзита 1865101 м³. В 1936 году на транзите было выполнено 60 работ, из них только 6 имели длительность 10 и более дней, а в навигацию 1937 года было выполнено 53 работы, из которых 14 имели длительность более 10 суток. В том же году в пределах участка на транзите было затрачено 257 снарядо-суток, а в 1937 году – 376. В 1936 году на транзите была углублена площадь 1949726 км², а в 1937 году – 2702539 км², то есть на 38% больше. Имели простои: «Волжская 7» – 143 часа 30 минут, «Волжская 18» – 228 часов 10 минут, «Волжская 25» – 333 часа, «Волжская 28» – 225 часов 50 минут. Всего 927 часов 50 минут. Это почти 5% от общего пребывания на плесе. Простой из-за отсутствия топлива имел место на земснаряде «Волжская 7». Он достиг 164 часа (почти 7 суток). Уголь для нее пришлось везти с Рязанского переката (буксировали углянку) в Ульяновск за 80 км. Угля доставили на 330 км.

Из-за отсутствия мазута «Волжская 18» стояла 8 часов, «Волжская 25» – 45 часов и во время работ на Верхней Волге – 32 часа, «Волжская 28» – 14 часов. Всего 67 часов, а вместе с простоями из-за отсутствия угля земснаряды стояли 231 час.



Подход к угольной площадке г. Ульяновска



Эстакада угольной площадки г. Ульяновска

Вообще же земснаряды, приписанные к участку, в 1937 году вынули грунта на 33% больше, чем в 1936 году. Средний коэффициент для перевода (приравнивания) грунта к песку в 30-е годы был равен 1,18-1,20, а в 1937 году поднялся до 1,30 по причине того, что печина Лопатинского прорана разрабатывалась

на рефулер, крепкая печина с крупными камнями подхода к угольной площадке в Ульяновске разрабатывалась на рефулер и шаланды, а при разработке Поджабного затона имели сухую свалку с подъемом до 12 м.



Волуны попадающие в грунт около Ульяновской угольной площадки

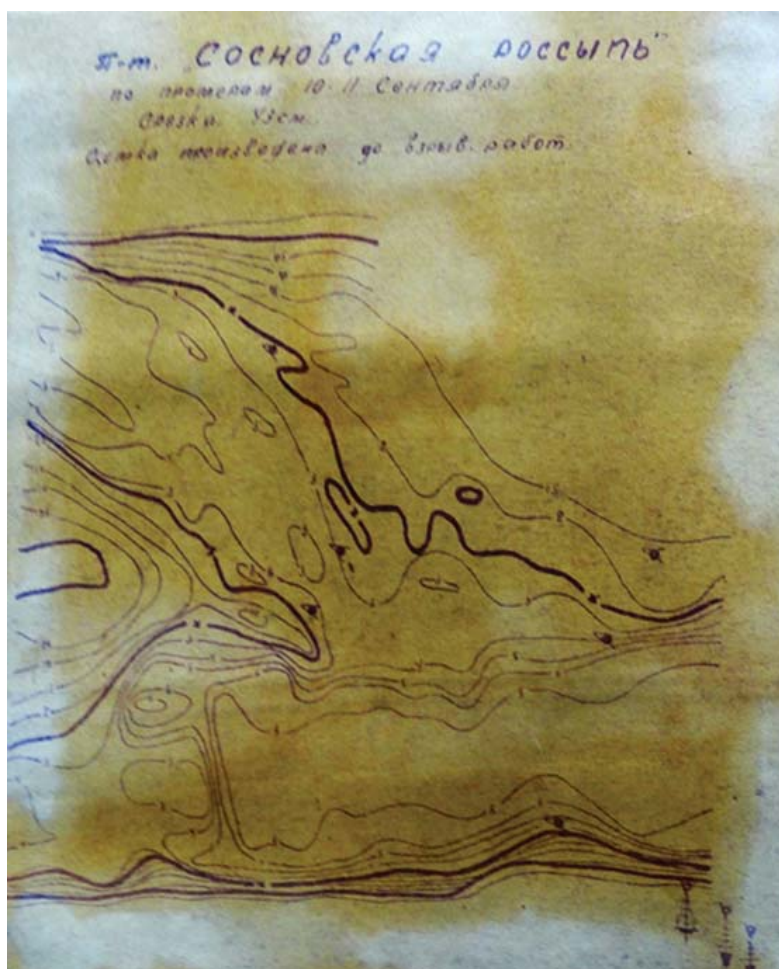
Процент повторности (устойчивости прорезей) в 1937 году был на 9% выше, чем в 1936 году. В 1936 году при основной разработке вынута грунта 2716323 м³, а при повторной – 559790 м³, а в 1937 году при основной разработке вынута 4106846 м³, а при повторной – 472882 м³.

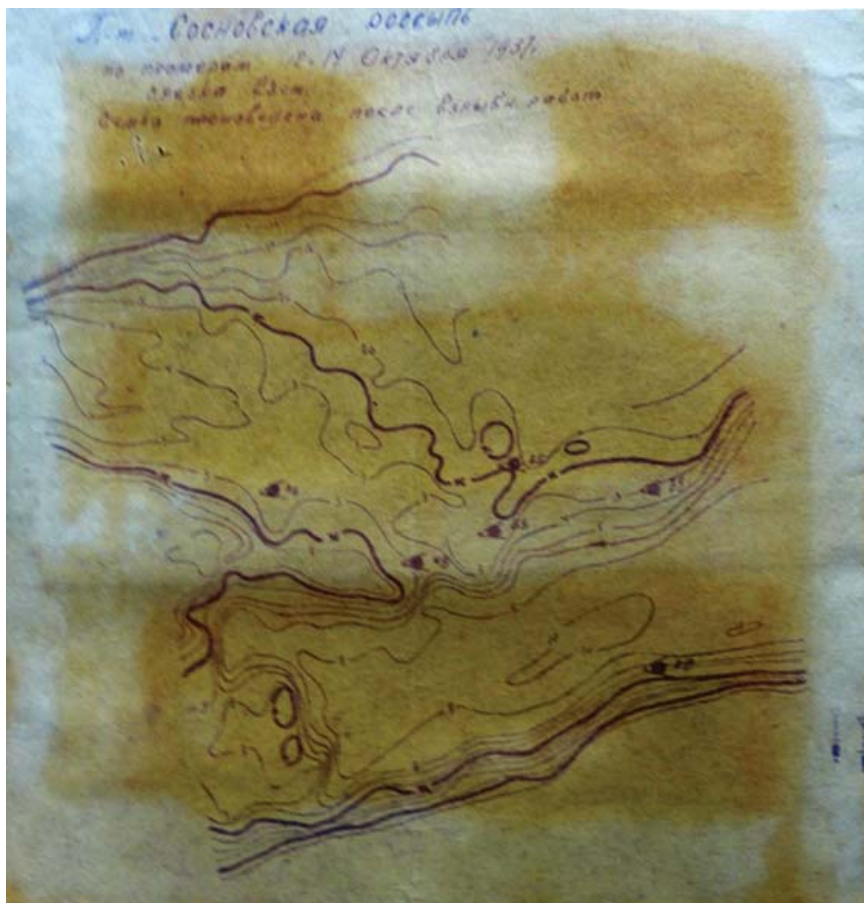
НАИБОЛЕЕ ЗАТРУДНИТЕЛЬНЫЕ В СУДОХОДНОМ ОТНОШЕНИИ ПЕРЕКАТЫ И УЗЛЫ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ

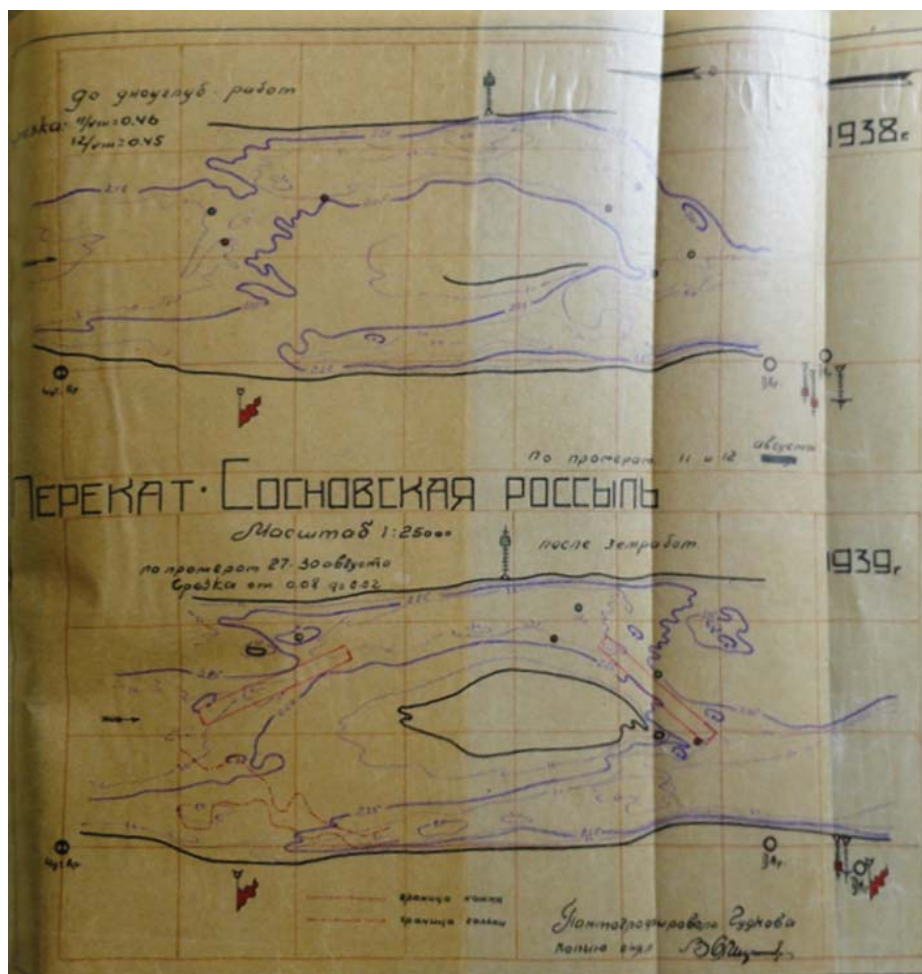
Пережат Сосновская россыпь. Относился к 3-му типу по классификации ЦНИВТа. В течение навигации 1937 года он снимался 7 раз. Один раз разрабатывался землечерпанием (верхний перевал, прорезь класса А – котел), второй раз – взрыванием (нижний перевал). В течение навигации нормировал глубины участка один день 7 августа – 310 см. Волга выше пережатов, в силу очертания берегов прижатая к правому берегу, имея у левого берега сухие пески в межень, с довольно крутым плечом правого берега, отбрасывалась на левые пески, образуя верхний перевал пережата Сосновская россыпь. От правого берега вытягивался длинный песчаный подводный побочень, между нижней частью которого с правым берегом имелась глубокая затонина. Поток, перевалив к левому берегу между этим побочнем и левыми песками, шел некоторое время вдоль левого берега, образуя небольшую, около 1 км, плесовую лощину, затем под таким же примерно углом между правым побочнем и возобновившимися левыми песками переваливал к правому берегу, образуя нижний перевал пережата. За последние 5 лет пережат не имел изменений, за исключением нарастания нижних левых песков, что сделало нижний перевал более крутым. Благодаря своему довольно плавному очертанию особых затруднений для судоходства не представлял.



В 1936 году комиссией ВКЦУРТ была запланирована работа по отторжению побочня и разработке правого хода, но участок посчитал этот проект нежизненным и предложил поднять правый побочень путем устройства на нем ветвистых завес. На перекате проводились землечерпательные работы в следующих объемах: 1932 год – 8241 м³, в 1933, 1934 и 1935 годах работы не проводились, в 1936 году было вынута 28584 м³ грунта, а в 1937-м – 84020 м³, что объясняется большей шириной и глубиной прорези. Работа проводилась только на верхнем перевале. Начавшееся обмеление нижнего перевала было ликвидировано взрывом.







Пальцинский перекат. Перекат относился к 1-му типу по классификации. В течение навигации снимался 8 раз. Разрабатывался землечерпанием два раза. Первый раз – в два слоя (прорези класса А первой категории). Нормировался участок в течение 10 дней на глубинах 430-280 см в июне и июле 1937 года. Река Волга, текущая выше переката, вдоль правого берега встречала на своем пути каменные глыбы – Ферапонтьевские огрудки – и очень пологим перевалом переходила к левому берегу. Идя вдоль левого берега, в месте окончания гряд и залегания отдельных единцов переходила к правому берегу, образуя Пальцинский перекат, ограниченный справа (сверху) каменными грядами и камнями-единцами, засыпанными песком, а слева (снизу) песчаным левобережным побочнем. Перекат имел плавное очертание и малые скорости. Больших неудобств судоходству не доставлял, но в 1936 году он разрабатывался землечерпанием. Было вынута 72000 м³ грунта, а в 1937 году работы по выемке грунта были увеличены вдвое – 97000 м³. Основным «злом» на перекате были каменные гряды и камни-единцы, засыпанные песком.

Перекат имел низкие отметки, в силу чего только при самых низких горизонтах сосредотачивал воду и пускал ее по направлению перевала, что делало сделанную прорезь при низких горизонтах воды устойчивой, несмотря на ее неестественное расположение (была прижата к нижней косе перевала). Маленький же паводок давал возможность основному потоку воды идти через гряды, ввиду чего уменьшалась скорость на перекате, и он начинал быстро заноситься песком.

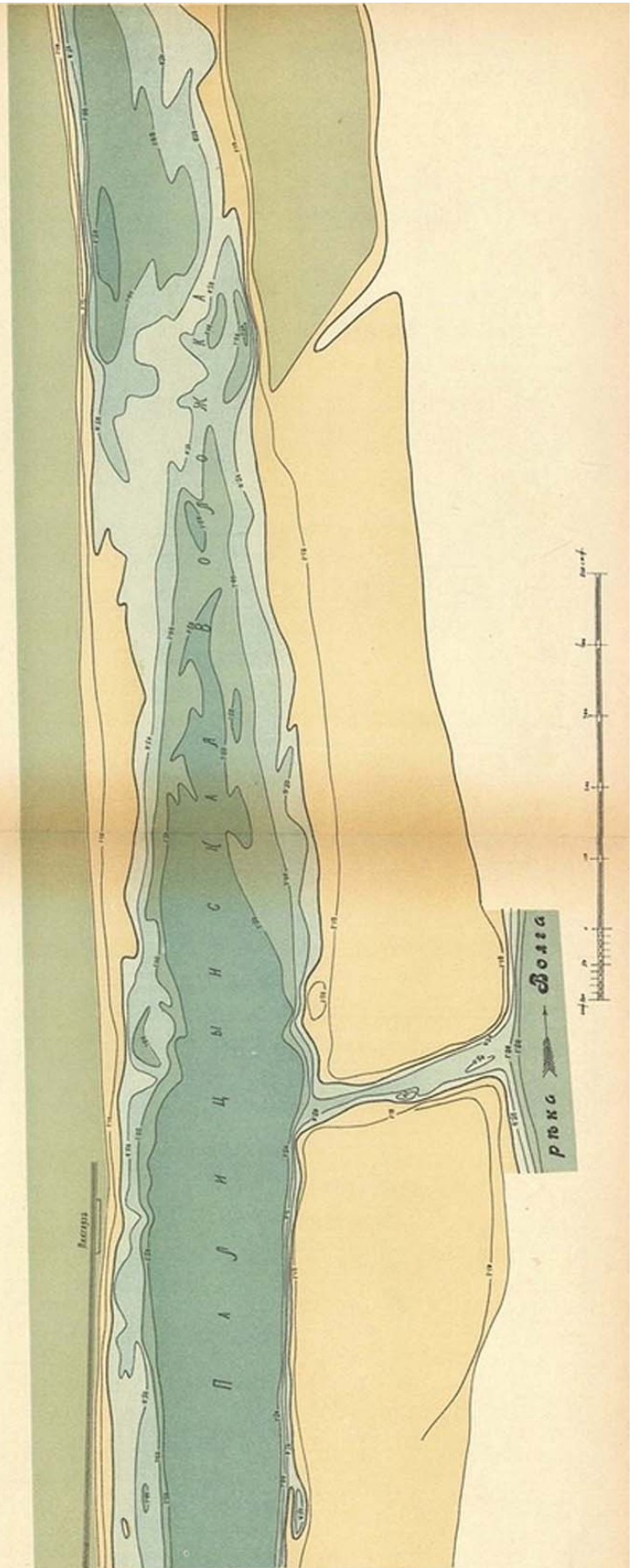
р. Вога
1039 вер.
от устья р. Шексы.

Листъ 40.

б. Планъ зимовки въ Палицанской Воложкѣ

Составленъ по изысканіямъ 1902 г. и отнесенъ къ горизонту — 0.02 саж. Сибирского вод. п.

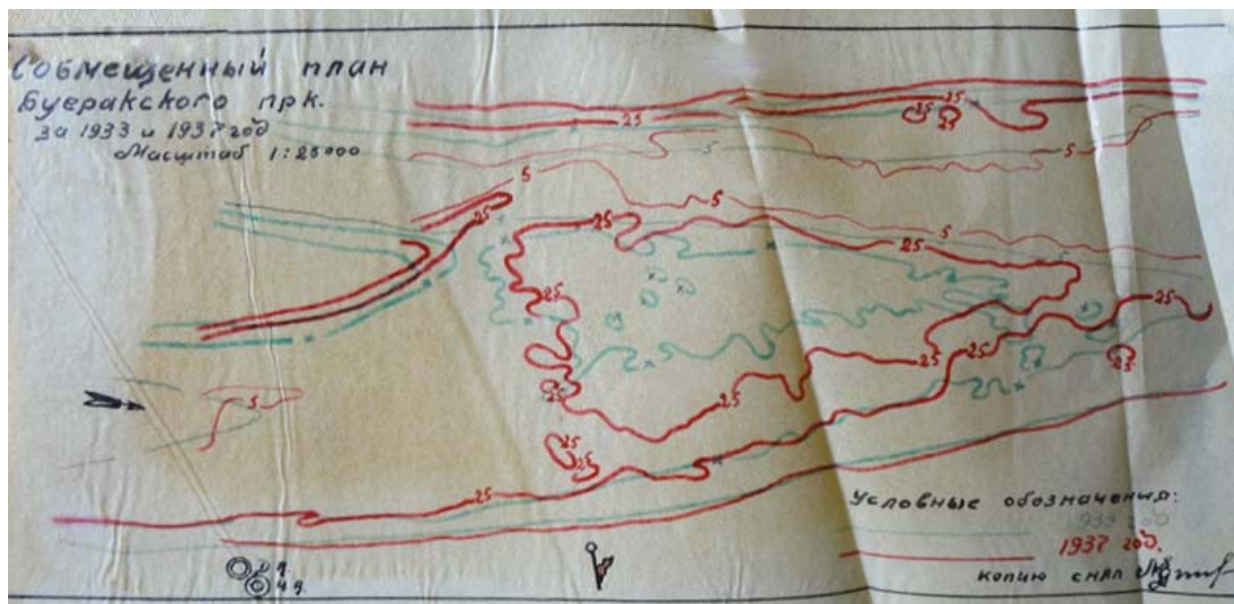
1039 в.



Наиболее эффективным способом улучшения переката было поднятие отметок правой подводной косы путем опускания на нее ветвистых завес с целью сосредоточения воды в корыте переката и повышения таким образом скоростей воды до средних, способных проносить наносы. Второй путь – это сделать вторую прорезь выше прорезей 1936-1937 годов через каменную гряду.

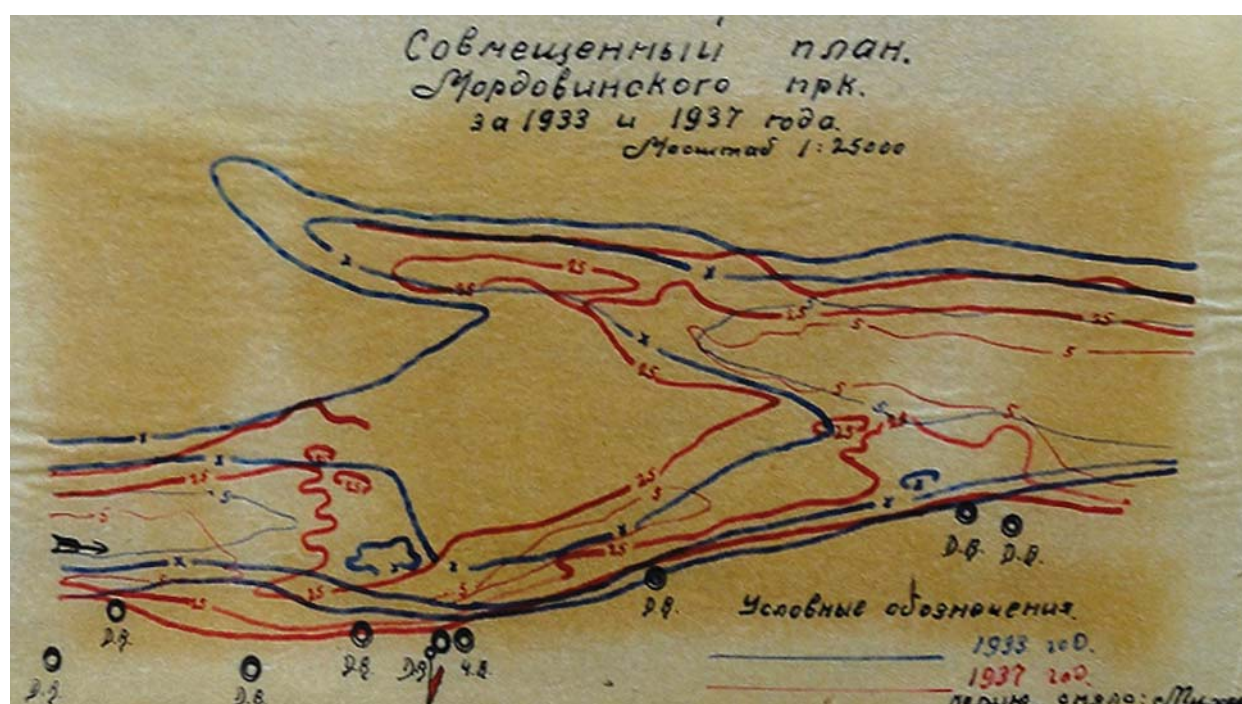
Ленивский пережат. Пережат относился к 1-му типу по классификации ЦНИВТа. В течение навигации снимался пять раз, землечерпанием разрабатывался два раза. Участок был не нормирован, но был близок к нормирующим глубинам. Волга в этом месте поворачивала и переваливала от левого берега к правому. Этот перевал становился крутым и образовывал Ленивский пережат в силу того, что в верхней части от правого берега вытянулась песчаная коса, являющаяся отложившимися продуктами размыва, вынесенными из прорана Чувич, а ниже перевала был еще больший побочень, вынесенный из старой Волги. И проран, и старая Волга, активно работая весной, ежегодно увеличивали объем косы и побочня, а коренная Волга их уносила, так что пережат в течение ряда лет оставался без изменения. Особых затруднений для судоходства не представлял, но требовал ежегодных расчисток. Так, в 1933 году было вынуто 35386 м³ грунта, в 1934 году – 35778 м³, в 1935 году работы не проводились, в 1936 году – 13387 м³ и в 1937 году – 128000 м³. Такое увеличение объема объяснялось тем, что пережат был испорчен июльским паводком и разрабатывался на 0,5 м глубже прошлых лет. Он поддерживался в удовлетворительном для судоходства состоянии землечерпанием.

Буеракский пережат. Он ближе всего подходил к 9-му типу классификации. В течение навигации снимался 6 раз и ни разу не разрабатывался. Нормирование глубины участка проводилось в течение 4 дней: 18 октября на глубине 230 см и 20-22 октября на глубине 250-246 см. Образован он был в расширенной части поймы, в месте впадения Белоярской воложки в реку Волгу.

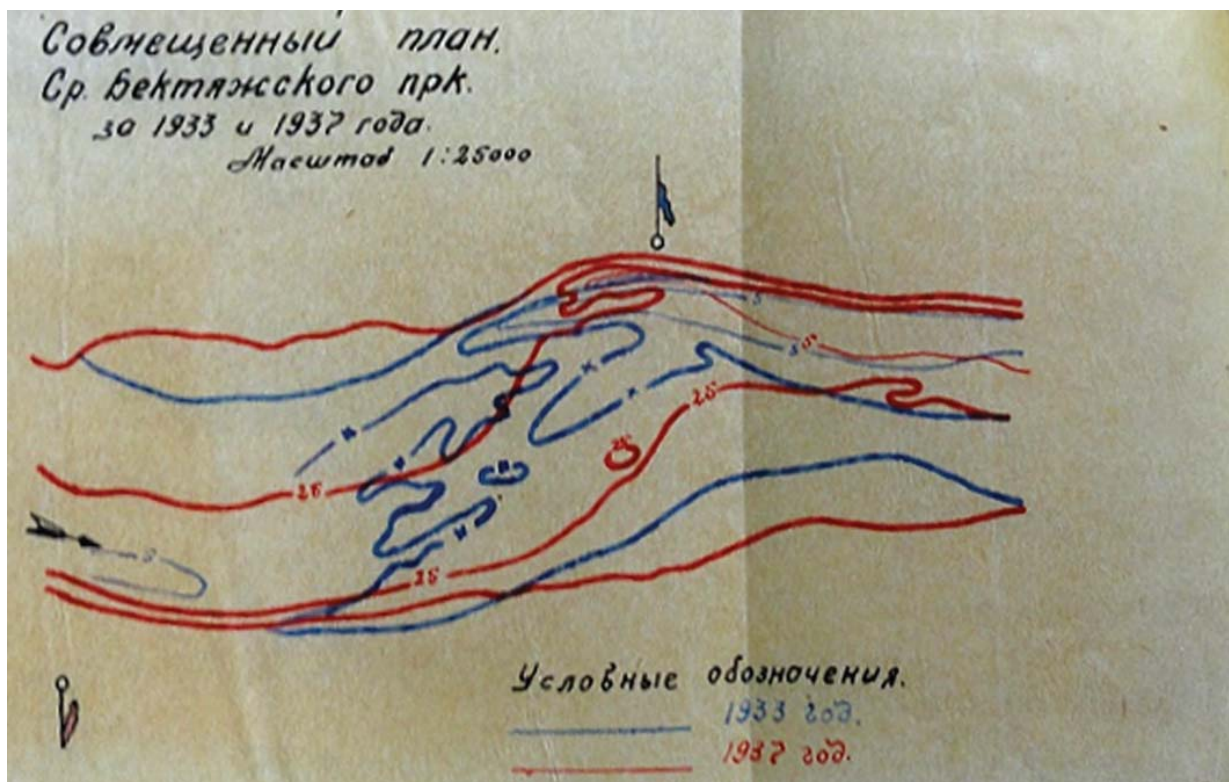


Бектяжский (Мордовинский) пережат. Принадлежал к 5-му типу по классификации ЦНИВТа. В течение навигации снимался 7 раз. Землечерпанием не разрабатывался. Была проведена одна работа по углублению взрыванием, но и она не была доведена до конца. Пережат плес нормировал один день,

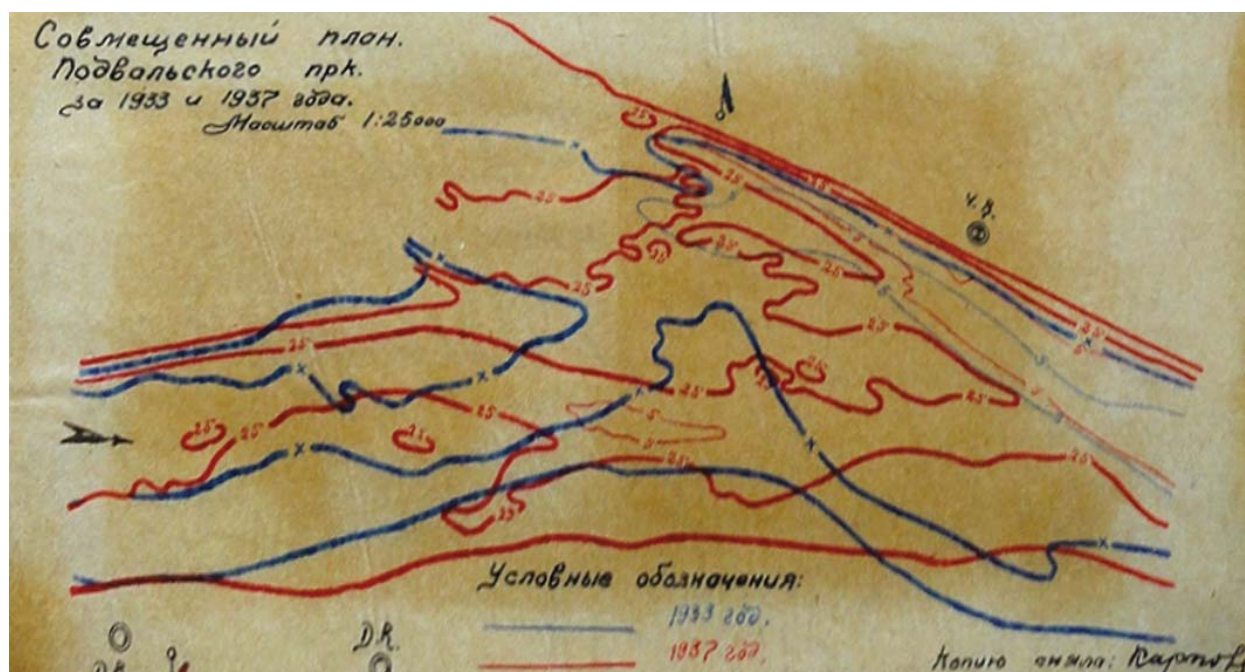
19 октября, на глубине 260 см. Воложка с недостаточными расходами воды в уширенной пойме собирала у левого берега массу наносов, расположенных в виде побочня, прижимающего судовый ход к правому берегу, суживая его. Положение усугублялось еще и тем, что из оврага по правому берегу ежегодно выносилось довольно много наносов в виде гальки и мелкого камня. Перекат в большинстве случаев при достаточных глубинах имел малую ширину, что затрудняло судовождение по нему и делало его даже опасным, так как правая кромка судового хода была ограничена сухим твердым правым берегом. В нижней части имелись даже камни-одинцы. Перекат был устойчив и изменений почти не имел. При разработке в 1933 году было удалено 22000 м³ грунта, а в 1936 году – 81000 м³. Для улучшения переката, кроме увеличения расхода воды по нему, предлагалось закрыть воложки Атрубы, расширить его дноуглублением, удалив около 80000 м³ грунта.



Нижне-Бектяжский перека́т. Принадлежал к 1-му типу по классификации. За навигацию снимался пять раз и два раза разрабатывался землечерпанием (прорезь класса А категории 1). Перека́т плес не нормировал, но был по глубинам близок к нормирующим, особенно до разработки. Воложка, стесненная огромным песчаным правобережным побочнем Средне-Бектяжского перека́та, идущего от острова Зелененький, прижатая им к левому берегу, шла вдоль него, имея тенденцию перевалить к правому берегу из-за наличия поворота поймы, переваливала в ухвостье побочня, образуя Нижне-Бектяжский перека́т, ограниченный справа-сверху этим побочнем и слева-снизу пологим левобережным побочнем. Перека́т изменений за последние годы почти не имел, затруднений у судоводителей не вызывал и легко поддерживался землечерпанием. В 1933-1934 годах не разрабатывался, в 1935 году было вынута 45000 м³ грунта, в 1936 году – 14000 м³ грунта, в 1937 году – 98000 м³. Большая кубатура 1937 года объясняется паводком, испортившим перека́т, недостаточным расходом воды в рукаве и повышенными требованиями к глубинам.



Подвальский перекат. Оносился к 5-му типу по классификации. Снимался за навигацию 10 раз и 3 раза разрабатывался землечерпанием (прорези класса А, категории 1 и 2). Перекат был расположен в месте соединения воложек Бектяжки и Атрубы.



В верхней своей части он имел большой правобережный побочень, который продолжал расти. Нижняя часть переката интенсивно спускалась, удлиняя его. Воложка Атруба, способствуя вытягиванию косы, в то же время прижимала его к правому боку побочня. Все это, вместе взятое, делало перекат очень трудным.

До 1937 года, особенно в 1936 году, пережат вызывал большие затруднения для судовождения, которые сопровождались авариями, несмотря на проводимые землечерпательные работы. В 1933 году было вынуто 126000 м³ грунта. В 1934 и 1935 годах работы не проводились. В 1936 году было вынуто 593000 м³ при шестикратной работе земснарядов, но, несмотря на это, на пережете были аварии ввиду узкости и кривизны хода. Весной 1937 года при разработке прямой капитальной прорези было вынуто 424000 м³ грунта со свалкой, от которого закрылся правый из трех ходов, и было уложено 3000 погонных метров ветвистых завес с целью закрытия левого хода. Таким образом, оставался и разрабатывался один средний ход.

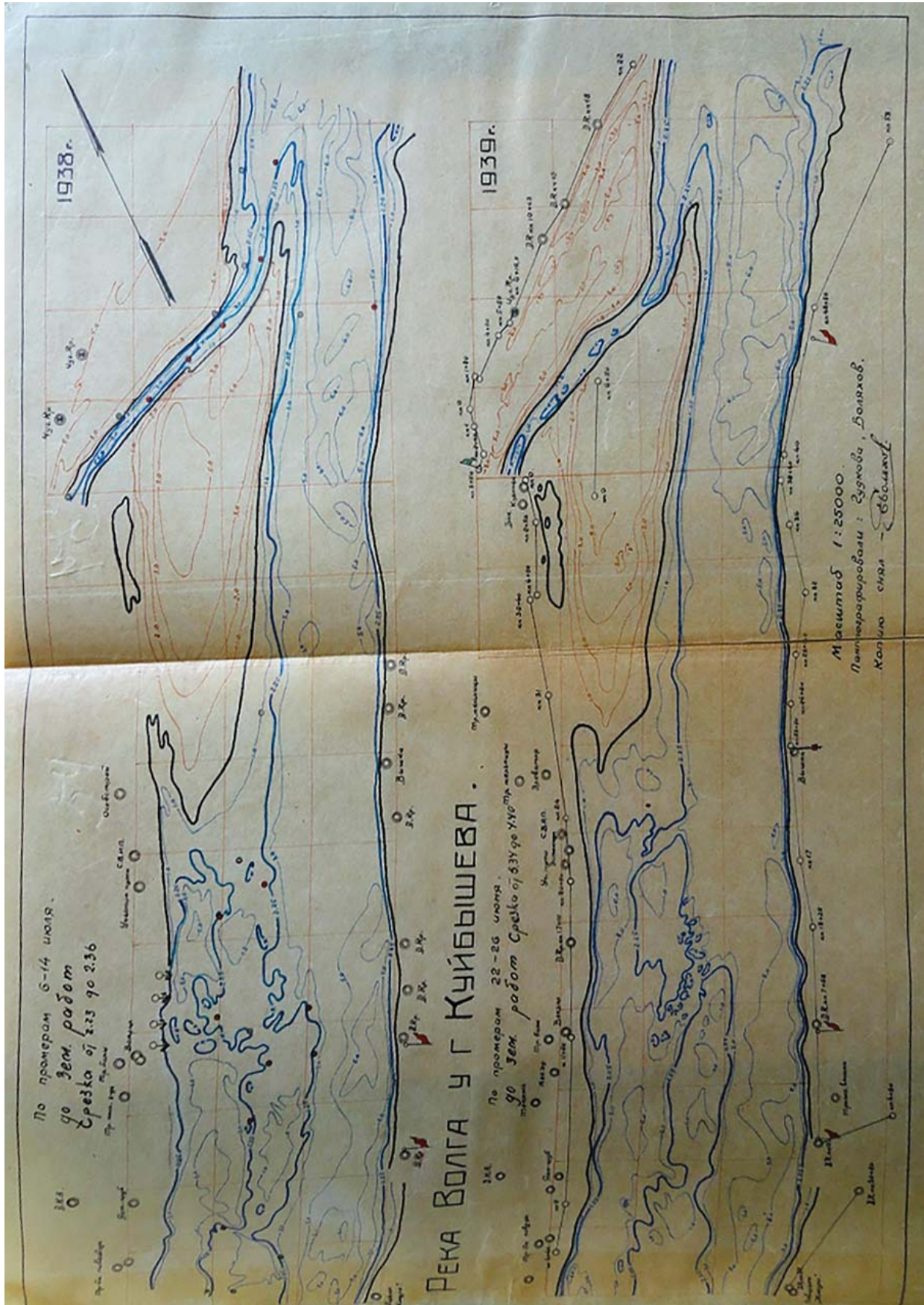


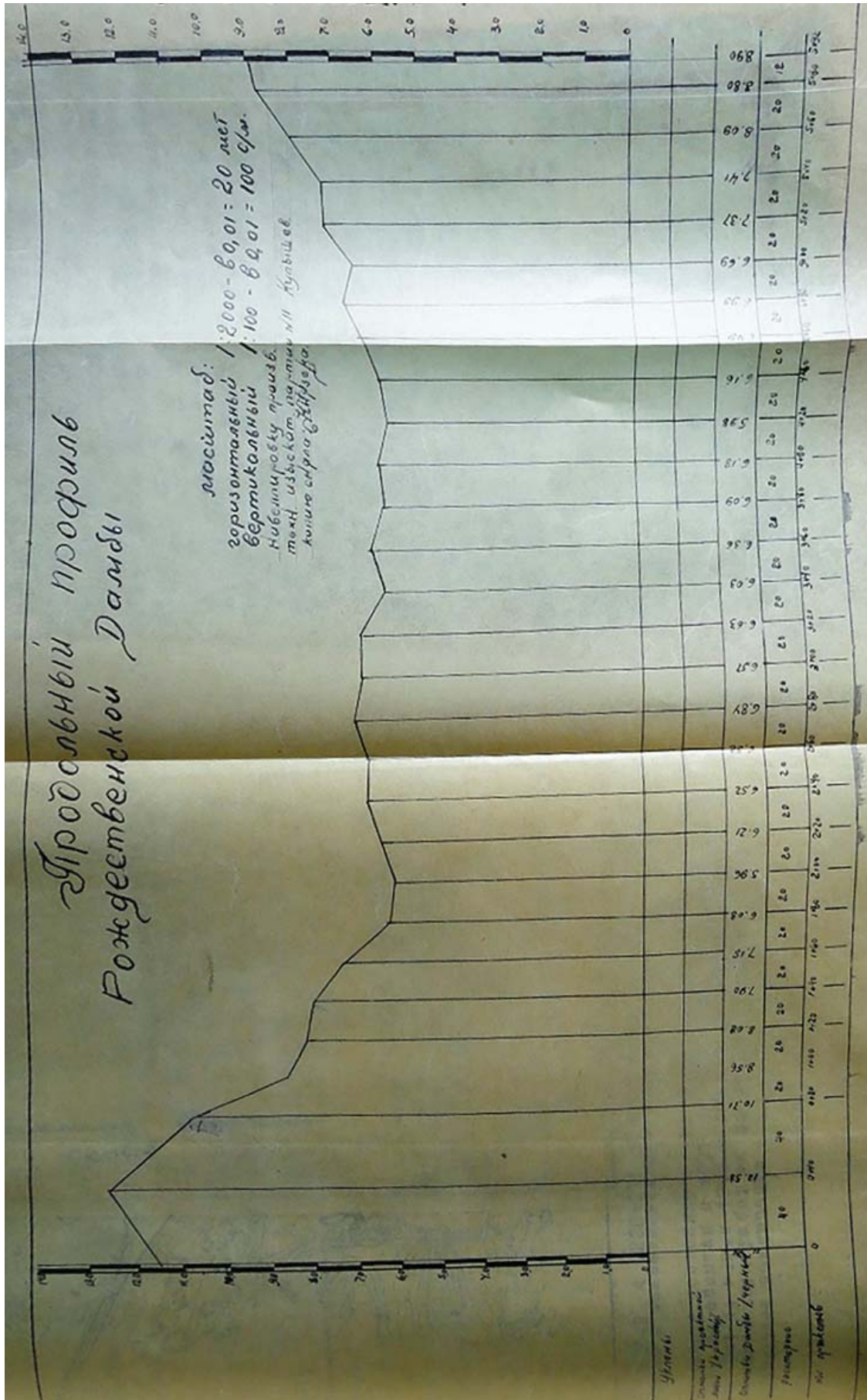
Климовский пережат. Принадлежал к 1-му типу по классификации. За навигацию снимался 6 раз и разрабатывался землечерпанием 3 раза (прорези класса А, категория 1). Нормировался участок в течение двух суток, 16 и 17 октября, на глубине 255-250 см. Волга, текущая вдоль левого берега, была прижата к нему правыми песками и, попадая в сильно расширенную часть, поворачивающую влево пойму, пересекала правые пески. Вследствие большой ширины русла и малых скоростей она отходила от левого берега и подвергалась заносу, особенно в меженные паводки. Пережат разрабатывался не ежегодно. В 1933 году было вынуто 26000 м³ грунта, в 1936 году – 40000 м³, в 1937 году – 19000 м³. В 1934 и 1935 годах пережат не разрабатывался.



Куйбышевский водный узел. Он состоял из 6 отдельных объектов. Транзитный ход – через Куйбышевский (Рождественский) пережат, подход к пристаням, вход в реку Самару, затон Янсона, Поджабный затон, затон Сухая Самарка. Все эти объекты заставляли ежегодно проводить очень большие землечерпательные работы и ставили узел в положение одного из труднейших узлов на Волге.

Рождественский пережат. Он относился к 1-му типу по классификации. В течение навигации снимался 4 раза, разрабатывался землечерпанием 3 раза (прорези класса А, категории 1 и 2). На пережате разрабатывался новый ход. Старый ход нормировал плес в течение 21 дня: с 28 по 30 июля на глубине 310-265 см, с 1 по 6 августа на глубине 340-325 см и со 2 по 14 августа на глубине 300-270 см. Волга у города Куйбышева, текущая вдоль левого берега, справа ограничивалась Голодными песками, стремилась уйти вправо через ухвостье Голодных песков, вытянувшееся в виде длинной подводной косы; слева-снизу она ограничивалась Аннаевскими песками, расположенными в свое время выше города и очень интенсивно продвинувшимися через него, но почти остановившимися в нижней части города под выдающимся левым плечом и закрывающими подходы к пристаням, расположенным в нижней части города.







Аннаевская коса и Аннаевский затон в 1911 г.

Пережат особых затруднений для судоходства не вызывал. Скорости течения на нем были невелики, и он принадлежал к числу спокойных, но был очень подвержен заносам, что вызывало потребность проводить на нем в последние годы землечерпательные работы. В 1936 году было вынуто 25000 м³ грунта, в 1937 году – 102000 м³, причем большой процент работ относился к засышке старого хода – 61% и только 31% – к разработке нового хода. Сам по себе пережат было бы легко поддерживать землечерпанием, но в комплексе с ним решался вопрос обеспечения подхода к пристаням, то есть удержания Волги на всей городской территории у левого берега. Для улучшения пережата участок работал над поднятием ухвостья Голодных песков, добиваясь того, чтобы в межень оно было не подводным, а надводным.



Самара с Волги

Подход к Куйбышевским пристаням. Ежегодно он вызывал довольно большие затруднения, а в навигацию 1936 года даже прерывался на некоторое время и ежегодно требовал больших землечерпальных работ. В 1933 году было вынуто 107000 м³ грунта, в 1934 году – 152000 м³, в 1935 году – 50000 м³, в 1936 году – 111000 м³, в 1937 году, включая подход к угольной площадке – 208000 м³ (прорезь класса Б, категория 1). В 1937 году всю навигацию был обеспечен широкий и удобный подход к причалу № 5, а величина акватории у того же причала была увеличена в 15 раз. Естественно, ежегодное производство работ такого объема было невозможно. Во-первых, оно лишало возможности выполнять другие работы до вывода снарядов на транзит, во-вторых, задерживало этот вывод и, наконец, вызывало перебои с движением судов. Было предложено два варианта решения этой проблемы:

1. Большие землечерпательные работы, в том числе в городском канале (канал, по которому при весенних горизонтах воды транспортировались наносы во вход реки Самары), с целью уравнивания живых сечений потока в канале и во входе в реку Самару, в которой параллельно мыслились работы по сжатию русла свалками. В 1937 году живое сечение входа в реку Самару было значительно больше живого сечения городского канала, и поток, попадая в него, катастрофически уменьшал скорость и откладывал наносы.

2. Создание тупикового захода в реку Самару путем пересыпки городского канала рефулированной дамбой, что в значительной мере уменьшало объем земляных работ, но являлось временным мероприятием.

Затон Янсона. Представлял собой две искусственно вырытые бухты в правом берегу Самары, требующие ежегодной подчистки из-за большого количества городского мусора, приносимого в гавани весенними водами. В 1937 году он потребовал удаления 85000 м³ грунта. Работа не была окончена. Было удалено 66000 м³.

Затон Сухая Самарка. В отмершем устьевом рукаве реки Самары, в который впадает река Татьяна, землечерпанием был вырыт котлован, представляющий собой вход в затон и его акваторию. В некоторые годы вследствие напуска песков от ухвостья Коровьего острова вход в затон требовал расчистки, но в 1937 году она не проводилась. В 1938 году в нем была устроена угольная база, которая потребовала больших землечерпательных работ.

Поджабный затон. Представлял собой один из отмерших рукавов Рождественской воложки. Эксплуатировал его нефтесиндикат под зимовку своего флота. Сам затон был подвержен замелению, так как вход в него ежегодно заносился песками, транспортируемыми Рождественской воложкой. В 1933 году он не расчищался. В навигацию 1937 года его разрабатывали на рефулер с подъемом грунта до 12 м. Было удалено в переводе на песок 205000 м³ (сделана прорезь класса Б, категории 1).

Верхне-Ермаковский пережат. Принадлежал ко 2-му типу по классификации ЦНИВТа. Вместе с Нижне-Ермаковским он образовывал 3-й тип. За навигацию снимался два раза, один раз углублялся землечерпанием и один раз – взрыванием. Не нормировался, но по глубинам был близок к нормирующим и вызывал затруднения у судоводителей. Волга здесь имела сильно расширенную пойму, поворачивающую вправо, текла вдоль правого берега, имея слева большие песчаные отложения, тяжело передвигаемые вследствие наличия в них большого количества гальки. Переваливая к левому берегу, Волга круто пересекала эти пески, оставляя справа песчаные отложения в виде побочня, который являлся нижней косой Верхне-Ермаковского пережата и одновременно –

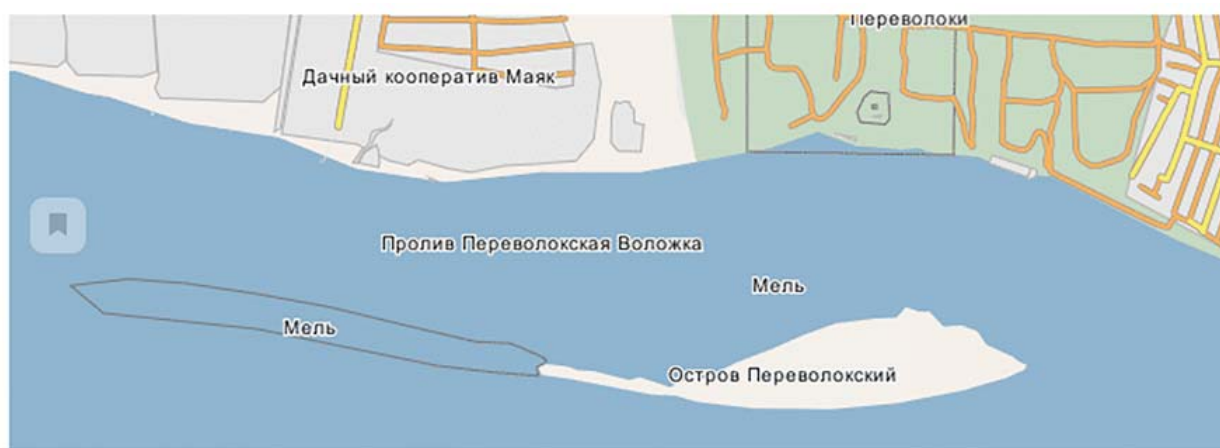
верхней косой Нижне-Ермаковского переката. Вследствие крутизны перевала и неравномерности струй воды перекал вызывал затруднения у судоводителей. Верхне-Ермаковский перекал до 1937 года не разрабатывался. В 1937 году на нем было удалено 99000 м³ грунта. На Нижне-Ермаковском в 1934 году удалено 48000 м³ грунта, в 1936 году – 102000 м³, в 1937 году – 40000 м³. В 1935 году работы не проводились. Перекалы поддерживались одним землечерпанием.



Переволокский перекал. Относился к 3-му типу по классификации. За навигацию снимался 9 раз, 7 раз углублялся землечерпанием. Большое количество землечерпательных работ объясняется разработкой по частям и на всем перекале были опущены ветвистые завесы. Участок нормировался в течение 26 дней, с 18 августа по 10 сентября на глубинах 290-260 см и 17-18 сентября на глубине 250 см. Волга, переваливая к правому берегу на Нижне-Рязанском перекале, прижатая к нему левыми песками, шла вдоль него очень недолго 1,5 км и переваливала к левому берегу, подобно Верхне-Рязанскому перекалу, двумя ходами. Правый ход у него был еще более пологий, точно так же с двумя мелкими местами с еще большей ложиной, разделяющей их. Поэтому его считали за два перекала. Левый ход, более крутой, в 1937 году не судоходный, закрывался ветвистыми завесами. Перекал вызывал затруднения при судождении и требовал больших землечерпательных работ.



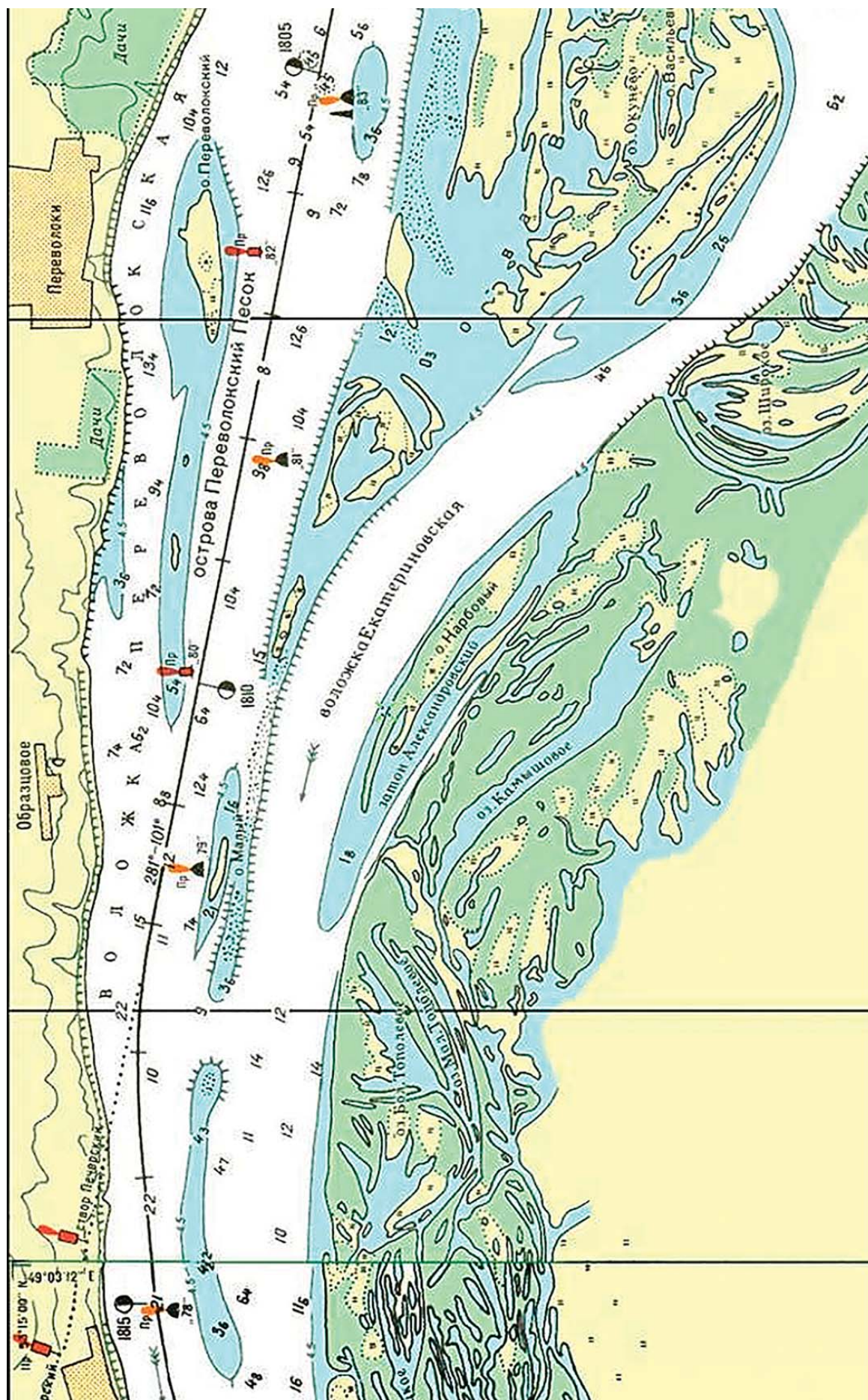
В 1933 году было вынута 85000 м³ грунта, в 1934 году – 201000 м³, в 1935 году – 136000 м³, в 1936 году – 550000 м³, в 1937 году – 342000 м³. Вот такое было по нему предложение: «Для улучшения условий судоходства и уменьшения объема землечерпательных работ на перекате следует, кроме общего увеличения расхода воды, закрыть Екатерининскую воложку обычными землечерпательными работами, продолжить и усилить опускание ветвистых завес с целью сосредоточения расходов, перекрыть левый крутой ход в верхней части, сделав капитальную прорезь с перенесением судового хода к правому берегу».



Пролив Переволокская Воложка

Нижне-Переволокский перекат. Относился ко 2-му типу по классификации. Снимался в течение навигации два раза и один раз углублялся землечерпанием. В 1937 году было удалено 17000 м³ грунта для увеличения расхода воды (закрытие Екатерининской воложки).

Екатерининская воложка. На 280-м километре от устья Болды Волга разделялась на коренную Волгу и Екатерининскую воложку на протяжении около 30 км, которая отнимала довольно много, порядка 30-40% расхода, воды от коренной Волги.



Екатерининская воложка



Один из выходов к Екатерининской воложке

Рязанские перекаты. Относились ко 2-му типу по классификации. За навигацию Верхний снимался 9 раз, а Нижний – 5 раз. Верхний 4 раза разрабатывался землечерпанием, один раз – взрыванием, кроме того, 2 раза углублялся. Верхний нормировали в течение 11 дней: два дня в сентябре при глубине 225 см, 4 дня в октябре при глубинах 224, 221, 241 и 235 см, с 3 по 7 ноября при глубине 251 см. Перекаты были неудобны для судоходства и ежегодно вызывали большие землечерпательные работы. Вынуто грунта в Верхнем перекате: 1933 год – 245000 м³, 29000 м³, 1934 год – 128000 м³, 1935 год – 205000 м³, 1936 год – 247000 м³, 1937 год – 180000 м³. В Нижнем перекате: 1933 год – 23000 м³, в 1934 году не разрабатывался, 1935 год – 76000 м³, 1936 год – 15000 м³, 1937 год – 213000 м³.



Сызранский водный узел. Коренной Волги в пределах узла небыло. Она разбивалась на 4 воложки: Застенную, Лопатинскую, Раковскую и Самарскую и два прорана: Застенный и Лопатинский. Узость и кривизна ходов, недостаточные глубины и неустойчивость прорезей создали Самарскому узлу печальную славу. Сложные условия для судоходства заставили засемафорить этот участок. Десятки лет существовали эти затруднения, а в середине 30-х годов они еще более усугубились, но никаких мер для улучшения участка до 1937 года не принималось.



Сызрань. Разлив

Одно только поддержание глубин вызывало в нем огромные землечерпательные работы. Так, в 1933 году было удалено 142000 м³ грунта, в 1934 году – 293000 м³, в 1935 году – 261000 м³, в 1936 году – 241000 м³, а в 1937 году было вынута 1341000 м³. До навигации 1937 года ходовыми были две воложки – Раковская и Лопатинская. Первая была основным ходом, глубокая, а вторая – ходом для плотов. В межень 1935 года пользовались одной Раковской воложкой, и в ней вследствие кривизны было много серьезных аварий, не говоря уже об огромных простоях, когда не только плотокараваны, но даже и баржи водились в расчалку по одной. Прорытие Лопатинского прорана в 1937 году, и прокладка основного хода через верхнюю часть Лопатинской воложки, Лопатинский проран и нижнюю часть Раковской воложки, использование Раковской воложки в качестве второстепенного хода без разработки всю навигацию избавили узел от расчалок и аварий и дали огромный экономический эффект.

Узел в течение навигации нормировал участок в течение 39 дней на глубине от 410 до 235 см. Дальнейшие мероприятия по улучшению узла требовали уширения прорана, закрытия нижней части Лопатинской воложки ветвистыми завесами и разработки Застенной воложки для проводки плотов с одновременной засыпкой Застенного прорана. Эти мероприятия позволяли отказаться от семафоров. Лопатинский проран был разработан с большими трудностями. Он оказался печинистым (из очень крепкой синевато-серой печины) и за неимением шаланд весь был разработан на рефулер. Работа вполне себя оправдала. Единственным затруднительным местом в новом ходу стал Нижне-Раковский пережат, расположенный против выхода Лопатинской воложки. На нем в 1937 году, кроме трех землечерпательных работ, глубины три раза поддерживались взрыванием. Расширение Лопатинского прорана и отмирание нижней части Лопатинской воложки улучшали положение в узле, в котором была расположена и Сызранская пристань.

Вязовский пережат. Относился к 6-му типу по классификации.

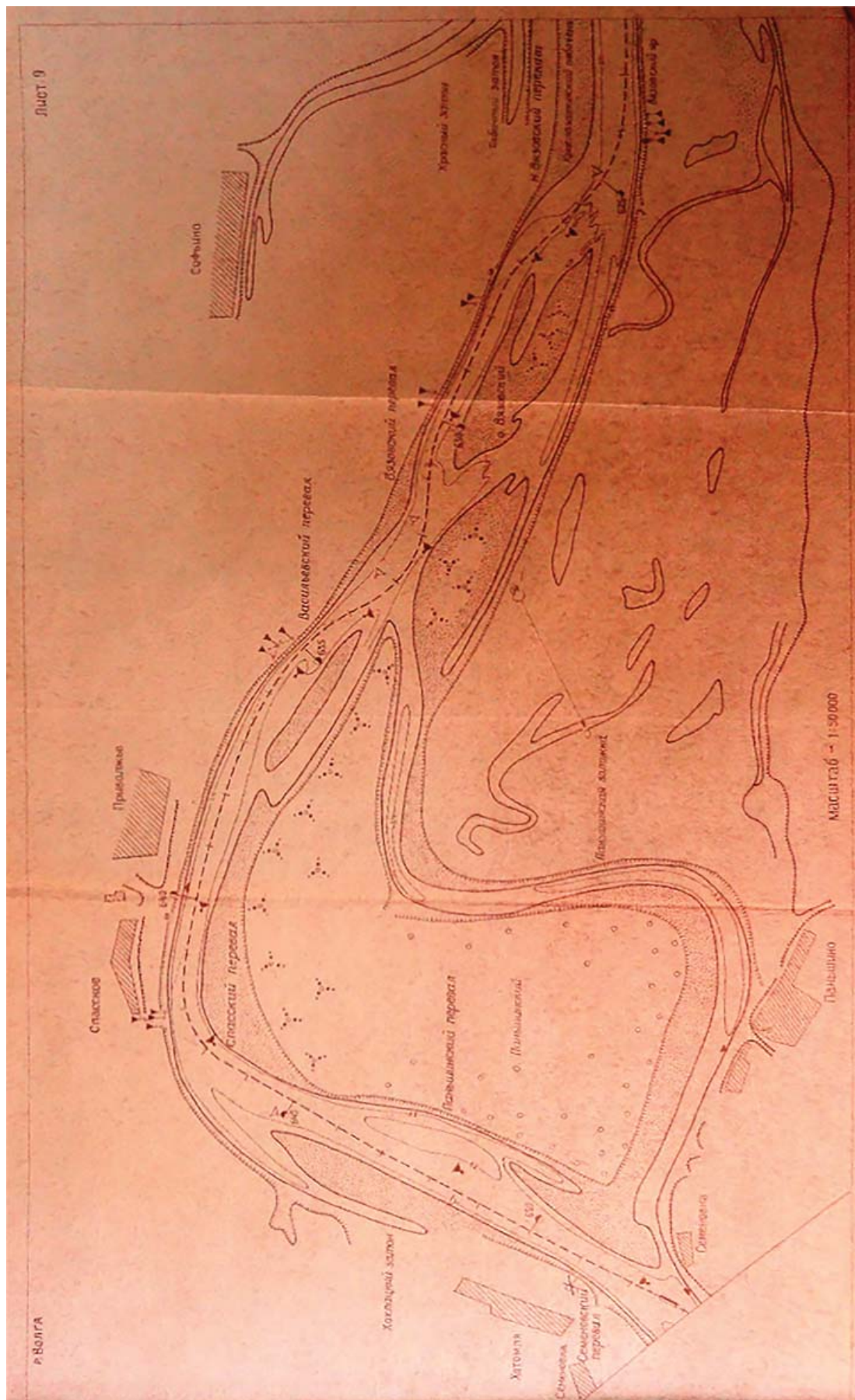
В течение навигации снимался 5 раз и разрабатывался землечерпанием 3 раза. Кроме того, на нем были уложены ветвистые завесы. Пережат нормировал участок в течение одного дня, 31 июля, на глубине 330 см, но вызывал затруднения для судоходства.

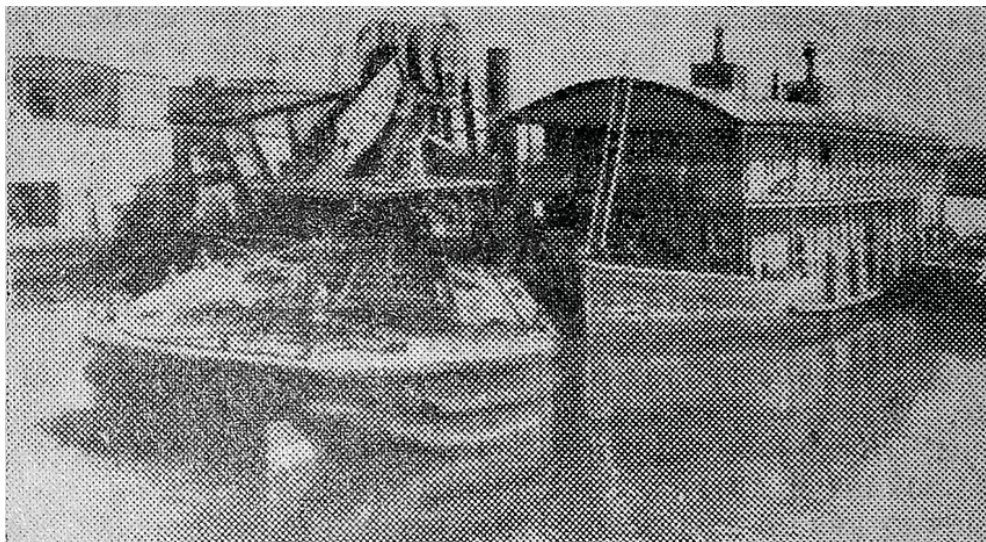




Волга, имея в этом месте в два раза уширенную пойму, поворачивающую вправо, разделялась на два рукава, имея в правом рукаве пережат в верхней части, а в левом в нижней части. Пережат был труден для судоходства. Горный ход, капитально разработанный в 1936 году, не удовлетворил судоходство. Разработанный в 1937 году луговой ход в период разработки также был очень неудобен для судоходства, и только после окончания работ с переуглублением нижней части прорези пережат пришел в нормальное состояние. В верхней части левого хода от левого берега вытянулся побочень, и наметилось его отгорожение.

Духовницкий пережат. Относился к 7-му типу по классификации. За навигацию снимался 5 раз. Один раз разрабатывался землечерпанием. Глубин участка пережаты не нормировали, но верхний был по глубинам близок к ним. Река Волга, имеющая в этом месте расширенную поворачивающую вправо пойму, попадая с Ершовского пережата с почти лобовым ударом в пещинистый яр, металась по этой широкой пойме. Пережаты были очень неустойчивы и в течение ряда лет вызывали большие неудобства для судоходства и землечерпательных работ. В последние два года пережаты находились в благоприятном состоянии, но вместе с тем даже в межень на них поднимались яры, и была опасность их моментальных перемещений и ухудшений судоходства. Особенно интенсивно разрушался верхний левый яр, из-за чего была опасность ухода судового хода на левые пески, что сделало бы его очень плохим, и не менее интенсивно срезался нижний, правый яр, где была опасность образования прорана в Хвалынскую воложку, а быть может, и ухода Волги туда. Пережат требовал больших землечерпательных работ. В 1933 году было удалено 65000 м³ грунта, в 1934 году – 250000 м³, в 1936 году – 160000 м³, в 1937 году – 18000 м³. В 1935 году пережат не разрабатывался.

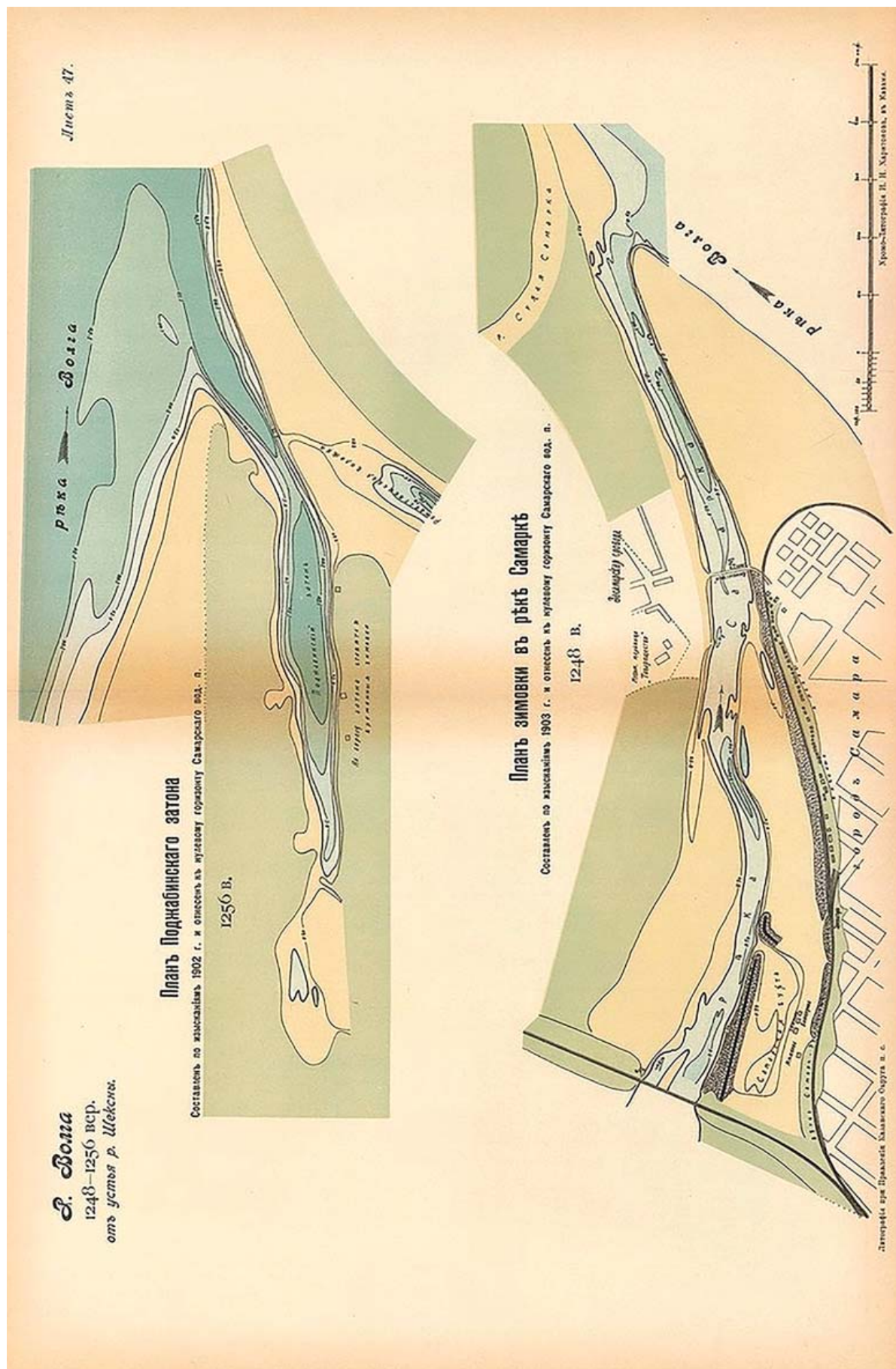




Брандвахта после ремонта на Саратовском судоремонтном заводе

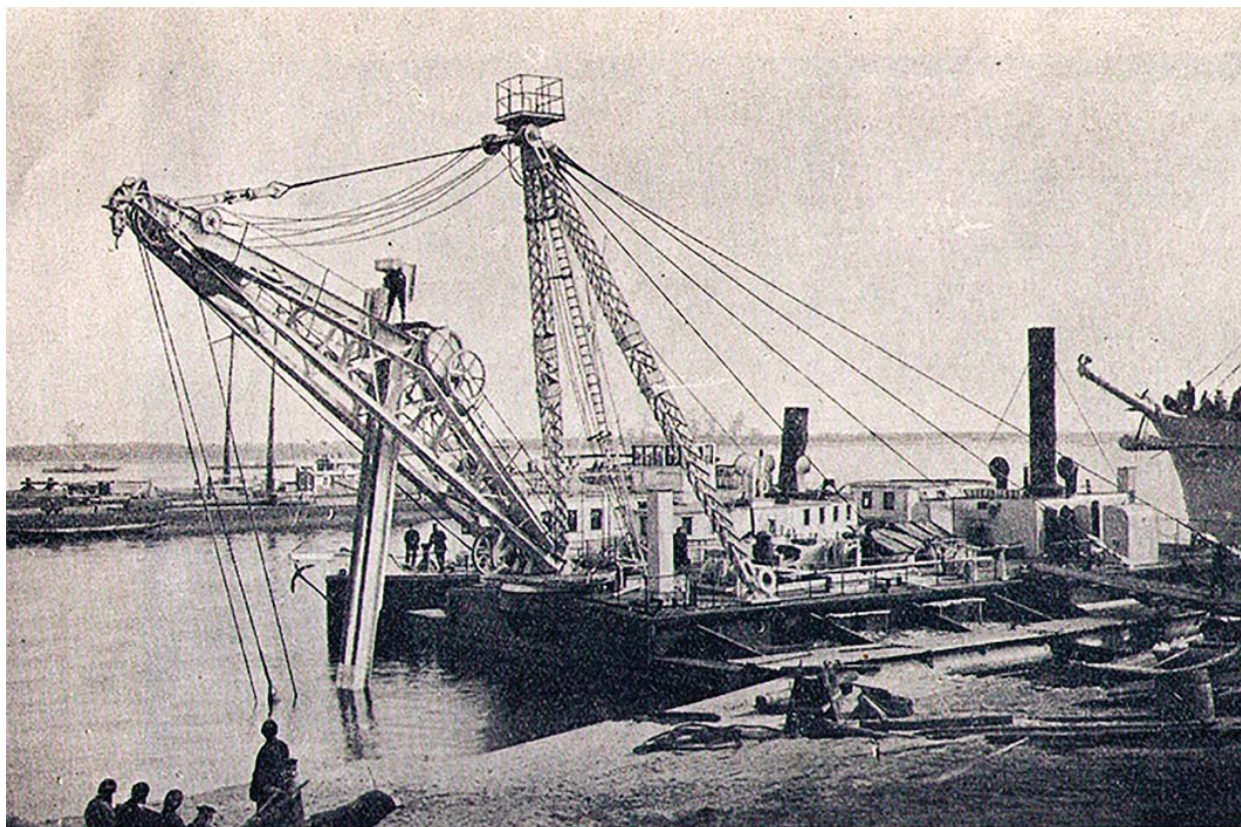
В общем, в 1937 году разработали 27 перекатов, один подход к пристани, один подход к затону и три затона. Сам участок имел 21 перекат, 3 подхода к пристани и два затона. Весной 1937 года на участке были намечены следующие землечерпательные работы на транзите: Подвальский перекат – 300000 м³, Куйбышевский (Рождественский) перекат – 70000 м³, Лопатинский проран – 1300000 м³, Вязовский перекат – 150000 м³. Эти работы должны были быть выполнены до наступления минимума. Землечерпательные работы вне транзита: Поджабный затон – с 19 по 25 октября объемом 240000 м³, подход к угольной площадке в Ульяновске – с 1 по 4 июля объемом 10000 м³, намывные дамбы в Грязном затоне – с 1 июня по 1 июля и с 25 сентября по 30 октября объемом 1362000 м³. Намеченные летом капитальные работы по разработке девяти перекатов на осенний период выполнены не были из-за отсутствия весеннего паводка. Подвальский перекат разрабатывался три раза с 6 июля по 15 октября, выполненный объем по выемке грунта равнялся 426177 м³, Куйбышевский (Рождественский) перекат разрабатывался три раза с 30 июля по 15 ноября, объем выполненных работ – 102988 м³, Лопатинский проран разрабатывался с 12 июня по 5 июля и с 12 июля по 22 августа, объем выполненных работ составил 1112940 м³ грунта, Вязовский перекат разрабатывался три раза с 27 июля по 6 октября, было вынито 294962 м³ грунта. Общий объем вынутого грунта на транзите составлял 1937067 м³, что на 7% больше запланированного. На внетранзите план был перевыполнен на 29%. Поджабный затон разрабатывался с 12 октября по 13 ноября, вынито 205370 м³ грунта, подход к угольной площадке в Ульяновске разрабатывался с 12 по 29 июля, вынито 41397 м³ грунта, на намывных дамбах в Грязном затоне работы велись с 21 апреля по 18 октября, вынито 318938 м³ грунта. Выполнение и перевыполнение плана стало возможным благодаря отсутствию текучести кадров. Все земснаряды работали полным штатом до закрытия навигации, и почти не было случаев ухода работников.

Лучшие результаты показали «Волжская 18» и «Волжская 28». Заработок матроса при расчетной ставке был 148 рублей в месяц. Развертывание стахановского движения протекало очень неравномерно. Договоры на соцсоревнование были заключены с весны, но с выходом земснарядов на транзит о них почти забыли, и первые их проверки прошли в июле. Оживление соцсоревнование получило в октябре.



План Поджабинского затона и затона в реке Самарка

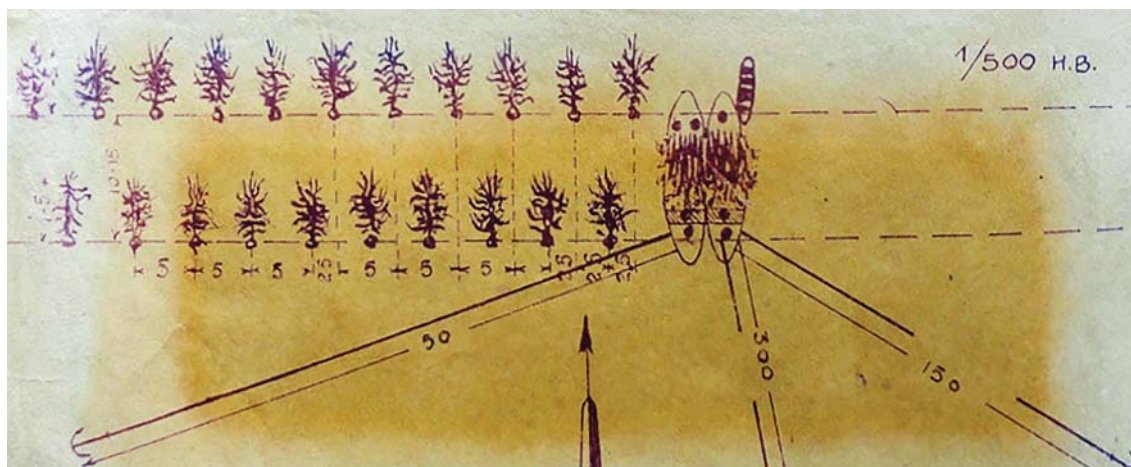
Договоры выглядели примерно так: «Волжская 7» соревновалась с «Волжской 25» и «Волжской 28», «Волжская 18» – с «Волжской 25» и «Волжской 28», «Волжская 25» – с «Волжской 7» и «Волжской 18», «Волжская 28» – с «Волжской 7» и «Волжской 18». Пароход «Челюскинец» соревновался с пароходами «Лозовский» и «Крейсер» и т. д. В 1937 году за навигацию на участке было 2 аварии, в 1936 году – 18, а в 1935 году – 6.



Земляная машина «Волжская 20»

Основные недостатки в работе были следующие: плохое качество судоремонта, перебои в снабжении углем, недостаток стальных тросов, недостаточное количество техники, слабая техническая подготовка большей части персонала, в том числе и комсостава. Фактически в пределах участка практиковался только один вид легких выправительных работ, а именно ветвистые завесы, хотя осенью намечалось проведение и посадочных работ, но отсутствие осеннего паводка и напряженность положения на транзите до самого ледостава не позволили развернуть эти работы. Участок не имел ни средств, ни специальных партий для проведения работ. Те восемь работ, которые были проведены им за навигацию, проводились случайными рабочими: две работы – поденными рабочими, две – командой земснаряда «Волжский 28», три – командой землесоса «Волжский 7» и одна – командой изыскательской партии № 16. Руководили работами начальники изыскательских партий. Материал: кули и сторожки-приносились из склада Технического участка, а камень, кусты и деревья заготавливались на месте. Лодки и завожники с такелажом брались на земснарядах или в изыскательских партиях. Обслуживались работы баркасом изыскательских партий или пароходами, обслуживающими земснаряды. Работы проводились только по крайней необходимости. Кусты укладывались через 5 м в два ряда в шахматном порядке, при

расстоянии между рядами 10-15 м. Кусты рубились преимущественно вязовые и осокоревые из-за их ветвистости, размеров и формы листьев.



*Производство работ на двух спаренных завознях. Измерения в метрах.
Залитыми кружками в завознях показаны люди*

Вообще же они работали очень слабо по сравнению с елкой, но являлись лучшими породами из растущих в пределах участка. Листва кустов колебалась от 4 до 5 м. В зависимости от густоты веток к одному кулю или камню подвязывались 1-2 или 3 куста. Кусты подвязывались за вершину с помощью липовых веревок-сторожек диаметром около 1 см. На подвязку одного куста уходило 3-4 м веревки. Подвязывались кусты-деревья или к кулям насыщенным песком весом 70-100 кг, или к камням приблизительно такого же веса. При больших глубинах и скоростях иногда подвязывалось по два куля и, соответственно, увеличивался вес камней. Везде, где сооружения были расположены вблизи от судового хода, они укладывались с кулями, а в неходовой полосе – с камнями.



*Производство работ на двух спаренных лодках.
Опускание куста по шесту*

Загрузка кустов производилась по мере движения завозни по створам с помощью тросов. Работы велись с завозни или большой лодки, установленной на 3-4 якорях и передвигаемой по створам с помощью тросов, поданных на завозню.

На малых глубинах кули или камни с подвязанным кустом просто сталкивались в воду, а на больших их опускали по шесту. Насыпанные кули песком или камни грузились на завозню на суше, или на другую завозню, если работали на спаренных завознях, и они выезжали к месту работ (обычно обходились баркасами или пароходом). По мере расходования кулей и кустов завозни возвращались к берегу, и их нагружали вновь. Опушенные кусты из-за наличия листьев наиболее интенсивно работали в первые дни своей укладки. Насыпка кулей и заготовка хвороста велась другими рабочими или этими же, но до того, как приступали к опусканию. Число людей в завозни колебалось от 5 до 7 человек. На заготовке хвороста и насыпке кулей оно было очень разнообразное.

Для соединения Голодных песков, расположенных напротив верхней части города Куйбышева, с правым берегом реки Волги (для укрепления Волги у города Куйбышева) весной 1937 года насыпались две рефулерные дамбы. В основу одной из дамб, дамбы № 2, были положены два ряда ветвистых завес (кусты на кулях с песком) общим протяжением 500 погонных метров. Несмотря на слабое течение, завесы сыграли большую роль в укреплении дамбы, так как грунт был очень легким (мелкий песок с илом) и насыпка дамбы без них затянулась бы надолго, что было видно при производстве работ на дамбе № 1. Работы проводились силами рабочих гидрогруппы, на сдельной основе. При разработке входа в реку Самару земснарядами требовалось для сосредоточения воды в канале перекрыть рефулерной свалкой протоку, идущую вдоль Коровьего острова. Работа продвигалась очень медленно, так как большая часть укладываемого грунта уносилась в протоку. Были намечены и выполнены ветвистые завесы. После их укладки свалка стала устойчивее, и протока в течение трех дней была закрыта.



Ветвистая завеса в действии

В 1936 году Подвальский пережат был наиболее аварийным из всех пережатов участка. Весенняя съемка 1937 года ничего хорошего не предвещала. Пережат был расположен при слиянии воложек Бектяжской (ходовой) и Атрубы. В навигацию 1936 года в нем разрабатывались три хода. Повторная съемка дала еще более мрачную картину: все три хода были пересыпаны, а проектная глубина не проходила ни по одному из них. Для разработки землечерпанием был выбран средний ход как наиболее удобный для судоходства. При разработке

среднего хода правый закрылся рефулерной свалкой, тогда как левый, наиболее активный, закрывать было нечем. Решили закрыть его ветвистыми завесами в два и три ряда.



Работы по опусканию завес проводились силами команды землесоса «Волжский 28» с 10 по 16 июля. Всего было опущено 3100 погонных метров. Через 8 дней были ясно видны результаты работы. Проектная глубина уже не проходила по луговому ходу, и заметно повысилась вся коса выше места опускания завес. Судовой ход начинал мелеть, а левый ход, перекрытый завесами, в нижней части начинал развиваться. На ремонт судового хода ставится землесос «Волжский 28», и его же команде поручается продлить завесы дальше, несколько перекрыв старые. Укладывается 1900 м завес с расчетом, что они на 400 м перекроют старые завесы. Позже план снятия переката покажет, что работа была проведена не зря. Наблюдалось резкое улучшение переката. Проран, намечавшийся в левом ходу, своевременно был перекрыт, а коса за завесами повысилась на 1-1,5 м по сравнению с меженным состоянием. План, снятый месяц спустя, дает общее повышение косы, но появился небольшой размыв в месте намечавшегося прорана. Очевидно, следовало опустить завесы еще раз на этом участке, но из-за позднего времени не успели. Не будь завес, кубатура землечерпальных работ в значительной мере возросла бы. В 1936 году на перекате было извлечено 593000 м³ грунта, а в 1937 году – 357000 м³. В 1936 году на перекате было 4 аварии, а в 1937 году ни одной.

На Верхне-Переволоцком перекате было намечено уложить три двойных ряда ветвистых завес в левом ходу. Работы проводились командой землесоса «Волжский 7» с 27 по 31 августа, а дальше были приостановлены за неимением сторожков. Был уложен первый ряд полностью, второй ряд на 75%, а всего 1975 погонных метров. Одновременно земснарядом велась разработка правого хода. К осени перекат был приведен в удовлетворительное состояние. Нужно сказать, что каждый сторожок или камень с кустом стоил 10 рублей, то есть один погонный метр двойного ряда (при расстоянии 5 м между кустами) стоил около 3-4 рублей.

Помимо ветвистых завес, применялись и взрывные работы для углубления перекатов. Всего за навигацию 1937 года было проведено 12 взрывных работ на 8 нормирующих перекатах с целью увеличения глубины и ширины судового хода. Выполнялись они под руководством Бородзича Г. А. по принципу и методу, предложенному им же в своей брошюре «Углубление песчаных перекатов взрыванием» с небольшим изменением, а именно – с применением хлебной массы для изоляции бумажных патронов.

Работы выполнялись зарядами аммонала весом около 2 кг в бумажной оболочке цилиндрической формы, длиной около 25 см, а в диаметре 10 см. Патрон заряда состоял из двух слоев обойной бумаги и двух слоев бумажной кальки, перевязанных шпагатом и покрытых сверху хлебной массой, с заправленным в них капсулом-детонатором с бикфордовым шнуром длиной 50-60 см и подвязанным к ним камнем весом около 2 кг. В связи с нехваткой детонаторов размеры каждого заряда были увеличены до 5 кг. Такой заряд давал больший эффект, чем двухкилограммовый.



Изготовление заряда для взрыва

В местах, подлежащих углублению взрыванием, устанавливались вешки-шесты длиной 3-5 м на сторожках с камнями. Вешки ставились при проплыве лодки при сплаве, то есть в направлении течения. Практика производства работ на реке Волге заставила отказаться от береговых створ ввиду дальности расстояния и вследствие этого плохой их видимости. По мере расстановки 10-15 вешек и готовности первых 20 зарядов, спустя 3-4 часа после прибытия на место работ заряды грузились на четырехвесельную легкую лодку с надежными веслами и укладывались, и она выезжала на место работ.

Заехав выше места взрывов, лодка начинала сплывать по одной из линий вешек и опускать на расстоянии 10-15 м один за другим зажженные заряды (5-6 штук), после чего отъезжала в сторону и поднималась выше места проведения

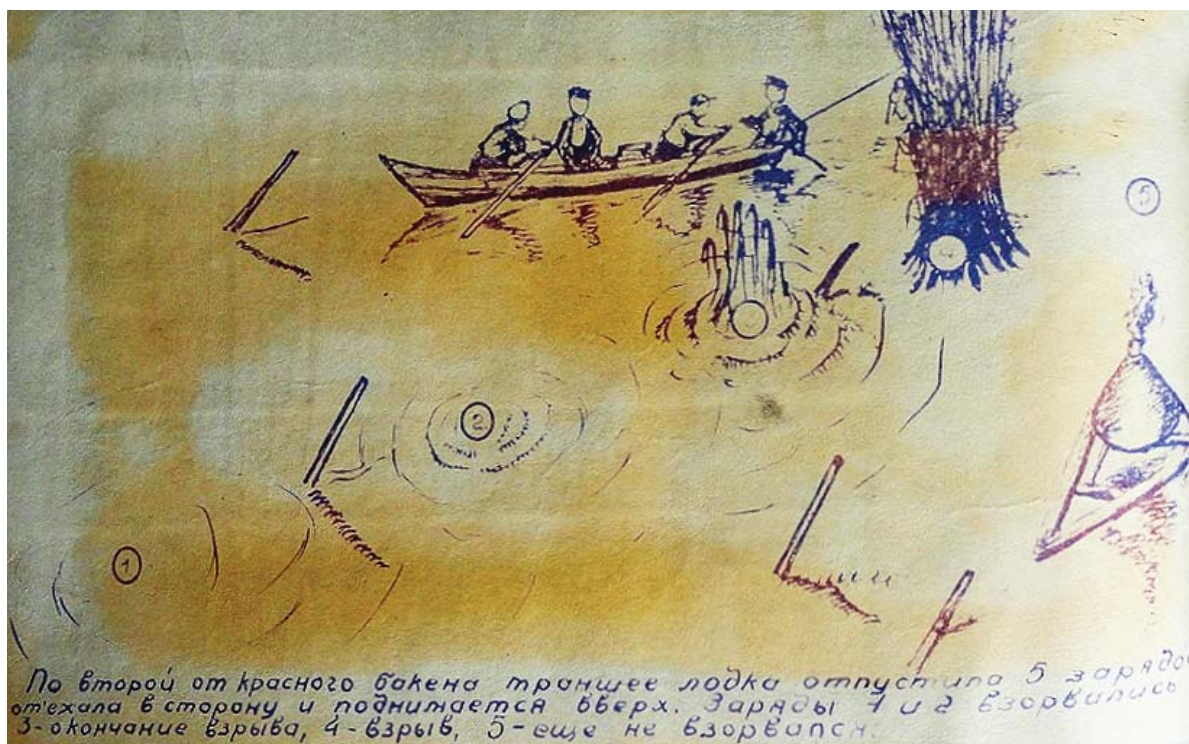
взрывов. После того как все заряды взорвались или прошло время (10-15 минут) для уверенности в полном отказе, если один или несколько из них не взорвались, лодка или продолжала эту же траншею, если она длинная и первыми зарядами не вышли на глубину, или начинала новую траншею. Когда все заряды, взятые в лодку, были использованы, она подъезжала к берегу за новой порцией зарядов, а другие несколько лодок выезжали и начинали расстановку вешек в зависимости от результатов взрывов. На время пропуска судов через пережат работы за 10-15 минут до их прохода прекращались.



Суда же предупреждались о производстве работ свистком и отмашкой с лодки. После новой расстановки вешек лодка с зарядами выезжала на место работ и проводила их тем же порядком. В конце концов на пережатке оставались отдельные шалыги, которые после обозначения их вешками рвались одиночными зарядами. Работа проводилась только в светлое время суток и продолжалась до тех пор, пока не достигались необходимые результаты.



Невзорвавшиеся снаряды не вынимались и не ликвидировались, так как в силу гигроскопичности бумага намокала и в течение 10-15 минут заряд пропитывался водой, бумажная оболочка лопалась, и аммонал растворялся течением.



Ширяевский пережат представлял собой широкую песчаную россыпь с очень малыми скоростями течения, с целым рядом отдельных шалыг на пережете. Пережат являлся очень неблагоприятным для проведения взрывных работ, но ввиду того, что он нормировал весь плес, его пришлось углубить взрыванием. Была углублена площадь 90 на 150 м, или 13500 м². Глубина в месте взрывания с 240 см была увеличена до 250-245 см. Вывеска была поднята с 240 до 245 см. Было удалено около 1350 м³ грунта при расходе аммонала в 110 кг, при 47 взрывах, из которых было 8 отказов. Таким образом, на 1 кг аммонала приходилось 13 м³ грунта, или 120 м² углубленной площади.

По каждому пережату после взрывных работ составлялся акт. Обстановка в границах участка была разбита на два обстановочных района, которые, в свою очередь, делились на 13 старшинских участков – в первом 7 участков, а во втором 6. Границы обстановки районов: 1-й район – Майна – Сухая Самарка, а 2-й район – Сухая Самарка – Широкий Буерак. Непосредственно на реке Волге было расположено 12 старшинских участков и один на реке Самарке. Участки по длине колебались между 26 и 64 км, в зависимости от степени трудности обслуживаемого плеса. В навигацию 1936 года протяженность самого большого участка составляла 99 км. Действовавшая в навигацию 1937 года обстановка была разбита на две категории. Первая категория – река Волга протяженностью 564 км, плюс обстановка без вторых ходов и подходов в весенний период 185 км и в межень 88 км; и вторая категория – это притоки реки Волги: Майна, Уса, Самарка, Чапаевка и Криуша протяженностью 172 км. Обслуживающий обстановку флот состоял из двух пароходов: «Петр Исаев» мощностью 130 индикаторных сил и «Кинешемец» мощностью 115 индикаторных сил (единица измерения работы пара в двигателях), семи рульмоторов, из которых 4 двенадцатисильные, остальные пяти и семисильные, и трех завозней. Весь перечисленный флот не только в количественном, но и в качественном отношении, за исключением парохода «Петр Исаев», не удовлетворял нормальную работу обстановки.

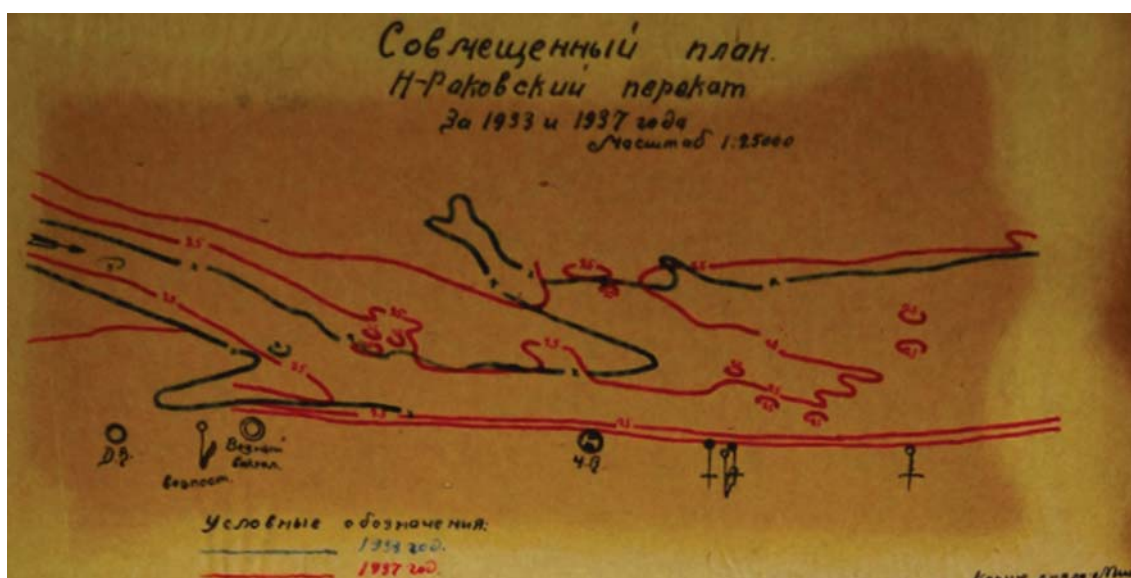


Пароход «Кинешемец» имел техническую скорость 8 км/час, рульмоторы, ввиду своей конструкции, были не защищены и подвержены частым поломкам. Обстановка притоков реки Волги, удовлетворяя потребности судоходства, была технически несложная и ограничивалась обстановкой фарватера и препятствий (плавучие баржи, береговые перевальные столбы).



Пароход «Кинешемец»

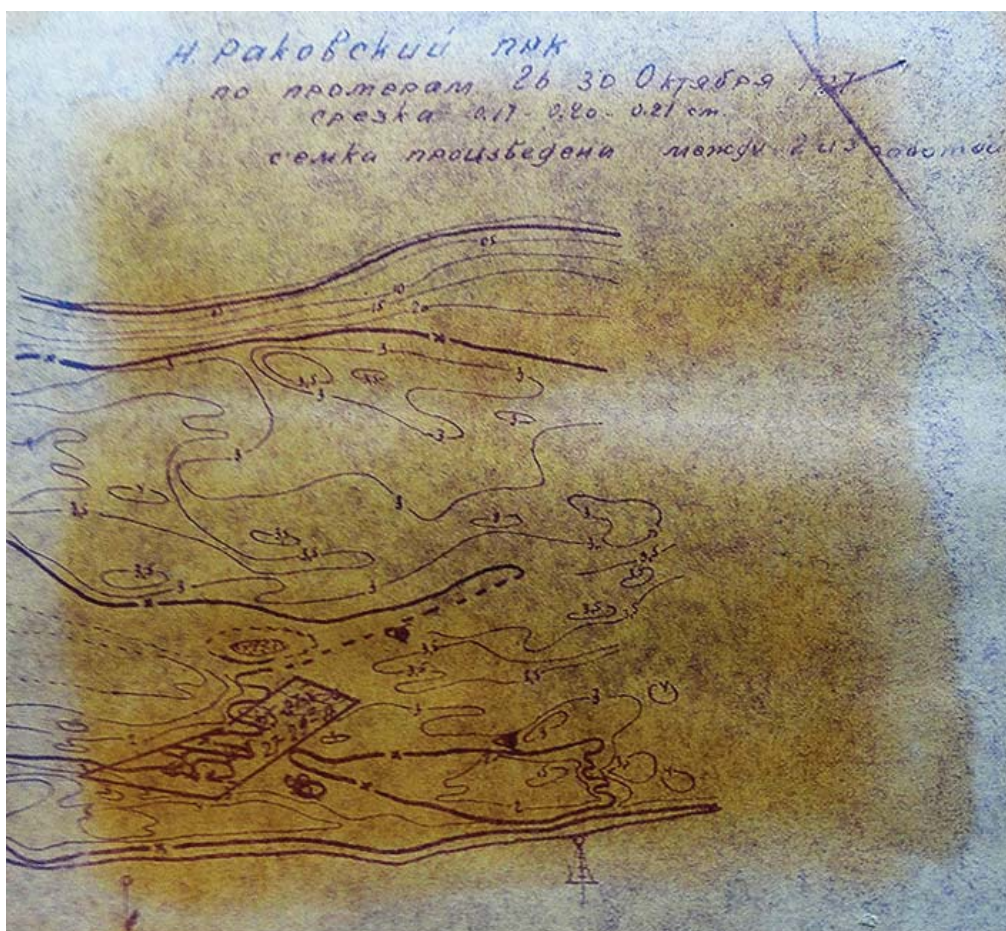
Для безаварийного судоходства проводились следующие мероприятия: увеличение общего количества предостерегающих знаков по сравнению с планом, во всех затруднительных местах выставлялись береговые створы и перевалы. На Куйбышевском рейде и частично Сызранском водном узле простые белые огни на бакенах были заменены мигающими фонарями Ремнева. На серьезных перекатах, а их было 36, были установлены световые вывески. В навигацию 1936 года вывески были на 21 перекате.



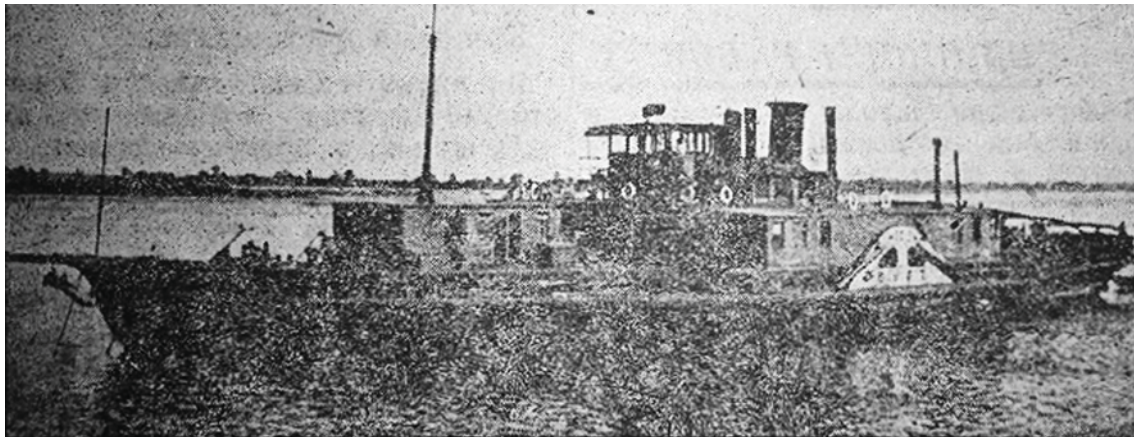
В Лопатинском проране и в Раковской воложке действовали семафоры, регулирующие движение по ним. Специальной плавучей обстановкой (бакены и денные огни) были обставлены перекаты для пропуска плотокараванов. Вторые ходы на перекатах Головкинском, Пальцинском, Рождественском и Сосновская россыпь были расширены, а также расширены существовавшие на перекатах: Ленивском, Нижне-Криушинском, Средне-Бектяжском, Нижне-Климовском, Верхне-Ермаковском, Рязанском, Переволокском, Нижне-Раковском и Верхне-Раковском. Подходы к Ульяновскому и Сызранскому железнодорожным мостам были обставлены знаками направляемой плавучей обстановки.



Обстановочная база бакенщиков



Сплошное траление судового хода бакенщиками проводилось в среднем два раза в месяц. На нормирующих перекатах и местах, затруднительных для судоходства, работники обстановки оказывали судоводителям помощь в проводке караванов. Велось наблюдение за изменением хода на неустойчивых перекатах: Верхне-Криушинском, Подвальском, Пальцинском, Духовницком, Переволокском.



Нефтевоз «Красное Знамя» неоднократно терпевший аварии по вине Балзатона, проводившего его ремонт

Контроль за работой обстановочной службы был усилен за счет использования обстановочных пароходов. На 1 января 1937 года имелось 30 землянок для работы бакенщиков, 177 домиков, 505 железных кроватей, 182 матраса, 100 простыней, 6 стенов, 500 табуреток, 214 столов, 0 подушек. В 1937 году заготовили 165 матрасов, 317 простыней, 79 стенов, 54 табуретки, 180 подушек. Крайне плохим было обеспечение кухонной посудой.



Пост бакенщика

Всего же постов обстановки первой и второй категории было 320, а бакенщиков – 500 человек. Промтоварами и продуктами бакенщики обеспечивались крайне плохо. Несмотря на то что был ОРС и ларек на барже, товары и продукты просто распределялись, так как буксировать баржу с ларьком, чтобы люди купили товары, было долго по времени и накладно.

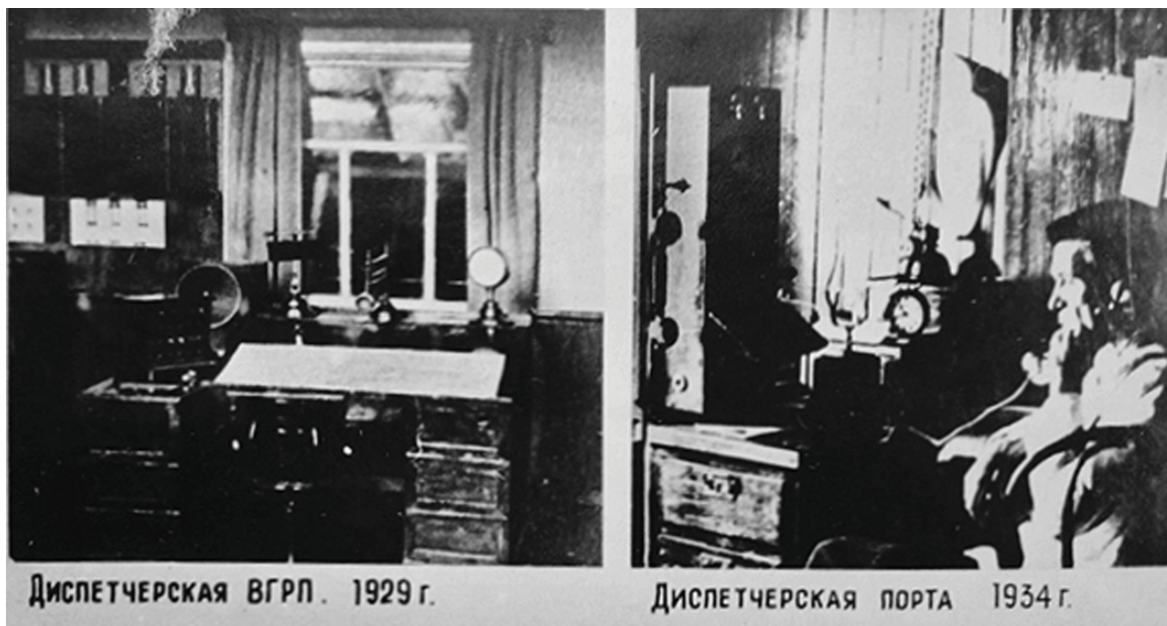
Стахановское движение только-только зарождалось, и как соревноваться бакенщикам и другим работникам путей, толком не знали. Работники брали обязательства, а потом отчитывались на собраниях бригад. Лучшие стахановцы участка 1937 года: Рябов Яков Никитич – техник по учету дноочищения, Севастьянов Николай Иванович – заведующий обстановкой 1-го района, Егоров Степан Иванович – постовой старшина Верхне-Бектяжского переката, Тарасов Михаил Васильевич – постовой старшина Нижне-Климовского переката, Ерофеев Иван Петрович – обстановочный старшина участка устья реки Сок – Сухая Самарка, Болоев Степан Иванович – постовой старшина Ермаковского переката, Капустин Александр



Бакенщик

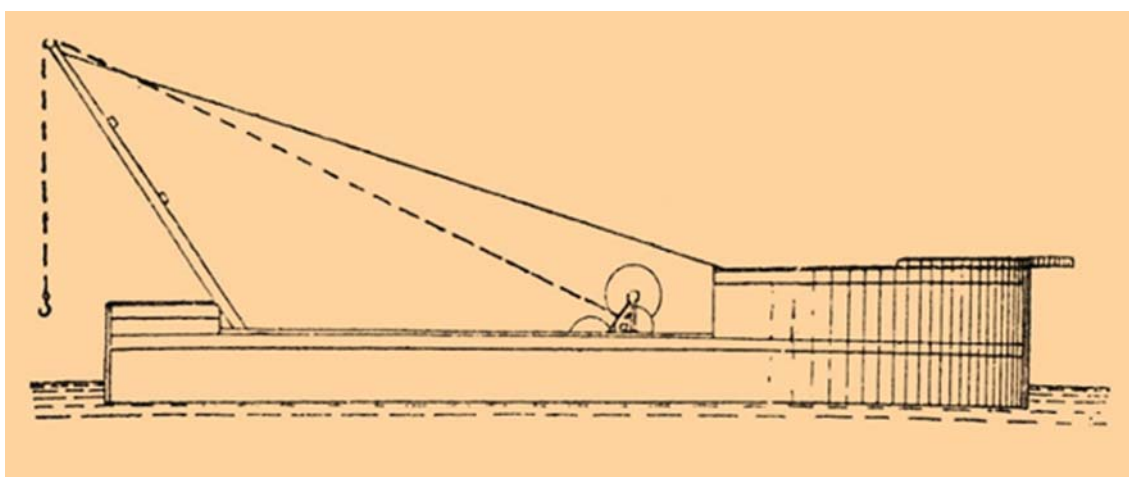
Александрович – постовой старшина Переволокского переката, Матвеев Андрей Иванович – старшина Сызранского железнодорожного моста, Мязин Иван Федорович – помощник обстановочного старшины Сызранского водного узла, Буянов Николай Михайлович – постовой старшина Вязовского переката, Крюшкин Александр Александрович – постовой старшина Лопатинского прорана. На отчетном собрании работники обстановки решили за зиму 1937-1938 года путем опроса выявить особо затруднительные места для судоходства, составить проекты обстановки особо затруднительных мест и поставить там технически совершенную обстановку, за зиму заготовить материал и обстановочные знаки для открытия навигации, обучить на курсах постовых старшин не менее 50 человек, выделить не менее 12 моторных лодок 8-10 сил типа «Валиндер» для обстановочных старшин, построить 68 домиков, 40 лодок и 12 завозней со шпильями, полностью обеспечить посты культурно-бытовым инвентарем, выделить специальный баркас в навигацию 1938 года для буксировки ларька, оказания медицинской помощи и выдачи зарплаты.

В составе каждого участка имелась диспетчерская группа, например, на 4-м участке она состояла из 7 человек. В городе Куйбышеве находились 1 старший диспетчер, 3 диспетчера, 2 информатора и 1 диспетчер был в Ульяновске. В Куйбышеве в навигационный период диспетчеры несли круглосуточное дежурство. В их задачу входило своевременное информирование всех заинтересованных лиц и учреждения о состоянии плеса (глубина перекатов и горизонта, изменения в направлении судового хода, открытие и закрытие вторых ходов, наличие препятствий и затруднительных мест для судоходства и правила их прохода) и так далее. Также планировалось установить 11 селекторных телефонов на перекатах, а на четырех земснарядах – по одной радиостанции. Для дноочищения планом, спущенным Управлением, к 1 мая участку должны были передать 6 водолазных кранов, но передали только два, а остальные передали с задержкой от 1 до 4 месяцев. Все краны находились в удовлетворительном состоянии.



Диспетчерская порта в разные годы

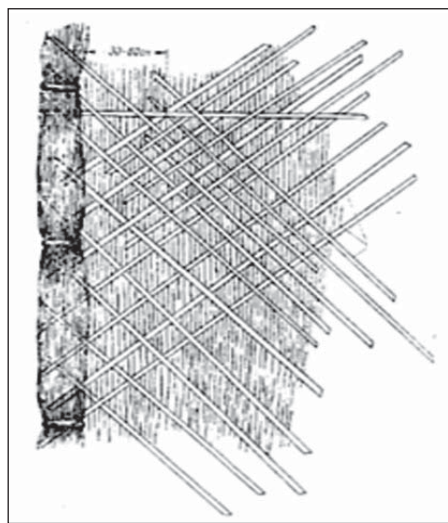
В то же время участок располагал пятью водолазными станциями. Из оборудования для водолазных станций не хватало спиральных шлангов, взамен их выдали мягкие. Во время дноочистения в навигацию 1937 года было извлечено: 74 якоря, 15 лотов, 1357 цепей, 556 оцинкованных тросов, снасти смоляные 310 штук, снасти мочальные 38 штук, снасти манильские 179 штук, рельс железнодорожный 98 м, станин от машины 2 штуки, лом железный 1612 кг, лом чугунный 610 кг, кнехт чугунный 1 штука. Итого: 90,433 т плюс камней 319,070 т и карчей 13800 штук (3251,410 т). Всего извлечено: за 1937 год 3661,313 т, за 1936 год 2031,189 т, за 1935 год 1389,894 т такелажа, разного лома, камней и карчей.



Карчеподъемный снаряд

С целью профилактической работы по борьбе с засоренностью водных путей проводилась очистка яров и бичевника от карчей и хлама. В 1937 году участку была разрешена очистка 10-метровой полосы по действующим ярам. К этой работе приступили с 15 июня. Очистили Сенной горный и луговой яры, Ермаковский луговой, Мордовинский горный, Рязанский луговой, Владимирский

луговой, Быстренький луговой, Шелехметский горный яр (общая протяженностью 13 км 800 м, площадь 236000 м²). Объем ремонтных работ по гидросооружениям

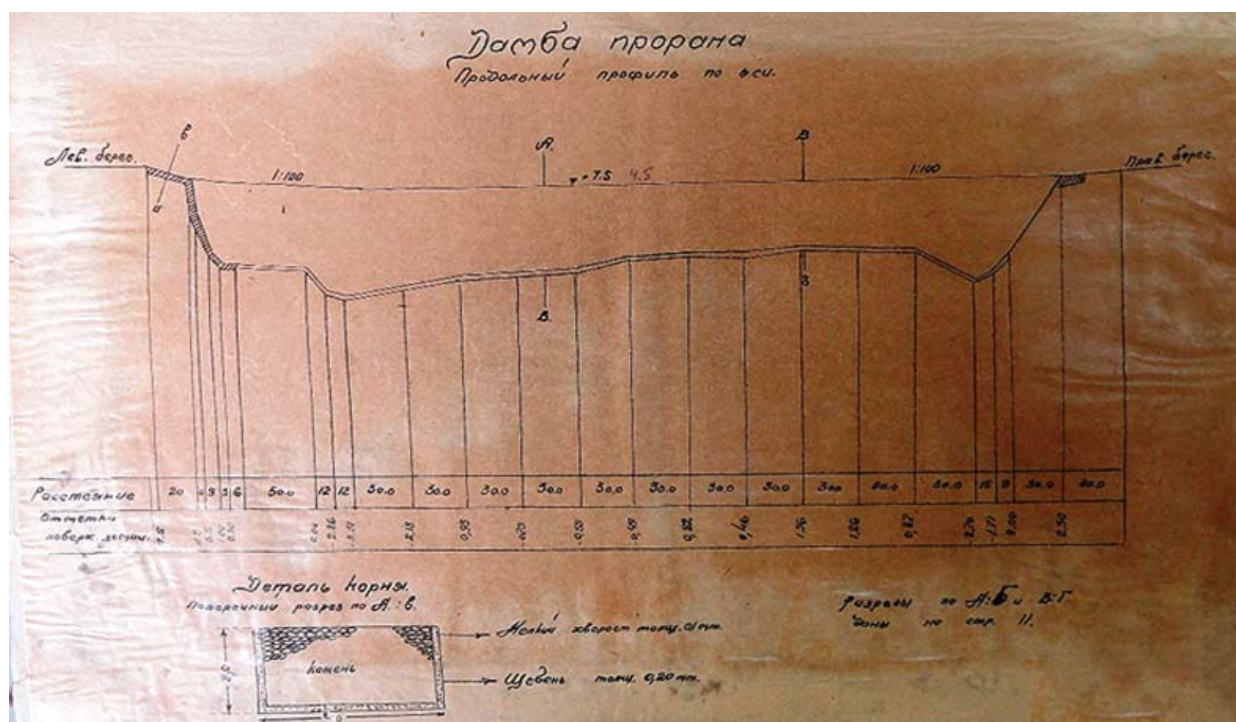


Хворостяной тюфяк

4-го технического участка был установлен на основании акта их обследования в 1936 году, после прохода весенних вод и по мере выявления повреждений в сооружениях, с ограничением расходов суммой, выделенной для этих работ, в размере 62700 рублей.

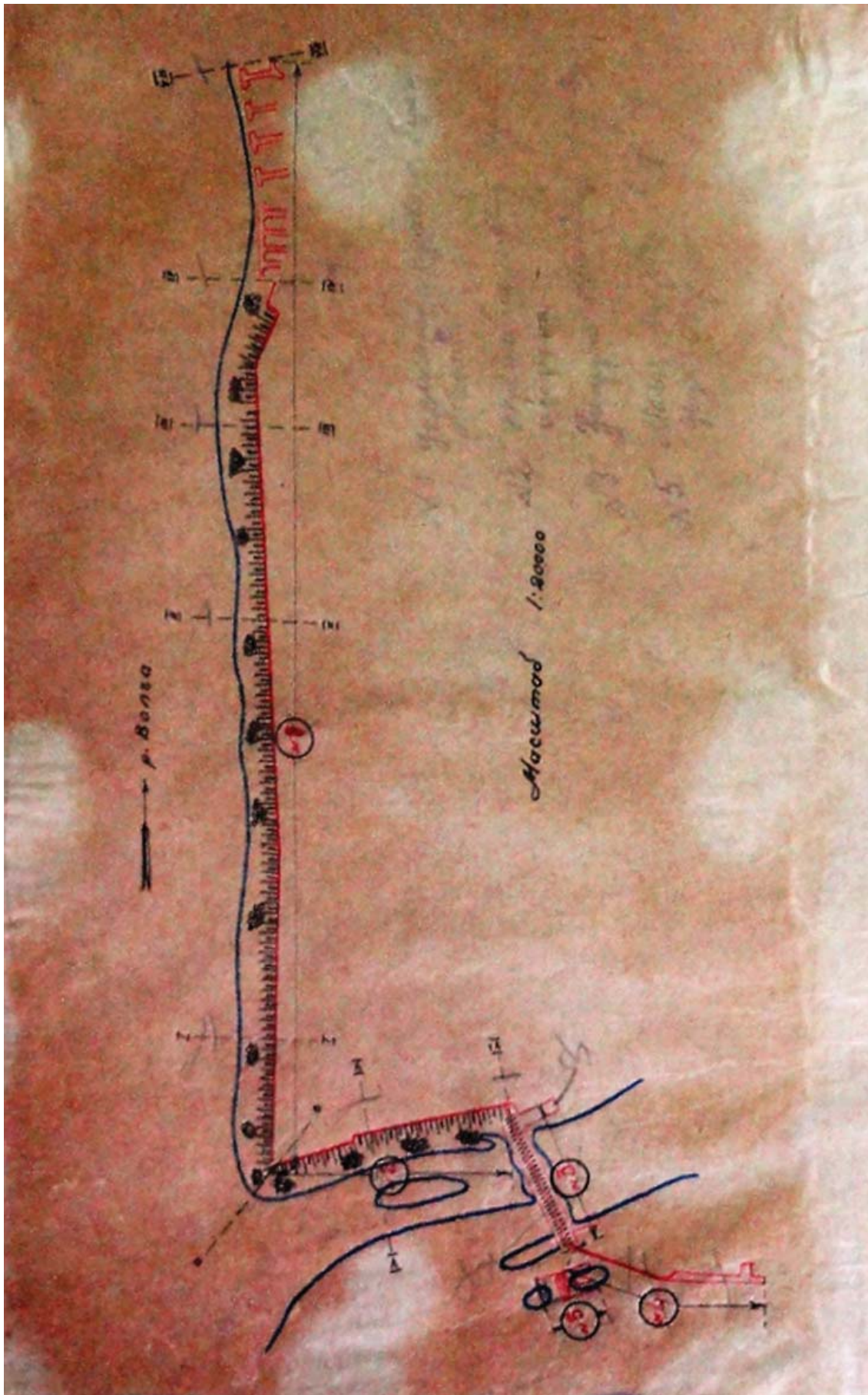
Работы включали замену хворостяных тюфяков на правом берегу реки Волги в количестве 2800 м², укрепление корня дамбы прорана на левом берегу реки Волги, укладку новых хворостяных тюфяков в количестве 800 м², подготовку и пропуск весенних вод с предупредительным ремонтом при обнаружении повреждений, заготовку 175 м³ камня на корнях дамбы прорана, содержание бригады тюфячников и грузчиков в количестве 15 человек с бригадиром во главе, восстановление дамбы прорана каменной наброской до 350 м³, ремонт поврежденных подмывом укреплений правого берега каменной наброской в количестве 450 м³.

ремонт поврежденных подмывом укреплений правого берега каменной наброской в количестве 450 м³.

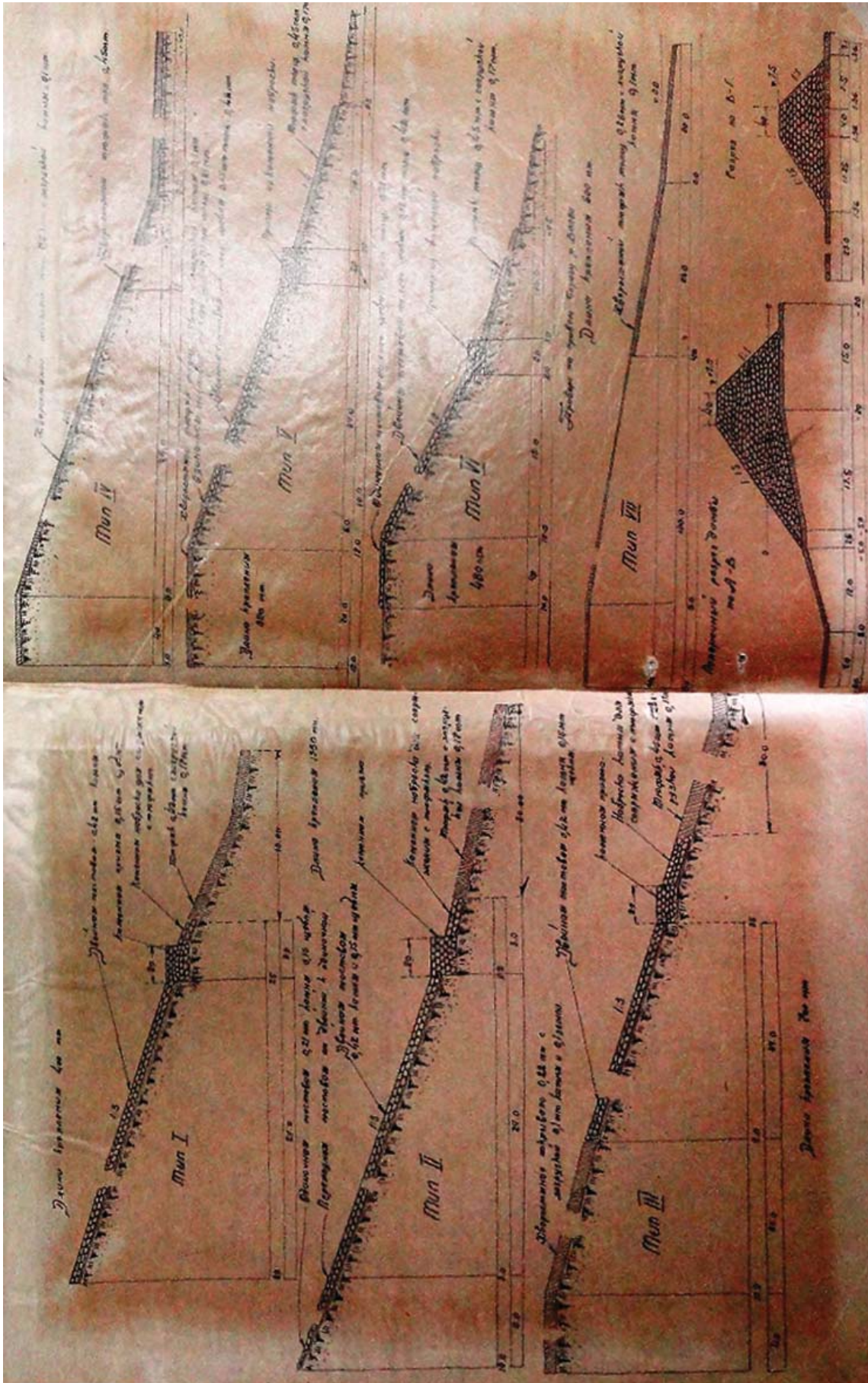


Продольный профиль сооружения

Но своевременно средства не отпускались или отпускались в меньшем количестве, и часть этих работ осталась невыполненной. Не меньшим недостатком было и малое количество транспорта, главным образом гужевого, так как зимние дороги в условиях торосистого льда на Волге не давали возможности использовать автотранспорт для доставки материалов со склада на стройплощадку. А так как участок не имел своего гужевого транспорта, то его приходилось заказывать в организации из города Куйбышева.



План системы выправительных сооружений



Поперечные разрезы и характерные конструктивные элементы сооружения



Гужево́й транспорт

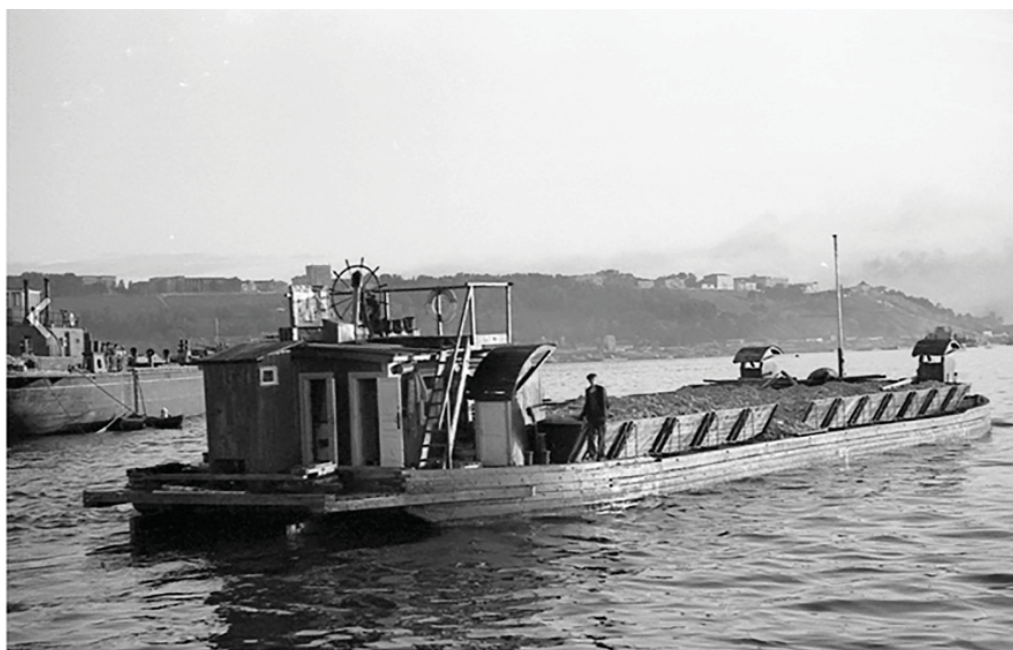
же – 22 руб. Вес 1 м³ бутового камня из мелких пород равнялся 1800 кг. Следовательно, 1 м³ бутового камня стоил для участка 28 руб. 50 коп. Надо учесть, что некоторые гидросооружения стоили до 4500000 руб., хотя и были из торфа и хворостяных тюфяков. На них не было постоянного дежурства, а был только надзор сторожами-надзорщиками. Такое положение не гарантировало защиту от возникновения пожара на торфяном укреплении и целостность других укреплений, в особенности дамбы прорана и пойменного протока.

Это было слишком далеко, и продуктивность была очень малая. Могли бы взять в близлежащих колхозах, но там были свои работы для гужевого транспорта, и подвод было взять негде. Поэтому большую часть работ выполняли ручными тачками, например, ими перевозили тюфяки на расстояние почти 1 км. Бутовый камень на расстояние почти 3 км перевозили по воде двумя завознями грузоподъемностью 8 тонн, так как ни грузового судна грузоподъемностью 80 тонн, ни моторного баркаса, ни гужевого транспорта не было.

Куйбышевский Облисполком установил цену на бутовый камень в 1936 году за одну тонну 19 руб. 92 коп. хотя годом раньше он стоил доро-



Бутовый камень



Баржа перевозящая щебень

АВАРИИ ПО ВИНЕ «ПУТИ»

Аварий, отнесенных Суднадзором к категории «по вине пути», в навигацию 1937 года произошло 20, с общей суммой убытка 92209 руб. Основные причины: недостаточность и неправильность обстановки (по этой причине произошло 10 аварий с убытком 11998 руб.), засоренность пути (из-за этого произошло 8 аварий с убытком 78506 руб.), узость и кривизна хода 2 аварии, с убытком 1705 руб. В 1934 году таких аварий произошло 56 с общим убытком 103643 руб., в 1935 году их было 51 с общим убытком 107034 руб., а в 1936 году – 54 аварии с общим убытком 178964 руб. Разбивая аварии по видам путейского хозяйства, видим, что по вине обстановки число аварий осталось то же самое, а убытки снизились в 1,7 раза. По вине дноочистения число аварий уменьшилось в 3,25 раза, а убытки – в 1,25 раза. Такое небольшое снижение по убыткам объясняется аварией с пароходом «Мурманск» 23 июня, проломившим баржу с солью о плывущую подводную карчу выше села Винновки, в результате чего соль растворилась в воде, и убытки по одной этой аварии составили 60720 рублей. Количество аварий по вине землечерпания снизилось в 9 раз, а по убыткам – в 35 раз. Первая авария произошла 23 июля, днем, на Верхне-Ермаковском перекате. Пароход «Реконструкция» посадил баржу «Китай» за красный бакен на повороте. Произошло это до разработки переката, которая началась 24 июля, а закончилась 12 сентября. Перекат был действительно неудобен для судоходства, но не нормировал глубину, и ввиду недостатка земснарядов у участка нечем было его разрабатывать раньше. После разработки перекат перешел в хорошее состояние и не только аварий, но и простоев на расчалку караванов не вызывал. Вторая авария произошла ночью 22 августа на Переволокском перекате. Пароход «Алтай» посадил баржу «Покша» за белый бакен. Авария произошла до коренной разработки переката, начавшейся 25 августа.



Пароход «Алтай»

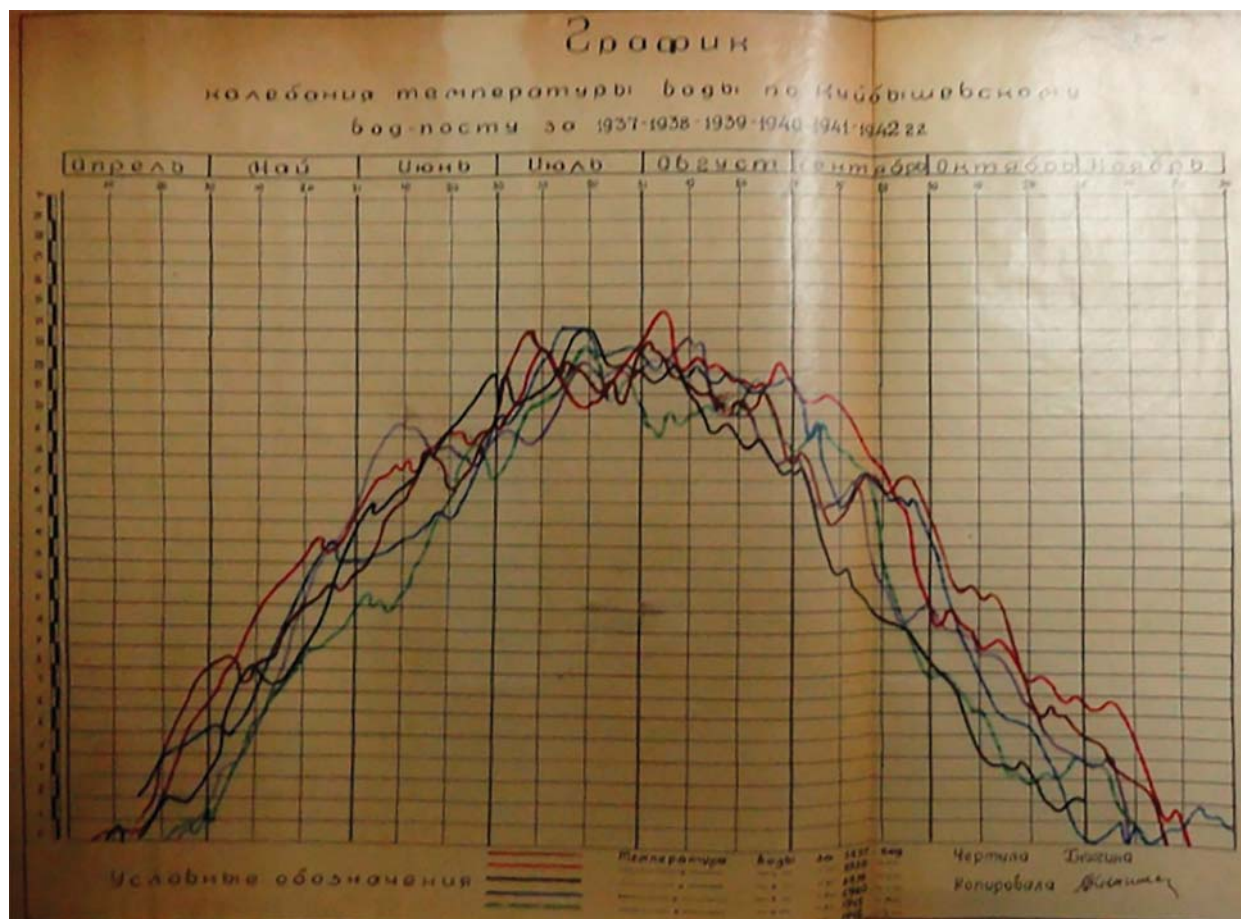
Правда, до этого землесос «Волжский 7» с 22 по 26 июля работал на перекате с целью поднятия глубины, но к основной разработке приступили только 25 августа. Эти аварии, отнесенные на узость и кривизну хода, вызвали сомнения у работников участка, так как до этого сотни караванов прошли без аварий и только эти не смогли провести баржи. Таким образом, основное снижение

произошло за счет землечерпания и дноочистения. Достигнуто это было благодаря улучшению таких перекатов, как Подвальский, Сызранский водный узел, увеличению дноочистительного флота и развертыванию берегоочистительных работ. Несмотря на большой объем работ, состояние рабочего помещения участка с точки зрения объема и штатного расписания было «крайне неудовлетворительное», а именно: контора участка размещалась в двух небольших зданиях будки № 15 и деревянном, из пластин, доме бывшей временной конторы прорабского участка Саратовводстроя на правом берегу реки Волги с надстроенным вторым этажом. Все требовало ремонта. Денег на ремонт не выделяли.

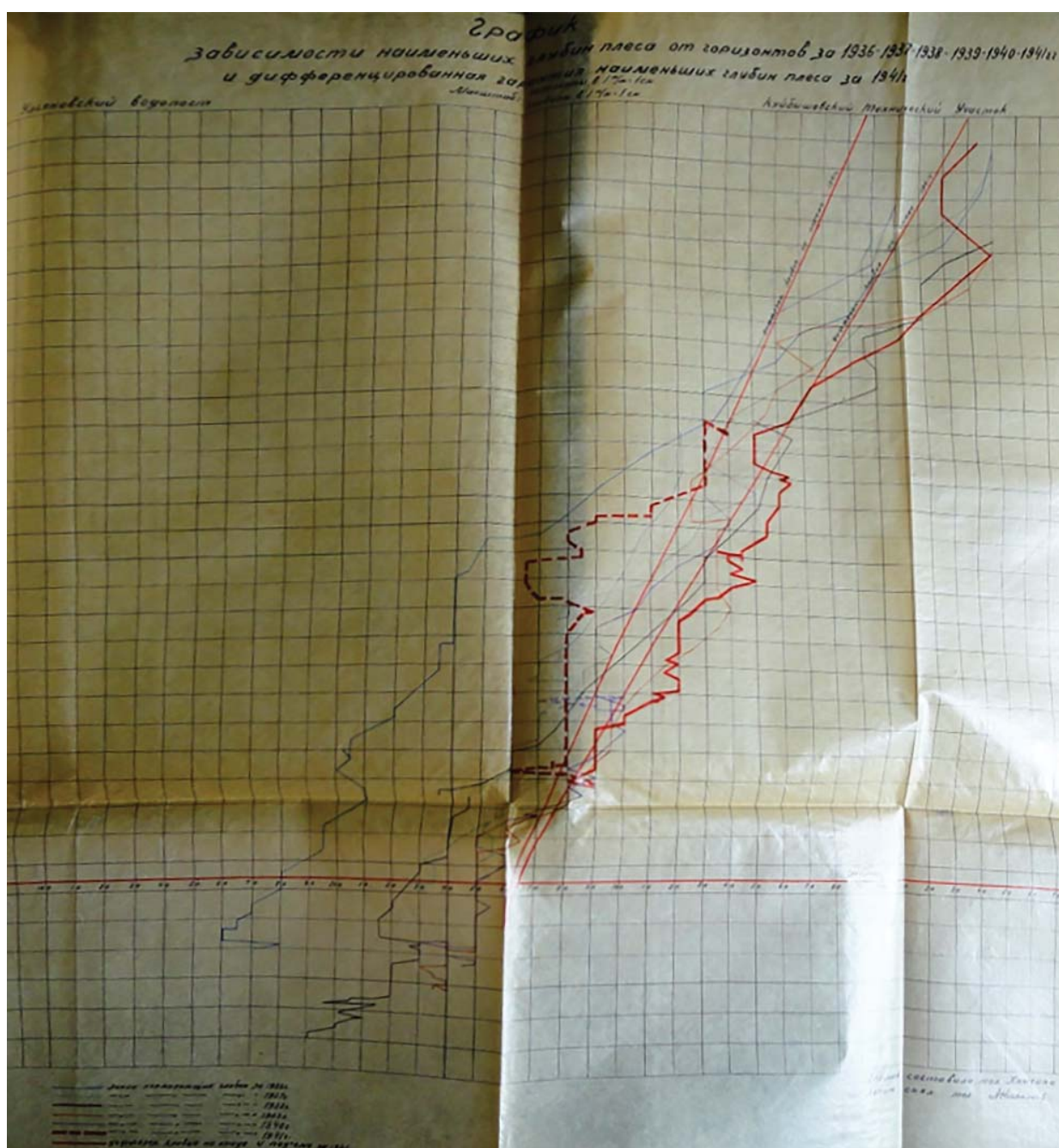
ФИЗИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1938 ГОДА



Физические условия навигации 1938 года были крайне неблагоприятными. Весенний паводок (максимум 1015 см) был выше максимума 1937 года на 222 см и ниже среднемноголетнего на 155 см. Спад весенних вод был резкий, со средней скоростью 20 см в сутки, а 31 мая и 1 июня доходил до 48 см, в то время как в 1937 году средняя скорость спада весенних вод составляла всего 10 см в сутки, а средняя многолетняя – 16,5 см.



Минимум спада (- 90 см) – ниже наименьшего, наблюдавшегося за многолетний период (- 51 см), и значительно ниже наблюдавшегося в навигацию 1937 года (- 38 см). Убыль воды в меженьный период началась 13 июля и продолжалась до 28 сентября – 1 октября (период состояния минимума). Горизонт был ниже проектного (- 36 см) и держался в течение 78 суток, с 17 августа по 2 ноября, в то время как в 1937 году он был выше проектного 1938 года в течение всей навигации. Прибыль воды после наступления минимума и до ледохода, с 28 сентября по 14 ноября, была крайне медленная, в среднем за сутки прибывало по 1,5 см. Стояние горизонта ниже «0», по сравнению с 1936 и 1937 годами, характеризовалось следующими данными: в 1936 году горизонты ниже «0» стояли 73 дня при минимуме 51 см, в 1937 году – 47 дней при минимуме 38 см и в 1938 году – 104 дня при минимуме 90 см. Все эти данные о горизонтах воды даны по Ульяновскому водопосту, а период спада весенних вод исчислен со дня наступления максимума и до 1 июля.



ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ

На 1 января 1938 года к плесу был приписан следующий флот: 4 землечерпательных каравана «Волжская 7», «Волжская 18», «Волжская 25» и «Волжская 28», 3 парохода: «Челюскинец», «Сызрань», «Лозовский» и баркас № 16. Ремонт флота был выполнен вполне удовлетворительно, но совершенно неудовлетворительно был сделан ремонт шаланд № 77 и № 83, зимовавших в Саратове. Флот в целом вышел на работы своевременно, за исключением «Волжской 7» и «Волжской 25», которые опоздали с выходом на 43 и 56 суток соответственно.



Командир «Волжская 18»
Васильев А.А.

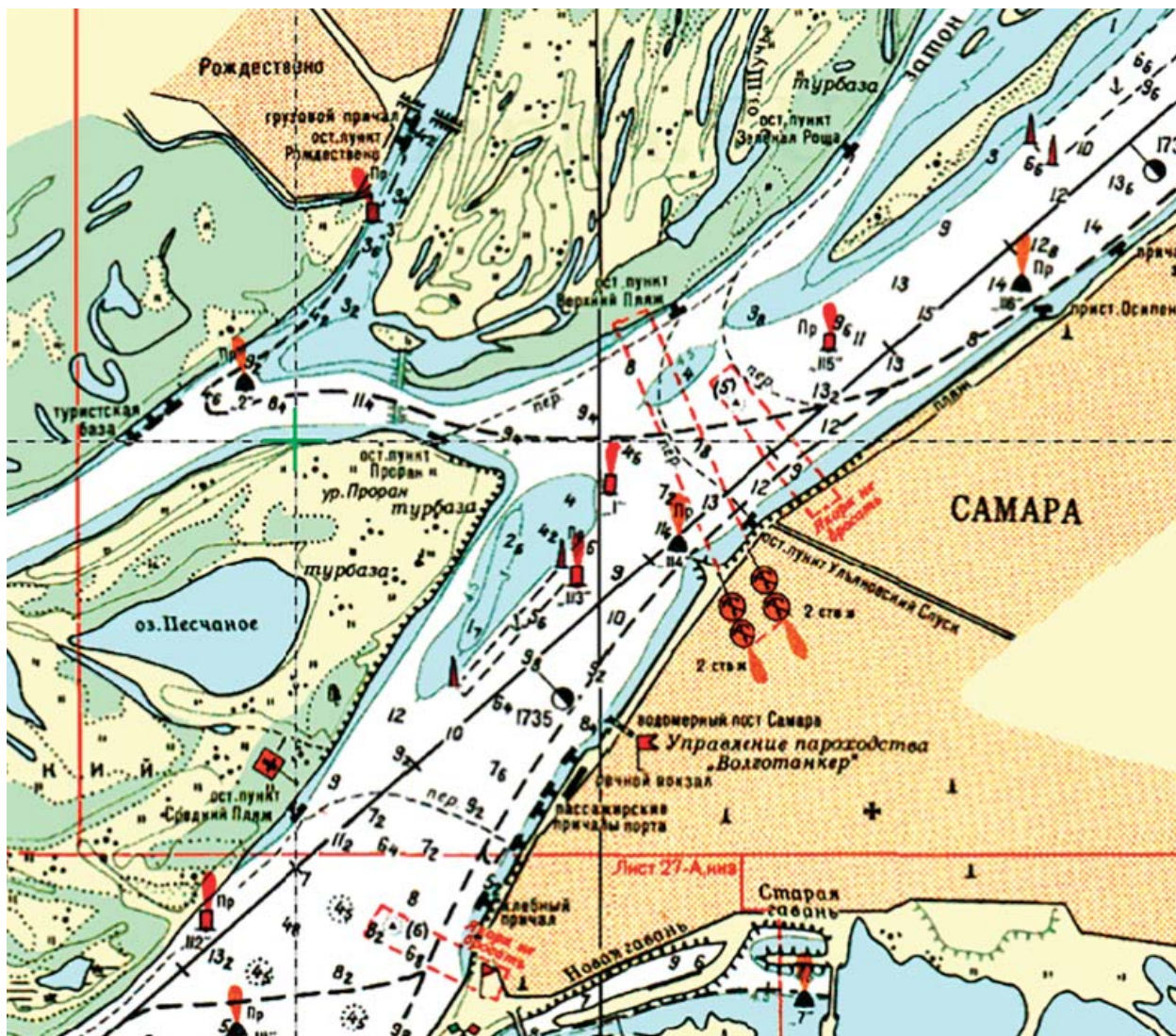
Вот как оценивает основные технические недостатки флота начальник участка: «1. Конструкция двух приемников землесоса “Волжская 7” резко снижает полезную производительность землесоса, так как вызывает необходимость в большем переуглублении для получения проектной глубины на гребне, остающемся между сосунами. Необходимо изменить конструкцию самих приемников на щелевидные, с максимальным перекрытием траншей. 2. Короткий и жесткий рефулер необходимо удлинить до 400 метров. 3. Лебедка на концевом понтоне установлена механическая, необходимо установить с двигателем ХТЗ. 4. Требуется капитальный ремонт углянки № 21 и землечерпательницы “Волжская 18”.

Наварку граней верхнего барабана землечерпательницы “Волжская 18” ежегодно проводят мягким электродом вместо марганцевого, что вызывает необходимость повторной наварки в навигационный период. К 10 черпакам большого наполнения добавить еще 22 черпака. 5. Требуется капитального ремонта брандвахта № 99. 6. Землечерпательница “Волжская 25” имеет крен на правый борт и низкую осадку, такую, что носовые иллюминаторы частично погружены в воду, также требует удлинения рефулера до 400 метров, а наварку граней верхнего барабана произвести марганцевыми электродами. 7. Сделать выгрузку угля с углянки в бункеры земснаряда механизированной. 8. Брандвахта не вмещает полного штата команды. 9. Землесос “Волжская 28” требует увеличения опускания сосуны с 7,5 метров до 10 метров. 10. Пароход “Челюскинец” требует ремонта надстройки, а пароход “Сызрань” - капитального ремонта корпуса».

ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ УЧАСТКЕ ПУТИ В 1938-1940 ГОДУ

Задание плесу на навигацию 1938 года сводилось к следующему: «Обеспечить гарантированную глубину на плесе 250 см при проектном горизонте 36 см по Ульяновскому водопосту». То есть по сравнению с 1937 годом задание было увеличено на 35 см, так как для 1937 года был установлен проектный горизонт

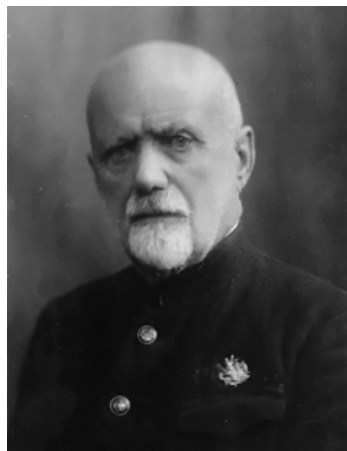
«0» по Ульяновскому водопосту. Такое резкое увеличение задания возлагало обоюдные обязательства как на плес, так и на Управление, определившее размеры этого задания. За отсутствием ассигнований в период до открытия навигации никаких работ на плесе не производилось. Навигация открылась 20 апреля. Волга в районе Куйбышева очистилась от льда 19 апреля. Горизонт воды с 19 по 30 апреля поднялся с 633 до 903 см по Куйбышевскому водопосту, то есть на 270 см. За этот отрезок времени участком проводились только землечерпальные работы.



На карте отмечен водомерный пост Самары (Куйбышева)

Землечерпалка «Волжская 28» 21 апреля встала на разработку перекатов реки Самары в соответствии с «Ведомостью первых рейсов земснарядов». В реке она проработала до 28 апреля, а затем была поставлена на вход в реку Самару для рефулирования левобережной дамбы. В связи с подъемом воды в реке Самаре дальнейшее оставление «Волжской 28» выше Самарского железнодорожного моста было недопустимо, так как исключало возможность ее вывода до спада воды, чем объясняется перевод «Волжской 28» на работу на Волгу с 28 апреля. «Волжская 18» после выхода из ремонта 23 апреля была поставлена на вход в реку Самару для рефулирования левобережной дамбы, где и проработала по 28 апреля, затем в связи с приходом «Волжской 28» «Волжская 18» была отбуксирована

на Верхне-Рязанский пережат для рефулирования дамбы или закрытия другого несудоходного протока. Обмен земснарядов на входе в реку Самару был вызван тем, что грунт на Верхне-Рязанском пережат не для землесоса, так как берег густо порос кустарником, а работы по рефулированию дамбы на входе в реку Самару носили первостепенное значение.



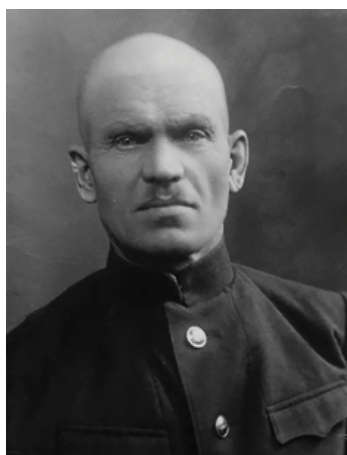
*Командир
«Волжская 28»
Охотников И.П*

16 мая горизонт достиг своего максимума -1015 см в Ульяновске, а 20 мая в Куйбышеве -1089 см и стал спадать.

На 31 мая горизонт воды по Ульяновскому водопосту был 721 см, а по Куйбышевскому – 951 см. Состояние горизонтов определило и характер работ: рефулирование дамб и устройство ветвистых заграждений в районе действия этих дамб. Планировалось, что «Волжская 7» с 21 мая, учитывая ее максимальное опускание, равное 11 м, будет поставлена на разработку входа в реку Самару. «Волжская 8» с 5 мая будет поставлена на рефулирование запруды для закрытия Лопатинской воложки. «Волжская 12» с 21 апреля будет поставлена на рефулирование запруды для закрытия левого протока Верхне-Переволоцкого пережата. «Волжская 18» с начала мая будет поставлена на рефули-



*Багермейстер
«Волжская 28»
Волостнов А.А.*



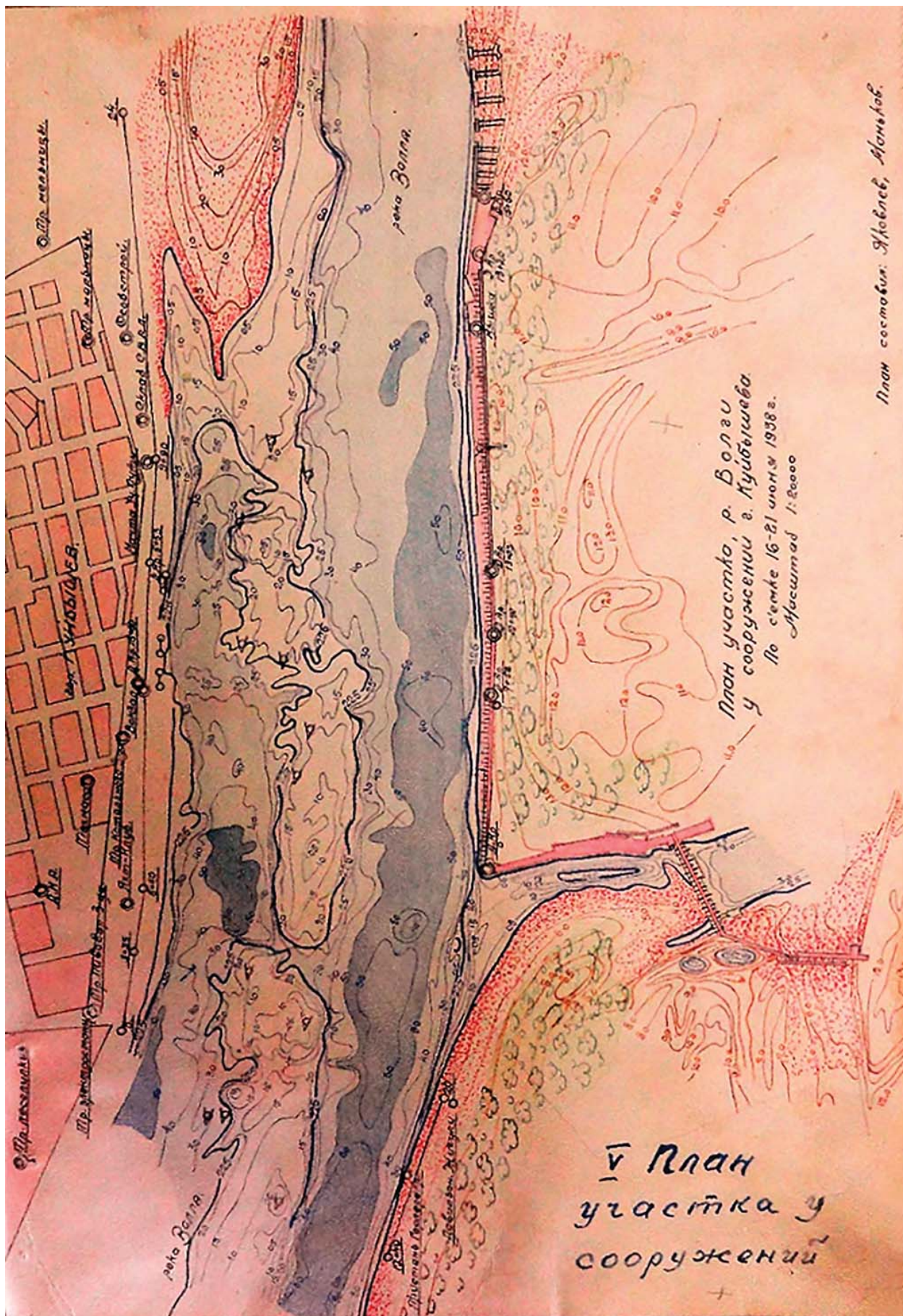
*Механик
«Волжская 28»
Поляков В.С.*



*Старший матрос
«Волжская 28»
Тараканов М.Т.*

рование запруды для закрытия лугового протока Верхне-Рязанского пережата. «Волжская 28» с начала мая будет поставлена на рефулирование левобережной струенаправляющей дамбы на входе в реку Самару.

Кроме того, силами команд планировалось произвести укладку ветвистых заграждений по оси рефулируемых сооружений для их усиления и в качестве самостоятельных сооружений, в помощь запрудам, для закрытия вышеперечисленных проток-воложек. Основной целью этих сооружений было постепенное сосредоточение межженного потока в одном русле. В действительности же плес оказался только при двух снарядах, которые продолжали начатые в апреле и предусмотренные планом на май работы: «Волжская 18» на Верхне-Рязанском пережате занималась рефулированием запруды и укладкой ветвистых заграждений как по оси запруды, так и выше ее, как самостоятельных сооружений; «Волжская 28» занималась рефулированием левобережной дамбы и укладкой ветвистых заграждений по ее оси.



Июнь – период наиболее интенсивного спада весенних вод, доходившего в отдельные дни до 48-49 см в сутки. Горизонт воды с 673 и 916 см по Ульяновскому и Куйбышевскому водопостам упал до 134 и 199 см соответственно. По плану-графику Управления в июне на Куйбышевском плесе должны были работать



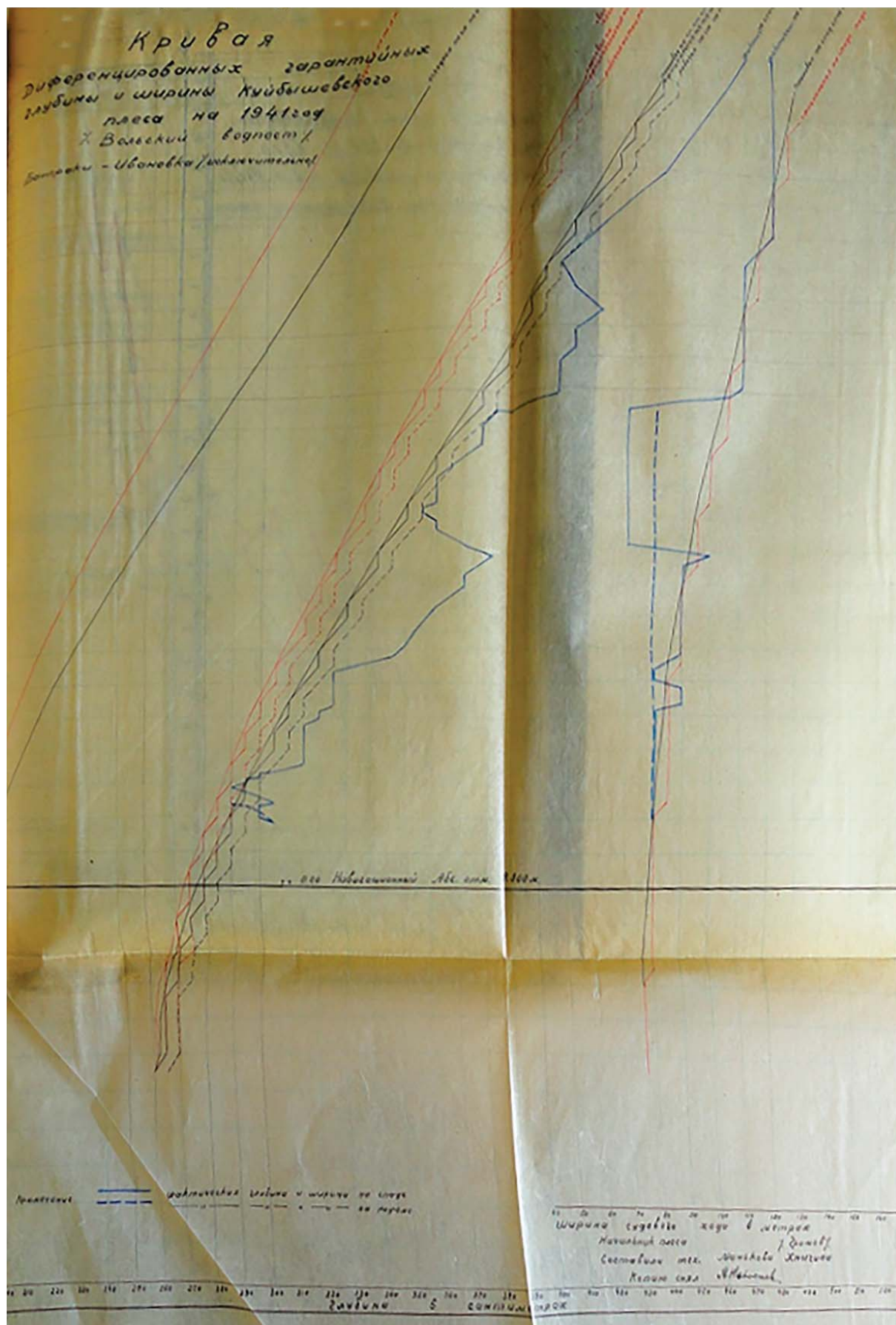
*Багермейстер
«Волжская 18»
Александров Е.В.*

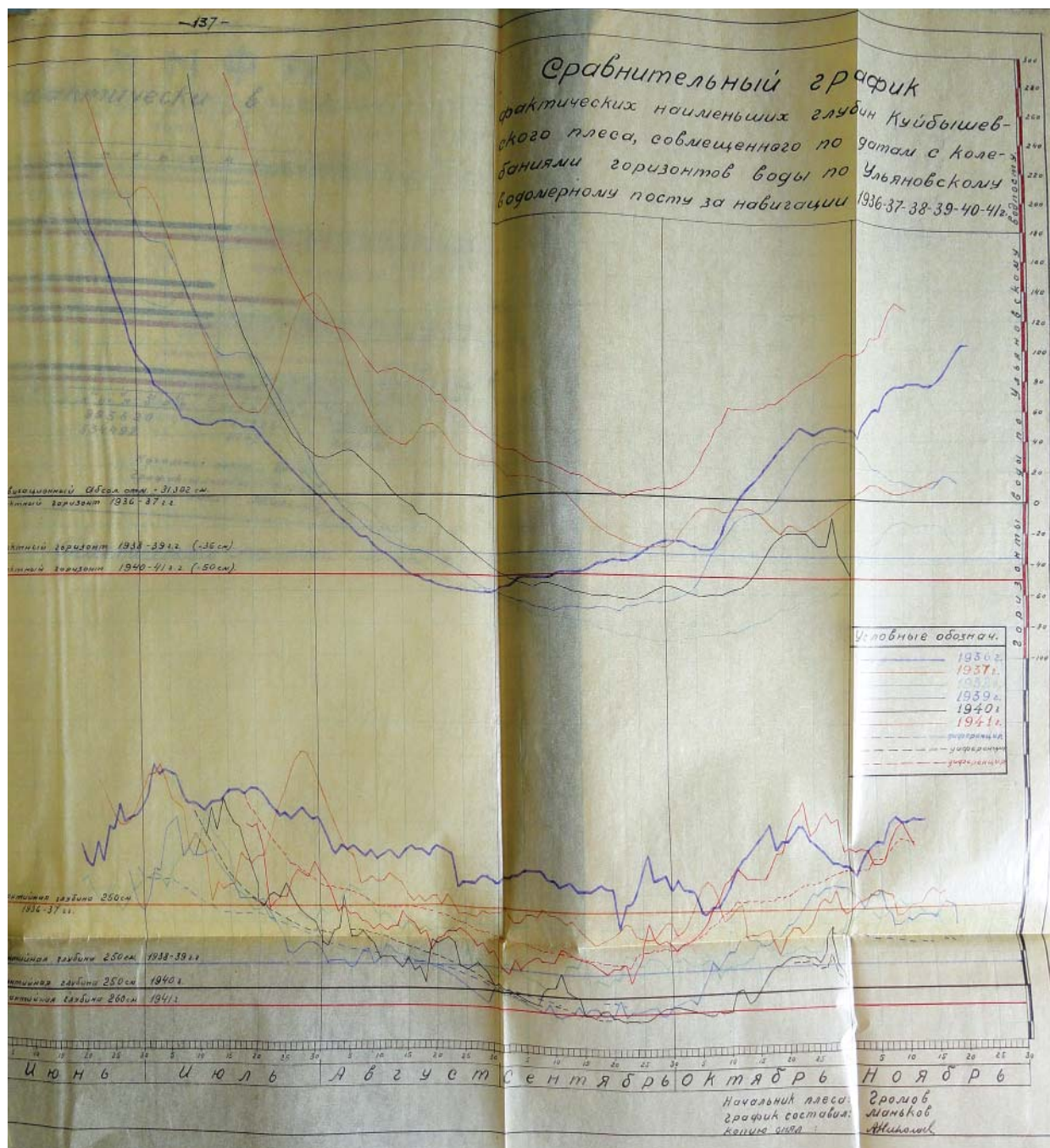
5 земснарядов с общей месячной производительностью 1737430 м³ вынутого грунта. Фактически же в распоряжение плеса Управление предоставило «Волжскую 18», «Волжскую 28» и с 20 июня «Волжскую 25». Общая производительность составила 573230 м³ вынутого грунта. Распоряжением ЦУРЕКПУТЬ № 51 от 11 апреля 1938 года плес переводился на стахановский месячник с составлением нового плана. Составить новый план при наличии только двух земснарядов было несложно. Задача решилась в пользу входа в реку Самару. Как только состояние горизонта дало возможность приступить к разработке прорези на входе в реку Самару, «Волжская 28» 4 июня при горизонте воды 786 см по Куйбышевскому водопосту прекратила работы по рефулированию дамбы и перешла на разработку самого входа, полностью занесенного весенними водами. 9 июня при горизонте

воды 555 см по Куйбышевскому водопосту «Волжская 18», закончив работу по рефулированию дамбы на Верхне-Рязанском перекате, также перешла на работу на входе в реку Самару, а 24 июня прекратила работу ввиду полной сработки граней верхнего барабана и была поставлена в Куйбышевский затон, где простояла до 5 июля. «Волжская 28» проработала на входе в реку Самару до 1 июля. Для уменьшения заносимости разрабатываемой прорези на входе в реку Самару силами команды «Волжской 28» было уложено 1200 м ветвистых заграждений в Городском канале (левобережный проток у города Куйбышева). 23 июня при горизонте воды 165 см по Ульяновскому водопосту были начаты работы на транзите.

Бесспорно, выход снарядов на транзит при горизонте воды 165 см является поздним, а с учетом того, что вышел только один снаряд, совершенно недопустимым. В 1937 году к работе на транзите приступили при горизонте воды 203-182 см по Ульяновскому водопосту (3-5 июля) тремя земснарядами. В июле продолжался дальнейший спад воды. Горизонт воды со 184 и 199 см падает до 9 см и 67 см соответственно по Ульяновскому и Куйбышевскому водопостам. С 6 и 8 июля по 12 и 14 июля был незначительный паводок, в результате которого по Ульяновскому водопосту прибыло 19 см воды, а по Куйбышевскому – 15 см. Среднемесячная скорость спада воды равнялась 4 см в сутки. Все перекаты имели вывески: наименьшие глубины по плесу за месяц упали на 105 см с 365 см на Пальцинском перекате на 1 июля, до 260 см на Нижне-Криушинском и Подвальском перекатах на 31 июля. 17 перекатов, Лопатинский проран и 2 подхода (вход в реку Самару и к нефтебазам в Батраках) требовали немедленной разработки.

Технические средства плеса составляли 5 земснарядов, одну взрывную партию и кредиты на ветвистые заграждения. Отсутствие брандвахт, мотолодок исключило возможность организации плетневых партий, и все работы по устройству ветвистых заграждений участок проводил силами команд земснарядов, свободных от вахты, и потому как самостоятельный вид работ их нельзя было использовать.



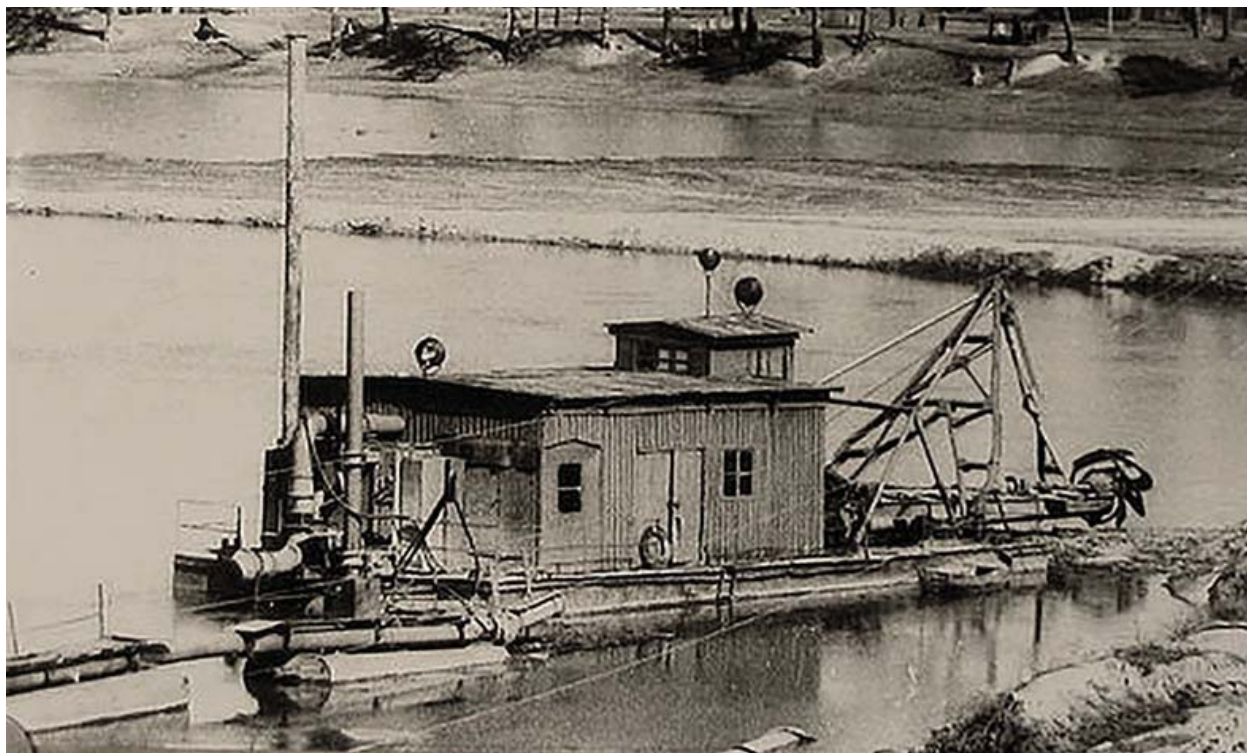


Сравнительный график

К применению ветвистых заграждений плес приступил в 1937 году, тогда было утоплено 4219 деревьев. «Волжская 28», закончив разработку входа в реку Самару, с 1 июля перебрасывается на разработку лугового хода на Верхне-Ермаковском перекате, которую заканчивает 16 июля. С 8 по 15 июля Верхне-Ермаковский перекат нормирует плес, глубина по вывеске была 350 см.

После этой работы «Волжская 28» устанавливается на горном ходу Верхне-Переволокского переката, разработку которого она заканчивает 8 августа. «Волжская 25», закончив 3 июля разработку верхней части Лопатинского програна, переводится на подход к нефтебазам в Батраках, где глубины к тому времени уже упали до 220 см. В первые три дня работы земснаряда глубины еще упали до 210 см, но затем ежедневно повышались, несмотря на убыль воды.

Закончив 19 июля разработку подхода, «Волжская 25» переходит на разработку горного хода Верхне-Переволоцкого переката, на верхнюю часть прорези, разрабатываемой «Волжской 28», где и работал до 1 августа загружая грунт на шланды, со свалкой этого грунта в луговой рукав. «Волжская 18», закончив 4 июля ремонт барабана, с 5 июля встала на разработку верхней части входа в реку Самару и, закончив его 8 июля, была отбуксирована на Верхне-Рязанский перекат.



Землесос

Разработав верхнюю часть переката и уложив 3680 погонных метров ветвистых заграждений в верхней его части для закрытия лугового протока, земснаряд был переведен на разработку Нижне-Рязанского переката, где вывеска 355 см нормировала плес.



Перевальный столб и вывеска

Разработку переката земснаряд заканчивает за 10 суток. 28 июля на перекаде появилась вывеска 330 см при проектной глубине 337 см, и земснаряд буксируется на Ширяевский перекат, на разработку горного хода. Приступает он к работе 29 июля, а заканчивает 5 августа.

«Волжская 8» 8 июля приходит из Саратовского плеса и становится на разработку нижнего переката на выходе из Застенной воложки, которую принято было относить ко вто-

рым ходам, но так как основной ход, Лопатинский проран, ввиду своей узости (100 м) и невозможности расхождения в нем судов на протяжении 12 км, был

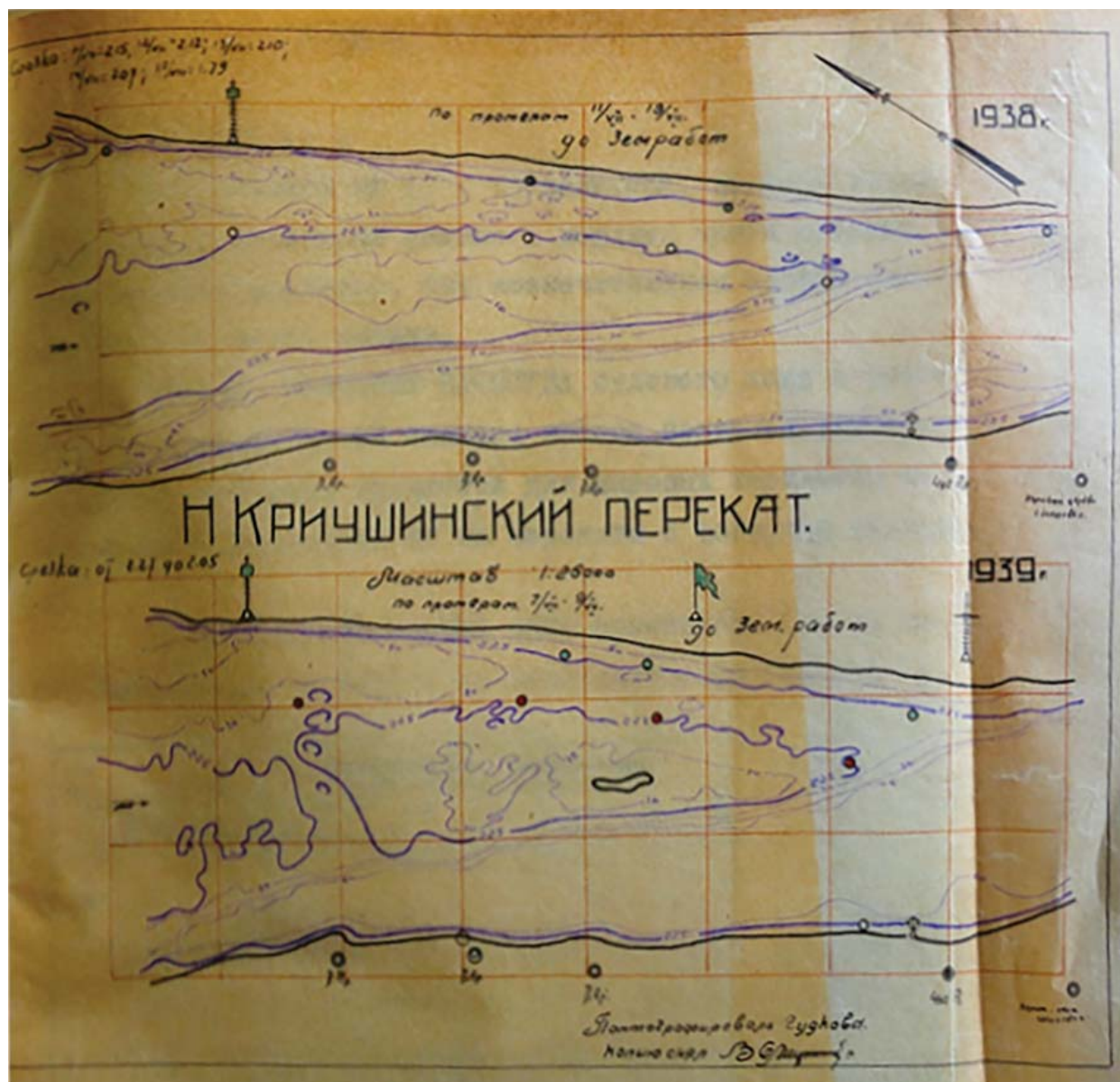
засемафорен, то Застенная воложка рассматривалась как основной ход, до того времени, пока не будет разработан Лопатинский проран до достаточной ширины, исключающей необходимость в семафорах.



Земснаряд «Волжская 25»

Застенная воложка была предназначена для пропуска плотов и мелкоисходящих караванов, и ее эксплуатация намного снижала простой судов у семафоров. Она разрабатывалась на два метра от проектного горизонта. 24 августа, закончив разработку выхода из Застенной воложки и учитывая распоряжение Управления о возвращении земснаряда «Волжская 8» Саратову, на разработку Верхне-Вязовского лугового переката, ближе к Саратову, была поставлена «Волжская 18». Воспользовавшись проездом через плес работников Управления (своих начальников), участок добивается разрешения оставить «Волжскую 8» до 2 сентября для окончания работ на Средне-Переволокском перекате. «Волжская 7» 4 июля выходит из Казанского плеса и 5 июля ставится на разработку Пальцинского переката, нормировавшего плес 1 июля (365 см) и 3 июля (360 см). Закончив 10 июля его разработку, она ставится на Буеракский луговой ход для подрезки его левой кромки, которую и заканчивает 12 июля. Буеракский перекат нормировал плес 3-7 июля. Буеракский луговой ход до разработки «Волжской 7» не был открыт. Эксплуатировался горный ход. Затем «Волжская 7» буксируется на разработку Куйбышевского переката и подхода к Куйбышевским пристаням снизу, где проработала до 30 июля и, закончив работу, была отбуксирована на Нижне-Криушинский перекат, который стал нормировать плес 31 июля – вывеска 260 см. Взрывная партия по 23 июля работала на малых реках, а затем была отбуксирована в верхний плес и с 28 по 31 июля включительно провела взрывные работы на перекатах Сосновская россыпь, Ульяновский и Подвальский. Из 13 землечерпательных работ, выполненных в июле, 3 относятся к капитальным работам: вход в реку Самару, Верхне-Ермаковский и Верхне-Переволокский перекаты. Датой, разделяющей периоды до и после минимума, было принято

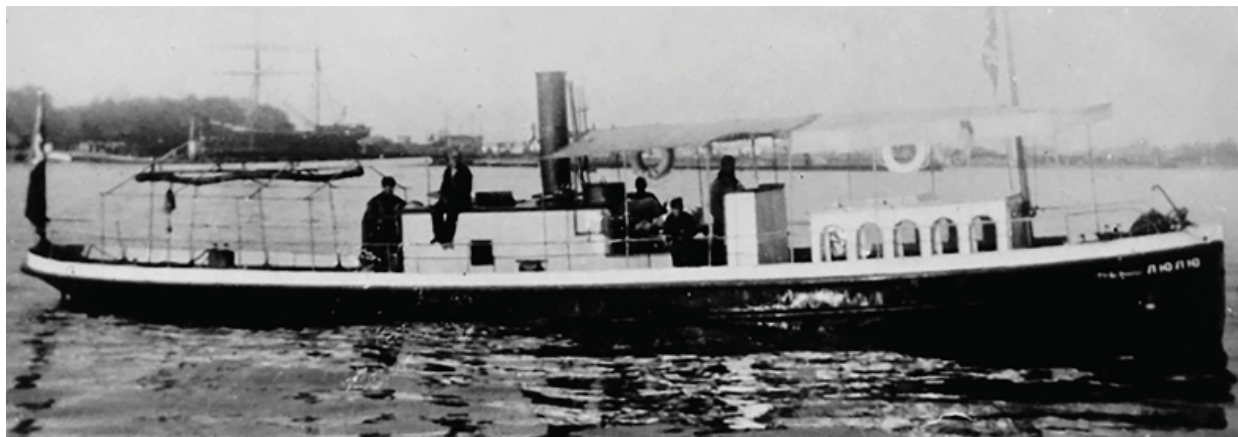
1 августа, так как «0» наступил 3 августа. Из 25 перекатов, разработку которых необходимо было выполнить до наступления минимума и вошедших в план участка, фактически разработали только 13 по причине недодачи Управлением плесу 270 снарядо-суток.



В августе горизонт воды продолжал падать в течение всего месяца с 9 см и 67 см до минус 62 см и минус 22 см соответственно по Ульяновскому и Куйбышевскому водопостам. Горизонты ниже нуля наступили по Ульяновскому водопосту с 3 августа ниже проектных, а по Куйбышевскому с 17 августа. Среднемесячная скорость спада воды была равна 2-3 см в сутки. Глубина ниже 250 см появилась с 4 июля на Подвальском перекате – 240 см. Минимальная глубина на плесе доходила до 210 см на Средне-Бектяжском перекате 23 августа при горизонте воды минус 51 см по Ульяновскому водопосту. В первой половине августа перекатов с глубинами ниже 250 см было четыре в том числе: Сосновская россыпь, Подвальский и Верхне-Ермаковский (они появляются только с 12 августа). Во второй половине августа количество перекатов с глубинами ниже 250 см достигает 23.

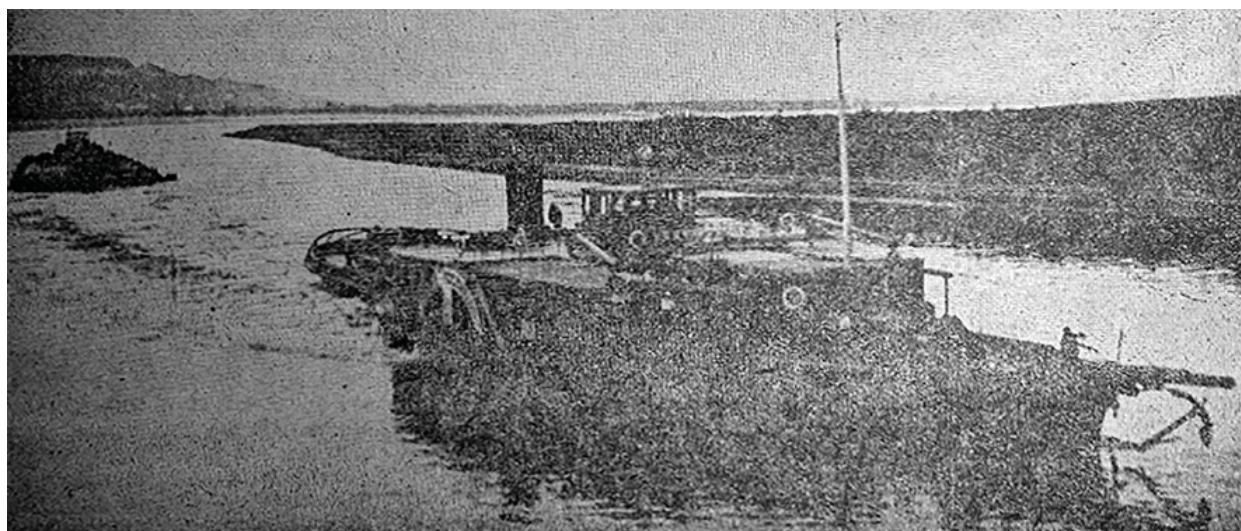


Взрывные партии № 1 и № 2 с 23 августа выполнили 23 работы на 14 перекатах, то есть в среднем на каждую работу с перебуксировкой выпадало 1,5 дня при охвате района в 480 км. Было уложено 14640 погонных метров ветвистых заграждений на Подвальском и Верхне-Переволокском перекатах и Лопатинской воложке. В начале августа состояние перекаатов верхней части плеса стало ухудшаться по сравнению с их положением в нижней части. Это подтверждалось тем, что плес в августе нормировали почти исключительно перекааты верхней части плеса. 8 августа «Волжскую 28» двойной тягой, пароходами «Челюскинец» и «Победитель», перебрасывают вверх на Сосновскую россыпь. Сосновская россыпь – двойной перекаат, расположен в уширенной части русла (1200 м) реки Волги. Ширина русла выше перекаата – 650 м. Ширина русла, как в данном случае, так и в дальнейшем, принималась плесом равной расстоянию между нулевыми изобатами. Перекаат был образован двумя побочнями – правобережным нижним и левобережным верхним. Обе части перекаата были разделены плесовой ложтиной с глубинами больше проектной. На перекаате имелся один межженный ход – луговой. Между нижней частью правобережного побочня и правым берегом имелась глубокая затонина. Произшедшие за 5 лет изменения в состоянии перекаата сводились к следующему: правобережный побочень резко увеличился, вытянувшись в долину, и перекрыл фарватер 1933 года, а левобережный побочень, спустившись вниз по течению, выдался в русло реки на 250 м по сравнению с его положением в 1933 году. Постепенный разлив побочня у правого берега привел к тому, что нижняя часть перекаата стала круче. Перекаат в течение навигации нормировал плес: в июле 7 суток с глубинами выше 250 см и в августе 9 суток, из них с глубинами ниже 250 см 7 суток (минимальная глубина была 235 см). 14 августа перекаат последний раз нормировал плес – 240 см. Минимальная глубина за навигацию на перекаате была 20-22 августа – 215 см. Для поддержания на нем гарантийных глубин на перекаате дважды проводились взрывные работы – первый раз 27-28 июля, а второй раз 9-10 августа. В первом случае было достигнуто повышение глубины на 11 см, а во втором – на 7 см.



Баркас товарищества братья Нобель

Взрывные работы применялись исключительно как средство для поддержания глубин до прихода земснарядов. Для производства этих работ на плесе было организовано две партии: 5 июля партия № 1 (к работе на Волге она приступила с 27 июля) и 23 июля партия № 2. Партия № 1 в своем распоряжении имела брандвахту № 117 и баркас № 23, а партия № 2 размещалась на теплоходе «Физик», арендованном у пароходства. Каждая партия, кроме того, имела по одному плавучему складу на 500 кг взрывчатых веществ и необходимое количество людей. Партии были укомплектованы командами в среднем на 60-70%. Необходимыми взрывными материалами и аммоналом партии снабжал Волговзрывпром. У него же были взяты и подрывники. Техническое состояние флота взрывных партий было неудовлетворительное: теплоход «Физик» постоянно требовал ремонта, баркас большую часть времени простаивал из-за отсутствия керосина, потребность в котором составляла 40 литров на 1 час работы, но все-таки это было лучше, чем в 1937 году, когда на эти работы была выделена всего одна крытая завозня.



Нефтевоз «П. Постышев» с нефтекараваном в плесе

Возможность самостоятельного передвижения партий, обслуживание баркасом или теплоходом самого процесса взрывов на перекате обеспечило им маневренность при производстве работ. Всего на Волге было выполнено 67 взрывных работ на 21 перекате. Больше всего работ выполнили на Верхне-Вязовском

луговом перекате – 13 и на Нижне-Раковском – 12. Самостоятельное значение (не потребовалось землечерпание) имели только на Ульяновском перекате. Ульяновский перекат не разрабатывался ни в прошлом, ни в настоящем времени землечерпанием, так что правильнее его именовать перевалом. Образовавшуюся на нем песчаную шалыгу взорвали 29 июля и больше никаких работ в течение навигации на нем не проводили.



Плавающий взрывной склад

В 1938 году взрывные работы на плесе начали 27 июля с Сосновской россыпи. На некоторых перекатах работы велись 3-5 дней (Верхне-Вязовский, Нижне-Раковский и др.). Отрицательной стороной взрывных работ при относительно больших объемах, подлежащих удалению, являлось то, что в результате их углубления корыто переката получалось только за счет сглаживания его неровностей и удлинения самого корыта, так как частицы песка, оторванные и поднятые взрывной силой, течением не выносились в нижнюю плесовую ложину из-за слабого течения, а оседали в корыте переката. Но совершенно бесспорна громадная роль взрывных работ как мероприятия в помощь землечерпанию на песчаных перекатах, хотя и с их помощью в некоторых случаях поддерживались гарантийные глубины. Другим мероприятием в помощь землечерпанию являлась укладка ветвистых заграждений. Низкая стоимость этих работ объяснялась порубкой лесов без оплаты за лес лесным организациям. Всего в 1938 году было выполнено 11 таких работ. В отдельных случаях, при больших объемах, к работам привлекались созданные бригады из местных жителей. В помощь таким бригадам пароходство выделяло газоходы.

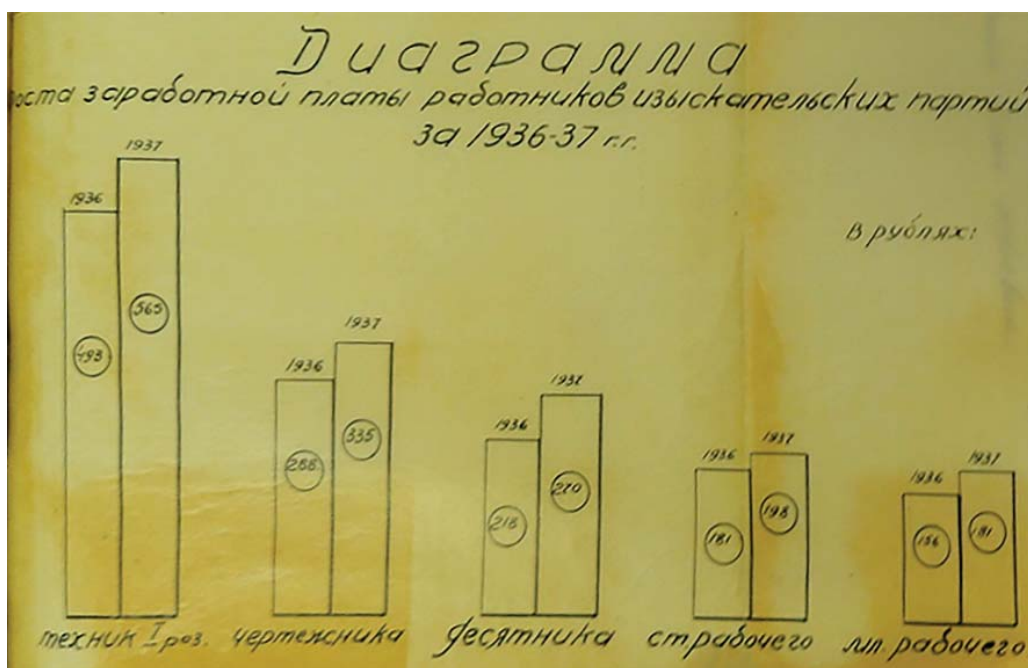
Отсутствие самостоятельных партий по ветвистым заграждениям ограничивало возможности плеса в одновременном охвате всеми видами работ максимального количества перекатов. Для потопления дерева применялся исключительно камень. Вызвано это было полным отсутствием рогожных кулей и корзин, хотя и принимались меры для их заготовки. В будущем применение камня запретили, так как он засорял русло. Стояние между отдельными утопленными деревьями было в среднем 3 м, так как крона использованных деревьев не превышала

в диаметре 3 м. В навигацию 1937 года расстояние между утопленными деревьями было 4 м. Применяли в основном лиственные деревья, хотя они и были менее эффективными, чем елки.

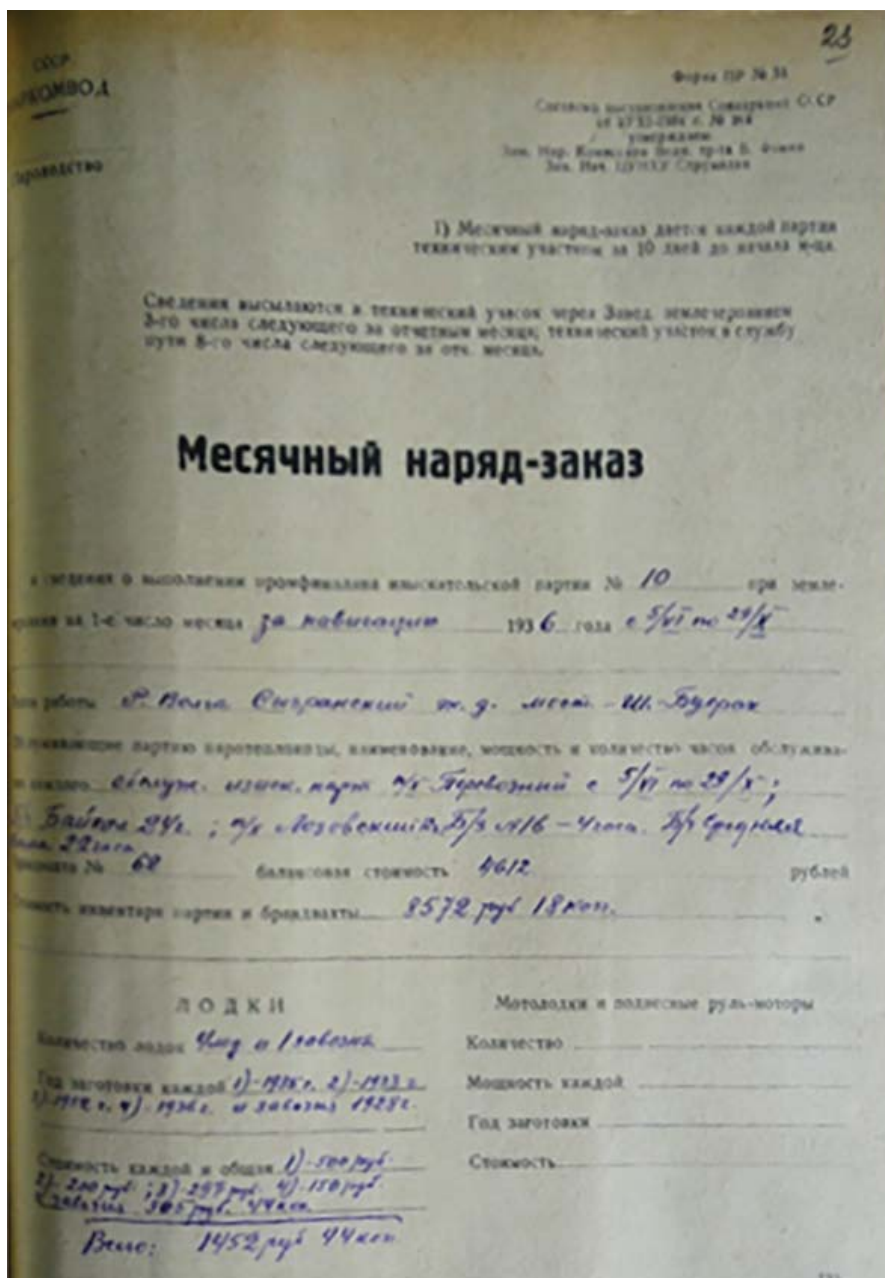


Газоход МСВ-28

Назрела необходимость применения и тяжелых сооружений в виде туюфчатых запруд, с последующим выравниванием их гребней, особенно для закрытия побочных рукавов. Количество изыскательских партий по сравнению с 1937 годом не изменилось. Их было 4: № 10, № 11, № 12, № 13 (в июне 1941 года практически всю 13-ю партию взяли на фронт, оставив только старшего техника и чертежника Абрамова В.И., которого призвали чуть позже). Но руководство плеса настаивало на увеличении числа изыскательских партий еще на две, то есть плесу нужны были как минимум 6 изыскательских партий.



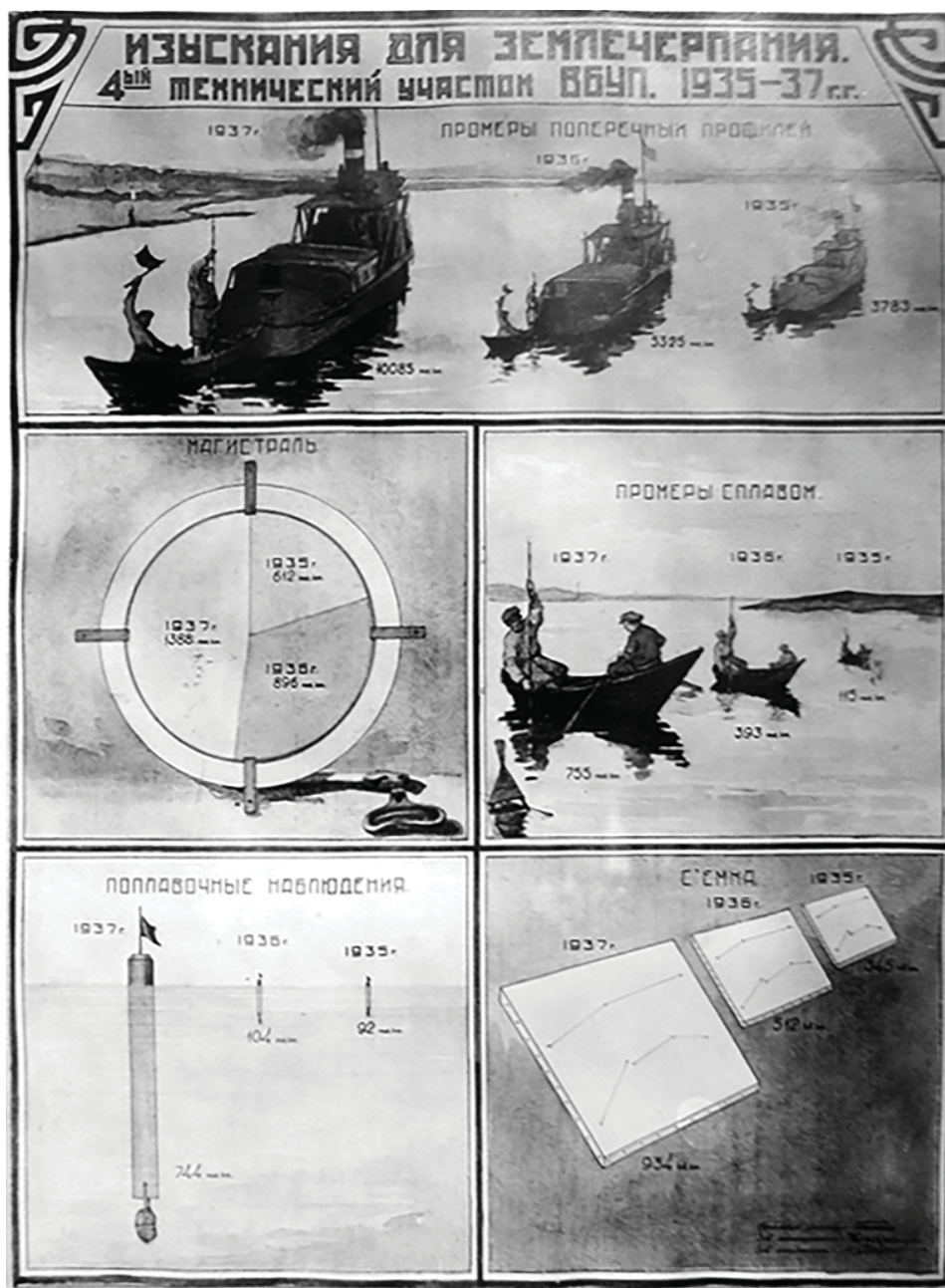
Диаграмма



Фрагмент документа

Плес до 1938 года имел 55 перекатов. В 1938 году их количество увеличилось на шесть, и перекатов стало 61. Кроме того, плес имел 7 подходов к пристаням и 4 затона. Например, во время пребывания на плесе партия № 10 засняла 56 перекатов и отпечатала 470 копий. В сентябре (из года в год) изыскательские партии делали съемки для нужд лоцманской карты. Состав изыскательских партий характеризовался следующими данными: со среднетехническим образованием 5 человек, остальной технический персонал со стажем работы от двух лет. Штат партии в 1937 году составлял 15 человек, а в 1938 году – 16 человек. Фактически же работало 12-13, а иногда и 8 человек в партии. Женщин в партиях было чуть более 40%. Начальники партий получали от 750 до 835 рублей в месяц, техник 1-го разряда – от 450 до 560 рублей в месяц, а техники 2-го разряда – от 360 до 473 рублей в месяц, десятник, старший рабочий, младший рабочий – от 170 до 403 рублей в месяц. Меньше всего получали в партиях коки –

от 127 до 197 рублей в месяц. В эти цифры включены все виды оплаты: за выполнение и перевыполнение плана, кормовые. Рост зарплат шел исключительно за счет работ по съемке лоцманской карты. Плес внес предложение: «...существующую систему оплаты за выполнение и перевыполнение плана следует изменить и оплату производить по прогрессивно-сдельной системе, взяв за основу условный метр промеренного профиля». В связи с увеличением объема работ – нивелировка бровок, песков, продольные промеры сплавов, нивелировка водных постов и крайне необходимая работа по привязке реперов к меркам точной нивелировки и дачи им абсолютных отметок – изыскательские партии требовали увеличения численности партий на одну новую единицу – старший техник.



Фотодокумент

Техническое состояние непарового флота на участке было крайне неудовлетворительным. Брандвахта № 28 постройки 1902 года совершенно сгнила. Актом Регистра СССР ее запретили эксплуатировать, так ее пришлось эксплуатировать

нелегально. Брандвахта № 72 постройки 1910 года, очень ветхая, из-за сильной водной течи была поставлена в док и после ремонта по заключению Регистра СССР должна была каждый месяц предъявляться на осмотр для получения нового разрешения на эксплуатацию. Брандвахта № 62 постройки 1915 года была очень ветхой и требовала капитального ремонта, к тому же помещение для рабочих было очень тесное. Брандвахта № 121 постройки 1931 года из-за плохого качества лесоматериала быстро сгнила и в зиму 1937 года затонула в Алексеевском затоне. Брандвахта № 14, на которой работала изыскательская партия № 12, по техническому состоянию была удовлетворительной, но ввиду малого размера была тесной для изыскательской команды. Брандвахта № 71/24, присланная ВБУП для использования ее изыскательскими партиями на малых реках, требовала утепления и некоторого переоборудования. Для работы на реке Волге она вообще была непригодна. Лодки, имеющиеся в изыскательских партиях, в количестве 16 штук и одна завозня были также непригодны для эксплуатации.



Паровой баркас

При партиях было 3 обслуживающих парохода: «Перевозочный», баркасы № 20 и 21, вполне удовлетворяющие потребности партий. Одна партия № 12 была без обслуживающего парохода. Ее обслуживали баркас № 20, и мотолодка № 11, и это резко отразилось на производственной части партии. Были простои в ожидании буксировки и большие разъезды на лодках. К тому же пароходы отрывались для обслуживания земснарядов и взрывных работ. Работы, произведенные изыскательскими партиями, можно поделить на два вида. Первый – это съемка перекатов с целью систематического наблюдения за перекатами и их изучения с применением поплавочных наблюдений для более правильного трассирования землечерпательных прорезей и назначения взрывных работ. Для этих целей сделано 122 плана. Второй – это ведение реперного хозяйства с привязкой реперов (исходная точка) к меркам точной нивелировки.

Анализируя материал Судоходной инспекции по 9 авариям 1938 года с общей суммой убытков 16929 руб., можно сказать, что 6 аварий из общего количества были без оснований отнесены в счет узости и кривизны хода. Верхне-Ермаковский перекат (дело № 74 от 27 июля): пароход «Индустриализация» посадил

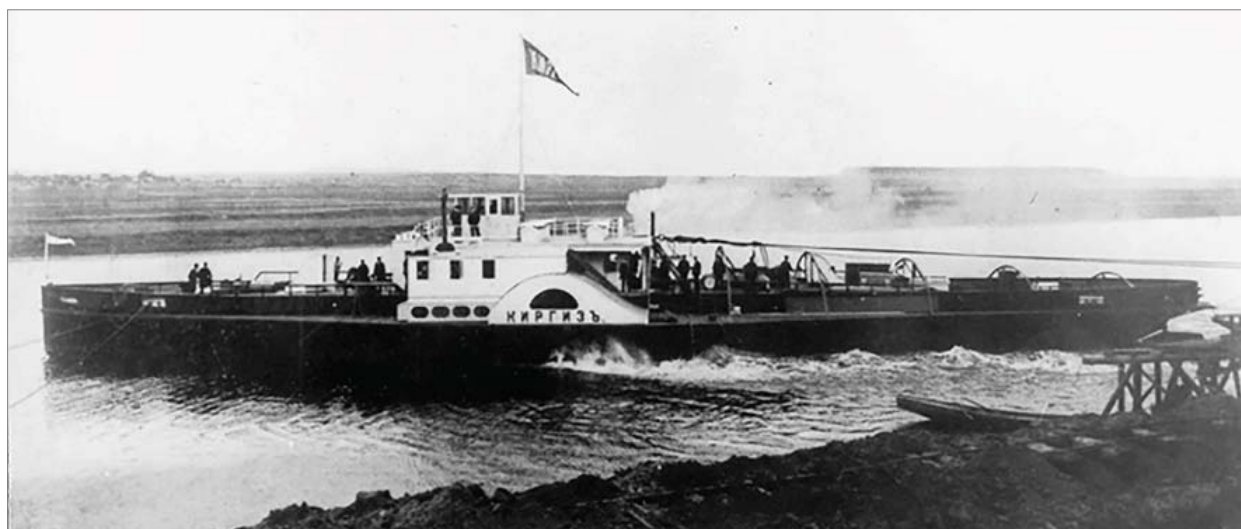
баржу «Днестр» на красные бакены ввиду того, что бакенщики не выехали на его позывные свистки и не вручили капитану информацию о свале воды. Необходимость дачи такой информации была внесена в их обязанность специальным распоряжением обстановочного старшины. В результате бакенщики были осуждены судом.



Геодезический знак и грунтовый репер

И дело № 138 на этом же перекате: 31 августа пароход «Волгонепфть» при попытке пройти перекат с тремя баржами без расчалки воза посадил одну из баржей за красные бакены. Капитан не принял мер предосторожности, а вина была отнесена на счет участка. Верхне-Переволоцкий перекат (дело № 158): пароход «Зигрес» посадил баржу «Иргиз» на мель из-за узости хода, а пароход «Восстание» – баржу № 101 из-за того, что пошел перекатом, ход через который был закрыт. Общая сумма убытков по обеим авариям составила 1570 руб., которые были отнесены на счет технического участка, хотя участок условно принял половину суммы – 785 руб. Верхне-Переволоцкий перекат (дело № 160): 3 сентября баржа «Судогла», идя через перекат за теплоходом «Киргиз», зарыснула и села на мель.

поряжением обстановочного старшины. В результате бакенщики были осуждены судом. И дело № 138 на этом же перекате: 31 августа пароход «Волгонепфть» при попытке пройти перекат с тремя баржами без расчалки воза посадил одну из баржей за красные бакены. Капитан не принял мер предосторожности, а вина была отнесена на счет участка. Верхне-Переволоцкий перекат (дело № 158): пароход «Зигрес» посадил баржу «Иргиз» на мель из-за узости хода, а пароход «Восстание» – баржу № 101 из-за того, что пошел перекатом, ход через который был закрыт. Общая сумма убытков по обеим авариям составила 1570 руб., которые были отнесены на счет технического участка, хотя участок условно принял половину суммы – 785 руб. Верхне-Переволоцкий перекат (дело № 160): 3 сентября баржа «Судогла», идя через перекат за теплоходом «Киргиз», зарыснула и села на мель.



Пароход «Киргиз»

Посчитали, что произошло это из-за узости разработанной прорези, хотя она была разработана на 90 м. Подход к пристани Сызрань (дело № 161): 31 августа пароход «Память Азина» при подходе к пристани сел на мель. При официальной глубине подхода в 210 см белый бакен стоял так, что не выгораживал шалыгу с глубиной в 190 см. Причиной аварии в заключении указана неправильность обстановки, а в карточке учета – узость подхода. Правильно, конечно, первое.

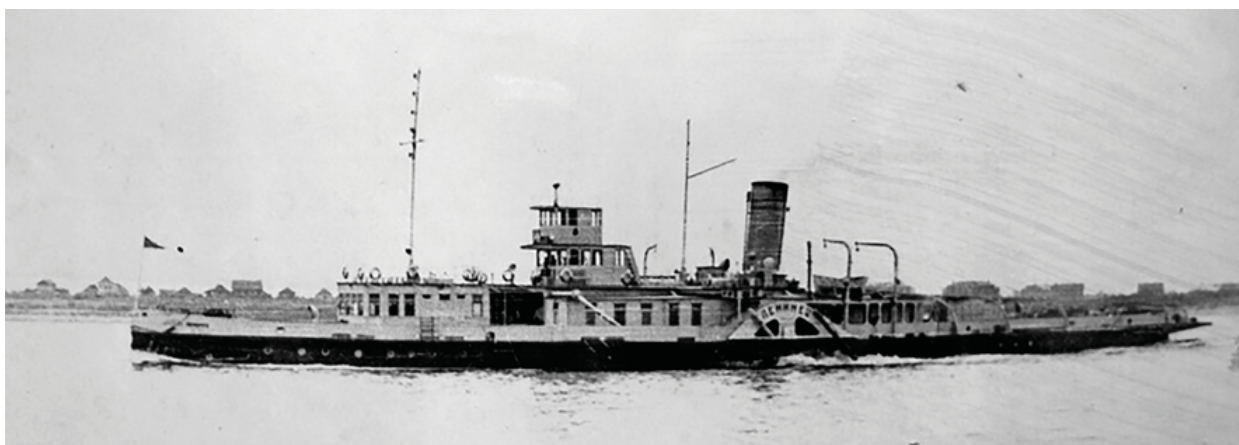
Подвальский перекат (дело № 174): 14 сентября теплоход «Лезгин», проходя с баржой «Черох» через перекат, два раза посадил ее на мель. В заключении

расследования причина была определена как рыскливость баржи «Черох». Но в карточку учета авария была занесена как произошедшая из-за узости и крутизны разработанного прореза. Правильно, конечно, первое, так как прорезь на перекате была разработана прямая. Верхне-Ермаковский перекат (дело № 200): 10 октября пароход «Ленинец» проходил перекат с тремя баржами, одну из них посадил на мель.



Пароход «Память Азина»

Причина – нарушение капитанских распоряжений об обязательной проводке каравана через перекат в расчалку, за что капитана предлагалось привлечь к ответственности, а в карточку учета записали, что авария произошла из-за узости разработанной прорези.



Пароход «Ленинец»

Аварии, произошедшие по вине плеса (узость и кривизна хода), сводятся к трем, с убытком 3859 руб. На Верхне-Переволоцком перекате было две аварии: первая (дело № 148) произошла 1 сентября с баржей «Кура», следовавшей

за пароходом «Память Кузьмичева» (убытки 552 рубля); вторая (дело № 158) случилась 8 сентября с баржой «Иргиз», следовавшей за пароходом «Нигрес». Принимались они плесом в половинном размере – 875 руб. И одна авария произошла на входе в реку Самарку (дело № 189): 21 сентября баркас «Украинец» посадил баржу «Тараханка» на мель. Убытки равны 2432 руб.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА
ЧИСЛО ДНЕЙ СТОЯНИ ГЛУБИНЫ ИЗВЕСТНЫХ ПРЕДЕЛОВ НА ПЛЕСЕ КАНАЛ-В.Д. П. РАК.

№	ГЛУБИНЫ	1939г.		1938г.		1937г.		1936г.	
		от общего	числа	от общего	числа	от общего	числа	от общего	числа
1	150 с/м.								
2	151 до 170 с/м.								4,1
3	171 " 180 "								8,4
4	181 " 190 "								6,7
	191 " 200 "			13	8,29				6,8
	201 " 210 "			15	6,94				7,8
	211 " 220 "			25	12,05	4	1,9		2,8
	221 " 230 "	2	0,97	15	6,94				7,8
8	241 " 240 "	25	16,99	18	8,22	18	8,4		4,1
10	241 " 250 "	24	11,65	15	6,94	10	4,6		6,8
11	251 " 260 "	9	4,37	2	0,92	2,6	12,2	4	2,0
12	261 " 270 "	23	11,65	2	0,92	17	7,9		-
	271 " 280 "	15	7,26	2	0,92	18	8,4	29	15,1
	281 " 290 "	2	0,97	13	6,94				-
15	291 " 300 "	3	1,46	1	0,46	6	4,0	1	0,52
16	301 " 310 "	1	0,49	1	0,46	2	1,4		-
17	311 " 320 "	1	0,49	1	0,46	2	1,4	2	1,5
18	321 " 330 "	6	2,91	1	0,46	4	1,9		-
19	331 " 340 "	11	5,34	2	0,92	6	4,0		1,5
20	341 " 350 "	1	0,49	1	0,46	2	1,4	2	1,5
21	351 " 360 "	1	1,46	14	6,48				-
22	361 " 370 "	1	0,49	5	2,35	1	0,46		-
23	371 " 380 "	2	0,97	2	0,92				-
24	381 " 390 "			1	0,46	1	0,46		-
25	391 " 400 "	2	0,97	3	1,9	4	1,9	5	0,25
	401 " 410 "								-
	411 " 420 "								-
	421 " 430 "								-
	431 " 440 "								-
	441 " 450 "								-

Фрагмент документа

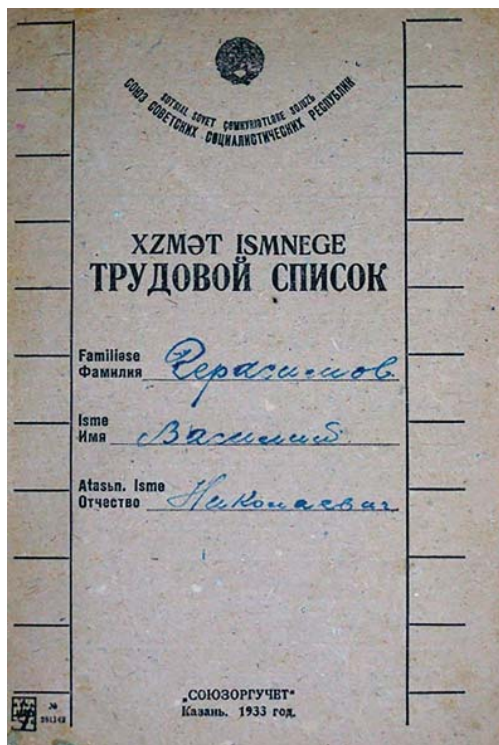
Плес считал своей обязанностью создание таких условий для судоходства, которые не требовали бы со стороны судоводителей особой предосторожности при прохождении через отдельные перекаты. Аварий с флотом плеса за навигацию 1938 года было четыре, с общей суммой убытков в 49035 руб. 70 коп. 13 ноября при горизонте воды плюс 12 см начался осенний ледоход. Ледостав же наступил 15 декабря при горизонте воды плюс 87 см и совпал по времени с датой медианного значения (по горизонту имел показание между значениями медианы и верхней квадрильяны). Конец зимнего паводка фиксируется 20 декабря горизонтом воды 130 см и лежит на верхней квадрильяне, длительностью в 25 дней. Зимний минимум наблюдался 3 марта 1939 года при горизонте воды минус 18 см, то есть был ниже многолетнего минимума плюс 28 см.

Штат плеса на 1939 год составлял 867 рабочих и служащих, фактически же работало 807 человек. Недокомплект рабочей силы главным образом имел место по кранам, изыскательским партиям и земмашинам. На земснаряде «Волжская 25»

текучесть команды была почти 100%. Одной из причин являлся малый заработок отдельных категорий рабочих изыскательских партий, команд кранов и работников обстановки, в особенности на трудных перекатах и в промышленных

районах, по сравнению с однородными профессиями на пароходах и других судах служебно-вспомогательного флота. Матрос крана и рабочий изыскательской партии получали по 150 руб., а матрос баркаса, парохода и брандвахты – по 175 рублей, тогда как труд матросов кранов и рабочих изыскательских партий был значительно тяжелее.

Труд бакенщика на перекате, по сравнению с постом плеса, оплачивался на 10 руб. дороже, такое же положение было и с оплатой труда обстановочных старшин с постовыми старшинами. Труд обстановочных старшин оплачивался всего на 10 руб. больше, чем постовых, а ответственность за работу была значительно выше, поэтому и подобрать работника на должность обстановочного старшины было трудно. В 1939 году через различные курсовые мероприятия с отрывом от производства прошли 59 человек, в основном на должность постовых старшин.



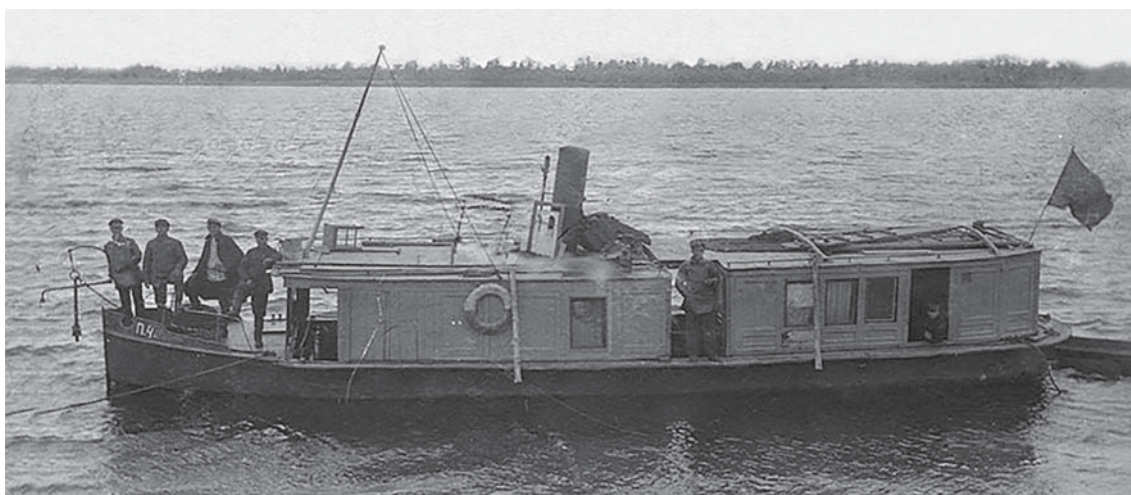
Образец документа



Образец документа

Техникум окончили 55 человек, большей частью с судов, и еще 51 человек прошел обучение в техникуме, но не смог сдать экзамены и выбыл без экзаменов. Стахановцев обучалось 15 человек. В общем окончили краткосрочные курсы

в навигационный период, согласно приказу № 76 Народного комиссара речного флота, 172 человека. Всего же за 1939 год обучено на курсах повышения квалификации с отрывом и без отрыва от производства 352 человека. За хорошую работу, добросовестное отношение к порученному делу и перевыполнение производственных показателей за 1939 год премировано 459 человек, повышено в должности 19 человек, объявлена благодарность 18 работникам. Основное количество премированных, 407 человек, – это работники обстановки, 48 человек – плавсостава и 21 береговой рабочий.



Служебно-разъездное обстановочное судно П-4

Вместе с хорошими показателями имели место и нездоровые явления с нарушением трудовой дисциплины. Таких за 1939 год было 324 случая. Основными видами нарушений являлись прогулы и появление на работе в нетрезвом виде. Из числа нарушителей трудовой дисциплины уволено 282 человека. К тому же еще ряд нарушений скрывался и замазывался самими руководителями групп и судов участка. Очень резко изменило косность и безответственность руководителей и мобилизовало общественность на борьбу с этими болезнями в производстве Постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 27 декабря 1938 года.

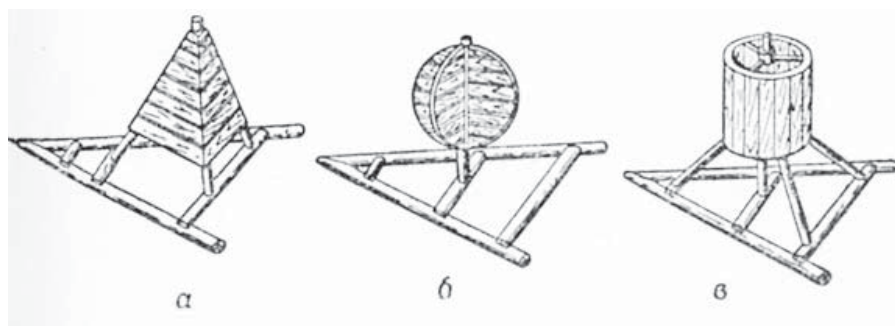


*Основным видом нарушений на флоте
было пьянство*

Из общего количества рабочих и служащих участка в 1939 году 572 человека были стахановцами и ударниками (40% к общему числу работающих). Основное их количество было на судах технического флота и обстановке. На мероприятия по технике безопасности на судах, обстановке и гидросооружениях участка было выделено 11000 руб. Из этой суммы на спасательные принадлежности для бакенщиков потрачено 7000 руб., на

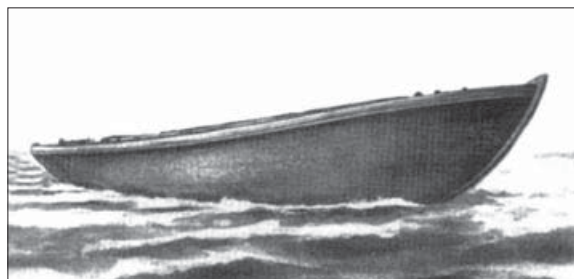
ящики для хранения спецодежды для водолазов – 1200 руб., на постройку помещений для приема пищи рабочими гидросооружений – 1200 руб., на агитацию

и пропаганду – 1600 руб. В 1939 году на участке было 23 несчастных случая: переломы конечностей – 2 случая, ожоги – 5 случаев, ушибы и вывихи – 8 случаев, засорение и повреждение глаз – 1 случай, утонул 1 человек (матрос земмашины «Волжская 18»). При работающих в навигацию 1200 человек и разбросе участка на 560 км специалиста, отвечающего за технику безопасности, не было. На суточное содержание одного километра обстановки планом предусматривалось 2 руб. 60,7 коп. фактически же выразилось в 2 руб. 70,2 коп. Если же учесть непредусмотренные планом расходы и учесть доходы обстановки, полученные за работу «на стороне», то себестоимость одного километра обстановки в сутки уменьшалась до 2 руб. 40 коп. При общем улучшении обстановки участка в 1939 году (увеличение количества знаков на километр пути на реке Волге до 1,9 знака в весенний период и 2,35 знака в меженный период и уменьшение аварий по причинам неисправности обстановки) имелся ряд недостатков, которые влияли на состояние всего судоходства. Это текучесть рабочей силы на отдельных постах, а отсюда и невнимательное отношение к текущей работе. Особенно это касалось Ульяновска, Куйбышева, Сызрани, Переволок.



Речные бакены: а-бакен (пирамида) для левой кромки; б-бакен (шар) для правой кромки; в-бакен (цилиндр) для указания свала течения

Крайне неудовлетворительные условия были на малых реках и отдельных постах главной магистрали (Сызранский узел, Духовницкий и Вязовский перекаты), которые усугубляли текучесть рабочей силы. Также большим и существенным недостатком обстановки продолжало оставаться плохое снабжение спецодеждой, материалами, культурно-бытовым инвентарем. Не хватало 19 мотолодок для обстановочных дистанций участка и трудных перекатов, 39 брандвахт для жилья работников обстановки на малых реках и отдельных постах главной магистрали.

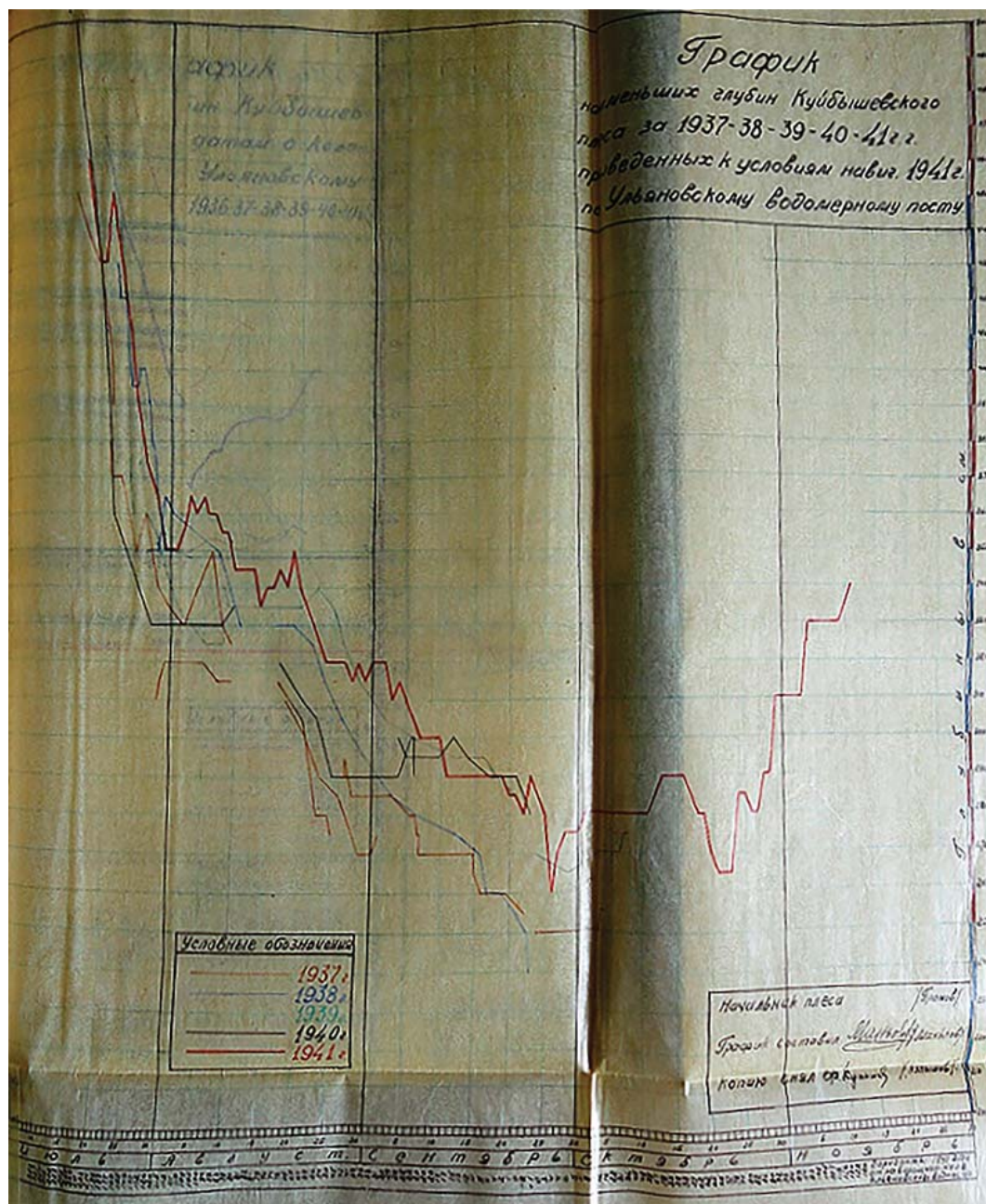


Моторный катер «Стена»

Плесом предлагалось установить штат постов бакенщиков для круглосуточного дежурства в три смены, поставить вопрос перед Правительством СССР о выделении земельных участков под огороды и луговые угодья. Но вопрос не решался.

На 1939 год участку было определено задание на землечерпание в объеме 7795700 м³ грунта по средней себестоимости 1 м³ грунта 52,3 коп. Начало весеннего паводка отмечалось очень ранним и низким горизонтом (24 марта горизонт плюс 24 см), расположенным ниже нижней отметки, тогда как за многолетний

период наиболее ранний срок данной фазы выпадал на 29 марта при горизонте плюс 117 см. Начало весеннего ледохода, отмеченное 8 апреля, имело почти полное совпадение с многолетней датой и горизонтом местного значения.



Такое же совпадение по дате, с некоторой разницей в горизонте, имел и конец ледохода, датируемый 27 апреля горизонтом плюс 816 см, лежащем между медианой и нижней квадрильяной. Высота весеннего паводка, имевшего своей отметкой 1058 см, отмечается 16 мая и разнится на один день от многолетней даты медианного значения 15 мая. Его уровень лежал между медианой и верхней квадрильяной, но ближе к последней, то есть был ниже среднего. Горизонт в 5 м от самого низкого наблюдался 20 июня и проходил через верхнюю квадрильяну. Конец весеннего паводка наблюдался 1 июля при горизонте плюс 198 см и проходил ниже нижнего «члена». Меженный максимум, отмеченный 19 июля, имел высоту плюс 117 см и проходил между верхней квадрильяной и нижним

«членом». День наступления меженного минимума 11 сентября совпадал с многолетней датой медианного значения 10 сентября, но по своему горизонту (минус 49 см) был очень близок к нижнему «члену», значение которого составила навигация 1938 года. По состоянию наименее низких навигационных уровней 1939 год занимает среднее положение между мелководными навигациями 1936 и 1938 годов.



Землесос с пантоном

В 1939 году участок вынул 5511000 м³ грунта по средней себестоимости 65,7 коп. Уменьшение общих расходов по сравнению с плановыми произошло за счет сокращения срока пребывания земснарядов на плесе против предусмотренного планом по причине несвоевременного окончания зимнего ремонта «Волжской 7» заводом им. Ульянова Ленина и «Волжской 25» Саратовским заводом и более ранней их постановки на зимний отстой, а также перебоев с топливом (углем) для земснарядов.



Грунт из реки

Так, «Волжская 7» должна была выйти из ремонта 23 апреля, а вышла 22 мая и встать на зимовку 25 октября, а встала 4 октября. Аналогично и «Волжская 25»: должна была выйти из ремонта 1 мая, а вышла 24 мая и встать на зимовку 7 ноября, а встала 25 октября. Так как простои своей тяжестью легли на два земснаряда,

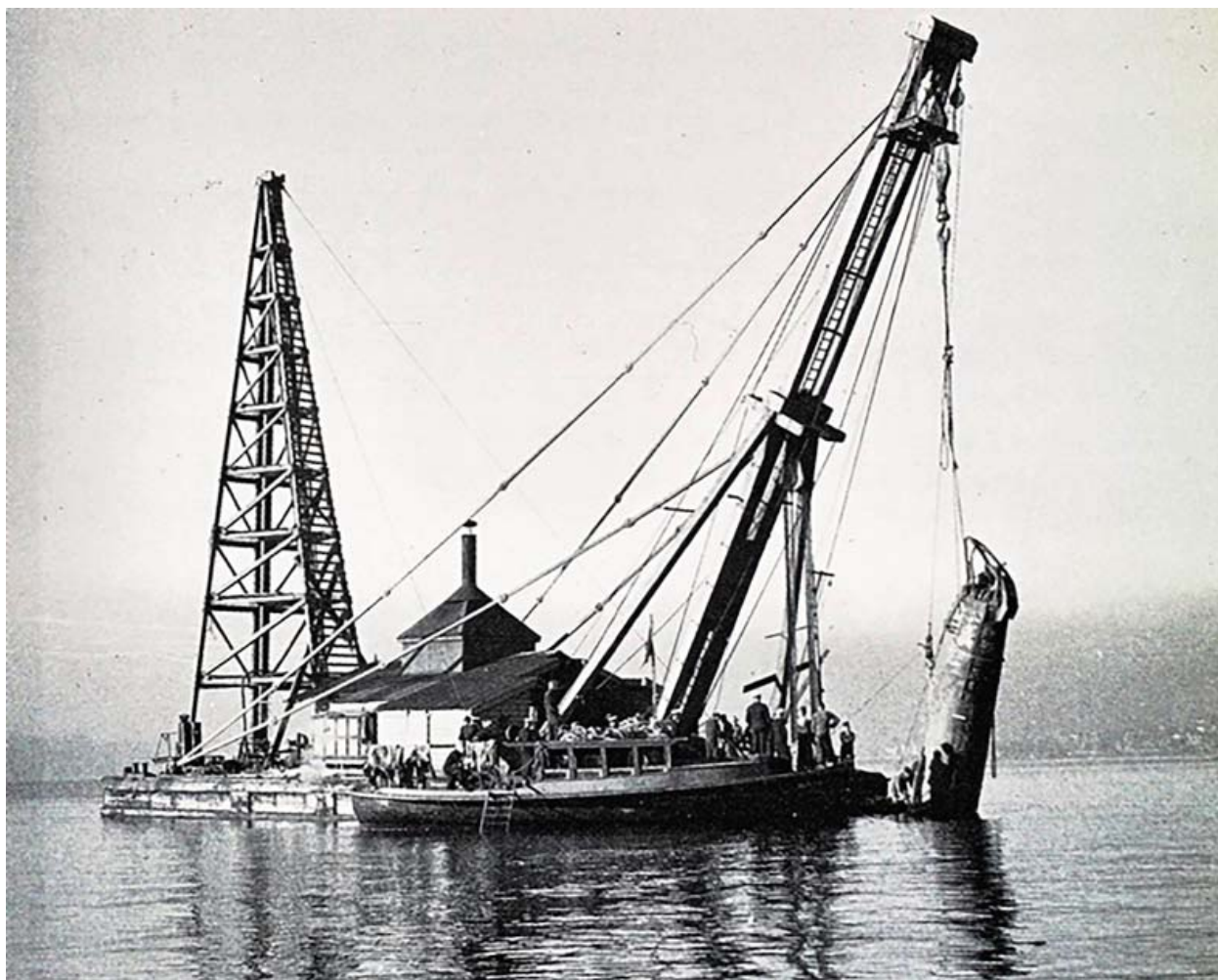
это вызвало текучесть кадров и большой недокомплект команд этих земснарядов, что резко снизило использование их по времени. Из-за неопытности и малого количества команд все производственные операции, такие как перекладка якорей и установка земснаряда, вызывали длительные простои снарядов. Все вышеперечисленные причины привели к увеличению себестоимости 1 м³ удаленного грунта. Годовая же производственная программа по дноочищению



*Старая эмблема
Саратовского судоремонтного завода*

бригадами тральщиков и береговых работников была перевыполнена почти в 1,5 раза. При плане 734078 м² было выполнено 1072181 м² со снижением себестоимости работ с 47 коп. за 1000 м² до 30,3 коп. А если учесть доходы участка от работы кранов, водолазов, продажи дров и извлеченного из воды такелажа, то себестоимость еще снизится копейки на три. Но и краны, имеющиеся в распоряжении участка, использовались не в полном объеме. Бассейновое Управление запретило производить капремонты поднятых затонувших судов и уборку за-

тонувших судов с реки по причине отсутствия на эти цели в 1939 году финансирования, и краны участка стояли. Организации их не заказывали. Тормозило производство работ по извлечению подвижных препятствий из воды (карчей) в Головкинском, Усольском, Никольском, Вязовском и других ярах отсутствие паровой тяги у дноочистительных снарядов, из-за чего делать такую работу на сильном течении реки было очень опасно.



Дноочистение

На работы по дноочищению, тралению и береговому очищению влияло и отсутствие плавсредств по переброске работников с одного участка на другой по воде и подвод на суше, плохое состояние подъемных цепей и низкая зарплата команд кранов, по сравнению с зарплатой матросов на других судах. Отсюда текучесть рабочей силы и удорожание производимых работ.

На изыскания в 1939 году было выделено 177000 руб. Это на 17586 погонных километров. Фактически же было израсходовано 180084 руб. на 18531 км. В эту сумму вошли платные работы, которые дали доход в 35000 руб. Себестоимость одного погонного километра изыскательских работ, согласно плану, составляла 10 руб. 06 коп. фактически же 9 руб. 71 коп. Перерасход средств в сумме 3064 руб. перекрывался перевыполнением плана на 6485 руб. за счет правильной и рациональной организации работ партиями и, соответственно, снижением себестоимости работ.

Текущий ремонт на участке в 1939 году в основном свелся к укладке тюфяка на площади 1200 м² и ремонту откосов. Взрывные работы проводились в помощь кранам, которые не могли своими силами очистить фарватер от карчей. Первая взрывная партия приступила к работе с 27 июля, а вторая – с 7 сентября. Флот двух партий состоял из двух брандвахт, крана, одного баркаса, двух плавучих складов грузоподъемностью по 500 кг каждый и трех весельных лодок. При 600-километровом протяжении плеса и наличии одного обслуживающего баркаса и одного берегового склада исключалась возможность бесперебойного снабжения партий взрывчатыми веществами. К тому же при штате каждой партии в 11 человек в первой партии было 8 человек, а во второй – 7. Это притом, что площадь взрывных работ по плану была 320000 м², а фактически взорвали 355260 м² на 22 перекатах. Всего было взорвано 5465 кг аммонита в 1603 зарядах. Средний вес заряда составил 3,271 кг. В основном использовались заряды плоской формы без заглабления в грунт. Самостоятельного значения по углублению перекатов взрывные работы не имели. Их роль сводилась к незначительному увеличению (5-15 см) или удержанию соответствующей глубины в течение двух дней до прихода земснаряда.



Склад взрывчатых веществ на пароходе

Взрывы давали эффект только при малых объемах работ, на малых перекатах, а на перекатах большого протяжения их эффект сводился к нулю, но в то же время они помогали более планомерно использовать земснаряды. Да и снабжение взрывных партий планами перекатов носило случайный характер, так как по условиям их работы обеспечение взрывных партий планами возможно только при организации промеров самими взрывными партиями.



Грабли для чистки рек инженера Быкова

Изыскательские партии в 1939 году участвовали в проведении взрывов только 4 раза, и большую часть своего времени они потратили на продольные промеры прорезей, сплавляясь по ним. Это было сделано из-за того, что в 80 случаях из 100 бакенщики занижали ширину судового хода против фактической. Легковывратительные работы ветвистыми заграждениями, в помощь землечерпанию, проводились в четырех местах: на Подвальском и Верхне-Ермаковском перекатах, нефтебазе Батраки и на выходе из Застенной воложки. На Подвальском перекате, между ухвостьем острова Черемшан и песчаным осередком, было утоплено 1335 деревьев при глубине переката 3 м. На Верхне-Ермаковском перекате при глубине от 0,5-3 м было уложено 2942 дерева. При выходе из Степной воложки утоплено 1820 деревьев для закрытия лугового протока. На нефтебазе Батраки для закрытия продира в нижней части Костычевского осередка и удлинения его ухвостья было утоплено 3806 деревьев.

РЕФУЛИРОВАНИЕ ГРУНТА



Наиболее распространенным способом удаления грунта является его перемещение (рефулирование) по плавучему грунтопроводу к месту укладки грунта. Тросы, идущие от якорей плавучего грунтопровода, закрепляют за барабаны лебедки, установленные на концевом понтоне.

Наибольшее расстояние d от места укладки грунта до кромки прорези зависит от длины грунтопровода L_2 , длины земснаряда L_3 , ширины прорези b и расстояния l , проходимого земснарядом без перевода плавучего грунтопровода. На величину расстояния d влияют длина серии траншей и способ разработки прорези (сверху или вниз по течению).

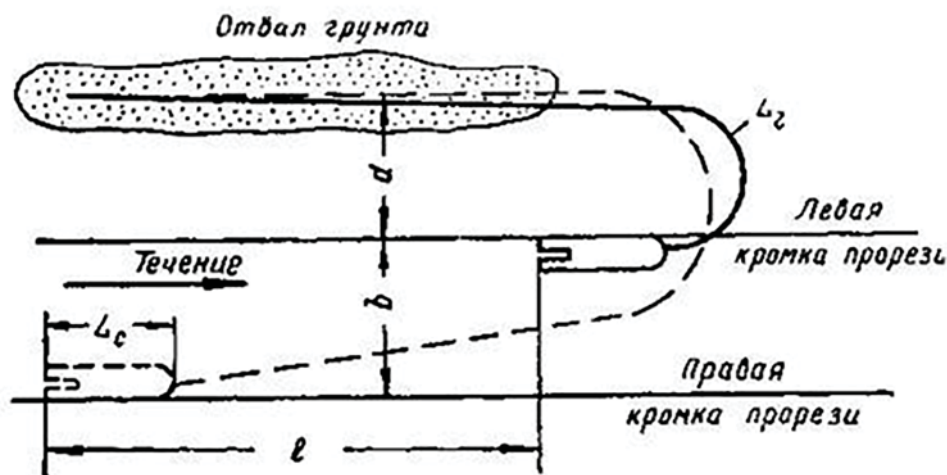
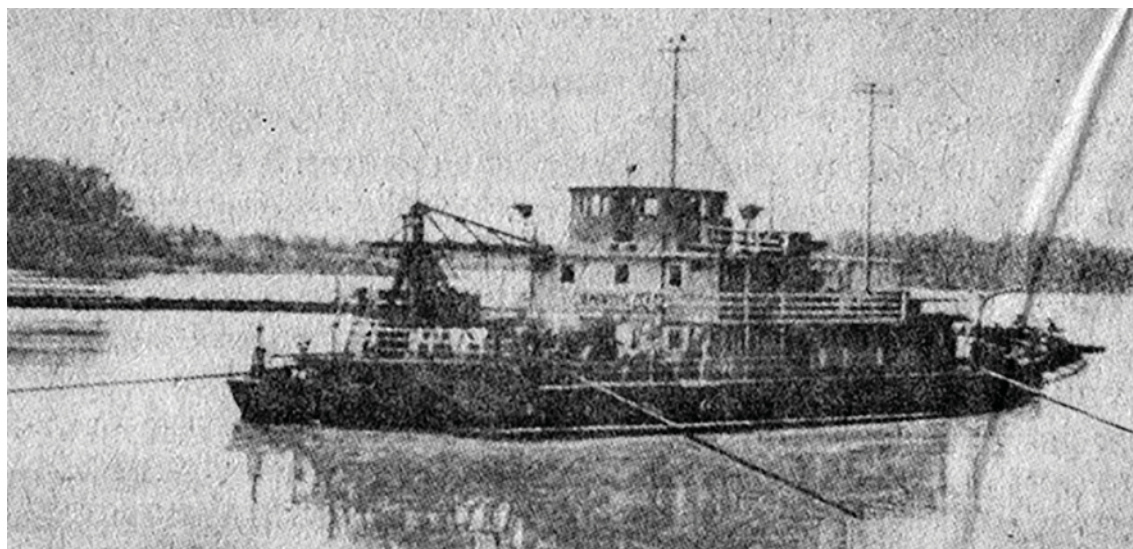


Схема определения расстояния от кромки прорези до места отвала грунта

При рефулировании дамбы в 1938 году было уложено 570725 м^3 фактического грунта и в 1939 году – 623116 м^3 . Значительная часть этого грунта, конечно, не легла по створу дамбы, а была унесена сильным течением весенних вод ниже створа. Грунт для рефулирования дамбы брался в тот момент, когда по состоянию горизонта сосуны земснарядов не доставали грунт на самом входе в реку Самару, за счет подрезки пойменного берега Коровьего острова, а затем, как только позволял горизонт, то из самой прорези при входе в реку Самару.



Дноуглубительный реффулерный снаряд, работающий в границах судового хода

Произведенный подсчет объемов вынутого грунта Аннаевского осередка и побочня Коровьего острова с 1936 по 1939 год, при нулевой изобате песчаных массивов по срезке 1936-1937 годов, показывает, что, несмотря на большие объемы 15995 м^3 (1936 г. 3715 м^3 , 1937 г. 3640 м^3 , 1938 г. 4531 м^3 , 1939 г. 4109 м^3) и 10512 м^3 (1936 г. 1810 м^3 , 1937 г. 2326 м^3 , 1938 г. 3107 м^3 , 1939 г. 3269 м^3) производимых землечерпательных работ фактическая глубина была еще далека от гарантийной. Объясняется это тем, что разработку проводили только на 250 см от проектного горизонта, а горизонт падает намного ниже, и занос происходил и в меженный период.



Свалка на реффуллер

В общем, навигация 1939 года была неблагоприятной с метеорологической стороны: частые ветры, преимущественно северного направления, и большое количество осадков вызывали простои в работе, в том числе и изыскательских партий, которые активно боролись за гарантийные глубины, в результате чего за навигацию 1939 года они 11 раз поднимали вывески глубин на перекатах за счет перестановки обстановки и проверки фактической глубины с вывешиванием ее на мачте.

В 1940 году годовой план по дноочищению был 7588 м², по землечерпанию – 8892800 м³ (выполнено 6752376 м³, то есть 75,9%, при стоимости работы за 1 м³ вынутого грунта 73,8 коп.), по берегоочищению – 11397 м². Взрывных работ было запланировано 377200 м², фактически же выполнено 505335 м². Из-за отсутствия склада для взрывчатых веществ участок был в двойной зависимости от Волговзрывпрома: склад есть – нет взрывчатых веществ, взрывчатые вещества есть – нет склада. Отдаленность склада от производства работ (Сенгилей – Хвалынский) и недостаток флота создавали огромные перебои в снабжении участка взрывчатыми веществами. Все это вынудило участок расторгнуть договор с Волговзрывпромом и заключить новый с Краснодарвзрывпромом.

— 2 —

глубины с выведением на мачту.

Снабжение взрывных партий планами носило случайный характер т.к. по условиям работы взрывных партий, обеспечение их планами перекатов возможно только, при организации промеров самими взрывными партиями.

Участие изыскательских партий непосредственно в производстве взрывработ было 4 случая.

В истекшую навигацию изыскательскими партиями по сравнению с 1938 годом произведено исключительно большое количество продольных промеров сизавом по прорезам составляет 134,5% к 1938 году/см. диаграмму/. Построено 18 планов в упрощенном масштабе по которым производится подсчет кубатуры /без учета переуглубления/.

Т А Б Л И Ц А № 2

№ №: и и:	Наименование переката	Кубатура по плану без переуг:	Кубатура по плану с переуг:	Самостоятельно взвешено кубатуры	Дано переуг лубины
1.	Кромеский	5774	30092	30505	1,2
2.	Бураковский	7833	14000	15034	0,2
3.	Полвальский	13028	47300	40161	0,3

Из таблицы видно, что разница в кубатуре против подсчитанного по плану, колеблется в небольшом пределе, в сторону увеличения и уменьшения, но это исключительно перекаты, в большинстве своем, кубатура подсчитанная по плану имеет большое расхождение, даже не имеет ничего общего, так как кубатура подсчитывается большинство на проектную глубину, а разработку производили большинство на 3 мет., поэтому приводить сравнения нельзя.

Обеспеченность земснарядов плановым материалом в навигацию 1939 года была следующая:

Таблица № 3

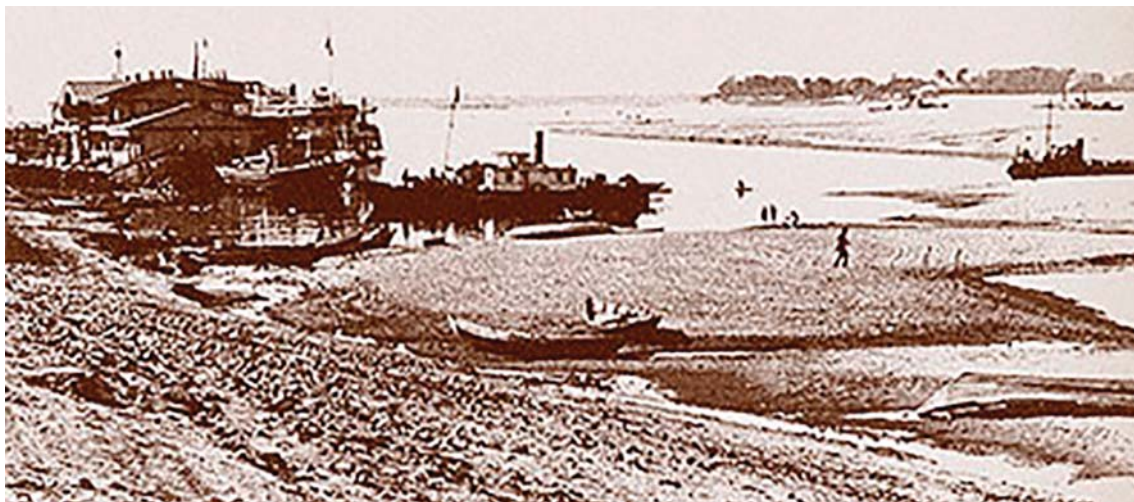
№№: и и:	Наименование перекатов	Разработ. снарядом: Вол. №.	Дата приступа к работе	Дата сдачи плана и М партии	Наличие уточнений плана в масштабе	Давность плана
1.	Лопатинский прован	Волк. 25	1-го июня	1 июня		1 день
2.	5-й прогон по Куйбышев.	"	12-го июня	2-июня		10 дней
3.	Угольн. площад. Зт. С. Самарка	"	18-го июня	18-июня		1 "

Фрагмент документа

- 3 -

№	1	2	3	4	5	6	7
6	Подход и нефтоба в Баграки	Волжск.	25 1 июля	29 июля			2 дни
6	В.-Переволокиск.	"	9 июля	7 июля			2 дни
6	Ср.-Переволокиск.	"	21 июля	21 июля			1 "
7	Подход и пристани Баграки	"	31 июля	18 июля			13 "
6	Ср.-Переволокиск.	"	3 август.	5 август.			2 "
9	В.-Рязанский при.	"	30 август.	26 август.	28 авг.		2 "
10	В.-Ермаковский при.	"	9 сент.	9 сент.			1 "
11	Н.-Переволокиск. при.	"	21 август.	4 сент.			14 "
12	В.-Ермаковский при.	"	2 октяб.	30 сент.			2 "
13	Вх. в Криушинский затон	"	11 октяб.	20 август.			
14	Криушинский затон	"	18 октяб.	23 август.			
15	Старая гавань	"	22 октяб.	1 сент.			
16	Р. Самарка Пригоро дний при.	"	-	-			-
17	Перекат Союзовая россыпь	3/ох26	5 июля	1 июля			4 дни
18	"	"	7 июля	3 июля			4 "
19	Палицинский перек.	"	12 июля	11 июля			1 "
20	Н. Криушинский при.	"	20 июля	9 июля	18 июля		1 "
21	Буераковский при.	"	8 август.	7 август.			1 "
22	Подвальский при. /нижняя часть/	"	13 август.	11 август.			2 "
23	" /верх. часть/	"	16 август.	13 август.			3 "
24	Вх. в Вентяжскую Воложку	"	30 август.	30 авг.	30 авг.		1 "
25	Кременский при.	"	2 сент.	1 сент.	31 авг.		2 "
26	Подвальск. при.	"	6 сент.	6 сент.	3 сент.		1 "
27	Н. Климовск. при.	"	13 сент.	11 сент.			2 "
28	Вх. в Криушинский затон	"	17 сент.	20 август.			
29	Н. Криушинск. при.	"	19 сент.	18 сент.			1 "
30	Вх. в Криушинск. з-ти	"	16 сент.	20 авг.			
31	Н. Вентяжский при.	"	5 окт.	30 сент.	30 сент.		5 "
32	Подпальный затон	"	10 окт.	24 сент.			
33	5 причал пр. Кудин	Вол.	18 5 июля	2 июля			"

Фрагмент документа



Аннаевский затон

Однако и этот договор полностью не решил проблем. Для бесперебойности взрывных работ необходимо было иметь два склада – береговой и плавучий. Стоимость взрывных работ оценивалась в 42 коп. за 1 м² взорванной площади при плане 50,2 коп. Снижение было из-за перевыполнения плана взрывных работ. Легковыправительные работы ветвистыми заграждениями планом были предусмотрены в количестве 31940 погонных метров, приведенных к однорядному плетню.

На 1 января 1941 года участок имел штат управления до 40 человек. Несмотря на это, у него не было помещений под красный уголок, архив технической документации, библиотеку и помещения под камеру для хранения геодезического инструмента. За 1940 год 133 работника участка прошли обучение на различных курсах и 169 работников допустили нарушения государственной и трудовой дисциплины.



За разбором дел совместно с прокурором

Под суд было отдано 104 работника, уволено 94 человека, из которых 21 человек (7,83% от общего числа работавших) уволился по собственному желанию.



*Работники обстановки Куйбышевского технического участка пути.
Фото сделано весной 1941 года*

Спад весенних вод в мае 1940 года был очень резким. Средняя суточная скорость воды в мае составляла 27 см. Под влиянием паводка из реки Камы скорость спада весенних вод в июне постепенно замедлилась. В июле наступил второй паводок. Раннее похолодание (1 ноября) и отсутствие осеннего паводка практически до конца навигации, затем наступление потепления и продолжавшаяся убыль воды на вышележащих участках реки привели к частичному простоя землечерпательной техники и несвоевременной (опоздание от 25 до 37 суток) разработке намеченных участков.

КУЙБЫШЕВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1941-1942 ГОДАХ



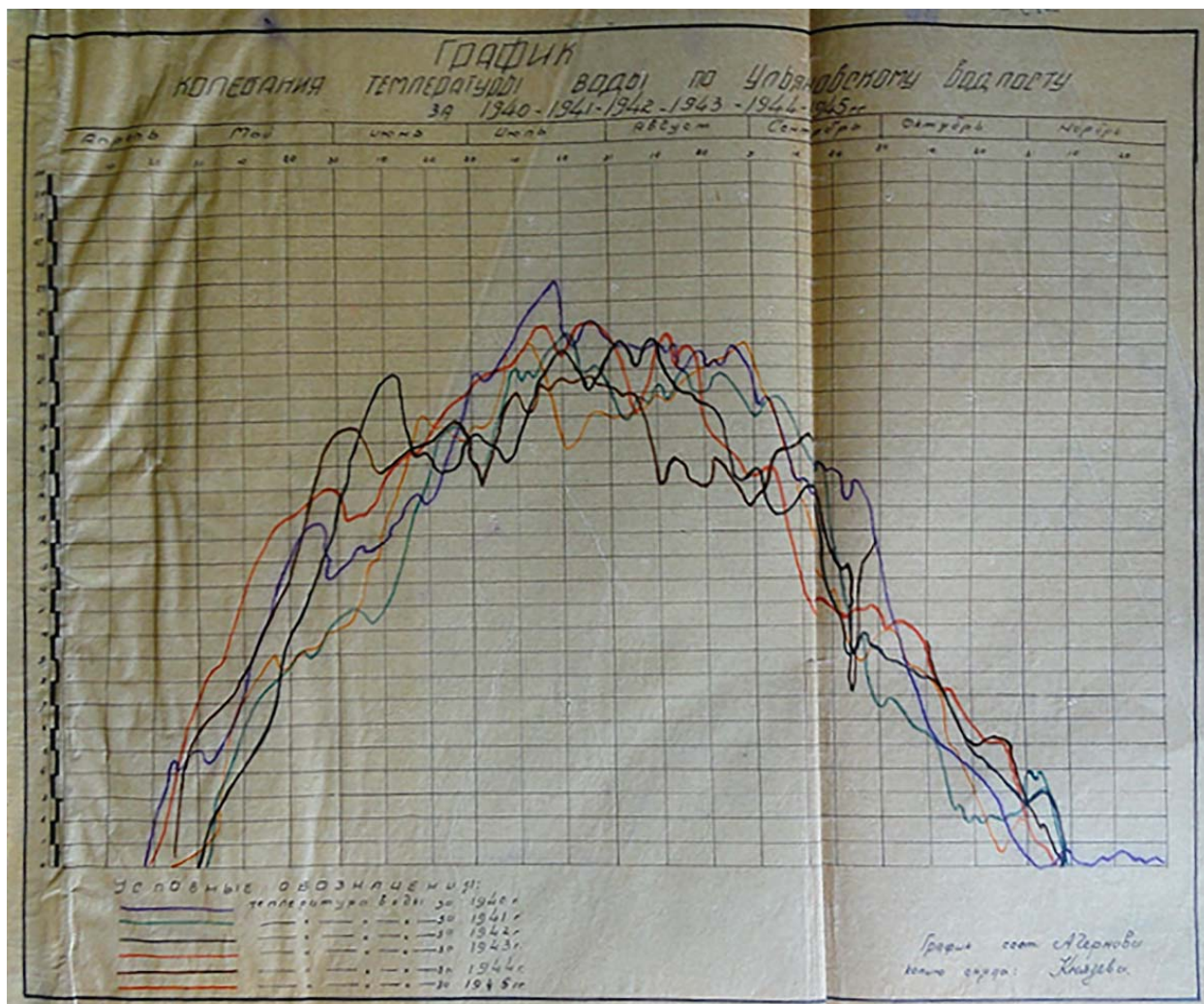
В навигацию 1941 года использование судов начало производиться только через приказы диспетчера пути с установкой валового времени для каждого вида работ. В случае использования командирами земснарядов и начальниками изыскательских партий судов в плесе на буксировках указанные лица обязаны были выдавать письменный приказ капитанам судов с перечнем видов работ, а установление валового времени по этим перечням, согласно нормам, оформлялось диспетчерами по прибытии в Куйбышев. Это новшество было введено Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 июня 1940 года.



Речной вокзал г. Куйбышева 1936 год

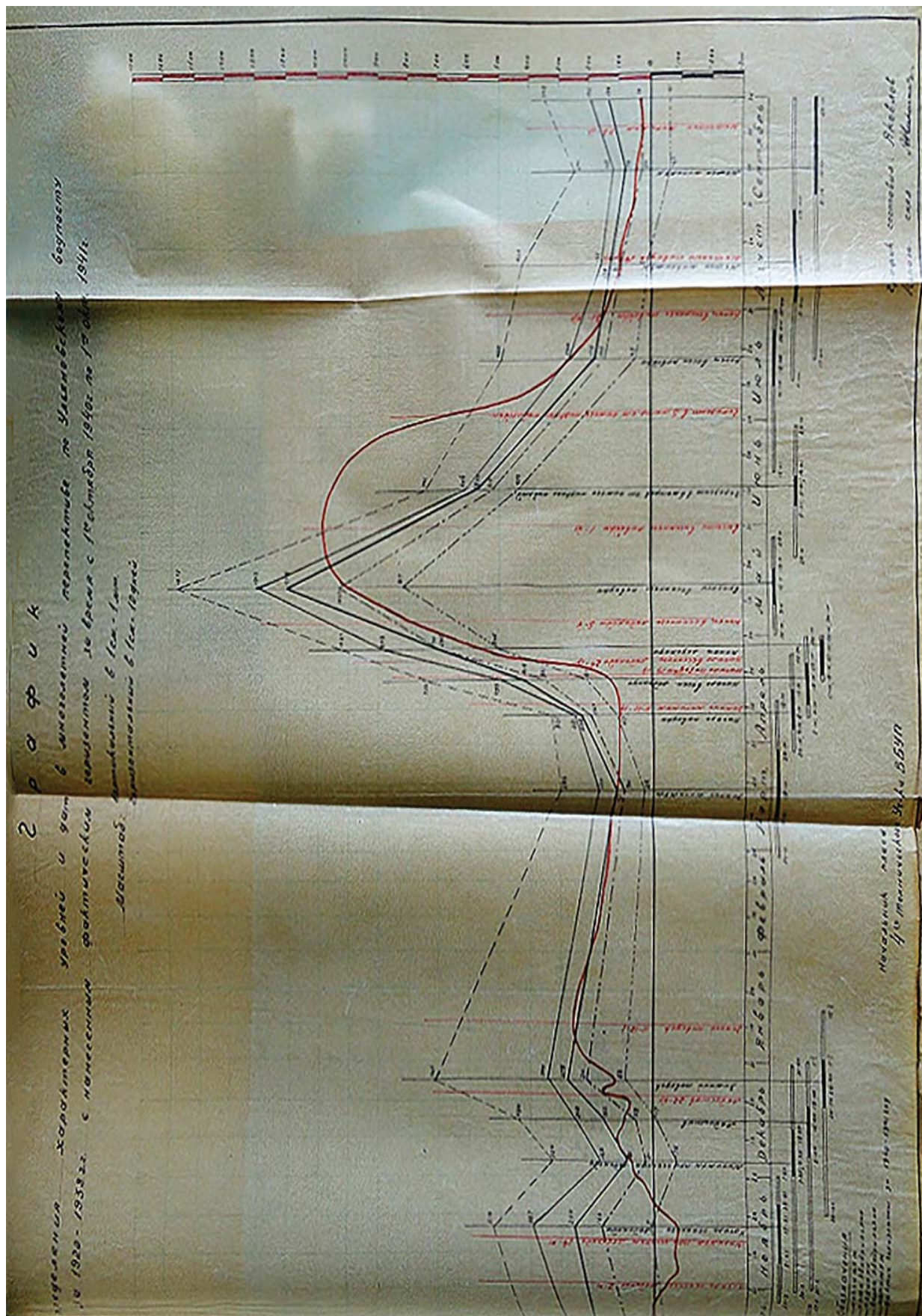
Начало осеннего ледохода в 1940 году было 2 ноября при горизонте воды минус 68 см, а ледостава – 22 декабря при горизонте воды плюс 145 см. Минимальный горизонт во время ледохода наблюдался 14 ноября и был равен минус 104 см. Конец зимнего паводка был зафиксирован 11-12 января при горизонте воды плюс 237 см. Зимний минимум наблюдался 11-12 апреля при горизонте воды плюс 87 см. Осенний период навигации 1940 года по своему состоянию был не такой, как в прошлые годы. Раннее понижение температуры воздуха (23 октября был минус 1 градус по Куйбышеву и 21 октября минус 3 градуса

по Ульяновску), дошедшее к 30 октября до минус 15 градусов мороза, вызвало быструю отдачу тепла водой с 4 до 0 градусов и появление на Волге «сала», самого раннего за последние 20 лет.



С момента появления на реке Волге льда горизонт воды стал сильно падать и достиг к 15 ноября 1940 года минус 101 см по Куйбышевскому водомерному посту. Это падение специалисты относили на счет происходивших в верховьях реки Волги заторов: у города Тетюши с 10 по 18 ноября, у города Ульяновска (выше железнодорожного моста), у города Сенгилей и других. С ликвидацией заторов положение с прибылью воды улучшилось. В общем, начало осеннего ледохода было в 1940 году на 11 дней раньше среднего многолетнего, минимум горизонта воды наступил тоже раньше среднего многолетнего на 20 дней и по своему состоянию на 100 см ниже минимума.

Начавшаяся прибыль воды в январе, феврале и марте 1941 года частично совпадала с верхней квадрильяной. Начало весеннего паводка датируется 19 апреля 1941 года при горизонте воды плюс 124 см, причем паводок имел опоздание на 11 суток по сравнению с многолетними наблюдениями. Начало весеннего ледохода наступило 24 апреля 1941 года при горизонте воды плюс 377 см, а конец – 5 мая при горизонте воды плюс 770 см, то есть был ниже нижней квадрильяны и имел опоздание на 7 дней по сравнению с многолетним.





Ледоход на Волге

Горизонт 5 м от самого низкого наблюдался один раз в навигацию и проходил 5 мая. Закончился весенний паводок 31 июля 1941 года при горизонте воды плюс 120 см, проходил почти по верхней квадрильяне и имел опоздание на 13 дней против среднего многолетнего.



Спад воды на Волге

Меженный максимум наступил 14 августа, имел высоту плюс 82 см и почти совпадал с верхней квадрильяной. Наступление меженного минимума датируется 23 сентября и не совпадает с датой медианного значения, запаздывая на 10 дней. Горизонт воды меженного минимума был минус 2 см, близок к верхнему «члену». Опорными водомерными постами были приняты Ульяновский и Вольский.

Таблица № 1.

№ п/п	Год	наб. выем.	наб. уров.	место в ряду	причина
1.	1935 г.	+ 104		1	Уровни давы по
2.	1936 г.	- 61		4	Уменьшению вод-
3.	1937 г.	- 33		5	поступления нап-
4.	1938 г.	- 90		1	радио в. нулем.
5.	1939 г.	- 72		2	
6.	1940 г.	- 64		3	
7.	1941 г.	+ 21		0	

Таблица № 2.

№ п/п	Год	силь горизонт	силь от	силь по	силь по	силь по	
№ п/п	Год	от	до	высот	прод.	высот	
№ п/п	Год	силь	дней	силь	дней	силь	
1.	1935	486	39	12,5	764	70	10,95
2.	1936	792	24	33,0	1221	102	11,96
3.	1937	403	27	14,8	808	149	5,48
4.	1938	629	24	26,2	1083	135	8,15
5.	1939	648	36	18,0	1084	128	8,48
6.	1940	672	28	23,2	1090	134	8,13
7.	1941	675	37	18,2	1069	118	9,27

Таблица

Свод утренних наблюдений

уровни воды, приведенных к нулям графиков гидрологических станций

№ 11 Отметка нуля графика 221.5 м. н.м.
 Отметка истока 110 м. н.м.

№ п/п	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	398	415	345	255	1190	398	500	300	155	155	255	150
2	505	415	345	255	1200	1520	400	300	152	155	250	142
3	505	415	340	255	1245	1550	460	295	150	155	245	130
4	505	410	335	255	1266	1528	445	296	148	155	250	120
5	505	405	335	255	1285	1502	425	290	146	160	255	130
6	495	405	330	255	1330	1520	410	280	144	163	262	130
7	490	400	325	240	1364	1530	395	285	142	165	265	140
8	480	400	320	245	1395	1590	390	282	140	168	266	175
9	480	400	315	243	1425	1710	380	285	140	170	275	240
10	480	400	310	240	1450	1800	370	283	140	173	280	235
11	477	400	305	230	1480	1840	365	282	140	175	280	235
12	474	400	305	230	1495	1920	360	280	140	175	280	230
13	470	400	304	230	1510	2015	355	282	140	180	280	241
14	467	395	300	230	1520	2065	350	280	140	185	285	220
15	455	396	300	230	1532	2100	345	285	140	180	285	230
16	450	395	299	230	1536	2150	340	280	140	185	290	235
17	455	393	299	230	1540	2200	335	280	140	180	285	245
18	453	390	296	230	1540	2250	332	285	145	205	290	255
19	449	385	295	230	1542	2300	330	280	157	208	298	265
20	445	380	293	235	1546	2340	330	285	153	210	290	276
21	443	375	292	230	1554	2380	325	280	153	212	294	295
22	440	373	290	230	1545	2428	324	285	153	215	290	290
23	436	370	289	230	1538	2475	322	280	153	218	285	295
24	434	365	288	230	1530	2520	320	295	153	218	280	298
25	432	360	288	230	1495	2560	320	190	153	218	285	292
26	430	358	288	230	1487	2605	318	185	153	218	290	295
27	428	355	288	230	1474	2655	315	180	153	218	288	290
28	426	352	288	230	1460	2700	310	175	153	218	280	295
29	424	350	288	230	1450	2745	305	170	154	220	285	298
30	422	-	288	230	1430	2795	302	165	156	225	290	290
31	420	-	288	-	1410	-	300	160	-	230	-	295
Средней	461	386	305	231	1642	259	360	202	148	192	316	270
Высшей	505	418	348	255	1546	1596	500	300	156	230	298	255
Нижней	420	350	288	235	1190	575	300	160	140	158	200	120

Характерные уровни	г. 1942		Многолетние уровни с 1913 г. по 1942 г.				
	Уровень	Дата	Год	Наивысш.	Средний	Наименш.	Год
Средний	274	8-11/42					
Высший	1542	10-20/42					
Нижний	140	8-11/42					

Максимум с вскрытия и замеров	г.	Многолетние сведения с 1913 г. по 1942 г.			Продолжительность	Многолетние данные с 1913 г. по 1942 г.		
		Крайний разлив	Средний	Крайний водосток		Наивысший	Средний	Наименший
	32				1032			
Дата вскрытия	11/IV							
Дата замеров	11/XI							

Свод утренних наблюдений за уровнем воды

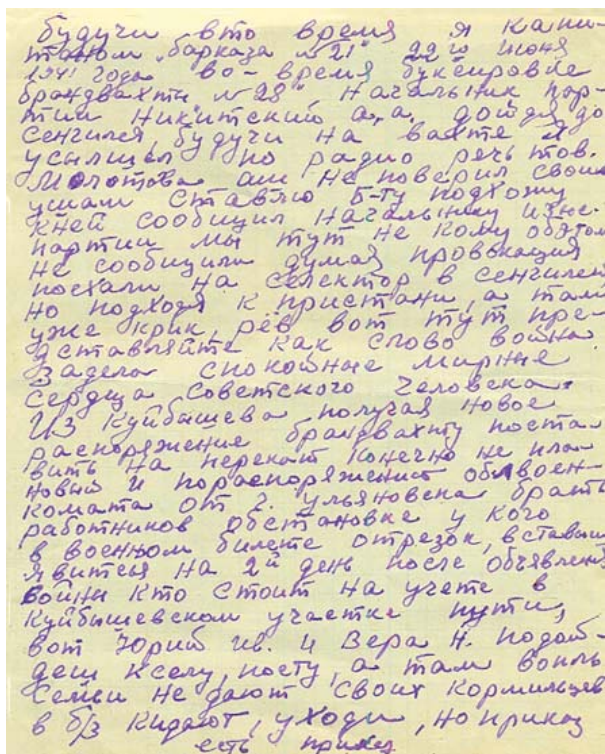
Но 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война, которая разрушила все намечаемые планы на год. Из воспоминаний Логинова М.П. капитана баркаса № 21: «Получая Ваше письмо, в котором Вы просите вспомнить



Логинов М.П.

о своей работе и работе товарищей во время войны на Куйбышевском участке пути... хотя я на фронте и не был, но она (работа) была тяжела и в тылу, с первых дней нападения Германии на нашу миролюбивую страну. Ей-богу, был ли хоть один советский человек, у которого по телу не пробежали мурашки? И если все описать, что видели и что пережили в эти тяжелые годы войны, то от воспоминаний по телу пробегает мороз. Будучи в то время капитаном баркаса № 21, двадцать второго июня 1941 года во время буксировки брандвахты № 28 (начальник партии Никитский А.А.) на вахте, я услышал у города Сенгилея по радио речь товарища Молотова, то не поверил своим ушам. Ставлю брандвахту и подхожу к ней, сообщил начальнику изыскательской партии об услышанном... мы тут никому об этом не сообщали,

думали провокация, поехали на селектор в город Сенгилей, но, подходя к пристани, услышали крик, рев – вот тут представляете, как слово войны задело спокойные мирные сердца советского человека.



Страница письма

Из Куйбышева я получил новое распоряжение брандвахту поставить на пережат, конечно, не плановый, и по распоряжению Областного военкомата, начиная от города Ульяновска, брать работников обстановки, у кого в военном билете отрезок, и вставши на пристани на второй день, кто стоит на учете в Куйбышевском участке пути, явиться в Областной военкомат. Подойдешь к селу, посту, а там вопли, семьи не дают своих кормильцев, в баркас кидают, кричат: “Уходи”, но приказ есть приказ... человек 80 я взял с постов, а старшим постовым передал приказ, чтобы вместо ушедших на фронт зачисляли своих жен. В Ставрополе встретил пароход “Лозовский”, после “Струя”, там военный передал мне пакет, забрал людей, оставив мне на баркасе только четверых, позже мне прислали двенадцатилетних пацанов, конечно, после дедушек. Это начало,

но потом вся работа перестраивается на военный лад. Конечно, темп в работе не снижался, а наоборот, все удваивался, и появился лозунг: “Все для фронта, все для победы над врагом”. И этот лозунг, как символ, был до 9 мая 1945 года. Где наш коллектив почувствовал впервые горе войны, уже не помню.

21. Имеете ли родственников за границей (их фамилия, имя и отчество, где и чем занимаются, поддерживаете ли с ними связь) — *Нет*

22. Выполняемая работа с начала трудовой деятельности (включая военную службу)

Дата (м-н год)	Должность с указанием учреждения, организации, предприятия, а также ведомств (включая), в систему которого они входят	Местонахождение учреждения, организации, предприятия (город, район, область, край, республика)
IX 1916	Защитная сель школа	с. Гайды
II 1928	Косметическое в семье	с. Гайды
III 1930	Учитель	с. Гайды
VI 1931	Роботы изомса. №11	с. Гайды
IV 1932	рулевой б/за №20	с. Гайды
VI 1933	двигательный аппарат №2	с. Гайды
V 1938	машинист б/з №21-21	с. Гайды
IX 1940	Кантор б/за №20	с. Гайды
XII 1940	машинист б/з №21	с. Гайды
IV 1941	машинист б/з №21	с. Гайды
IX 1949	машинист б/з №21	с. Гайды

Фрагмент листка
по учету кадров Логинова М.П.



Пристань Приволжье

То ли на пристани в Приволжье, то ли в Духовницком. Примерно в середине июля 1941 года матрос пристани – женщина, у которой трое маленьких детей, получила с фронта похоронную – погиб ее муж. И она с расстройством померла. И эти маленькие сиротки возле гроба плачут. Начальник пристани стал траурный митинг объявлять – встал на табурет и повалился. Не мог. Вот тут-то представляете, что было? И эта история началась. Хоть не заходи в дом. Теперь, хоть мы были и далеко от фронта, но было чувствительно. Народ не улыбался, был мрачен. В первые месяцы неудач народ себе во всем отказывал – все для фронта. Тыл снабжал фронт всем необходимым.

Когда осенью 1941 года под Москвой разбили группировку врага и отогнали от Москвы – это был первый наш хороший вздох, но враг подходил к Сталинграду и в августе 1942 года перегородил минами Волгу, топливо поступать стало по железной дороге. Оно не обеспечивало флот, и 70 процентов флота стало работать на дровах, в том числе и земснаряды, а каждый земснаряд сжигал в сутки 30-40 м³ дров. Чтобы обеспечить караван топливом, мне на баркас добавили еще 17 человек, и мы из плотов, на гривах производили заготовку по 150-160 м³ дров: напилили в баржу – и к земснаряду. Пока готовим вторую партию, там уже дожигают. Но перебоя не было никогда.



Заготовка дров

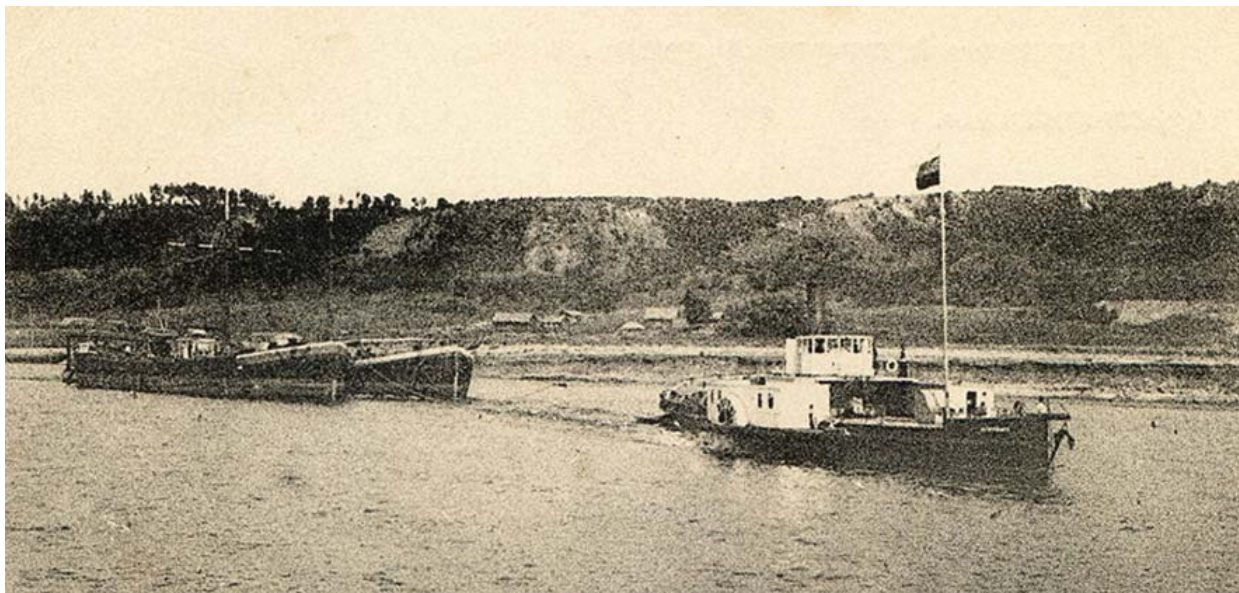
Второй раз коллектив баркаса почувствовал ужасы войны в конце августа 1942 года. Будучи в городе Ульяновске на селекторном совещании, мы увидели, как пароход «Клим Ворошилов» из Сталинграда привез раненых, и всю береговую пристанскую службу, в том числе и коллектив баркаса, сняли на выгрузку этих раненых.



Пароход «Клим Ворошилов» («Бухара»)

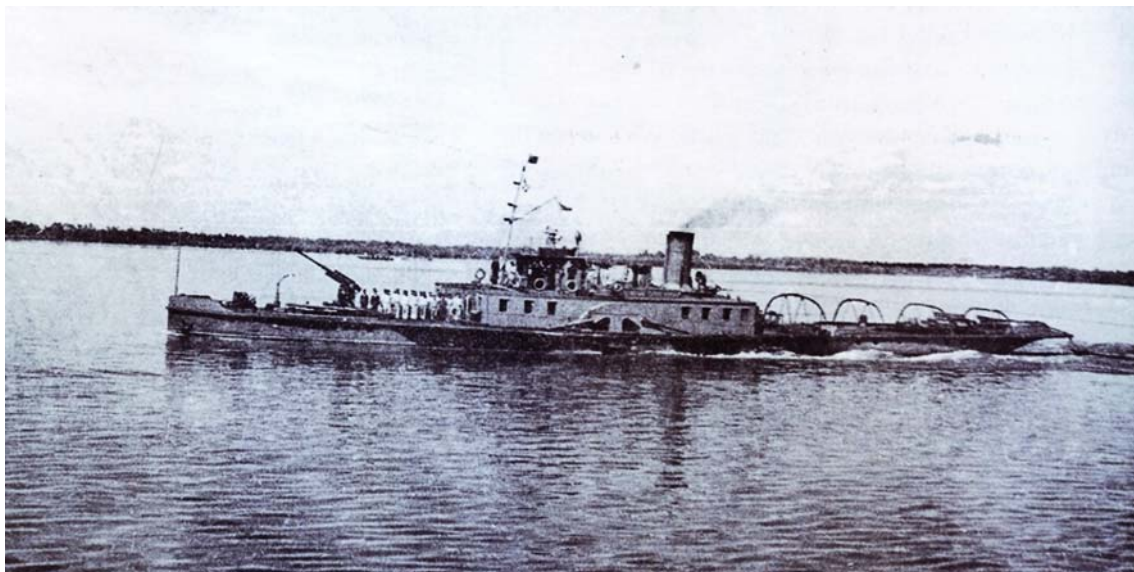
Многие прямо с фронта в гимнастерках и брюках, руки и ноги перетянуты жгутом. Тут же кровь, смрад, мухи. Некоторые раненые в бреду. Подойдешь класть на носилки, а они кричат. Брать нельзя. Военные врачи заставляют не обращать на это внимания. Я стал брать, получил сапогом в зубы. От нестерпимой боли раненого у меня трех зубов как не бывало. И тут стали применять

тактику: накрыл брезентом – и на носилки, на подводу или грузовую автомашину. Сутки выгружали, тут бы на отдых, но тут “Комсомолец” везет и ставит под разгрузку еще одну партию раненых... Будучи на Ершовском перекате с изыскательской партией (начальник Мажков Б.А.) в конце октября 1942 года, мы поехали в Хвалынский-Ивановец на пристань, на селекторное совещание. Подойдя к пристани, начальник партии ушел на селектор, а на баркас явился патруль моряков и спрашивают старшину. Я говорю: “В чем дело?” А они ответили, что меня вызывает контр-адмирал, который находится в береговом вокзале села Ивановка. Я пошел, доложил, что капитан баркаса явился. А он говорит, что Вы находитесь в военной зоне и будете выполнять мое распоряжение, а я говорю, что у меня здесь начальник изыскательской партии. Тут же привели и его, и контр-адмирал сказал, что баркас будет выполнять его распоряжение, а начальника партии на брандвахту отвезет его катер. Адмирал мне вручил жезл буксировать транспорт № 274, как сейчас помню, две деревянные баржи с войском и орудиями. Я говорю, что баркас малосильный и я плес совершенно до Сталинграда не знаю, да я собственно и не знал: раза 3-4 был. А адмирал мне говорит: “Наши бойцы на фронте дорог не знают, а фашистов бьют, да еще как. Вот что, капитан, если у тебя на баркасе есть женщины с детьми, то немедленно их ссади, мы их доставим, куда им надо, а сам быстрее вези, там этот транспорт нужен”.



Буксирный пароход № 13

Ну что ж, приказ есть приказ. Контр-адмирал посадил двух моряков сопроводить и передал пакет командующему фронтом. Когда подошли буксировать баржи, то моя труба была на уровне палуб барж. Взял буксир, и вниз поплыли 7-8 км в час и на 4-е сутки утром прошли Пичуги, сколь не помню, но в метрах 300-400 разрывается снаряд. Я тут же делаю разворот в горы да забыл было, что в Каменке мне вручили дополнительный приказ, что меня встретит канонерка “Василий Чапаев”, и еле-еле держу воз и поджимаюсь к горам, и тут подходит канонерка “Василий Чапаев” и ко мне перепрыгивают военные и кричат: “Ты что делаешь, подлец”. А я говорю, что рации нет, и я жду ветра встречного.



Канонерская лодка «Чапаев»

Но тут является еще военный в плаще, дает команду прекратить шум и приказывает трос буксира передать на пароход, а мне передал пакет с указанием следовать до Камышина. А снаряды рвались и рвались на середине Волги, и мы вдоль горного берега поплыли, но на пути оторвало взрывной волной маленькую пристанешку, и с нее кричат две женщины и машут руками. Я подошел, стал поджимать пристань к берегу, подрегулировал форсунки, и тут хоть уши закрывай – такой шум и гул стоял. Поджал пристань к берегу, женщины спрыгнули на берег, а мы с моряками зачалили пристань за деревья и пошли



Паровой свисток

вверх до Камышина, а там уже считали меня транзитным и дали мне лайбу с техмоделями до Саратова, а в Саратове уже свой диспетчер вручил приказ буксировать кран до Сызрани, и баркас примерно 10 ноября вернулся в Куйбышев. Начальник участка пути Вересоцкий вlepил мне выговор и хотел снять с баркаса на земснаряд матросом, но я позвонил в Хвалынский контр-адмиралу, и тот дал авизовку в Куйбышев в областной военкомат, после чего с меня выговор был снят, начальник извинился. 1943 год был у волгарей полегче, но пароходы работали все еще на дровах. Зимой для баркаса и других пароходов в Широком овраге было заготовлено дров 3000 м³ и в Яблоневом овраге 2500 м³. Дрова заготовливали команды судов и бакенщики. В 1943 году мы уже

дрова не пилили, а только их доставляли земснарядам и пароходам, которые тоже работали на дровах. Ну а в 1944 году по лимиту стали давать жидкое топливо. Тут речники уже ожили, работали с энтузиазмом. 9 мая 1945 года мне на баркасе выпала доля идти до Хвалынского. Радио у бакенщиков не было, и я сообщал им о победе над фашистской Германией. Народ ликовал. У каждого поста по распоряжению руководства я давал салют (свисток) с днем победы».



Начало осеннего ледохода в зиму 1941 года датируется 12 ноября при горизонте воды плюс 122 см и ледостав – 23 ноября при горизонте воды плюс 5 см. Минимальный горизонт во время ледохода наблюдался 21 ноября в районе 74 см. Конечный период паводка фиксируется 9-10 декабря при горизонте воды плюс 211 см. Зимний минимум наблюдался 13-14 апреля 1942 года при горизонте воды плюс 84 см. Осенний период навигации 1941 года по своему состоянию был почти тождествен с осенним периодом 1940 года. Резкое понижение температуры воздуха с 5 ноября при температуре воды 3,6 градуса к 11 ноября 1941 года снизило температуру воды до 0 градусов и вызвало появление «сала», а к 12 ноября – полный ледоход. Минимум горизонта воды при осеннем ледоходе наступил на 13 дней раньше среднемноголетнего и по своему состоянию был почти равен среднемноголетнему минимуму. Некоторое относительное потепление при остающихся отрицательных температурах, а затем новое похолодание привели к полному ледоставу 23 ноября. Среднемесячная температура воздуха за ноябрь была минус 8,8 градуса при средних месячных температурах воздуха за 1937-1940 годы от



Нарком речного флота СССР
 Шашков З.А.

минус 0,6 до минус 3,9 градуса. Это обстоятельство не могло не отразиться на эксплуатации флота. Быстрая смена температур и появление сплошного (на 5 дней раньше среднемноголетнего) ледохода застали часть судов в плесе под погрузкой или выгрузкой. Недостаточно быстрое управление флотом со стороны диспетчерской службы повлекло за собой оставление на плесе Ульяновск – Хвалынский до 112 единиц самоходного и несамоходного флота, зимовавшего в 26 местах, в отдельных случаях даже на фарватере.

На основании приказа Наркома речного флота от 5 января 1942 года была создана комиссия по спасению флота, которая наметила ряд мероприятий и определила сметную стоимость работ в 1 млн руб. Технический флот участка вовремя был заведен в затон, за исключением брандвахты бакенщиков, которую при штормовой погоде ночью оторвало от берега и унесло в Волгу. Стоимость работ по ее спасению была определена в размере 4400 рублей. На ледокольные и взрывные работы по спасению замерзших судов от весеннего ледохода были привлечены все бакенщики

участка. Начавшаяся зимняя прибывь воды достигла своего максимума 4-5 декабря, затем несколько снизилась, и с 1 февраля 1942 года снова наблюдалась прибывь. Зимний минимум датируется 13-14 апреля 1942 года, что на 26 дней позднее среднемноголетнего. Начало весеннего паводка 1942 года датируется

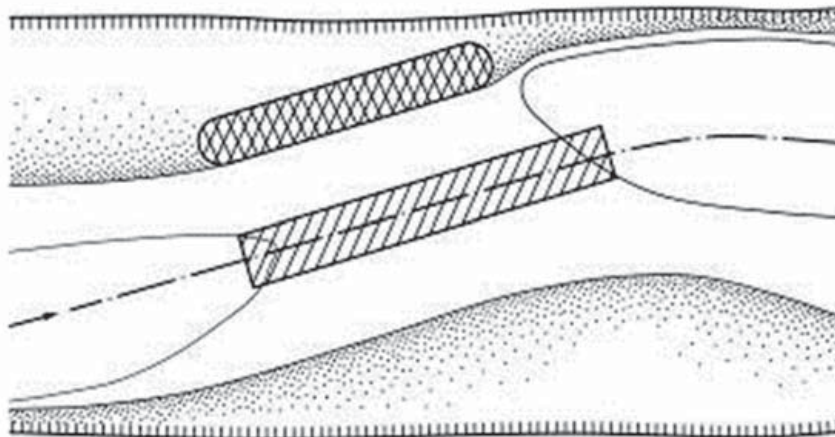


Водомерный пост

22 апреля при горизонте воды 188 см, причем паводок имел опоздание на 14 суток по сравнению со среднемноголетним. Начало весеннего ледохода отмечается 26 апреля при горизонте воды плюс 321 см с опозданием против многолетнего на 8 суток. Конец весеннего ледохода датируется 3 мая при горизонте воды плюс 936 см и имеет опоздание на 6 суток по сравнению со среднемноголетним. Высота паводка на 22 мая имела отметку 1224 см и наступила на 7 суток позднее от среднемноголетнего (медианного) значения. Уровень воды находился на 19 см выше медианного значения. Паводок был средний. Горизонт воды 5,0 м от самого низкого наблюдался один раз в навигацию, 23 июня. Конец весеннего паводка пришелся на 7 июля при горизонте воды плюс 393 см и проходил выше нижней квадрильяны, что говорит о том, что паводок был выше среднего. Межен-

ный минимум отмечается 26-27 сентября (с опозданием на 19 дней) при горизонте воды плюс 79 см и равен медианному значению.

Задание бассейнового Управления в навигацию 1942 года сводилось к поддержанию габаритов судового хода на транзите, подходах к нефтебазам и большим причалам по кривым дифференцированным гарантийным глубинам и гарантийной ширине. Опорными водомерными постами для указанных кривых были приняты Ульяновский и Вольский. Исходными горизонтами для построения кривых послужили навигационные нули с абсолютными отметками по Ульяновскому водомерному посту 31.302 см и по Вольскому водомерному посту 9.300 см. По дифференциальной кривой для Ульяновского водомерного поста и проектному горизонту минус 0,50 м от навигационного нуля соответствовали габариты судового хода: глубина 2,65 м, и ширина 76,0 м. То же самое по Вольскому водомерному посту – проектному горизонту минус 0,55 м соответствовали габариты судового хода: глубина 2,65 м, и ширина 76,0 м. На подходах к нефтебазам на реке Самаре и к Батракам было задано поддерживать транзитную глубину при ширине судового хода не менее 50,0 м. К Ульяновскому водомерному посту был отнесен участок реки Волги от переката Сосновская россыпь (включительно) до пристани Батраки (сами Батраки не входили). Ширина эксплуатационной прорези 76 м на перекатах не позволяла довести судовой ход до ширины, требуемой по плановой кривой, всякое же, даже незначительное, увеличение ширины прорези приводило к большому увеличению объема землечерпания и, как следствие, к потере глубины.



*Прорезь на перекате-перевале.
Прорезь трассировалась по линии наибольших глубин.
Отвал грунта укладывался на верхнем побочне*

С другой стороны, по эксплуатационным соображениям, не было надобности искусственно завышать ширину, так как суда беспрепятственно проходили через перекаты и другие затруднительные участки реки при ширинах судового хода, значительно менее плановых. Если кривая дифференциальной гарантии диктовалась требованиями судоходства и режимом перекатов и по своей методике не могла встречать возражений, то кривая дифференциальной гарантии ширины, наоборот, не оправдывала полностью своего назначения и встречала большие затруднения по условиям режимов перекатов и землечерпанию, требуя доработки.



Речной водомерный пост

Разбивка кривых дифференциальной гарантии глубины и ширины Куйбышевского участка по признаку двух водомерных постов, Ульяновского и Вольского, привела к такому положению, что при среднемеженных горизонтах воды участок реки, прилегающий к Вольскому водомерному посту, находился в более выгодных условиях в части поддержания глубин. И наоборот, при низкомеженных или близких к ним горизонтах этот участок находился в более тяжелом положении по сравнению с участком реки, прилегающим к Ульяновскому водомерному посту. Это несоответствие могло быть исправлено частичным пересмотром кривых дифференциальной

гарантии глубин обоих постов в целях согласованности координат между собой и введением добавочных опорных водомерных постов.

По мнению начальника плеса, система могла бы быть более стройной, если бы для Куйбышевского плеса к опорным водомерным постам отнести как минимум такие пункты, как Ульяновск, Подвалье, Куйбышев, Сызранский водный пост и Вольск, с тщательной увязкой координат кривых по этим пунктам между

собой. Дифференциальная глубина не была выдержана в течение 57 суток по Ульяновскому водомерному посту (7 суток падают на конец августа, 29 суток – на конец сентября и 21 сутки – на октябрь) и в течение 31 суток по Вольскому водомерному посту (3 суток падает на конец августа и 28 суток – на конец сентября). Нормирующими плес по глубине по Ульяновскому водомерному посту оказались следующие перекаты: Сосновская россыпь, Буеракский, Средне-Бектяжский, Подвальный, Нижне-Климовский, Ширяевский, Куйбышевский, Нижне-Рязанский и Верхне-Переволоцкий. То же самое по Вольскому водомерному посту – нормирующими перекатами были Лопатинский проран, Нижне-Раковский, Ершовский и Средне-Духовницкий. Минимальная гарантийная ширина 76 м не была выдержана в течение 12 суток. Наименьшего значения 70 м ширина достигла в сентябре на Верхне-Переволоцком перекате. Дифференциальная ширина на ряде перекатов не выдержана в течение 97 суток. Выполнение задания по глубине и ширине судового хода представлено в таблице.

Ульяновский водомерный пост				Вольский водомерный пост			
№ п/п	Месяц	Выполн. план по глубине (%)	Выполн. план по ширине (%)	№ п/п	Месяц	Выполн. план по глубине (%)	Выполн. план по ширине (%)
1	Август	109,31	103,32	1	Август	112,50	84,66
2	Сентябрь	85,94	90,71	2	Сентябрь	50,41	85,52
3	Октябрь	89,68	78,30	3	Октябрь	126,05	74,63
За навигацию		94,72	91,22	За навигацию		87,03	81,57

В целом по участку за всю навигацию по обоим водомерным постам выполнение задания по глубине судового хода составляет 91,42%, а по ширине – 87,16%. Практика использования метода дифференциальной гарантии глубины и ширины судового хода показала наличие искусственного завышения плановых координат по ширинам, которое привело к значительному недовыполнению планового задания ширин судового хода. Это несоответствие особенно наблюдалось в начальный (переломный) период перехода спада горизонтов воды на подъеме или с подъема на спад. На Куйбышевском плесе имелись такие участки реки, как Лопатинский проран и другие, естественная ширина которых была значительно меньше плановой как при среднем, так и при низком меженном горизонте.

Показания фактических глубин горизонтов в разные годы (см)	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.
Наименьшая глубина	160	225	190	230	230	260	280
Соответствующий наименьшей глубине горизонт навигационного нуля Ульяновского водомерного поста	-61	-52	-90	-72	-56	+3	+75
Приведенная глубина к навигационному нулю Ульяновского водомерного поста	221	257	280	302	286	257	205

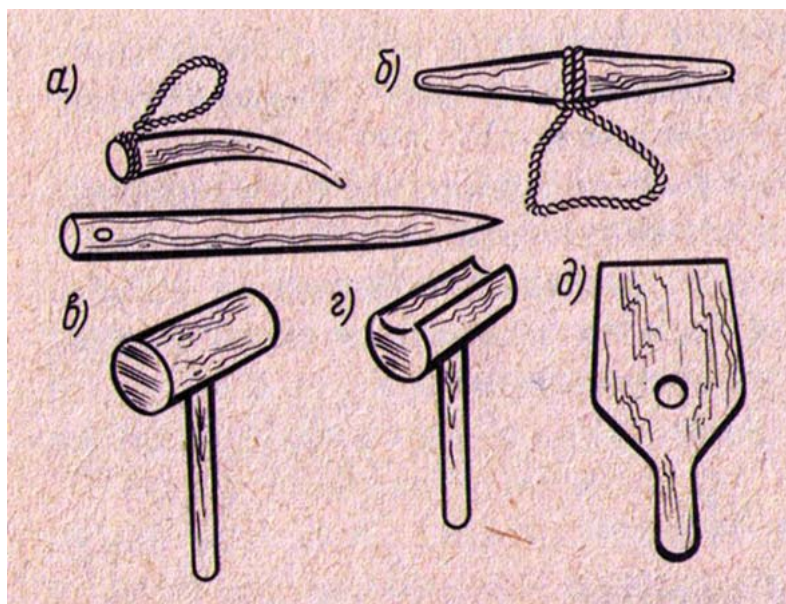
Оперативный график землечерпания в 1942 году составлялся каждую декаду и первоначально на основе прогнозирования глубин на перекатах гидрометеослужбой. В дальнейшем же, когда выяснилось резкое несовпадение прогнозированных гидрометеослужбой горизонтов с фактическими на дату прогноза, то на плесе отказались от прогнозирования глубин и пользовались большую часть навигации данными фактических глубин полученными опытом и интуицией. Метод выравнивания глубин с помощью землечерпания, особенно взрывными работами, имел большое применение. И можно утверждать, что только благодаря выравниванию была сохранена минимальная гарантийная глубина на плесе.



Диаграмма

С начала навигации 1942 года в структуре линейного аппарата произошли изменения. Обстановочная служба, как самостоятельная единица, была ликвидирована. Взамен ее была создана дистанционная служба. В связи с этим участок был разбит на две дистанции: первая от переката Сосновская россыпь до Сухой Самарки, вторая от Сухой Самарки до пристани Ивановка – Хвалынский. Руководство каждой дистанцией осуществлялось начальником дистанции, имевшим высшее специальное образование. К первой дистанции в качестве обслуживающего был прикреплен пароход «Кинешемец», а ко второй – «Петр Исаев». Пароход «Кинешемец» на дровяном топливе давал скорость движения вверх по Волге до 2 км в час. Созданная служба приблизила руководство к линии и повысила ответственность за состояние глубин, а также освободила обстановочных старшин от канцелярской и прочей работы и предоставила им возможность больше заниматься производственными вопросами. В то же время она в какой-то мере понизила ответственность начальников дистанций пути и за эксплуатацию

и маневрирование земснарядов, так как они теперь были закреплены за дистанционной службой. В общем, количество ненужных дел при наметке прорезей, перестановке знаков и других работах уменьшилось.



Такелажный инструмент:

а – свайки, б – драек, в – мушкель, г – полумушкель, д – лопатка



Такелаж:

тросы, веревка, пакля

Дистанционная служба избавила работников плеса от излишнего вмешательства Инспекции водных путей в дела руководства обстановкой. Теперь Инспекция напрямую не могла отдать приказ обстановочным работникам. Все шло только через начальников дистанций и других руководителей участка. То есть в бассейне была введена технологическая дисциплина. В навигацию 1942 года суда более или менее были обеспечены такелажем.

Большое количество стальных тросов было поднято со дна реки, часть дали сторонние организации, а часть – Бассейновое управление. Плановый и фактический объем вынутого грунта на транзитных и внутранзитных работах Куйбышевского плеса характеризуется следующей таблицей:

№ п/п	Характер работ	Плановый объем грунта Физический / условный	Фактический объем грунта Физический / условный
1	Внетранзитные работы	1481000 / 2151100	1233377 / 2404764
2	Транзитные работы	3900000 / 5070000	1286005 / 1722024

Внетранзитные работы были выполнены с некоторым превышением, что объясняется специфическими требованиями военной обстановки к землечерпанию. По подходам к пристаням была произведена разработка только входа в реку Самару. На остальных подходах, намеченных по плану, землечерпание

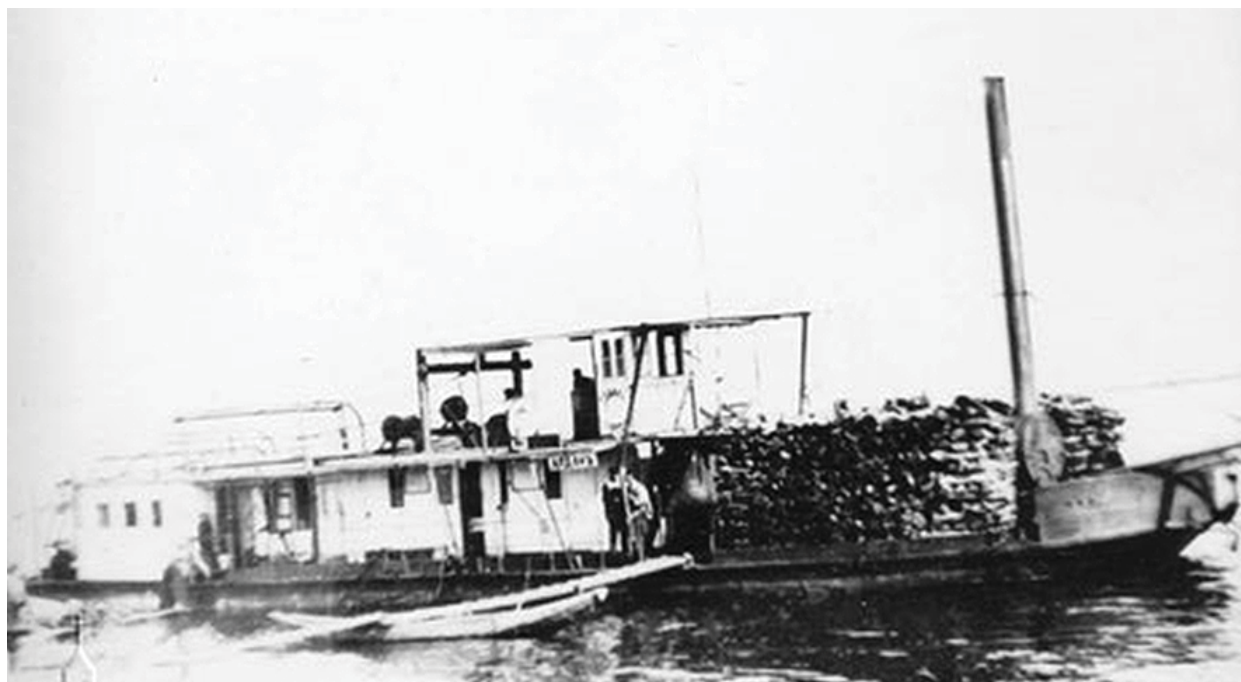
не проводилось. По особому заданию Бассейнового управления сверх плана была произведена разработка входов в отстойные пункты Чувиченский и Хохлацкий. Ни одна акватория затонов отстойных пунктов не требовала землечерпания и не разрабатывалась. Ежегодно разрабатываемая прорезь на подходе к нефтебазе Батраки положительного результата не давала. Так было и в 1942 году. Платная работа по разработке подхода к нефтебазе была значительно невыполнена. Улучшение подхода требовало одновременной работы двух земснарядов с погрузкой грунта только на шаланды. Но техники не хватало. Работа по спецзаданию в Часовенном проране земснаряда «Волжская 18» заняла время с 4 июля по 23 августа, то есть более 1,5 месяца, что не могло не отразиться на поддержании глубин на транзите Куйбышевского плеса.

К основным причинам расхождения плановой кубатуры грунта с фактической выемкой были отнесены потери из-за простоев земснарядов в течение 3082 часов ввиду отсутствия топлива, отсутствие в Куйбышевском плесе в течение всей навигации земснаряда «Волжская 25», поздний выход земснарядов на работу и ранняя их постанковка в затоны на зимовку. Разные переделки и ремонт землечерпальной техники дали потерю 3809 часов рабочего времени. Особенно беспокоило недоброкачественное топливо: в жидком был большой процент воды и сильная загрязненность, а в твердом – в угле было очень много земли, а дрова были сырые, разных пород и малокалорийные.



Опорожнение шаланды

Неоднократные переделки в навигационный период земснарядов на разный вид топлива – с угольного на жидкое мазутное, затем на жидкое сернистое и, наконец, на дровяное – отнимали много рабочего времени. На «Волжской 22» одна топка была мазутная, а две – дровяные, на «Волжской 18» три топки мазутные и три дровяные.



Пароход «Алдан» с дровами для топки

Все попытки использовать земснаряды на одном дровяном топливе результатов не дали в связи с перебоями поставок и недоброкачественностью дров, а также с непостоянством штата команды. В конечном счете сильно затруднялось повахтенное планирование. Отрыв земснаряда «Волжская 18» на работы по спецзаданию в Часовенном проране вообще усугубил положение с глубинами на транзите. Из намеченных по плану к разработке землечерпанием 36 перекатов освоено было только 14, и то не в полной мере. Другие перекаты в разработке не нуждались, но, по мнению руководства плеса, провести землечерпание на них было бы полезно.

В таблице представлены общие показатели выполнения плана и производительности труда по земснарядам, приписанным к Куйбышевскому плесу:

№ п/п	Показатели	Отчет за 1941 год	Отчет за 1942 год	
			План	Отчет
1	Объем работ (в м ³)	6381405	8347300	4640778
2	Среднегодовая численность работников (чел.)	138,7	144	95,5
3	Отработано чел./дней	50,526	52,560	34,358
4	Выработано на одного работника	46,010	57,968	48,594
5	Выработка на 1 чел./день	126	159	133,1

К тому же время выхода из затона по плану пароходами не было выдержано в срок: пароход «Петр Исаев» задержался в затоне на 4 дня. При плане работы 5064 часа он работал 4759 часов. Из имеющихся 10 мотолодок работали только 3 – «Арфа», мотолодки № 19 и № 21. Мотолодки № 23 и № 494 работали только по месяцу из-за отсутствия горючего и мотористов. Только пароход «Лозовский» отработал свою норму. Работая на дровяном топливе, пароходы при буксировке

земснарядов вверх по течению испытывали затруднения при средней влажности дров. Например, земснаряд буксируется вверх, при нем имеются 2 шаланды, нефтянка, брандвахта, понтоны, но в дальнейшем к этому возу добавляются дровянки, краны, брандвахты или, наоборот, из приданных снаряду судов, как, например, шаланды, нефтянки, дровянки остаются на месте для забора топлива или обслуживания другими судами. Такое изменение воза меняло и техническую скорость. Следовательно, существующие графики скоростей пересматривались.



Нефтеналивная баржа «Марфа Посадница»



Выгрузка дров

Взрывные работы начались с некоторым опозданием в связи с затяжкой сдачи в эксплуатацию взрывного склада и, как следствие, несвоевременной завозкой взрывных веществ. На плесе работали две взрывные партии – 9-я и 10-я. 9-я партия вышла на работу 15 июня при горизонте воды 753 см по Ульяновскому водомерному посту, а закончила работать на плесе 24 октября 1942 года при горизонте воды 368 см по тому же водомерному посту. 10-я партия вышла на работу 20 июня при горизонте воды 806 см, а закончила работу 18 ноября при горизонте воды 205 см по Куйбышевскому водомерному посту. 9-я партия работала в первой дистанции пути, а 10-я – во второй.

Штат взрывных партий был неполным и в основном состоял из женщин с детьми. В штате партий не было взрывников, и их обязанности выполняли начальники взрывных партий, подготовленные к взрывному делу и получившие право на производство работ. Начальники партий при таких обязанностях не в состоянии были досконально изучить перекаат до начала взрывных работ, чтобы правильно подготовить взрывные заряды. При болезни начальника партии (он же взрывник) партия простаивала. Взрывные работы проводились шахматно-огневым способом, который давал хорошие результаты. Взрывные материалы получали с баз Краснодарского Взрывпрома в Саратове. С середины навигации 1941 года (в связи с войной) их отправка была прекращена. Количество взрывных работ на перекатах приведено в таблице:

№ п/п	Название переката	Повторяемость взрывных работ
1	Сосновская россыпь	4
2	Кременский	1
3	Городищенский	1
4	Буеракский	4
5	Средне-Бектяжский	4
6	Подвальский	9
7	Нижне-Климовский	2
8	Нижне-Бахиловский	1
9	Кольцовский	1

Многие перекааты после взрывных работ не лимитировали плес. Траление плеса в навигацию 1942 года проводилось силами бакенщиков, тральных бригад и водолазами. По плану намечалось до 5 тральных бригад на всю навигацию. Фактически же 5 бригад работали только один месяц. В начале межени работали 2-3 бригады и в конце навигации – 4 бригады с оплатой труда по 140 руб. в месяц на каждого работника, без разъездных расходов. Кроме тральных бригад, основное траление проводили бакенщики, при помощи которых по всему участку ежемесячно, начиная с июня, производилось сплошное траление по перекаатам и плесовым участкам. До этого ввиду высокого горизонта и медленного спада воды в сплошном тралении необходимости не было. Для работников, выполнявших траление, в связи с военным временем была разработана специальная инструкция по вылавливанию из воды мин.

В 1942 году траление производилось в более широких масштабах, чем в 1941 году. Объем работ был больше в 2,5 раза. В квадратных километрах было сделано больше, чем в 1941 году, в 6 раз. В 1941 году протралено 58 км², а в 1942 году – 352 км².

-213-

Форма № ГР-30-а

О Т Ч Е Т
по трамлейным работам за 1941 год. по Куйбышевскому Тех-
Участку.

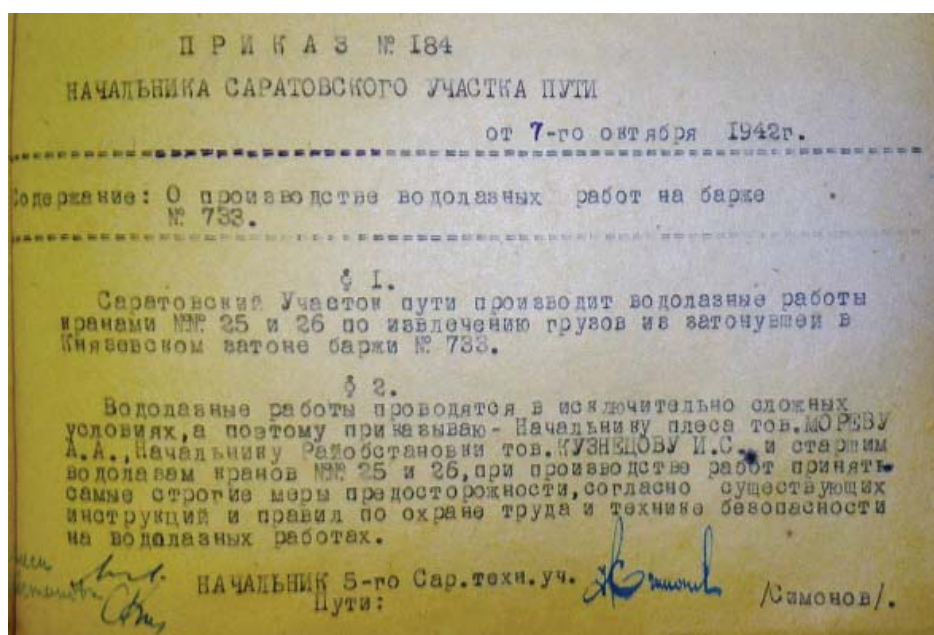
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ТРАМЛЕЙНЫЕ РАБОТНИКИ И ОБОРУДОВАНИЕ.												
Городи не выполняются, т.е. ра-	313	163.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Беза выполнялись в особод-	307.009	46.060.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
вод су е легкой работи ирано	331.623	88.383.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
работниками оборудования.	364.838	41.100.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	345.300	49.040.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	108.868	13.241.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого	1.182.364	207.033.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ТРАМЛЕЙНЫЕ ТРАМЛЕЙНЫЕ БРИГАДЫ.												
3	12	553	28	148	-	5	113.000	32.400.000	-	-	-	-
4	16	696	34	194	-	14	150.000	30.000.000	-	-	-	-
1	4	130	44	134	-	42	25.880	5.170.000	-	-	-	-
Итого	1968	96	486	-	64	288.880	67.570.000	-	-	-	-	-
								338.000.000	-	-	-	-
У выходящих бригадах...								16,9	-	-	-	-
Итого по участку выходящих								364.592.000	-	-	-	-
У выходящих су общего транспорта...								76,2х.	-	-	-	-
<p>ПРИМЕЧАНИЕ: 1/Изъяны у выходящих трамлейных бригадах об*единенной недостатком работы, в связи с призывом в ряды РККА.</p> <p>2/ Недовыполнение плана по трамлейным работе об*единенной недостатком работы по и в связи с отсутствием горючего на авто-мобили.</p>												
Начальник 4-го Технического Участка ПЕТУН <i>Слав</i>										/Соснов/.		
Техник по участку: <i>Кузнецов</i>										/Кузнецов/.		

Отчет

В связи с разделением участка на две дистанции пути были поделены и дноочистительные снаряды. В распоряжение первой дистанции пути были отданы снаряды № 21, 24 и 25, а второй – № 22, 23 и 26. Выход на работу и постановка в затон у снарядов были не одновременные, поэтому и показатели у них были разные. В навигацию 1942 года по распоряжению волжского Бассейнового управления пути три крана были отправлены на аварийно-спасательные работы в распоряжение военного коменданта города Саратова.



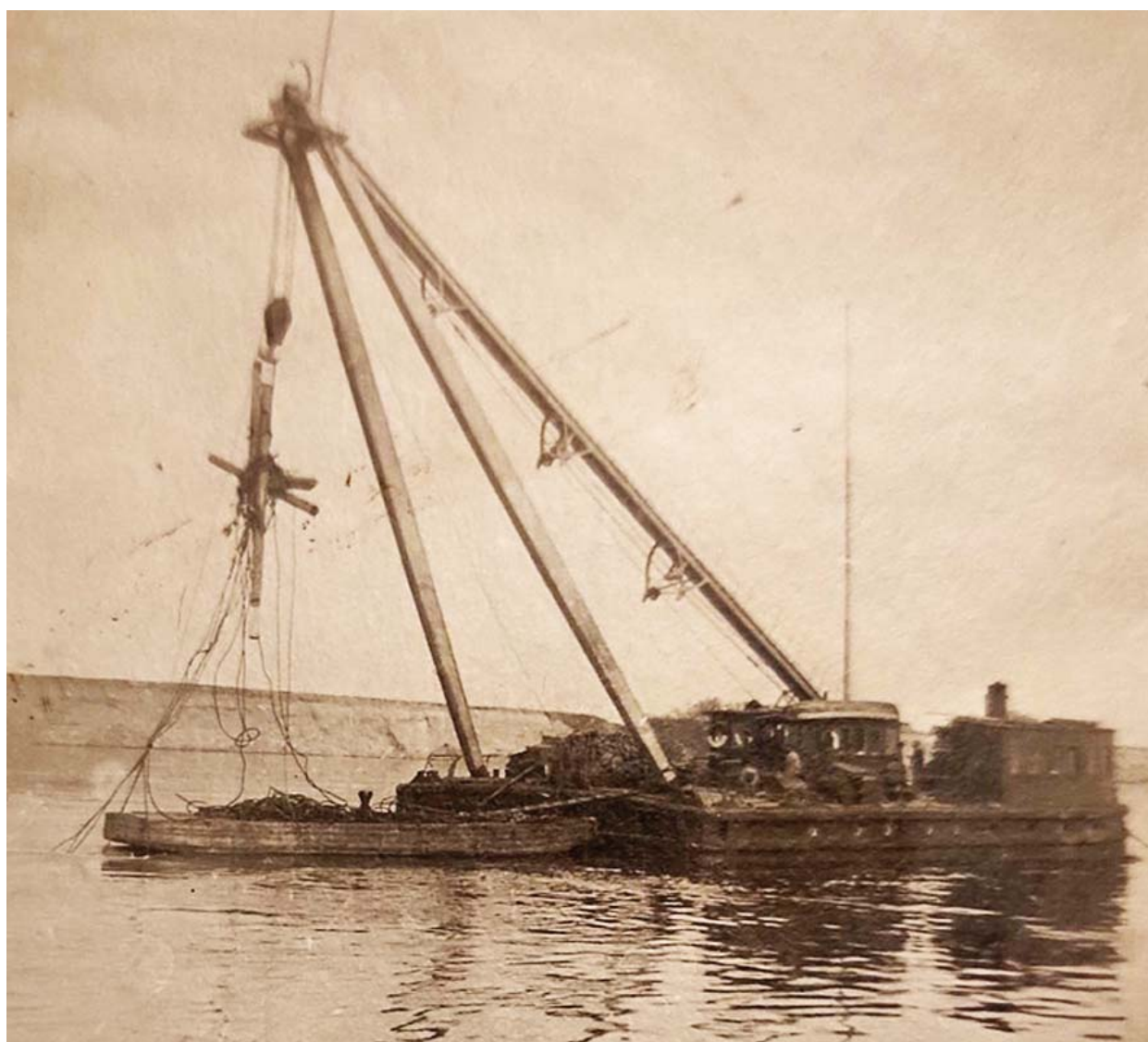
Речной минный тральщик



Приказ о производстве водолазных работ

Состав команд дноочистительного флота, как водолазов, так и рабочих, был неполным. Но, учитывая военное положение, водолазы взяли обязательства вместо трех водолазов по штату выполнять этот же объем двумя водолазами. Вновь принятые кадры обучались на месте работ каждого судна. Оборудование всех 6 водолазных станций было крайне изношенным и практически уже не поддавалось ремонту. Да и материала для ремонта (резины, тифтика, клея) было недостаточно.

По флоту только состояние корпусов было удовлетворительным, а палубы, лебедки, стрелы требовали или ремонта, или замены. В навигацию 1942 года для обслуживания 221 жилого обстановочного поста было 296 гребных лодок, из которых 129 арендовались. На 1943 год их требовалось 320. В действительности участок имел 144 лодки. Еще необходимо было заготовить 176 новых лодок. Заготовить такое количество участок был не в состоянии. Он смог заготовить только 76 лодок, а остальные 100 взял в аренду.



Плавкран

В 1942 году по условиям военного времени были применены светомаскировочные устройства на бакенных фонарях, главным образом на Ульяновском и Куйбышевском рейдах.

224

П Р И К А З № 187

ПО 5-МУ САРАТОВ.ТЕХНИЧЕСКОМУ УЧАСТКУ ПУТИ.

" 10 " Октября 1942г.

§ 1.

22 августа с.г. вследствие неосторожного обращения с огнем возник пожар в обстановочном домике на посту № 117, в результате которого Саратовскому участку пути нанесен материальный ущерб.

Усугубляя в этом, что баенщики ИОНОВ И.Е. и КАМЫШОВ И.Е. допустили небрежное обращение с огнем, приказываю: старшему баенщику КАМЫШОВУ И.Е. и баенщику ИОНОВУ И.Е. об"явить строгий выговор.

Предупреждаю всех баенщиков, что при повторении подобных случаев на других постах, и с более серьезными последствиями, виновным будут применены строгие меры взыскания вплоть до отдачи под суд.

Обстановочным старшинам предлагаю об"явить настоящий приказ всем линейным работникам обстановки.

§ 2.

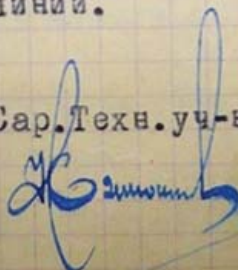
За последние дни наблюдаются случаи угона с постов неизвестными лицами обстановочных лодок. Учитывая, что лодки могут быть использованы враждебными элементами с преступными целями для перевозки диверсантов, шпионов, провокаторов и т.д., ПРИКАЗЫВАЮ: все весла после окончания работы на лодках, убирать и хранить в определенных местах, известных только одним баенщиком, обслуживающим пост.

Предупреждаю всех баенщиков, что если будут обнаружены случаи угона с постов лодок, а также перевозов баенщиками постов. лиц - виновным обстановочным работникам постов будут применены самые строгие меры наказания по законам военного времени, как и пособникам врагу.

Старшему баенщику поста № 88 тов. КОМАРОВУ И.В. за перевозку на лодке пассажиров из Энгельса в Саратов - ставлю на вид.

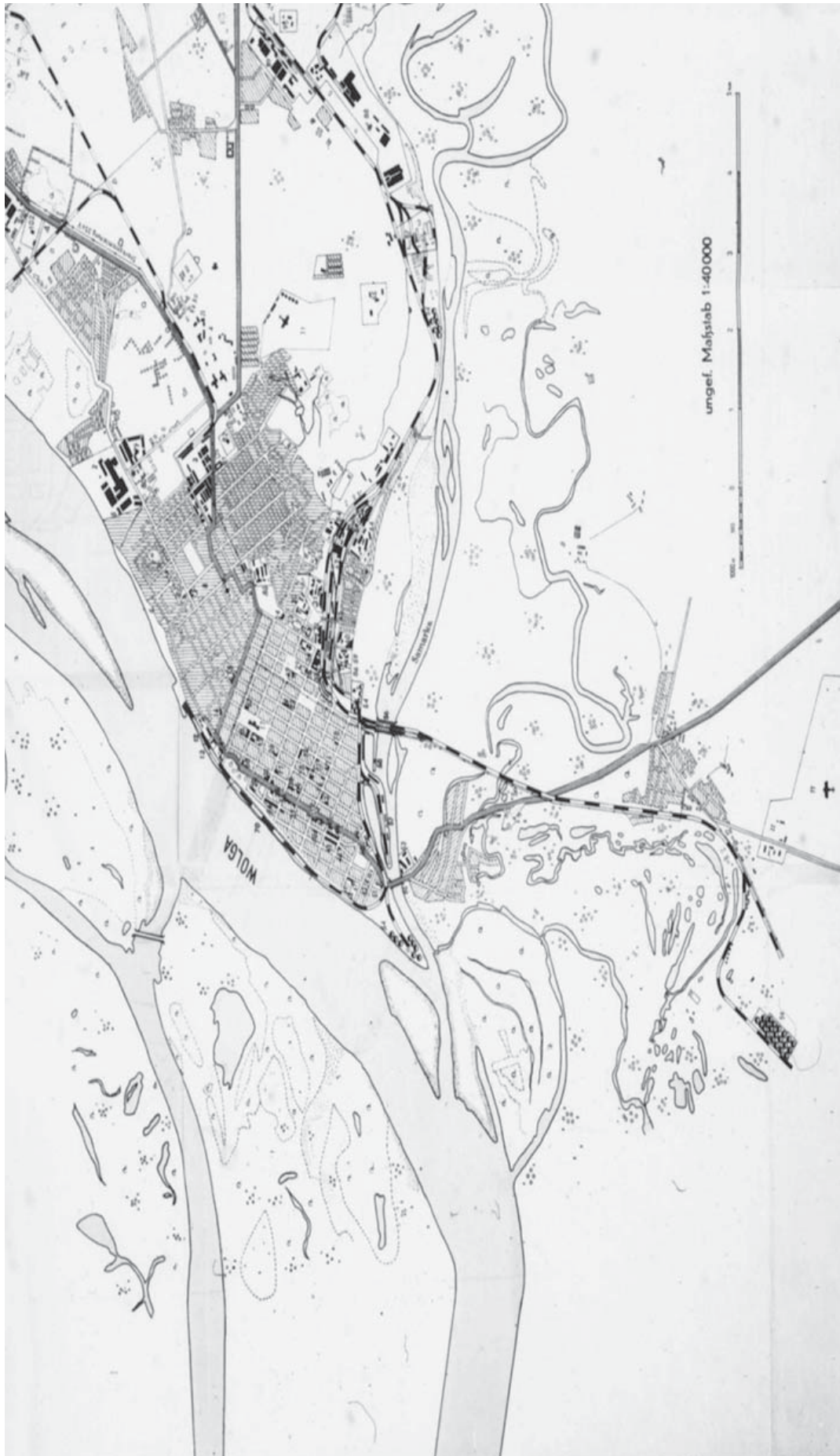
Начальникам районов обстановки и обстановочным старшинам проработать этот приказ по линии.

Начальник 5-го Сар. Техн. уч-ва
Пути:



/Симонов/

Приказ



Карта Куйбышева, выпущенная немецкой разведкой в августе 1943 года:

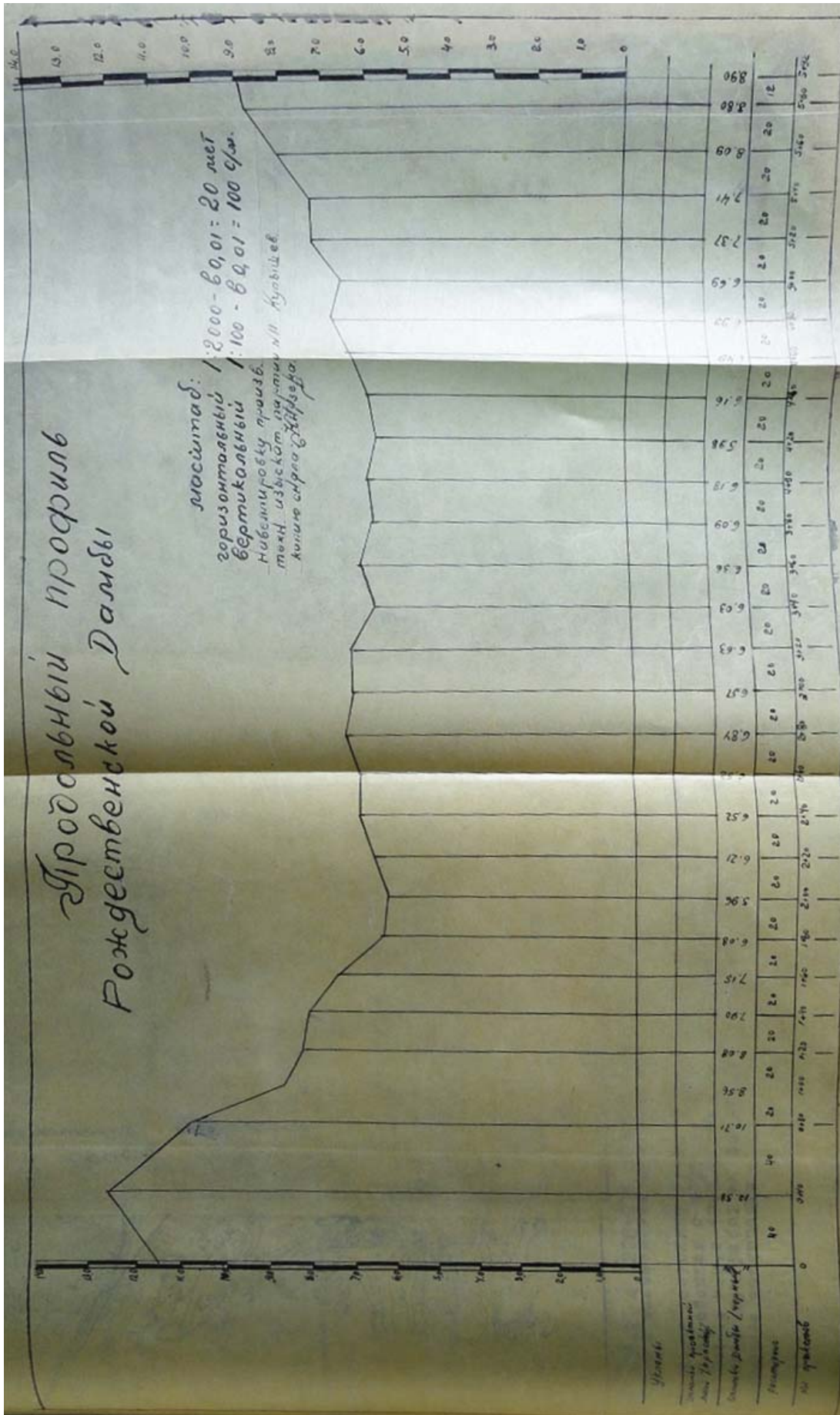
В начале навигации были установлены на бакенных фонарях колпаки в виде жалюзи, но они не дали эффекта, потому что чересчур затемняли, были тяжелые и при малейшем их сбочении тонули фонари, к тому же дорогие. Поэтому во второй половине навигации они были заменены обыкновенными вставками из картона с прямоугольным вырезом напротив огня лампы. Такое приспособление дало большой эффект.

Штатом предусматривался численный состав работников обстановки 315 человек, фактически же было 327 человек. В связи с большим количеством грузов объем работы увеличился. К тому же паводок 1942 года нанес значительные повреждения дамбе и маленькой преграждающей дамбочке Рождественского прорана: сдвинул льдом гребень дамбы в нижний бьеф (область потока после гидросооружения) по всей длине на высоту слоя 0,75 м.

Береговые крепления правого берега реки Волги, берега прорана и озер у правого корня дамбы перенесли паводок без каких-либо повреждений. В отрезке Рождественского прорана реки Волги и берегов прорана уложенный в 1931 году тюфяк площадью 3200 м² хорошо выдержал паводок и уже после спада воды порос растительностью высотой до 50 см. Озера в пойме правого берега прорана, у корня дамбы, весной 1940 года были засыпаны, но паводком 1941 года свежесасыпанный и незакрепленный грунт был частично вымыт в нижнем озере. Запланированная на 1941 год засыпка озер до отметки плоскости поймы не была выполнена, и паводок 1942 года вымыл больше половины того грунта, что намыли в 1940 году. Надзор и охрана гидротехнических сооружений во время паводка осуществлялась специально выделенным участком персоналом и штатом надзорщиков с круглосуточным дежурством. Предварительно (заблаговременно) детальное ознакомление со всеми сооружениями, находящимися на участке, проводилось с людьми накануне паводка, чтобы ясно и отчетливо люди могли представлять себе размеры сооружения, какие были разрушения в прошлые годы, при каких обстоятельствах и чем они были вызваны, как расположено сооружение, какие горизонты являются наиболее опасными (критическими) для сооружения, и знали слабые места сооружения.

В экстренных случаях, в порядке аварийности, могли привлекаться к работам охранники гидросооружений, бакенщики с близлежащих постов, команда баркаса, обслуживающего гидросооружение, а также все работники и служащие участка пути, находящиеся в момент аварии на месте, на сооружении. Разрешалось обращаться за помощью к населению, проживающему рядом с гидросооружением. Привлекать население можно было с разрешения местного Совета депутатов трудящихся (сельского совета) в порядке мобилизации на ликвидацию аварии. При ликвидации аварии работники имели право использовать все инструменты и материалы, принадлежащие участку пути, находящиеся на сооружении.

В обязанности надзорщиков входило следующее: повседневная охрана гидросооружений от возможных повреждений и порчи, для чего нужно было не допускать разведения огня на сооружениях и вблизи них, пастьбу скота, порубку леса или кустарника; не допускать сборку или растаскивание камня, хвороста и других материалов; не допускать укладку якорей на подводные части сооружения при установке судов; не допускать рытья ям, канав или устройства каких-либо хваток; не допускать без особого разрешения проезд и проход через дамбы. Кроме того, надзорщики должны были вести тщательное наблюдение за сооружением в части возможных разрушений или повреждений высокой водой, льдом и т. п., а при обходе гидросооружения тщательно осматривать его и прилегающие к нему места и в случае обнаружения просадок, подмывов или обвалов немедленно сообщать вышестоящему начальству.



Продольный профиль Рождественской дамбы

17 августа 1942 г.
 1. Саратов.

В связи с наводнением в Саратове и пригородах в настоящее время, а также в связи с индивидуальной санитарной обстановкой городов высшей санитарности, а также усиления в связи с этим гидротехнических сооружений Саратовского узла.

Приказываю:
 Усилить деятельность на гидротехнических сооружениях Саратовского узла.
 1. Строить сооружения санитарных стогов и ст. о. на узлу на гидротехнических сооружениях строго и обязательно.

2) Все работы на сооружениях выполнять вручную.
 3) Зарегистрировать полностью все гидротехнические сооружения, находящиеся в эксплуатации, а также старые и новые строения, а также постройки этих сооружений и переустройство гидротехнических сооружений.

4) Категорически запретить нахождение, как днем так и ночью на дамбах в Ст. и Нов. Тарханкал, ввиду былого вреда наводнения, и ввиду санитарно-гигиенических причин, а также производства работ на дамбах.

5) В случае наводнения в районе сооружений подорожных

рельсы, мосты и сооружения, в особенности, в связи с наводнением в Саратовском узле, а в связи с наводнением в Саратовском узле, а в связи с наводнением в Саратовском узле.

2) Зарегистрировать полностью все гидротехнические сооружения, находящиеся в эксплуатации, а также старые и новые строения, а также постройки этих сооружений и переустройство гидротехнических сооружений.

3) В случае наводнения в районе сооружений подорожных рельсы, мосты и сооружения, в особенности, в связи с наводнением в Саратовском узле, а в связи с наводнением в Саратовском узле.

4) Категорически запретить нахождение, как днем так и ночью на дамбах в Ст. и Нов. Тарханкал, ввиду былого вреда наводнения, и ввиду санитарно-гигиенических причин, а также производства работ на дамбах.

5) В случае наводнения в районе сооружений подорожных

Приказ

Помимо основной работы, участок собрал для фронта 461 теплую вещь, из которых 31 овчина, 60 шапок, 87 штук шерстяных изделий и др. На постройку санитарной эскадрильи было собрано деньгами 8600 руб. Кроме того, был проведен декадник помощи защитникам Сталинграда.



Погрузка посылок в вагон для отправки на фронт. 1942 год

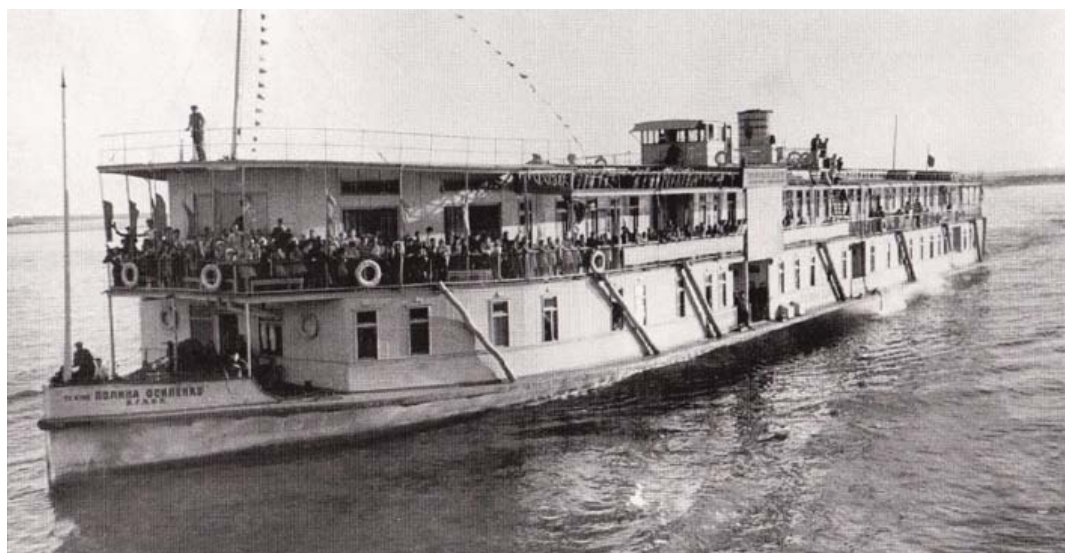
Во вторую военную навигацию было 4 аварии по вине пути на сумму 24794 руб. и одно происшествие на сумму 150 руб. В основном это были посадки на мель. Пароход «Литвин» сел на мель против села Отважное в 2 часа 4 июля 1942 года по причине отсутствия белого бакена. Крестовина без фонаря и зонта находилась за стреженем и от парохода «Литвин» на удалении 20 м. Бакен с фонарем, по-видимому, ночью, во время дождя, был сбит и своевременно не восстановлен. 18 августа 1942 года была посажена на мель баржа № 227. Пароход «Грневицкий» в нижней части лугового хода переката Сосновская россыпь предполагал идти горным ходом, как более глубоким и прямым, но ввиду прохода горным ходом двух караванов решил сделать оборот с заходом с горной стороны к луговому песку и подождать освобождения горного хода. В это время проводила промеры изыскательская партия № 10 на баркасе № 21, с которого в рупор, при ветре с луговой в горную сторону и расстоянии 100-150 м на вопрос с мостика парохода «Грневицкого» о величине глубины на луговом ходе ответили, что глубины лугового хода они не знают, и сообщили глубину горного хода (более четырех метров). Вахтенный начальник парохода «Грневицкий» сообщенную глубину ошибочно принял за луговую, изменил свое первоначальное решение относительно горного хода и пошел луговым ходом, имея осадку 300 см при глубине на ходу 275 см, в результате чего сел на мель.

Баржа «Терек», буксируемая пароходом «Волгострой», 24 августа 1942 года села на мель на Ширяевском перекате из-за несоответствия глубин на вывеске с фактической. На вывеске было 380 см при глубине 360 см и осадке баржи 360 см. 19 сентября 1942 года пароход «Бородино» посадил на мель на подводную печину в луговом яру, при входе в Городищенскую воложку, баржу № 686. Авария произошла из-за отсутствия дополнительного нижнего белого бакена на упомянутой печине, которая была ограждена только с верхней части одним белым бакеном, из-за чего пароход подошел близко к луговому яру.



Пароход «Бородино»

14 июня 1942 года пароход «Полина Осипенко» рейсом из Саратова вверх проходил Сызранской воложкой к весенней пристани Сызрань. Не доходя Телячьего переката, вместо основного хода он проследовал по реке Сызранке. Когда вахтенный начальник и лоцманы убедились, что идут не по фарватеру, то стали делать разворот, и ввиду узости хода и наличия затопленных островов пароход прислонился к одному острову (посадка на мель) и простоял 30 минут. По своим габаритам пароход не имел права делать разворот в узком месте. Убыток составил 150 рублей.



Пароход «Полина Осипенко»

Анализируя аварии 1942 года по вине пути, нужно отметить, что большинство из них произошло главным образом из-за нарушения параграфов 47 и 48 Правил технической эксплуатации и Правил плавания – из-за неисправности, остановки. Не было аварий из-за кривизны хода, неправильности свалки грунта

и прорези, неправильности информации или засоренности пути, как это было в 1940 году. В 1939 году было 3 аварии, в 1940 году – 4 аварии (две из них из-за засоренности пути), в 1941 году – 1 авария. В 1942 году было 5 аварий. Аварий вследствие неисправности обстановки, по сравнению с 1941 годом, стало больше, но по сравнению с 1940 годом сумма убытков значительно уменьшилась: с 86665 руб. до 24794 руб. Самые крупные аварии произошли на Ширяевском перекате и на входе в Городищенскую воложку, где из 6 работников 4 работали первый год. На входе в Городищенскую воложку постовой старшина работал первый год старшим бакенщиком, второй бакенщик был инвалидом, а третий – малолетка, 1926 года рождения. А на Ширяевском перекате постовой старшина был инвалидом, из двух других младших бакенщиков один инвалид старше 60 лет, а другой бакенщик – женщина, и оба работали первый год.

САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В НАВИГАЦИЮ 1941 ГОДА



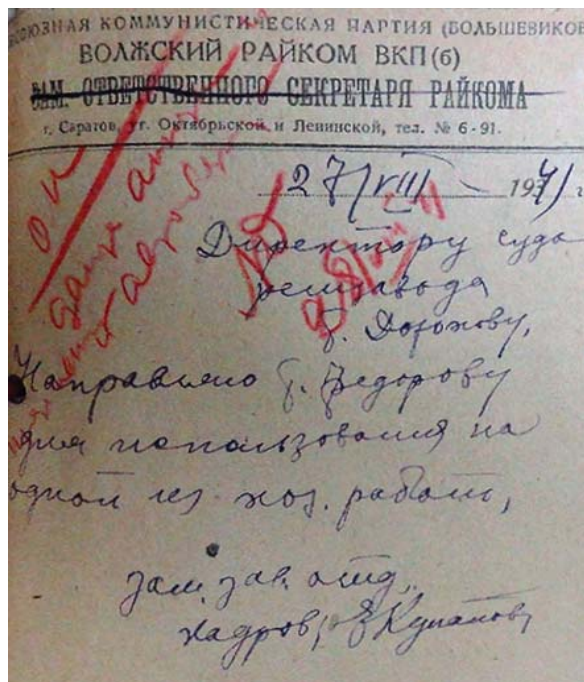
Задачей участка было поддержание глубоководного безаварийного водного пути, достаточной глубины и чистоты пути на подходах к причалам пристаней, нефтебаз, угольных баз, хлебных пунктов, перевалочных пунктов железной дороги, а также углубление затонов и входов в них для обеспечения мест безопасных зимних отстойных пунктов для флота.



Отстойный пункт для судов на реке Большой Иргиз у г. Пугачева

Для выполнения этих задач участок пути проводил следующие работы: обеспечивал обстановку пути плавучими и береговыми знаками, проводил дноочистительные и берегоочистительные работы, тралил дно реки, проводил изыскательские работы, дноуглубление путем землечерпания и взрывов, выправительные

работы легкого и постоянного типа, ремонт и эксплуатацию гидротехнических выправительных сооружений, а также надзор за ними. Рабочей силой в навигацию 1941 года участок был обеспечен удовлетворительно.



Служебная записка

следующий весенний паводок. Участку не хватало одного обстановочного парохода и одного парохода или баркаса типа «Речной» или паровой № 24.

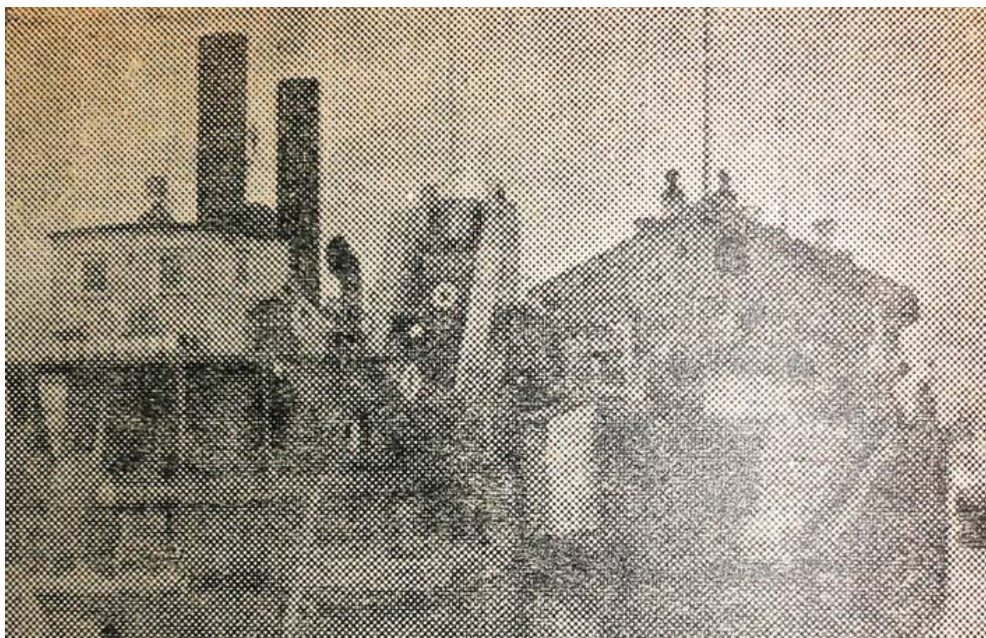
Недостатка не ощущалось, за исключением последних месяцев, когда часть людей временно взяли на строительство оборонительных укреплений в районе Красноармейска. Обеспеченность участка флотом не была достаточной. Он не имел брандвахт для легковыправительных партий, отчего вместо 4 запланированных партий была сформирована одна, но и та размещалась на баркасе № 23, который из-за недостройки не защищал людей от дождя, ветра и холода осенью. Участок остро нуждался еще в одном водозлазном кране, необходимом для обслуживания реки Большой Иргиз, которая была сильно засорена. Для работы на этой реке завести туда кран можно было только в весенний паводок, а вывести его удавалось аж через год – в следующий весенний паводок.



Дрова на Большой Иргизе

Продолжительность навигации 1941 года была короче средней многолетней на 13 дней (по Саратову) и характеризовалась следующими явлениями: после сравнительно позднего вскрытия (на 3 дня позже среднего многолетнего) реки Волги началось медленное нарастание паводка, достигшего, по Саратовскому водомерному посту, горизонта 1104 см 12-15 июня, то есть пик паводка был одним из наиболее поздних за 50-летний срок наблюдений, затем последовал

черезвычайно интенсивный спад (со среднесуточной интенсивностью в 19 см), который длился до 23 июля. Такой характер спада воды значительно ухудшил состояние перекатов участка. Минимальное стояние весених вод приближалось к среднему многолетнему и не спускалось ниже 95 см от «0» по Саратовскому водопосту. За время навигации был отмечен и 51 дождливый день, 4 дня туманов, 50 дней штормовой погоды и 7 дней снегопада.



Земмашина «Волжская 19» в Саратовском затоне

Осенний ледоход начался раньше среднего многолетнего и был черезвычайно коротким, ледостав наступил 24 ноября – на 15-19 дней раньше средней многолетней даты. Вследствие этого многие суда пароходства и Саратовского участка зазимовали не по плану расстановки судов и даже в плесе: это земмашина «Волжская 19» с караваном и пароход «Зельский» под дамбой в г. Вольске, водлазные краны у г. Саратова, в ухвостье Казачьего острова, земмашина «Князевский затон» в Князевском луговом ходу... Более подробно об этом остановлюсь чуть ниже.



Пароход «Зельский» буксирует землечерпальную машину

В течение всей навигации 1941 года глубин меньше 305 см не было ни одного дня, а ширин судовых ходов не было меньше 70 м.

Своевременное начало разработки перекатов, с третьей декады июля, когда 23/УП наступили рабочие горизонты, было сорвано вследствие отсутствия на участке земснарядов, они были взяты ВБУП в верхние участки и своевременно не были возвращены. "Вол.8" возвратилась 7/УП, а "Вол.19" 5/УП.

Задание по глубинам за 1941 год выполнено на 119%, а по ширинам судовых ходов на 90,56%. Среднее углубление плеса достигнуто в 102 см. В 1940г. по глубинам задание выполнено на 111%, а по ширинам на 93%, углубление плеса достигнуто было в 82 см. Задание по глубинам на 1941г. было больше 1940г., по верхней части участка на 10 см., а по нижней 25 см.

ПОМЕСЯЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАНИЯ ПО ГЛУБИНАМ И ШИРИНАМ
судовых ходов видно из приведенной таблицы:

Месяцы	Ивановка - Увек		Увек - Камышин	
	По глубинам	По ширинам	По глубинам	По ширинам
Июль.....	133%	92%	125%	81,6%
Август.....	120%	71%	116,3%	89,4%
Сентябрь...	118,4%	93,4%	116,4%	104,7%
Октябрь....	124,8%	92,1%	112,6%	97,7%
Ноябрь.....	131,6%	81,7%	117,9%	96,9%

В течение всей навигации глубин меньше 305 см не было ни одного дня, а ширины судовых ходов не было меньше 70 метров. Глубины в 305 см стояли два дня всего: на В.Нейкукинском перекате 30/1А и 6/А и на В.Курнаевском 6/А.

Глубины стояли в следующих пределах за навигацию:

от 305 до 310 см держались 2 дня или 1 % длительн.всей навигации				
" 310 до 320 "	" - "	37 дней	" 18,5%	" - "
" 320 до 330 "	" - "	15 "	" 7,5%	" - "
" 330 до 340 "	" - "	5 "	" 2,5%	" - "
" 340 до 350 "	" - "	13 "	" 6,5%	" - "
" 350 до 360 "	" - "	12 "	" 6%	" - "
" 360 до 370 "	" - "	2 "	" 1%	" - "
" 370 до 380 "	" - "	6 "	" 3%	" - "
" 380 до 390 "	" - "	8 "	" 4%	" - "
" 390 до 400 "	" - "	4 "	" 2%	" - "
400 см и более	" - "	96 "	" 48%	" - "

ВЕДОМОСТЬ ПОМЕСЯЧНОГО СТОЯНИЯ ГЛУБИН

Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	За навигацию
420	462	330	370	305	316
305	316	305	316	340	348
305	305	305	305	305	305

Фрагмент документа

Безусловно, основным видом работ по удержанию гарантийных глубин на транзите плеса было землечерпание. Оно проводилось как на перекатах, так и вне транзита, для углубления подходов к причалам, входов в затоны и углубления самих затонов. Участок мог извлечь 2942662 м³ условного грунта. Всего же было извлечено 1390333 м³ грунта, или 64,38% к плану на 1941 год. Земснарядами было удалено 1317352 м³, а взрывной партией – 72981 м³. Кубатура являлась важным элементом удержания глубин, но не была решающим фактором, что видно в действительности: Саратовским участком были выдержаны глубины при значительном невыполнении плана по кубатуре. Наблюдались случаи выполнения и перевыполнения плана по кубатуре, но глубины не были выдержаны.



Кустов Л.И.

Из-за невыполнения плана по кубатуре стоимость углубления плеса на 1 см на всем 450-километровом протяжении была равна 50 руб. 80 коп. при плане 74,55 коп. (в 1940 году стоимость 1 см углубления при протяженности 400 км равнялась 98 руб.). Стоимость 1 м³ извлеченного грунта в 1941 году равнялась 63,8 коп. при плане 56,9 коп. Содержание и качество обстановки были хорошие. Жалоб от судоводителей не было. Было пожелание о замене в фонарях горных перевалов красных стекол белыми, и оно было выполнено. Случаев несоответствия вывесок с фактическими глубинами не отмечалось. Все работники обстановки вторично были ознакомлены с таблицей гарантийных глубин и ширин судового хода, предложенной инженером Кустовым Л.И.

По вине обстановки (не горел белый бакен) 19 сентября, во время сильного шторма, сел на мель пароход «Георгий Седов» в Саратовском среднем протоке. В 1940 году по вине обстановки было 3 аварии.



Алексеевский затон

П Р И К А З № 203

Состав 255

по Саратовскому Техническому Участку Пути ВВУ от 26/11 1941

Произведенной проверкой действия обстановки на плесе Увек-Камыши за время с 16-го по 20/11 1941 года установлено:

1. Что коллективы обстановочных постов включились в соцсоревнование в подвляющем большинстве выполняют задания по производственным планам поста и показывают образцы борьбы за безаварийную работу, экономию материалов и за внедрение культуры в производство.

Действующая плавучая обстановка соответствует стандарту.

При обследовании обстановочных дистанций, постов и инвентаря выявлено, что большинство постов содержатся в удовлетворительном состоянии. В отечном состоянии содержатся помещения и инвентарь в дистанции КОСЫБИЦКО пост № 206, ст. бакещик т. ШАЛОВАЛОВ Е.П. пост № 191, ст. бакещик СТРЕЛЬЧЕНКО С.И., мл. бакещик ШЕВКО И.И., дистанция КОЛОСОВА пост № 164, ст. бакещик т. ПЕРМЯКОВ Г.И. и мл. бакещик ПЕРМЯКОВА А.С. /дистанция т. МАКАРОВА/.

Инвентарь хранится в специально сделанных кладовых.

У домиков на постах № 191 и 164 посажены цветы.

На ряду с положительными достижениями имеется место, что отдельные работники грубо нарушают элементарные правила содержания постовых домиков и инвентаря. Инвентарь содержится в грязном состоянии. К таким относятся: - пост № 209 ст. бакещик ШАЛОВАЛОВ П.М., мл. бакещик ВЕРЗУН Г.И. В исключительно грязном состоянии содержится пост № 201 бакещик ПИЩЕНКО С.И. /дистанция обшарини КАРАВИЦКОГО/, на посту № 126 /дистанция КОСЮБА А.И./ ст. бакещик т. КОСЮКОВ П.И., Ахматского переката не обшаривать бровка красным баконом, глубина на которой была 320 см, что можно считать крупной аварией.

Неверно выставленная обстановка обнаружена на посту № 178 ст. бакещик МАКОШЕВ М.Д. /дистанция КОЛОСОВА/, Старший бакещик поста № 178 т. И.К. /дистанция МАКАРОВА/ проявил халатность к выполнению своих служебных обязанностей.

Старший бакещик поста № 141 т. ЛУКОВ И.К. проявил халатность к выполнению своих служебных обязанностей выразившийся в невыезде в аварию рыван /п/х. "Горец" /для выяснения причины остановки и аварии - неслучайно, что караван остановился против его поста.

По району Увек-Камыши отмечено недостаточность обстановки по берегу от Синего Лбша до Чербаковки /дистанция КОЛОСОВА и МАКАРОВА/.

По дистанции КОЛОСОВА красные бакона покрашены неудовлетворительно. На основании вышеизложенного ПРИКАЗЫВАЮ:

§ 1. За отличное содержание постовых домиков и инвентаря, бережного отношения к материалу - ОБЪЯВИТЬ БЛАГОДАРНОСТЬ:

1/Ст. бакещику поста № 207 тов. ШАЛОВАЛОВУ Е.П.
2/Ст. бакещику поста № 191 т. СТРЕЛЬЧЕНКО С.И., мл. бакещику ШЕВКО И.И.
3/Ст. бакещику поста № 164 т. ПЕРМЯКОВУ Г.И. и младш. бакещику ПЕРМЯКОВУ А.С.

§ 2. За антисанитарное содержание постового домика бакещику посту т. СЕРПИЧЕНКО С.И. об"являю ВЫГОВОР.

§ 3. За грязное содержание обстановочного инвентаря на посту № 209 бакещику ШАЛОВАЛОВУ П.М. и младшему бакещику ВЕРЗУНУ Г.И. об"являю ВЫГОВОР.

§ 4. За нарушение служебных обязанностей выразившейся в невыезде рыван караван, буксируемый парходом "Горец" ст. бакещику поста № 126 ЛУКОВУ И.К. об"являю ВЫГОВОР.

§ 5. Нач. района обстановки КУЗНЕЦОВУ С.И. обратить особое внимание на указанные недостатки.

Особо принять к руководству - жесткий контроль за правильностью установки знаков, экономии материала, за культурным содержанием постов.

256

Считаю совершенно ненормальным такое явление, что на посту № 209 /кровати, матрацы и т.д. Предлагаю срочно обеспечить пост необходимым инвентарем.

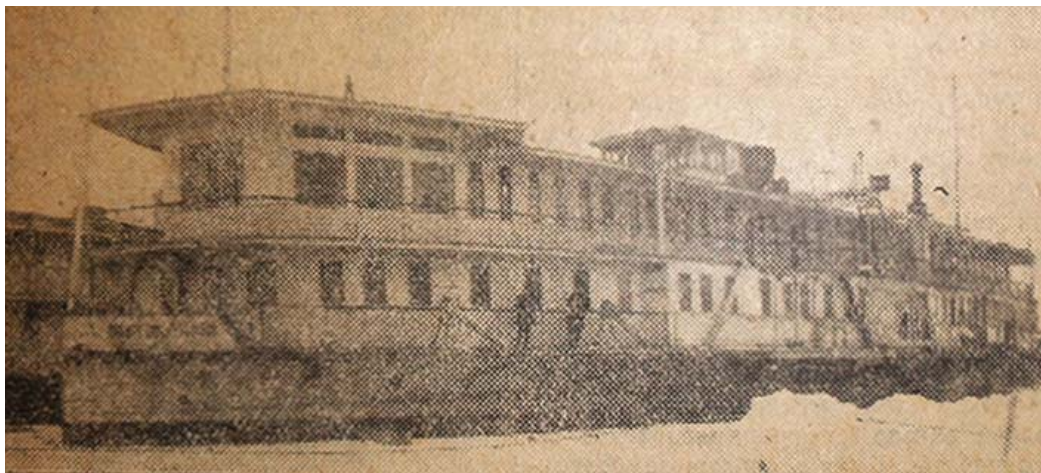
§ 6. Обращаю внимание всех работников обстановки и плавсостава к устранению указанных недостатков.

К лицам нарушившим вышеуказанные замечания будут применяться строжайшие меры административных взысканий.

§ 7. Приказ проработать среди коллективов обстановочных постов и судах технического флота.

Нач. Б. Саратов. Технич. Участка Пути *[Подпись]* /Симонов/

Приказ



Пассажирский пароход «Память товарища Гурьянова» на зимовке

Задание по изысканиям для участка в 1941 году выражалось в условных километрах промеров. Задано было 7092 условных километра промеров, а выполнено было 7568 км. Выполняли это задание две изыскательские партии – № 14 и № 15. Четырнадцатая партия дала 3604 км промеров при плане 3519 условных километров, а пятнадцатая – 3964 км промеров при плане 3573 условных километра. Двух партий на участке было мало. Не снятыми оказались перекааты Яблонский, Березниковский, Усовский, Шахматовский, Мордвинские огрудки, Сосновская россыпь, Верхний и Средний Гребновские, Щербаковский, хотя вывески глубин доходили до 325 см и достаточно было контрольных съемок после землечерпания. Совсем не делались уточненные планы прорезей и планы для взрывных работ.



Цели изысканий – это изучение перекаатов, привязка их к государственной геодезической сети, установка постоянных опорных пунктов их координат и отметок, контроль расстановки знаков обстановки и вывесок глубин и ширин судовых ходов, исследование и открытие новых судовых ходов, более удобных для судоходства в сравнении с существовавшими и не требующих дноуглубления или требующих его, но в незначительных размерах по сравнению со старыми ходами.

Приказ № 222 282

Уч. ку 1363/3/чтти,
от 19/III-4/1904

Из попутных в отчет акт по тралению видно, что ряд обетановских постов совершенно не производил траления в ивне и ивне медух. Пример по дистанции обетановских Камши в ивне ивне представлять акт с шестью постов в ивне акты совершенно не производил. На обетановской дистанции старыми Тискурица в ивне и ивне акты представлять только с 2 постов. Через обетановское дело с тралением на дистанциях обетановских: Фиксация, Обращая, в ивне ивне на: райобетановки, обетановских постов, старыми и старыми в ивне ивне обетановских так и в ивне. ~~Производство траления обетановских~~ старыми производят траление согласно инструкции акватории всех постов. Траление производят в ивне ивне — ивне траления в следующие места: 7, 10, 14, 18, 27 и 30. Кроме этого места ивне ивне траления производят ивне траления — (район) в следующие места: 6, 9, 12, 15, 19, 24, 27 и 30. Кроме этого два раза в ивне производят обетановские траления в следующие места с 2 ивне с 2 ивне 23. ~~Кроме этого~~ работы составляют акты по тралению в ивне ивне за попутными в ивне ивне и ивне в ивне. Контроль за выполнением работ возлагается на районных работников в ивне. Наличие ивне ивне деловых траления в ивне ивне административные в ивне.

19/III-4/1904
 Уч. ку 1363/3/чтти
 4/1904

Приказ

Наконец, в задачу изыскательских партий входила подготовка рабочих мест для землечерпательных машин, взрывных партий и партий легковыправительных работ в помощь землечерпанию. Стоимость условного километра промеров в 1941 году была 28 руб. 15 коп. В 1940 году она была на 5 руб и 15 коп.



Свалившееся дерево у реки

Траление на участке выполняли бакенщики. В 1941 тралили мягким и жестким тралом. Фактически было выполнено траление на площади 566810550 м². Берегоочистение (очистка береговой полосы) проводилось как своими артелями, так и другими организациями. Собрали 4182,6 тонн карчи, пней, свалившихся деревьев и другого мусора.

В период со 2 марта по 2 апреля 1941 года Саратовский участок проводил взрывные работы на Щербаковском перекате. Работы велись с участием Краснодарвзрывпрома по договору. Материалов для такой работы в Саратове было недостаточно. Отгруженные из Москвы техническая бумага (300 кг) и саперный провод прибыли в Саратов с большим опозданием, когда невозможно стало проводить работы вследствие рыхлости льда. Из-за этого было взорвано 10841 м² каменистого грунта, или 74,7% от плана (14500 м²). По навигационным взрывным работам при плане 479492 м² было взорвано 319489 м² с расходом 6613 кг взрывчатки. Всего было разработано 11 перекатов со средним повторением 4 раза и максимальным 11 раз (Нижне-Курнаевский перекат) и уничтожены 2 карчи, являвшиеся очагом аварийности. Работала одна партия. Вторая партия из-за наличия малого количества взрыв-



Бикфордов шнур

чатки и отсутствия брандвахты не формировалась. Среднее углубление после взрывов было 29 см, площадь, поражаемая 1 кг взрывчатки, 48 м², коэффициент повторности (средний) 4, максимальный 11. Расход взрывчатых веществ на одно углубление был равен 6,4 кг. Общий их расход за 1941 год – 20968 кг, взорванной площади, приведенной к песку, – 646851 м² при плане 1490252 м².

По плану, спущенному ВБУ пути на 1941 год, Саратовский технический участок должен был произвести укладку 9000 погонных метров щебня на сумму 153,7 тыс. руб. Фактически участок уложил 9000 погонных метров заграждений однорядным плетнем, затратив 111,9 тыс. руб. В результате этих работ было достигнуто углубление хода на Гребновском перекате и заполнена затонская часть Ерусланского переката. Вместо четырех запланированных легковыправительных партий работала одна, так как для развертывания остальных партий участок не имел необходимых судов (брандвахт), досчаников и баркасов.

За гидротехническими сооружениями круглогодично осуществлялся надзор. Особое внимание уделялось пропуску паводка через эти сооружения.



Укрепление дамбы и берега у Покровска (Энгельса)

Ответственное место в навигацию уделялось информации. Она в 1941 году разделялась на два периода: информация до начала войны и информация в военное время. Практически информация осуществлялась выпуском путевых информационных листков и отличалась от прошлых лет тем, что путевой листок составлялся с указанием характеристики участка, направления вверх до г. Куйбышева и вниз до г. Сталинграда; отправным пунктом считалась пристань Увек, где сосредоточивалось снабжение листками.



Плотина на реке Иргиз

Диспетчеры экспедиции через дежурный баркас передавали листки на проходящие караваны. Путевые листки доставлялись на Увек диспетчеру по эксплуатации баркасом местной линии ежедневно не позднее 12 часов. В отличие от прошлых лет листки оформлялись непосредственно в диспетчерской участка пути и размножались на ротаторе в количестве от 10 до 23 экземпляров. Немного раньше листок заполняли от руки. Кроме путевых листков, выпускались информационные листки для работников, связанных с движением, и руководящих работников. Ежедневно выпускали 9 экземпляров, которые заполнялись от руки. После начала войны выпуск путевых листков прекратился, а информационных сократился до 6 экземпляров. Капитанам для осведомленности о состоянии плеса информация о наименьших глубинах и краткая характеристика плеса вписывались в приказ на работу. Наименьшая глубина передавалась диспетчеру по телефону, а характеристика судоходных условий бралась из информационных листков, которые препровождались до места их назначения в закрытом виде и под расписку. Получение сведений с перекатов в навигацию составляло до 90%, что удовлетворяло работников, готовивших информацию. Обслуживание участка информацией со стороны Саратовского отделения ГТС было вполне удовлетворительное. Связь участка с линией осуществлялась по имеющимся проводам связи, но количество пунктов расположения селекторов и телефонов было недостаточным. Селекторов не было в с. Березняки, на Добринском и Балаковском перекатах. После начала войны связь стала очень плохой, в основном из-за повреждений на линии и неполадок самой линии связи, хотя военное время требовало, чтобы связь была бесперебойной.

РАССТАНОВКА И ОТСТОЙ ФЛОТА САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1941 ГОДУ



В зимний период первой половины 1941 года отстой флота был организован в строгом соответствии с планом расстановки судов. В ноябре-декабре 1941 года, в связи с внезапным похолоданием общий план расстановки флота на отстой нарушился. Флот четвертого и шестого участков, который должен был зимовать в пределах пятого участка, на зимовку не пришел. Флот пятого участка находился в основном в пределах своего участка, в следующих отстойных пунктах: Саратовский затон, Вольский отстойный пункт, Увекский отстойный пункт, Казачий и Куккусский затоны и Саратовский рейд. Флот в Вольске находился под дамбой на акватории обычного ежегодного отстоя судов. На Увекке под ледорезами на акватории ежегодного отстоя судов зимовали пароход «Крейсер», баркас «Каюковский Яр».

П Р И К А З № 20

По Саратовскому техническому участку Пути от 10-го января 1941 года.

На основании распоряжения ВВУП от 23/II-40г. за № К-2-04 и приказа Наркома № 76 от 25/У-39г. ПРИКАЗЫВАЮ всем нижеперечисленным лицам приступить к учебе на вечерних курсах организованных при Учкомбинате пристани Саратов с 11/1-41г.

Курсы кочегаров

- | | | |
|-----------------------|--------------------|----------------|
| 1. Петров | кочегар | з/м Вол-19 |
| 2. Токарев А.И. | матрос | " |
| 3. Ляляев | кочегар | " |
| 4. Храмков Н.Ф. | кочегар | з/м Вол-5. |
| 5. Прищенко Н.И. | матрос | б/з № 141 |
| 6. Моргун В.И. | матрос | п/х "Крейсер". |
| 7. Свечников К.К. | кочегар | " |
| 8. Дробжев В.А. | кочегар | " |
| 9. Рассторгин Н.Д. | матрос крана № 29. | " |
| 10. Коитум П.К. | матрос | з/м Вол-8. |
| 11. Варзин И.И. | матрос | " |
| 12. Кириллов И.В. | кочегар | з/м Вол-19. |
| 13. Кудряшов Г.Я. | кочегар | " |
| 14. Солодовников И.И. | кочегар | " |
| 15. Тикуннов Г.И. | кочегар | " |
| 16. Моторкин. | кочегар | з/м Вол-5. |
| 17. Богачев Б.М. | " | п/х "Блабуга". |
| 18. Архипов Е.Е. | " | з/м Вол-8. |
| 19. Эбтов Н.И. | " | " |
| 20. Писанов И.А. | " | " |
| 21. Зотев И.М. | " | " |
| 22. Парашин Ф.Г. | " | з/м Вол-25 |
| 23. Консин Н.Н. | " | " |
| 24. Гордеев П.П. | " | " |
| 25. Апашкин А.С. | " | п/х Крейсер. |
| 26. Долгов Е.К. | " | " Зельский. |
| 27. Савин В.М. | " | " |
| 28. Мулянова Е.Д. | бункеровщик | - " |

Курсы лебедчиков:

- | | | |
|--------------------|-------------|-------------|
| 1. Шаранов Г. | ст. матрос | з/м В-19 |
| 2. Шубников Н. | лебедчик. | " |
| 3. Любимцев И.И. | " | " |
| 4. Шаров А.И. | ст. матрос. | " |
| 5. Беляев П.И. | лебедчик. | " |
| 6. Дургенков А.Ф. | лебедчик | з/м Вол-5 |
| 7. Петренко И.И. | " | " |
| 8. Кривоногов А.Ф. | " | " |
| 9. Гуревич А.И. | " | " |
| 10. Голов В.Н. | " | з/м Вол-25. |
| 11. Неваев М.А. | " | " |
| 12. Байникова Т.З. | матрос. | з/м Вол-8. |

Курсы рулевых:

- | | | |
|-------------------|------------|----------------|
| 1. Цыбаков | штурвальн. | п/х "Блабуга". |
| 2. Камышов. | " | " Зельский. |
| 3. Белоглазов | " | " Крейсер. |
| 4. Вилушкин | " | " |
| 5. Баннов И.П. | кочегар. | б/з № 22. |
| 6. Сынков И.М. | матрос | п/х Зельский. |
| 7. Рожков И.Я. | матрос | " |
| 8. Инсземцев Я.В. | рулевой. | б/з № 22. |
| 9. Мосолкин И.А. | " | " |
| 10. Кузнецов П.И. | " | п/х Крейсер. |

Лица несдавшие техминимума к занимаемой должности на судна допущены не будут, а будут понижены по должности. Инспектору кадров довести до сведения каждого подлежащего учебе и вести контроль посещаемости. тов. Ведерникову Давать статистические данные о ходе учебы в Участок Пути и выходящие организации, а также информировать Участок о посещаемости учащихся.-

Нач. Саратов. уч. Пути

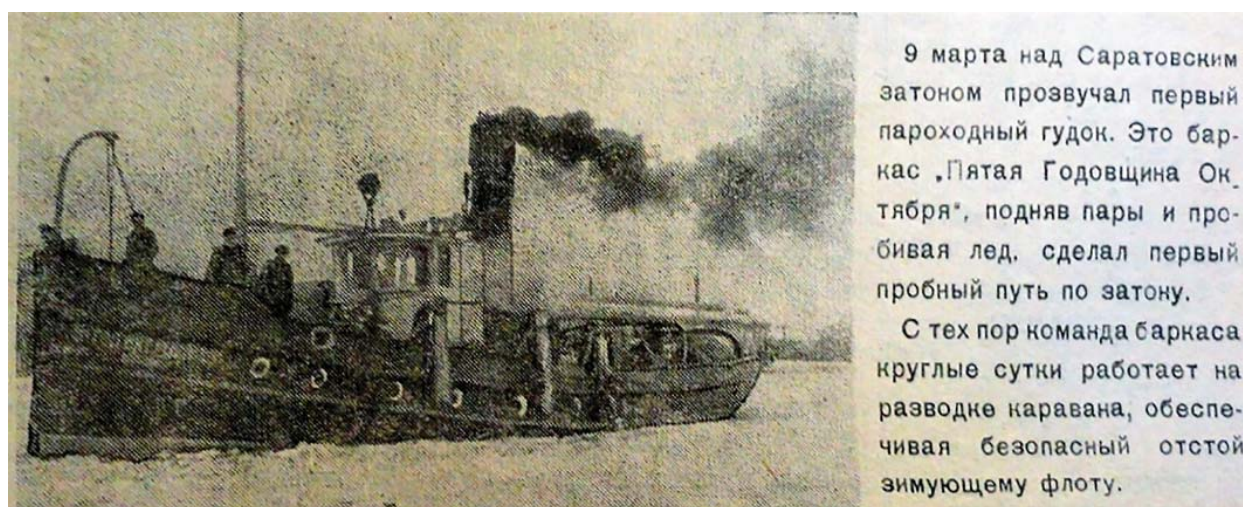
/Докукин/

Кроме того, на Увеке, в правой стороне под луговым побочнем, в затоне находилась арендованная у Рязано-Уральской железной дороги земмашина «Князевский затон» с брандвахтой от этой же землечерпалки. В последующем этот караван завели в верхнюю часть затона на 150-200 м, проведя ледакольные работы. Шаланда № 26 до начала весеннего ледохода была оставлена под осередком Ширшок, а весной была переведена в горную сторону под ледорезы. Краны № 27 и № 29 в связи с работами по ликвидации аварий задержались на перекате Ширшок и были заведены на зимовку в Казачий затон. На Саррейде, в горной стороне против здания участка пути, были оставлены баркас «Спартак» и в луговой стороне досчаник № 21. Баркас «Модерн» в прорезанном состоянии был заведен на зимовку в Куккусский затон. В Саратовском затоне из судов был поврежден досчаник «Тарханка», которому при заводке в условиях ледохода вырвало штевень.



Ледоходъ на Волгѣ. Ледорѣзы, ограждающіе Сормовскій затонъ.

Ледорезы Сормовского затона



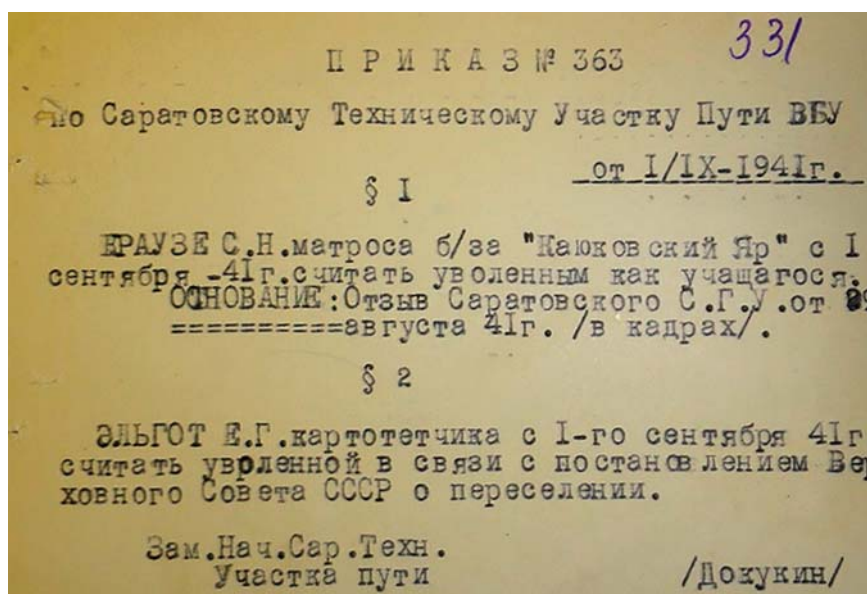
9 марта над Саратовским затоном прозвучал первый пароходный гудок. Это баркас „Пятая Годовщина Октября“, подняв пары и пробивая лед, сделал первый пробный путь по затону.

С тех пор команда баркаса круглые сутки работает на разводке каравана, обеспечивая безопасный отстой зимующему флоту.

Баркас «Пятая годовщина Октября»

КАДРЫ. ТРУД. СОЦСОРЕВНОВАНИЕ. СТАХАНОВЦЫ И УДАРНИКИ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ

Максимальное количество рабочих и служащих участка во время навигации 1941 года доходило до 983 человек. К концу года на участке работало 369 человек, из которых 129 находились на строительстве укрепрайона недалеко от г. Красноармейска. Среднегодовое количество рабочих и служащих участка составляло 609 человек. Инженерно-технических работников вместе с плавсоставом из общего состава 983 человек было 108. К открытию навигации участок имел 607 человек, тогда как требовалось 932. Рабочая сила принималась на участок неквалифицированная и совершенно незнакомая с условиями труда и особенностями работы.



Приказ

Помимо этого, в коллектив попали недисциплинированные люди, впоследствии ставшие прогульщиками. Всего в 1941 году было 36 прогулов против 121 прогула в 1940 году. Один прогульщик был осужден к тюремному заключению, а остальные 35 – к исправительно-трудовым работам. В 1941 году был широко применен женский труд. В тот год на участке работало 207 женщин.

Соцсоревнованием в первый год Великой Отечественной войны было охвачено 857 человек. Стахановцев было 212, а ударников – 190 человек. Участок нуждался в лебедчиках, рулевых и кочегарах. Без отрыва от производства было подготовлено рулевых 15 человек, масленщиков 10 человек, кочегаров 15 человек (необходимо было 25 человек), а группа лебедчиков открыта не была, хотя их необходимо было 15 человек. Помимо этого, вне плана обучались в группах пароходства 12 судоводителей и 8 механиков. Но механики на занятия не ходили.

Отсев объяснялся ненормальностью работы на заводе: сверхурочные, многосменность и т. д. Всего в 1941 году обучилось 74 человека, из них без отрыва от производства на курсах техминимума 25 человек, в четырех стахановских школах 22 человека, на кочегаров 15 человек и на курсах повышения квалификации (среднее звено) 12 человек.

333

П Р И К А З № 365

по Саратовскому техническому участку Пути от 2/IX-41г

§ 1

ШАНЦ Я.П. рабочий строительстве с 1-го сентября с/г. увольняется с работ согласно Указа Правительстве

§ 2

БЕНКЕЛЬ А.Я. кочегар б/зе "Кыковский Яр" увольняется с работ с 1/IX-41г. согласно Указа Правительстве

§ 3

ГАЗРИЛОВ, временно работающего на б/зе "Практик" в качестве метроса, с 1-го сентября с/г. считать переведенным обратно сторожем на лесной склад участка Пути. ОСНОВАНИЕ: Репорт инсп. по снабжению Убеева.

§ 4

За отсутствием техники 1-го разряда на изыскательской партии № 15, его функции выполняет техник 1 разряда ДРЯНН А.Н., а функции техника 1 разряда выполняет чертежник КОШАН В.П., а поэтому с 7-го августа с/г. производить оплату - ДРЯННУ как технику 1 разр., а КОШАНУ как технику 1 разр., т.е. с момента отсутствия техника 1 разряда. До возвращения т. КОШАН. ОСНОВАНИЕ: Репорт Нач. партии Павлова и резолюция ОСНОВАНИЕ: Репорт ДОБВОД Докучкина.

§ 5

Переведенного из Стройучастка ВЭИ, в связи с ликвидацией последнего, рабочего СИДОРОВА С. зачислить на изордком поста № 4 Стреля Тарханка с окладам 150 р. в месяц с 1-го августа 1941 года. ОСНОВАНИЕ: Репорт Ежковского и резолюция Зла-=====СОРЯ Г.Г.

П Р И К А З № 368

по Саратовскому Техническому Участку Пути

от 4/IX-41 года.

§ 1

Диспетчер участка т. ПИМЕНОВ А.А. при исполнении служебных обязанностей опускает руководство движением флота и допускает непроизводительный простой судов.

До вине диспетчера ПИМЕНОВА, имели простой изыскательская партии № 15 и б/з "Безбожник", не своевременно реагируя на состояние глубин на плесе /Н. Курнеевский перекат/. 2-го сентября с/г. т. ПИМЕНОВУ, моим заместителем ДОКУКИНЫМ, было дано распоряжение отправить под буксиром барказа "Кежовский Яр" - барказу изыскательской партии № 15 - ПИМЕНОВ это распоряжение не выполнил.

Усматривая, что при исполнении служебных обязанностей т. ПИМЕНОВ, проявляет халатность, а поэтому ПРИКАЗЫВАЮ:

Диспетчеру ПИМЕНОВУ А.А. ОБЪЯВИТЬ СТРОГИЙ ВЫГОН И ПРИКАЗАТЬ ПОСЛЕДНЕГО ЧТО ЕСЛИ В ДАЛЬНЕМ ИМ БУДУТ ДОПУСКАТЬСЯ ПОДОБНЫЕ ЯВЛЕНИЯ И НЕМУ БУДУТ ПРИНЯТЫ СТРОГИЕ МЕРЫ ВЫСКАНИИ ВПЛОТЬ ДО СНЯТИЯ С РАБОТЫ.

Перед диспетчерами участка пути стоят ответственные задачи в дни отечественной войны по выполнению производственного плана.

Обеспечение выполнения производственного задания, - это первоочередная обязанность диспетчеров участка Пути.

Нач. 5 Сер. Технич. Участке Пути

С.А. Симонов /Симонов/

Приказ

Фрагмент приказа



Масленщик парохода «Чехов» Вениамин Маслов

Негеловые стахановцы.

Земляшина "Волжская 8"

1. Рудаков А.И. - командир
2. Угаров И.П. - механик
3. Храмов В.И. - багермейстер
4. Аболдуев В.А. - I пом. механика
5. Сухоруков П.Г. - II пом. механика
6. Маркелов Н. - I пом. механика
7. Савинова А.П. - лебщик
8. Андреев А.И. - техник

Земляшина "Волжская 10"

9. Доктионов В.А. - механик
10. Лудильщиков Н.Д. - водосмотр
11. Солдовников Н.С. - кочегар
12. Хрипунов П.И. - багермейстер

Пароход "Зельский"

13. Белоглазов - штурвалный
14. Леонов А.И. - I пом. механика

Пароход "Крейсер"

15. Чумаков А.И. - ст.масленщик
16. Соколов Н.Г. - I пом. механика

Обстановочные работники.

1. Макаров К.И. - обст. старш.
2. Колосов И.И. - " - "
3. Карабачкий С.Г. - " - "
4. Носков А.И. - " - "
5. Пазухин Д.А. - " - "
6. Ванатов С.Д. - " - "
7. Пискунов А.С. - " - "
8. Сергеев А.М. - бакещик
9. Варанкин В.М. - бакещик
10. Викулов А.В. - ст. бакещик
11. Пермяков К.И. - " - "
12. Павленков И.Ф. - " - "
13. Каргин Н.Ф. - пост. старш.
14. Целкунов А.М. - " - "

и другие, выполняющие и перевыполняющие нормы производственных заданий и дающие экономии средств. Так т. Макаров И.А. обстановочный старшина ввел постановку бакетов на перекатах на цепях и корнях дал экономии средств на стержнях 1368 руб. Обстановочные старшины постов, после дозв. примеру сэкономили 1460 руб.: Колосов - 980р., Раков - 1700р. и другие. 50% от средств этих экономий будет выплачено работникам обстановки.

Фрагмент документа

Для работы в зимнее время на участке не было ни телег, ни саней, лошадей было пять, трем из которых более 20 лет. Должностей возчиков и конюхов в штате не было.

В части оборонной работы и оказания помощи фронту коллектив участка собрал и сдал в фонд обороны 28913 руб., то же с облигациями, на сумму 29300 руб. ватных телогреек 51 штуку, ватных брюк 56 штук, валенок 56 пар, овчин на 7 полушубков, шерсти овечьей на 15 пар валенок. Кроме того, 200 работников участка в течение двух и более месяцев работали на строительстве оборонительного рубежа, а работники участка трудились как за полный коллектив.

СПИСОК
работников Саратовского технического участка
пути, принимавших участие в Великой Отечествен-
ной войне.

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Подходящий налог
1.	АНДРЕЕВ Павел Александрович ЕМ 993304	1921	Удобенник
2.	КАРАГАЙЧЕВ Иван Дмитриевич БМ 399536	1918	И - И - И
3.	ОЛЕЙНИКОВ Василий Семенович БМ 116346	1911	И - И - И
4.	КОРОТКОВ Федор Васильевич —	1919	
5.	ШЕЙКИН Александр Николаевич 1М 805804	1923	Удобенник
6.	ЕГОРОВ Петр Александрович —	1918	И - И - И
7.	СЕМИН Иван Иванович —	1921	
8.	СМОЛОВ Александр Иванович —	1915	
9.	КАЗНАЧЕЕВА Татьяна Ивановна —	1920	
10.	ЖУРАВЛЕВА Елизавета Федотовна —	1924	
11.	БЕЛОУСОВ Николай Евгеньевич 1915	1915	
	Удобенник Павел Самильевич БМ 405240		Удобенник
	Удобенник Андрей Федорович 12.3093		Удобенник
	Удобенник Николай Иванович ЕМ 930613		И - И - И
	Корейцев Михаил Иванович БМ 117634		И - И - И
	Ивченко Михаил Степанович 1М 057949		Удобенник

СТАРШИЙ ИНСПЕКТОР
ОТДЕЛА КАДРОВ
Г.П. АБРАМОВА

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР
С.Л. ГЛАДКОВ

Удобенник Николай Иванович Удобенник БМ 117078.
Касаткин БМ 055526
от 24.11.802

Список

П Р И К А З № 205

По Саратовскому Техническому Участку Пути ВЕУП от 28-го июня 1941 г.

§ 1

Во изменение приказа № 196 от 23-го июня 1941 года - считать приступившими к работе присланных Райвоенкоматом до особого распоряжения следующих товарищей:

п/х. "Задьский"

1. Второй п/механика ГОРЕЛОВ А.В.
2. Кочегар ДОЛГОВ Е.И.
3. Штурманский БЕЛОГЛАЗОВ Н.И.

п/х. "Елабуга"

1. Рулевой КАМЫШЕВ И.К.
2. Лебедчик ЦИГЛАКОВ Г.А.

э/м. "Волжская 19"

1. Первый п/механика НИКОЛИН В.Ф.
2. Пом. полт. ФРОЛОВ Н.С.
3. Ст. матрос БУДАНОВ Г.А.
4. Ст. матрос ШАРОВ А.И.
5. Лебедчик ЛЕВИНСКОЕ Н.К.
6. Лебедчик ТОКАРЕВ А.И.
7. Лебедчик ТЕМЯКОВ А.И.
8. Матрос БАРСИН А.И.
9. Лебедчик ФРОЛОВ Д.И.
10. Кочегар КРАСОВ И.В.
11. Кочегар СОЛДАТОВИЧЕВ Н.И.

Баркас № 24

1. П/механика УГОЛЬНИКОВ И.И.

Баркас "Безбожник"

1. П/механика РАСИН В.В.

Баркас "Модерн"

1. П/механика РОДИОНОВ В.И.
2. П/механика А.Д. БОРОВИЧЕВ А.Я.
3.

Кран № 27

1. Матрос МАТВЕЕВ В.И.

Кран № 29

1. Матрос ЛАНТЭВ Б.Я.

Дошаник № 25

1. Шкипер ФЫЛИНОВ И.И.


Дошаник № 22

1. Шкипер КОСТЫН И.А.

э/м. "Волжская 19"

1. Матрос АБЕРИН Ф.И.
2. Матрос ШАГОВ С.М.

Бухгалтеры участка засчитать в отчет зарплаты выденные дополнительные вознаграждения вышеуказанным работникам.

Нач. 5 Саратовского
Технического участка Пути  /Симонов/

Приказ

Бригада Семенова в количестве 44 человек была премирована и отмечена за отличную работу на оборонных работах. С момента вероломного нападения фашистской Германии на нашу страну все члены коллектива участка, способные носить оружие, участвовали в народном ополчении и всеобуче. Главным недостатком в работе участка за 1941 год являлось то, что если в 1940 году он по соцсоревнованию в бассейне занимал 1-е место, держал переходящее бассейновое Красное знамя, а также Красное знамя ВБУ пути по обстановке и земснарядам, то в 1941 году все это он упустил и по соцсоревнованию скатился с 1-го до 4-го места. С 3 июля 1941 года (выступал с речью тов. Сталин) вся работа участка была перестроена на военный лад.

Приказ № 208 264
По 5-му Саратовскому техникуму
Уч-ку от 3/VII-41 года
§ 1
Обстановочная старшина дистанции
Воскресенск-Турчаниновская Ракова
№ 08 считает возвратившимся ее
к ИТР и приступившим к испол-
нению своих обязанностей с 3/VII-41.
§ 2
Временно исполняющему обязан-
ности обстановочной старшины
дистанции Воскресенск-Турчаниновская
Свасцову ИИ считать и вернуть
дистанции и возвратит его к
месту своей службы. В качестве
стар. Векманчук на данной дистанции

Начальник
п. Саратовского
Вос. Бас. Учр.
5-го 10
Пут

Приказ

САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В НАВИГАЦИЮ 1942 ГОДА

Навигация 1942 года проходила в условиях Великой Отечественной войны. В связи с этим целью путевых работ являлось обеспечение безопасного и удобного пути для судоходства в течение всей навигации. Саратовский технический участок обслуживал участок реки Волги протяженностью 450 км от села Ивановка до города Камышина, реку Большой Иргиз от села Клевенка до устья длиной 432 км, реку Терешку от села Плотовка до устья длиной 25 км и реку Еруслан от Березовки до устья на 60 км. Для обеспечения путевых работ участок имел один землесос, две землечерпальные машины, один пароход-буксировщик, один пароход-шаланду, один обстановочный пароход, семь баркасов, одну баржу, пять дощаников, два склада взрывчатых веществ, шесть брандвахт, три водолазных крана и пять мотолодок.



Шаланда

Маневрируя всеми этими средствами, участок пути выбирал методы работ на реке Волге. В навигацию 1942 года участок был лишен большей части приданных ему технических средств. Из трех земмашин ему оставили одну, и то на короткое время. Две взрывные партии работали не полную навигацию в связи с отсутствием взрывчатых веществ. Из трех кранов в участке было два, один из которых крайне низкой производительности, пригодный лишь для работ на мелких реках.

К работе приступили крайне поздно. Из трех пароходов один все время работал вне предела участка. Из 7 баркасов один стоял на консервации, другой обслуживал инспекцию судоходства. Несамостоятельные суда большей частью были неработоспособны из-за ветхого состояния.



Спуск водолаза.

Навигация 1942 года на пятом участке началась сравнительно позже средних многолетних сроков по Вольскому водопосту на 7 дней, по Саратовскому водопосту на 8 дней и по Камышинскому водопосту на 10 дней. Начало навигации в пределах Саратовского участка отмечено 5 мая. Продолжительность навигации по Саратовскому и Вольскому водопостам равнялась 192 дням вместо среднееголетних значений 204, 203 и 207 дней. Фактически навигация продолжалась с 23 апреля по 2 декабря 1942 года и равнялась 223 дням. Уровненный режим навигации характеризовался средневысоким паводком, пик которого располагался между медианой и верхней квадомлианой наблюдений с 1878 по 1942 год по Саратовскому водопосту и среднемноголетней меженью, наименьшее стояние горизонта воды в 147 см было отмечено по Саратовскому водопосту 2 и 3 октября по медианному значению 128 см. Продолжительность межени от горизонта плюс 198 см до осеннего паводка была 39 дней. Это около 20% всей навигации. Высокий паводок значительно ухудшил перекаты участка. Интенсивный спад и быстрый переход воды через формирующие горизонты не позволил реке разработать перекаты. Основное задание КПСС и Правительства СССР о создании глубоководного пути по реке Волге от Рыбинска до Астрахани с глубинами в 260 см Саратовский техучасток выдержал, но задание Бассейнового управления, спущенное в виде дифференцированных кривых глубин и ширин судового хода, участок выполнить не смог. Причинами этого были неблагоприятное состояние перекатов участка, значительная недодача землечерпательных машин против плана (участок недополучил производительности землечерпательных машин на 2840000 м³), а также невозможность проводить землечерпательные работы на нижней части участка из-за частых налетов вражеской авиации, нехватка взрывчатых веществ для взрывных партий и, наконец, минирование противником основного хода, вызвавшее перенос судоходства на весенний мелкий ход Ровенской воложки. План по глубинам участок выполнил лишь на 41%.

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ РЕЧНОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР
УПОЛНОМОЧЕННЫЙ
ПО ЭВАКУАЦИИ РАБОТНИКОВ РЕЧНОГО ФЛОТА, ПРИБЫВАЮЩИХ В Г. СТАЛИНГРАД

г. Сталинград, „Река“ . 28 - VII 1941 г.

Директору Саратовского судоремонтного з-да. Цувакунури
г. Дорохову

Направляю в Ваше распоряжение г. Поддубного Ив. Кан. для исполнения его в качестве слесаря меда по судоремонту, по Вашему усмотрению.

г. Поддубный эвакуирован из г. Томля ТССР. Прибытие его в г. Саратов и назначение на работу подтвердите в отдел кадров Вектр. ССР.

Уполномоч. Вектр. ССР: *Иванов*
И. В. Кудряков

Служебная записка

Наименьшая глубина после минирования Гребновской воложки была 260 см и держалась 3 дня. Средняя глубина транзитного хода участка равнялась 344 см. Глубины ниже плановых участков держал 96 дней. Преимущественной по времени была глубина в 305 см, державшаяся 16 дней. Выполнение плана по ширинам было несколько лучше. Наименьшая ширина доходила до 80 м. Преимущественной была ширина в 110 м, державшаяся 52 дня. В 1941 году участок не имел глубин от 260 до 300 см, а в 1942 году они стояли 49 дней.

Штаб Местной Противовоздушной Оборона города Москва

ПРИМЕЧАНИЕ: Ответы на вопросы анкеты должны даваться точные и подробные. Подчеркивания не допускаются.

АНКЕТНЫЙ ЛИСТ

1. Имя, фамилия и адрес учреждения ШТАБ МПВО ЦУ НКВ СССР

2. Должностная должность НАЧАЛЬНИК ШТАБА

ВОПРОСЫ	ОТВЕТЫ
1. Фамилия, имя, отчество, (подчеркнуть). Взя перемены фамилии для книги и отчества у себя лично и другими перемены	ГУТТЕРМАН МИХАИЛ МИХАЙЛОВИЧ
2. Возраст и место рождения, (указ. губ., уезд, волость и деревня и номер (обл., край, район и село) районирования)	ЯКУТСКОЙ АССР г. ЯКУТСК 1907 ГОДА
3. Составная и соц. происхождения	Из семьи рабочего
4. Образование (перечислить все учебные заведения с указанием их местонахождения)	Начальная школа г. Нерчинск, Высшая начальная школа г. Чита Государств. Университет г. Иркутск
5. Какие языки знает, кроме русского, и в какой степени владеет ими	Только русский
6. Вала профессия или специальность	работник МПВО
7. Научность (указать время, место изучения и № учебного заведения)	безграмотный
8. Составлял ли раньше в какой-либо организационный комитет, партийный комитет, ком. молодежи и т.п.	не состоял
9. Приспособлен ли к выполнению государственных, общественных или специальных заданий и в какой степени (указать). Какие государственные задания выполняли, когда и где	не пригоден
10. Испытывал ли трудности, связанные с тем, когда, какой организацией	нет
11. Приспособлен ли к выполнению заданий в чрезвычайных условиях, связанных с мобилизацией населения, когда, где и кем	Да в 1917 году в г. Нерчинске в отряде Дзедо в 1919 году в г. Иркутске в партизанских отрядах Зяблара.

Фрагмент документа

Землечерпательные работы в 1942 году почти не проводились. Участку был спущен план по землечерпанию и удалению 3394000 м³ грунта вне транзита, но его выполнение не было подкреплено землечерпательными машинами. Нечем было выполнять. А во второй половине навигации не было и топлива.

Фактическое выполнение в 1941 году (м ³)	1942 год		
	План	Фактическое выполнение	% выполнения
2054606	На транзите 2275000	44350	1,95
859968	Вне транзита 1119000	203474	18,3
29914574	Всего 3394000	247824	7,3

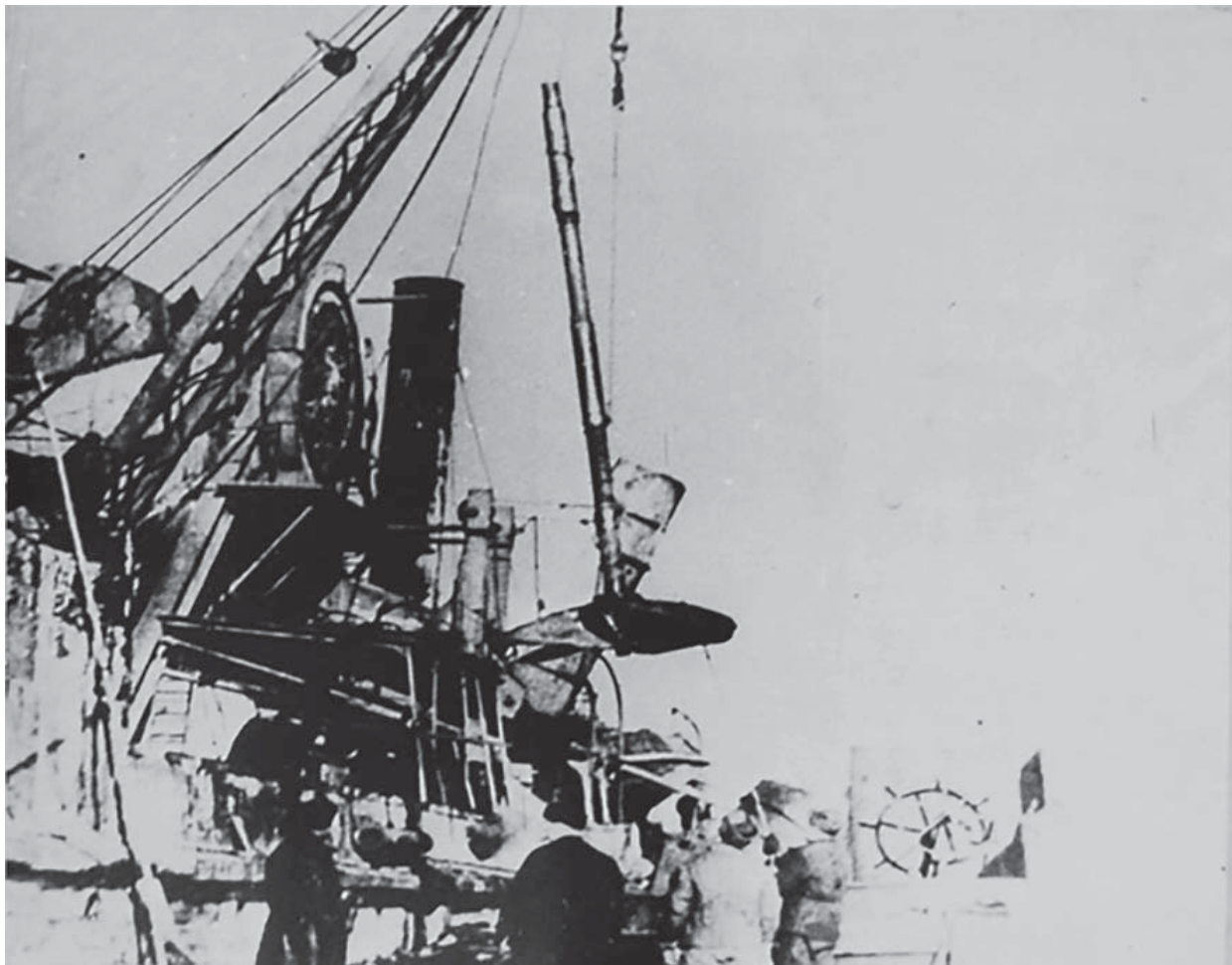
Уголь, полученный с Увекской базы, был низкого качества и шел только на шаланды, но и при работе одной главной машины пар в котлах не держался. Землечерпательная машина «Волжская 25» после бомбежки вражеской авиации лишилась понтона и рефулера и могла работать только на шаланды. Если рассматривать выполнение плана в целом, а не только на участке, то при задании удалить 4192620 м³ грунта было удалено 1365522 м³, что составляло 32,6% от плана.



Погрузка угля на Ульяновской базе

Изыскательские партии № 14 и № 15, несмотря на значительные задержки с выходом на 30 и на 20 дней, план своей работы по исследованию 6502 км выполнили на 102,5% – это 6695 км. В 1941 году фактическое выполнение плана равнялось 7568 км. Землечерпательных работ, не обеспеченных планом, в 1942 году не было. Обстановка Саратовского технического участка пути имела протяженность 1116 км, включая основной фарватер, вторые ходы, воложки и подходы

к пристаням и причалам. На год было задано основных знако-дней 167576, а фактически было выполнено 179200 знако-дней. Количество утраченных знаков в процентном отношении к знакам в 1942 году было 2,9%. В 1941 году эта цифра равнялась 7%, а в 1940 году – 10%. В деньгах это в 1940 году 12931 руб., в 1941 году 7132 руб., а в 1942 году 4343 руб. В навигацию 1942 года было положено начало сокращению плавучих знаков.



*На землечерпалке «Нарова» меняют поврежденный гребной вал и винт.
1942 год*

Количество зарегистрированных караванов, проведенных через перекаты, было 157. Особенно большое количество никем не зарегистрированных проводок было в местах сбрасывания немцами мин: в районе Бабановского переката и Гребновской воложки. В 1941 году проводок было 95.

В 1942 году объем работ по дноочищению равнялся 3426 тонн, в 1941 году – 4227 тонн. Были извлечены: 1461 карча, 51 топляк, 2 баркаса, 10 тросов, 22 цепи. При наступлении рабочих горизонтов были проведены работы по сбору плавучей древесины. Кроме основных работ, краны были задействованы на извлечении телеграфного кабеля из Волги, 11 затонувших военных машин, военных грузов из затонувшей баржи, котлов на затонувшей нефтемашине, военного самолета из Волги. Также были проведены работы по осмотру затонувших пароходов «Красин» и «Казахстан». Эти работы отнимали у кранов большое количество рабочего времени.

П Р И К А З № 191

НАЧАЛЬНИКА 5-го САР.ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ.

от " 20 " октября 1942г.

§ 1.

Приказом Народного Комиссара Речного Флота от 16-го сентября с.г. № 28 за успешное выполнение производственного плана работ в августе мес.с.г. премированы месячным окладом заработной платы и награждены значком "Отличнику социалистического соревнования Н.К.Р.Ф." следующие работники 5-го Сар.Техн.уч.пути:

1. ЗАЙЦЕВ А.С. П. Пом.багермейстера "Вол.8" - 500 руб.

Томе месячным окладом и почетной грамотой Наркомреч-флота:

1. БЕЛЯЕВА Д.Ф. - лебедчик зем.маш. "Вол.8" - 250 руб.

Премированы месячным окладом заработной платы:

1. КУЛИКОВ К.М. капитан б/са "Спартак" - 330 руб.
2. ЗОТОВ М.И. ст.матрос зем.машин. "Вол.8" - 270 руб.

§ 2.

За выполнение принятых обязательств по социалистическому соревнованию в Сентябре м-це с.г. и успешную работу коллектива премируются следующие работники Саратовского Техн. участка Пути:

1.	КУЗНЕЦОВ А.И.	Пом.нап.б/с.	"Карповский Яр"	300	руб.
2.	АКИФЬЕВ И.Ф.	рулевой	"	230	руб.
3.	ПРОТАСОВ А.Г.	пом.механ.	"	300	руб.
4.	САПРЫКИН И.М.	возчик	"	240	руб.
5.	МИНЦЕВА Т.И.	кассир	"	200	руб.
6.	КАРГИН А.Н.	бакалавр	"	200	руб.
7.	СОКОЛОВ В.В.	"	"	180	руб.
8.	ШИШКИН Г.И.	"	"	140	руб.
9.	ТАТЬЯНИН И.Ф.	"	"	160	руб.
10.	ЗАХАРОВ А.Г.	раб.строит.гидрооборуж.	"	300	руб.

Начальник 5-го Сар.Техн.уч.
Пути
/Симонов/.

Приказ

4. 9 мес. 231

П Р И К А З № 194

ПО САРАТОВСКО-ТЕХНИЧЕСКОМУ УЧАСТКУ ПУТИ

от 28 Октября 1942г.

Родина переживает трудное время, патриоты Родины, не щадя себя, добросовестно работают для победы над фашистской Германией, Красная Армия промчит гитлеровские полчища, стремясь очистить нашу землю от оккупантов. Общественные организации нашей Родины и патриоты страны своим трудом, помогают Красной Армии, Военноморскому и Воздушному Флоту в деле достижения победы над врагом.

Отдельные лица не понимают и упорно не хотят понять задач стоящих перед нами в военное время, некоторые работники участка работают формально анкуратно, точно по звонку, в то же время, работают не уплотняя свой рабочий день, налицо излишнее хождение по корридорам и не относящиеся к делу разговоры, что недопустимо.

Приказом № 193 от 24/X с.г. мною, на основании известия Волжского Райкома ВКП/б/ о воскресные были назначены на 25/X с.г. на работы оборонного значения для Родины 15 чел. работников участка, нижепоименованные лица на эти работы не явились без уважительных к тому причин, а именно:

- АНТОНОВ П.Я. Главн. бухгалтер
- ВАРНАКОВА Н.М. Ст. бухгалтер
- НИКОЛАЕВА К.И. Рассылная
- АМИНОВА Е.Н. Техник

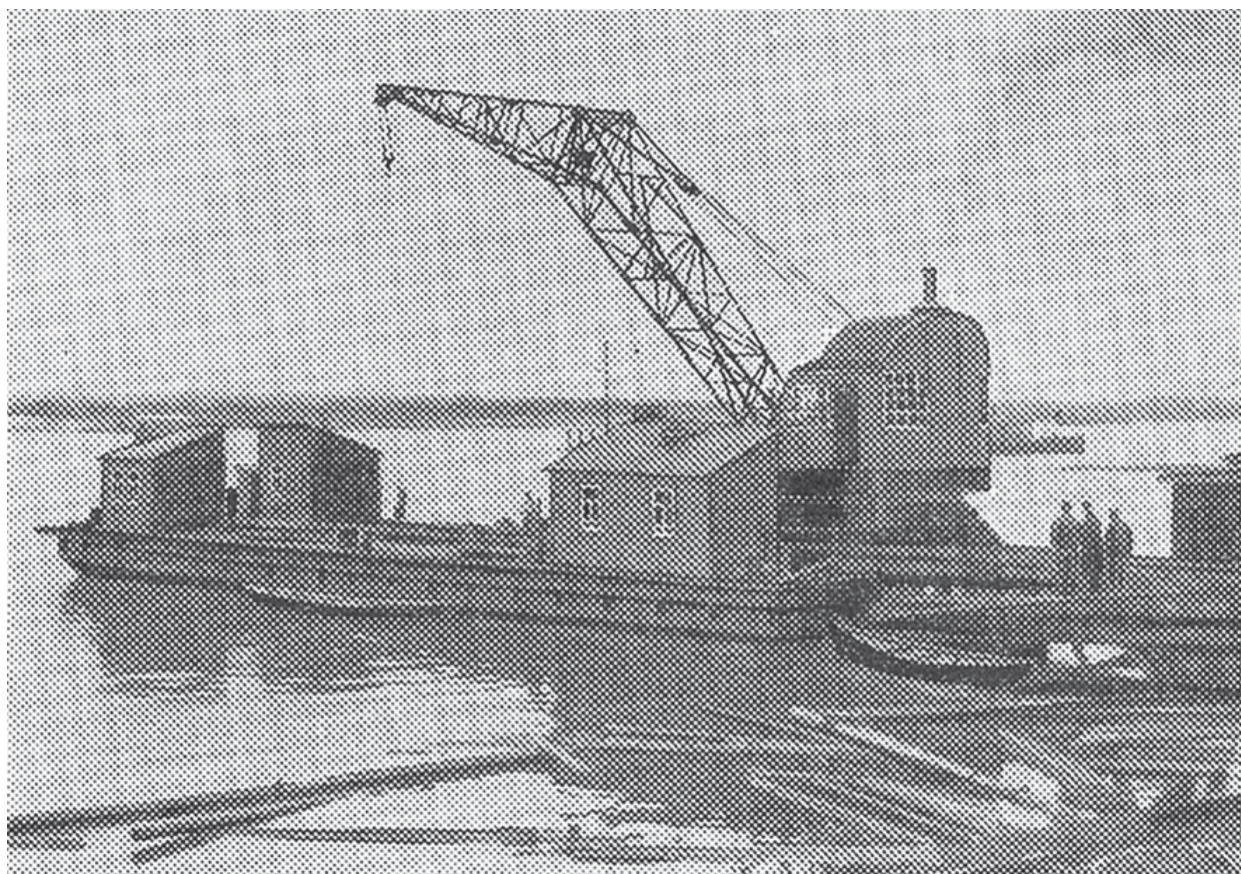
За невыполнение приказа № 193 об"являю этим работникам выговор и предупреждаю, что за подобное нарушение дисциплины в будущем будут наложены более строгие взыскания.

За Начальника участка
/Волков/

Зам. Нач. уч. по политчасти
/Демкин/.

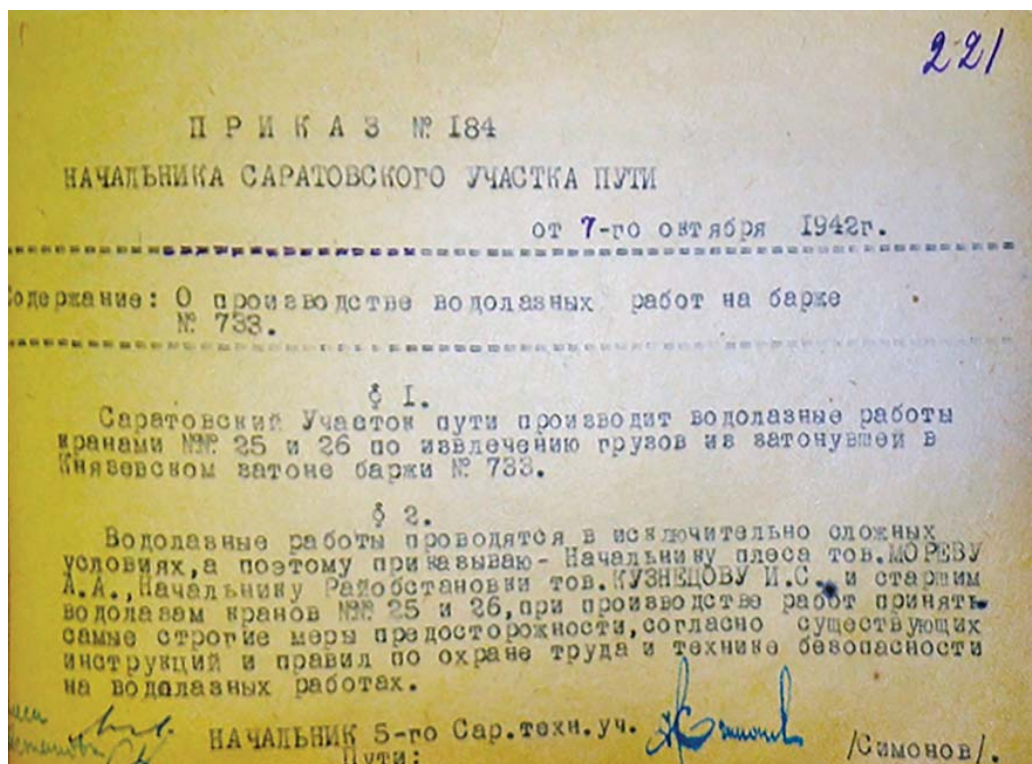


Баржа и баркасы



Речной кран

Оборудование водолазных кранов (легкого и тяжелого типа) судовым и бытовым инвентарем не дотягивало и до половины необходимого. Водолазов было всего три человека: два на тяжелый кран и один на легкий, да и то два водолаза из трех были низкой квалификации.



Приказ

Специальных тральных бригад на участке не было. Все работы по тралению выполнялись силами бакенщиков. Сплошных тралений за навигацию было проведено всего восемь. Из 172 тралов, положенных участку, имелось всего 50 – это 29% от нормы. Протраленная площадь, предусмотренная планом, равнялась 530 км², а было протралено 757 км². Берегоочищение выполняли две бригады из 14 человек. Особых отрывов от работы не было. Но на участке не было ни пил, ни топоров. Эти инструменты работники несли из дома.



Водолаз

В 1942 году на Саратовском участке была только одна авария – посадка на мель грузевой баржи, шедшей за пароходом «Работница». Причина – негорение бакена в момент посадки на мель. Убыток составил 850 руб. В навигацию 1941 года также была одна авария с убытком 896 руб.

Взрывные работы проводились как в 1941 году, так и в 1942 году. В 1941 году было произведено 46 взрывов. В 1942 году было произведено 22 взрыва на песчаных перекатах площадью 224180 м², на что было потрачено 10316 кг взрывчатых веществ, хотя по плану нужно было взорвать 448000 м²

грунта. Основной причиной невыполнения плана было отсутствие взрывчатых веществ на участке. Во второй половине сентября от Саратовского НКВД участок получил 8 тонн аммонала и через областной комитет ВКП(б) дополнительно еще 12 тонн, но в связи с наступлением весеннего паводка и окончанием

навигации взрывные работы были закончены и полученный материал был зарезервирован на следующий год. Краснодарвзрывпром хотя и обещал прислать вагон взрывчатки, но так и не смог из-за войны. Взрывные работы были основным



Взрывные работы

средством поддержания глубин в 1942 году. В связи с особой военной обстановкой землечерпальные машины почти не работали. Взрывами было достигнуто среднее углубление в 18 см. Легковыправительные работы ветвистыми заграждениями проводились и в 1941 году, и в 1942 году. В 1941 году было уложено 35820 погонных метров однорядного плетня, а в 1942 году – 11000 погонных метров в натуральном выражении. Стоимость одного погонного метра ветвистых заграждений составила 9 руб. 58 коп. а плановая стоимость одного погонного метра плетня равнялась

2 руб. 39 коп. Переводной коэффициент равнялся 3,98. Таким образом, легковыправительных работ выполнено в количестве 36463 погонных метра. Из них на Балаковском перекате уложено 840 погонных метров.



Укрепление дамбы плетенкой с камнями

Эксплуатация и охрана гидросооружений участка осуществлялись группой работников, возглавляемой старшим инженером-гидротехником. При охране вместо паровых судов использовались только моторные лодки. Во время паводка охрана производилась специальным штатом технических работников, а все остальное время – надзорщиками на пяти постах. Во время паводка Тарханка была забита бревнами более чем на 2 км, а у самой дамбы напряжение создавал Васяткин проток с сильным обратным течением, который мог подмыть подводную часть дамбы в протоке Новая Тарханка. Заградительная дамба на Старой Тарханке, укрепление Беклемишевских песков, береговое укрепление Зеленого острова, Староречья, Каюковского яра, входа в Пономаревский проток и нижней части Покровских песков требовали к себе внимания и больших капитальных затрат.

...как на материке, так и на островах, шириной в 12 миль, за исключением случаев, предусмотренных международными соглашениями Союза ССР о защите границ Союза ССР от 15 июня 1927, Собр. Зак. СССР 1927 г., ст. 625). На всём протяжении государственных водных границ Союза ССР, а также морской полосы открытых морей, омывающих побережье Союза ССР, все невоенные суда, без различия флагов, подлежат надзору со стороны пограничной охраны. Невоенные суда, без различия флага, в районах пограничной охраны могут быть оставлены и осмотрены пограничной охраной. Суда могут быть задержаны в следующих случаях: при непредъявлении капитаном всех необходимых документов как судовых, так и грузовых; при производстве в пределах морской полосы погрузки или выгрузки, посадки или высадки людей без надлежащего разрешения; в случае ловли в пределах морской полосы рыбы, охоты в пределах той же полосы или морского зверя, равно как занятия в ней иным морским промыслом без надлежащих документов или незаконным способом. В пределах морской полосы в 10 морских миль иностранным судам запрещается радиотелеграфирование в районах расположения советских береговых радиостанций без надлежащего разрешения (Пост. СНК СССР 24 июля 1928).

Внутренние морские воды Союза ССР и прибрежная морская полоса, шириной в 12 миль, входят в состав морских рыбохозяйственных водоёмов, в этих водоёмах иностранным гражданам и иностранцам лицам воспрещается рыбный и иной водный промысел, кроме случаев, предусмотренных в заключённых СССР договорах, согласно Пост. СНК СССР 25 сент. 1935. См. *Территориальные воды*.

БЕРЕГОВЫЕ ГОРЫ — горы в Венесуэле, см. *Карибские горы*.

БЕРЕГОУКРЕПИТЕЛЬНЫЕ СООРУЖЕНИЯ — устройства, защищающие берега морей, рек и откосы каналов от разрушений и повреждений, происходящих от ударов волн, напора льда, быстрого течения и др. Колебания уровня моря, особенно приливы и отливы, в совокупности с замерзанием и оттаиванием вызывают усиленное разрушение пород береговых склонов. Однако основным фактором, вызывающим разрушение морских берегов, является морское волнение. Подводные части береговых откосов рек и каналов страдают главным образом от действия течения и волны. Повреждения верхней, надводной части берегового откоса вызываются, кроме указанных причин, также действием поверхностных вод, стекающих с береговых склонов.

Оползание и разрушение откосов нередко происходит и под влиянием грунтовых вод, выходящих на откос.

Типы морских Б. с. зависят от рельефа берегов, характера пород, слагающих береговые склоны, и гидрологического режима побережья.

На скалистых обрывистых берегах, в тех случаях, когда скальные породы относительно слабо сопротивляются механическому воздействию волны и легко выветриваются, в нижней части скального откоса, в пределах воздействия морского прилива, устраиваются облицовочные стенки из бетона с облицовкой наружной поверхности камнем твёрдых пород. В отдельных случаях перед стенкой делается в море отсыпка бетонных массивов весом от 40 до 100 т. Назначение отсыпки — гасить энергию волны на подходе к береговому скальному откосу.

Если береговой откос сложен из мягких пород, характер его разрушения в значительной мере связан с режимом береговых наносов. Особенно сильные переформирования берегов происходят в тех случаях, когда имеется значительное перемещение наносов вдоль берега. Такое перемещение является следствием косого подхода волны к урезу берега. Всякое выступающее в море сооружение может нарушать картину перемещения наносов. При этом одни участки берега размываются, другие — наращиваются. Применяются как пассивные Б. с., чисто механически противодействующие размыву, так и активные, способствующие отложению наносов и нарастанию берега. Лучшим гасителем энергии волн является волноприбойная терраса — т. н. пляж. Образование или восстановление пляжа надёжно предохраняет от разрушения вышележащую часть берегового откоса.

К пассивным морским Б. с. относятся волноотбойные, подпорные каменные или бетонные стенки или каменная одежда. Волноотбойные стенки располагаются на скальном неразмываемом основании или углубляются ниже вероятной возможности размыва. Лицевой поверхности стенок обычно придаётся криволинейное очертание с небольшим козырьком сверху для отбрасывания всплеска волн в сторону моря. За стенкой устраивается дренаж для отвода воды и делаются водовыпуски в сторону моря. Наружную поверхность стенок обычно облицовывают камнем твёрдых пород (рис. 1 и 2). Пологие откосы укрепляются каменной одеждой в виде наброски или мостовой, уложенной по слою обратного фильтра, и бетонных или железобетонных плит, уложенных по слою каменной подготовки. Особое внимание



Рис. 1. Волноотбойная стена (разрез).

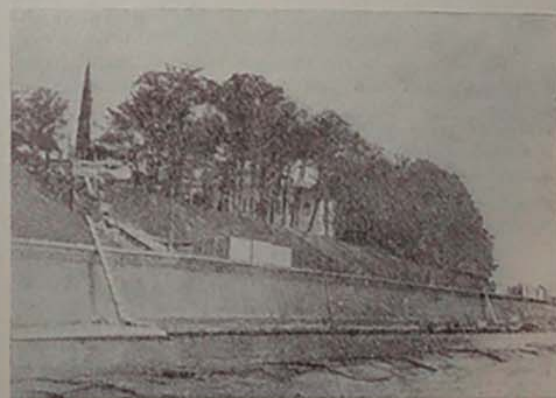


Рис. 2. Волноотбойная стена (общий вид).

уделяется укреплению нижней — упорной части одежды. Здесь применяются шпунтовые ряды или упорные зубья, заполненные каменной наброской. В условиях интенсивного движения прибрежных наносов пассивные Б. с. сами по себе могут только замедлить темпы размыва, но не устранить его.

К активным морским Б. с. относятся поперечные сооружения — буны и продольные берегозащитные волноломы. Поперечные дамбы или буны располагаются группами перпендикулярно к линии берега. Расстояние между ними принимается равным от 1 до 3 длин буны. В сторону моря они обычно продолжаются до глубины не свыше 2—3 м и в сторону берега — на 1—1,5 м выше уровня моря.



Рис. 3. Морской берег, укрепленный бунами.

Гребень бун делается либо горизонтальным с возвышением на 0,5—1 м над поверхностью моря, либо постепенно повышающимся в сторону берега. Конструкции бун разнообразны: если грунты допускают забивку свай, применяются свайные буны; в тех случаях, когда наличие древоточцев не допускает применения дерева, употребляются металлические или железобетонные сваи. Буны могут быть сплошными и состоять из двух рядов свай, с заполнением промежутка камнем и бетонной надводной надстройкой, и сквозными, состоящими из одного ряда свай. Если грунт не позволяет забивать сваи, буны сооружаются из деревянных ряжек или железобетонных ящиков, доставляемых на плаву и заполняемых на месте камнем или бетоном. При наличии достаточного количества песка и гравия, мигрирующих вдоль береговой линии, буны эффективно способствуют нарастанию берега (рис. 3).

Продольные — выступающие из воды или целиком затопленные — волноломы располагаются параллельно береговой линии на глубинах до 2—3 м. Их назначение — гасить энергию волн и способствовать накоплению наносов между волноломом и берегом. Эту активную береговую защиту наилучшим образом осуществляют затопленные волноломы с отметкой гребня на 0,3—0,5 м ниже уровня моря. Передней грани таких волноломов придается пологий наклон в сторону моря (порядка 1 : 3 и 1 : 4), а задняя грань опускается вертикально (рис. 4 и 5). Наилучшие результаты даёт обычно сочетание береговых стен и активных сооружений (бун и затопленных волноломов). При проектировании морских Б. с. необ-

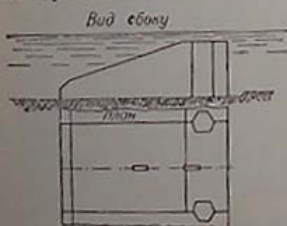


Рис. 4. Донный берегозащитный волнолом.

ходимо учитывать, что активные методы борьбы с размывом на одном участке берега, способствующие его нарастанию, вызывают, как правило, размыв берега на соседних участках.

Речные Б. с. должны хорошо сопротивляться разрушительному действию течения, волн, атмосферных факторов, ударов судов и плотов. Они не должны мешать причалу судов и плотов к берегу. Глав-



Рис. 5. Донный берегозащитный волнолом (общий вид).

ные требования к речным Б. с.: простота устройства, лёгкость ремонта и восстановления, эластичность крепления защитной одежды и способность следовать за частичными деформациями берегового откоса, экономичность и возможность использования местных строительных материалов.

На судоходных реках подводные откосы берегов обычно закрепляются тюфячным хвостатым покрытием с пригрузкой тюфяка каменной наброской (рис. 6) или же, при сильных размывах берегов, — устройством т. н. опояски — стенки из многослойной тюфячной кладки или каменной наброски, доводимой до среднего меженивого уровня воды, с заполнением пространства между опояской и откосом берега каким-либо грунтом. Надводная часть откоса, сложенная из этого грунта, закрепляется одеждой из каменной мостовой на слое гравия или щебня (рис. 7). Применяется также сплошное укрепление подводного и надводного откосов тюфячной хвостатой кладкой или кладкой из лёгких и тяжёлых фантин. Во всех случаях кладка возводится не непосредственно на дне реки или канала, а на уложенном на дно «растительном» тюфяке, прикрывающем не только откос, но и часть

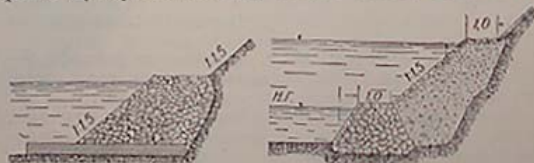


Рис. 6.

Рис. 7.

дна реки (канала). Часто применяется и укрепление из каменной наброски, без тюфяка (рис. 8).

При наличии дерева и при условии, что грунт на дне реки допускает забивку свай, часто применяются различные деревянные Б. с. для укрепления подводного откоса. Эти сооружения в одном

БЕРЕГОУКРЕПИТЕЛЬНЫЕ СООРУЖЕНИЯ — БЕРЕЗА

случае устраиваются из свай, забитых в грунт на расстоянии 1,5—2,0 м одна от другой и заложённых со стороны берега заборными стенками или шпунтами из досок или пластин с засышкой грунтом и соответствующим креплением надводного откоса (рис. 9). В другом случае заборная стенка заменяется



Рис. 8.

Рис. 9.

дончатой или брусчатой шпунтом, забиваемым между «маячными» сваями (рис. 10). В обоих случаях верх стенки закрепляется «шпунтовым» брусом, накладываемым на сваи. На этот брус опирается каменное или иное крепление надводного откоса. Надводные откосы в нижней своей части, в пределах колебания уровня реки, имеют обычно более прочную одежду в виде тяжёлой мостовой из булыжного или рваного камня на слое щебня или гравия. Верхняя часть надводного откоса, не подвергаясь действию течения и волны, укрепляется одиночной мостовой, одерновой или же засеивается многолетними травами (смесь клевера, тимфеески и др.), создающими прочную одежду своей корневой системой.

Береговые откосы судоходных каналов (см.) разрушаются главным образом у поверхности воды, вследствие действия корабельных волн, т. е. волн от движения судов. Разрушения могут происходить также



Рис. 10.

Рис. 11.

от ударов и посадки судов и плотов на откосы, от колебания уровня воды в канале и от примерзания льда к одежде откоса.

Типы крепления откосов судоходных каналов весьма разнообразны. Помимо приведённых выше типов Б. с. употребляются: каменная наброска по слою гравия (рис. 11), каменная мостовая из слое щебня или гравия из булыжного или рваного камня. Мостовая опирается нижней частью в ка-

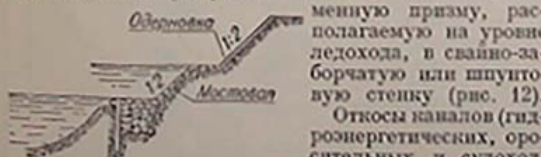


Рис. 12.

менную призму, располагаемую на уровне ледохода, в свайно-заборчатую или шпунтовую стенку (рис. 12). Откосы каналов (гидроэнергетических, оросительных и судоходных), проходящих в слабых, сильно фильтрующих грунтах, или при наличии больших скоростей течения, укрепляются тяжёлой каменной мостовой, бетонными или железобетонными плитами различных размеров (рис. 13). Употребляется также торкретная облицовка откосов, наносимая при помощи *цемент-пушки* (см.) в несколько слоёв на грунт откоса, покрытого слоем толя, или

на тонкую металлическую сетку (на несудоходных каналах). Водопроницаемость такого покрытия значительна и увеличивается с числом слоёв.

Тюфячные фашинные Б. с. для укрепления подводных откосов в районах, бедных хворостом и лесом, но имеющих камень, с успехом заменяются укреплениями из металлической проволочной сетки, заполненной мелким камнем — *габионами* (см.).



Рис. 13.

К активным речным Б. с. относятся струна-направляющие дамбы, буны или полузаруды, шпоры, отклоняющие течение от подмываемого берега. См. *Выправительные работы*.

Лит.: Бонич П. К. и Джуниновский И. И., Морское волнение и его действие на сооружениях и берегах, М., 1949; Уредия Б. А., Курс морских гидротехнических сооружений, т. 2, М., 1947; Бонич П. К. и Доманевский И. А., Регулирование морских побережий и устьев рек, М.—Л., 1948; Джуниновский П. И. и Березинский А. Р., Внутренние водные пути, М., 1948; Комаровский И. А., Канал Москва-Волга, М.—Л., 1937 (стр. 52—61); Водарский Е. А., Выправление (регулирование) рек, М., 1939; его же, Берегоукрепительные и выправительные сооружения на реках и укреплении берегов судоходных каналов, М.—Л., 1934; Афанасов В. И. [и др.], Речные гидротехнические сооружения, Л.—М., 1939; Кузнецов С. А., Типы береговых укреплений на судоходных реках, М., 1935; Шапки П. А., Шовшение прибрежных откосов судоходных каналов, М., 1944.

БЕРЕЖАНЫ — город, центр Березанского района на З. Тернопольской области Украинской ССР. Расположен на р. Золотая Липа (приток Днестра). Железнодорожная станция на линии Львов—Подгайцы. Б. соединён с Львовом и Тернополем шоссейной дорогой.

В 16—18 вв. — значительный торговый город. За годы Советской власти в Б. созданы крупные кирпичные заводы, известковый, уксусный и деревообрабатывающие заводы, маслозавод и др. Имеются педагогическое училище, две средние и начальная школы, а также торгово-кооперативная школа. В районе Б. много фруктовых садов; посевы сахарной свёклы, развивается прудовое рыбоводство.

БЕРЕЗА — город, центр Берёзовского района Брестской обл. Белорусской ССР. Расположен на р. Иельда (приток Припяти) и на шоссе Москва — Варшава в 5 км от ж.-д. ст. Берёза-Картуская. Имеются лесопильный и кирпичный заводы.

Город возник в 18 в. Сохранились развалины католич. монастыря 16 в. В 1933 польским фашистским правительством здесь был организован концентрационный лагерь для политич. заключённых, известный зверским режимом. Лагерь существовал до воссоединения зап. областей Белоруссии с БССР в 1939.

БЕРЕЗА, Betula, — род древесных растений одноимённого семейства, широко представленный во флоре Северного полушария. Деревья или кустарники с очередными черешчатыми, почти всегда зубчатыми по краю листьями и свободными, б. ч. опадающими прилистниками. Цветки раздельнополые, однодомные, невзрачные, собранные в конечные или пазушные серёжки. Пестичные цветки без околоцветника, сидят по 3 в пазухах прицветных чешуй и собраны в колосовидные серёжки. Завязь нижняя, двугнёздная, с одной семпочкой в каждом гнезде и с 2 нитевидными пурпуровыми столбиками. Тычиночные цветки тоже по 3 в пазухах прицветных

Конец навигации 1941 года в низовой части реки Волги в силу внезапного и резкого похолодания поставил судоводителей пароходства и участки пути в критическое положение в плане расстановки флота по отстойным пунктам. Начавшиеся 12 ноября неожиданные морозы, сопровождавшиеся обильным снегопадом, вызвали быстрое нарастание льда и вынудили оставить многие суда и караваны в плесе, лишив возможности не только подтянуть их к отстойным зимовочным пунктам, но даже завести в безопасное в отношении весеннего ледохода место.



Город Вольск

Из числа судов 5-го Саратовского участка пути в таком положении оказались: арендованная у РЖД земмашина «Князевский затон» с брандвахтой, понтонами и шаландой, зазимовавшая под ухвостьем острова Ширшок, водолазные краны № 27 и № 29, зазимовавшие под ухвостьем Казачьего острова, дощаник № 21 – на Ильинском перекате и земмашина «Волжская 19» со своим караваном, зазимовавшая под Вольской дамбой.

На работы по спасению флота и заводку судов в безопасное место было отпущено 16685 руб. На эти деньги суда были заведены в безопасное место, благополучно отстояли и во время ледохода не получили повреждений. На начало 1942 года к участку был приписан флот в количестве 39 единиц, в том числе 3 земснаряда, 3 парохода, 7 баркасов, 3 мотолодки и 23 единицы непарового несамоходного флота: 1 барка, 2 склада для взрывчатых веществ, 3 водолазных крана, 2 углянки, 1 нефтянка, 2 шаланды, 4 брандвахты, 2 спасательских судна, 2 обстановочных судна, а также одна изыскательская партия. Для нормальной работы флота этого было недостаточно, к тому же не хватало стальных тросов, смольных чалочных, тральной снасти. Для обстановочных старшин и изыскательских партий нужны были 11 мотолодок, 1 пароход разъездного характера, 7 брандвахт для изысканий, взрывных работ и обстановки, 2 шаланды емкостью 150 м³, 1 земснаряд производительностью 400 м³, 2 водолазных крана подъемной силой 10-15 тонн и 1 кран грузоподъемностью 3-5 тонн, дровянки.

224

П Р И К А З № 187

ПО 5-МУ САРАТОВ.ТЕХНИЧЕСКОМУ УЧАСТКУ ПУТИ.

" 10 " Октября 1942г.

§ 1.

22 августа с.г. вследствие неосторожного обращения с огнем произошел пожар в обстановочном домике на посту № 117, в результате которого Саратовскому участку пути нанесен материальный ущерб.

Усматривая в этом, что баенщики ИОНОВ И.Е. и КАМЫШОВ И.Е. допустили небрежное обращение с огнем, приказываю: старшему баенщику КАМЫШОВУ И.Е. и баенщику ИОНОВУ И.Е. об"явить строгий выговор.

Предупреждаю всех баенщиков, что при повторении подобных случаев на других постах, и с более серьезными последствиями, виновным будут применены строгие меры взыскания вплоть до отдачи под суд.

Обстановочным старшинам предлагаю об"явить настоящий приказ всем линейным работникам обстановки.

§ 2.

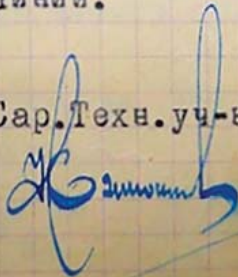
За последние дни наблюдаются случаи угона с постов неизвестными лицами обстановочных лодок. Учитывая, что лодки могут быть использованы враждебными элементами с преступными целями для перевозки диверсантов, шпионов, провокаторов и т.д., ПРИКАЗЫВАЮ: все весла после окончания работы на лодках, убирать и хранить в определенных местах, известных только одним баенщиком, обслуживающим пост.

Предупреждаю всех баенщиков, что если будут обнаружены случаи угона с постов лодок, а также перевозов баенщиками посторонних лиц - виновным обстановочным работникам постов будут применены самые строгие меры наказания по законам военного времени, как в пособникам врагу.

Старшему баенщику поста № 88 тов. КОМАРОВУ И.В. за перевозку на лодке пассажиров из Ангельса в Саратов - ставлю на вид.

Начальникам районов обстановки и обстановочным старшинам проработать этот приказ по линии.

Начальник 5-го Сар. Техн. уч-ва
Пути:



/Симонов/

Приказ

96

П Р И К А З № 79

По 5 Саратовскому техническому участку пути от II.IV- 48

В дополнение к приказу № 46 от IO.III- 48. в части безопасного отстоя судов, вымукших вне постоянных затонов, во время весеннего ледохода, провести следующее:

1. По з/м "Князев. затон".

С 13 апреля и до момента постановки каравана в Саратов, установить на з/м дополнительно к основному штату РУ жд, следующие штатные единицы:

матросов с окладом	-	200 р.	.....	II чел
бочегаров	"	215	.....	3 "
нов	"	170	.....	I "

Расход по зарплате отнести на счет спец. ассигнований на ледоход через работы. Инспектору надзоров т. Шумилиной увомплектовать указанные должности не позже 15.IV-48

2. По шаланде № 26

Организовать с 16 апреля круглосуточную вахту на шаланде № 26 для чего временно, до окончания ледохода передать из обстановки в распоряжение т. Фавиева баженщиков: 1. Светличкина М.М. 2. Рыженкова Н.Я. 3. Мухина А.И. 4. Замотырина И.Ф. назначив первого старшим.

3. По дощаниву № 21

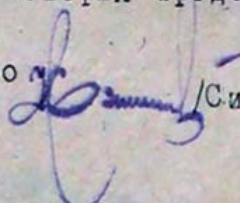
В связи с появлением вдоль берегов опарины с 13 апреля технику Юрину приступить к проведению дощанива вверх, поставив его в безопасное место от ледохода место. В распоряжение т. Юрина временно передать баженщиков: 1. Комарова В.С. Комаровой С. Комарова И.В.

4. По каравану под Казачьей косой

Работающих на ледокольных работах в затоне под Казачьей косой рабочих в количестве 6 чел. и баженщиков в количестве 4 чел. зарплатить за тов. Морозовым на все время весеннего паводка.

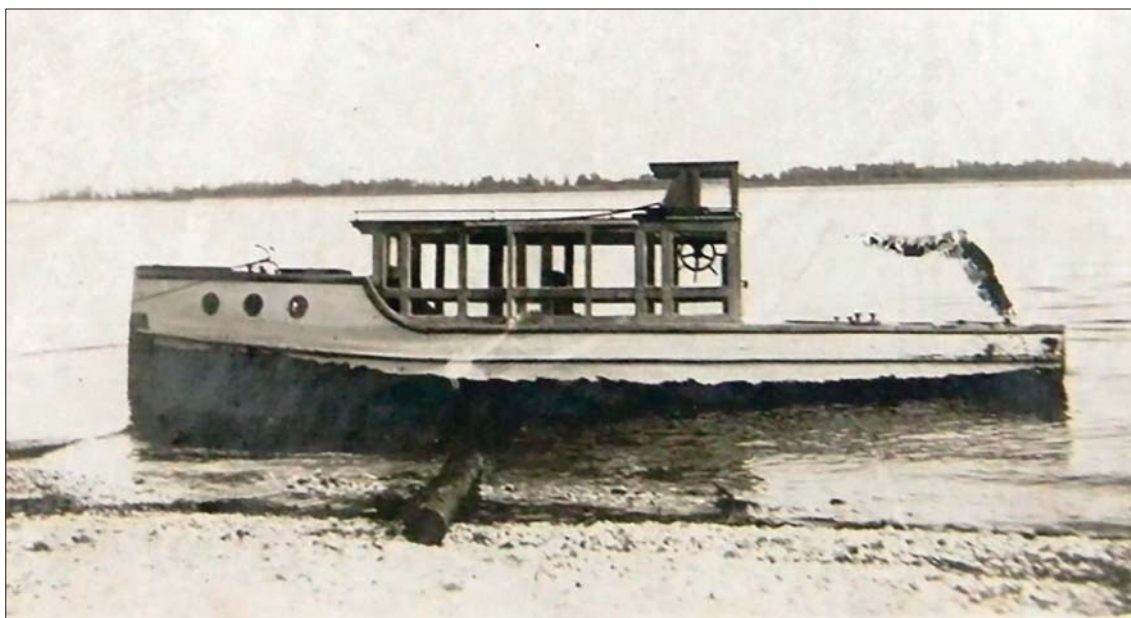
5. С 15 апреля всем командам указанных выше судов перейти на работу без выходных дней в связи с чем установить с 15 апреля всем занятым на караване работникам выплату 100% навигационного овлада.

6. Ввести с 15 апреля по названным группам судов круглосуточное дежурство ответственных лиц, график которых представить мне на утверждение.

Начальник Саратовского
Технического участка пути  /Симонов/

Приказ

Землесос «Волжский 8» (был построен в 1898 году) производительностью 1500 м³ в час фактически давал около 750 м³ в час с котлами системы Вильконса и требовал модернизации. Землечерпательная машина «Волжская 19» (год постройки 1904-й) имела большой просор грунта из черпаков в прорезь корпуса при их прохождении и перевертывании через верхний барабан. Требовалось сдвинуть вал верхнего барабана на 25-30 см в сторону котельного отделения (кормы снаряда), оставив переднюю стенку башни на месте. Во время работы снаряда корпус вибрировал и трясло котел (котел постройки 1903 года, шеститопочный, с выпучинами в топках, голландского типа) со сроком службы 40 лет, который требовал замены. Для ремонта 40 пантонов требовалось заменить 80 бочек и 75% грунтовых труб. Пароход «Крейсер» (год постройки 1883-й) требовал постановки карлингсов от переборок машинного отделения до пиковых переборок, смены палубного стрингера. Из-за провисания корпуса пароход имел частые поломки гребных валов. Пароход «Зельский» с паровым котлом (постройки 1895 года) имел цементные заливки корпуса, так как корпус был ветхий; он требовал ремонта и постановки параштурвала и паробрашпиля. Пароход «Елабуга» был в хорошем состоянии. Баркас «Модерн» с деревянным корпусом (год постройки 1917-й) был водоточен и требовал ремонта. Баркас «Безбожник» требовал ремонта. Баркас № 19 требовал капремонта и увеличения емкости для топлива до 1,5-2 тонн, а также замены деревянного корпуса с надстройкой. Из-за недостатка помещений для команды баркас работал в одну смену, не более 12 часов в сутки. Баркас «Спартак» работал хорошо. Баркас «Каюковский Яр» требовал капитального ремонта. Баркас № 23 из-за ветхости не работал. У баркаса № 4 капремонта требовал корпус баркаса. Брандвахты № 120, № 113 и № 115 были ветхие и сильно водоточили.



Баркас

Брандвахта № 120 осенью 1942 года затонула в Алексеевском затоне. Водолазные краны с 1940 года числились в капремонте в Алексеевском затоне. Кран № 28 начал гнить, тогда дирекция Алексеевского затона самовольно приняла решение передать корпус крана под свинарник, и кран пришел в полную негодность. Кран № 27 был слабой конструкции и 7 ноября 1942 года затонул,

после подъема требовал ремонта и был годен для работ на малых реках. Кран № 29 требовал текущего ремонта. Все дощаники плеса требовали ремонта. В зиму 1941-1942 года ремонт судов техфлота проводился силами судовых команд. В связи с бомбежкой немецкой авиации акватории Волги от г. Маркса до г. Астрахани флот участка был рассредоточен и поставлен на отстой в разных затонах.

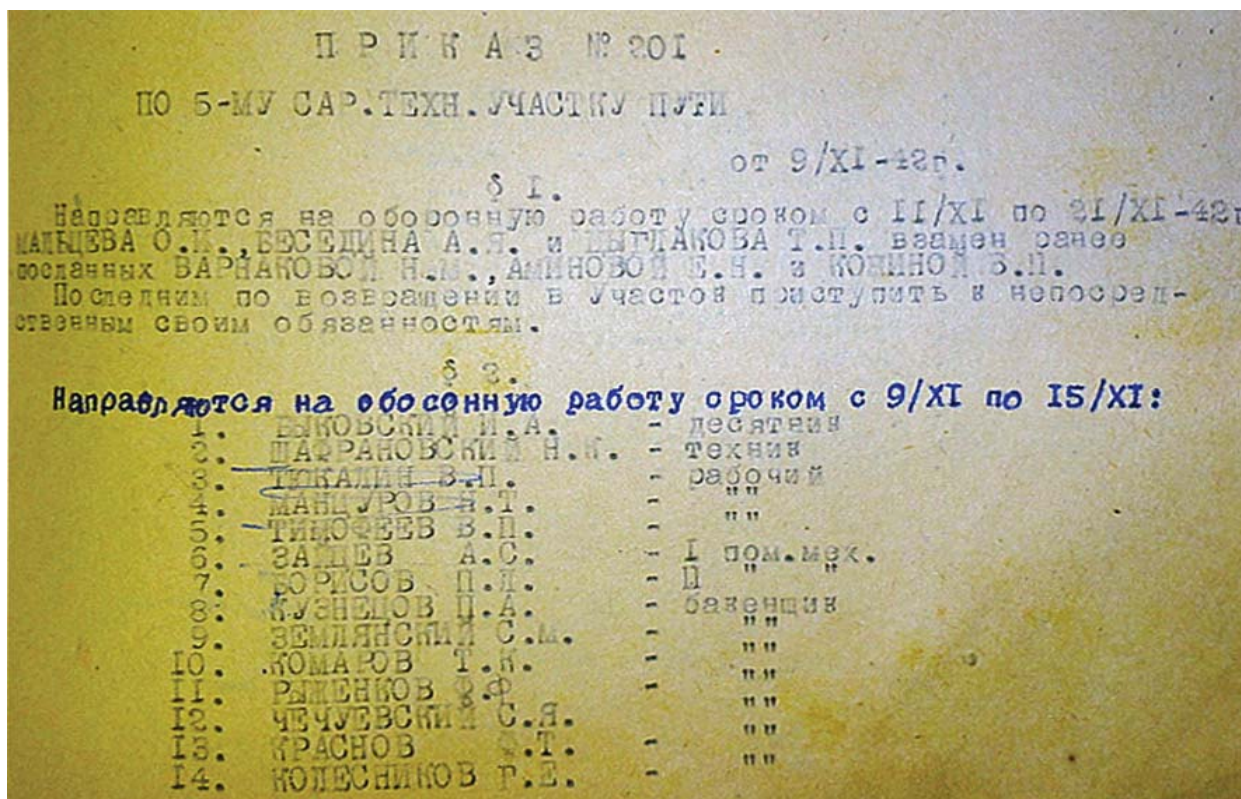
Наименование затона	Наименование судна	Время постановки на зимовку 1942 г.
Имени товарища Куйбышева	З/м «Волжская 19»	25.10
	Брандвахта Б-19, Углянка № 18	25.10
	Шаланды: № 39, № 40,	25.10
	«Дельта»	11.10
	«Крейсер»	30.10
	«Зельский»	22.09
Хохлатский	П/х «Елабуга»	18.10
	Барка УТ-6	23.10
Алексеевский	З/м «Волжская 5»	09.11
	Баркас № 19	11.11
	Баркас «Модерн»	07.11
	Брандвахта № 113	18.10
	Брандвахта № 120	09.11
	Кран № 28	1940 г.
	Дощаник № 21	06.11
Село Рыбное, Богородецкий	Брандвахта № 540	10.11.1942
На 4 км выше села Широкий Буерак	Водолазный кран № 27	09.11
Саратов, Тарханка	Баркас «Спартак»	10.11
	Баркас № 24	13.11
	Баркас № 23	07.11
	Брандвахта Б-1	07.11
	Дощаники: № 22, № 46, № 47	09.11
	Склады взрывчатых веществ: № 12 и № 20	05.11
Саратовский затон	Кран № 29, газоход № 19	12.11
	Баркас «Каюковский Яр»	28.11
	Баркас «Безбожник»	13.11
	Брандвахта Б-5	1940 г.
Саратов, у Участка пути	Мотолодка «Путь»	26.10
	Мотолодка «Траверс»	10.11
	Мотолодка «Сарречстрой»	30.10
	Брандвахта № 541	10.11
Золотовский	Брандвахта № 115	24.10
Им. В.И. Ульянова-Ленина	З/м «Волжская 8», брандвахта Б-6, нефтянки № 19 и № 25	Все 14.09

Таким образом, весь флот был рассредоточен и защищен от ледохода. Аренды флота у других организаций не было. В августе 1942 года в участок прибыли временно переданные суда Сталинградского участка – баркас «Крутец» и пароход «Дельта». Баркас «Крутец» обслуживал земмашину «Волжская 5», а пароход «Дельта» – участок реки Волги от Камышина до Ерзовки.



Кран на разгрузке угля

К открытию навигации на участке должны были работать 923 человека, а работали 882. К концу 1943 года на участке работали 813 человек, из которых 264 работали в конторе и ОРСе, на гидроузле 96 человек и обстановке 453 человека. Из 813 человек – 80 инженерно-технических работников, 51 подросток, 16 ремесленников и 219 женщин. Ученики ремесленных училищ на вахты расставлялись с наиболее опытными работниками. Пополнение недостающих работников проводилось за счет вторых и третьих членов семей: женщин, подростков и мобилизованных по нарядам ГКО. На участке в 1943 году из 813 человек было 32 коммуниста и 2 комсомольца. Нарушений трудовой дисциплины в 1942 году было 11 случаев (в 1941 году – 36, а в 1943 году – 69): три случая дезертирства и 8 прогулов.



Фрагмент приказа

Справка
 О состоянии счетов работников и фирм, связанных
 с выполнением работ по освоению Саратова.
 5-тиэтажная высотка в м. Вол. Басс. Саратова.
 По состоянию на 25 апреля 1942г.

Счет	Сумма копейки	Состояние			Итого	Примеч.
		Долг кред.	Долг кред.	Долг кред.		
Саратовский мост, гранит	1	300		90	390	Ср. Сп.
Саратовский мост - Зап. Кав. ур.	1	750		75	750	
Ср. Успенский по Кавказу	1	550			550	
Воскресенский мост						
1 этаж. по классу Кавказ	1	400		40	440	Ср. Сп.
Ср. Успенский - Кавказский	1	800			800	
Ср. Степанов - Иванов	1	600		60	660	
Ср. Мещеряков по урону выносу рабочих и грузов	1	400		40	440	
Успенский Сабуровский	1	350			350	
Лавровый Суворовский	1	500		50	550	Ср. Сп.
Саратовский Суворовский	1	400			400	
Суворовский ур. Иванов. ур.	1	300			300	
Суворовский Иван. Кавказ. ур.	1	300			300	
Ср. Степанов Картошкин	1	200			200	
Ср. Рассвет Успенский	1	175			175	
Ср. Мост - Машинный	1	175			175	
Суворов - Успенский	1	115			115	
Итого	16	6915		180	7095	
За этот период кредитов						
Завед. Складских	1	250			250	
Суровский	3	115			345	
Новый Суворовский	1	250			250	
По справке Зоринского						
Суровский - Суровский	2	115			230	Убавление
Итого	7	730			845	
Итого	23	7645		180	7825	

Итого 5, 21, 845 - 7940
 Вернул Л. Суровский Н. Степанову.
 Л. Суровский Н. Степанову.

Справка

Стахановским движением были охвачены все работники участка. Из них 187 человек были стахановцами и 211 – ударниками. Приказом Наркомречфлота № 28 от 16 сентября 1942 года знаком «Отличник соцсоревнования НКР» и месячным окладом был награжден Зайцев А.С. – помощник багермейстера земмашины «Волжская 8». Беляева Л.Ф. – лебедчица и Зотов М.И. – старший кочегар земмашины «Волжская 8» были награждены Почетной грамотой Наркомречфлота и месячным окладом. Куликов – капитан баркаса «Спартак» – был награжден месячным окладом. Кроме того, премированы Участком пути за образцовую работу 64 человека на общую сумму 17100 руб. В процессе работы выдвинуты на руководящую работу: Соколов Н.Т. с первого помощника на механика, Борисов И.И. с масленщика на второго помощника механика, Ладыгин С.И. со второго помощника механика на первого, Морев А.А. с начальника изыскательской партии на начальника плеса, Земцов К.И. с должности старшего техника на должность начальника легковыправительной партии. В то же время развернуть курсовую сеть по обучению работников участка без отрыва от производства не удалось из-за особенностей работы в военное время: многосменность, сверхурочные, большой расброс судов по участку. Из флота, находившегося на участке непрерывно, было обучено в порядке товарищеской взаимопомощи по техминимуму 8 человек и в стахановской школе 16 человек.

П Р И К А З № 213
НАЧАЛЬНИКА 5-го Сар.ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ
от 26/ХІ-42г.

За выполнение принятых обязательств по социалистическому соревнованию в октябре мес. с.г. и успешную работу водлевства премируются следующие работники Саратовского Технического Участка Пути:

1. ГЛАЗУНОВА А.И.	- сторож	180 руб.
2. ДЬЯКОВ Н.И.	- владовщик	250 руб.
3. МИХАЙЛОВА Е.В.	- раб. извещ. парт. гидрогруппы	170 руб.
4. БРИН А.И.	- десятник легко выправ. работ.	300 руб.
5. ЮРКИН А.Н.	ст. техн. извещ. партии № 15	450 руб.
6. ВЛИЗАРОВ С.Г.	- техн. П р. извещ. парт. № 14	350 руб.
7. МОНИН К.М.	- бухгалтер	300 руб.
8. ТЕЛЯКОВ П.В.	- раб. стр-ва	350 руб.
9. СТАХЕВ А.В.	- моторист	350 руб.
10. АНТОНОВ П.Я.	- главн. бухгалт.	550 руб.
11. ЛУДИЛЬЩИКОВ Н.Д.	- ст. кочегар в.м. №19	300 руб.

Фрагмент приказа

Практически все снабжение участка в 1942 году происходило за счет самозаготовок. От ВБУ пути было получено, согласно разнарядке, от Сталинградского участка пути 70 м² оконного стекла и от Куйбышевского участка пути 32 линзы со стеклянными рассеивателями. Вопрос с топливом резко осложнился в июле 1942 года, когда немцы вплотную подошли к Сталинграду. До этого снабжение технического флота топливом проходило нормально. Склады под горючее и материалы были в плохом состоянии. Несмотря на то что участок имел средства на ремонт складов, они не были использованы из-за отсутствия рабочей силы.

Все ушли на фронт. Гужевой транспорт участка не давал той хозяйственной эффективности, которую хотелось бы иметь от него, так как слишком старые были кони. Требовалось обновление и пополнение конского поголовья, а денег не выделялось. Участок в течение трех лет подряд посылал штаты по гужевому транспорту в Волжское Бассейновое управление пути, а оно их не рассматривало.

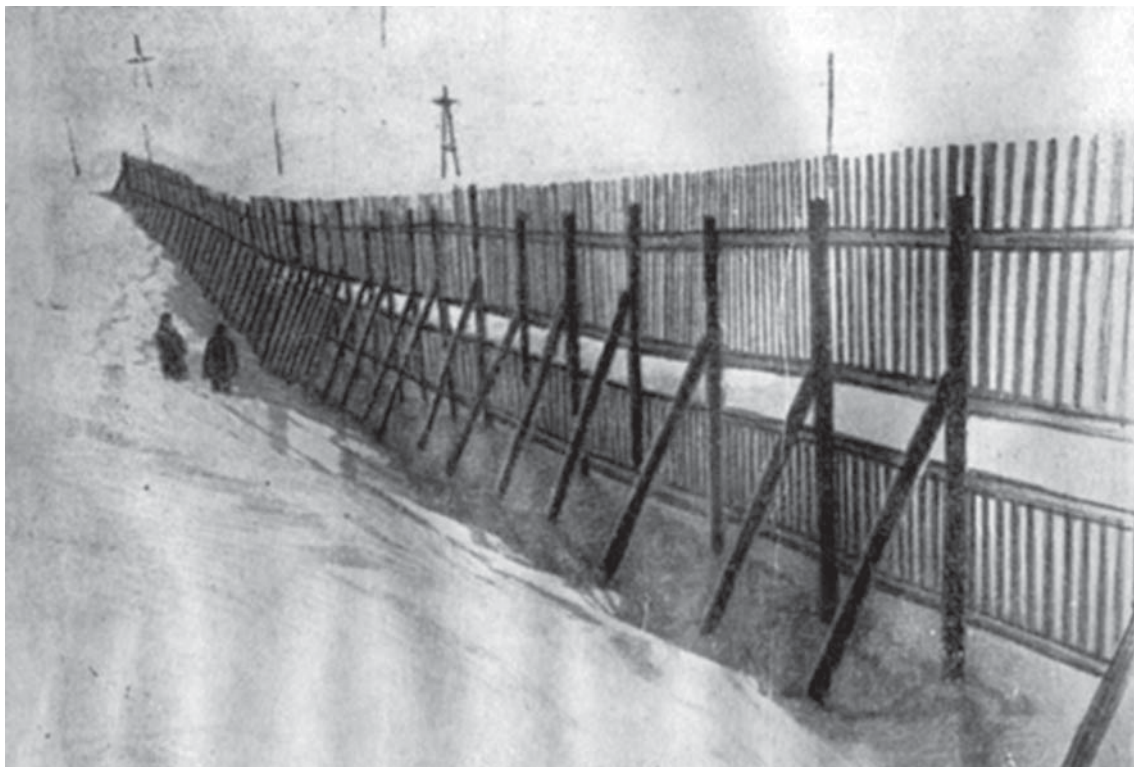


Дровозаготовки

Весь жилой фонд участка, от конторы до жилых домов, требовал капремонта. Индивидуальные огороды рабочих и служащих участка были организованы на Тарханке (Беклемишевский остров) в 14 км от Саратова, на 6 гектарах для 187 семейств работников и 560 семей красноармейцев. Участок оказывал помощь в доставке людей на огороды и вспашке земли под посадки. Было снято около 30 тонн картофеля и 800 кг огурцов. Кроме того, были организованы коллективные огороды, овощи с которых (6 тонн картофеля, 1 тонну свеклы, 5,8 тонны проса, 1,1 тонны гороха, 1,5 тонны помидоров и др.) распределили семьям работников, красноармейцев и инвалидов Отечественной войны.



Уборка картофеля



Снегозащитные щиты Потапова

В 1942 году участок дал 6 рацпредложений, которые были внедрены в производство. Особого внимания заслуживало рацпредложение начальника плеса Морева А.А. об использовании в зимнее время ледяных щитов системы Потапова для промывки прорези на перекате и рацпредложение механика баркаса № 24 Угольниково Е.И. о шлифовке цилиндров двигателей внутреннего сгорания наждачной пылью с помощью поршня. Оба эти рацпредложения были внедрены: первое на Н. Курнаевском перекате, а второе при судоремонте.

ДРОВОЗАГОТОВКИ

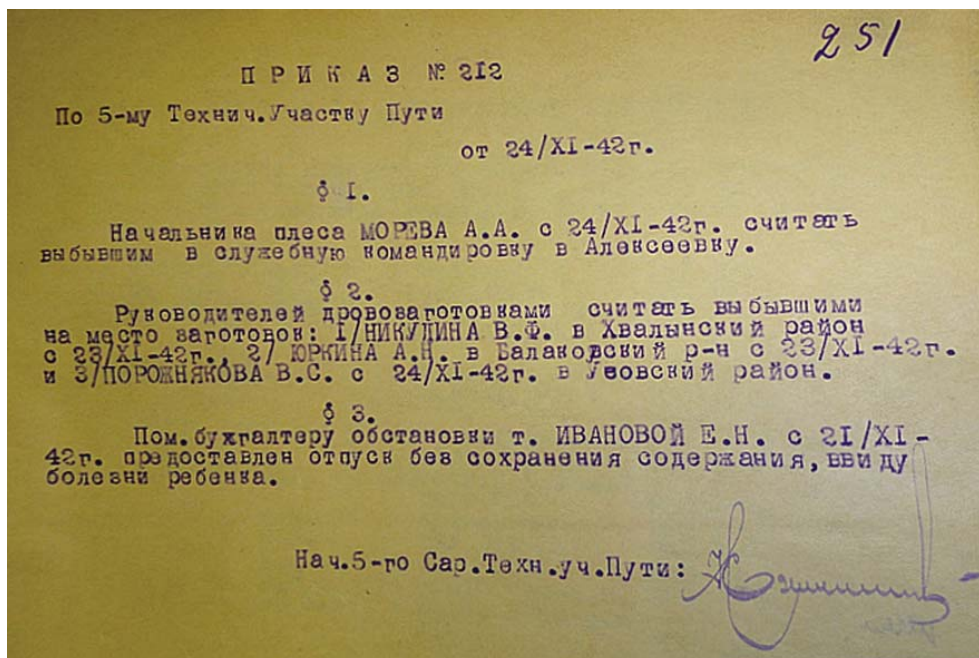


По плану ГКО участок должен был заготовить в межнавигационный период 1942-1943 года 2000 м³ дров. Заготовка дров была закончена 1 января 1943 года. В начале января 1943 года, когда Сарсудоремзавод план по дровозаготовкам в количестве 10000 м³ не освоил, ВБУП этот план передал Саратовскому участку пути, чтобы план ГКО был все-таки выполнен. На 1 апреля 1943 года участок дополнительно заготовил еще 6500 м³. Но весь объем заготовить не удалось. Во-первых, потому, что очень поздно участку выделили лесосеки, так как все близкие были уже распределены среди других потребителей еще в конце 1942 года; во-вторых, вместо выделенных из колхозов 20 подвод работала только одна пара быков, которые из-за «плохой упитанности» делали не более двух ездов в день, и часть дров к месту погрузки подвозилась дроворубами вручную; в-третьих, поздно закрылась навигация, а на дровозаготовках работали в основном бакенщики.



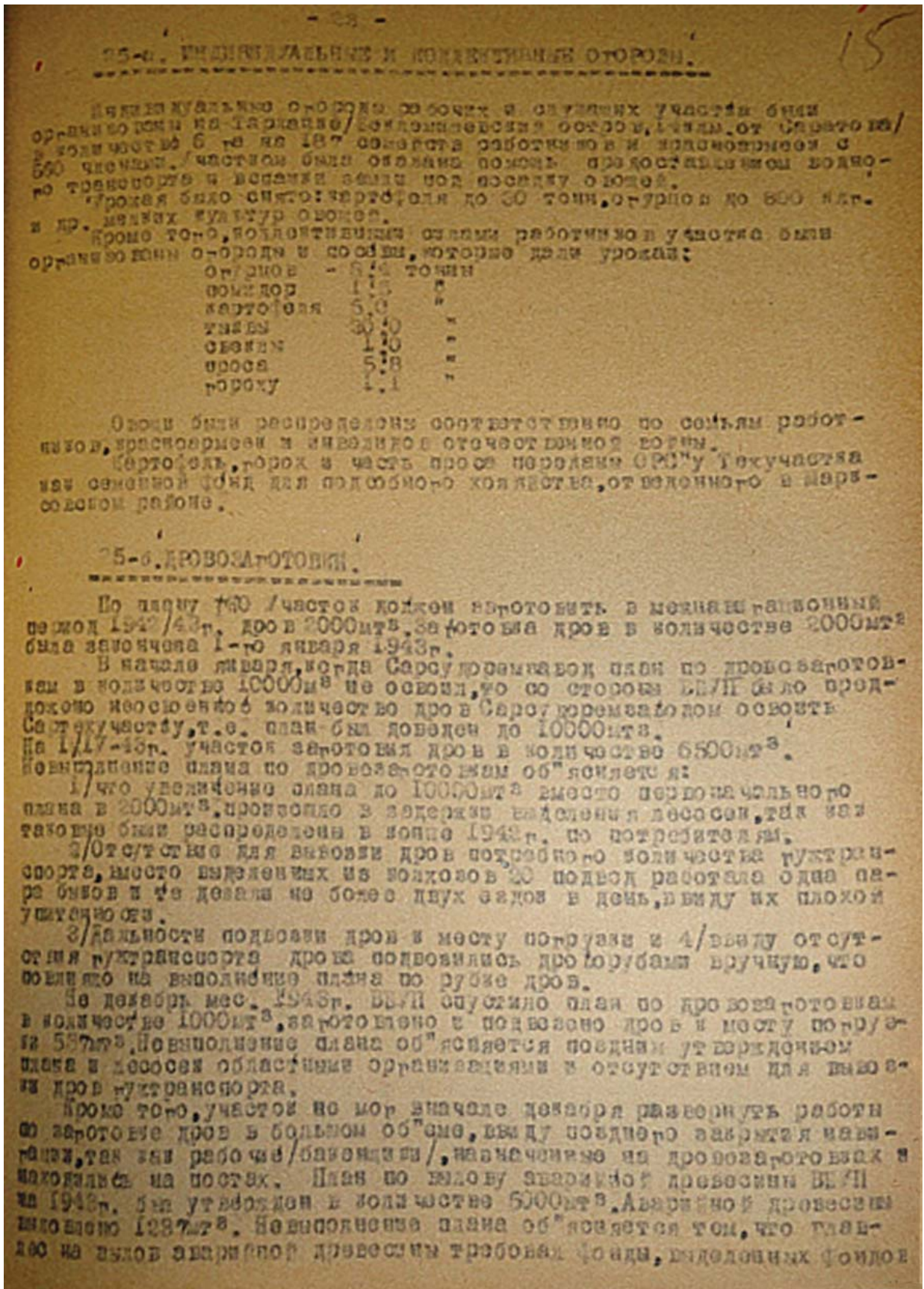
Дровозаготовка

План по аварийной древесине в количестве 6000 м³ тоже не был выполнен. Выловлено из реки всего 1237 м³ древесины. Главлес выдал участку наряд на 500 м³, и то авансом, без предоплаты. Деньги на эту работу до конца дровозаготовок так и не были выделены.



Приказ

В общем, все наряды Главлесом на эту работу были розданы другим организациям, которые могли оплатить выделенный наряд. Да и не было большого количества аварийной древесины вследствие того, что в течение навигации крупных аварий с плотами не было.



Фрагмент документа

РАБОТА САРАТОВСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Условия военного времени поставили перед участком ряд совершенно новых задач, требовавших срочного разрешения. В навигацию 1942 года все суда участка, обстановка Сарбассейна и всех перекатов были снабжены светомаскировочными устройствами. С августа суда участка были перекрашены в светомаскировочную окраску. С начала навигации участок дал указание всем бакенщикам постоянно наблюдать за воздухом. Далее согласно инструкции, разработанной Волжской военной флотилией, началось наблюдение за минной опасностью.

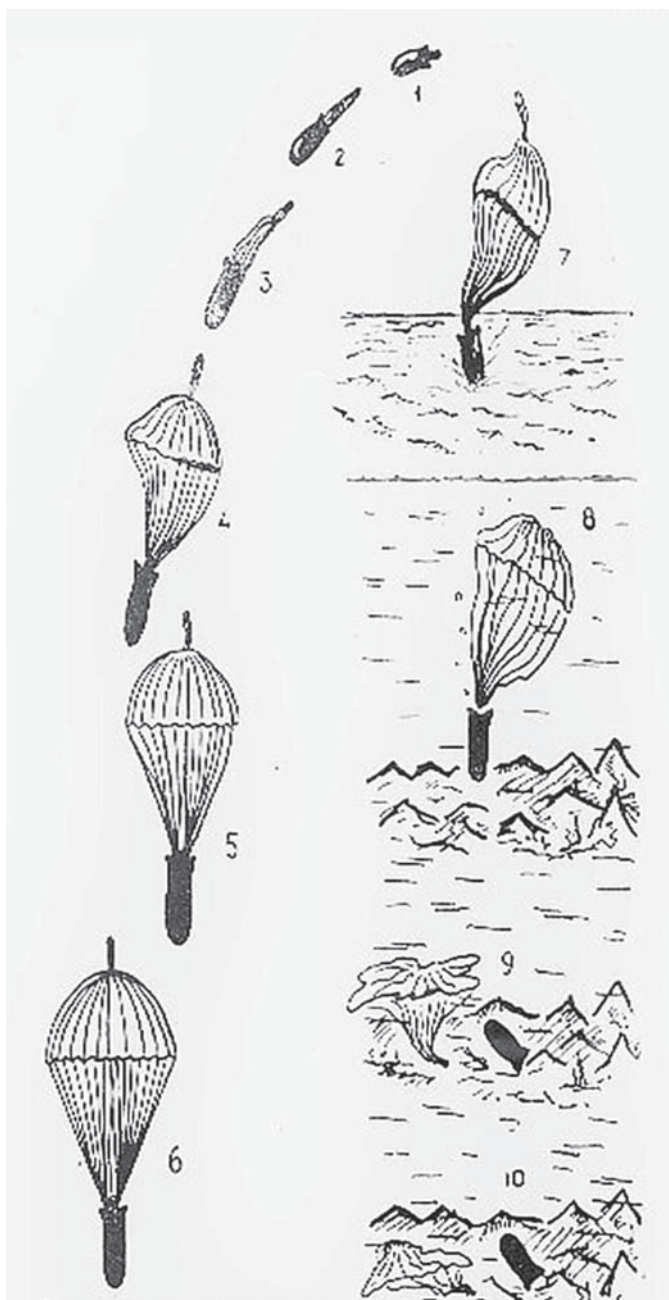
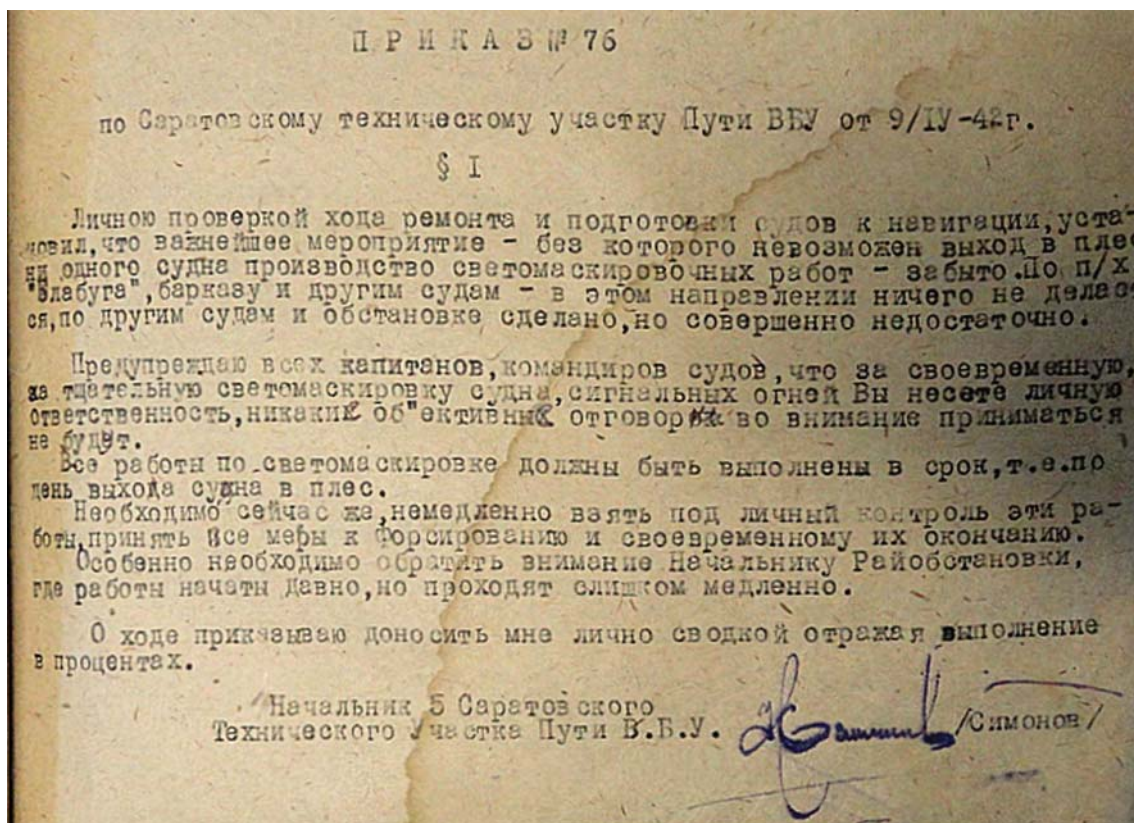


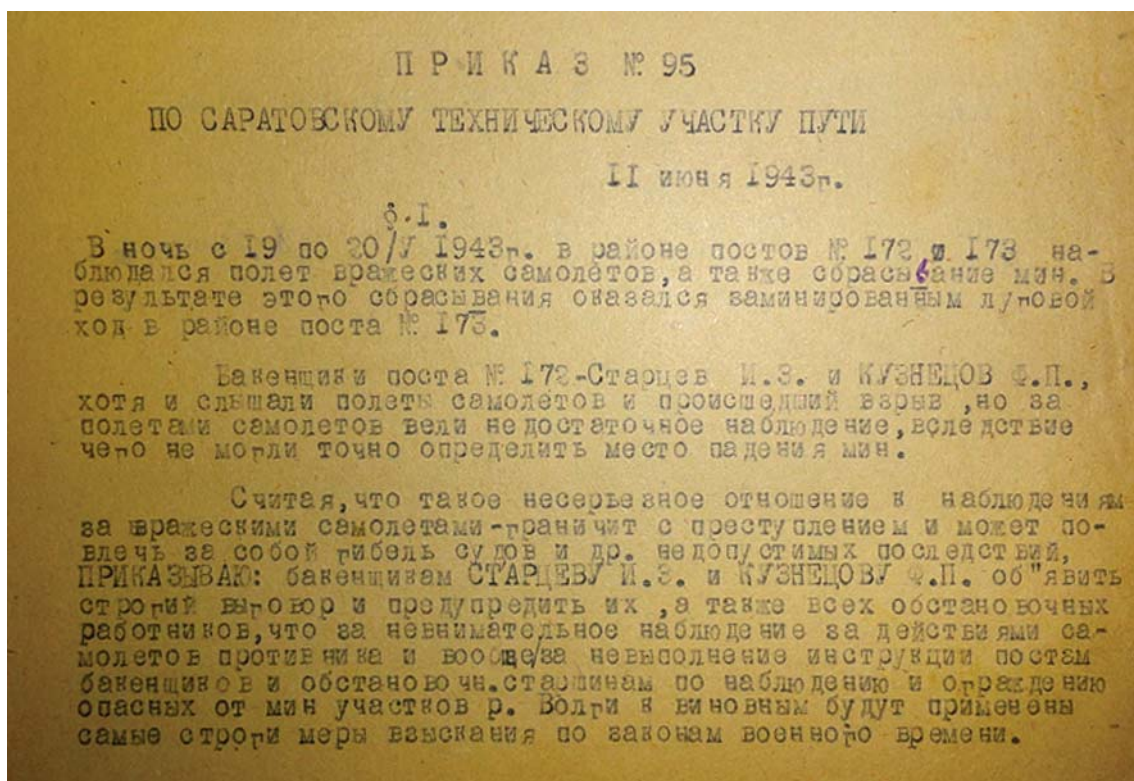
Схема постановки мин



Метод постановки мин



Приказ



Фрагмент приказа

П Р И К А З № 146
НАЧАЛЬНИКА САРАТОВСКОГО УЧАСТКА ПУТИ

М

от 26-го августа 1943г.

Капитан парохода № 19 ТЕЛЕТИН И.З. в работе проявляет бездеятельность, не ~~наказывает~~ команду на выполнение производственного плана, вследствие чего, судно не производительны простаивает самым большим местом в работе парохода является заготовка чуров, на эту работу команде дается достаточно времени, но дрова не заготавливаются, чурки своевременно не режутся

26-го августа на Московском переезде ТЕЛЕТИНУ был предоставлен полный рабочий день для заготовки дров и чуров. При наличии команды в 4-е человека за 12 часов рабочий день было нарезано только всего лишь 3,5 мт.

Ввиду беспечности капитана ТЕЛЕТИНА пароход 7-го августа не работал из-за отсутствия топлива.

Советский народ удесятерит производительность труда, подчиняя свой труд дисциплину делу помощи борьбы с фашистской Германией нашей доблестной Красной Армии. Подавляющее большинство работников участка пути, согласно Устава о дисциплине рабочих и служащих речного флота Союза ССР-точно исполняют возложенные по службе обязанности и принимают все меры к тому, чтобы путь был глубоководный и безаварийный.

Наряду с лучшими в участке имеются такие люди, как капитан парохода № 19 ТЕЛЕТИН, который проявляется не дисциплинированность, безответственное отношение к делу и тем самым вносит дезорганизацию в работу коллектива парохода № 19.

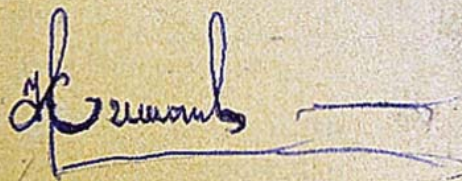
Эти факты свидетельствуют о том, что капитан парохода № 19

ТЕЛЕТИН допустил преступную беспечность и разгильдяйство, грубо нарушил Устав о дисциплине на речном транспорте-привлекая: за проявленную бездеятельность, беспечность и разгильдяйство, вследствие чего, судно имело не производительные простои-Капитана парохода № 19 ТЕЛЕТИНА с должности капитана снять и перевести на должность пом. капитана.

Предупреждаю т. Телетина, что если в дальнейшем им будут допущены проступки, то примусь строгие меры возмещения вплоть до привлечения к судебной ответственности.

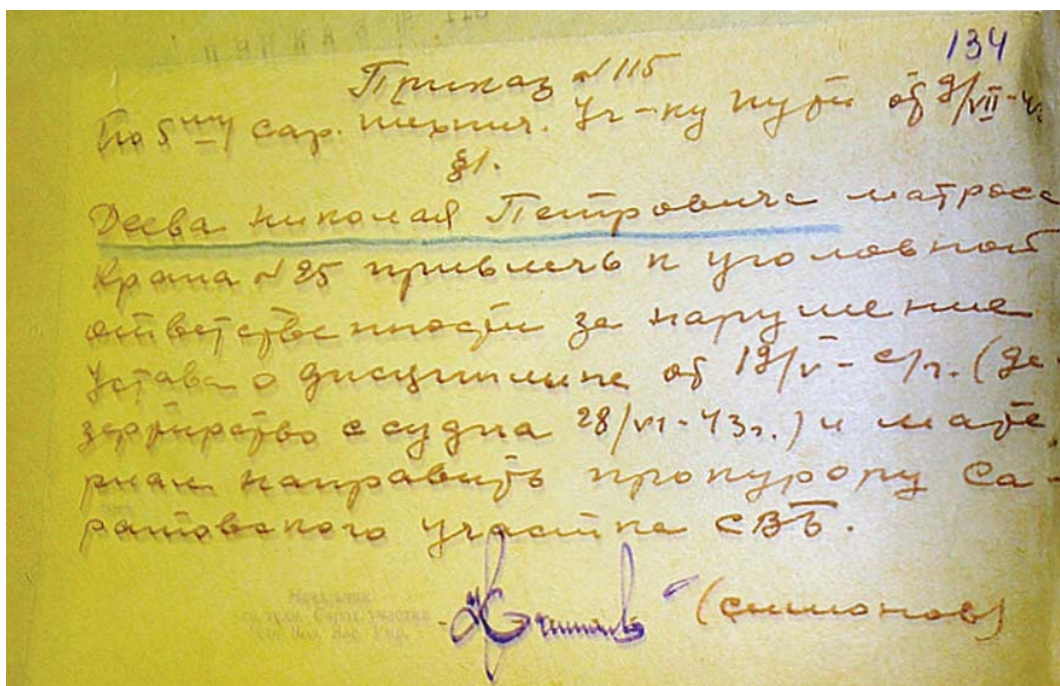
Настоящий приказ зачитать на собраниях плавсостава, работников обстановки и других производственных объектов.

Начальник Участка Пути:
/Симонов/.



- 1. Симонов
- 2. Симонов
- 3. Симонов
- 4. Симонов
- 5. Симонов
- 6. Симонов

~~Симонов~~ 20/11/43г. *Симонов*



Приказ

На всех судах, производственных объектах и в конторе участка были созданы группы самозащиты. Судовые команды в этих группах, согласно специальным инструкциям, должны были работать под командой своих капитанов. В конторе участка было создано 7 звеньев самозащиты. Согласно постановлению Правительства СССР от 2 июля 1941 года, участок проводил занятия по МПВО с работниками конторы, жилсооружений, изыскательских партий и другими работниками в пределах участка. После окончания занятий был принят зачет по комплексу ПВХО 1-й степени. Количество обучаемых и сдавших зачет было доведено до 195 человек. Обучение бакенщиков, основного контингента участка, было начато в межнавигационный период 1942-1943 года.

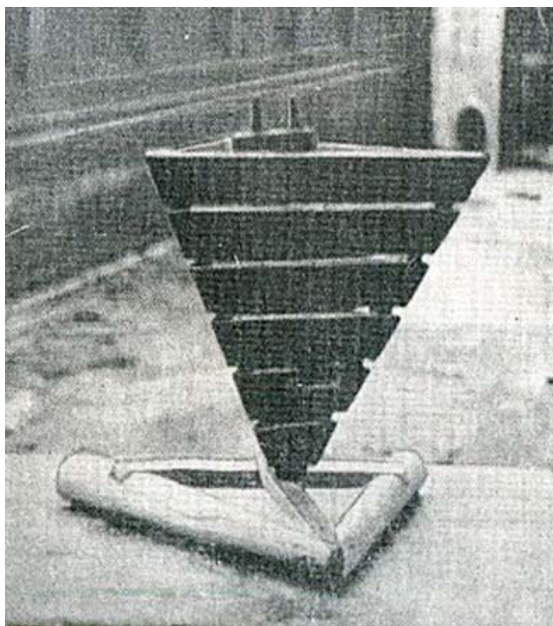


Авианалет немецкой авиации на Сталинград

По мере приближения фронта к Волге и с выходом противника к Лопатинскому саду и Пичуге Саратовскому участку было поручено обслуживание верхней части Сталинградского участка пути протяженностью 150 км. Сталинградский участок был разбит на три обстановочные дистанции. Для его обслуживания был создан третий район обстановки. Военные действия вызвали ряд разрушений в пределах участка. Налетами немецкой авиации были потоплены суда в районе городов Маркса, Саратова, Камышина, сел Мордово, Золотое, Колышкино, Быковы Хутора, Балыклей, Александровка, Луговое-Водяное, Пролейка, деревни Пичуга и других. Противником были поставлены минные банки в районе Бабановского переката, Гребневской воложки, выше села Балыклей, у Горноводяного, у Пролейки и выше Пичуги.

Для ликвидации последствий налетов вражеской авиации в различных местах участка была выставлена спецобстановка в количестве 32 бакенов, ограждавшая места, являвшиеся опасными для движения караванов после налетов вражеской авиации. Благодаря бдительности работников обстановки спецобстановка выставлялась своевременно, несмотря на огромные трудности: обстрел постов вражеской авиацией, отсутствие цинковых тросов, необходимых для постановки знаков на большой глубине, доходившей до 18 м. В связи с воздушной опасностью флот участка был поставлен на зимовку в основном в верхние затоны. Суда, поставленные в затон Тарханка, были рассредоточены и поставлены с разрывом между линиями в 200 м и с разрывами в линиях в 80 м. На отстойном пункте была строгая светомаскировка.

План по глубинам и по ширине судового хода был практически выполнен, а вот план по дифференцированной кривой участком был выполнен только на 41%. Такой показатель снизил все остальные достижения участка. Кроме того, участок недовыполнил план по дноочищению, легковыправительным и взрывным работам и допустил аварию по своей вине.



Макет минного бакена, указывающий место, где лежат мины, сброшенные немецкой авиацией



Плакат времен 1941-1943 гг.



Замаскированное судно на Волге 1942 год

В условиях Великой Отечественной войны 5-й участок пути ВБУП перестроил свою работу таким образом, чтобы, по возможности меньше требуя от государства, дать максимум в выполнении основных задач путейцев: обеспечить глубоководный и безаварийный путь, безостановочное движение полногрузных караванов, выполнявших государственное задание по перевозкам важных оборонных и народно-хозяйственных грузов. Выполнение этих задач происходило на основе социалистического соревнования, творческой инициативы, использования внутренних ресурсов и возможностей и повышения производительности труда. За 1942-1943 годы из-за боев за Сталинград на плесе Ивановка – Камышин не было возможности проводить путевые работы в полном объеме, и судоходное состояние несколько ухудшилось, особенно в пределах Саратов – Камышин. Ухудшилось и состояние затонов, зимовочных и отстойных пунктов. Но зато выросла протяженность путей с освещаемой обстановкой, количество обстановочных знаков.



Юнкерс Ю-87 в небе над горящим Сталинградом

П Р И К А З № 79

По 5 Саратовскому техническому участку пути от II.IV- 48

В дополнение к приказу № 46 от 10.III- 48. в части безопасного отстоя судов, зимующих вне постоянных затонов, во время весеннего ледохода, провести следующее:

1. По в/м "Князев. затон".

С 13 апреля до момента постановки каравана в Саратов, установить на в/м дополнительно в основному штату РУ жд, следующие штатные единицы:

матросов с овладом	- 200 р.:	.....	11 чел
бочегаров	" "	215	..... 3 "
ков	" "	170	..... 1 "

Расход по оплате отнести на счет спец. ассигнований на ледовольные работы. Инспектору надзоров т. Шумилиной увомплентовать указанные должности не позже 15.IV- 48

2. По шаланде № 26

Организовать с 16 апреля круглосуточную вахту на шаланде № 26 для чего временно, до окончания ледохода передать из обстановки в распоряжение т. Фавиева баженщиков: 1. Светличина М.М. 2. Рыженкова Н.Я. 3/Мухина А.И. 4/Замотырина И.Ф назначив первого старшим.

3. По дощанику № 21

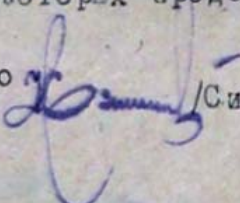
В связи с появлением вдоль берегов опарины с 13 апреля технику Юрину приступить в проводке дощаника вверх, поставив его в безопасное место от ледохода. В распоряжение т. Юрина временно передать баженщиков: 1. Комарова В.С. Комаровой С. Комарова И.В.

4. По каравану под Кавачьей косой

Работающих на ледовольных работах в затоне под Кавачьей косой рабочих в количестве 6 чел. и баженщиков в количестве 4 чел. закрепить за тов. Морозовым на все время весеннего паводка.

С 15 апреля всем командам указанных выше судов перейти на работу без выходных дней в связи с чем установить с 15 апреля всем экипажам на караване работникам выплату 100% навигационного овлада.

Ввести с 15 апреля по названным группам судов круглосуточное дежурство ответственных лиц, графия которых представить мне на утверждение.

Начальник Саратовского
Технического участка пути  /Симонов/

Приказ

В то же время сократилась мощность землечерпательного флота, уменьшилось количество технических средств, с помощью которых поддерживались заданные транзитные габариты судового хода, хотя задание по поддержанию транзитных габаритов судового хода увеличилось. Например, если в 1940 году нормированная глубина для участка задавалась в 250 см, то в навигацию 1944 года она давалась равной 280 см.

ФИЗИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1944 ГОДУ

Продолжительность навигации 1944 года на плесе Ивановка – Увек была равна 215 суткам. Весенний ледоход по Вольскому водопосту начался 8 апреля, а закончился 21 апреля. По Саратовскому водопосту весенний ледоход начался 10 апреля, а закончился 20 апреля, пик паводка наблюдался 2-4 июня на отметке плюс 1135 см над навигационным нулем, а по Вольскому водопосту 30-31 мая на отметке плюс 1160 см над навигационным нулем. Спад паводка, по сравнению с 1943 годом, проходил более медленно и закончился в более поздние сроки. Период межени в 1944 году был более многоводным, чем в 1943 году, но зато последние месяц-полтора навигации характеризовались весьма низким стоянием горизонтов, что вызывало большие трудности в поддержании заданных габаритов судового хода на Саратовском плесе. Конец навигации был отмечен появлением на Волге «сала» по Вольскому и Саратовскому водопостам, соответственно 25 и 26 ноября, уже во время осеннего ледохода. Ледостав по Вольскому водопосту был отмечен 27 ноября, а по Саратовскому – 28 ноября.

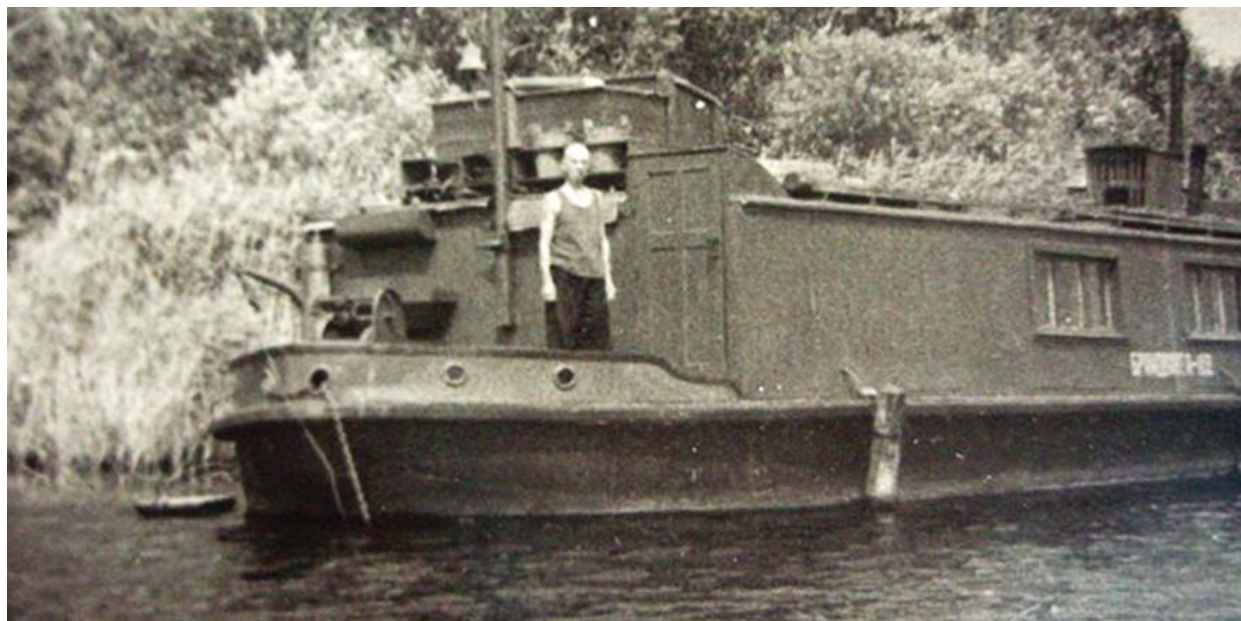


Нефтеналивные пароходы

Для поддержания заданных габаритов судового хода Саратовский участок пути в навигацию 1944 года располагал землесосом «Волжский 28», брандвахтой № 8 и нефтянкой НТ-16, землечерпательной машиной «Волжская 19» с двумя шаландами, брандвахтой № 19 и нефтянкой НТ-18, взрывной партией № 12 с брандвахтой, которой служил старый корпус газохода № 19, и плавучим складом ВТ-27, взрывной партией № 13 с брандвахтой, построенной на завозне, и плавучим складом ВТ-20, легковыправительной партией без брандвахты с дощаником Т-21 для рабочих операций, водолазным краном № 25, изыскательской партией

№ 15 с брандвахтой № 127, дощаниками Т-22, Т-46 и Т-47, баркой УТ-6, использовавшейся как дебаркадер.

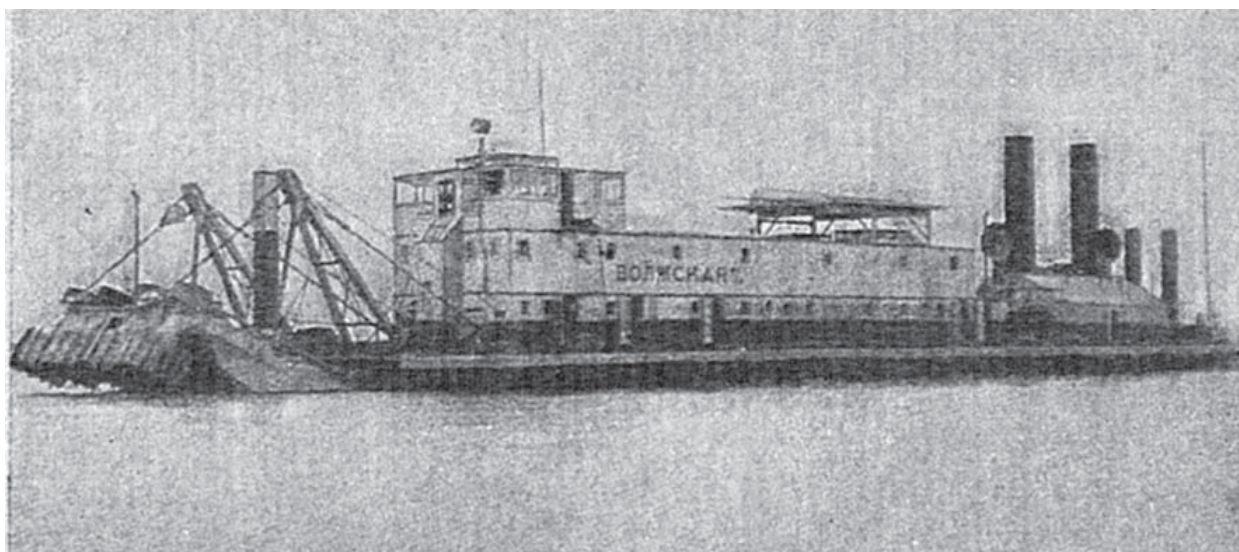
Кроме того, участок имел самодвижущийся причальный флот: пароход «Т-Смарань», один шаландер, обстановочный пароход «Елабуга», 5 баркасов. Один из баркасов, «Медера», служил главным образом плавбазой, другой, СИ-6, находился в пользовании Судходной инспекции. Таким образом, поддержание заданных габаритов пути при подобном составе и качестве флота было проблематичным.



Брандвахта

Поэтому из 14 перекатов, запланированных ВБУП для разработки на 1944 год, было разработано всего шесть. Легковывратительная партия из-за необеспеченности работ самоходным флотом смогла уложить завесы лишь на одном перекате, и то не в полном объеме, хотя планировалось их провести на Князевском луговом ходу, Мостовском пите, на выходе из Гребневской воложки, на обоих Курнаевских питах. Кроме того, участок планировал провести опыты по выправлению перекатов (точнее, по защите прорезей) передвижными щитами инвентарного типа. Но с начала навигации две земмашины, «Волжская 19» и «Волжская 28», работали на Куйбышевском участке пути, и весь утвержденный план работ на Саратовском плесе был сорван. «Волжская 28» опоздала на работы на плесе на 43 дня, а «Волжская 19» – на 23 дня. Кроме опоздания с началом землечерпательных работ, были большие перебои и в снабжении их топливом с «Крекинг-мазут», которое к тому же было низкого качества – вязкий мазут, требовавший устройства особой системы подогрева. Приходилось прибегать к комбинированному топливу – мазут смешивали с керосином. Основным топливом для самоходных судов была нефть. Но все же при плане землечерпания вынуть 2532720 м³ грунта фактически было вынута 2312549 м³ грунта (75,5% от запланированного). Хотя, возможно, были и завышения объемов работ: в расчетах принималась емкость черпака земмашины «Волжская 19» в 400 литров, в то время как фактически она была 300 литров. Поэтому глубины на перекатах были меньше тех, которые по стоянию горизонта необходимо было иметь и под-

держивать. К тому же дифференцированные глубины на плесе Ивановка – Камышин не были выдержаны в течение 30 дней: в августе 5 дней, в октябре 6 дней и в ноябре 19 дней. Как видно, большинство дней падают на ноябрь – период перед началом осеннего ледохода, когда все технические средства либо направлялись на место зимовки, либо разоружались, либо не могли быть переброшены на лимитирующие судоходство места из-за опасности появления ледохода. Вообще, участок перед осенним ледоходом находился в весьма затруднительном положении. Стоял вопрос только о поддержании минимальных габаритов судового хода, вне зависимости от горизонтов, необходимых для пропуска последних караванов. Наименьшая ширина судового хода на плесе Ивановка – Камышин была 50 м, хотя преобладающее количество перекатов имело ширину судового хода 100-125 м.



Землечерпальная машина

Изыскательские партии в 1944 году сняли за навигацию 63 плана. Из них 10 вне транзита. На транзите первичных съемок было сделано 29, а повторных 24. Землечерпательные машины обеспечивались планами с давностью

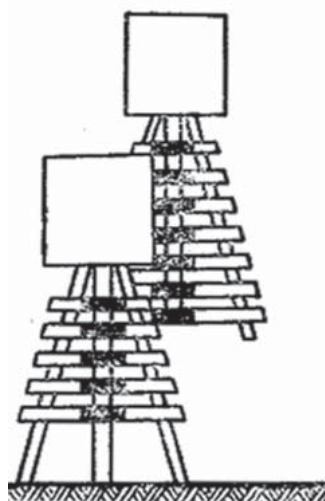


Геодезисты

не более 5 суток, причем на транзите из 5 землечерпательных работ 4 были обеспечены укрупненными съемками. При плане сделать за навигацию 7002 промера фактически было сделано 7196 промеров. В связи с отсутствием самоходного флота съемки были ограничены пределами перекатов, без отражения состояния верхних и нижних плесовых лощин и без съемки береговой полосы. Съемкой не был охвачен ряд перекатов и затруднительных мест плеса. На 1944 год Саратовский технический участок имел протяженность 1037 км, включая основной

фарватер, вторые ходы, воложки и подходы к пристаням и причалам. Естественно, участок постоянно требовал обстановочных работ.

Увеличение работниками обстановки проводок караванов с 359 в 1943 году (в 1942 году было 157 проводок) до 698 в 1944 году свидетельствовало о том, что они стали более серьезно относиться к своей работе. Но не все зависело от них.

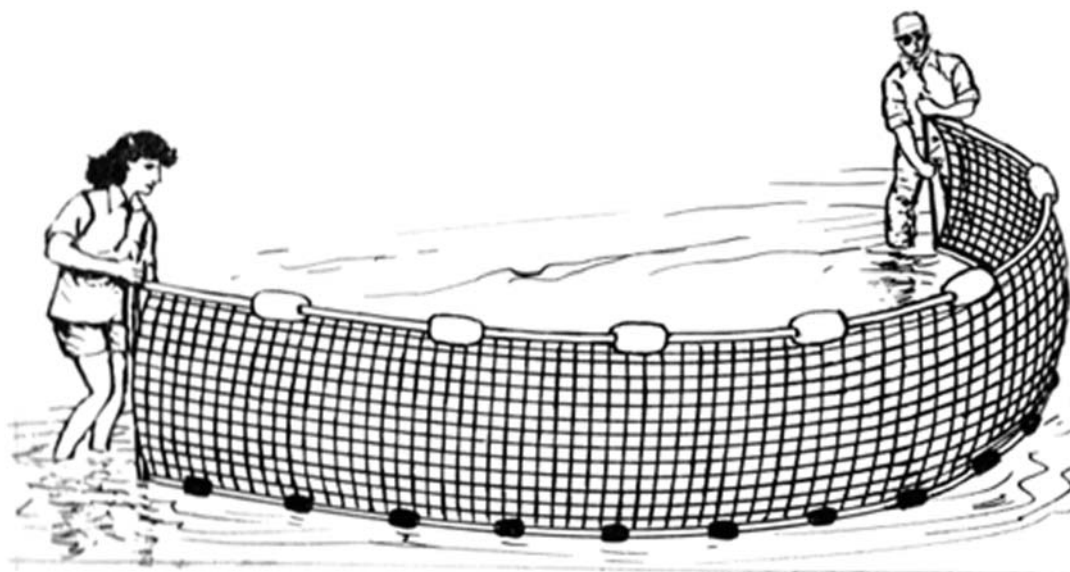


Створы

Из-за плохого качества керосина обстановочных знаков в ночное время было практически не видно. Для лучшей ориентировки судоводителей на длинных перевалах было выставлено 10 пар створ увеличенного размера, с наклонными щитами.

На Саратовском рейде было установлено 8 фонарей Дадена, а на всех перевалах увеличили щиты. К недостаткам в обстановочной работе относилась утрата обстановочных знаков. В 1944 году их было утрачено 4338 штук, в 1943 году – 5649, а в 1942 году – 4844.

Дноочищение было выполнено на путях длиной 452 км при плане 363 км. Водолазы подняли со дна 4155,6 тонн разных грузов. В навигацию 1944 года на Саратовском техническом участке был большой недостаток в тралах. По числу постов требовалось 183 траля, а имелось 64, то есть только третья часть. Но все же было протралено площадей в 652 км² при норме 530 км². Берегоочищением занимались 5 бригад численностью 35 человек, которые собрали 3333 тонны мусора и очистили 15 подможных яров площадью 850 м².



Невод для сбора мусора на поверхности реки. Современный рисунок

В навигацию 1944 года взрывные работы на Саратовском участке были развернуты в период ледохода (13 апреля) и проводились в течение навигации до появления на Волге «сала», до 21 ноября. Взрывные работы прочно вошли в производство, а по значимости заняли одно из первых мест после землечерпания в общем комплексе путевых работ. В 1944 году взрывные работы были выполнены на площади 1124240 м². За год было проведено 92 взрыва. В среднем углубление от взрывов составило 21,4 см.

В навигацию 1944г. план по тралению был выполнен на 150%.

9. БЕРЕГООЧИЩЕНИЕ.

Количество берегоочистительных артелей было 5 с общим числом работников в них 35 чел. Задано по плану было 3000 условн.точн, выполнено 3333 усл.точн., что составляет 111.1%.
 Большим недостатком при берегоочистительных работах является отсутствие в участке в достаточном количестве пил, топоров и подпильников, что служит большим тормозом в успешном производстве этих работ.

Обчищены подмоины полосы на 15 ярах, общей площадью 840.850 кв.метров.

10. ВЗРЫВНЫЕ РАБОТЫ.

Поддержанию транзитных глубин в Саратовском Участке, в значительной степени, способствовали навигационные взрывные работы проводимые в основном на песчаных перекатах. В навигацию 1944г. взрывные работы были развернуты в период ледохода/13.IV/ и проводились в течение навигации до появления сала/21.XI/.

Годовой план взрывных работ выполнен участком на 130.7% с отработкой по площади 1124240 кв.мт. в условном выражении.

Необходимо отметить, что взрывные работы, благодаря значительному эффекту прочно вошли в производство, а по значимости заняли одно из первых мест, после землечерпания в общем комплексе путевых работ.

Эффективность выполненных взрывных работ в навигацию 1944г. достаточно полно показывается в таблицах годового технического отчета, здесь же для краткости приводим таблицу роста эффективности по годам, сопоставляя с данными отчетного года.

Годы	Общее кол. выполн. раб.	Сред. достиж. углуб. в см.	Из общего количества работ				Средн. числ. раб.	
			Глубре	Данных углубления на:				
			результ.	5-10 см.	15-20 см.	25-30 см.	35-45 см.	
43	31	17.3см.	1	8	15	5	3	328 кв.м.
44	104	17.3см.	8	26	54	15	6	312
44	90	21.4см	-	11	50	24	7	284 кв.м.

Фрагмент документа



*Кузнецов А.И.
Завскладом взрывных веществ
Саратовского технического
участка пути*



*Кузьмин Н.И.
начальник взрывной
партии №14*

Все взрывы были проведены своими силами. Впервые участок по взрывным работам «освободился» от подрядчиков. Взрывные работы выполняли две взрывные партии – № 12 и № 13. На эти работы участок израсходовал 25645 кг взрывчатки. Нормы расхода взрывчатки на эти работы инструкцией Водпути 1939 года не предусматривались, но отчеты последних 5 лет давали среднюю величину расхода взрывчатых веществ для песчаных перекатов в 35 граммов на 1 м² площади, а на 1 м² дополнительного углубления 13,2 грамма. План по легковыправительным работам был выполнен. Саратовский участок имел 11 гидротехнических сооружений, построенных в 1928-1935 годы и состоящих из двух групп: правобережной и левобережной. Их балансовая стоимость была 23640502 руб. 39 коп. К левобережной группе относились береговое укрепление Каюковского яра, укрепление Пономаревского протока и укрепление Покровских песков, а к правобережной – дамбы в протоке Новая Тарханка, дамба в протоке Старая Тарханка, укрепление Беклемишевских песков, укрепление Староречья, береговое укрепление Зеленого острова. Большая часть сооружений представляла собой тюфячные покрытия, загруженные камнем, другие, такие как дамбы в протоках Старой и Новой Тарханок и береговое укрепление Каюковского яра, были выполнены из бутового камня. Хворостные тюфяки погнили, а те, что были положены на песках и берегах (береговые укрепления) как сооружения легкого типа, ввиду их длительной работы оказались потрепанными паводковыми водами, а местами и разрушенными. Особенно интенсивно разрушались под воздействием весенних паводков сооружения на Покровских песках и в Пономаревском протоке из-за того, что Волга, получив закрепления по Саратовскому ходу, стремилась проложить себе путь по-старому, Энгельсскому, руслу и старалась смыть Покровские пески, как главное препятствие на своем пути.

В навигацию 1944 года на Саратовском участке пути было 5 аварий. С 1 по 5 мая рыбница «Микоян» ударила корпусом о водоприемник и затонула. Не горел красный бакен, ограждавший водопровод. 7 июля пароход «Академик

Губкин» из-за неправильной расстановки плавучих и береговых знаков на Рыбинском перекате посадил на мель баржу, которая сама получила повреждения и повредила баржу «Свияга». 14 августа на Орловском перекате сел на мель пароход «Наука». Не горели створы и неправильно был поставлен красный бакен. И в тот же день на том же перекате и по той же причине сел на мель пароход «Рутковский». 28 сентября при проходе Верхне-Курнаевского переката пароход «Каховка» посадил на мель плотокараван из-за отсутствия свального бакена. Сумма убытков составила 54307 руб. В 1943 году эта сумма равнялась 23931 руб.



Веялка для зерна

в том числе под картофель 44,3 га. В их обработке участвовали 775 человек. В то же время для ведения своего подсобного хозяйства участку не хватало пяти лошадей, двух плугов, двух веялок, одной сеялки, двух лобогреек-жнеек и одной автомашины (участок в 1944 году не имел ни одной автомашины, а только 3 лошади). Кроме того, 168 работников пути коллективно обрабатывали 19,3 га земли, с которых получили 14 тонн картофеля, 12 тонн тыквы, 1 тонну гороха и 4 тонны проса. То есть дополнительно каждый из 168 работников получил до 300 кг продукции.

Количество рабочих и служащих на плесе к концу 1944 года составляло 826 человек, из которых 259 человек плавсостава и 567 человек берегового состава. Из общего количества рабочих и служащих было 95 инженерно-технических работников вместе с плавсоставом, членов и кандидатов в члены ВКП(б) было 34 человека, подростков 36, женщин 249 и 1 человек из ремесленного училища. Для улучшения питания рабочих и служащих были развернуты огороды: пригородные на площади 11,1 га и линейные на реке Иргиз площадью 63,5 га,

КУЙБЫШЕВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1943 ГОДУ



Куйбышевский участок Волжского Бассейнового управления пути имел в своем обслуживании часть реки Волги в границах Сосновская россыпь – Ивановка протяженностью 470 км и дополнительно действующие в навигацию 1943 года воложки (119 км), вторые ходы (63,5 км), подходы (64,5 км), мелкие реки протяженностью: Самара – 55 км, Сок – 37 км, Чапаевка и Криуши – 83 км, Черемшан – 55 км, Безенчук – 12 км.

Майюца № 15

Выполнения дноуглубительных работ в месячный период

Год	Название	Сила и способ	Средне-суточная производительность	Общее число работ на	Выполнено по отношению к плану выработки в период	Средний расход на одну единицу работы	Количество перекатов на которых выполнены работы	Замечание
1942	Б-18; Б-7;	4	57,3	7	8	20,60	10	12
1943	Б-22; Б-23; Б-2; Б-18; Б-16	2040	29,9	16	86,240	10,34	18	В числе перекатов 18 шт. в количестве 10,34
1942	Б-18; Б-28; Б-7; Б-16;	1650	23,4	16	49,460	6,36	9	в количестве 9 шт. в количестве 6,36
1942	Б-18; Б-28; Б-7; Б-16;	2290	23,4	15	536,168	42,84	7	в количестве 7 шт. в количестве 42,84

И. Воротынский

Составила техник плеса А. Ковалева

Малые реки эксплуатировались только в весенний период. Для обеспечения выполнения производственной программы рабочее ядро участка было в составе:

Наименование	Наличие на 1.01.1943 г.	Вновь принято	Выбыло	Состояние на 1.01.1944 г.
Земснаряды	5	-	-	5
Пароходы	6	-	-	6
Баркасы	3	-	-	3
Водолазный кран	6	-	2	4
Мотолодки и катер	10	-	-	10
Плавсклады	2	-	-	2
Шаланды	4	-	-	4
Брандвахты	17	-	-	17
Нефтянки	5	-	-	5
Углянки	1	-	-	1
Прочие	2	-	-	2

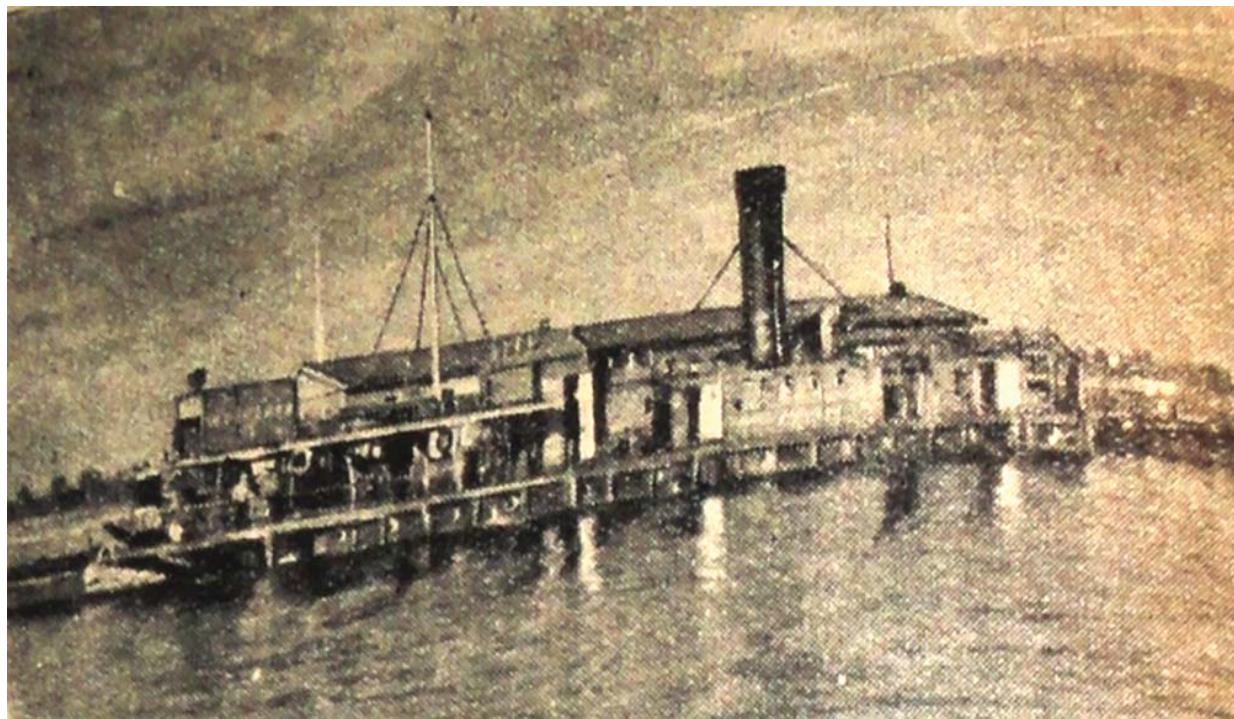
Производительность труда за 4 года показана в таблице:

№ п/п	Виды работ	Выработка на 1 работника					
		1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г. (план)	1943 г. (факт)	% к плану
1	Обстановка	624,9	626,1	628,4	682,88	737,2	107
2	Земснаряды	42303	47771	47452	58840	42614	72,4
3	Изыск. партия	547,2	380,8	325,2	230,5	322,3	123,9
4	Легковыпр. работы	3312	5315	10000	3828	2692	70,3
5	Взрывн. работы	93180	66659	67610	66000	107166	162
6	Берегоочистение	404	431,3	534	408,3	414,4	101,5
7	Траление	31,9	52,3	76,4	Траление силами бакенщиков		
8	Дноочистение	233,5	255,4	354,1	306,4	357,4	

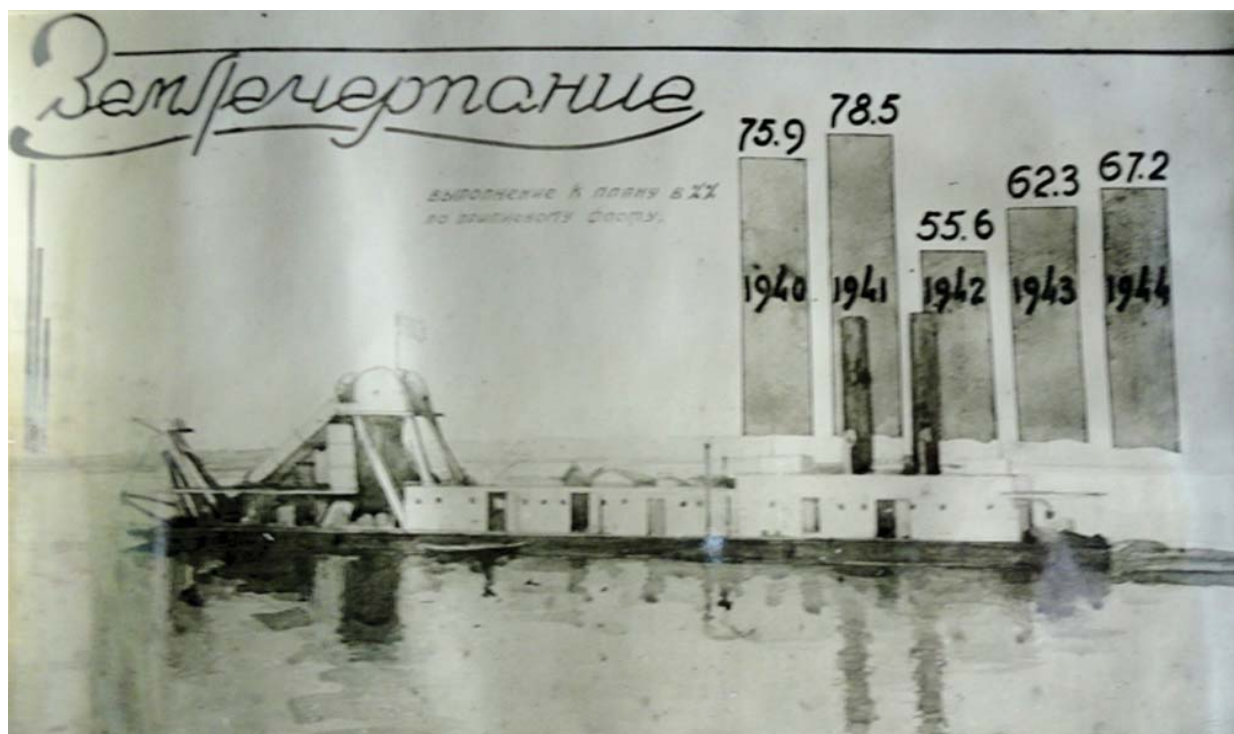
Среднегодовая заработная плата (руб.) в таблице за 4 года:

№ п/п	Виды работ	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г. (план)	1943 г. (факт)	% к плану
1	Обстановка	3268	2292	2126	3297	3059	92,7
2	Земснаряды	4548	4788	5176	6987	6550	93,7
3	Изыск. партия	4176	5122	3902			
4	Легковыпр. работы	4776	6684	8360	3129	3078	98,4
5	Взрывн. работы	4692	4560	4116	4414	3484	78,9
6	Берегоочистение	2424	1920	2090	4456	4895	109,8
7	Траление	1668	2100	1509			
8	Дноочистение	5028	5004	4389			

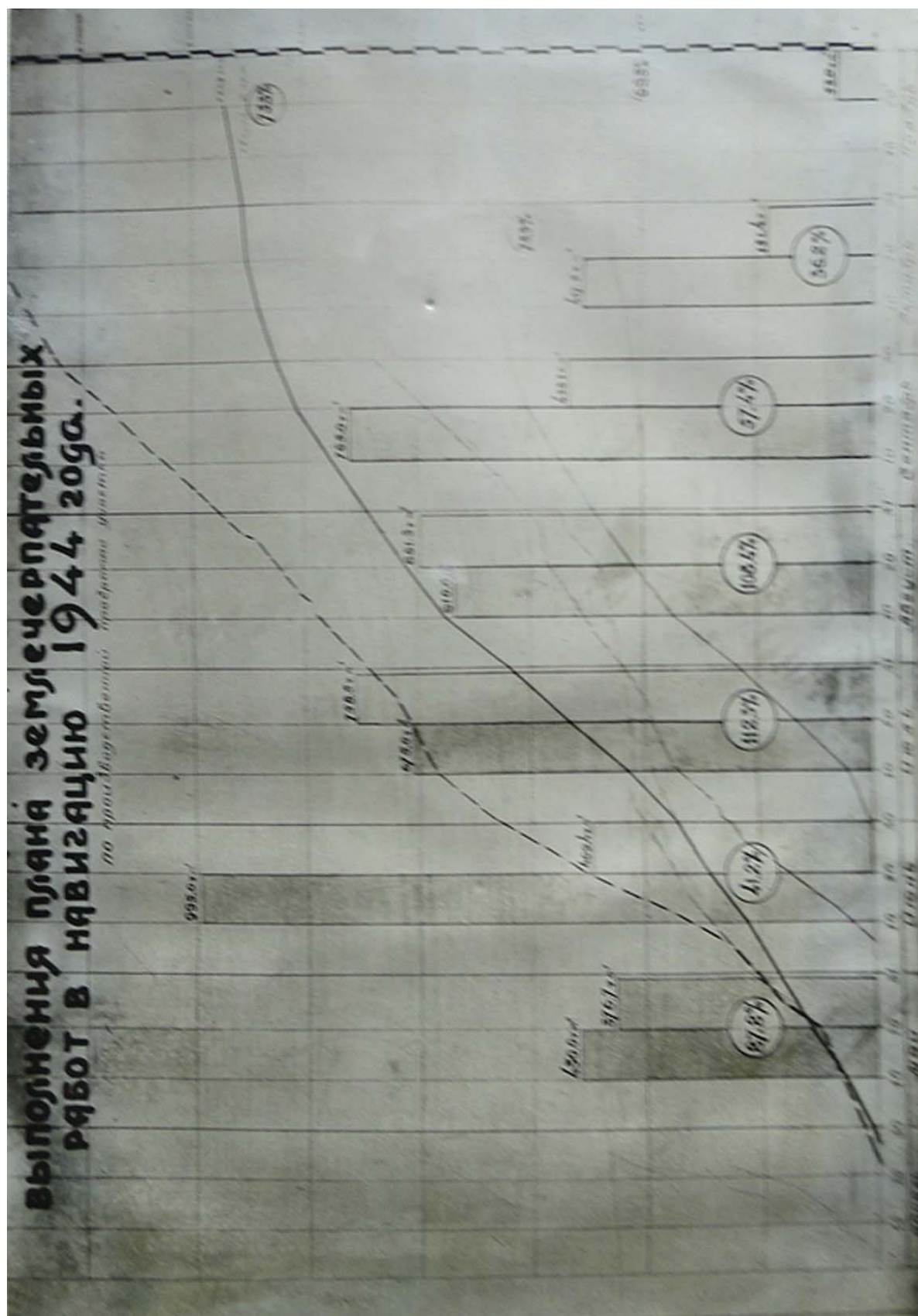
Как видно из таблицы, производительность труда по землечерпанию в 1943 году составила 72,4% и по легковыправительным работам 70,3%. Столь низкая производительность по землечерпанию объясняется большими простоями в основном из-за отсутствия топлива, а по легковыправительным работам – из-за отсутствия транспорта.



Землесос «Волжский 10»

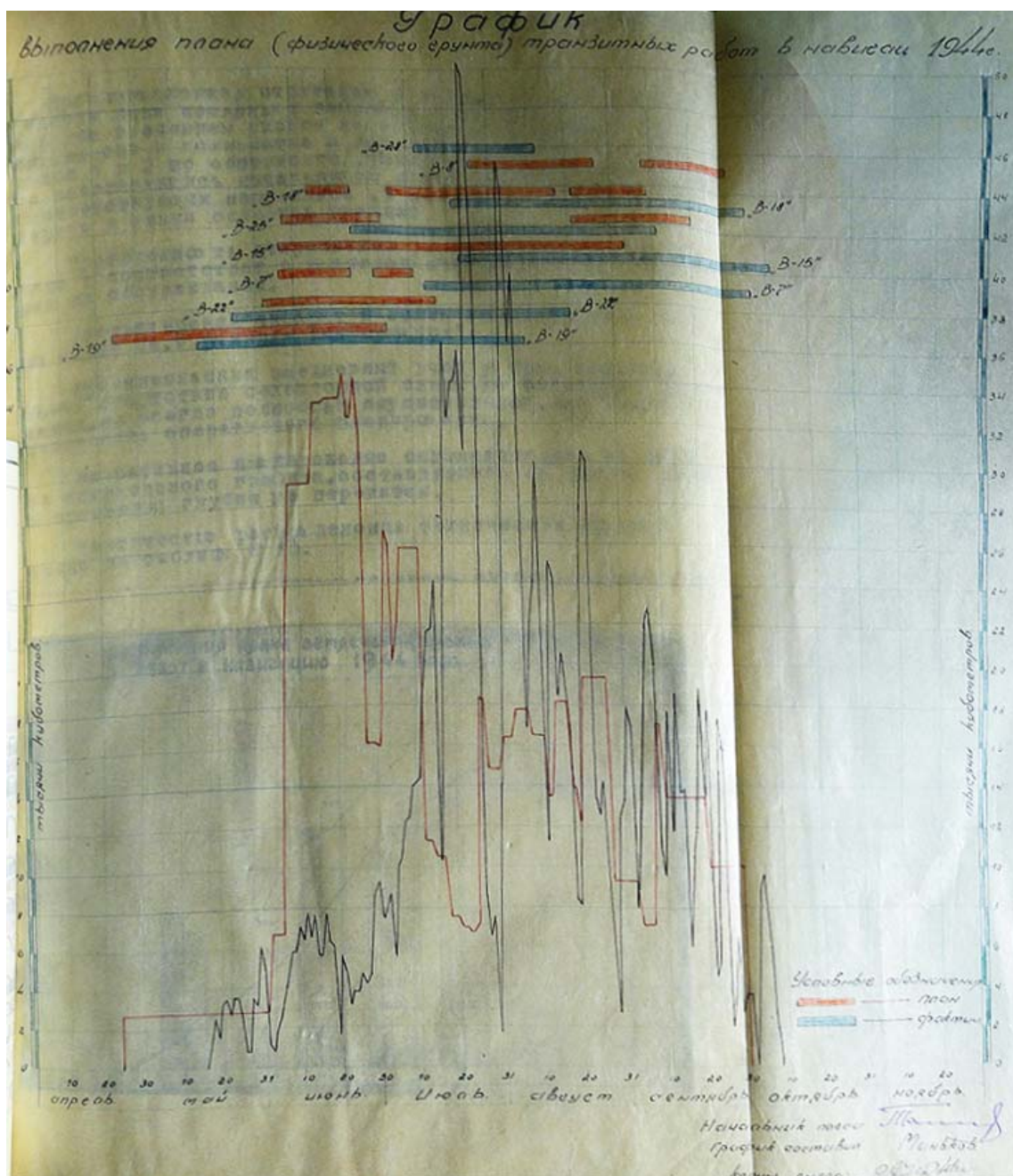


Фотодокумент

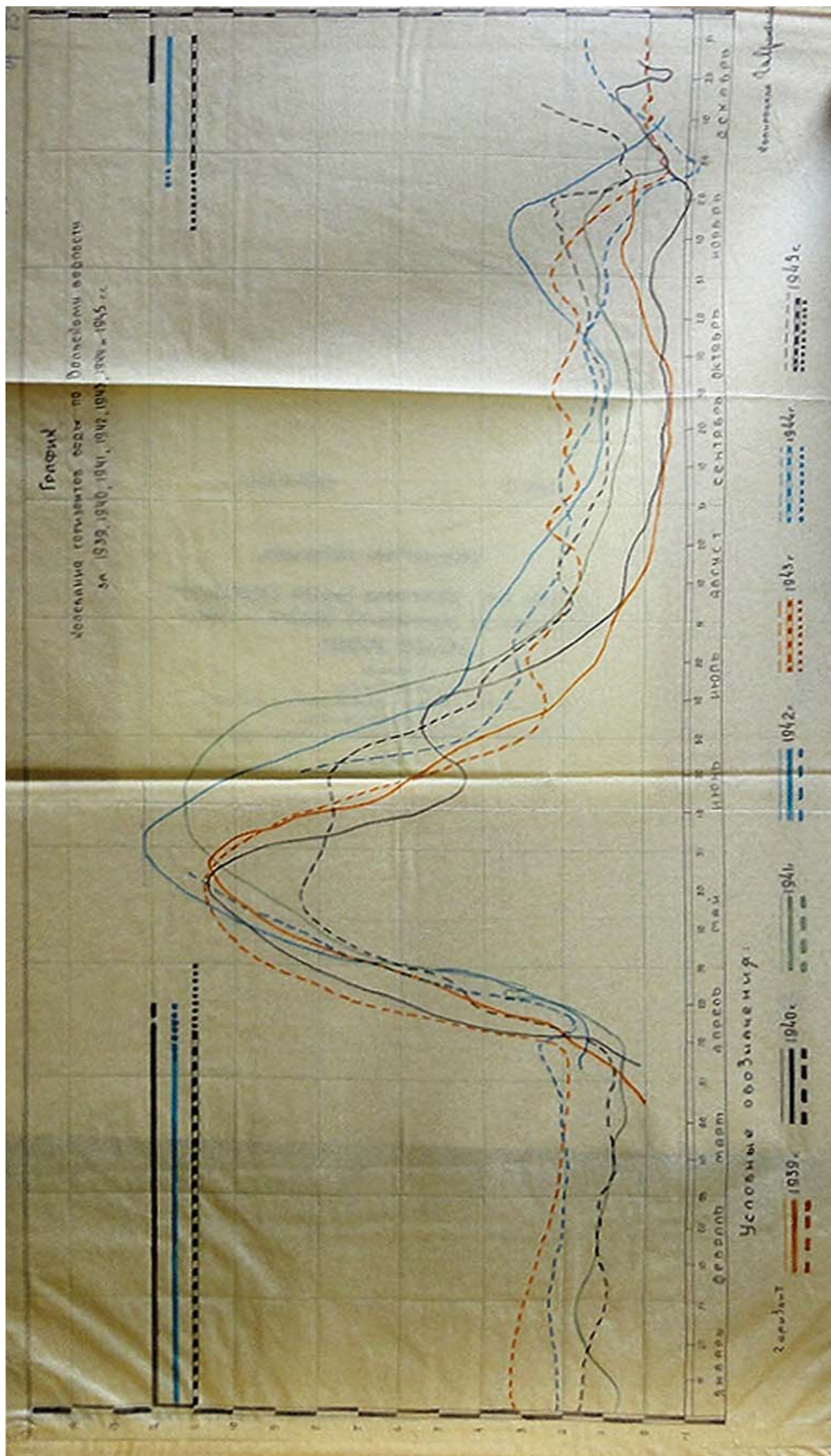


Фотодокумент

Снижение среднего заработка объясняется приходом на производство новых работников, главным образом членов семей работников, ушедших на фронт, а они не получали надбавку за выслугу лет. В том же году Указом Верховного Совета СССР правительственными наградами наградили багермейстеров земснарядов «Волжская 7» и «Волжская 28» Ионава и Волостнова. В результате социалистического соревнования победителями на участке стали: обстановочные старшины Богатин Т.С., Сетявин В.А., Павлов В.А., Гаврилов, постовые старшины Пимченков, Луконин, Потапов С.П., бакенщики Чеканов, Савельев, Семенов, Головатов; по плавединам механики: Калущкий, Зубояров, Казаков, капитаны баркаса № 16 Ларкин Л.К. и баркаса № 21 Логинов М.П., начальники изыскательских партий: Никитский А.А., Чистяков, техники изыскательских партий: Лоськова, Николаев, бухгалтер Львовин Л.Б. В том же году было выплачено 44900 руб. премиальных 138 работникам участка.



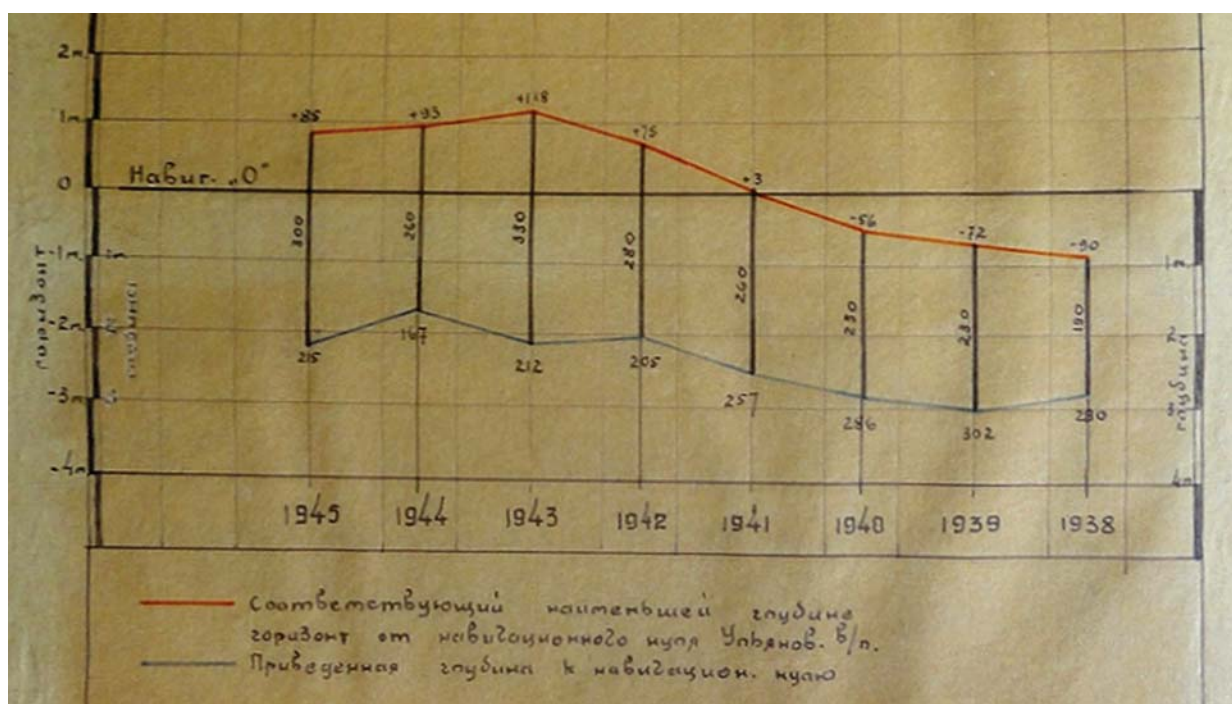
График



График

ОПИСАНИЕ СУДОВОГО ХОДА НА ВЕСЕННИЙ ПЕРИОД В НАВИГАЦИЮ 1945 ГОДА В ГРАНИЦАХ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ ОТ СЕЛА ИВАНОВКА (ХВАЛЫНСК) ДО СОСНОВСКОЙ РОССЫПИ. РАЙОН ИВАНОВКА – КУЙБЫШЕВ

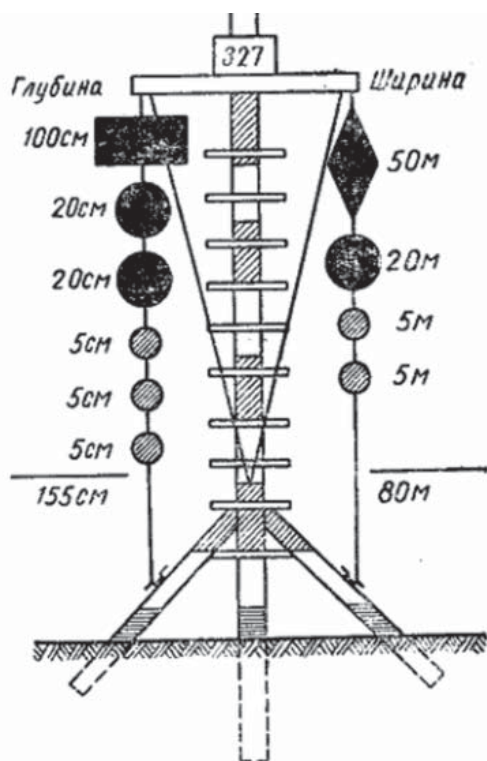
Граница Куйбышевского участка начиналась на 1586 км по лоцманской карте 1928 года издания. От Ивановки судовой ход разделялся на два хода: ход по Хвалынской воложке и основной ход.



Графическая характеристика Куйбышевского плеса при наименьших глубинах при горизонтах, приведенных к навигационному нулю

При входе в Хвалынскую воложку на горном яру (бывшая меженная стоянка пристани) ставились створы, направленные на вход в воложку. Ухвостье Хвалынского острова обставлялось пестрым бакенем. Горный побочень был расположен в воложке до города Хвалынска и обставлялся красными бакенами. От ухвостья Хвалынского острова до города Хвалынска луговая сторона обставлялась белыми бакенами. Судовой ход по воложке с горных створ, стоящих выше села Ивановка, шел на горные створы, стоящие выше города Хвалынска, при этом учитывалось, что створная линия шла с точкой пересечения на белый бакен, стоящий напротив прорвы Хвалынского острова. Выше весенней пристани, в городе Хвалынске в луговой стороне был расположен побочень, который

обставлялся белыми бакенами. Фарватер от Хвалынска шел серединой воложки до перевала, стоящего под ухвостьем Ершовского осередка, далее с него судовой ход шел на перевальную вежу, стоящую на луговом яру Хвалынского острова. С этой перевальной вежи ход переходил в горную сторону на перевальную вежу, стоящую в нижней части села Ершовка. Горный осередок, располагавшийся ниже села Ершовка, обставлялся красными бакенами. От горной перевальной вежи, стоявшей в нижней части села Ершовка, фарватер шел горной стороной до горных створ, стоявших во входе в Хвалынскую воложку. Луговой побочень от приверха Хвалынского острова до горного побочня обставлялся белыми бакенами. Приверх Хвалынского острова обставлялся пестрым бакеном. На входе сверху в Хвалынскую воложку имелся небольшой островок, обставляемый красными бакенами. От горных створ, стоявших во входе сверху Хвалынской воложки, судовой ход шел на луговые створы, которые стояли на Федоровском луговом яру. Судам, идущим снизу по Хвалынской воложке, надлежало пользоваться береговой обстановкой. Хвалынская воложка открывалась и закрывалась при горизонтах воды 7,00 м по Куйбышевскому водомерному посту. С падением горизонта воды с глубины 5,00 м выставлялись сигнальные мачты, как сверху, так и снизу.



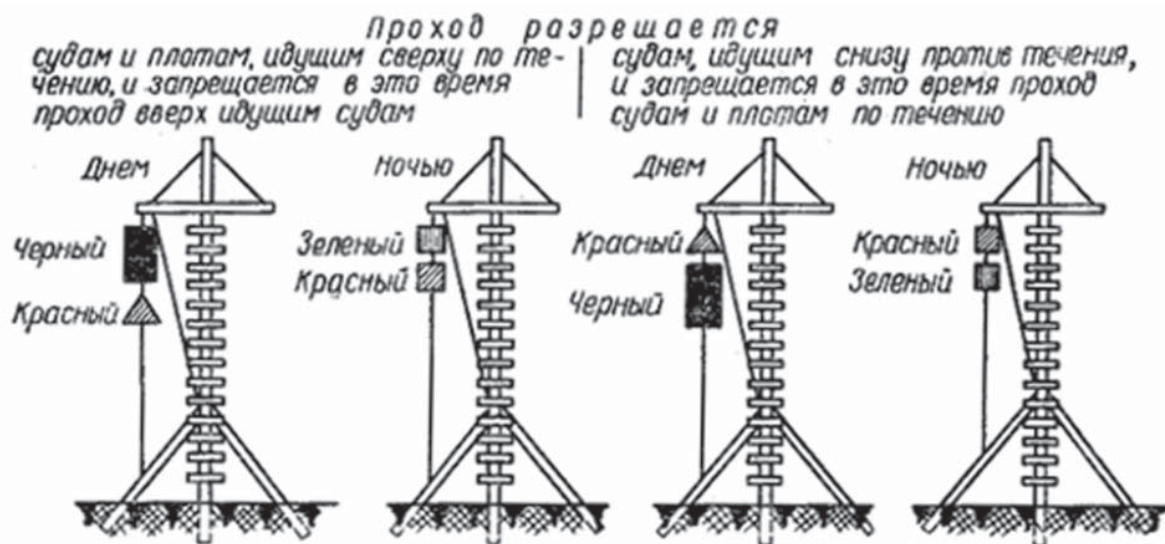
Сигнальная мачта левого берега

От перевальной вежи, стоявшей на горном рынке села Сосновка, судовой ход шел на перевальную вежу, стоявшую в нижней части Хвалынского острова, а от нее судовой ход шел в луговую сторону, на береговые створы, стоявшие выше села Духовницкое.

От луговых Духовницких створ судовой ход шел по луговому яру до пирамидальной вежи, стоявшей повыше устья речки Телик. Подводный осередок, который располагался против устья Хвалынского острова, затапливался при горизонте воды 1,5 м. Луговой побочень против нижней части села Духовницкое обставлялся белыми бакенами и затапливался при горизонте воды 2,00 м. От приверха до ухвостья Ершовского острова побочни обставлялись красными бакенами. Остатки Шелкового острова, расположенного против села Духовницкое, понижее заготзерна, обставлялись белым бакеном. От села Ивановка до села Духовницкое рекомендовалось использовать тиховоды (тихие

воды) вдоль Духовницкого лугового хода, до появления плавучей обстановки на указанном выше побочне, затем от села Духовницкое до нижнего плеча Ершовского яра пользовались тиховодом и горными перекатами, обставленными красными бакенами. От пирамидальной вежи, стоящей повыше реки Телик, судовой ход шел на пирамидальные створы, стоявшие на нижнем плече верхней части Хвалынского яра. Луговой побочень, расположенный против верхней части Хвалынского острова, обставлялся белыми бакенами от горных створ, стоявших на верхнем плече Хвалынского острова, судовой ход направлялся на перевальную

веху, стоящую в луговом Федоровском яру, и с нее луговой ход шел на перевальную горную веху, стоящую выше села Малая Федоровка. От устья реки Чагры до нижнего конца села Малая Федоровка располагался луговой побочень, который обставлялся белыми бакенами. От приверха Ершовского острова до устья реки Чагры рекомендовалось пользоваться тиховодом (тихие воды) по луговым протокам, которые обставлялись белыми бакенами.



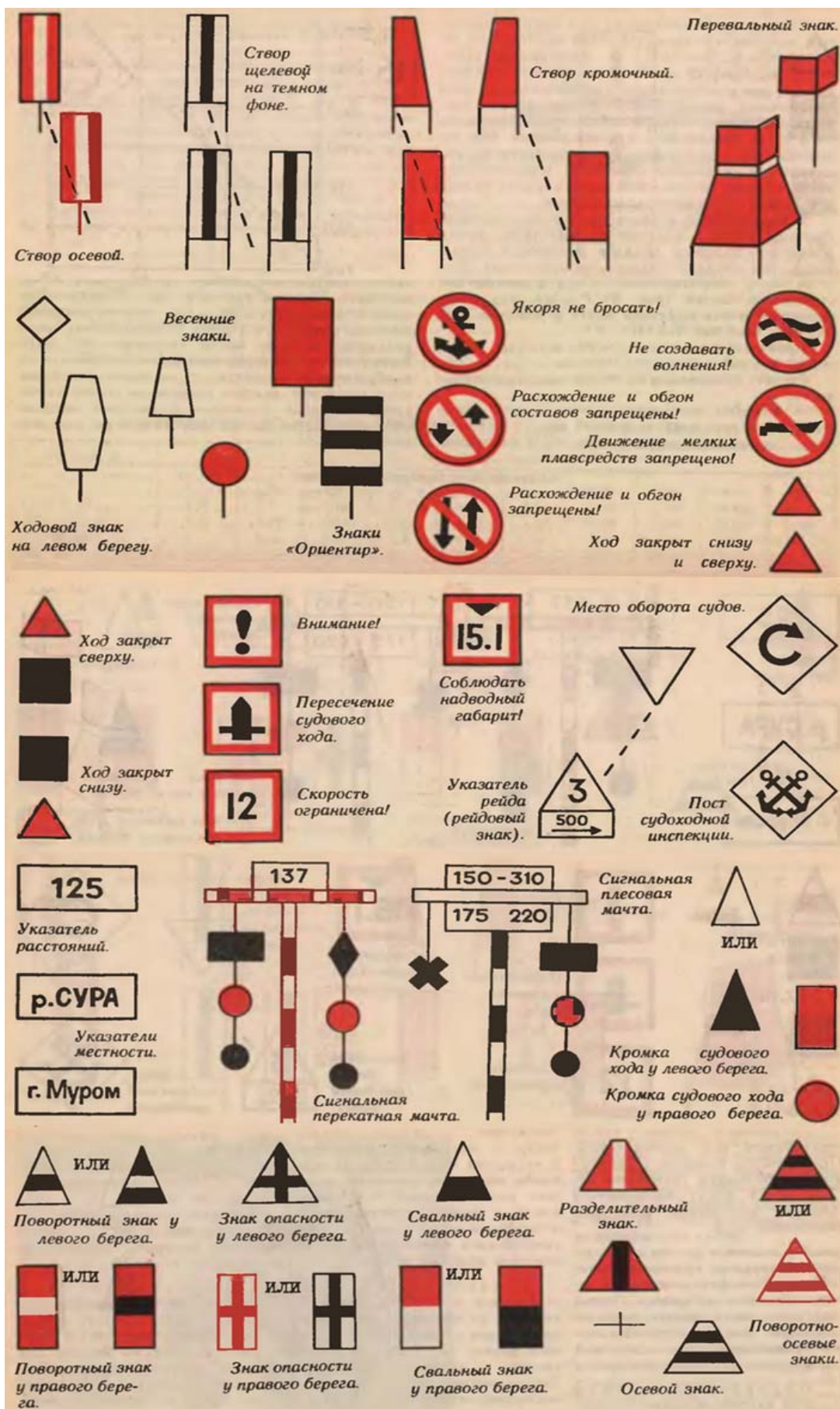
Семафорные мачты

В границах от села Малая Федоровка до села Аграфеновка Волга разделялась на два рукава: Аграфеновскую воложку и коренной ход. Аграфеновская (Воробьевская) воложка открывалась при горизонте воды 7,00 м по Куйбышевскому водомерному посту и закрывалась при тех же горизонтах. Воложка открывалась для всех судов, идущих снизу, а сверху – только для пассажирских паротеплоходов. С падением горизонта, при глубинах 5,00 м, выставлялись сигнальные мачты как сверху, так и снизу. Приверх и ухвостье Аграфеновской воложки были обставлены пестрыми бакенами. Луговые побочни Аграфеновского острова обставлялись белыми бакенами. В нижней части Аграфеновского острова в луговой стороне имелась большая затонина, и против нее выставлялся белый свальный бакен и на горной стороне горная перевальная веха. На против ухвостья Аграфеновского острова имелась каменная высыпка из оврага, обставляемая красным бакеном. От указанной высыпки до горных створ, стоявших выше села Михайловка, горный берег обставлялся красными бакенами. От створ, стоявших выше села Михайловка, судовой ход выходил в коренную Волгу. При входе в Аграфеновскую воложку располагался горный побочень, обставляемый красными бакенами. От ухвостья Аграфеновского острова до приверха рекомендовалось пользоваться тихими водами (тиховоды) луговой стороны, обставляемой белыми бакенами. От горных створ, стоящих выше села Малая Федоровка, судовой ход шел на луговые створы, стоявшие на Чагровском луговом яру, выше устья реки Чагры. С указанных створ судовой ход переходил на горные створы, которые стояли в верхней части Аграфеновского острова, судовой ход шел по горной стороне до перевальной вехи, стоявшей в селе Аграфеновка. От этой перевальной вехи судовой ход шел направлением на луговые створы, стоявшие на Красно-Затонском луговом яру. С этих створ судовой ход направлялся на горные створы, стоявшие

на нижнем плече Вязовского яра. Далее судовой ход шел вдоль яра до горного перевала, стоявшего на средней части указанного яра. Затем судовой ход делился на два хода: Вязовский горный ход и основной луговой. Вязовский осередок затоплялся при горизонте воды 7-7,5 м и обставлялся с приверха и ухвостья пестрыми бакенами, а луговая и горная стороны – соответствующими бакенами. От перевальной горной вехи фарватер шел по горной стороне до горных створ на верхнем плече Вязовского яра. От этих створ судовой ход выходил на основной фарватер. По луговому ходу от перевальной горной вехи судовой ход шел на луговые створы, стоящие в середине Аннинского лугового яра. Далее судовой ход шел направлением на створы, стоящие на ухвостье Васильевского острова. Луговой песок от Табачного затона до Аннинского яра обставлялся белыми бакенами.

На 1529 км на луговых песках была затоплена железная баржа с цементом СХ-101, огражденная белым бакеном. От села Аграфеновка до входа в Табачный затон рекомендовалось следовать горными чернозатонными песками, обставленными красными бакенами. От входа в Табачный затон до приверха Вязовского осередка горного хода рекомендовалось идти луговой стороной, которая была обставлена белыми бакенами. Вязовский яр был засорен корчами. От приверха Вязовского осередка рекомендовалось следовать горной стороной с направлением в Паньшинскую воложку или в основной меженный ход. Указанная горная сторона была обставлена красными бакенами. При выходе из Паньшинской воложки стояли на ухвостье острова створы и пестрый бакен. Горный побочень в воложке обставлялся красными бакенами. На приверхе Васильевского острова была поставлена перевальная луговая вежа, на которую и следовал судовой ход от ухвостья. С этой вехи судовой ход шел по луговому ходу до перевальной луговой вехи, стоящей в нижней части Паньшинского острова.

От перевальной луговой вехи, стоявшей в нижней части Паньшинского острова, судовой ход переходил в горную сторону, на перевальную вежу, стоящую в средней части Паньшинского горного яра. С этой перевальной вехи судовой ход шел направлением вдоль яра на двойные створы, стоящие на приверхе Паньшинского горного яра, и направлением на основной ход реки Волги. Луговой побочень, прилегающий к Паньшинскому острову, с приверха до его средней части обставлялся белыми бакенами. Приверх Паньшинского острова обставлялся пестрыми бакенами. От села Семеновка до села Паньшино вдоль горной стороны располагались огрудки, которые обставлялись красными бакенами. Паньшинская воложка была судоходна от горизонтов 4-4,5 м. При этом горизонте и при спаде воды до 0,5 м на входе и выходе воложки ставились сигнальные мачты. Паньшинской воложкой пользовались все суда, шедшие сверху и снизу. При входе в нее сверху суда шли горным плесом вдоль мелких кустов. Пройдя 3-4 км, суда переваливали в луговую сторону под песок, за которым имелась большая затонина, которой надо было остерегаться. Она обставлялась белыми бакенами и выходила в Волгу луговым песком. К ярам воложки подваливаться не следовало, так как они были засорены корчами и имели навальные течения. От ухвостья Васильевского острова судовой ход шел на перевальную луговую вежу, стоящую на меженной стоянке пристани Приволжье, и с последней вдоль Спасского яра, дойдя до пирамидальных луговых створ, стоявших ниже входа в Хохлатский затон, судовой ход переваливал на пирамидальные луговые створы, стоявшие в горной стороне в средней части Паньшинского яра, а с них на луговую вежу (перевал), стоящую в Семеновском луговом яру. Луговой побочень против Васильевского острова обставлялся белыми бакенами.



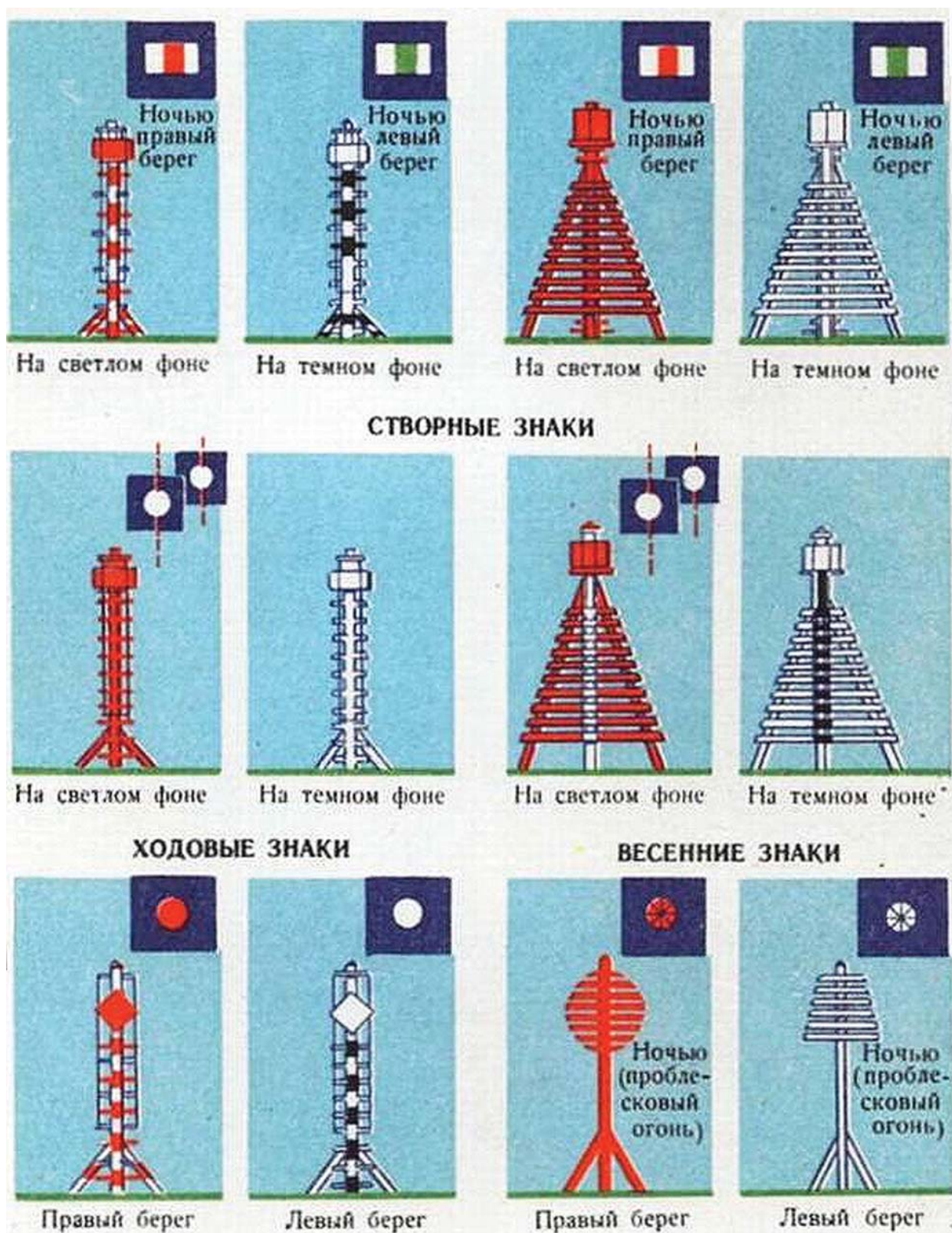
Знаки судовой обстановки

Васильевский остров затапливался при горизонте 50 см по Куйбышевскому водомерному посту. Горный побочень от нижнего плеча Панышинского яра до ухвостья этого острова обставлялся красными бакенами. Луговой побочень от Хохлатского затона до нижнего плеча Семеновского лугового яра обставлялся белыми бакенами. От ухвостья Васильевского острова до Хохлатского затона рекомендовалось пользоваться тиховодом по горному песку, обставлявшемуся красными бакенами. От Хохлатского затона до Семеновского лугового яра рекомендовалось пользоваться тиховодом по луговым пескам, которые обставлялись белыми бакенами. От перевальной вехи, стоящей на Семеновском луговом яру, судовой ход переходил на горные створы, стоящие на Красной гряде. От этих створ судовой ход шел по горам до ухвостья Раковского острова. От села Кашпир до села Семеновка по горам располагались огрудки, обставленные красными бакенами. От выхода из Застенной воложки до входа в Семеновский затон луговые пески обставлялись белыми бакенами. Во входе в Семеновский затон располагался надводный осередок, который затапливался при горизонте воды 1,5 м. На 1505 км был проложен подводный кабель, который обставлялся береговыми знаками, согласно правилам плавания. От входа в Панышинскую воложку до выхода из Застенной воложки рекомендовалось пользоваться тиховодом луговых песков, обставляемых белыми бакенами. При прохождении песками надо было иметь в виду два протока в Семеновский затон, обладавших навальными течениями. Особенно сильный свал воды был в верхнем протоке против выхода из Сызранской воложки. Это место обставлялось свальным бакеном. При наличии огрудков в горах близко подваливаться не рекомендовалось.

От Кашпирской горной перевальной вехи, стоявшей ниже ухвостья Раковского острова, судовой ход шел вдоль горного яра до Средне-Раковского переката. Яр обставлялся красными бакенами. Доходя до Средне-Раковского переката, судовой ход шел серединой Раковской воложки до горной вехи, стоящей на приверхе Раковского острова. Горный побочень, прилегавший к яру, обставлялся красными бакенами. Ухвостье Большого и Малого островов от Заумор и до приверха малого острова Заумор на луговой стороне обставлялось белыми бакенами. Раковская воложка была открыта для пассажирских судов и плотов. Проран Заумор (Лопатинский) в весеннее время не открывался. Лопатинская воложка как в весеннее, так и в меженное время была несудоходна. От Кашпирской горной перевальной вехи, стоящей на Раковском острове, судовой ход шел направлением на горные створы, стоящие на ухвостье Лопатинского острова. Ухвостье обставлялось пестрыми бакенами. От этих горных створ судовой ход переходил на перевальную луговую веху, стоящую на Лопатинском луговом яру, и с нее судовой ход шел вдоль лугового яра до луговых створ, стоявших против поселка Нижне-Сызранский хутор. От луговых створ, стоявших на луговом яру против этого поселка, судовой ход переходил в горную сторону, на горные пирамидальные створы-дворники, стоявшие на приверхе Лопатинского острова, и с них направлялся на горные пирамидальные створы, стоявшие повыше ледорезов пристани Батраки.

Горный побочень, располагавшийся под нижним плечом Лопатинского яра, обставлялся красными бакенами. Горный побочень от приверха Лопатинского острова до его нижнего плеча обставлялся белыми бакенами. Воложка открывалась при горизонте воды 570 см по Куйбышевскому водомерному посту. Продолжительность пользования воложкой зависела от спада воды. Сызранская воложка на всем ее протяжении обставлялась при горизонте воды 1000 см

по Куйбышевскому водопосту и при этом же горизонте закрывалась. Заход в пристань Сызрань весной открывался при горизонте воды 7-7,5 м и при таком же горизонте закрывался. Воложка на всем протяжении обставлялась соответствующей обстановкой, о чем дополнительно давалась информация.



Перевальные знаки

От горной перевальной вехи, стоявшей на приверхе Раковского острова, судовой ход шел до пирамидальных горных створов, стоящих у ледорезов пристани Батраки, а далее с них до горных створов, стоявших у асфальтового завода. Затем судовой ход переходил на луговой тройник, стоявший на Костычевском луговом яру, с которого горный ход переходил на горные створы, стоявшие выше поселка Малые Костычи. С этих створ судовой ход шел во второй или третий пролеты Сызранского железнодорожного моста и по выходе из-под моста направлялся на луговые створы, стоящие на луговом яру под Печерским осередком. Далее судовой ход шел на горные створы, стоявшие повыше Первомайского асфальтового завода.

От горного перевального створа, стоявшего выше Первомайского асфальтового завода, фарватер шел по горам, до горных пирамидальных створ, стоящих у поселка Образцово. Между этими створами имелись выставленные два перевальных столба (ориентир), один у села Печерское, а второй против Печерского затона. От входа в Раковскую воложку до Батрацкого асфальтового завода горные створы обставлялись красными бакенами. Ухвостье и приверх Костычевского осередка обставлялись пестрыми бакенами. Луговая и горная стороны осередка обставлялись соответствующими бакенами. От Батрацкого асфальтового завода до Костычевской церкви горная сторона была обставлена красными бакенами. От Костычевской затонины до железнодорожного моста луговой песок обставлялся белыми бакенами. Лесная гавань правой Волги и огрудки, расположенные ниже гавани на горной стороне, обставлялись красными бакенами. От Сызранского железнодорожного моста до нижнего плеча Печерского лугового яра (место расчалки караванов) луговые пески обставлялись двумя белыми бакенами. Печерский нижний горный осередок при горизонте воды 0,5 м затоплялся. От приверха до ухвостья Печерский луговой осередок обставлялся белыми бакенами. От входа в Печерский затон до входа во Владимирскую (Екатериновскую) воложку луговой песок обставлялся белыми бакенами.

Против старого Печерского асфальтового завода на луговой стороне имелась заманиха больших размеров, которая обставлялась свальным бакеном. От ухвостья Екатерининского острова до приверха маленького островка, расположенного против поселка Образцово, луговая сторона обставлялась белыми бакенами. От входа в Застенную воложку до ухвостья Костычевского осередка рекомендовалось пользоваться луговой стороной (тиховодом). От ухвостья Костычевского осередка до Сызранского железнодорожного моста рекомендовалось проходить горным ходом. От Сызранского железнодорожного моста до приверха Печерского осередка рекомендовалось пользоваться тиховодом по горам. Далее от приверха этого осередка до приверха Мало-Кольцовского острова Башмак можно было идти луговой стороной, при этом судоводителям необходимо было учитывать навальное течение в луговую сторону и ухвостье Екатерининского и Мало-Кольцовского островов. От пирамидальной горной вехи, стоящей на горной стороне у поселка Образцово, судовой ход переходил в луговую сторону на створы, стоявшие на Переволокском луговом яру. С них силовой ход переходил в горы, на горные створы, стоявшие во входе в Верхне-Переволокский перекал (овраг Долгий). Далее судовой ход шел по горам до горных створ, стоявших на выходе Нижне-Рязанского переката, затем переходил на луговые створы, расположенные ниже входа в Чехонный затон. От луговых створ, стоящих ниже входа в Чехонный затон, судовой ход шел по луговой стороне до перевальной

вехи, стоящей на Рязанском луговом яру, и с нее переходил в горную сторону, на створы, стоявшие на нижнем плече Бруснянского яра. С указанных створ судовой ход шел вдоль яра до верхнего плеча Бруснянского яра, на котором стояли горные створы. В средней части Бруснянского яра стояла перевальная горная веха-ориентир. С горных створ, стоящих на верхнем плече Бруснянского яра, судовой ход переходил на луговые створы-тройник, стоявшие на Владимирском острове пониже выхода Старой Волги. С этих створ-тройника судовой ход переходил на горные створы, стоявшие на нижнем плече Кольцовского яра, и с них переходил на луговые створы, стоявшие на приверхе Мало-Кольцовского острова (Башмак). Старая Волга и Владимирская воложка были несудоходны. У Владимирской воложки имелся подход к пристани Екатериновской, который обставлялся сверху соответствующей плавучей обстановкой.

Переволоцкий горный осередок обставлялся красными бакенами, луговой Переволоцкий осередок затоплялся при горизонте воды 3 м. От села Переволоки до Чехонного затона луговая сторона обставлялась белыми бакенами. От ухвостья Ерусланского острова до выхода Старой Волги луговая сторона обставлялась белыми бакенами. Ухвостье, приверх и луговая сторона Мало-Кольцовского острова (Башмак) обставлялись белыми бакенами. Рязанский горный осередок обставлялся красными бакенами. Бруснянский яр, кроме береговых знаков, обставлялся красными бакенами. По реке Волга, от входа в Кольцовский затон до Сухой Самарки, от луговых створ, стоящих на приверхе Мало-Кольцовского острова (Башмак), судовой ход был направлен на луговые створы, стоявшие на Барановском острове.

С этих створ судовой ход переходил на горные створы, стоявшие у лежбища (Нижне-Ермаковский пережат). От горных створ, стоящих повыше часовни (Верхне-Ермаковский пережат), судовой ход шел до ухвостья Винновского острова, фарватер шел по горам. Ниже ухвостья, в горной стороне, выставлялись створы с направлением судового хода на белый бакен, стоявший на ухвостье острова Быстренький (Сенной). С этого белого бакена судовой ход переходил в горную сторону, на горную перевальную веху, стоящую на приверхе Винновского острова. Горный яр Винновского острова был засорен корчами. С горной перевальной вехи, стоявшей на приверхе Винновского острова, судовой ход переходил в горную сторону Шелехметского яра. С этих створ судовой ход проходил вдоль горного яра до горного створа-двойника, стоявшего на верхнем плече Шелехметского яра, под выходом с Рождественской воложки. С этих створ судовой ход переходил на луговые створы, стоявшие в средней части Куйбышевского лугового яра. От луговых створ, стоявших в средней части Куйбышевского лугового яра, судовой ход проходил вдоль указанного яра до луговых створ, стоявших на верхнем плече Куйбышевского лугового яра (под выходом Сухой Самарки). Побочень, расположенный на выходе реки Чапаевка, обставлялся белыми бакенами. Ермаковский горный осередок обставлялся красными бакенами. От ухвостья Ермаковского лугового осередка до нижнего плеча Куйбышевского лугового яра луговая сторона обставлялась белыми бакенами. На этом пути обращали внимание на навальное течение на приверхе острова Быстренький, где выставлялся свальный бакен. От горных Ермаковских створ до горных Винновских створ горная сторона обставлялась красными бакенами. В ухвостье и до приверха Винновского острова горная сторона обставлялась красными бакенами.

Шелехметский горный яр, кроме береговой обстановки на выдающихся плечах яра, обставлялся красными бакенами. Побочень, расположенный на выходе Рождественской воложки, обставлялся красными бакенами. От входа в Поджабный затон до Сухой Самарки горные пески обставлялись красными бакенами. От Мало-Кольцовского острова до лежбища (Нижне-Ермаковский пережат) можно было пользоваться тиховодом по горам, а также луговой стороне. От ухвостья Ермаковского горного осередка до приверха этого осередка, можно было пользоваться тиховодом по горной стороне, которая обставлялась красными бакенами, но при этом судоводители учитывали заманиху под указанным выше осередком. От ухвостья Ермаковского осередка до ухвостья Винновского острова рекомендовалось пользоваться тиховодом луговых песков, обставленных белыми бакенами. Рекомендовалось пользоваться только серединой Сенного прорана и не подваливаться близко к яру из-за засорения его карчами. Последний обставлялся белыми бакенами, но следовало учитывать, что на приверхе острова Быстренький было сильное подвальное течение, где был выставлен свальный бакен. От Поджабного затона до Сухой Самарки рекомендовалось пользоваться тиховодом горных песков, которые обставлялись красными бакенами, и следовало остерегаться большой заманихи, находившейся в нижней части песка.

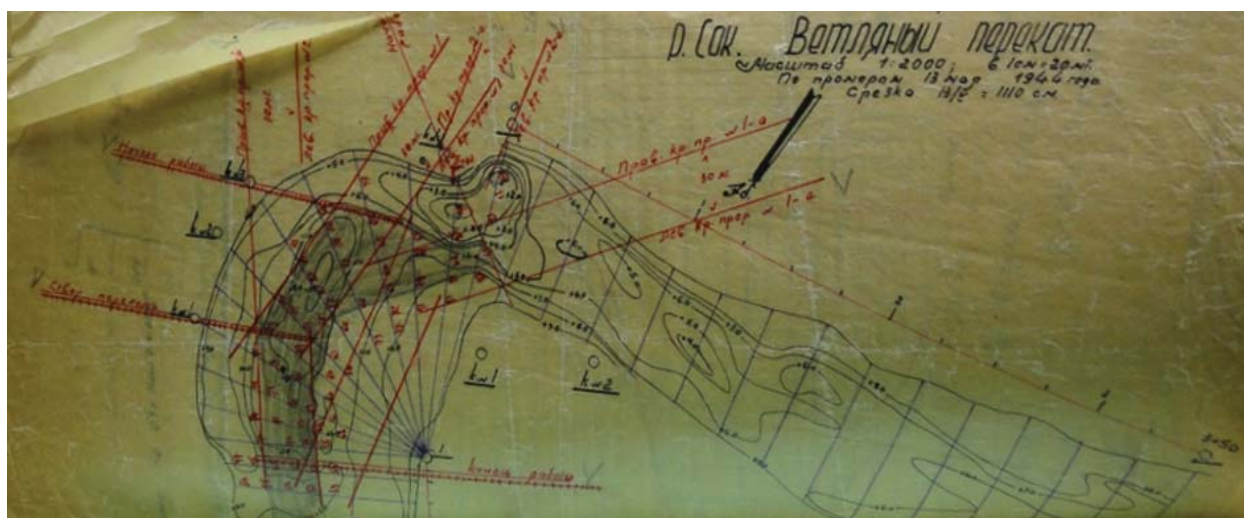
ПЕРВЫЙ РАЙОН ОБСТАНОВКИ ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ: КУЙБЫШЕВ – СОСНОВСКАЯ РОССЫПЬ



На 1364 км в луговой стороне под осередком, который обставлялся пестрым бакеном, находился заход в реку Самару. На 1355 км тоже в луговой стороне располагался заход в затон Сухая Самарка, который обставлялся красным и белым бакенами. Выше затона Сухая Самарка, в луговой стороне, при входе в реку Самару, имелся побочень, который обставлялся белыми бакенами. В луговой стороне, ниже входа в затон Сухая Самарка, выставались створы вверх, которые освещались зелеными огнями и от которых судовой ход отклонялся в горную сторону на перевальную вежу, стоящую в горной стороне на острове Поджабный. От входа в реку Самару ходовая сторона шла вдоль луговой стороны, обходя побочень, располагавшийся на 1362 км и обставлявшийся белыми бакенами. От горной перевальной вехи судовой ход переходил через Куйбышевский пережат на створы, стоявшие на городской стороне у электрокомбината, которые в ночное время освещались зелеными огнями. Против города Куйбышева в горной стороне на 1356 км имелось ухвостье Голодного осередка, который обставлялся красными бакенами. От выхода Куйбышевского пережата до луговых створ, стоявших у Студеного оврага, судовой ход проходил серединой реки. Судоводителям рекомендовалось пользоваться ходовой стороной, придерживаясь линии красных бакенов Голодного осередка и учитывать, что в весеннее время через Голодный осередок проходят два протока: верхний на 1346 км и нижний на 1348 км, которые обставлялись красными бакенами, а в проране проходило свальное течение против поляны имени Фрунзе; в горной стороне имелся подводный побочень,

который входил в русло реки и обставлялся красными бакенами. От створ, стоявших на луговой стороне у Студеного оврага, судовой ход отклонялся на горные створы, стоявшие в горном яру на Серном перекате. На выходе из Серной воложки шло прижимное течение на нижнее горное плечо яра, на котором имелась карча (горный яр Серной воложки был засорен карчами). Побочень и ухвостье Серного острова обставлялись белыми бакенами.

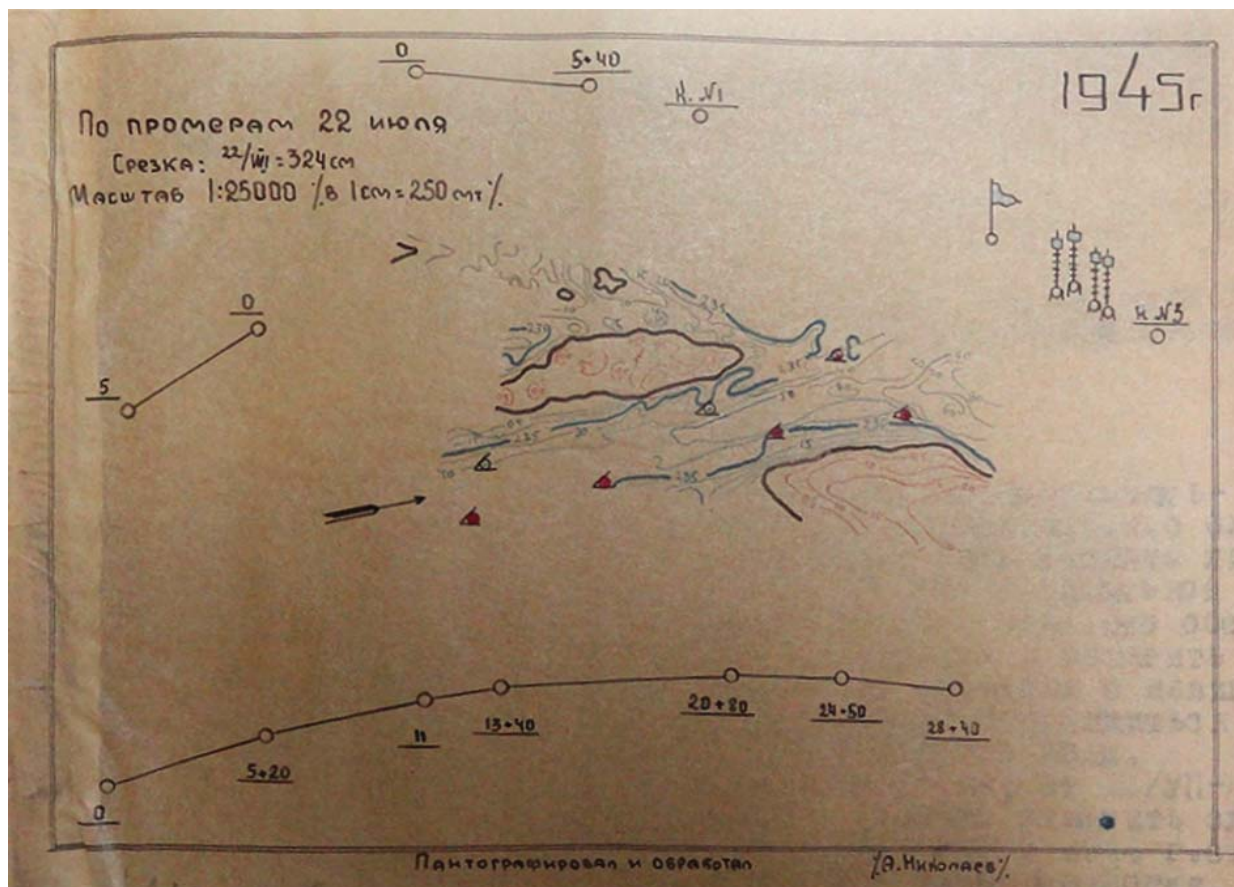
Против Красной Глинки и Гавриловой Поляны река Волга делилась на два рукава. Главным ходом был горный (Серная воложка), который существовал всю навигацию. Луговой ход (бывшая Старая Волга) был несудоходен и перегорожен дамбой, которая заливалась при горизонте воды плюс 350 см по Куйбышевскому водомерному посту. Проток обставлялся белыми бакенами. Во входе в Серную воложку, против протока, имелся горный побочень, который обставлялся красными бакенами. От выхода Серной воложки до протока ходовой стороной была луговая, а от протока ходовая сторона шла вдоль горного побочня до Ширяевского осередка. От тройника горных створ судовой ход отклонялся в луговую сторону на пирамидальные створы, стоявшие на луговом яру, ниже входа в реку Сок.



Река Сок впадала в Волгу на 1331 км. От луговых створ судовой ход шел по луговому ходу до створ, стоявших в луговом яру, ниже пристани Курумоч. Повыше впадения реки Сок в Волгу в луговом яру выставлялась перевальная вежа-ориентир. Ходовой стороной считался ход, который шел вдоль Ширяевского осередка, обставленный красными бакенами. От луговых створ судовой ход шел через Ширяевский луговой перекаат на горные створы, стоявшие против села Ширяево. Ширяевский горный ход протяженностью 8 км действовал как сквозной ход вдоль гор только весной. Приверх и ухвостье Ширяевского осередка обставлялись пестрыми бакенами. Горный ход закрывался при горизонте воды 500-550 см по Куйбышевскому водомерному посту.

В навигацию 1944 года был разработан и открыт 6 августа новый ход между луговым и горным ходами, под ухвостью Ширяевского осередка, и был основным ходом. С переходом на межень судовой ход объявлялся дополнительно. Ширяевский осередок затоплялся при горизонте воды 750 см по Куйбышевскому водомерному посту. Выше села Ширяево, за Горным рынком, имелась суводь, а против села Ширяево – полица, которая затоплялась при горизонте воды 700 см и обставлялась красными бакенами. От села Ширяево до Соляного осередка

судовой ход шел серединой реки, ходовая сторона луговая. Против пристани Ширяево (Липовая Поляна) в луговой стороне имелся песчаный подводный побочень, коса которого врезалась в русло реки. Он ограждался белыми бакенами. От горных створ, стоящих в горах ниже Соляного осередка, судовой ход отклонялся в луговую сторону, через Соляной пережат шел на луговые створы-тройник, стоявшие в луговом Бахилловском яру. От луговых створ судовой ход отклонялся в горную сторону через Бахилловский пережат на горные створы.



Ширяевский пережат

На 1311 км река Волга делилась на два рукава: левый основной ход и правый Соляной горный ход, который шел вдоль горной стороны на протяжении 4 км. Он открывался и закрывался при горизонте воды 800-830 см по Куйбышевскому водопосту. Приверх и ухвостье Бахилловского осередка обставлялись белыми бакенами. Бахилловский горный ход закрывался при горизонте воды 600 см. Федоровская воложка открывалась при горизонте воды 750 см. При ее открытии до горизонта 600 см на приверхе и ухвостье Бахилловского осередка выставлялись пестрые бакены. Против села Моркваши, в луговой стороне, выходила Телячья воложка, которая брала свое начало на 1280 км в луговой стороне. Ухвостье острова и приверх Телячьей воложки обставлялись белыми бакенами. Против села Отважное в горной стороне имелась суводь, которая обставлялась красными бакенами. В луговой стороне имелся побочень, который обставлялся белыми бакенами. От выхода с Бахилловской воложки до Жигулевского перевала ходовой стороной (тиховодом) можно было пользоваться и по луговой, и по горной сторонам. Вход в Ставропольскую воложку располагался на 1261 км

по луговому яру от верхней части Нижне-Климовского переката. Воложкой рекомендовалось пользоваться только пассажирским судам, идущим снизу. Вход сверху был запрещен. Приверх воложки открывался при горизонте воды 1000 см по Куйбышевскому водопосту для пассажирских судов, только идущих снизу. Ниже указанного горизонта пассажирские суда пристани Ставрополь заходили и выходили только снизу. Воложка выходила на 1270-м километре. На Жигулевском перевале, от створ, стоящих в Жигулевских горах, судовой ход отклонялся в луговую сторону на створы-тройники, стоявшие в луговом Ставропольском яру. Под Жигулевским затоном имелась суводь, которая обставлялась красными бакенами. Луговой яр Ставропольского острова имел прижимное течение в яр и был засорен карчами.

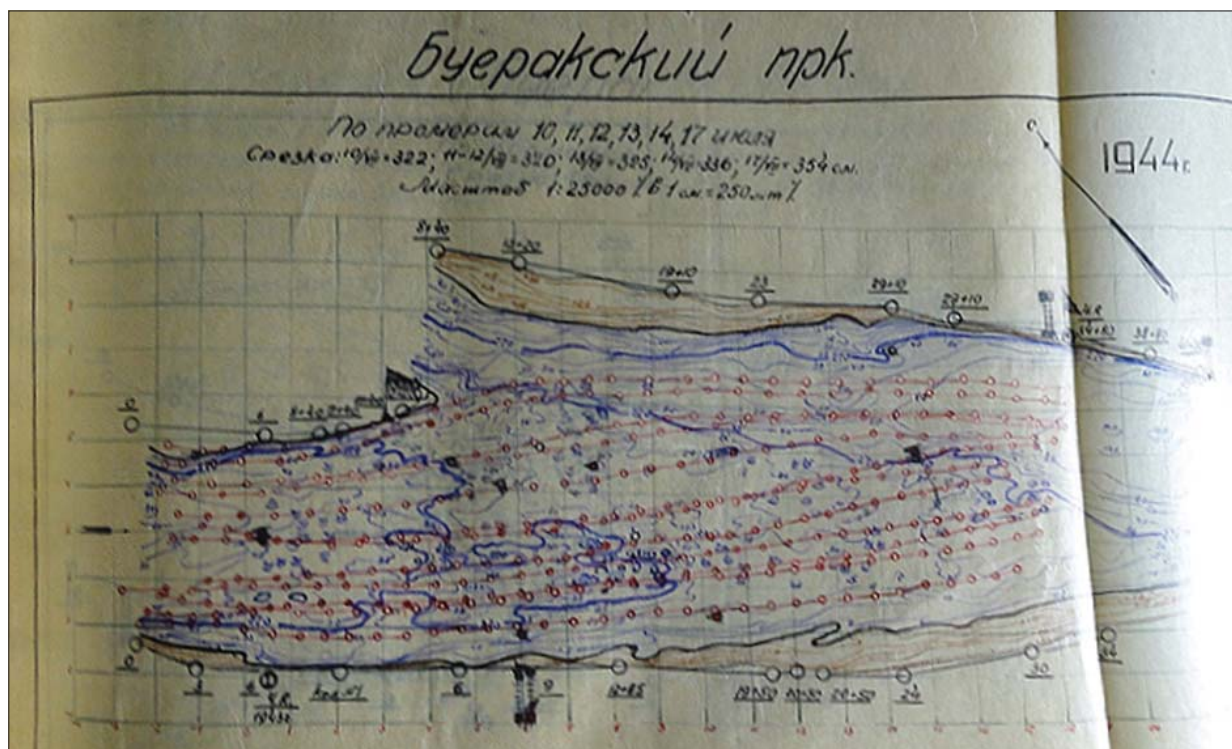
Приверх Усольского острова обставлялся красными бакенами и имел навальное течение на приверх острова. Против приверха в луговой стороне имелся луговой побочень, обставляющийся белыми бакенами. Песок (побочень) затоплялся при горизонте 550 см по Ульяновскому водомерному посту, и он был, как заманиха, опасен для судоходства. Тиховоды в районе от Жигулевского до Никольского перевала можно было использовать в горных песках, обставленных красными бакенами. На Никольском перевале судовой ход шел от створ тройника, стоявшего в луговом Ставропольском яру и отклонялся в горную сторону по направлению на перевальную вежу, стоявшую в Березовском яру. От Никольского до Нижне-Климовского перевала тиховод шел по луговым пескам и обставлялся белыми бакенами. От горной перевальной вехи, стоявшей на Березовском яру, судовой ход отклонялся через Нижне-Климовский перекат на луговые створы.

От Нижне-Климовского перевала до Климовского затона судовой ход шел серединой реки. Луговой яр был засорен карчами. Ходовая сторона от Нижне-Климовского до Верхне-Климовского перевала была горная, вдоль горных песков, и обставлялась она красными бакенами. От луговых створ, стоящих ниже Климовского затона, судовой ход отклонялся в горную сторону, на горные створы, стоявшие у села Климовка.

Ниже села Климовка брала свое начало Усольская воложка, которая была несудоходна. Приверх Усольского острова обставлялся красным бакеном. От села Климовка до села Новодевичье судовой ход проходил серединой реки вдоль горного берега, где имелись ложные огрудки, и обставлялся красными бакенами. Против Климовских огрудков в луговой стороне имелся Климовский осередок (Ягодинский), который затоплялся при горизонте воды 370 см по Ульяновскому водопосту до горизонта 800 см и обставлялся белыми бакенами. От Верхне-Климовских луговых створ до села Новодевичье рекомендовалось пользоваться тиховодом луговых песков, обставляемых белыми бакенами. У поселков Веселая Поляна и Белый Ключ, на горной стороне, выставлялись ориентиры – перевальные вехи. Против поселка Белый Ключ в луговой стороне имелось ухвостье Ягодного острова, обставлявшееся белым бакеном, за косой была заманиха, а выше на 500 м, далеко в русле реки от лугового берега, был подводный осередок, который затоплялся при горизонте воды 7-8 м по Ульяновскому водопосту. Он был неустойчив и переформировывался. Обставлялся белыми бакенами.

У Новодевичинского перевала от горных створ, стоящих у села Новодевичье, судовой ход отклонялся на луговые створы, стоявшие в Ягодном луговом яру. Ухвостье острова у входа в Подвальский затон обставлялось красными бакенами. От горных створ, стоящих у села Подвалье, судовой ход отклонялся через Нижне-Бектяшинский перекат на луговые створы. От последних судовой ход

отклонялся через Средне-Бектяшинский пережат на горные створы-тройник. От горных створ-тройника судовой ход проходил серединой реки на перевальную вежу, стоящую в луговой стороне против села Бектяшка. Чуть ниже села Бектяшка приверх острова Черемшан, вход в воложку Свинуха, ограждался белыми бакенами. От перевальной вежи, стоящей в луговом яру против села Бектяшка, судовой ход отклонялся на створу-тройник, стоящую в горной стороне на Мордовинском пережат. В горной стороне имелись огрудки, которые обставлялись красными бакенами. Выше села Мордово река делилась на два рукава. Правый рукав шел в Бектяшинскую воложку, которая была судоходна, а левый – в воложку Атруба, которая была не судоходна. На приверх Мордовинского острова, обставлявшегося белыми бакенами, шло навалное течение. От села Подвалье до входа в Бектяшинскую воложку рекомендовалось пользоваться тиховодами горных луговых песков, которые обставлялись соответствующими бакенами. От горных створ, стоящих на горном посту Нижне-Буеракского перевала, судовой ход отклонялся на луговые створы, стоявшие на Буеракском яру (нижнее плечо); ухвостье Буеракского острова обставлялось красными бакенами. От луговых створ Нижне-Буеракского перевала до луговых створ Нижне-Буеракского пережата фарватер шел серединой реки. От луговых створ, стоявших на верхнем плече Буеракского яра, судовой ход проходил через Буеракский пережат на горные створы, стоявшие на приверхе Буеракского острова.



Ухвостье Белоярского острова обставлялось белыми бакенами. Белоярская воложка была не судоходна, снизу имелся только заход к пристани Белый Яр для пассажирских судов. От горных створ на Буеракском острове судовой ход шел серединой реки до горных створ (Черная гряда). От горных створ судовой ход отклонялся в луговую сторону на перевальную вежу, стоящую на нижнем плече Сенгилеевского лугового яра. Вдоль берега у Черной гряды имелись огрудки, которые обставлялись красными бакенами. От луговой перевальной

вехи Нижне-Сенгилеевского перевала судовой ход шел параллельно луговому яру до перевальной луговой вехи Верхне-Сенгилеевского перевала. На Верхне-Сенгилеевском перевале от луговой перевальной вехи, стоявшей на верхнем плече Сенгилеевского яра, судовой ход отклонялся в горную сторону на створы, стоявшие выше нефтебаков. От входа в Бектяшинскую воложку до ухвостья Буеракского острова рекомендовалось пользоваться тиховодом по луговой стороне. Далее после перевала в горную сторону рекомендовалось идти вдоль горных песков Буеракского острова, обставляемого красными бакенами. До ухвостья Малого Белоярского острова, до створ, стоявших на Черной гряде, рекомендовалось пользоваться тиховодом луговых песков, обставляемых белыми бакенами. От створ Черной гряды до Сенгилеевских нефтебаков, в зависимости от состояния горизонтов воды, можно было пользоваться тиховодами Сенгилеевского осередка, обставляемыми соответствующими бакенами. На данном отрезке реки Волги, кроме основного лугового хода, в весеннее время открывался горный Сенгилеевский ход, отделенный от основного Сенгилеевским осередком.

Сенгилеевский осередок обставлялся сверху и снизу пестрыми бакенами. Горный ход служил преимущественно для пассажирских судов. Он закрывался при горизонте воды 600 см по Ульяновскому водопосту. В горном ходу вдоль горного берега имелись огрудки и одинцы. Он обставлялся красными бакенами. На 1182 км в луговой стороне брала свое начало Белоярская воложка. Приверх Белоярского острова обставлялся белыми бакенами, имелось навальное течение. От Верхне-Сенгилеевского перевала, стоявшего у нефтебаков, до Нижне-Криушинского переката судовой ход шел серединой реки, вдоль гор имелись огрудки, которые обставлялись красными бакенами. От Сенгилеевских нефтебаков до Криушинского затона рекомендовалось пользоваться тиховодом вдоль луговых песков, обставляемых белыми бакенами. От горных створ, стоящих у села Шиловка, судовой ход отклонялся через Нижне-Криушинский горный перекат в луговую сторону на перевальную веху, стоящую в луговом яру. Выше Нижне-Криушинского переката в горной стороне имелся побочень, который обставлялся красными бакенами. На 1165 км в горной стороне имелся заход в Криушинский затон. От перевальной пирамидальной вехи, стоявшей в горной стороне на ухвостье острова против затона, судовой ход отклонялся на луговые створы, стоявшие в Кайбельском луговом яру, через Верхне-Криушинский перекат. На выходе Панской и Кременской воложек имелся островок, который обставлялся красными бакенами. Ниже створ за нижним плечом Кайбельского яра имелся майдан. Бровка яра затоплялась. Майдан и бровка яра обставлялись белыми бакенами. В яре имелось прижимное течение, и подваливаться близко не рекомендовалось. Имеющийся побочень в горной стороне от Панского (Городищенского) острова обставлялся красными бакенами. От луговых створ, стоящих у села Крестово Городище, луговой ход отклонялся на горные створы. Выше горных створ при горизонте воды 800 см яр затоплялся и обставлялся красными бакенами. От горных створ, стоящих на Городищенском яру, судовой ход отклонялся через Городищенский перекат на луговые створы-тройник. На Городищенском перекаде имелась подводная горная коса, которая обставлялась красными бакенами. От Верхне-Криушинского переката до села Крестово Городище рекомендовалось пользоваться тиховодами горных песков, обставляемых красными бакенами. От луговых створ тройников, стоявших в Городищенском луговом яру, судовой ход шел фарватером реки через перека, вход в Городищенскую воложку на перевальную веху, стоящую на горном яру Кременского острова.

От указанной перевальной вехи судовой ход шел фарватером реки на горные створы, стоявшие в нижней части Ленивского яра. Выше Кременского переката в горной стороне брала свое начало Кременская воложка, вход в которую ограждался красным овальным бакеном на понтоне. Воложка была не судоходна. В Кременскую воложку был сильный свал воды. Приверх Кременского острова ограждался красными бакенами. Ниже Кременского переката брала свое начало Панская воложка, она была не судоходна. На Кременском перекате, в луговой стороне, в малом Золотовском осередке имелись две прорвы (протока), в весенний период в них было много наносов водой, которые образовывали заструги, выходящие далеко в русло реки. Последние обставлялись белыми бакенами. Судоводителям судов, шедших снизу, рекомендовалось придерживаться середины реки после закрытия Ленивской воложки, при горизонте воды 800 см по Ульяновскому водопосту. От горных створ, стоявших в Ленивском (Чувиченском) яру, судовой ход отклонялся через Ленивский перекат на луговые створы, стоявшие на приверхе острова Барский. От села Крестово Городище до выхода в Ленивскую воложку рекомендовалось пользоваться тиховодами луговых песков, обставляемых белыми бакенами.

Ленивская воложка брала свое начало в верхней части Ленивского переката и отделялась от основного русла малым Золотовским островом. Воложка была судоходна в весеннее время до горизонта воды 800 см по Ульяновскому водопосту. На входе в Ленивскую воложку ставились белый и красный бакены. Она была открыта только для судов, которые шли снизу. Протяженностью воложка была 6 км и выходила в коренное русло на 1150 км. На ее выходе в коренное русло выставлялся пестрый бакен. В средней части воложки, в луговой стороне имелась затопленная коса, которая ограждалась белыми бакенами. Ухвостье Золотовского острова и приверх Барского острова (прорва) ограждались белыми бакенами. На ухвостье Золотовского острова выставлялась луговая перевальная веха (до горизонта воды 800 см), от которой судовой ход отклонялся через Ульяновский перекат на горные створы, стоявшие ниже железнодорожного моста на горном яру. Горный побочень от Ленивского до Ульяновского перекатов обставлялся красными бакенами. Против горных створ Ульяновского перевала в луговой стороне имелось ухвостье нового Нижнего острова, которое ограждалось белыми бакенами. От горных створ Ульяновского перевала судовой ход шел серединой реки до железнодорожного моста, вдоль горного яра имелись две печины, которые обставлялись красными бакенами. От входа в Ленивскую воложку до Ульяновского железнодорожного моста рекомендовалось пользоваться тиховодами вдоль горных песков, обставляемых красными бакенами. На 1133 км был расположен железнодорожный мост через реку Волгу, проход под которым регулировался специальными правилами прохода судов под мосты. На 750 м выше Ульяновского железнодорожного моста, напротив города Ульяновска находился вход в Часовенский проран (подход к причалу Часовня), располагавшийся в Часовенской воложке. Воложка брала свое начало выше переката Сосновская россыпь, против Захарьевского рудника. Воложка была не судоходна. От железнодорожного моста до Пальцинского переката судовой ход шел серединой реки, на луговые створы, стоящие в луговой стороне Пальцинского острова. При падении горизонта воды до 500 см по Ульяновскому водопосту створы переносились в горную сторону, а подводный осередок обставлялся белыми бакенами.

Против деревни Поливная, в луговой стороне, выставлялась перевальная вежа, от которой судовой ход шел на перевальную вежу, стоящую в горной стороне выше Захарьевского рудника. Вдоль горного берега выше и ниже деревни Поливная имелись огрудки, которые обставлялись красными бакенами. Осередок на перекате Сосновская россыпь оголялся при горизоте 220 см по Ульяновскому водопосту. При падении горизонта воды до 700 см осередок обставлялся красными бакенами. От ухвостья Пальцинского острова до Захарьевских рудников рекомендовалось пользоваться тиховодом по луговой стороне, который обставлялся белыми бакенами.

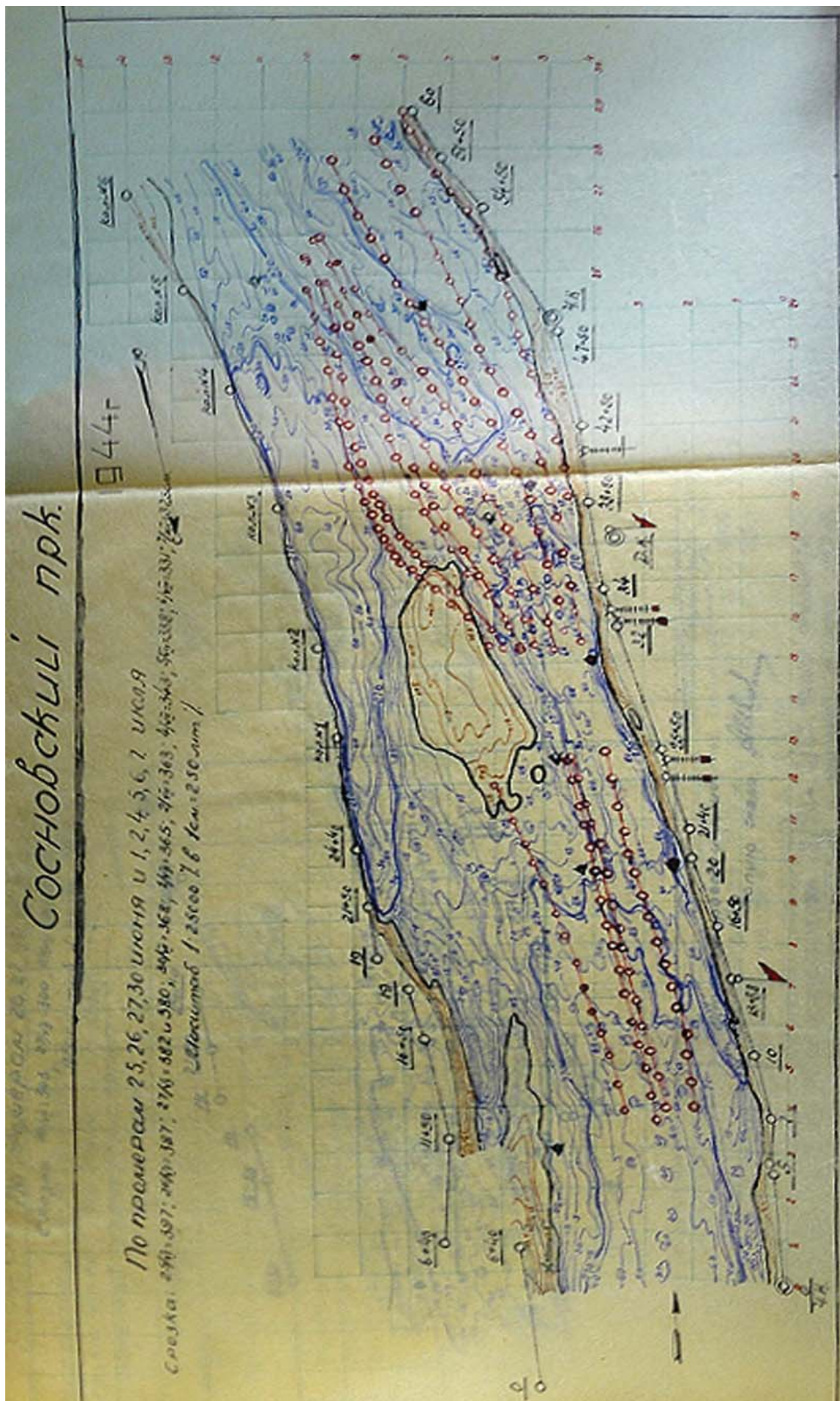
ОПИСАНИЕ ПЕРЕКАТОВ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ НА 1945 ГОД

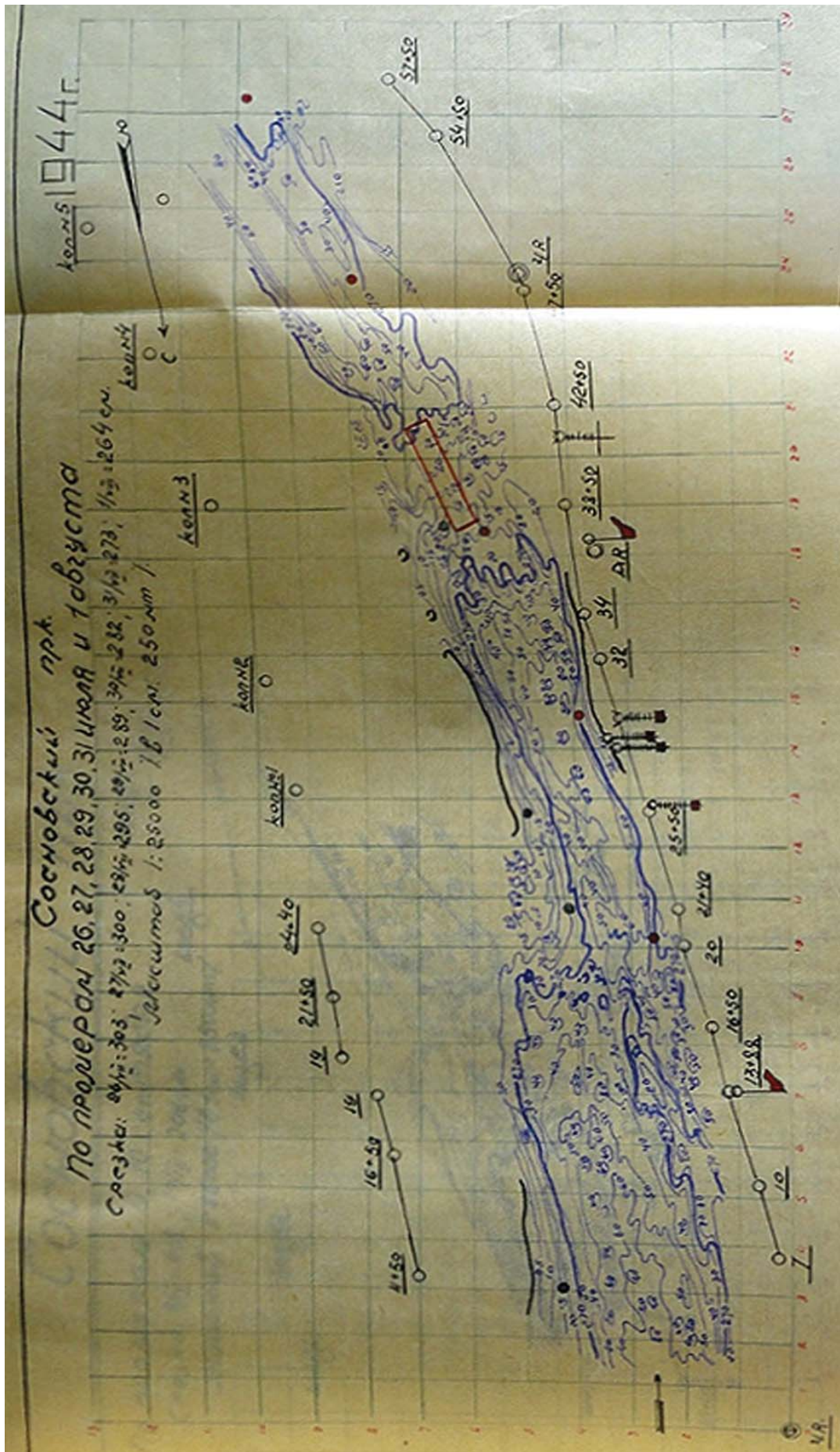


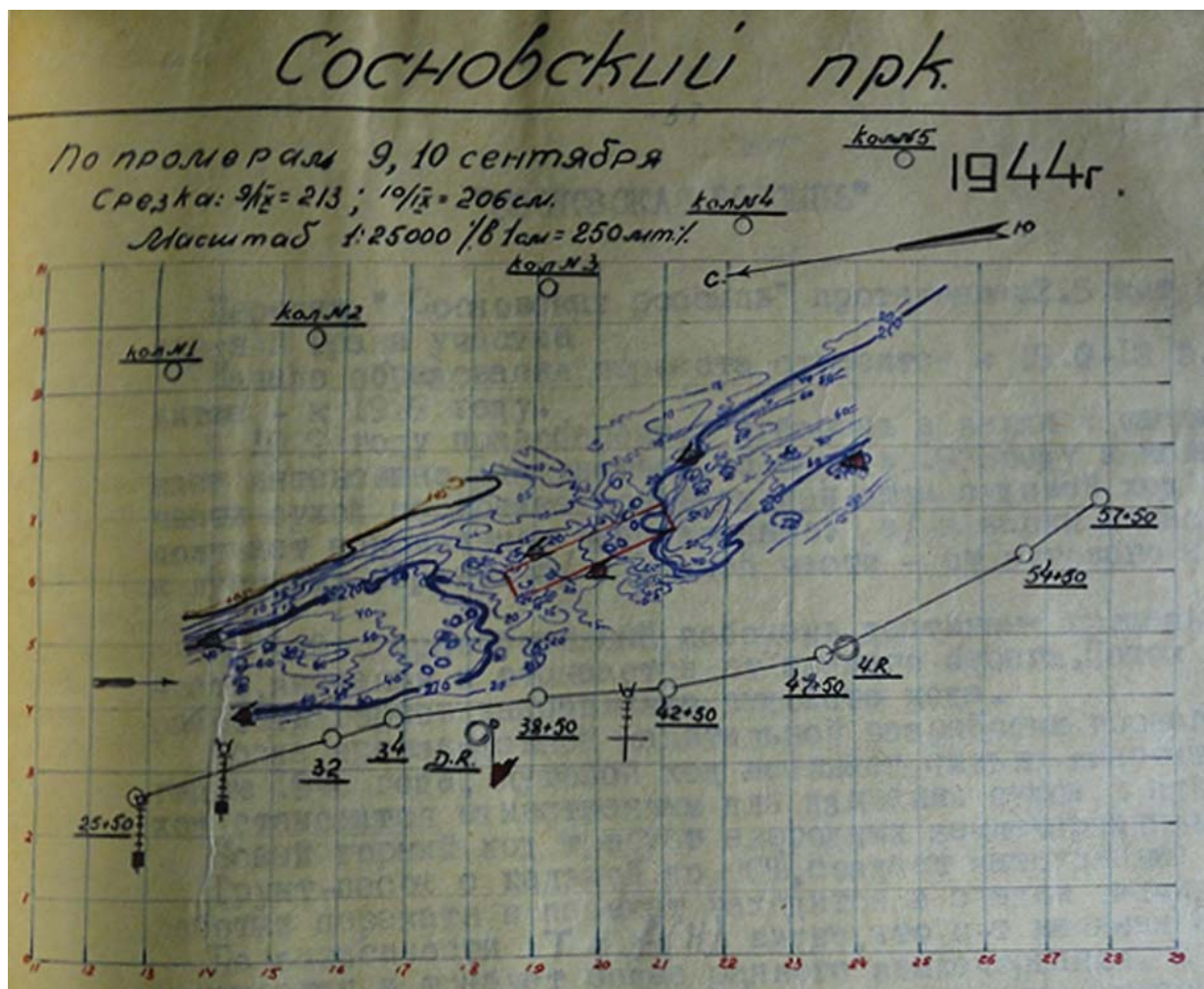
Сосновская россыпь протяженностью 2,5 км находилась на верхней грани участка. Начало образования переката можно отнести к 1911-1913 годам. Его развитие относится к 1929 году. В 1945 году правобережный побочень в верхней части переката начал интенсивно развиваться, образуя к 1938 году в конце своей части сухой по срезке осередок, при этом судовой ход получил искривленное направление: в верхней части – от горного к луговому берегу, а в нижней – от лугового к горному. До капитальной разработки в 1940 году нового (горного) направления перекат носил двойной характер с двумя левобережными и одним правобережным побочнем, который являлся одновременно нижним для верхнего и верхним для нижнего переката.

В период весенних вод и на их спаде на перекате открывался второй ход – горный, вдоль правого берега, использовавшийся для плотов. Начиная с 1939 года и особенно с 1940 года, когда была разработана капитальная прорезь в горном направлении, бывший основной (луговой) ход стал интенсивно заноситься. Одновременно с этим наблюдалось стремление потока отторгнуть правобережный побочень. С 1940 года бывший плотовый (горный) ход стал единственным как для судов, так и для плотов. После капитальной разработки в 1940 году горного хода перекат находился в стадии переформирования и не имел окончательного выражения. Наибольшему переформированию подвергалась нижняя часть переката, которая до 1942 года интенсивно заносилась. Имеющийся на перекате осередок с 1940 по 1944 год включительно переместился вниз по течению на 700 м и удлинился на 200 м. По своему составу грунт на Сосновской россыпи состоял из песка с примесью гальки и гравия.

Хочется отметить особенность осеннего ледохода 1944 года, сопровождавшегося большими заторами в горном ходу, а после ледостава – большими скоплениями подледной шуги и льда, забивших перекат на большую глубину и сыгравших в результате роль ледяных щитов, способствовавших саморазработке переката, в результате чего произошел значительный размыв переката в верхней плесовой ложине протяженностью 500 м и спуск его подваля на 150 м вниз по реке. В зимний период 1945 года на перекате были проведены легковысправительные работы в горном ходу.







В направлении прорези 1944 года было уложено 102 щита (1530 км) и под ухвостьем осередка – 460 погонных метров метловых завес с целью наращивания осередка и перекрытия лугового хода. С 26 июня по 6 июля изыскательской партией № 10 была произведена первичная полная съемка переката с охватом обоих ходов. По этой съемке была намечена прорезь для разработки переката землечерпанием, несколько измененного по сравнению с 1944 годом направлению, с отклонением от Ферапонтьевских огрудков в сторону лугового берега. Но под действием весеннего паводка состояние переката в нижней части горного хода опять заметно ухудшилось – наблюдался его разрыв до 150 м и спуск подвалья еще до 50 м. При сравнении съемки 1944 и 1945 годов видно, что подвалье переката в общей сложности спустилось на 500-600 м ниже, но общее состояние переката в нижней части улучшилось. Разрыв стал вдвое меньше. Состояние переката в верхней части горного хода выше осередка также значительно улучшилось. Там оказалась смытой вся коса, отходившая от горного побочня.

Ленивский перекат. Он был расположен на участке реки с широкой и низкой долиной, имеющей пойму от 4 до 6 км. Основной причиной образования переката было принято считать версию, что река Волга, попадая из узкой на широкую долину, собирала по пойме массу наносов и, имея замедленные скорости, отлагала их на перекате под ухвостьем острова Чувич. Большое влияние на образование переката оказывал и проран Чувич, активно работавший в весенний период. Из лоцманских карт 1879, 1910, 1913 годов видно, что в 1879 году река

Волга, имевшая сильно криволинейное направление, изменила его к 1913 году на более прямолинейное, избрав другое русло. Переката еще в эти годы не существовало. Его образование относится к более позднему периоду – 1913-1929 годам. В 1929 году перекаат имел уже ясно выраженное очертание: его верхние пески имели тенденцию к соединению со сквозной косой с нижними песками. В таком состоянии перекаат находился до 1935 года и почти ежегодно требовал большого объема землечерпательных работ. С 1935 года состояние переката стало заметно улучшаться за счет частичного смыва верхнего правобережного и нижнего левобережного побочней. Судовой ход стал более плавным и имел достаточные для судоходства глубины, но все же поддерживался землечерпанием. В последующие годы естественный размыв переката усилился настолько, что в 1938 и 1939 годах он уже не потребовал землечерпательных работ. В 1940 году под действием второго весеннего паводка его состояние вновь несколько ухудшилось, и он потребовал однократной разработки. В 1941 году его состояние улучшилось за счет незначительного смыва стрежневой части приверха нижнего песчаного побочня, что несколько уширило судовой ход и тем самым еще больше улучшило его судоходные качества. Габариты судовой хода были выдержаны полностью, и потребности в каких-либо дноуглубительных работах не было. В 1942 году длительное стояние высоких горизонтов вод и их сравнительно медленный спад вызвал незначительный занос переката. Та верхняя коса правобережного побочня соединилась сквозной перемычкой шириной до 350 м с приверхом левобережного побочня. Но ни на глубинах, ни на судоходных качествах переката это не отразилось. Он не потребовал ни землечерпательных, ни взрывных работ. В навигацию 1943 и 1944 годов существенных изменений не произошло, но его состояние несколько ухудшилось, и в эти годы он потребовал землечерпательных работ. В 1944 году перекаат в течение 28 дней лимитировал плес, что свидетельствовало об ухудшении переката и необходимости с каждым годом большей подготовки переката для судоходства землечерпанием.

Городищенский перекаат. Он был расположен в Городищенской воложке, в расширенном до 800 м участке реки. Перекаат был образован левобережным и правобережным песчаными побочнями. Корыто переката было широкое, неустойчивое. Грунт – песок. Из анализа лоцманских карт 1879 и 1913 годов и съемок 1914 года было установлено, что в 1879 году судоходство было в Панской воложке. Городищенская воложка, спрямляющая реку, была размита за период, предшествующий 1914 году, после чего судовой ход перенесся в Городищенскую воложку. Отходящий от горного берега песчаный побочень с мощной подводной частью и песчаные отложения лугового берега образовали в 1915 году перекаат с судовой ходом вдоль лугового берега. К 1917 году происходит отторжение подводной части горного побочня с образованием осередка. Судовой ход проходил вдоль горного берега. В 1919 году образовавшийся осередок соединился с левобережным побочнем. В 1931 году происходит отторжение стрежневой части лугового побочня.

Судовой ход располагался посредине русла. Образовавшийся осередок прижимался к горному берегу. Горный побочень стал нарастать. Судовой ход перешел от пологого левого берега к правому берегу, направление шло за счет перемещения корыта переката к луговому берегу. К 1940 году состояние переката ухудшилось. Из-за второго весеннего паводка на перекаате были проведены землечерпальные работы.



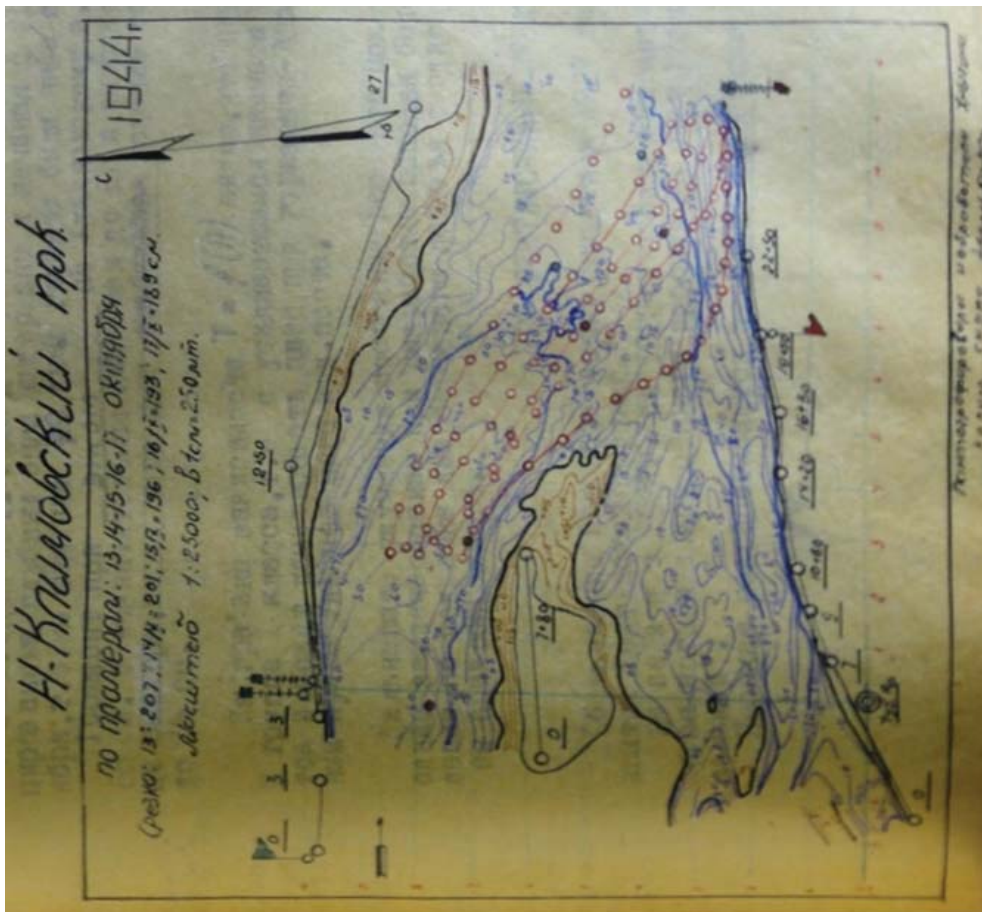
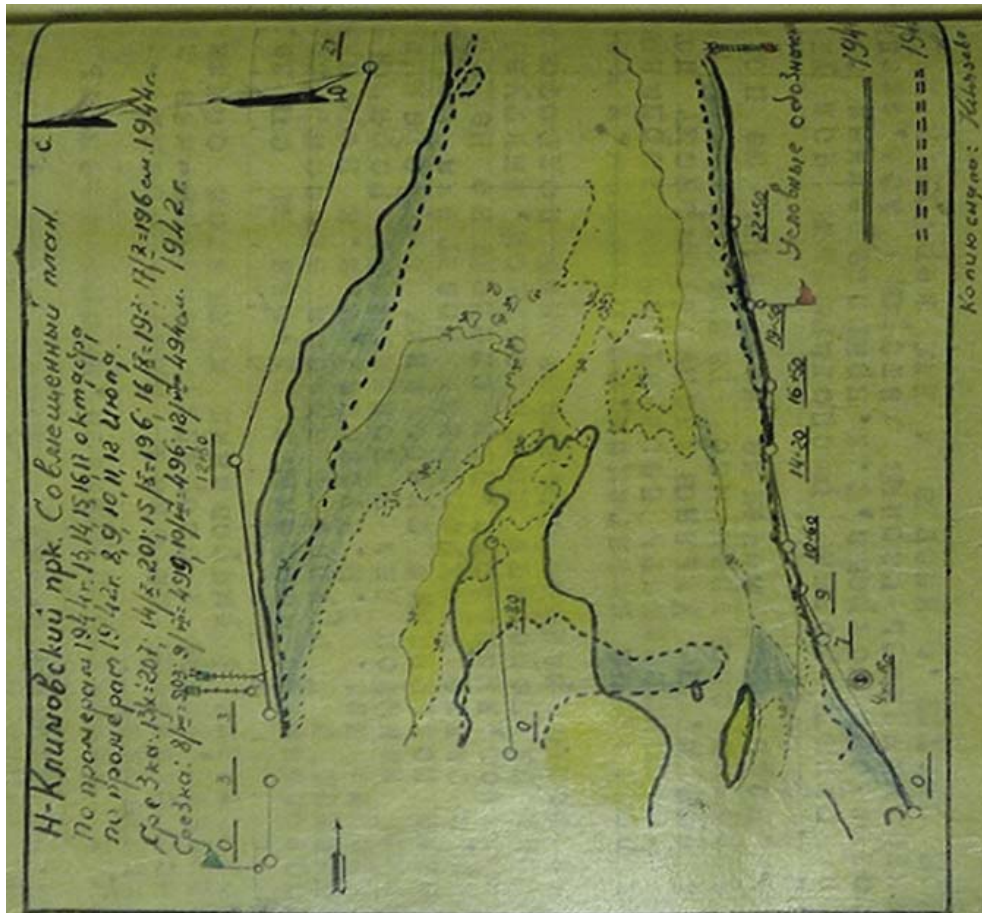
В 1941 году наблюдался процесс саморазработки переката. Местами ширина полосы смыва колебалась в пределах от 50 до 100 м. Затонная часть нижней плесовой лощины оказалась рассыпанной в верхней своей части на протяжении 250-300 м. Правобережный яр в месте наиболее вогнутой своей части разорвался. На отдельных участках размыв яра доходил до 50-70 м. Вследствие произошедшей деформации судовые качества переката только улучшились, а крутизна перевала уменьшилась. В 1941 и 1942 годах на перекате происходил процесс саморазработки, в результате чего стреженная часть левобережного песчаного побочня оказалась смытой в длину на 1300 м и в ширину до 200 м. Продукты размыва отложились под ухвостьем второго побочня, удлиняя его вниз до 300 м и уменьшая емкость затонской части, которая отделилась этим ухвостьем. Правый берег на протяжении от затонской части до нижней плесовой лощины подвергся частичному размыву. В результате этих переформирований судовой ход принял более пологое направление с некоторым приближением к левому берегу. В 1943-1944 годах состояние переката ухудшилось за счет соединения правобережной косы с левобережным побочнем, что сильно уширило седловину переката. Правый берег на протяжении от затонской части до нижней плесовой лощины подвергся сильному размыву. Стрежневая часть левобережного побочня также подверглась размыву по сравнению с 1942 годом по длине на 1400 м и по ширине на 70 м. Продукты размыва отложились под ухвостьем этого побочня, удлиняя его по сравнению с 1942 годом на 600 м, а затонская часть почти отмерла. Перекат начал интенсивно заноситься. В навигацию 1944 года он уже лимитировал плес в течение 11 дней, но землечерпанием не разрабатывался.

Криушинский перекат. Перекат располагался на прямолинейном участке реки в уширенной до 100 м меженной части русла. Общая протяженность переката была порядка 4 км. Он был образован ухвостьем верхнего и приверхом нижнего подводных осередков, ложе было песчаное. Перевал от левого к правому берегу был крутой, короткий и достаточно широкий. Подвалье переката было косое. Сравнивая лоцманские карты 1879, 1910, 1913 годов и плановые материалы с 1920 года, можно сделать следующее заключение: в период с 1879 по 1921 год судоходным было русло Старой Волги, поэтому Нижне-Криушинский перекат, расположенный в другом рукаве, не снимался, и определить дату года его формирования без съемок трудно. В 1921 году перекат разрабатывался в горном направлении на всем судоходном рукаве землечерпанием. С 1931 по 1933 год судовой ход имел крутое горное направление от левого к правому берегу. Наличие на перекате свального течения, которое намыло косу огрудков у правого берега, являлось неблагоприятным условием для судоходства. Перекат ежегодно разрабатывался землечерпанием. В 1935 году вдоль левого берега саморазрабатывался проток прямолинейного направления, тогда как горный проток, наоборот, подвергся интенсивному заносу. Судовой ход был перенесен в левобережный поток, как более глубокий и удобный для судождения. Особенность лугового хода заключалась в том, что он был образован необычно длинным осередком, идущим в направлении от правого к левому берегу сухим по срезке в верхней части, на протяжении 4 км. Корыто переката всего лугового хода оказалось крайне неустойчивым, с очень слабым течением, и уже в 1935 году перекату потребовались землечерпательные работы. В последующие годы состояние переката по луговому ходу стало ухудшаться. С 1937 года перекат стремился избрать

горное направление. В 1939 году землечерпанием был разработан новый горный ход. Но наличие косо́го и крутого подвалья затрудняло заход на пере́кат низовых караванов. Луговой ход по левому протоку был сохранен для верховых и плотокараванов. В 1940-1944 годах благодаря естественному размыву состояние пере́ката на горном ходу улучшилось без землечерпательных работ.

Буеракский пере́кат. Был расположен в слабо искривленной, расширенной до 1500 м части русла, в месте слияния основного русла с Белоярской воложкой. Общая протяженность пере́ката была порядка 2 км. Верхний и нижний плесы были прямолинейного направления. Пере́кат был образован ухвостьем Белоярского острова с правобережным песчаным побочнем и подводным осередком, разделяющим судовой ход на два – горный и луговой. Основным ходом был луговой со сравнительно пологим перевалом судОВОГО хода в луговую сторону. Корято пере́ката было устойчивое. Грунт – песок. При сравнении лоцманских карт видно, что пере́ката в 1879 и 1912 годах не было. В это время судовой ход придерживался середины русла. При входе в Буеракскую воложку от горного берега отходил в русло песчаный побочень, который ниже переходил в песчаную отмель. Слияние коренного русла с Белоярской воложкой было выше существующего в 1944 году. За период с 1913 года ухвостье Белоярского острова удлинилось. За год от размыва горного побочня увеличилась песчаная отмель правого берега. Судовой ход переместился к левому берегу. С 1913 года от ухвостья Белоярского острова начала вытягиваться подводная коса, которая стремилась присоединиться к горному побочню. К 1929 году образовался пере́кат (горный ход). В 1933 году произошло отторжение подводной косы от ухвостья Белоярского острова. По продиру был разработан луговой ход. В 1937 году произошел естественный размыв лугового хода. Образовавшийся подводный осередок стал наращиваться в сторону правого берега, идя на соединение с растущим, в свою очередь, правобережным побочнем. Горный (второй) ход к 1941 году продолжал интенсивно заноситься, но благодаря повышенным горизонтам эксплуатировался в течение всей навигации плотокараванами и верховыми судами. В сентябре луговой ход по глубинам стал близок к лимитируемым и потребовал взрывных и землечерпательных работ. В 1942-1943 годах каких-либо существенных изменений не произошло, за исключением наращивания в высотном отношении правобережного осередка, соединяющего его с правобережным побочнем, и перемещения вниз корыта пере́ката. В 1944 году также наблюдался интенсивный рост осередка как в вертикальном, так и в горизонтальном направлении. Состояние горного и лугового ходов ухудшилось. Средняя ширина пере́ката в горном ходу в 1942 году была 564 м, в 1943 году – 543 м, а по Ульяновскому водопосту в 1944 году – 633 м; по луговому ходу в 1942 году – 510 м, 1943 году – 446 м, 1944 году – 523 м. С весны 1944 года поддерживался крайний луговой ход направления 1943 года до 18 июля с глубиной 455 см и горный ход. Затем луговой ход был перенесен правее существовавшего, с более пологим направлением. Перенесенный судовой ход продержался до конца навигации. В общем, процесс размыва пере́ката шел в средне-луговом направлении.

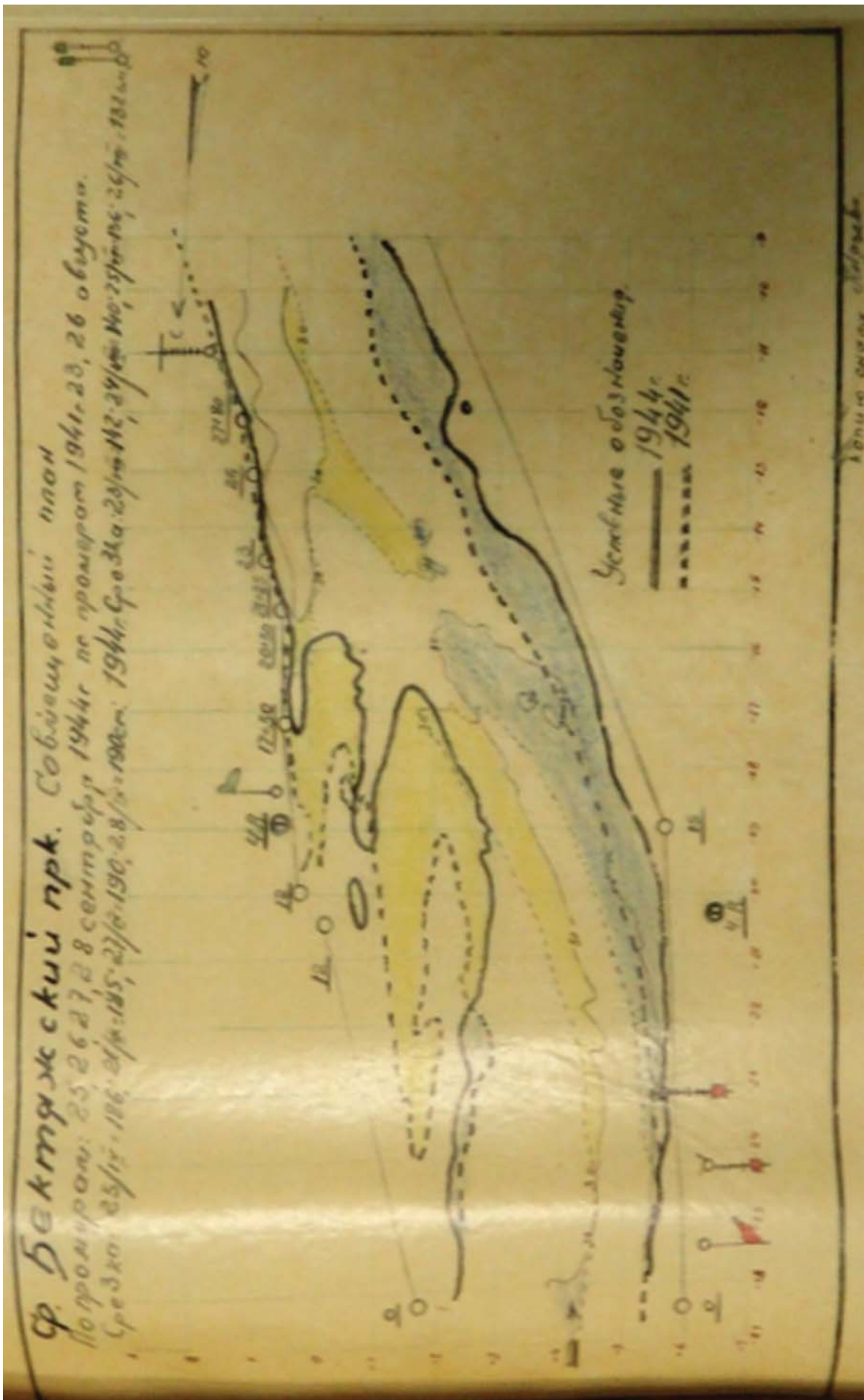
Климовский пере́кат. Он располагался на слабо криволинейном участке реки, в расширенной до 2000 м меженной части русла. Протяженность пере́ката была около 1 км с крутым перевалом судОВОГО хода от левого к правому берегу. Пере́кат был образован двумя песчаными побочнями: мощным правобережным (верхним) и маломощным левобережным (нижним).

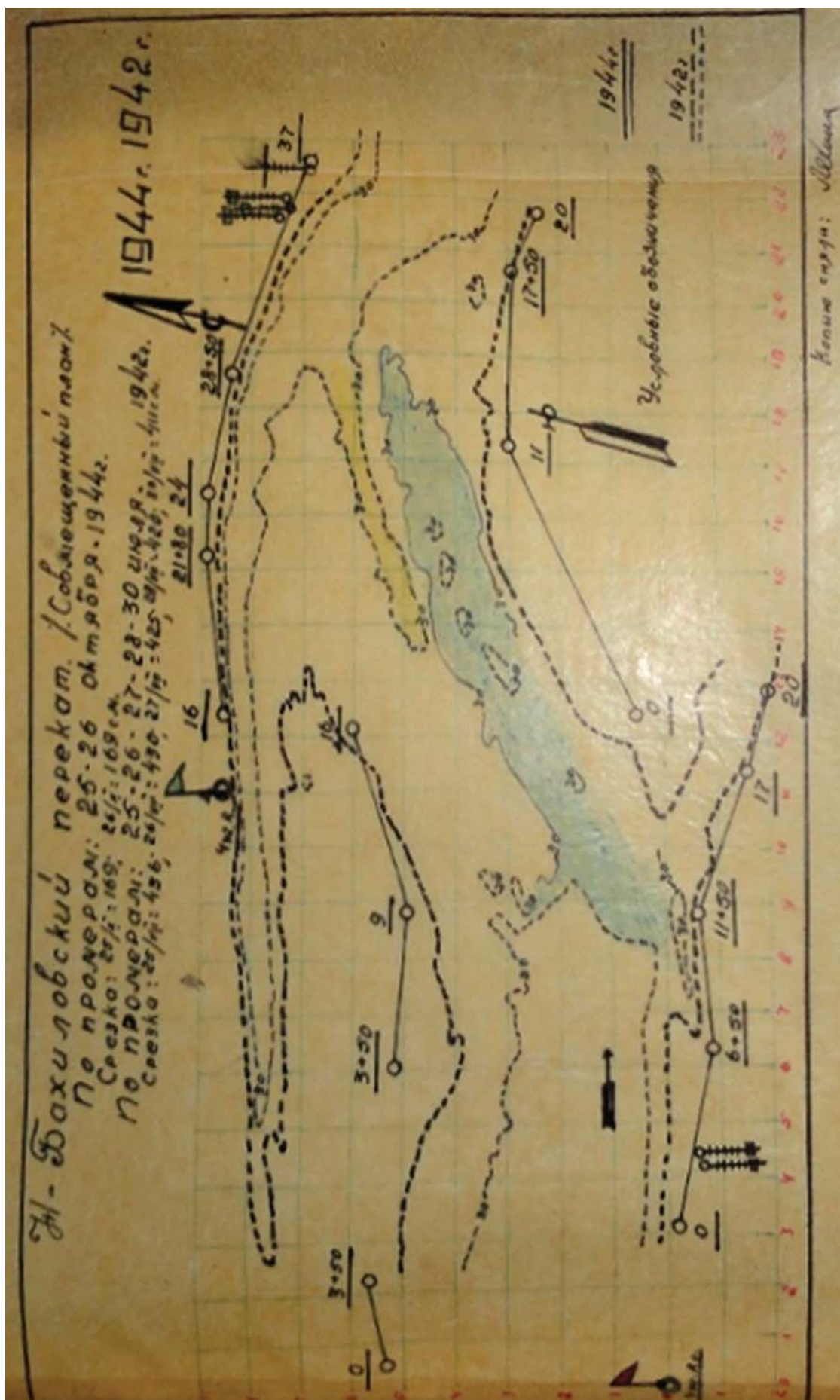


Корыто переката было прямолинейное, неустойчивое, его ложе – песчаное. Грунт, слагающий левый берег, был песчано-глинистый. Правый берег ниже переката был сложен из тяжелых трудноразмываемых глин, так называемых печин. В 1879 году перекат находился значительно выше существующего на 1945 год. С 1879 по 1940 год перекат переместился вниз на 10 км; в последние семь лет – на 1300 м. Крутой перевал судового хода от левого к правому берегу сохранялся на перекаате на всем протяжении рассматриваемого периода. Динамическая ось руслового потока прижималась ближе к левому берегу. Большая часть свалок грунта от землечерпания производилась на левобережный (нижний) побочень. Однако, несмотря на это, правобережный (застрежневый) побочень подвергался размыву с образованием ям и выбоин как с верховой, так и с низовой его стороны, что говорит о стремлении потока разработать стрежневую часть левобережного побочня. В навигацию 1941 года перекат углубился по прорези 1940 года, со свалкой грунта под ухвостье верхних песков переката. По съемкам 1942 года левобережный побочень продолжал размываться за счет наращивания правобережного побочня. Корыто переката перемещалось к левому берегу. Для поддержания глубин в 1942 году провели взрывные работы. В навигацию 1943-1944 годов процесс наращивания правобережного побочня и перемещения корыта переката к левому берегу продолжался. Никаких работ на перекаате не производилось. В период с 21 октября по 10 ноября перекат лимитировал плес. Объем грунта увеличивался. Слой грунта между нулевой и трехметровой изобатами интенсивно возрастал.

Средне-Бектяжский перекаат. Образование переката можно отнести к 1927 году, когда после интенсивного размыва была открыта для судоходства Бектяжская воложка. С 1927 по 1933 год происходило интенсивное размытие острова Зелененький, на перекаате происходила аккумуляция наносов и, как следствие, нарастание правобережного и левобережного побочней. При наличии крутого и короткого перевала от правого к левому берегу перекаат был крайне неудобен для судоходства. Впервые он был разработан землечерпанием в 1933 году. В дальнейшем до 1941 года его разрабатывали землечерпанием ежегодно. С 1934 года происходит значительное наращивание ухвостья левобережного и размыв правобережного побочня при одновременном перемещении корыта вниз по течению. Пологая прорезь 1941 года, с целью подрезки правобережного побочня и спрямления судового хода, резко переформировала перекаат, и в дальнейшем до 1944 года перекаат поддерживался лишь взрывными работами. Спрявление судового хода на перекаате дало возможность избежать навала судов на левобережную печину, а также вызвало значительное улучшение как среднего, так и нижележащего Бектяжского переката.

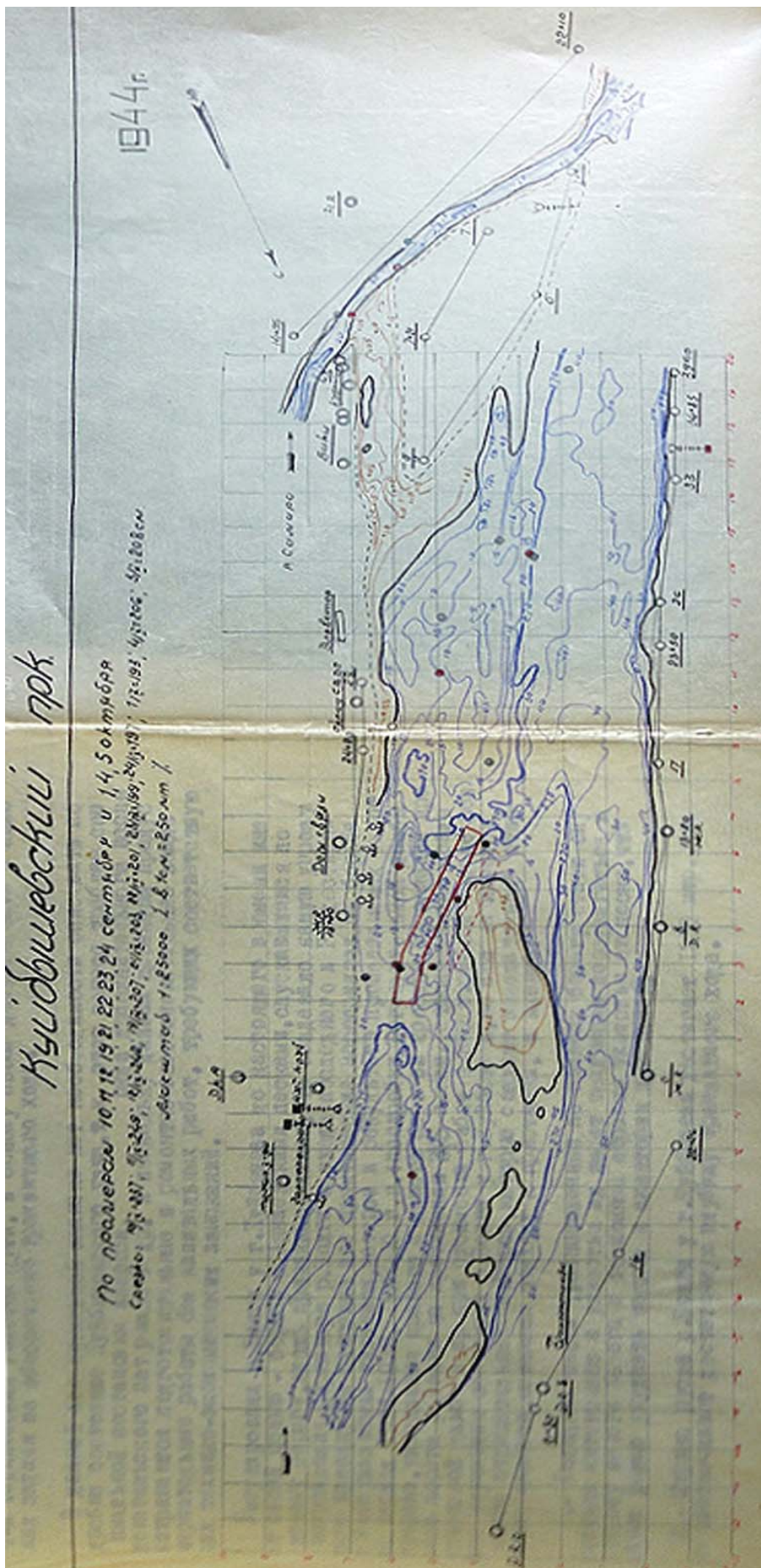
Нижне-Бахилловский перекаат. Он располагался в расширенной до 1500 м части русла реки на прямолинейном участке. Его протяженность – около 2 км. Речная долина узкая, шириной 3-4 км. Перекаат был образован спускающейся сверху косой маломощного левобережного песчаного побочня и мощным песчаным так называемым Соляным осередком, располагавшимся у правого берега с небольшим побочневым протоком, пересыхающим в межень в своей нижней части. Между Соляным осередком и косой левобережного побочня находился подводный осередок с отметками, близкими к нулевой срезке, который разделял водный поток на перекаате на два рукава – горный и луговой. Основным ходом являлся луговой. Горный, имевший глубины, близкие к луговому ходу, был неудобен.

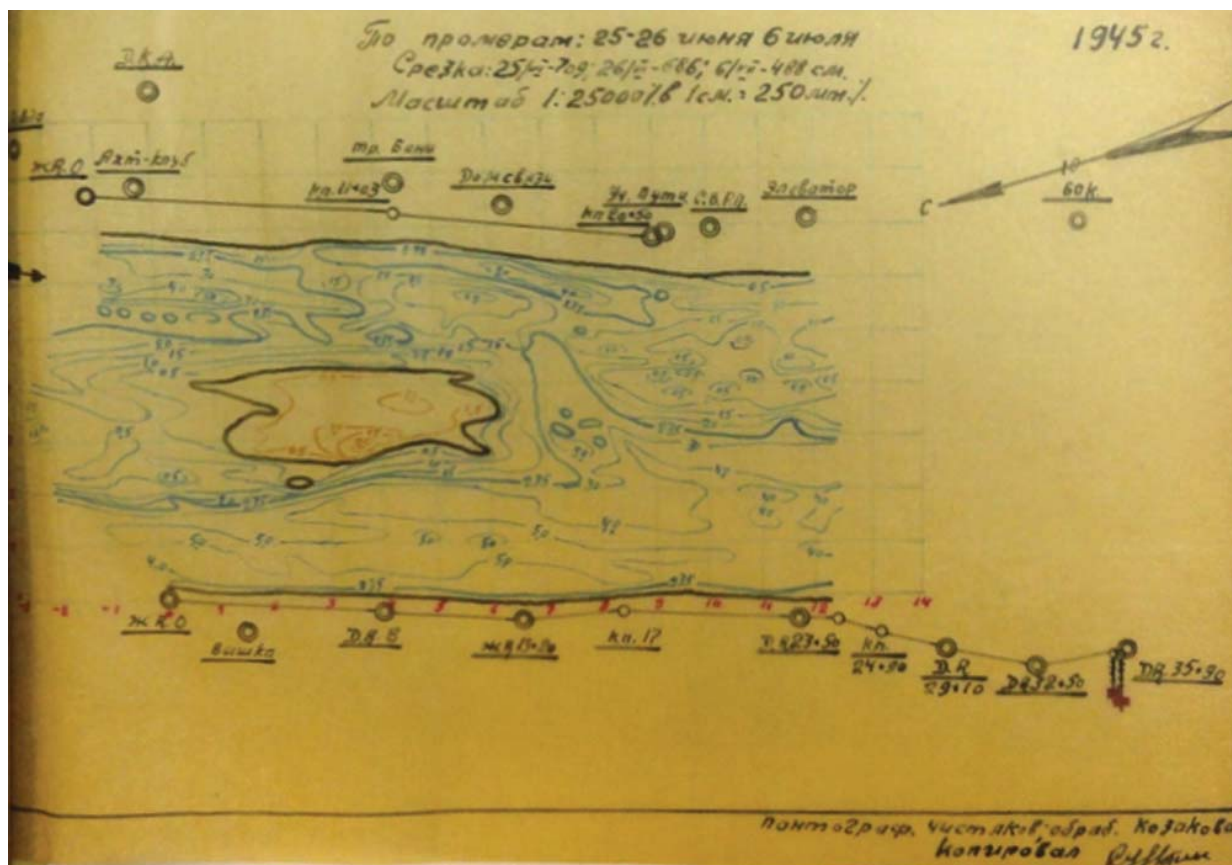




Куйбышевский пережат и подход к Куйбышевским пристаням.

Куйбышевский пережат был расположен на участке реки Волги с малой кривизной и большой шириной русла. Вогнутое очертание левого берега выше города Куйбышева постепенно переходило в выпуклость (известковая плита, которая обуславливала перевал, находилась в этом месте). Из исторических и плановых материалов было установлено, что Куйбышевского пережата до 1808 года не было. Судовой ход с довольно значительными глубинами проходил у левого берега. Верхние пески, будущий Голодный осередок, имели вид маломощного побочня, который находился у правого берега, выше существующего на 1945 год расположения Голодных песков на 12 км. Ниже Голодных песков, у левого берега, проходило интенсивное отложение наносов, которые образовали в первой половине XIX столетия мощные Аннаевские пески. В период с 1899 года Голодные пески стали нарастать в нижней части, принимая форму мощной косы. С 1907 года Аннаевские пески принимают поступательное движение вниз, и судовой ход временно перемещается к правому берегу. Аннаевские пески ежегодно спускались вниз по течению на 700-1000 м, прошли район пристаней и заняли более-менее устойчивое на тот период положение. Их интенсивному передвижению способствовали постоянные выпрямительные сооружения. Удлинение косы Голодных песков происходило с интенсивностью 200 м в год, при этом с 1935 года исключительно за счет появления подводных шалыг, располагавшихся по направлению к луговому берегу. С 1932 года происходит образование подводного осередка с устойчивым положением приверха. В последующие годы этот осередок нижней частью соединился Аннаевскими песками. Спускающееся ухвостье Голодных песков и приверх подводного осередка первоначально образовали Рождественский пережат с крупным судовым ходом с луговой в горную сторону. Плановые съемки 1937 года, а также произведенные наблюдения указывали на стремление динамической оси потока придерживаться плавного перехода с луговой в горную сторону, поэтому в 1937 году был разработан вход по пониженным отметкам между осередком и приверхом Аннаевских песков, который и получил название Куйбышевского пережата. В 1939 году верхние пески Куйбышевского пережата соединились с ухвостьем Голодных песков, образовав одну мощную косу. Стрежневая часть Голодных песков подводной косой соединилась с небольшим побочнем у левого берега, и в это время появилась верхняя часть Куйбышевского пережата. Причиной образования пережата считалось наличие расширенной речной долины выше пережата, с широкой правобережной поймой, надпойменные воды, привлекаемые правобережной поймой, при встрече с русловым потоком создавали условия для гашения скоростей у правого берега и отложения там наносов, что привело к наращиванию правобережного побочня. В последующие 1940 и 1941 годы произошло соединение правобережных песков с левобережными, что особенно сказалось в навигацию 1944 года. Пережат стал лимитировать с горизонтом воды 255 см (8 июля) при дифференцированной глубине 435 см, имел фактически 420 см и лимитировал 80 дней. В 1944 году пережат разрабатывался дважды: с 21 июля по 24 августа и с 23 сентября по 16 октября. Взрывные работы, при которых было израсходовано 1215 кг взрывчатых веществ, на нем проводились 10 раз. Нормировал пережат почти на всем протяжении, как в верхней части, так и в нижней, и особенно после постановки земснарядов на разработку затонов и падения горизонта воды. Фактические глубины были 270-260 см при плановых 310-305 см.





Одновременно с ухудшением состояния переката резко ухудшались акватории Куйбышевских пристаней, в некоторых случаях подход снизу к ним закрывался. При горизонте воды 6 см по Ульяновскому водопосту и 53 см по Куйбышевскому 15 сентября 1945 года при фактической глубине 140 см перекат был закрыт, и суда после этой даты могли подходить к пристаням только сверху. На заносимость как самого переката, так и акватории, и подходов к пристаням влияла большая ширина реки Волги в этом месте и выпуклость левого берега выше пристаней и переката из-за свалки шлака. Наличие свалки шлака от работы Куйбышевской ТЭЦ, которая по своей высоте до 10-11 м над меженным горизонтом воды и длине 30-40 м в весеннее время отклоняла течение к правому берегу, а также наличие вдоль берега ежегодных городских свалок, начиная с яхт-клуба и до пристаней, которые размывались весенней водой, создавало предпосылки для заносов. В навигацию 1945 года, по сравнению с 1944 годом, особых переформирований перекат не имел, за исключением того, что ухвостье Голодных песков по нулевой изобате спустилось на 100 м ниже, а в верхней части переката между ухвостьем Голодных песков и песчаным осередком наблюдался размыв. Если в 1944 году глубины были до 0,5 м, то в 1945 году они были на 1,5-2 м ниже срезочного горизонта, что указывало на стремление потока разработать ход за осередком. Если в 1942 году объем песчаных отложений на перекате был 3651000 м^3 , то в 1944 году – 4155000 м^3 . Песчаный осередок в верхней части переката переместился вниз по течению: приверх на 400 м, а ухвостье на 250 м, что, в свою очередь, привело к перемещению судового хода в луговую сторону на 60-80 м. По состоянию глубин в 1945 году перекат был лучше предыдущего года, но все же в течение 11 дней на нем не были выдержаны дифференцированные глубины.

Ульяновский водный узел. Река Волга против Ульяновска была разделена на два рукава большим островом под названием Новый. Остров в основании был песчаный, местами песчано-глинистый с примесью пучины, берега были низкие, затопленные весенней водой, поросшие кустарником и крупным лесом. Правый рукав – основное русло реки Волги, протекающий у города Ульяновска, представлял собой глубокую плесовую ложину прямолинейного направления с шириной зеркала от правого берега острова Новый порядка 1 км. Левый рукав, отделенный от основного русла реки Волги островом, носил название Часовенная воложка. Он также был судоходным, за исключением верхней своей части с шириной от 400 до 500 м. Оба русла против города были соединены узким искусственным судоходным каналом, носившим название Часовенный проран, который разделял остров Новый на два – верхний и нижний. Выше города Ульяновска на 3 км имелся второй проран-прорва более позднего происхождения (1929-1930 годы), и приток, естественно образовавшийся путем размыва верхнего острова Новый в месте его пониженных отметок и более слабых грунтов. Эта прорва, разорвавшая остров еще на две части, имела ширину в межень до 350 м, но из-за недостаточной глубины с Волги была несудоходна. Действие этой прорвы негативно отражалось на состоянии судоходной части Часовенной воложки, как в отношении сохранения в ней глубины, так и в отношении использования последней в качестве отстойного зимовочного пункта из-за попадания в нее льда во время весеннего ледохода. Город Ульяновск, как областной центр, имевший немало промышленных предприятий, заводов и фабрик, связанный с другими областными центрами железнодорожной магистралью и водными путями, имел значение перворазрядного порта в системе водного хозяйства. Для приемки, обработки и отправки грузопотоков пристань города Ульяновска располагала двумя товарными причалами, соответствующим образом оборудованными, и одним пассажирским. Подходами к этим причалам (в смысле глубин) для товаро-пассажирских пароходов пристань была вполне обеспечена как в весенний, так и в меженный период. Помимо городских причалов, для города и области имела большое значение Часовенная воложка, где в 3 км от воды были расположены крупный завод имени Володарского, нефтяной и соляной причалы, а также товаро-пассажирский и городская переправа, обслуживающая завод и жителей сел Королевка, Канавы и Часовенской слободы. С обеспеченностью глубин на подходах к этим причалам при средних горизонтах дело обстояло сравнительно благополучно, за исключением причала для нефти, где при достаточных глубинах была затруднена заводка и выводка баржей из-за узости подхода и из-за наличия большой косы, имеющейся в направлении от левого берега Часовенной воложки. В случае падения горизонта воды до низкомезенных уровней проводилась разработка подходов к этим причалам землечерпанием. Больше всего этого требовал Часовенный проран, соединявший реку Волгу с Часовенной воложкой (узость хода прорана 40-50 м и недостаточные глубины – наименьшая 185 см в навигацию 1945 года). В период небольшого обмеления Часовенного прорана (до остановки земснарядов) для заводки груженых судов в Часовенную воложку приходилось открывать заход в воложку снизу, с выхода в Волгу, то есть с Ульяновского переката. Суда в этом случае совершали окружной путь протяженностью в 13 км при наличии в Часовенной воложке двух перекатов, также не обеспеченных достаточными глубинами (наименьшая в 1945 году – 170 см). При наступлении низких меженных горизонтов эти перекаты, особенно нижний, требовали больших землечерпательных работ, да и прорезь требовала уширения до 60 м.

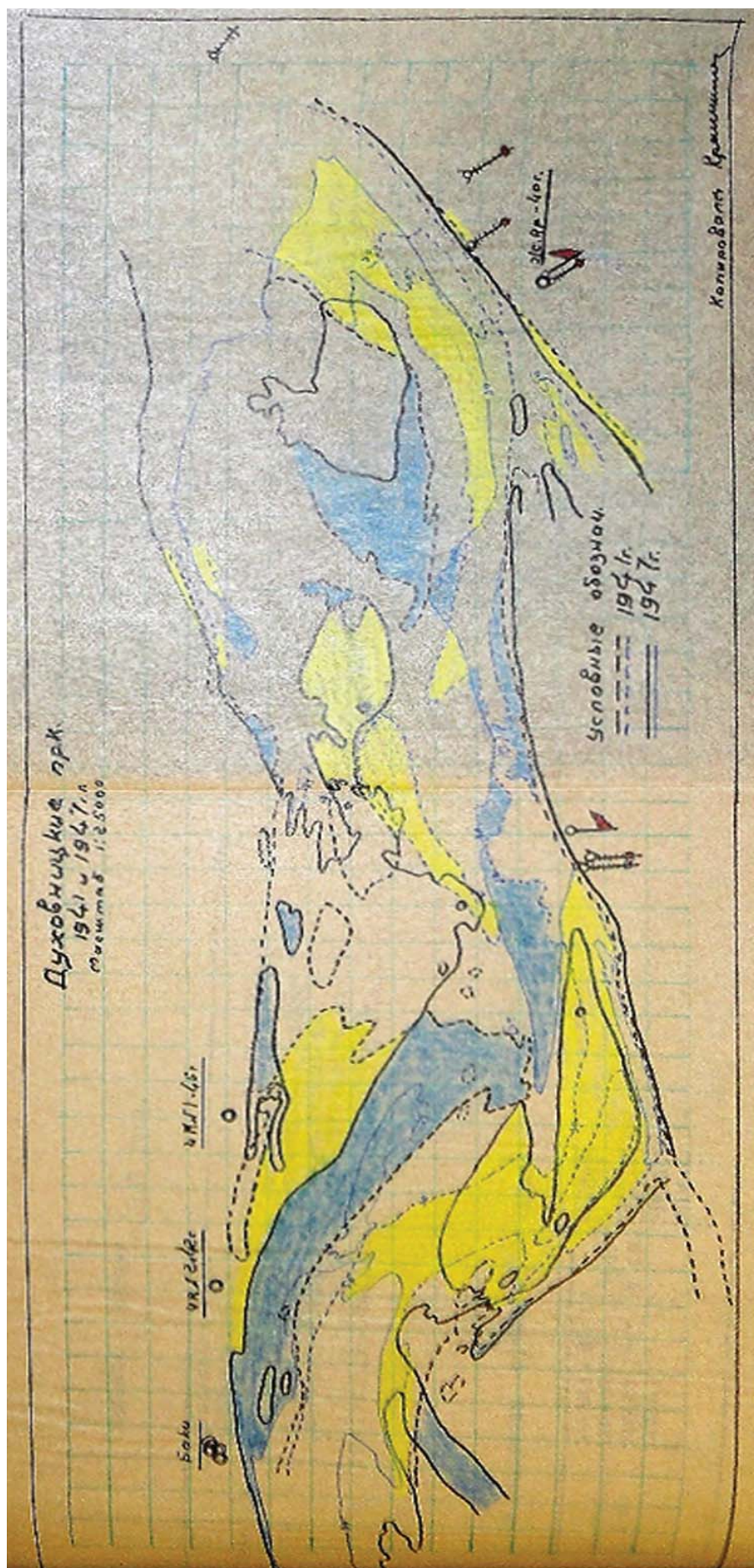
Лопатинский проран. Он располагался в Сызранском водном узле. Его образование относится к периоду 1918-1925 годов. Остров Заумор по лоцманской карте 1913 года пересекался оврагом. Во время весеннего паводка овраг заливался водами, работал, неся некоторую часть расхода воды, причем дно, сложенное из нанесенных грунтов, размывалось. В 1927 году в проране появились глубины ниже срезочных горизонтов. Ввиду того что расстояние, соединяющее Лопатинскую воложку с Рязанской, было больше, чем по рождаемому прорану, естественно, что скорости течения при таком положении были меньше, а в проране были несколько увеличенными; последнее и привело к быстрому заилению Лопатинской воложки и разработке Лопатинского прорана. По съемке 1937 года Лопатинский проран сильно саморазрабатывался, но все же требовал капитального землечерпания. Плавный вход в него и выход, а также ровное течение поставили узел в более выгодное положение в части разработки Лопатинского прорана, чем Раковской воложки, которая имела узость и кривизну, а также крутые повороты и в навигацию 1936 года была очень аварийной. Поэтому после первой произведенной съемки 1937 года было решено разработать землечерпанием и перенести основной ход в Лопатинский проран. Это было сделано в августе 1937 года. В 1940 году в Лопатинском проране существовало три переката: в верхней части на входе в проран, в средней части и в нижней части в месте слияния Лопатинского прорана с Раковской воложкой. Первый и второй перекаты существенного значения не имели, а третий образовался в 1939 году. Образование в конце прорана нового продира вдоль лугового берега вследствие наличия там пединистого осередка и уширения русла в нижней части, а также в результате гашения скоростей и создания осередком подпора, а, следовательно, и отложения наносов способствовало тому, что перекат стал одним из затруднительных мест для поддержания на нем глубин. Под действием сосредоточенного в проране потока, благоприятных горизонтов в навигацию 1941 года верхний и средний перекаты саморазрабатывались. В 1943 году выше входа в Лопатинский проран вновь начал формироваться перекат, и в дальнейшем он ухудшился. В 1944 году перекат на выходе Лопатинского прорана, несмотря на работу землечерпательной машины, резко ухудшился. Одновременно глубины по Раковской воложке стали значительно больше, и основной судовой ход был перенесен в нее. Выход Лопатинского прорана образовался верхним правобережным побочным и нижним левобережным пединистым осередком. Для поддержания транзитных глубин на этом перекате ежегодно производились землечерпательные работы в объеме «удельно физического грунта»: в 1941 году – 50311 м³, в 1942 – 1400 м³, в 1943 – 37344 м³, в 1944 году – 58000 м³. С 1942 по 1944 год в верхней части прорана происходит размыв левобережного яра по ширине до 70 м и нарастание правобережного песчаного побочня по ширине до 50 м, а местами до 100 м, следовательно, русло прорана в этой части сместилось в луговую сторону. Пединистый осередок у лугового берега стал меньших размеров по длине и ширине и переместился ниже на 50 м. Правобережный побочень и ухвостье его остались без изменений. Против приверха первого острова Заумор, в луговом рукаве (начало Лопатинской воложки), во всю ширину произошел занос, за исключением некоторого количества ям. Перекат интенсивно ухудшался.

Духовницкие перекаты. Судовой ход через группу Духовницких перекатов поддерживался в том же направлении, что и в 1944 году. Глубины на перекатах были выдержаны в течение всей навигации 1945 года, за исключением одного дня на Средне-Духовницком перекате. Глубины на Нижне-Духовницком

перекате поддерживались взрывной партией. Местоположение Нижне-Духовницкого переката в навигацию 1945 года стало выше на 800 м, чем в 1944 году; он образовался непосредственно ухвостьем (сухим по срезке) Хвалынского острова и левобережным побочнем, шедшим от приверха песчаного осередка. Состояние Верхне-Духовницкого переката было хорошее – проектная глубина 235 см по срезке проходила шириной более 100 м. Левобережный подводный осередок Верхне-Духовницкого переката перемещался вниз по течению и к правому берегу с увеличением высотных отметок правого берега. Это явление вызвало подрезку правобережного песчаного осередка, расположенного между верхним и средним перекатами, и особенно к осени наблюдался его размыв как по ширине, так и по глубине горного протока, расположенного между ухвостьем правобережного побочня острова и приверхом песчаного осередка. В общем, происходило переформирование Верхне-Духовницкого переката.

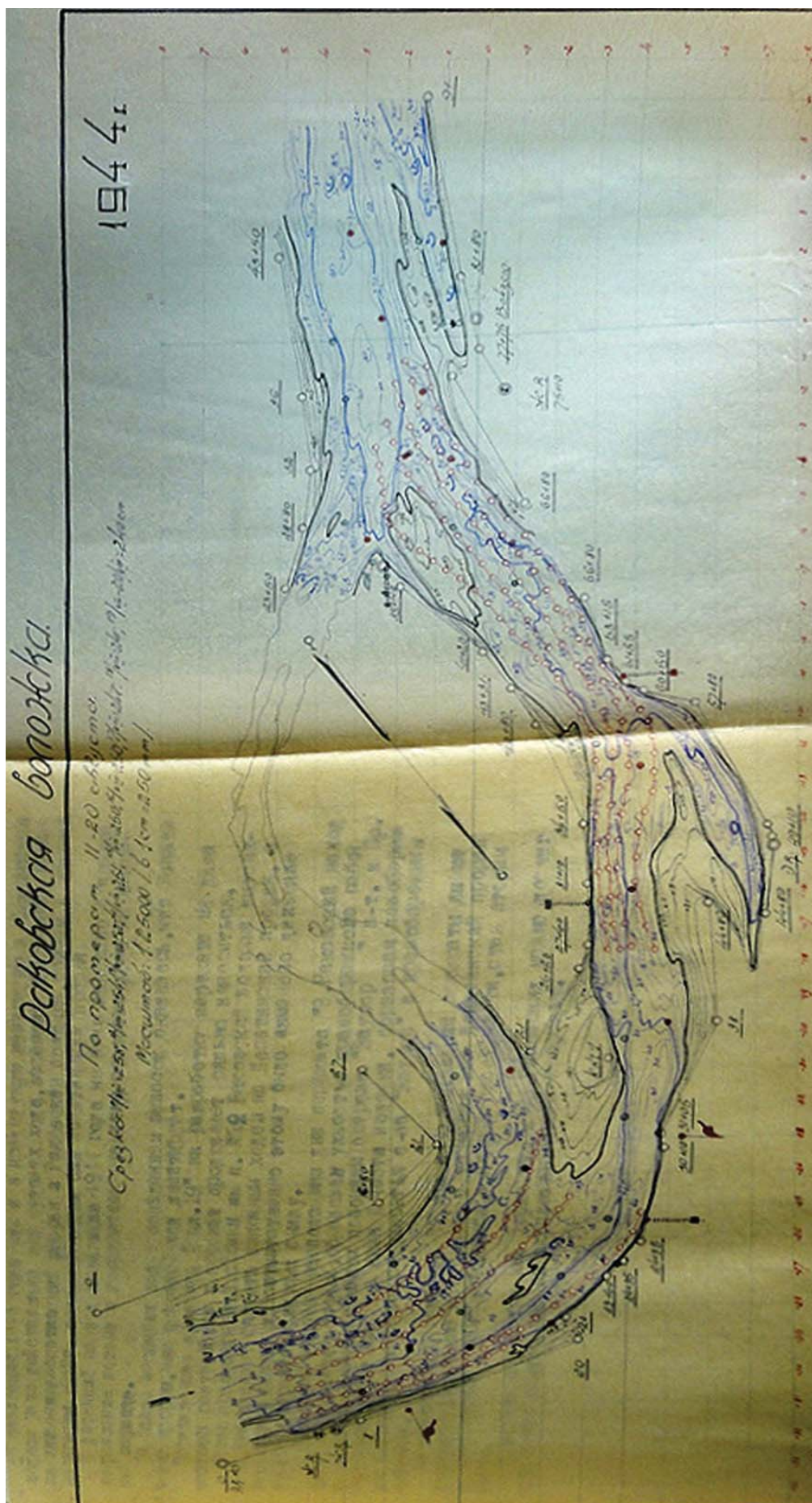
Нижне-Духовницкий перекат. Перекат являлся составной частью Духовницкого водного узла и представлял одно из наиболее серьезных препятствий для судоходства. За последние годы с группой Духовницких перекатов (Верхний, Средний и Нижний) происходили различные переформирования под действием боковой и глубинной эрозии, сопровождавшиеся изменениями направления и состояния судового хода, а также характеристикой состава перекатов. Группа Духовницких перекатов располагалась на искривленном участке реки с расширенной долиной, доходившей до 6 км. Ширина русла на этом перекате колебалась в ширинных пределах и имела значение от 800 м в верхней плесовой долине Верхне-Духовницкого переката до 2 км в районе расположения существовавшего Нижне-Духовницкого переката. На 1945 год общая протяженность группы Духовницких перекатов доходила до 6,5 км. Общее направление русла в месте расположения группы Духовницких перекатов – с севера на юг. Пойма у горного коренного берега прорезалась рукавом Федоровской воложки, по которой в весеннее время осуществлялось судоходство.

Общее ее слияние с основным руслом проходило на Нижне-Духовницком перекате. Образованный между этой воложкой и основным руслом остров носил название Федоровский (Хвалынский). Наибольшая ширина его 5 км, а длина 15 км. В весеннее время этот остров заливался водой. Грунт острова – супесчаный, легко поддававшийся размыву, особенно со стороны основного русла. В 1879 году в месте расположения группы Духовницких перекатов он имел менее искривленное направление по сравнению с 1913 годом, при этом Среднего и Нижнего перекатов вообще не было, а Верхне-Духовницкий находился значительно выше его месторасположения в 1913 году. Группа перекатов имела тенденцию перемещаться вниз. С 1879 по 1913 год Верхне-Духовницкий перекат переместился вниз примерно на 3 км и одновременно ниже образовались Средний и Нижний Духовницкие перекаты. За время с 1913 по 1938 год группа перекатов еще переместилась вниз примерно на 5 км. Одной из характерных особенностей участка в месте расположения группы Духовницких перекатов являлась периодическая смена горного и лугового направлений судовых ходов в такой последовательности: с 1909 по 1917 год преобладающим был горный ход, с 1918 по 1923 – луговой ход, с 1924 по 1931 – горный ход, его поддерживали с помощью землечерпания. С 1932 по 1939 год преобладающим направлением судового хода было горное. В этот период начинается формирование и развитие Нижне-Духовницкого переката с перевалом судового хода к луговому берегу и прекращается существование Нижне-Ершовского, Среднего и Верхнего Духовницких перекатов.

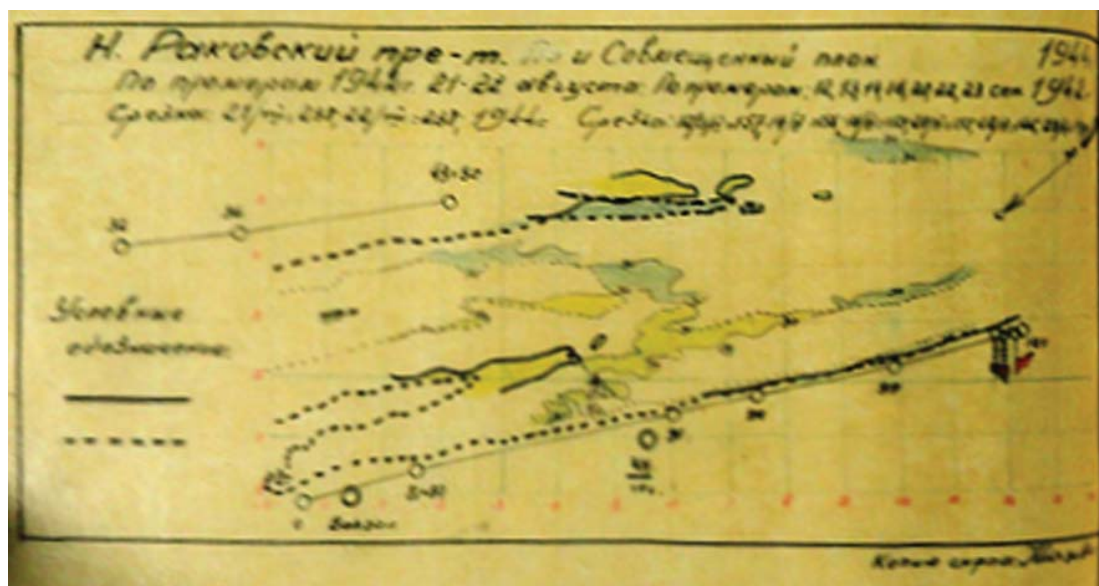


Сформированный в 1935 году в луговом направлении Нижне-Духовницкий пережат в весенний период 1940 года резко ухудшился за счет размыва горного протока, проходящего через ухвостье Федоровского острова. Вследствие интенсивной естественной разработки горного протока в весенний период 1940 года судовой ход переносился через последний и уже назывался Нижне-Духовницким пережатом – горным ходом. В свою очередь, вновь образованный Духовницкий пережат за период мелководья навигации 1941 года был неустойчивым и требовал больших землечерпательных работ, причем направление судовой ходы через пережат поменялось три раза: первоначально в новом луговом, затем в новом горном, а затем опять в новом луговом направлении. В результате землечерпательных работ с 1941 по 1944 год было вынуто 486850 м³ грунта.

Верхний и Средний Раковские пережаты. Пережаты были расположены в Раковской воложке Сызранского водного узла, который находился против города Сызрани. Узел располагался в верхней части расширенной поймы, длина которой была равна 30 км, а ширина в наиболее широком месте доходила до 10 км. Пойма и острова имели песчано-глинистые грунты, которые поддавались размыву, в некоторых местах встречались пещины. Общее расположение узла было с севера на юго-восток. К 1945 году узел состоял из четырех воложек: Застенной, протяженностью 12,5 км, Лопатинской и Раковской, протяженностью по 9 км каждая, Сызранской с Застольным и Лопатинским проранами. Несмотря на такое количество воложек и проранов, узел не имел ни одной из воложек, отвечающей требованиям судоходства. Движение по узлу в меженное время осуществлялось только в одну сторону, то есть участок был засемафорен. В каждой из воложек имелось несколько пережатов, которые ежегодно создавали проблемы при землечерпании. В 1879 году узел имел коренное русло и Застенную воложку. Сызранская воложка пересыхала. В 1908 году коренное русло заносится, и судовой ход перемещается во вновь образованную Лопатинскую воложку. Начало ее совпадает с бывшим в 1879 году началом Застенной воложки, в то время как начало Застенной воложки становится выше на 2,5 км. Главный ход поддерживался по вновь образованной воложке. Раковская воложка была затониной с малым количеством поступающей в нее воды. В 1913 году главный ход продолжал оставаться по Лопатинской воложке. Появилась тенденция размыва в верхней части Раковской воложки и отмирание Застенного прорана. Появился овраг, разделявший остров Заумор на две части, который в весеннее время работал как проток, где впоследствии и был образован Лопатинский проран. После прохождения в 1926 году весеннего паводка Лопатинская воложка с 1927 года стала сильно заноситься, а Раковская – размываться, вследствие чего основной судовой ход был перенесен в нее. В 1937 году состояние Лопатинского прорана улучшается, а Раковской воложки ухудшается. Появилась необходимость в разработке Лопатинского прорана, чтобы в него перенести основной судовой ход после выполнения землечерпательных работ. В 1940 году основной судовой ход шел Лопатинским прораном, состояние Раковской воложки немного улучшилось, а состояние пережатов Застенной воложки ухудшилось. В 1944 году основной судовой ход шел Раковской воложкой, а Лопатинский проран стал интенсивно ухудшаться. За время с 1879 по 1944 год включительно судовой ход переместился 5 раз. Перемещение ходов происходило из-за ухудшения одного рукава (воложки) и улучшения другого. На своем протяжении воложка, до слияния с Лопатинским прораном, имела три пережаты и один Верхне-Раковский после слияния.

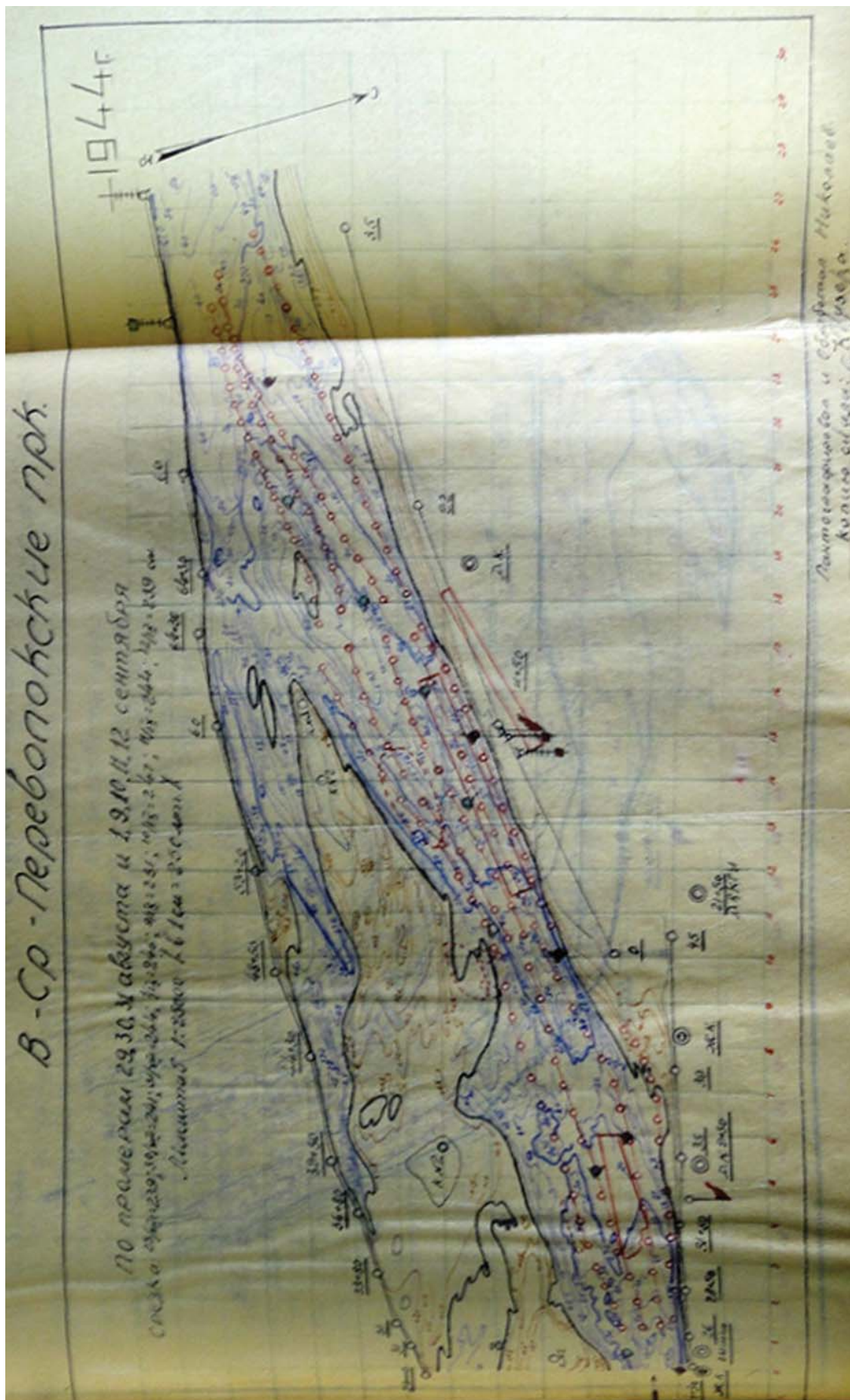


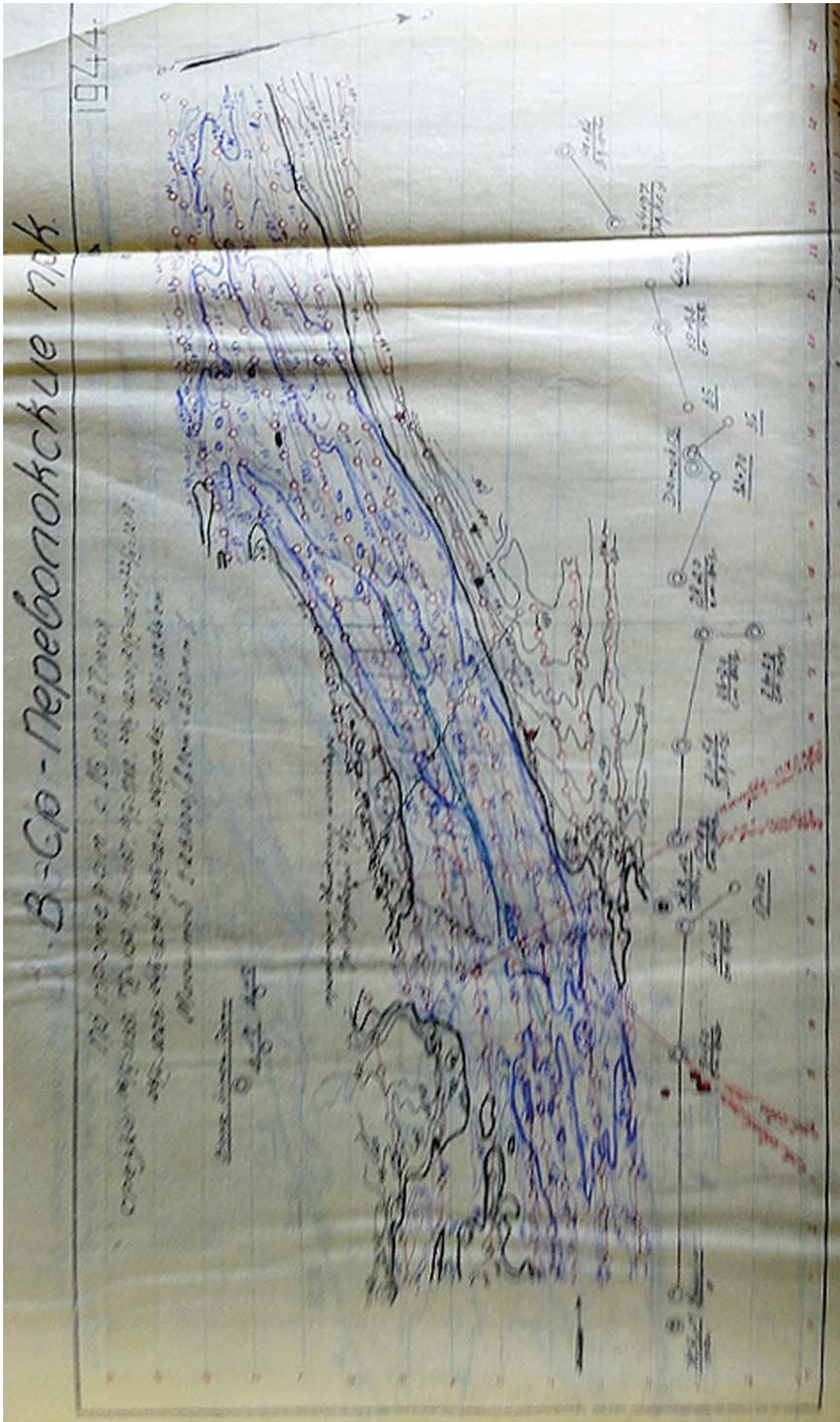
Первый из перекатов – вход в Раковскую воложку – был образован верхним правобережным побочнем и приверхом острова Заумор, второй перекаат – Верхне-Раковский – находился на 2 км ниже первого и был образован левобережным ухвостьем песчаного побочня острова Заумор и правобережными песками.



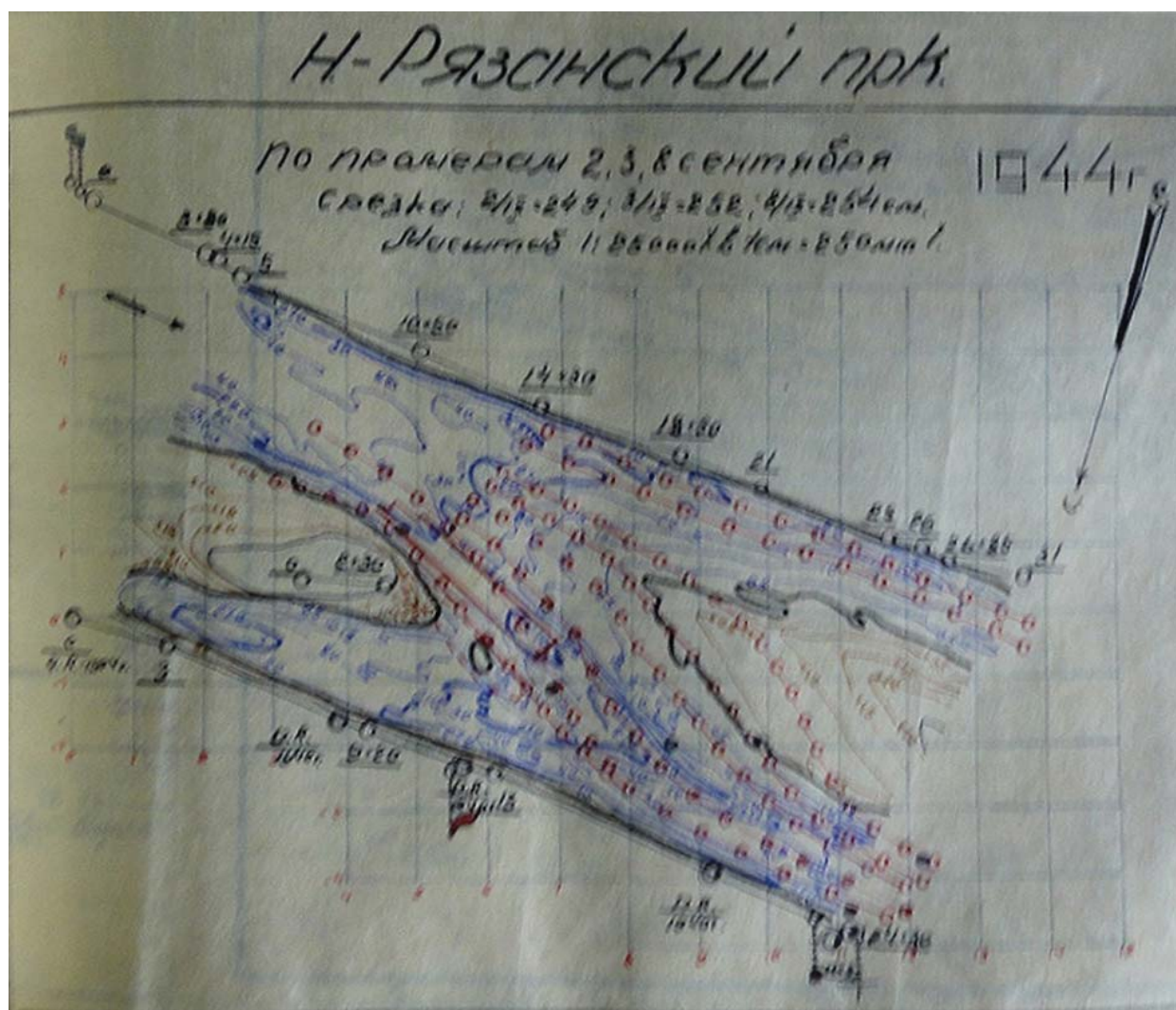
Ниже переката от правого берега выступала в русло мощная печина, которая имела существенное значение для судоходства, особенно для верхних караванов. Третий перекаат – Средне-Раковский – располагался перед слиянием Раковской воложки и Лопатинского прорана. Он был образован в уширенной части русла воложки левобережным подводным осередком и правобережным песчаным побочнем. До 1940 года судовой ход располагался под ухвостьем первого острова Заумор, но вследствие его ухудшения был перенесен в горную сторону вдоль правобережного побочня за сухие по срезке свалки грунта от прежних землечерпательных работ на Средне-Раковском перекаате. Сам приверх острова Заумор переместился вниз по течению на 250 м, а остров в верхней плесовой лощине подвергся размыву до 120 м по ширине. В 1940 году в месте судовой хода остался лишь узкий проток шириной 10-15 м. Судовой ход переместился в луговую сторону до 150 м.

Верхний и Средний Переволокские перекааты. Перекааты были расположены на прямолинейном участке реки, в уширенной до 1200 м меженной части рукава. Общая протяженность перекаатов была порядка 5 км. Левобережная пойма шириной 6-7 км была прорезана мощным рукавом Екатериновской воложкой, образующей Екатериновский остров. Береговая полоса левого берега Екатериновского острова представляла собой яр, по геологическому строению была песчано-глинистой, с вкраплениями печины. Яр был подвержен размыву с интенсивностью местами до 10-15 м в год. Правый коренной берег представлял собой возвышенность с крутыми и обрывистыми склонами каменистого происхождения и был прорезан мощными оврагами. На Средне-Переволокском перекаате, против села Переволоки, находился мощный песчаный Переволокский осередок, имевший отметку до плюс 11 м по срезке на 800 м выше начала Верхне-Переволокского перекаата против железной дороги. У правого берега имелась высыпка из оврага Долгий. В межень высыпка выступала на русле реки на 20-25 м от линии берега с отметкой примерно до плюс 2 м по срезке.





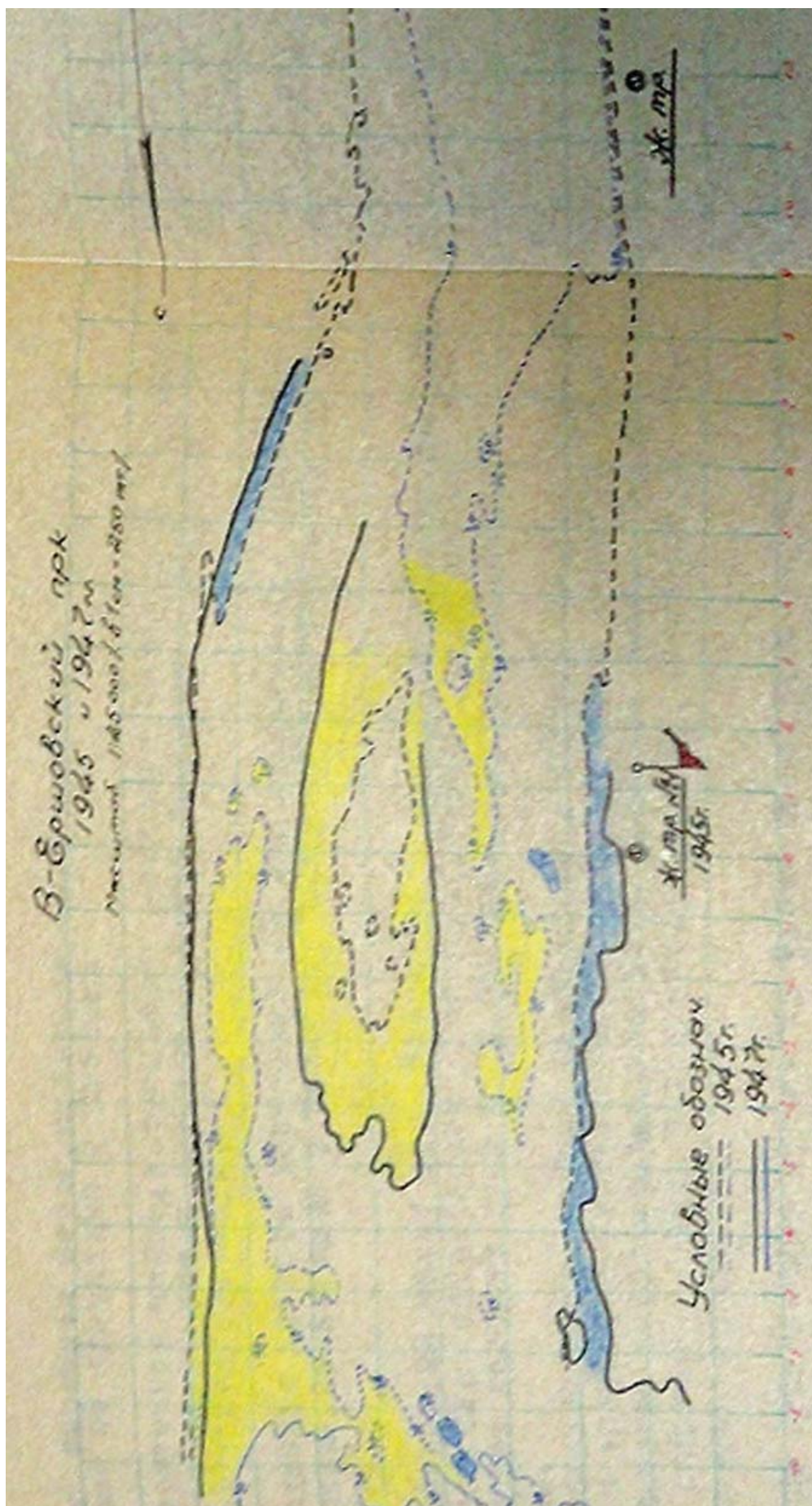
Направление русла в месте расположения перекатов – с востока на запад. Перекаты имели мощный луговой проток криволинейного направления с глубиной от нуля до 5 м по срезке и шириной до 350 м между нулевыми изобатами. Корыто переката было крайне неустойчивое, ложе – песчаное, с наличием гальки и печины в верхней части среднего переката. В 1879, 1910, 1913 годах перекаатов не существовало, имелся лишь Верхне-Переволоцкий перевал. У села Переволоки к 1910 году появился большой, сухой по срезке, правобережный песчаный побочень с узким протоком вдоль правого коренного берега.

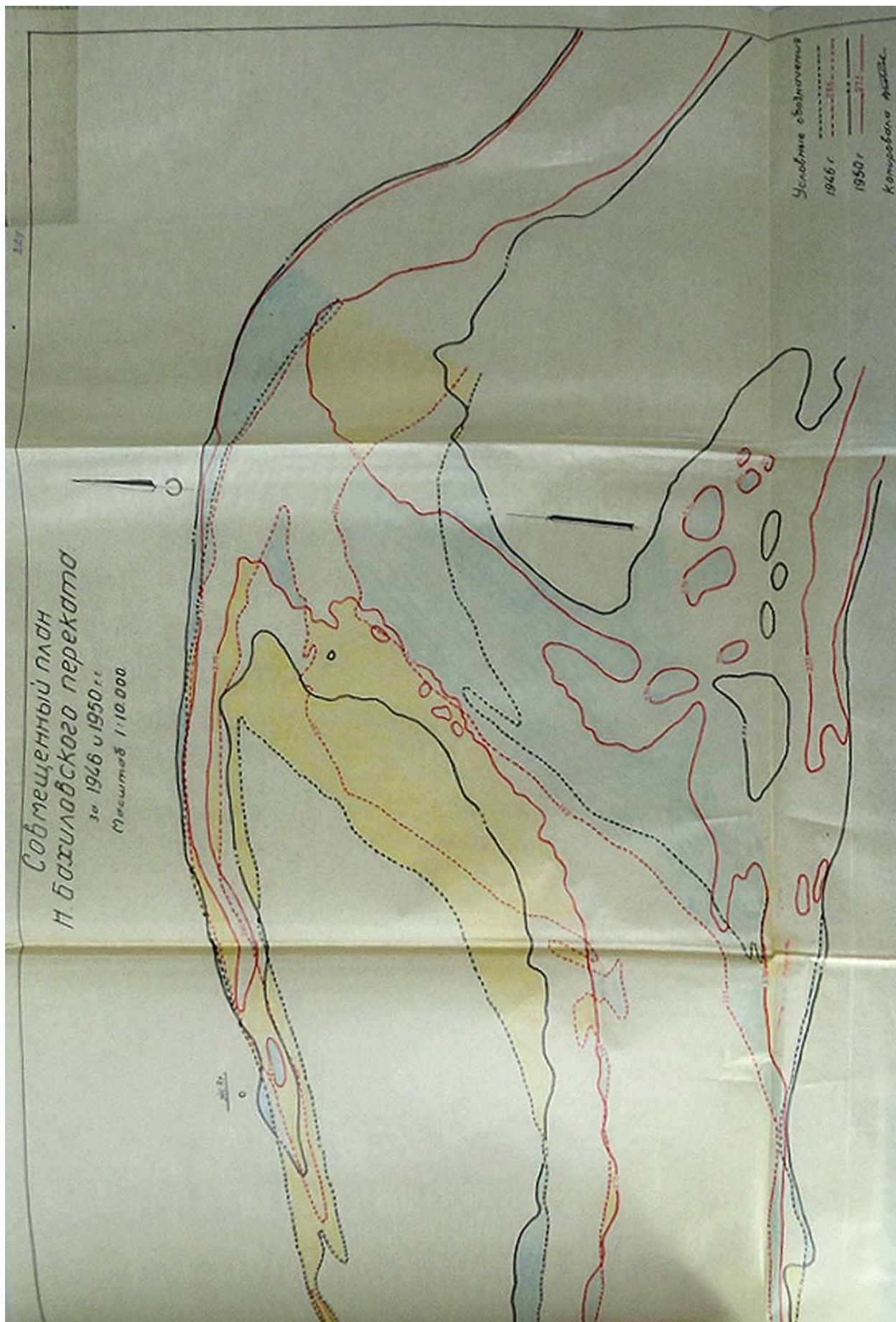


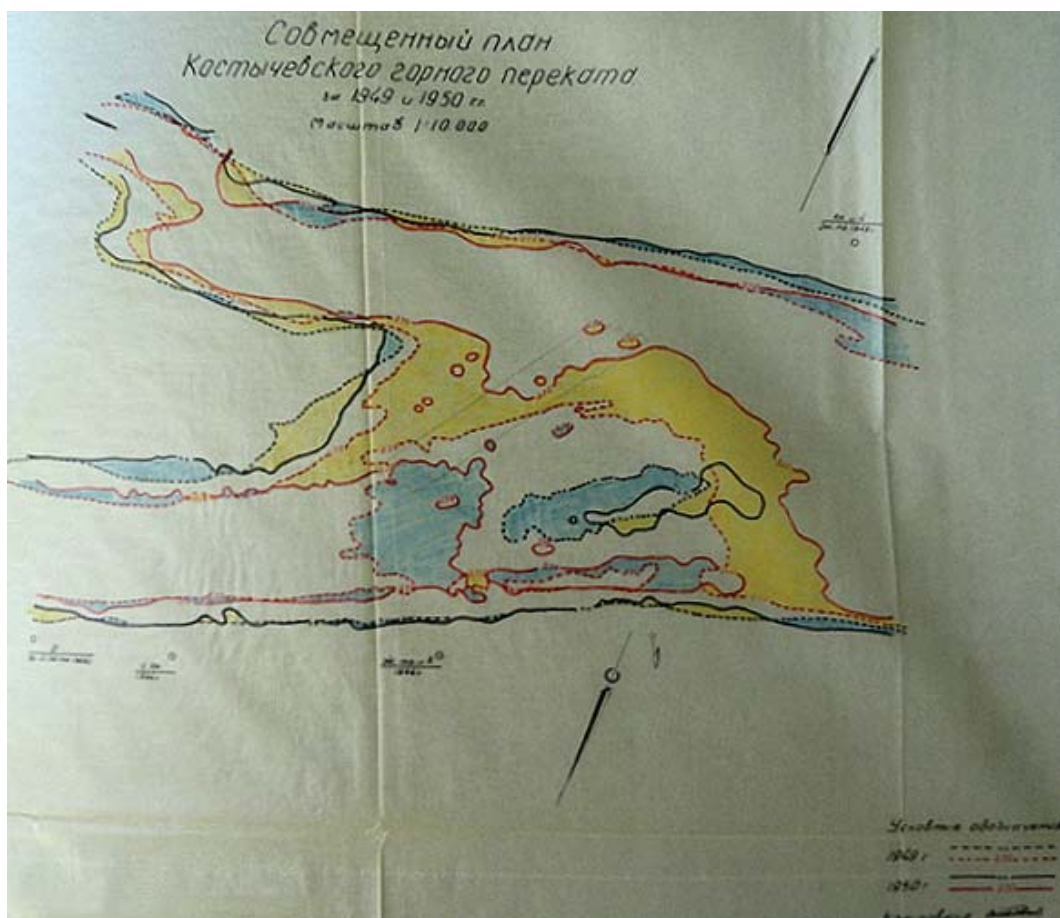
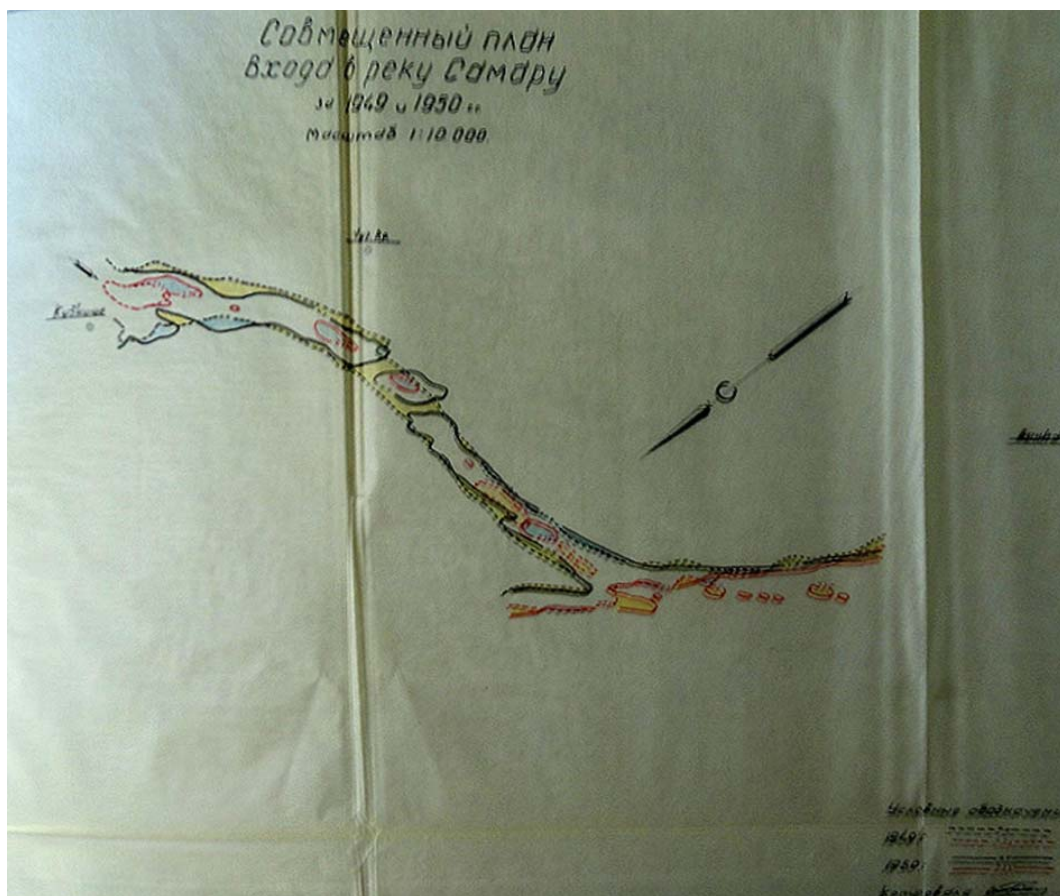
Вследствие переформирования и перемещения вниз вышерасположенных Верхнего и Нижнего Рязанских перекаатов, и образования левобережного подводного побочня с сухим по срезке осередком, на его ухвостье к 1925 году произошло переформирование Верхнего и Среднего Переволоцких перекаатов. За время с 1925 по 1932 год перекааты подверглись заносу, особенно интенсивному при весеннем спаде 1932 года. При наличии же за песчаным осередком левобережной глубокой затонской части судовой ход разрабатывался землечерпанием выше приверха осередка в луговой проток. В 1935 году вследствие интенсивного заноса хода в луговом протоке, спускавшимся левобережным побочнем и самоуглублением горного рукава судовой ход был перенесен в горный рукав. С 1935 по 1937 год включительно существовали две лимитирующие части перекаатов,

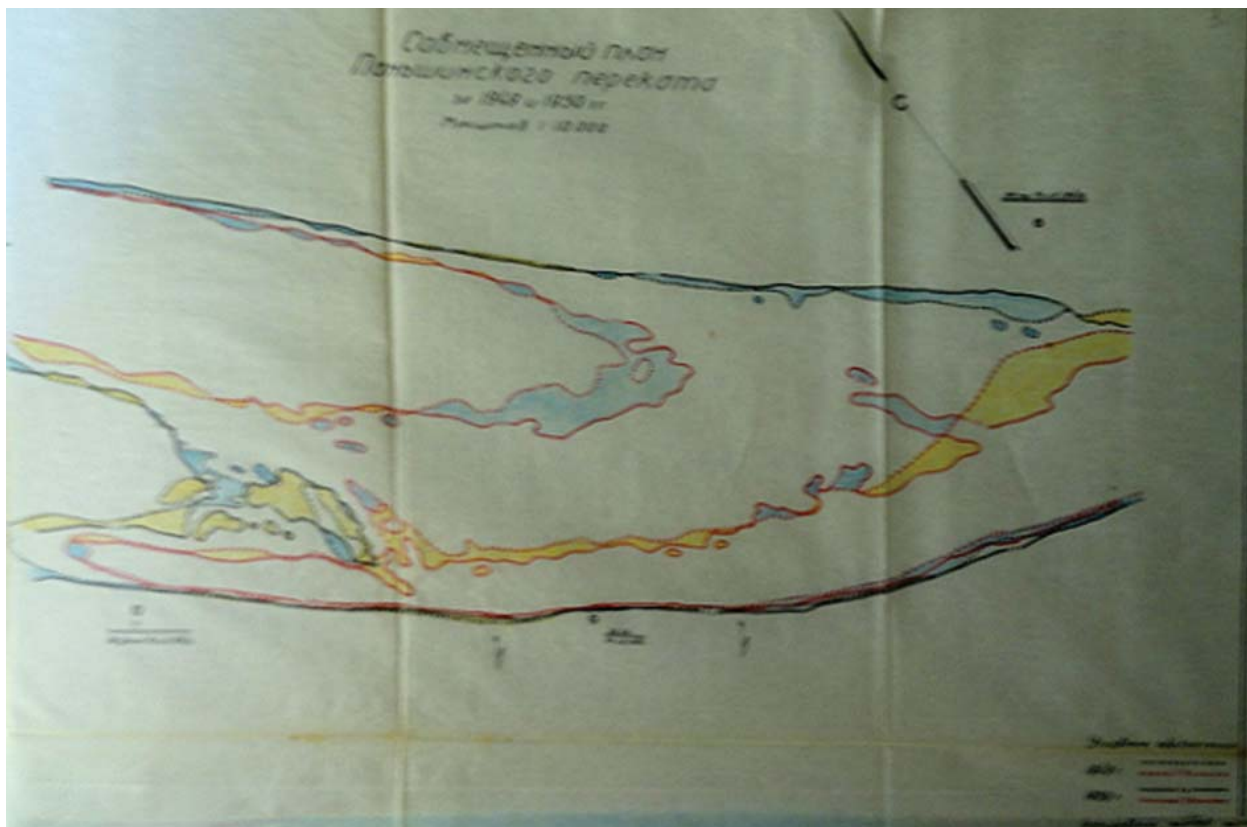
а именно Верхне-Переволоцкий пережат и нижняя часть Средне-Переволоцкого пережата, причем Верхне-Переволоцкий образовался правобережным и левобережным подводными побочнями, а Средне-Переволоцкий – правобережным побочнем и косой ухвостья песчаного осередка. В навигацию 1938 года была разработана капитальная прорезь на Верхнем пережате вдоль правого коренного берега и одновременно был перенесен луговой проток ветвистыми заграждениями. В 1938 году в верхней части Средне-Переволоцкого рукава начал формироваться и расти правобережный подводный побочень, с появлением которого судовой ход принял более криволинейное направление. В зиму 1939-1940 года по левому протоку были уложены ветвистые заграждения. В навигацию 1940 года была проведена полукapитальная прорезь в горном направлении на верхней части Среднего пережата, которая отрезала правобережный подводный побочень, образованный в 1938 году. Направление судовой хода стало слабо криволинейным. В зиму 1940-1941 года в верхней части лугового протока были сделаны легковыпрямительные сооружения – хворостные завесы инженеров Громова и Мухина с засышкой их в весенний период свалкой грунта от землечерпания, которые стали интенсивно заноситься, и глубины в месте расположения бывшего в 1932-1934 годах Большого Переволоцкого пережата стали падать до минус 0,5 м и 0,0 м по срезке. К межени навигации 1941 года на верхней части Средне-Переволоцкого пережата вырастают по ширине правобережный и левобережный побочни, которые резко искривили направление судовой хода, и к концу навигации в результате саморазработки судовой ход на нижней части Средне-Переволоцкого пережата из горного переместился в крайнее луговое направление под ухвостье песчаного левобережного осередка. В навигацию 1942 года в верхней части пережата в целях перемещения судовой хода в новое направление путем отторжения среднего правобережного побочня было проведено землечерпание, которое дало положительный результат для судоходства, и судовой ход сохранился в горном направлении до 1944 года включительно, причем прорезь ежегодно заносилась, и правобережный побочень соединился с левобережным.

В 1942-1943 годах и 1943-1944 годах были произведены легковыпрямительные сооружения типа метловых завес (они особых результатов не дали, так как землечерпательные работы, запроектированные по методу Булле, были проведены не в полном объеме) по закрытию выбоины у стреловой части левобережного песчаного осередка на верхней части Средне-Переволоцкого пережата с засышкой их в весенний период свалкой грунта от землечерпания на шаланды из карьера с Переволоцкого осередка. Одновременно на спаде весенних вод была произведена разработка эксплуатационной прорези через правобережный побочень. В общем, стержневая часть на пережате выросла в ширину левобережного осередка и побочня до 200 м, а подвалье пережата переместилось вниз на 480 м, размыв в верхней части плесовую ложину на 350 м, следовательно, корыто пережата удлинилось на 120 м. На Средне-Переволоцком пережате в результате свалки грунта от землечерпания по засышке метловых завес левобережный побочень подводного осередка вырос в ширину до 150 м и переместился ниже примерно на 100 м, а правобережный побочень размылся по ширине до 50 м. Выбоина верхней части Средне-Переволоцкого пережата переместилась вниз на 650 м и стала отдельными двумя емкостями, причем ширина их теперь была на 75 м меньше. Начало верхней части переместилось вниз на 500 м. На пережатах происходили и другие процессы, которые изучались и над которыми работали специалисты плеса.









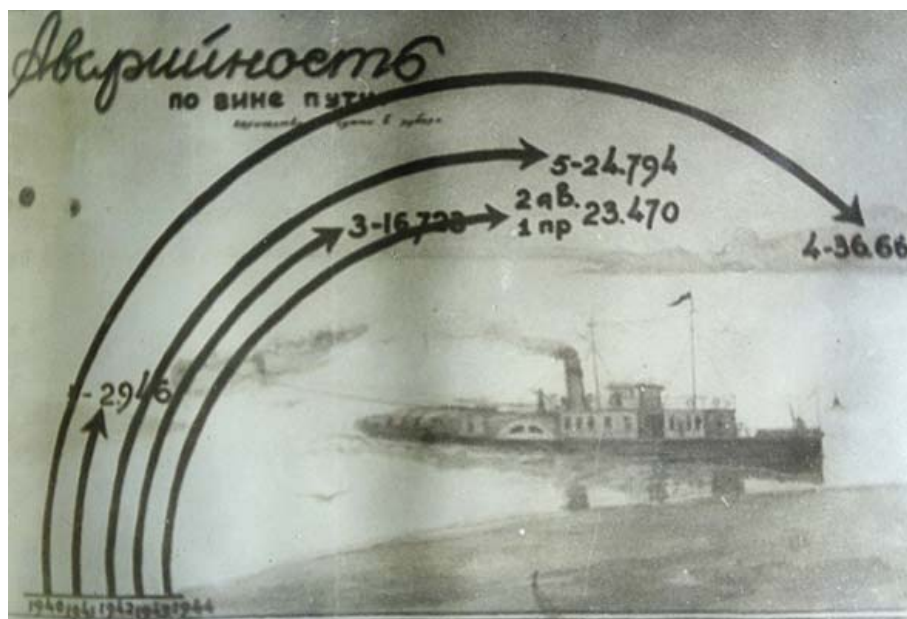
УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1945 ГОДУ



Навигация 1945 года была последней военной навигацией. В 1945 году Красная армия окончательно разгромила фашистскую Германию на Западе и империалистическую Японию на Востоке. СССР вступал в период мирного строительства. Перед советскими людьми были поставлена задача залечить в ближайшие годы раны, нанесенные войной, и восстановить разрушенные города и села, фабрики и заводы, школы и больницы, жилища и культурные учреждения, повысить довоенный уровень выпускаемой продукции, дать больше товаров широкого потребления и продуктов питания стране. В период Великой Отечественной войны речники великой русской водной магистрали хорошо поработали, обеспечивая перевозками фронт и тыл Советского Союза всем необходимым.

Начало осеннего ледохода в 1944 году датируется 8 ноября (на 4 дня ранее среднемноголетнего) при горизонте воды 63 см, а ледостава – 26 ноября (на 16 дней ранее среднемноголетнего) при горизонте воды 18 см. Максимальный горизонт во время ледохода наблюдался 23 ноября и был равен 36 см, а минимальный горизонт во время ледохода наступил на 11 дней раньше среднемноголетнего и был ниже его на 76 см. Конец зимнего паводка фиксируется 10-19 декабря при горизонте воды 178 см. Начавшаяся 26 ноября с горизонта -32 см зимняя прибыль отличалась от среднемноголетней даты на 15 дней более ранним сроком и меньшим на 82 см горизонтом воды.

Осенний период навигации 1944 года (октябрь-ноябрь), по сравнению с многолетними данными, протекал при сильно пониженных горизонтах. Состояние горизонтов в декабре-марте держалось на таком же низком уровне с небольшими и частыми колебаниями от убыли к прибыли. Зимний минимум датируется 28 марта – 1 апреля 1945 года при горизонте воды 69 см, что на 8 дней позднее среднего многолетнего значения, а по горизонту менее его на 41 см. Начало весеннего паводка датируется 7 апреля при горизонте воды 48 см и совпадает со среднемноголетней датой, но отличается меньшим горизонтом на 29 см. Начало весеннего ледохода отмечается 24 апреля при горизонте воды 620 см, что на 8 дней позднее среднемноголетней даты, но при большем на 248 см горизонте воды. Конец весеннего ледохода датируется 29 апреля при горизонте воды 700 см, что на 2 дня позднее среднемноголетней даты и отличается от нее меньшим на 116 см горизонтом воды. Высота весеннего паводка имела отметку 846 см и дату 11 мая и отличалась от среднемноголетней даты более ранним (на 4 дня) сроком и очень близким к минимальному многолетнему горизонтом, а именно – больше его всего на 30 см. Конец весеннего паводка наблюдался 30 июня 1945 года при горизонте воды 425 см, отличаясь от среднемноголетнего более поздней (на 3 дня) датой и большим на 127 см горизонтом. Меженный максимум отмечался 11 августа, в период первого межженного паводка при горизонте воды 185 см, что по сравнению со среднемноголетними данными дает более поздний (на 24 дня) срок при меньшем на 61 см горизонте воды. Меженный минимум наступил 13-18 сентября при горизонте воды 85 см, что совпадает со среднемноголетней датой, но разнится от нее большим на 9 см горизонтом воды.



Спад воды с момента пика и до первого паводка в первой декаде июня плавно растянулся. С 20 июня он круто опускался до отметки 5 м, а потом и до 4 м. Дальше спад воды замедлялся и в первых числах августа, с начавшимся паводком, вновь поднимался вверх, и так до конца года он отклонялся в ту или другую сторону. Для иллюстрации стояния навигационных уровней ниже дана таблица:

№ п/п	Годы	Наименьший навигационный уровень	Место в ряду	Примечание
1	1935	+ 104	10	Уровни над навигационным нулем даны по Ульяновскому водомерному посту
2	1936	- 61	4	
3	1937	- 32	5	
4	1938	- 90	1	
5	1939	- 72	2	
6	1940	- 64	3	
7	1941	- 2	6	
8	1942	+ 56	7	
9	1943	+ 118	11	
10	1944	+ 93	9	
11	1945	+ 62	8	

Из таблиц № 1, 2, 3 видно, что навигацию 1945 года по физическим условиям можно отнести к наиболее благоприятной. Так, из таблицы № 1 видно, что по минимальному навигационному горизонту 1945 год занимает 8-е место в ряду. По таблице № 2 видно, что подъем весенних вод в 1945 году был наиболее низким из последних 11 лет, например величина спада от наивысшего до 4 м равна 421 см, а до навигационного минимума – 761 см, но зато она имела наибольшую длительность – 50 дней до 4 м и 125 дней до минимума и наименьшую интенсивность 8,4 см и 6,1 см. Из таблицы № 3 видно, что число дней стояния горизонтов ниже + 1,0 м в 1945 году было равно 42 дням, превышая только три предыдущих года из 10, а горизонтов ниже + 0,5 м вообще в навигацию не наблюдалось.

Меженный минимум наступил 13-18/1X при горизонте 35см., что совпадает со средне-многолетней датой, но отличается от нее большим на 9 см. горизонтом.

Кривая спада воды по графику, с момента пика и до первого паводка в 1-ой декаде июня месяца, имеет пологое и растянутое очертание от многолетнего минимума до максимума, по которому ^{она с 20/VI почти опускается до отметки 5м.} и для дальнейшего в этом же направлении до отметки 4м. приближается к нижней квадрилье. Дальше, благодаря замедлившейся ушли, идет вдоль и несколько-выше нижней квадрилье, затем довольно круто спускается до верхней квадрилье, а в первых числах августа, с начавшимся паводком, вновь поднимается вверх до мажоранного значения по которому идет до конца гидрологического года с небольшими отклонениями в ту или другую сторону.

Для иллюстрации стояния навигационных уровней ниже приводятся следующие таблицы.

Таблица № 1

№ п/п	Год	Наименьший навигацион. уровень	Место в ряду	ПРИМЕЧАНИЕ:
1	1935	+ 104	10	
2	1936	- 61	4	
3	1937	- 32	5	Уровни даны по Ульяновскому
4	1938	- 90	1	водпосту над навигационным
5	1939	- 72	2	нулем.
6	1940	- 64	3	
7	1941	- 2	6	
8	1942	+ 56	7	
9	1943	+118	11	
10	1944	+ 98	9	
11	1945	+ 62	8	

Фрагмент документа

Интенсивность спада

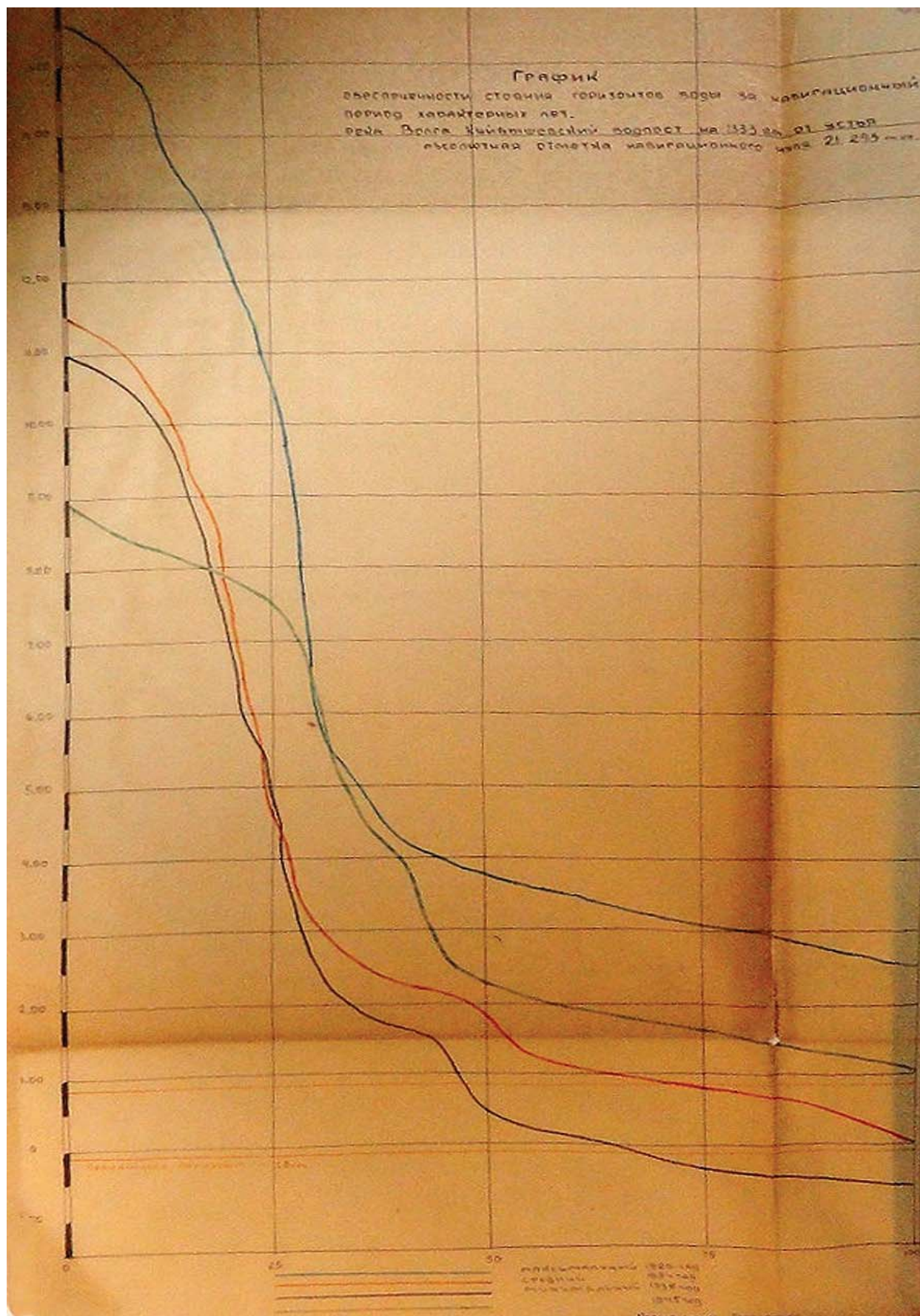
Таблица № 2

№ п/п	Годы	Спад горизонта воды от минимума весеннего					
		От наименьшего до 4 метр			От наибольшего до наименьшего		
		высоты спада в см.	продолжит. спада в днях	интенсивность спада в см.	высоты спада в см.	продолжит. спада в днях	интенсивность спада в см.
1	1935	486	39	12,5	764	70	10,95
2	1936	762	24	33	1221	102	11,96
3	1937	408	27	14,8	803	149	9,48
4	1938	629	24	26,2	1083	125	8,15
5	1939	648	36	18,0	1084	125	8,48
6	1940	672	29	28,2	1090	134	8,12
7	1941	675	37	18,2	1069	115	9,27
8	1942	824	44	18,7	1145	129	8,87
9	1943	671	36	18,6	930	89	10,5
10	1944	736	30	24,5	1037	127	8,17
11	1945	421	50	8,4	761	125	6,1

Таблица № 3

№ п/п	Годы	Число дней стояния навигационных уровней					
		Ниже +1,0	Ниже +0,5м	Ниже +0,25м	Ниже 0	Ниже -0,25м	Ниже -0,5м.
1	1936	143	116	86	73	63	26
2	1937	119	99	88	48	12	-
3	1938	119	113	110	104	98	70
4	1939	136	122	107	81	64	41
5	1940	104	93	87	78	64	42
6	1941	88	45	30	1	-	-
7	1942	36	-	-	-	-	-
8	1943	-	-	-	-	-	-
9	1944	34	-	-	-	-	-
10	1945	42	-	-	-	-	-

Фрагмент документа



График

б.
/приложенной к отчету/, из которой видно, что обеспеченность горизонтов от 5 до 3-х метров составляет 41% и была значительнее выше 1944 года- принятого за средний, но меньше этого значения она была ниже 1944 года.

Горизонты от 0,8 до 10м. составляли 100% обеспеченности от общей длительности физической навигации 1945 года в 192

Дать анализ влияния зимнего периода на состоянии перекатов, на характер ледостава предсчетного года, наличие затонов, не представляется возможным, так как наблюдения на плесах участком и УЕГМС не производилось.

Ниже приводятся данные УЕГМС за 9 последних лет о температурах-воды, воздуха и средне-месячных осадков. К сожалению, очень неполных за 1945 год, что мешает возможности сделать по нему, какие-либо выводы.

Средне-месячные температуры воздуха

Годы и месяц:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1937	-14,8	-12,9	-3,2	6,9	10,4	17,9	21,7	20,2	16,0	7,1	-3,0	-8,7
1938	-11,4	-11,1	-5,4	7,6	14,4	16,6	22,4	21,6	17,2	6,6	-0,9	-17,0
1939	-15,6	-11,1	-5,8	5,0	14,6	21,1	24,1	18,2	8,7	1,6	-1,6	-9,2
1940	-20,9	-16,4	-6,7	6,2	11,6	17,6	22,4	23,6	16,2	0,2	-0,6	-10,1
1941	-17,2	-13,6	-7,2	2,4	9,6	15,2	20,4	18,2	12,0	2,0	-8,3	-13,2
1942	-19,9	-15,6	-11,7	-1,2	13,9	17,7	20,2	18,1	11,8	5,2	-5,0	-14,0
1943	-17,5	-12,0	-5,3	7,1	15,0	16,9	20,1	17,4	10,5	3,6	-4,2	-6,0
1944	-5,5	-9,7	-2,9	3,3	14,2	16,7	18,0	15,2	19,6	-	-5,0	-13,6
1945	-15,6	-16,5	-7,7	2,5	17,6	17,6	17,2	-	-	-	-	-

Фрагмент документа

Средне-месячные осадки в м/м.

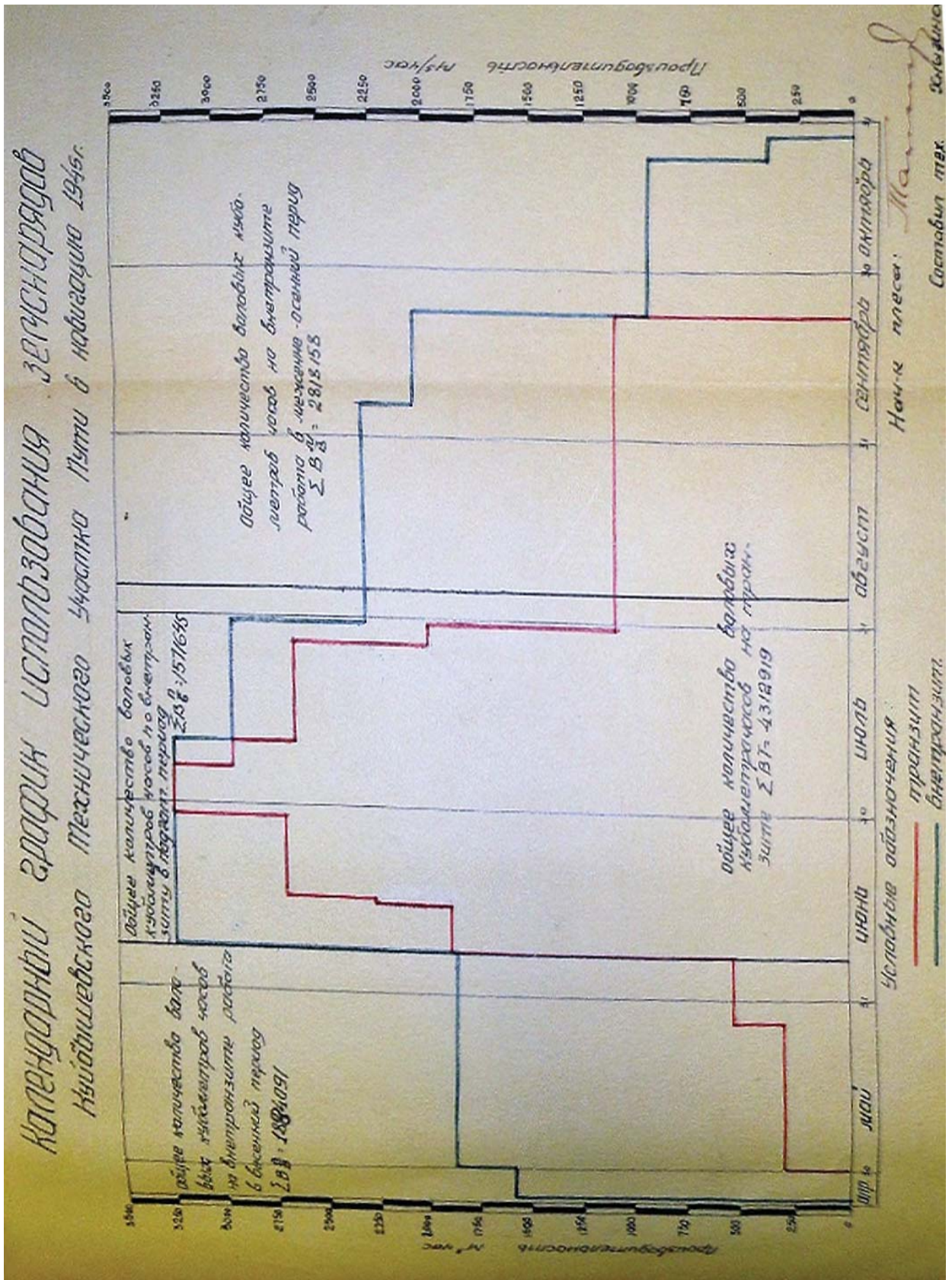
Годы и мес.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Годо вые
1937	4,5	10,9	14,6	9,0	65,7	34,6	25,5	43,1	18,0	24,3	8,9	35,9	295,0
1938	15,6	14,2	12,7	31,9	33,7	28,9	6,6	27,5	16,7	35,9	37,3	8,9	274,9
1939	11,4	18,1	23,5	46,7	8,8	8,4	19,5	19,4	42,1	44,8	9,5	25,9	278,1
1940	16,6	3,1	12,3	23,6	29,8	43,4	59,6	1,5	22,4	33,3	65,1	25,6	326,8
1941	20,3	21,7	19,9	67,0	100,0	40,7	43,7	40,2	21,2	94,0	14,9	22,9	511,5
1942	10,4	3,3	6,5	12,2	57,9	95,6	36,0	5,6	12,7	58,9	23,3	-	372,4
1943	15,5	3,4	6,0	44,8	37,5	33,5	159,8	97,0	9,8	3,7	18,9	6,7	477,6
1944	20,3	13,6	64,5	30,6	60,3	86,8	81,2	62,0	64,3	14,5	16,4	4,5	510,5
1945	25	-	-	36,3	143,9	-	-	-	-	-	-	-	-

Весенний ледоход 1945 года аналогично навигации 1944 года характеризуется наличием больших и частых затаров, чем и объясняется позднее открытие навигации.

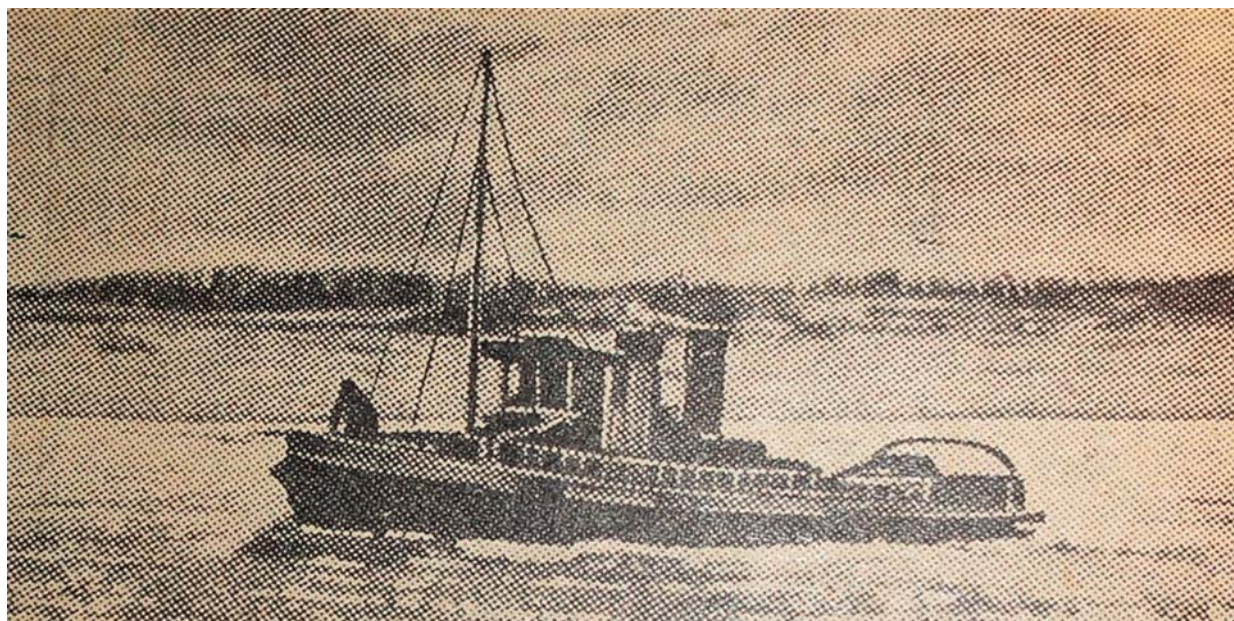
Низкий подъем весенних вод и их медленный спад в навигацию 1945 года имели благотворное влияние на саморазработку перекатов, чем отчасти и объясняется малый объем землечерпательных работ на транзите, почти при полном отсутствии повторных /за исключением Куйбышев.переката/, по сравнению с 1944 годом.

Внезапно наступившие похолодания осенью 1945 года, начавшиеся в первых числах 3-й декады октября месяца, повлекло за собой появление сала 7/XI при горизонте воды 207 см. и ледоход 8/XI при горизонте 225 см., который имел весьма затяжной характер /только по Ульяновскому водомерному посту/, в результате чего ледостав произошел лишь 5/XII при горизонте воды 373 см.

В указанных датах наблюдается полная тождественность с 1944г. за исключением даты ледостава, который в этом году про-



График



Мелкий лед на Волге. Начали курсировать катера

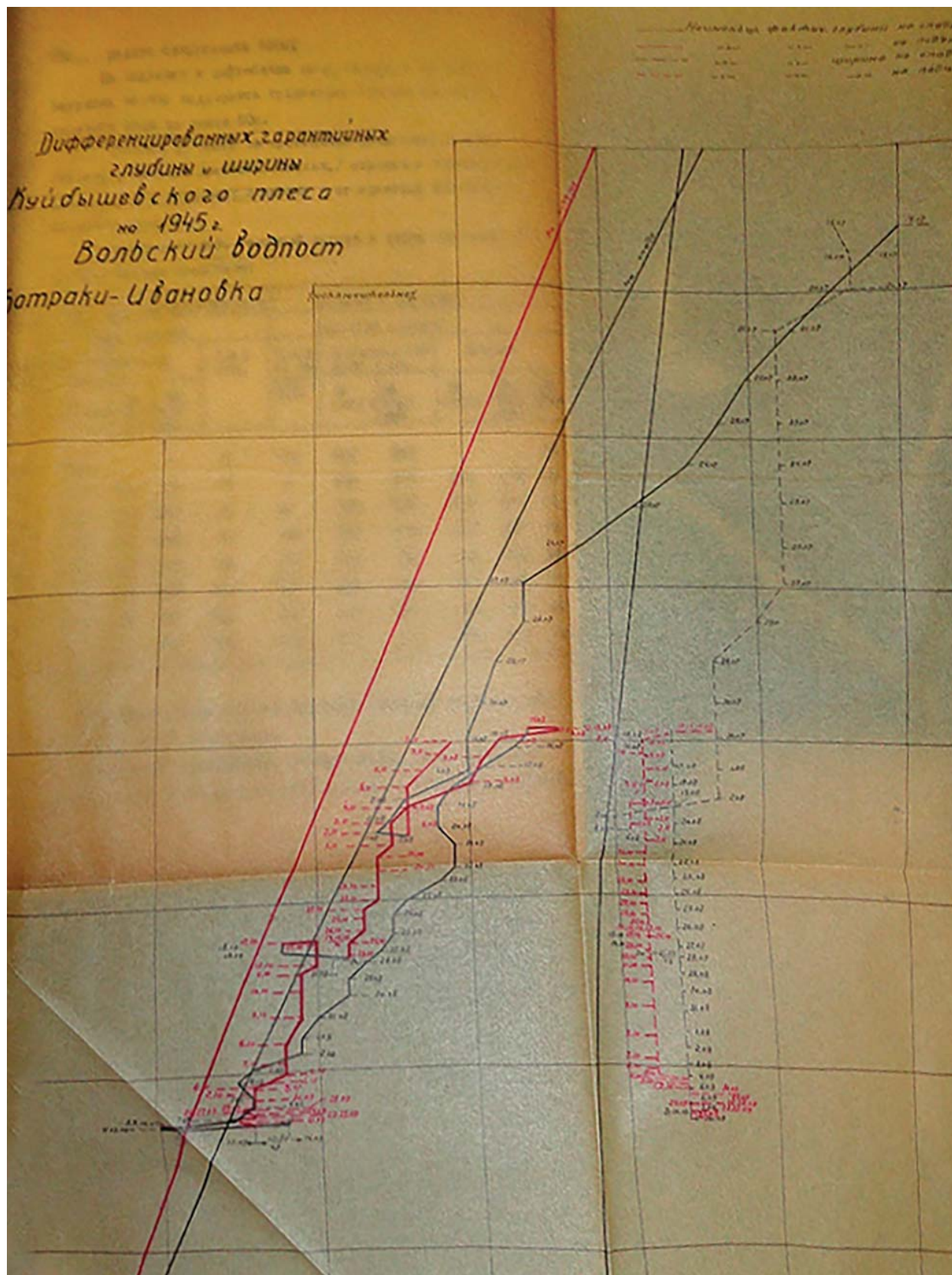
Ниже привожу данные УЕГМС за последние 9 лет о температурах воды, воздуха и среднемесячных осадках за 9 лет. Весенний ледоход 1945 года аналогично навигации 1944 года характеризовался наличием больших и частых заторов, чем и объясняется позднее открытие навигации. Низкий подъем весенних вод и их медленный спад в навигацию 1945 года имели благотворное влияние на саморазработку перекатов, чем отчасти и объясняется малый объем землечерпательных работ на транзите почти при полном отсутствии повторных землечерпаний, за исключением Куйбышевского переката (по сравнению с 1944 годом). Резко наступившее осенью 1945 года похолодание, начавшееся в первых числах 3-й декады октября, повлекло за собой появление «сала» 7 ноября при горизонте воды 207 см и ледохода 8 ноября при горизонте 225 см, который имел весьма затяжной характер только по Ульяновскому водопосту, в результате чего ледостав произошел лишь 5 декабря при горизонте воды 373 см. В общем, наблюдалась полная тождественность с 1944 годом, за исключением даты ледостава, который произошел на 9 дней позднее, но раньше среднемноголетней даты на 4 дня.

СОСТОЯНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ГАБАРИТОВ СУДОВОГО ХОДА КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1945 ГОДУ



Опорными водомерными постами, как и прежде, были Ульяновский и Вольский. Исходными горизонтами для построения кривых послужили навигационные нули с абсолютными отметками по Ульяновскому водопосту 31.302 м и по Вольскому 9.300 м. По дифференцированной кривой для Ульяновского водопоста проектному горизонту -35 см от навигационного нуля соответствовали

габариты судового хода: глубина 260 см, ширина 75 м, радиус закругления 850 м.
По Вольскому водопосту проектному горизонту -40 см соответствовали габариты судового хода: глубина 250 см, ширина 75 м, радиус закругления 850 м.



На подходах к нефтебазам на реках Самаре и Волге в Батраках было задано поддерживать транзитные глубины при ширине судового хода не менее 50 м. Участок реки Волги от Сосновской россыпи (включительно) до пристани Батраки (исключительно) был отнесен к Ульяновскому водопосту, а к Вольскому водопосту было отнесено расстояние от пристани Батраки до пристани Ивановка (исключительно).

На подходах к нефтебазам на р. Самаре и на Волге в Батраках задано поддерживать транзитные глубины при ширине судового хода не менее 50м.

Участок р. Волги на протяжении Сосно вская Россыпь /включ./, Батраки пристань /исключ./ отнесен к Ульяновскому водопосту, а к Вольскому водопосту - от пристани Батраки до Ивановки /исключ./.

Координаты диф. гарантии глубин и ширины судового хода были заданы следующие:

Ульяновский водопост					Вольский водопост						
Исходные глубины в см.					План шир.	Гориз. от нивм. нуля	Плановые глубины в см.		Исходн.		
На спад	На под	На спа-де	На под-еме	На спад			На под-еме	На спад	На под-еме	Ширина	
260	260	-	-	75	-40	260	260			75	
275	270	202	195	75	0	276	271	200	198	75	
305	295	234	221	78	50	302	296	213	219	76	
335	320	256	248	82	100	329	316	233	247	79	
365	345	298	275	92	150	355	338	294	275	84	
395	370	330	299	107	200	382	360	323	302	91	
425	395	362	325	128	250	408	388	353	330	99	
455	420	408	362	139	300	434	405	389	357	106	

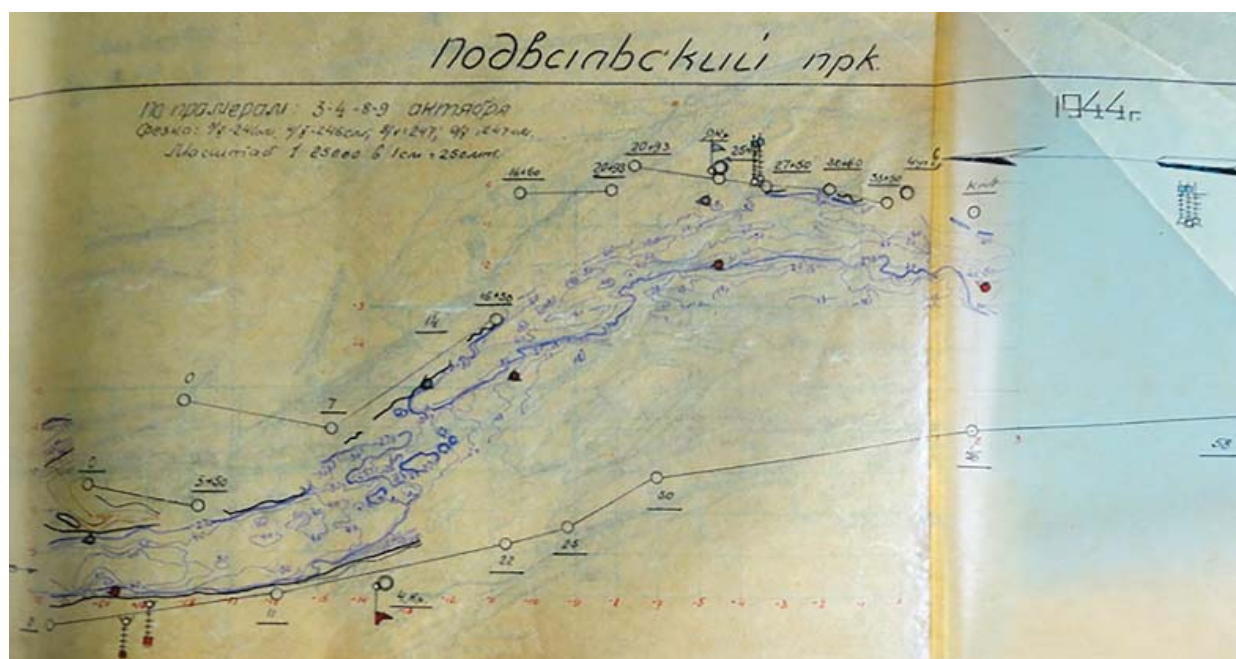
Анализируя данные выполнены к диф. гарантии судового хода можно прийти к заключению.

Минимальная гарантия ширины глубина 260см. была выдержана в течении всей навигации по Ульяновскому и Вольскому водопосту.

Фрагмент документа

Как видим, минимальная гарантийная глубина 260 см была выдержана в течение всей навигации 1945 года по обоим водопостам. Наименьшая глубина по Ульяновскому водопосту достигла 300 см на Подвальском перекате, а по Вольскому водопосту 300 см было на перекате Панышинском. Дифференцированная глубина не была выдержана в течение 7 дней по Вольскому водопосту и 15 дней по Ульяновскому водопосту. Помесячное распределение невыдержанных глубин приведено в таблице:

Месяцы / годы, водопосты	1944	1945	1944	1945
	Ульяновский водопост		Вольский водопост	
Июнь	4	0	0	0
Июль	24	2	3	-
Август	29	3	8	-
Сентябрь	28	10	18	5
Октябрь	31	-	31	2
Ноябрь	9	-	10	-
Итого	125	15	70	7



По степени наибольшего количества дней нормирования перекаты распределились так:

Наименование водопоста	Наименование переката	Количество дней
Ульяновский водопост	Куйбышевский	10
	Подвальский	2
	Буеракский	2
	Сосновский	1
Вольский водопост	Нижне-Раковский	3
	Панышинский	3
	Средне-Духовницкий	1

Нормирующими плес по глубине оказались следующие перекаты:

10.

Наименьшая глубина по Ульяновскому водпосту достигла 300 см. на Подвальском перекате и по Вольскому водпосту 300 на перекате Гильминомском.

Дифференцированная глубина не выдержана в течении 15 дней по Ульяновскому водпосту и в течении 7 дней по Вольскому водпосту.

По месячное распределение невыдержанных глубин можно видеть из следующей таблицы:

Месяца	1944г.	1945г.	1944г.	1945 г.
	Ульяновский вп.		Вольский вп.	
Июнь	4	0	0	0
Июль	24	2	3	-
Август	29	3	8	-
Сентябрь	28	10	18	5
Октябрь	31	-	31	2
Ноябрь	9	-	10	-
Итого:	125	15	70	7

Нормирующими плес по глубине оказались следующие перекаты

Даты	Наименьшие п-та	Горы зонт	Г л у б и н а		
			П л а н о в а я	Ф а к т и ч е с к а я	
<u>УЛЬЯНОВСКИЙ ВОДПОСТ</u>					
Июль 27	Сосновская	Россынь	176	365	360
" 31	Куйбышевский	"	124	350	345
авг. 6	Буеракский	"	160	375	360
" 7	"	"	159	375	370
" 31	Куйбышевский	"	69	320	300
сент. 1	"	"	67	315	310
" 3	"	"	65	315	310
" 4	Подвальский	"	63	315	300
" 5	"	"	63	315	300
" 12	Куйбышевский	"	63	315	305
" 13	"	"	62	315	305
" 14	"	"	62	315	310
" 16	"	"	62	315	310
" 17	"	"	62	315	310
" 18	"	"	62	315	310

Фрагмент документа

Габариты по ширине были выдержаны по Ульяновскому водомерному посту в течение 12 дней, с наименьшей шириной 70 м на Сосновской россыпи. По Вольскому водопосту ширины были выдержаны. Для характеристики плеса по состоянию глубин на спаде привожу таблицу о времени появления первых вывесок на перекатах в навигацию 1945 года.

ВОЛЬСКИЙ ВОДПОСТ					
Сентябрь	4	Н. Раковский	97	330	
"	8	Ср. Уховницкий	86	325	
"	10	Паньшинский	86	325	
"	11	"	86	325	
"	12	"	85	325	
Октябрь	18	Н. Раковский	137	350	
"	19	"	135	350	
По степени наибольшего количества дней нормирования - перекаты распределяются:					
Наименование водпоста	Наименование переката		Количество дней		
Ульяновский вл.	Куйбышевский перекат		10 ✓		
	Подвальский		2		
	Буеракский		2		
	Сосновский		1		
Вольский	Н. Раковский		13		
	Паньшинский		3		
	Ср. Уховницкий		1		
Габариты по ширине выдержаны по Ульяновскому водомерному посту в течение 12 дней, с наименьшей шириной 70 м. на Сосновской россыпи. По Вольскому водопосту ширины выдержаны.					
Для характеристики плеса по состоянию глубин на спаде приводится таблица появления первых вывесок на перекатах в навигацию 1945 года.					
Время появления вывесок на перекатах в навигацию 1945 года					
№ п/п	Наименование п-та	Дата	№ п/п	Наименование п-та	Дата
1	В. Перезолокский	14/УП	16	В. Вязовский	21/УП
2	Н. Рязанский	15/УП	17	Городищенский	22/УП
3	Кольцовский	15/УП	18	В. Ермаковский	23/УП
4	Сосновск. Россыпь	16/УП	19	Ширяевский	25/УП
5	Буеракский	16/УП	20	Ср. Бектеевский	24/УП
6	Куйбышевский	17/УП	21	Ср. Раковский	24/УП
7	Н. Уховницкий	17/УП	22	Ср. Перезолокский	24/УП
8	Н. Уховницкий	18/УП	23	Паньшинский	27/УП
9	Ленинский	18/УП	24	Н. Бахилевский	28/УП
10	Подвальский	19/УП	25	Н. Юрмоцкий	28/УП
11	Н. Раковский	19/УП	26	Ср. Уховницкий	29/УП
12	Н. Криулинский	20/УП	27	Н. Вязовский	30/УП
13	Н. Рязанский	20/УП	28	Вход в Городищенск. Вол.	30/УП
14	Ср. Уховницкий	20/УП	29	Паньшинский	8/1X
15	Буеракский	20/УП			
16	Н. Раковский	21/УП			

Фрагмент документа

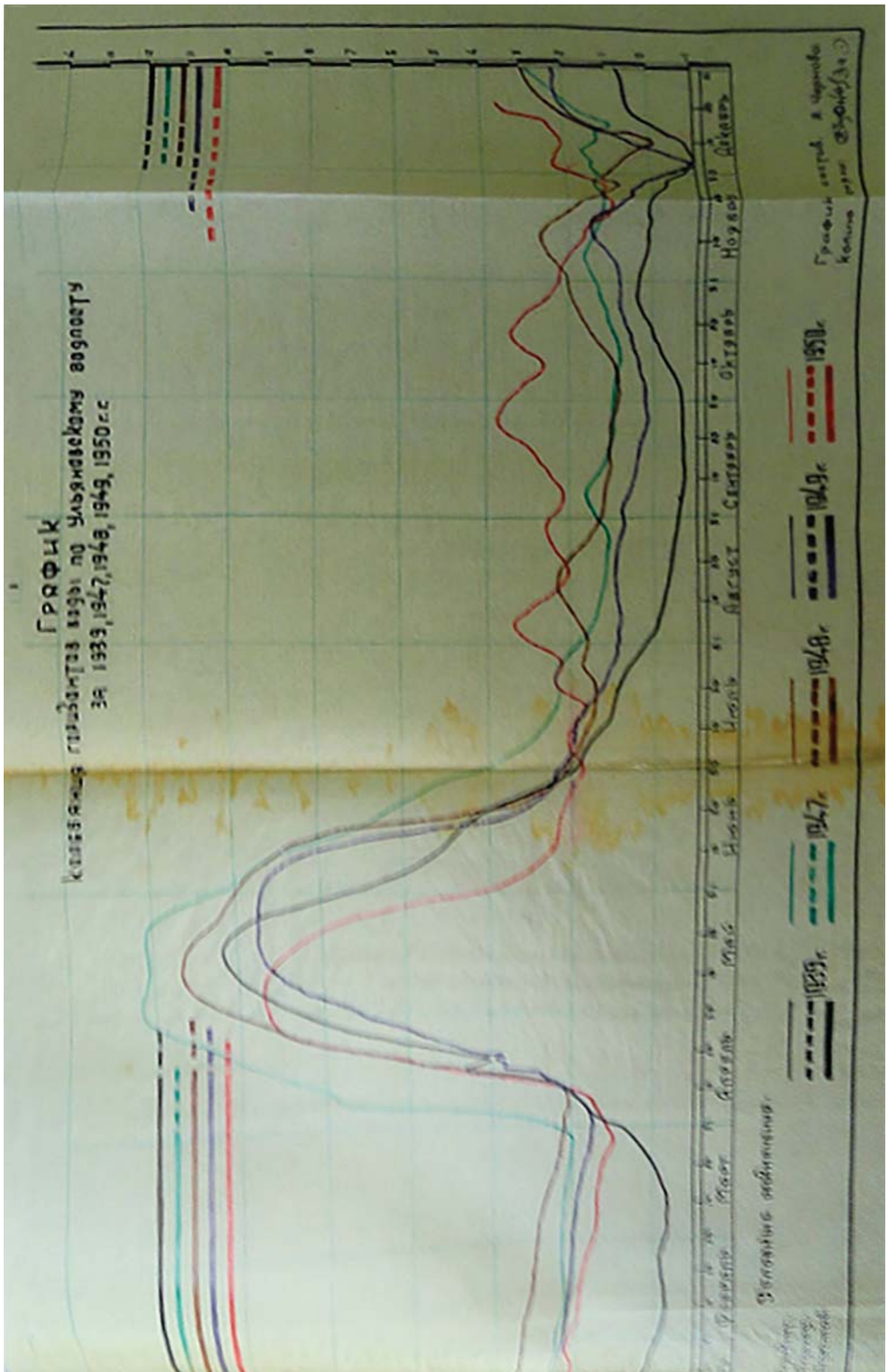
Характеристика плеса по наименьшим глубинам при горизонтах, приведенных к навигационному нулю, представлена в виде графика.

В общем, состояние транзитных глубин на плесе Сосновская россыпь – Ивановка было по дифференцированной гарантии и обеспечивало максимальную возможность использования наибольших осадок проходящих судов. План по радиусу закруглений был выполнен и по основным лимитирующим перекатам: в 1945 году на Ленивском 1100 м, Средне-Переволокском и Верхне-Раковском 1000 м. В 1944 году радиус закругления на Ленивском, Нижне-Климовском, Ширяевском, Верхне-Ершовском, Лопатинском перекатах составлял 1000 м; в 1943 году на Ермаковском 1200 м, на Ширяевском, Нижне-Бахиловском и Нижне-Климовском 1100 м, на Лопатинском и Верхне-Духовницком 950 м. Рассматривая обеспеченность стояния горизонтов воды за навигационный период 1945 года в сравнении с характерными годами (1925, 1934 и 1938-м) в разрезе многоводности, можно видеть, что, начиная с 7 м, обеспеченность в навигацию 1945 года значительно выше мелководно-средневодного года. В 1945 году были обеспечены высокие уровни воды, поэтому уменьшились транзитные землечерпальные работы и увеличились внутранзитные.

Высота м	Обеспеченность в 1945		1934		1938		Дни
	дни	%	дни	%	дни	%	
15,75-15,00	12,0	6,46	-	-	-	-	-
14,99-14,00	22,0	11,8	-	-	-	-	-
13,99-13,00	20,3	15,0	-	-	-	-	-
12,99-12,00	38	17,7	-	-	-	-	-
11,99-11,00	39	21,0	-	-	-	-	-
10,99-10,00	43	23,1	17	8,3	-	-	-
9,99-9,00	46	24,2	25	12,2	29	4,35	-
8,99-8,00	46	26,3	33	16,2	33	11,00	-
7,99-7,00	52	27,9	36	17,7	39	13,00	-
6,99-6,00	54	29,0	39	19,1	43	15,00	-
5,99-5,00	56	30,1	43	21,1	45	16,00	-
4,99-4,00	70	37,6	47	23,0	46	17,00	-
3,99-3,00	117	63,0	55	26,9	52	18,00	-
2,99-2,00	186	100,0	71	34,8	59	21,5	-
1,99-1,00	-	-	127	62,3	89	31,5	150
0,99-0,0	-	-	204	100,0	104	50,3	192
0,00-1,0	-	-	-	-	207	100	-

Фрагмент документа стояния горизонтов воды в предыдущие годы

Всего в 1945 году на плесе было разработано 8 перекатов: Сосновский, Буеракский, Подвальский, Куйбышевский, Ермаковский, Кольцовский, Панышинский, Переволокский (повторные работы были только на Куйбышевском перекате) и поддержано только взрывными работами 15 перекатов. Не выдержаны были глубины по входу в реку Самару до нефтебазы из-за неблагоприятных гидрологических условий данного входа. Длительное стояние сравнительно высоких горизонтов воды от + 1.5 до + 2 м над навигационным нулем Куйбышевского водопоста создавало положение, при котором городской проток интенсивно откладывал наносы входа в реку Самару и тем самым создавал неблагоприятные условия с глубинами. Только с наступлением горизонтов воды ниже 1,5 м проток начал отмирать, и прорезь по входу в реку Самару стала более или менее устойчивой.



По внутранзитным работам объем грунта, извлеченный при землечерпательных работах, составил 1019,6 тыс. м³ при плане 731,0 тыс. м³. В весенний период было вынито 399,8 тыс. м³ грунта, в подготовительный – 461,7 тыс. м³ и в меженно-осенний – 158,1 тыс. м³. В 1943 году было вынито 709,5 тыс. м³ грунта и в 1944 году – 443,9 тыс. м³. Из-за отсутствия топлива техника простояла 203 часа, длительных буксировок – 686 часов и ремонта – 526 часов. Кроме того, процесс выполнения работ имел много недостатков: неудобства из-за узости фронта работ, длительность отвозки грунта при шаландировании, плохое запорожнение шаланд и длительное их наполнение вследствие неплотности соединений и мелкого песка, засоренности и наличия тяжелого грунта (камень, плиты, ракушник, галька, гравий). Также отмечался недостаток в технике: не хватало шаланд и шаландеров, а отсутствие мягких рефулерных соединений создавало ненормальный режим работы и приводило к неизбежному снижению показателей в работе. Особенно низкие показатели работ были по силикатному заводу ОСМЧ 52, где по расчету требовались 3 шаланды и 2 шаландера, чего участок не имел. На работах у ПЯ № 118 при разработке встретились залежи весьма засоренного грунта, наличие каменистого грунта, и вместо 16 нормальных оборотов черпаковой цепи они могли работать только на 3-4 оборотах, а по «Волжской 25» вообще в связи с деформацией рамы было дано указание не давать более 6-9 черпаков в минуту. Такое же положение с засоренностью грунтами имело место в Куйбышевском затоне и затоне на реке Самаре. Выполнение производственного плана в военные годы работающими на участке земснарядами привожу в таблице:

РАЗДЕЛ У

РАБОТА ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНОГО И ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ФЛОТА.

Выполнение плана землечерпательных работ по земснарядам приписанным к Куйбышевскому участку пути в навигацию 1945 года составляет 76,75% или в физическом выражении 2.532711 т.м³ при плане 3.265032 т.м³.

Выполнение плана по работам на участке земснарядов / по производственной программе / в сравнении с прошлыми годами характеризуется нижеследующими данными:

годы:	Транзиты		Внутранзит		Всего		%
	План	Фактич.	План	Фактич.	План	Фактич.	
1945	2288000	1593032	731000	1019570	3019000	2615602	86,64
1944	2782,5	1.853,8	1710,0	995,0	3892,5	2848,8	73,5
1943	2900,0	1112,2	1035,1	927,9	3925,1	2041,8	52,0
1942	3900,	1286,0	1481,0	1223,5	5381,0	2519,4	47,0

По основным измерителям работы земснарядов приписанных к участку в сравнении с прошлыми годами характеризуется:

Фрагмент документа

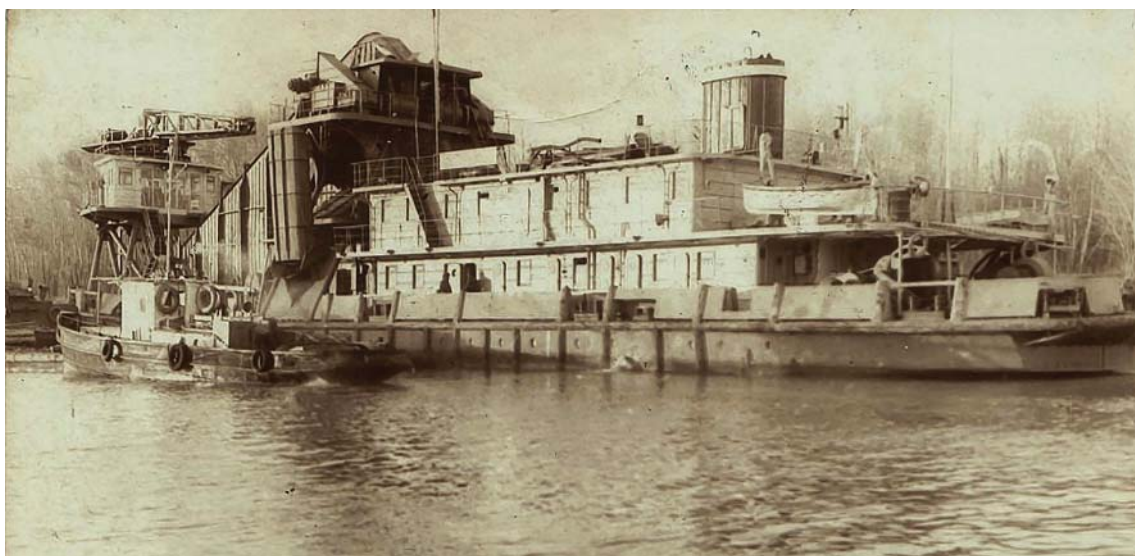
Выполнение плана по кубатуре по земснарядам видно из другой таблицы:

Зем- сна- ряда	Измерит. по времени: с буксиром					Измерит. по времени: без буксира					Использование по производительности				
	Пл	Факт	%	%	%	Пл	Факт	%	%	%	Пл	Факт	%	%	
	ан	ан	1945	1944	1943	ан	ан	1945	1944	1943	ан	ан	тич	1945	1944
В. 7 60	39	65,1	87,6	105	-	43,9	-	74,3	92,2	62	53,4	86	81,8		
В. 15 60	40,5	63,5	-	-	-	51,1	-	65,9	-	60	89	148	125,5		
В. 18 59	43,7	82,6	78,7	63,4	-	50,5	-	77,1	62,8	61	69,7	114,2	119		
В. 22 58	41,8	72,1	59,4	53,9	-	44,3	-	59,2	53,2	60	72	120	100		
В. 25 55	41,3	75,0	40,7	52	-	45,0	-	39	47,4	59	59,9	101,6	72		
	53,4	42,3	72,5	65,8	67,2	47,1	-	63,2	-	60,9	63,5	104,4	100		

Выполнение плана по кубатуре по приписным земснарядам
видно из следующей таблицы: /физический грунт/

Наимен. з/маш.	П л а н	В ы п о л н е н и е	%	В ы п о л н е н и е 1944г.
Вол. 7	1600664	891877	55,71	1144973
Вол. 15	440640	452041	102,59	424.449
Вол. 18	445728	433206	97,18	436.693
Вол. 22	329250	285094	86,58	401.882
Вол. 25	543700	520493	94,86	227.325
	2.865.032	2.58.2711	76,75	2635327

Фрагмент документа



Землечерпальная машина «Волжская 513»

Работа землечерпательного флота в сравнении с прошлыми годами показана в таблице:

Год	Время прохода на плесе	Продолжение буксир.	Часов дежурств. ман.	Производств. остан.	Периоды чesкие	Случайн. останов	Всего останов
1945	пл. 20136 факт 21478-50	26805	11837	1809	2020	1849	5679
1944	21918	1866	8625	1447	752	2224	11426
1943	19249	1923	7735	1369	761	7450	9591
1942	18319	1286	8294	1430	381	6916	8738

Средняя толщина снимаемого слоя в целом по плесу в сравнении с прошлыми годами характеризуется следующей таблицей:

Г о д а	1941	1942	1943	1944	1945
Толщина слоя	1,31	1,39	0,89	1,29	1,66

Затраты времени на одну операцию производственных остановок приводится в таблице: № 1.

Сравнительные данные по годам, затраты времени на одну операцию видно из представляемой таблицы / № 23/.

Фрагмент документа

Толщина снимаемого слоя в целом по плесу в 1941 году была 1,31 м, в 1942 году 1,39 м, в 1943 году 0,89 м, в 1944 году 1,29 м, а в 1945 году 1,66 м.

Показатели производительности труда по земснарядам видны из приводимой таблицы:

Показатели производительности труда по земснарядам видно из следующего:

Показатели	Отчет	Отчет	Отчет	%
	1943	1944	1945	
Объем работ в т. № ф. б.	2724578	2685627	2582711	93,0
Средн. годовое число раб.	99,8	127,2	103,3	81,3
Стр. работа на человеко-дн.	26142	46,428	37,704	81,3
Выработка на 1 раб.	27300	20,718	25092	120,7
Выработка на 1/день	104,2	56,3	68,5	120,7

Из приведенных выше таблиц усматривается:

1. Невыполнение измерителей по времени.
2. Выполнение измерителей по производительности.
3. Исключительный рост случайных остановок и главным образом простоя из-за отсутствия топлива.
4. Невыполнение норм на производственные остановки.

Фрагмент документа

К основным причинам невыполнения плановой кубатуры и других показателей были отнесены простои из-за отсутствия топлива, подшнуровки пара вследствие некачественного топлива, ожидания шаланд в связи с дальностью шаландирования и недостаточной скорости шаландеров, работавших на плохом топливе.

24.

К основным причинам невыполнения плановой кубатуры, измерителей по времени и других показателей могут быть отнесены:

1. Простой из-за отсутствия топлива и смазки.
2. Простой из-за подшнуровки пара вследствие некачественного топлива.
3. Простой из-за ожидания шаланд в связи с дальностью шаландирования, недостаточной скорости шаландеров, работавших на плохом топливе.

Только по этим причинам невыполнение в отчетном периоде работ составляет 605971 м³ физического грунта и указано в нижеследующей таблице:

Наимен:	Отсутств. топлива з/с	Ожид. шаланд и шлангов	Подшнуровка пара	Ожид. бур. сир.	Бук. све. рк. пл.	Итого	Про. изв.	Коэф. использ. по пл. по вре. про. мен. из вод.	Физ. Кубатура	Факт. коэф. использ. по вре. про. мен. из	
B7	1036-25	-	-	-	267-	13031100-25	60,62	533090	3908	534	
B15	314-05	-	-	100-30	262-	676-300-85	60,0	73032	40,5	8902	
B18	374-15	-	60	95-10	1027-	290-25	59	61	69863	43,7	69,7
B22	325-42	132-53	-	-	528-	250-35	58	60	93829	41,3	72,1
B25	643-45	234-59	-	77-55	956-	400-39	55	59,0	124345	41,3	59,9
Итого:							2340	60,9	899139	42,86	63,5
3264-12							4492-	59,0	899139	42,86	63,5
367-60							271-529	-39			
-52							-85				

4. Неполное использование в снарядах по мощности вследствие некачественности топлива.

Фрагмент документа

Практически все земснаряды были неукomплектованы командами даже до двух смен, а работники на земснарядах имели низкую квалификацию, из-за чего нормы времени на производственные, периодические и случайные остановки превышались. Плохая оснащенность земснарядов тросовым хозяйством вызывала аварийные ремонты. С целью выполнения приказа НКРФ № 81 «О мероприятиях по улучшению работы земснарядов и их использования в общем комплексе путевых работ» была разработана инструкция, по которой руководящий состав, находясь на агрегатах, должен был вести проверку техники и дел. Инструкция включала в себя следующие направления:

1. Выполнение и учет основных показателей за каждые сутки как по вахтам, так и по снаряду в целом.
2. Выполнение вахтенного планирования.
3. Закрепление отдельных механизмов и узлов судна за отдельными членами машинной и палубной команд.
4. Участие командиров снарядов в руководстве всеми трудоемкими процессами.
5. Наличие и порядок ведения рабочего журнала по организации работ и правильности выполнения технологического процесса.
6. Ведение работы по внедрению новых методов – это папильонажные работы земснарядов, разработка прорезей по течению, применение взрывных работ при землечерпании по способу инженера Хижева и другие.
7. Организация обучения команд и вновь пришедших работников судоремонтным и такелажным работам.
8. Состояние работы по изучению устава службы на судах и дисциплинарного устава, а также правил несения службы в учреждениях, на предприятиях, на судах НКРФ.
9. Организация коллективного питания на судах.
10. Состояние работы по рационализации и изобретательству, по поддержанию в чистоте корпуса судна и жилых помещений.
11. Умение команд пользоваться технологическими картами при выполнении землечерпательных работ и другие направления.

Несмотря на всю проводимую работу, ряд пунктов инструкции не был выполнен. Земснаряды «Волжская 22», «Волжская 25» и «Волжская 27» были выпущены в эксплуатацию без наличия штата на две смены, буксировались в участок в холодном состоянии, а «Волжская 27» даже не имела команды на одну смену и по пути потеряла якоря и понтон, из-за чего долгое время простаивала.

При проведении ремонтов на заводах механизмы снарядов не ремонтировались. Изношенность тросов приводила к частым их обрывам, а отсюда и к большим простоям. Не выполнялись Волготанкером пункты приказа НКРФ № 152 в части обеспечения судов топливом и смазкой в порядке живой очереди, что приводило к огромным простоям судов технического флота. Отсутствие сменно-запасных деталей, повторные ремонты и другие дефекты снижали производственные показатели технического флота в работе. Самоходный флот участка состоял из пароходов «Сызрань», «Лозовский», «Приверх», «Петр Исаев», «Перевозный», баркас № 16, баркас № 21. Многие пароходы зачастую использовались не по назначению. Так, пароходы «Приверх» и «Петр Исаев» большое количество времени находились на обслуживании флота и бакенщиков продовольствием из-за того, что баркас «Арфа» в течение всей навигации был неисправен и не мог плавать. Пароход «Приверх» из-за отсутствия топлива и его погрузки простоял 47 часов, а на погрузке и выгрузке стройматериалов еще 625 часов. В таком же положении оказался и пароход

«Петр Исаев». Из общего времени работы в 2080 часов «Петр Исаев» простоял под погрузкой и разгрузкой стройматериалов 296 часов и из-за отсутствия топлива еще 369 часов – в общей сложности 665 часов. Пароход «Перевозный» и баркас № 21, прикрепленные к изыскательским и взрывным партиям, имели 8-10-часовой рабочий день, но из-за отсутствия топлива тоже имели большие простои. Баркас № 16 имел простои из-за отсутствия годовых часов по обслуживанию земснарядов «Волжская 18» и «Волжская 28» как прикрепленный к ним с целью своевременной выводки их в случае резкого колебания горизонтов воды. Числящийся в участке моторный флот большую часть времени не работал из-за отсутствия мотористов.

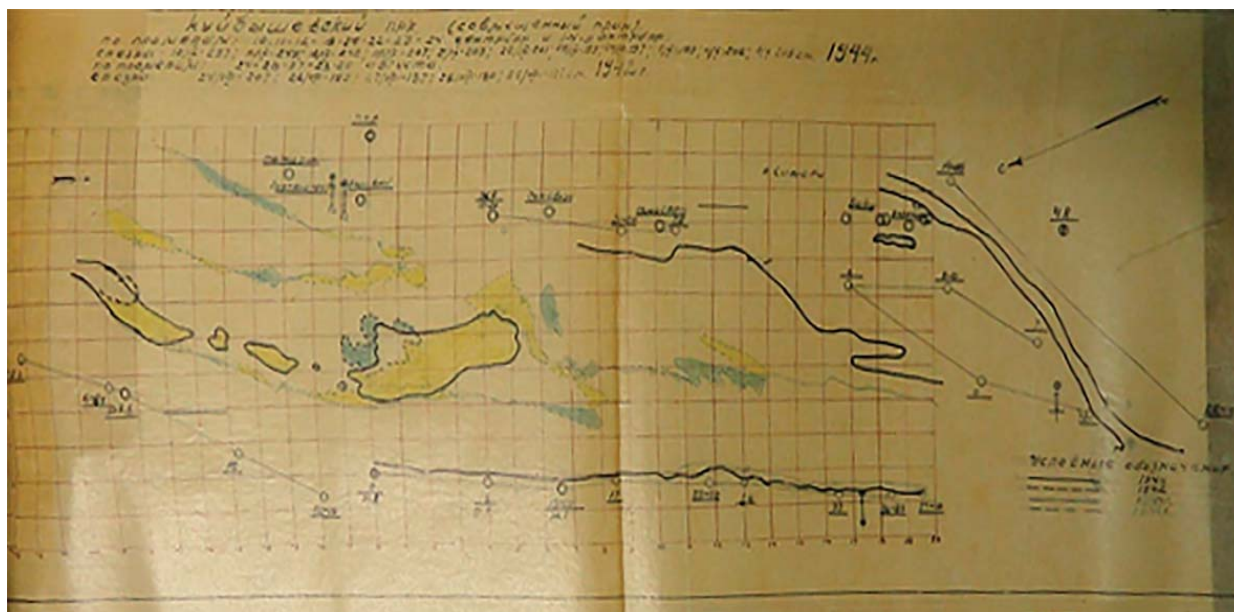
О РАБОТЕ ДИСПЕТЧЕРСКОГО АППАРАТА КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1945 ГОДУ

Работа диспетчерско-информационной службы на участке пути проводилась в полном соответствии с Положением о диспетчерско-информационной службе на внутренних водных путях, утвержденным главным инженером Гуводпути 1 июня 1943 года. Работа заключалась в составлении сводных информационных донесений по техническому участку, передаваемых ежедневно в диспетчерскую пути Бассейнового управления по селектору, телеграфу по установленным формам, в выпуске информационного бюллетеня, составлении информационных листков и снабжении ими диспетчеров пароходства, в передаче необходимой информации линейным диспетчерам пароходства и ряде других работ. Диспетчерская группа участка возглавлялась старшим диспетчером участка и работала под непосредственным руководством начальника плеса. Слабым местом в работе диспетчерской группы были пробелы по заполнению сведений по глубинам с перекатов Ульяновского узла: Шиловка – Ульяновск, Куйбышев – Березовка, Куйбышев – Ермаково, Малая Федоровка – Хвалынский, где на перекатах не было селекторной связи. Выдвигался ряд предложений по этому вопросу – от создания курьерской службы до сбора сведений и передачи их в Куйбышев и другие города капитанами скоро-почтовых пассажирских пароходов местной линии, но вопрос в 1945 году остался нерешенным.

ИЗЫСКАНИЯ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ В 1945 ГОДУ

Сравнительно невысокий подъем весенних вод позволил двум изыскательским партиям № 10 и № 12 использовать его для съемки Екатериновской воложки с целью выяснения степени ее пригодности к эксплуатации в навигацию 1945 года. При более повышенном горизонте съемка воложки была бы невозможна из-за затопленности яра. Третья изыскательская партия № 10 была

использована на малых реках, Самаре и Кривуши, для обеспечения там землечерпательных работ на транзите, а также внеплановых работ для посторонних организаций. Помимо того, весной выездными отрядами техников были проведены поплавочные наблюдения под Ульяновским и Сызранским мостами для выставления там направляющей обстановки. С падением горизонтов воды в конце первой декады июня все три партии приступили к съемке ряда перекатов реки Волги для транзитного землечерпания: Буеракского, Сосновского, Куйбышевского и группы Переволокских. Из 51 переката в 1944 году лимитировали плес 18, а в 1945 году – 7 перекатов.



Из 51 переката было заснято лишь 25, то есть потребность в съемке планов была удовлетворена лишь на 49%. Такие перекаты, как Сызранский, Куйбышевский, Ульяновский, не заснимались уже несколько лет подряд. За некоторыми перекатами необходимо было вести постоянные наблюдения. Но три изыскательские партии обеспечить этого не могли. Кроме того, одна из трех изыскательских партий, № 11, в навигацию 1945 года в течение 72 дней от общего пребывания на плесе работала исключительно у города Куйбышева, проводя предварительные и контрольные съемки укрепленных прорезей в целях учета и контроля извлеченного земснарядами грунта. Таким образом, в этот период транзит обслуживался двумя изыскательскими партиями. В силу этого возник вопрос об организации 4-й изыскательской партии, так как некоторые объекты (засыпка озера Рождественского прорана) не снимались с 1938 года, другие – от нескольких дней до месяца.

Обращает на себя внимание большой недокомплект партий командами и техперсоналом, особенно изыскательской партии № 10, где недокомплект штата составлял 32%, а в среднем по всем трем партиям он был равен 25%. В навигацию 1945 года изыскательские партии работали удовлетворительно, при выработке на один рабочий час 3,15 км промера. Это наибольший показатель за 1942-1945 годы. Изыскательские партии участвовали в открытии новых судовых ходов (Средне-Переволокский перекаат), поддержании плановых габаритов пути за счет перестановки плавучей и береговой обстановки (Сосновский, Буеракский, Куйбышевский, Нижне-Рязанский, Верхний и Средний Переволокские, Нижне-Раковский и др.).

№ п/п	Имя, фамилия, отчество, дата рождения, место рождения, образование, специальность, стаж работы, должность	Дата поступления на работу	Дата окончания работы	Вид работы	Должность	Количество проделанных часов		Всего	
						По плану	Фактически		
4	Дружнев А.С. Инженер	28.08.58	22.07.59	Все виды	Карьер. раб.	5	2	4	28
5	Солн. осе. в/о у/ска-тис. с. мели п/х Каро В.	26.07.51	1.07.59	Все виды карьерной работы	Карьер. раб.	6	3	3	49
6	Солн. осе. в/о у/ска-тис. с. мели п/х Каро В.	11.07.51	24.07.51	Все виды	Карьер. раб.	2	2	1	46
7	Пряхин	15.07.51	28.07.51	Карьер. раб.	Карьер. раб.	2	2	1	46
8	ОСМН 52	25.07.51	15.07.51	Работ.	Работ.	22	7	13	128
9	Степаненко Рок. В. А.	04.07.51	05.07.51	Томе	Томе	1	1	0	10
10	Солн. осе. в/о у/ска-тис. с. мели п/х Каро В.	05.07.51	22.07.51	18-21-1800г.	18-21-1800г.	4	4	10	10
11	Полковник Хлебников Александр	10.07.51	06.07.51	с80/УП-6/УП 111	с80/УП-6/УП 111	5	5	14	14
12	Полковник п/х Шен	05.07.51	21.07.51	с80/УП-6/УП 111	с80/УП-6/УП 111	5	5	14	14
13	Томе	11.07.51	25.07.51	с80/УП-6/УП 111	с80/УП-6/УП 111	5	5	14	14
14	Томе	26.07.51	17.07.51	с80/УП-6/УП 111	с80/УП-6/УП 111	5	5	14	14
15	Полковник Кетов	19.07.51	17.07.51	12-18/УП	12-18/УП	5	5	14	14
16	Полковник в/ска-тис. с. мели п/х Каро В.	22.07.51	16.07.51	с80/УП-1/УП 112	с80/УП-1/УП 112	5	5	14	14
17	-	26.07.51	10.07.51	26-27/УП 112	26-27/УП 112	5	5	14	14

Фрагмент документа изыскательской работы

№ № парт	Выполнение производственной программы							
	Выполнение			Условн. км. пробегов			Производство	
	План в ч/час	Факт. в чел/час.	%	План	Факт.	%	План	Факт.
10	23930	24892,74	103,9	3824,56	3970,18	103,9	24892,74	38442,7
11	25329	22882,8	90,03	4071,61	3649,57	90,03	22882,8	14895,2
12	24251	26211,58	108,08	3867,78	4180,52	108,08	26211,58	16116,0
Итого	73560	73937,47	100,58	11763,95	11800,28	100,58	73937,47	44893,2

№ № парт	Укомплектованность работной силой									
	План	Факт.	%	В том числе				По составу		
				ИТР	Де-сят.	Стр. раб.	Рабо-чих	Подро-стк.	Мужчин	Женщ.
10	16	10,91	68,2	4	1	3	2,91	-	3,91	7
11	16	11,55	72,25	4	1	3	3,55	1	3	7,55
12	16	12,6	78,75	4	1	3	5,6	3	2	8,6
Итого по 3-м парт.	48	36,07	75,15	12	3	9	12,07	4	3,91	22,1

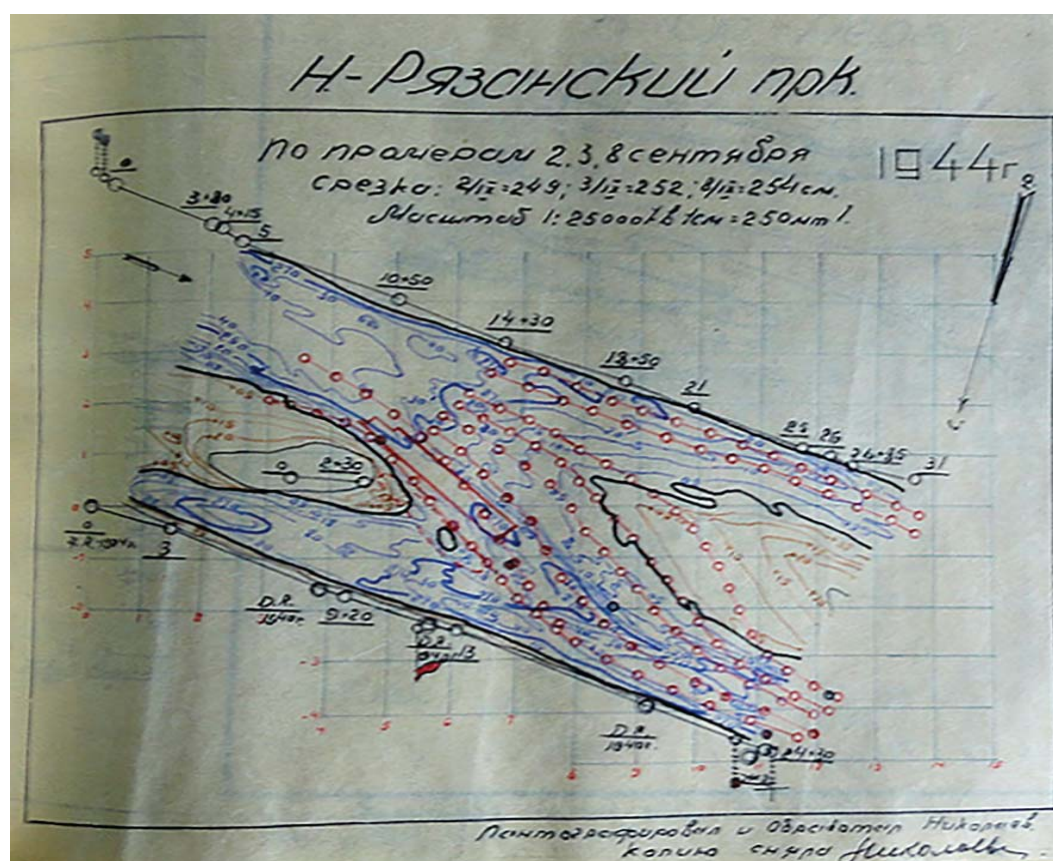
Обеспеченность партий обслуживающим барказами была не достаточна, особенно по искат. партии №11, где % обслужи- ния партии барказом от общего времени пребывания ее на плесе составляет всего 11,8%, по 2-м другим партиям он колеблется 40% до 45%, а в среднем по всем 3-м - равен 32%.

Фрагмент документа о работе изыскательских партий



Изыскатели

Это несмотря на то, что у самих работников изыскательских партий было много проблем. Не было моторных катеров, плащей и другой спецодежды, не хватало мензурных зонтов, флажкового материала, бумаги для печатания планов, миллиметровки, восковых карандашей и туши. Очень плохо обстояли дела с постельными принадлежностями, еще хуже – с брандвахтами (нужны были 2 новые), так как брандвахта № 110 сгнила и к плаванию была запрещена, вторая тоже на ладан дышала, а третья более или менее плавала.



Плановое нахождение изыскательских партий на плесе практически было выполнено. Небольшие задержки были из-за позднего выхода на плес взрывных партий, которые появились лишь во второй половине июля. К примеру, взрывная партия № 11 вышла на работы 20 июля при горизонте воды 217 см по Ульяновскому водопосту с полученным вместо брандвахты пароходом «Заготовщик» и ввиду неукомплектованности штата и отсутствия плавучего склада (емкостью 2 тонны) взрывчатых веществ простояла у города Куйбышева, обслуживая взрыв-работами Куйбышевский пережат и близрасположенные к городу пережаты путем выездов летучих отрядов.

Дальнейшие сведения из баланса времени, по каждой партии, в навигацию 1945 года усматриваются из таблицы № 1

№ парт.	Д а т ы		Общее	Числа часов пребывания на плесе						
	Выхода из затопа	Поставка в в-н		Рабочих		Простой				
				по плану	факт	Бук сирова	Ожид. букс	Мето. рога	Отсут. ВВ	
9	30/У1	5/Х1	3096	1280	888	508	-	-	40	1800
10	23/У1	23/Х	3072	1280	778	488	-	228	40	1470
11	20/УП	25/Х	2844	824	450	202	36	112	128	1410

Как видно из таблицы количество рабочих часов по партиям составило 888 час. против 1280 по плану, т.е. 69%, у партии она составляет 778 или 61% от плана и по партии № 11-450 вместо 824 час. плана или 54%. Основной причиной невыполнения по рабочим часам является, как было указано выше - медленность плана пребывания партий на работах и с другой стороны - в партях обслуживающих барказов, имевших недостаточность партий.

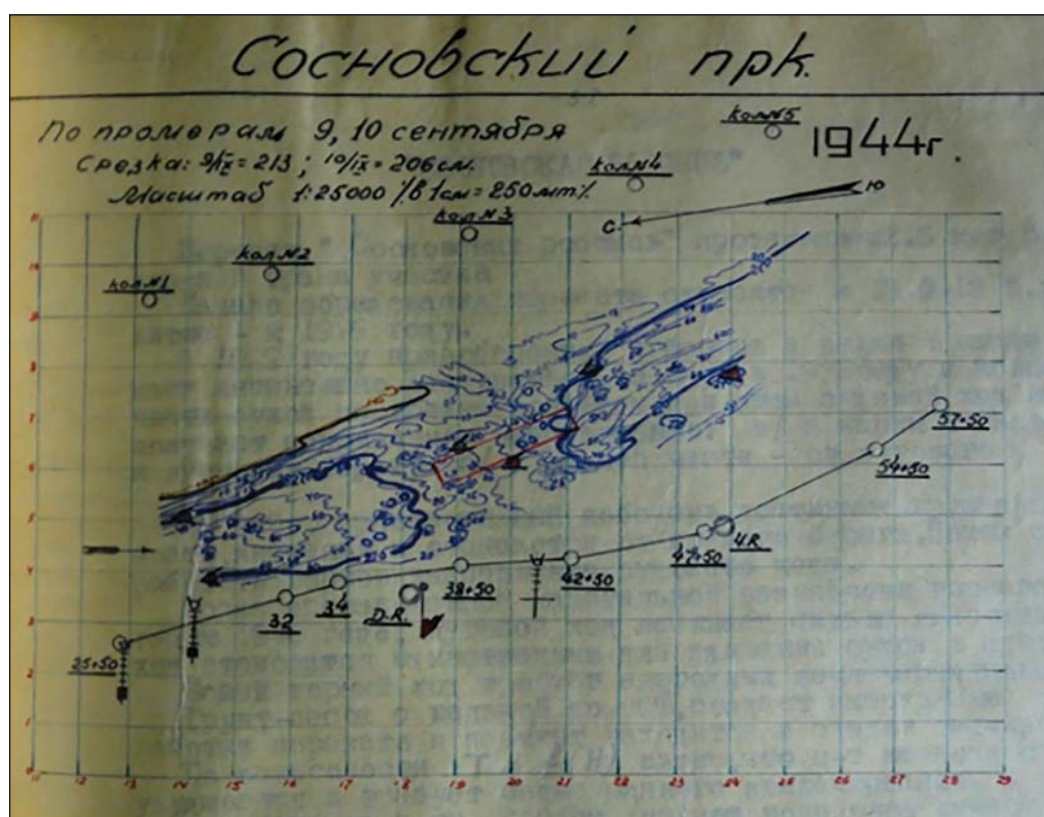
Обращая на себя внимание также простои всех партий за отсутствия взрывчатых веществ, у партиях № № 9 и 10 по 40 часов № 11-128 часов.

Дело в том, что техучасток к началу взрывных работ так до сентября месяца /имел в своем распоряжении взрывчатых всего лишь 28 тн., из них остаток от прошлого года 12 тн., 16 тн., полученных от ВВУП вместо заявленных 50 тн. В сентябре месяце вследствие недостатка ВВ и простоев партий по этой 4-й техучасток был вынужден командировать п/х «Заготовщик» тольский технический участок Пути, для взятия оттуда 7 тн.

Фрагмент документа

Больше всего взрывные партии стояли из-за отсутствия взрывных веществ (9-я и 10-я партии по 40 часов, а 11-я партия 128 часов), так как участок к началу взрывных работ имел в своем распоряжении всего лишь 28 тонн взрывчатки вместо заявочных 50 тонн. Площадь взрывов составляла: партия № 9 – 447175 м², партия № 10 – 538250 м², а партия № 11 – 243850 м². В каждой партии по штату должно было быть 13 человек, на самом же деле в девятой и десятой партиях было по 7 человек, а в одиннадцатой – 6 человек. Из 39 человек по штату на плесе работали всего 20 взрывателей.

Отмечается, что положительные результаты взрывработ на перекатах давала совместная их деятельность с землечерпательными снарядами. Перекаты, разработанные комплексно, в дальнейшем разработок землечерпанием не требовали, а требовали лишь подчисток взрывными работами. Это Сосновская россыпь, Верхне-Переволокский и другие перекаты. На Кольцовском проране и Панышинском перекате глубины от падения были удержаны взрывработами до прихода на перекаты земснарядов. Оказалось, что таким образом можно оттянуть сроки землечерпания от 15 дней до 1 месяца.



В навигацию 1945 года на плесе были проведены работы в комплексе с землечерпанием при работе землесоса (способ начальника плеса Сталинградского участка Хижова). На перекате Сосновская россыпь со взрывпартией № 10 работал землесос «Волжский 15», а на Верхне-Переволокском перекате с партией № 9 работал землесос «Волжский 28», но большого эффекта обе эти работы не дали из-за дальности углубляемой взрывами площади переката и слабого течения, в результате чего частицы взорванного грунта не выносились за пределы переката, а также из-за отсутствия у взрывных партий биноклей, что не давало возможности правильной ориентировки по траншеям вследствие значительных расстояний до створных знаков и недостаточной квалификации работников взрывных партий.

В общем, было принято решение практиковать такие взрывы на недлинных перекатах и со скоростями течения, достаточными для выноса частиц грунта в подвалье переката, учиться опускать заряды точно в неразработанные землесосом траншеи при сплаве лодки со взрывниками и проводить взрывы не одновременно с работой землесоса, а после его отвода на значительное расстояние (у землесоса «Волжский 15» от детонации взрыва оборвало все тросы). При соблюдении вышеперечисленных условий этот комплексный способ дноуглубительных работ способствовал ускорению разработки перекатов и снижал стоимость работ. Взрывными работами в 1945 году было удалено грунта в объеме 275,8 тыс. м³ при установленной стоимости 1 м³ грунта в 2,6 руб. Объем выполненных работ вылился в сумму 717,7 тыс. руб. Как это определялось: с приходом партии на перекат она делала предварительные промеры сплавом в границах прорана, и по результатам промеров появлялись места разработок, границы которых обставлялись вехами и уже по контуру границ ориентировочно определялась площадь, подлежащая подъему взрывами. По окончании взрывов промеры сплавом повторялись. Разница между глубинами до и после взрывов давала толщину удаленного слоя грунта, которая умножалась на углубленную площадь. Очень трудно поддавалась учету кубатура взрывных работ по сбитию отдельных шалыг на перекатах. Четвертый технический участок в своей работе по взрывному дноуглублению на перекатах Куйбышевского плеса пользовался методом инженера Кустова, по которому ежедневно на график наносился ход показания вывесок глубин. Отклонение вновь полученной кривой от средней пограничной линии указывало или на происходящие на перекате переформирования, или на неправильность промеров. То и другое заставляло своевременно реагировать и принимать меры к тому, чтобы ежедневные значения габаритов пути на плесе по кривой дифгарантии были выдержаны.

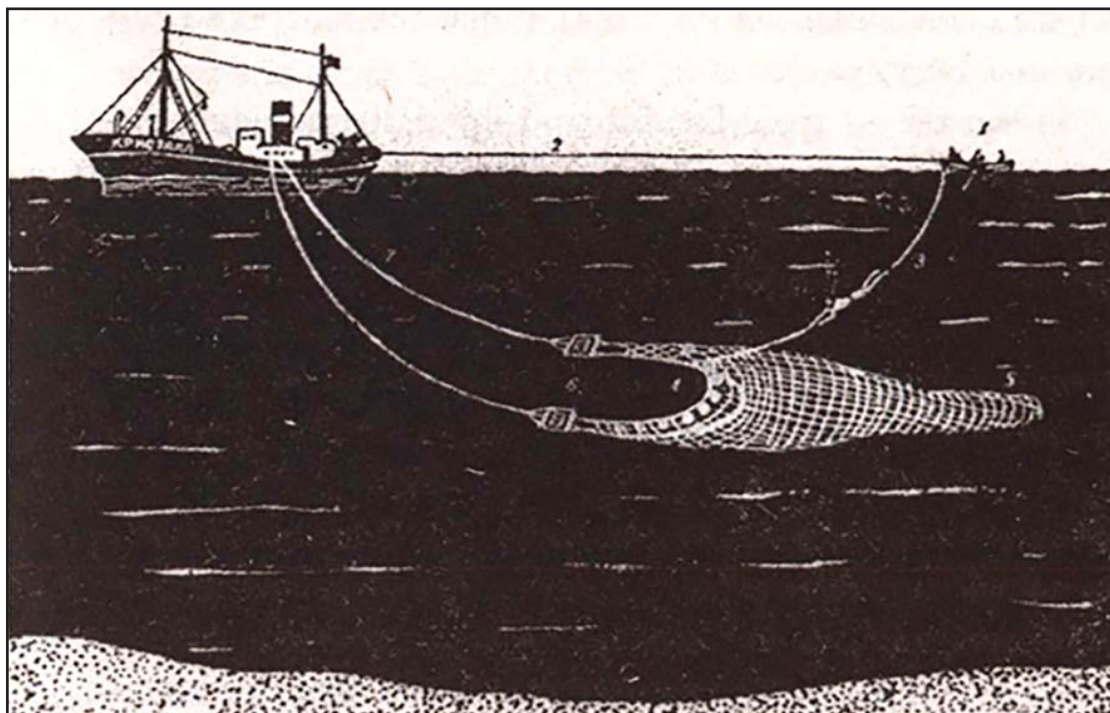
РУСЛОБЕРЕГООЧИСТИТЕЛЬНЫЕ И ТРАЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА 4-М ТЕХНИЧЕСКОМ УЧАСТКЕ ПУТИ



Протяженность путей, обслуживаемых дноочищением по 4-му техническому участку пути, составляла: по реке Волге 470 км, вторым ходам и воложкам 263 км и малым рекам 283 км. Для этих целей участок имел 3 крана с водолазными станциями. На плесе Сосновская россыпь – Ставрополье работал кран № 26, на плесе Ставрополье – Батраки – кран № 21, а на плесе Батраки – Ивановка – кран № 24. Укомплектованность штатом показана в таблице:

№ вод. крана	Обеспеченность командой			В том числе			Прим.
	По штату	Фактически	%	Мужчин	Женщин	Подростков	
Кран ВК-21	11	8	72,7	5	3	Нет	
Кран ВК-24	11	5	45,4	4	1	Нет	
Кран ВК-26	11	4	36,3	3	1	Нет	
Итого	33	17	50,15	12	5		

Оборудование кранов и водолазных станций было недостаточным. Не хватало снастей и водолазного снаряжения. Основной работой кранов было вытаскивание подводных препятствий: карчей, топляков, упущенного такелажа. Попутно проводились и другие виды работ, в том числе и для сторонних организаций, например, подъем судов СВРП, подъем якорей, цепей и тросов на лесных причалах. Контроль за их работой осуществлял помощник начальника плеса по обстановке или начальник во время пребывания на плесе.



Траление

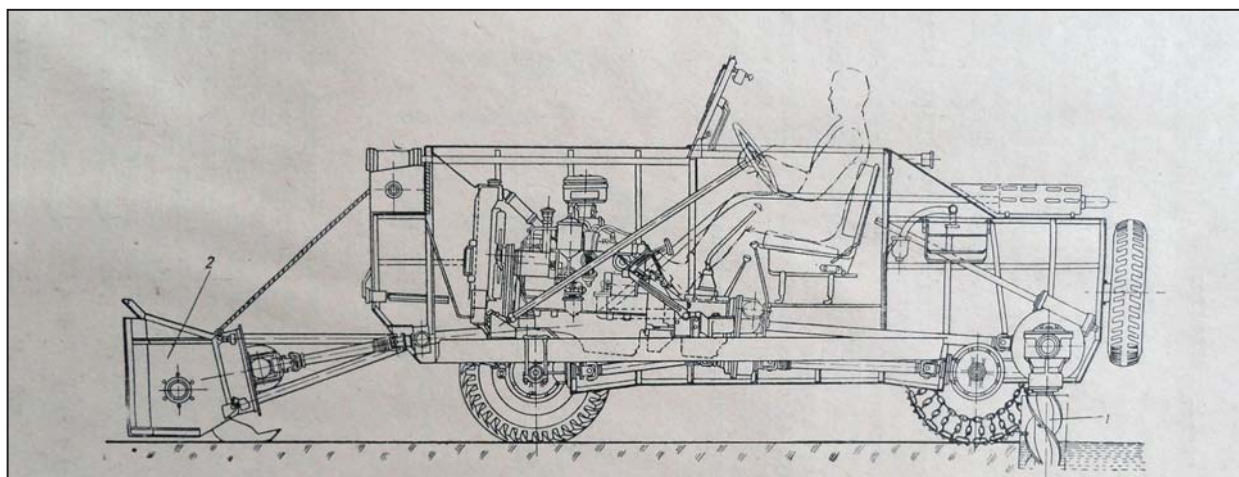
*1 – шлюпка; 2 – буксирный конец; 3 – пеньковый конец;
4 – устье трала; 5 – куток; 6 – распорные доски ; 7 – ваера*

Тральные работы в навигацию 1945 года проводились силами бакенщиков и плесовых участков, частично водолазными кранами и их командами. Из-за отсутствия рабочей силы специально тральные бригады не организовывались ряд лет (военные годы), хотя деньги на эти цели выделялись. В 1945 году было выделено 22 тыс. руб. Траление по перекатам и плесовым участкам обычно начинали проводить со второй половины июля. При высоких горизонтах воды проводилось траление подходов к пристаням, хлебным причалам и ходовых песков, в основном мягкими тралями, в которых была острая нужда. В 1942 году было протралено 602,146 км², в 1943 – 571,374 км², в 1944 – 443,04 км², в 1945 году – 756,3 км². Траление жестким тралом проводилось исключительно на подходах к пристаням и хлебным причалам и в присутствии начальника пристани, директоров хлебокомбинатов и представителя судоходной инспекции. Для бакенщиков траление было дополнительным заработком. План по берегоочистению в 1945 году был 2600 тонно-километров. Берегоочистение было предупредительной мерой против засоренности русла реки и проводилось эпизодически только на тех участках береговой полосы, которым грозило разрушение в сезон половодья, так как людей, которые бы вели эти работы более планомерно и в широком масштабе, не было. В 1944 году было удалено 4664,8 препятствий – 3608,9 тонн.

ЛЕГКОВЫПРАВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ И ГИДРОСООРУЖЕНИЯ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ



На зимние путевые работы по 4-му техническому участку было отпущено 253,8 тыс. руб. На основе этого проведение легковыправительных работ было намечено на Верхнем и Среднем Переволоцких перекатах и на перекате Сосновская россыпь. Целью легковыправительных работ на этих перекатах являлось содействие формирующей деятельности речного потока в размыве обоих судовых ходов и аккумуляции наносов в середине левобережного побочня на Верхне-Переволоцком перекате и снижении правобережного побочня на Средне-Переволоцком перекате. Задачей на Сосновской россыпи было решение вопроса по отмиранию левобережной затонской части переката и развитию правобережного судового хода. Во второй половине декабря были начаты подготовительные работы: заготовка хвороста, камня и прочие оргмероприятия. Из-за недостатка мужчин работа на Переволоцких перекатах была начата 21 января 1945 года (укладка метловых завес). К установке же ледяных щитов приступили 15 февраля.



Ледорез

На Сосновском перекате щиты начали устанавливать с 15 февраля, а метловые завесы – в конце марта, в условиях уже наступившей весенней оттепели, но ввиду опасности хождения рабочих по льду укладку метловых завес отменили. К тому же наличие сильной и плотной шуги подо льдом на трассах сооружений до 2 м, местами доходившей до дна, не давало возможности протолкнуть на дно завесы с грузом. Щиты на Сосновском перекате были установлены на шести сооружениях вместо проектных пяти. Причина – перемещение подвалья переката вниз по течению на 250 м. На шести сооружениях было установлено 102 щита вместо запланированных на пяти сооружениях 115 щитов. Основными недостатками в работе были отсутствие потребного количества рабочих-мужчин для тяжелых работ, своего гужевого транспорта, ввиду чего транспортировка хвороста и камня выполнялась вручную, а также большой процент заболеваемости работников из-за плохой обуви, одежды и питания.

ПОСТОВАЯ ОБСТАНОВКА НА 4-М ПЛЕСЕ

В общем комплексе путевых работ обстановка занимает одно из первых мест. В навигацию 1945 года было зарегистрировано 4 случая несоответствия вывесок с глубинами на перекатах: Ширяевском, Куйбышевском, Нижне-Раковском, Духовницком. По вине постовых работников не были сделаны своевременные промеры. Было допущено снижение гарантийной глубины до 310-300 см на Паньшинском перекате. Работниками обстановки было допущено 8 случаев нарушения Устава службы на речном транспорте, за которые они понесли наказание. Снабжение бакенщиков продуктами производилось не вполне удовлетворительно, а промтоварами с 1940 года они вообще не снабжались.



Макет поста бакенщика

Причиной ненормального снабжения являлось отсутствие продуктов на базах. Плавлавка-баркас «Арфа» из-за непригодности к плаванию не работала, и вся тяжесть по снабжению легла на обстановочные пароходы. Загруженность, кроме работ на обстановке, еще и работами по обслуживанию изыскательских и взрывных партий, водолазных кранов и т. п. не позволяла соблюсти график получения продуктов, а ограниченность отпускаемых фондов не давала возможности получить их, а равно и снабдить линию. За последние 5 лет на посты бакенщиков не выдавалась спецодежда (плащи, рукавицы). Отсутствовали на постах постельные принадлежности, кухонный инвентарь, противопожарные и спасательные средства.

Культурно-бытовое обслуживание постов проводилось в порядке выезда на линию руководящих работников технического участка. Газетами бакенщики снабжались нерегулярно и в недостаточном количестве. Медпомощь оказывалась прикрепленным медработником Водздравотдела в течение всей навигации путем периодических выездов его на линию.

77.

Таблица № 3

Дни	Вероятно остановки		Количество по дням действ.	Протяжение остановки путей в км.	Средне-нави- гационный состав работников остановки
	Время открыт.	Время закрыт.			
1945	23/1У	20/Х1	207	735,5	413,7
плану	26/1У	17/Х1	207	627	-
1944	18/1У	25/Х1	222	684	434,2

Из таблицы № 3 видно, что навигация 1945 года ха-
рактеризуется большим протяжением путей Волги, обслуживаемых
остановкой №, нежели - задано планом, а также в сравнении с
1944г. . .

Это увеличение целиком относится на счет большого ко-
личества, обслуживаемых в 1945 году, вторых ходов, между тем
как средне-навигацонный состав работников остановки 1-ой ка-
тегории отчетной навигации сократился против 1944 года на 21
сто век.

По той же таблице ГР-32 усматривается, что в навига-
ции 1945 года в обоих районах остановки имелось 247 лодок,
из них: государственных 130 штук и арендованных - 117шт.

Состояние лодок - неудовлетворительное, ввиду ветхости
большинства их и недостатка в материалах для ремонта. /пакли,
смола, скоб и гвоздей/. При этом нужно отметить, что часть
постов в навигацию имела лишь по одной лодке. По сравнению с
1944 г. лодок на постах были меньше на 32 штуки.

Из 183 постов на р. Волге, 162 обеспечены домиками, а
на остальных 21- бакенщики проживают в землянках. При чем, име-
ющиеся домики-постройки 1920-25г.г. Но своему состоянию тре-
буют капитального ремонта. До 80% окна в домиках не остеклен

Фрагмент документа

В 1945 году протяженность обставленных путей возросла до 735,5 км, в 1944 году было 684 км, за счет вторых ходов. Между тем средне-навигационный состав работников обстановки 1-й категории сократился по сравнению с 1944 годом на 21 человека. В 1945 году в обоих районах обстановки имелось 247 лодок, из которых 130 были государственные, а 117 – арендованные. Из-за плохого состояния лодок ввиду их ветхости и недостатка материалов для ремонта (пакли, смолы, скоб и гвоздей) часть постов имела лишь по одной лодке. По сравнению с 1944 годом лодок было меньше на постах на 32 единицы. Из 183 постов на реке Волге 162 были обеспечены домиками постройки 1920-1925 годов, а 21 пост имел землянки, в которых и жили бакенщики. Окна у 80% домиков были неостекленные.

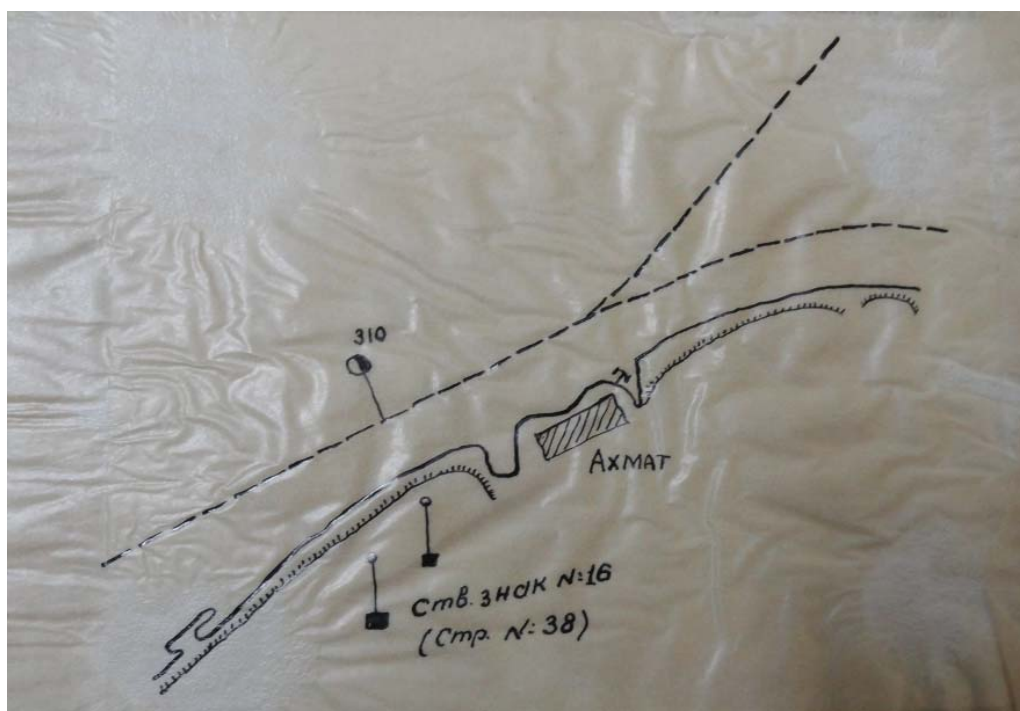


Схема установки знака

С введением створных знаков некоторое количество плавучей обстановки было сокращено. На длинных перекатах (Сосновская россыпь, Пальцинский и другие) в навигацию 1945 года были установлены створные знаки пирамидальной конструкции. По количеству их было недостаточно. Видимость плавучих и береговых знаков, как отмечалось судоводителями и инспекторскими осмотрами судоходной инспекции, в дневное время была вполне удовлетворительной, а в ночное из-за отсутствия натурального красного стекла была неудовлетворительной. Из-за неимения цветного стекла на участке вынуждены были красить белое стекло суррогатной краской. Не хватало листового и лампового стекла, горелок и фитилей. По этой причине запас действующей обстановки в 1945 году не превышал 25-30% и по этой же причине отсутствовали световые вывески на 8 перекатах, в том числе на таких, как Сосновская россыпь, Куйбышевский и Верхне-Переволокский. На складах участка не было спичек, сторожков и гвоздей. Указанными материалами посты в 1945 году не обеспечивались. Выходили из положения сами бакенщики, благодаря своей инициативе и сознательному отношению к труду, путем широкого применения заменителей материалов.

Объем выполненных силами обстановки работ в 1945 году составил 1218,539 руб. Но, несмотря на положительные моменты, навигация 1945 года характеризовалась ростом утрат плавучих знаков по сравнению с предыдущими годами. Значительная доля вины в этом ложится на судоводителей. Убыль бакенов в 1945 году составила 1646 штук, из которых 430 штук было сбито пароходами, 831 бакен утрачен по разным причинам. Увеличилось число хищений фонарей с лампами и другого оборудования с плавучих знаков. По проведению Лунинско-Киселевских методов в жизнь, 4-м участком планировалось отработать 9374 часа, а было отработано 5875 часов – 63%. Недовыполнение объяснялось отсутствием окрасочного и лесоматериала. Судам участка – брандвахте № 7, пароходу «Лозовский», пароходу «Приверх», землесосу «Волжский 15» – было присвоено звание Киселевцев.

АВАРИЙНЫЙ РЕМОНТ ФЛОТА КУЙБЫШЕВСКОГО ПЛЕСА



Практически вся техника имела поломки. Землесос «Волжский 7» имел поломку бугеля ЦНД, обрыв болта турбинного вала (из-за ненормального увеличения оборотов и засоренности грунтоприемных труб). Вдобавок ко всему требуемое для смазки машинное масло заменялось мазутом. Землечерпальная машина (снаряд) имела поломку спиц шкива верхнего привода. Причина – разный размер погон при сильном задевании черпаками за грунт. Узкий погон буксует, а широкий погон силой нажимает, и спицы лопаются. Была и поломка верхнего барабана. Он был сработан по причине некачественных электродов при электросварке. Нужны были марганцевые электроды, а варили «лапшой». На землечерпальной машине «Волжская 25» изнашивалась буса нижнего барабана, запасной не было, встали на ремонт. В зимний ремонт за неимением материалов работу на шаландах не выполнили. Поставили их на ремонт летом. Пароход «Лозовский» имел аварийную поломку баллера руля. Причина – неоднократная электросварка шпоночного гнезда на месте без отжига.

Из приписанных к участку пяти земснарядов, семи пароходов, трех мотокатеров и шести мотолодок предусматривалась работа трех земснарядов («Волжская 18», «Волжская 22» и «Волжская 25») на твердом топливе и одного парохода «Приверх» на дровах, а остальные суда должны были работать на соответствующем виде жидкого топлива. Переоборудование на уголь было проведено на земмашине «Волжская 22», которая и работала на угле до октября. Переоборудование земмашины «Волжская 18» проведено не было. В 1941 году была попытка перевести земмашину на твердое топливо, но положительных результатов получить не удалось. Производительность машины резко снизилась. Отсутствие зольника, через который можно было бы производить систематическую очистку от золы, создавало в течение суточной работы зольный завал семи нижних рядов дымогарных труб. Это вызывало необходимость останавливать земмашину на 16-24 часа для чистки. К тому же угольные бункера располагались сзади котла, и транспортировка угля была возможна лишь по правому борту тачками при ширине прохода всего один метр. Это обстоятельство вызывало потребность в дополнительной рабочей силе.

Стоимость судоремонта
за 1947 год по счету № 50.

№ п/п	Наименование единиц	Навига- ционные	Зим- нии	Всего
1.	Брандвахта № 110	-	1367-42	1367-42
2.	Брандвахта 105	-	34-35	34-35
3.	Брандвахта 613	140-19	9065-58	9205-77
4.	Брандвахта 539	-	533-26	533-26
5.	Брандвахта 22	-	7091-44	7091-44
6.	Брандвахта 14	24449-32	-	24449-32
7.	Брандвахта 111	-	5021-05	5021-05
8.	Брандвахта 7	-	5374-00	5374-00
9.	Брандвахта 114	-	8613-00	8613-00
10.	Брандвахта 112	-	5783-71	5783-71
11.	Брандвахта 307	-	2412-97	2412-97
12.	Баржа 188	-	0-01	0-01
13.	Барказ 9	373-65	9136-37	9530-02 ✓
14.	Барказ 14	-	-	-
15.	Барказ 16	1024-01	26336-17	27390-18 ✓
16.	Барказ 21	794-65	20231-29	21025-94 ✓
17.	Газоход	-	207-85	207-85 ✓
18.	Водолазные кран 26	-	59-35	59-35 ✓
19.	В Т - 19	-	1148-43	1148-43
20.	В Т - 10	-	3060-16	3060-16
21.	Водолазн. кран 24	-	7731-96	7731-96 ✓
22.	Водолазн. кран 21	-	2334-00	2334-00 ✓
23.	Д Т - 1	-	8119-24	8119-24
24.	Д Т - 43	-	4048-40	4048-40
25.	Земляшина Вол. 18	-	2243650-71	243650-71 ✓
26.	Земляшина Вол. 22	2406-21	162490-94	164897-15 ✓
27.	Земляшина Вол. 7	-	266838-00	266838-00 ✓
28.	Земляшина Вол. 25	-	4467-10	4467-10
29.	Мотолодка № 494	500-15	3066-05	3566-20
30.	Мотолодка 13	482-37	1113-24	5980-31 6611-0
31.	Мотолодка 23	-	275-12	275-12 1002-82
32.	Мотолодка № 21	-	1224-31	1224-31 1112-07
33.	Мотомастерская	-	3638-79	3638-79
34.	Нефтянка 16	-	174-90	174-90
35.	Нефтянка 15	-	3365-04	3365-04
36.	пароход "П. Исаев"	-	37920-51	37920-51 ✓
37.	п/д "Лозовский"	427-56	76534-04	76961-60 ✓
38.	п/д "Сызрань"	494-74	101338-99	101833-73 ✓
39.	п/д "Приверх"	897-20	35754-69	36651-89 ✓
40.	п/д "Перевозный"	-	21730-62	21730-62 ✓
41.	Паланда № 41	-	106-18	106-18 ✓
42.	Паланда № 41	-	13105-35	13105-35 ✓
43.	Паланда № 30	-	31542-93	31542-93 ✓
44.	Баркас СИ 13	-	44-58	44-58
45.	Мотолодки 22	-	907-21 260-45	260-45 907-21
Итого		31990-05	1137149-49	1169139-54

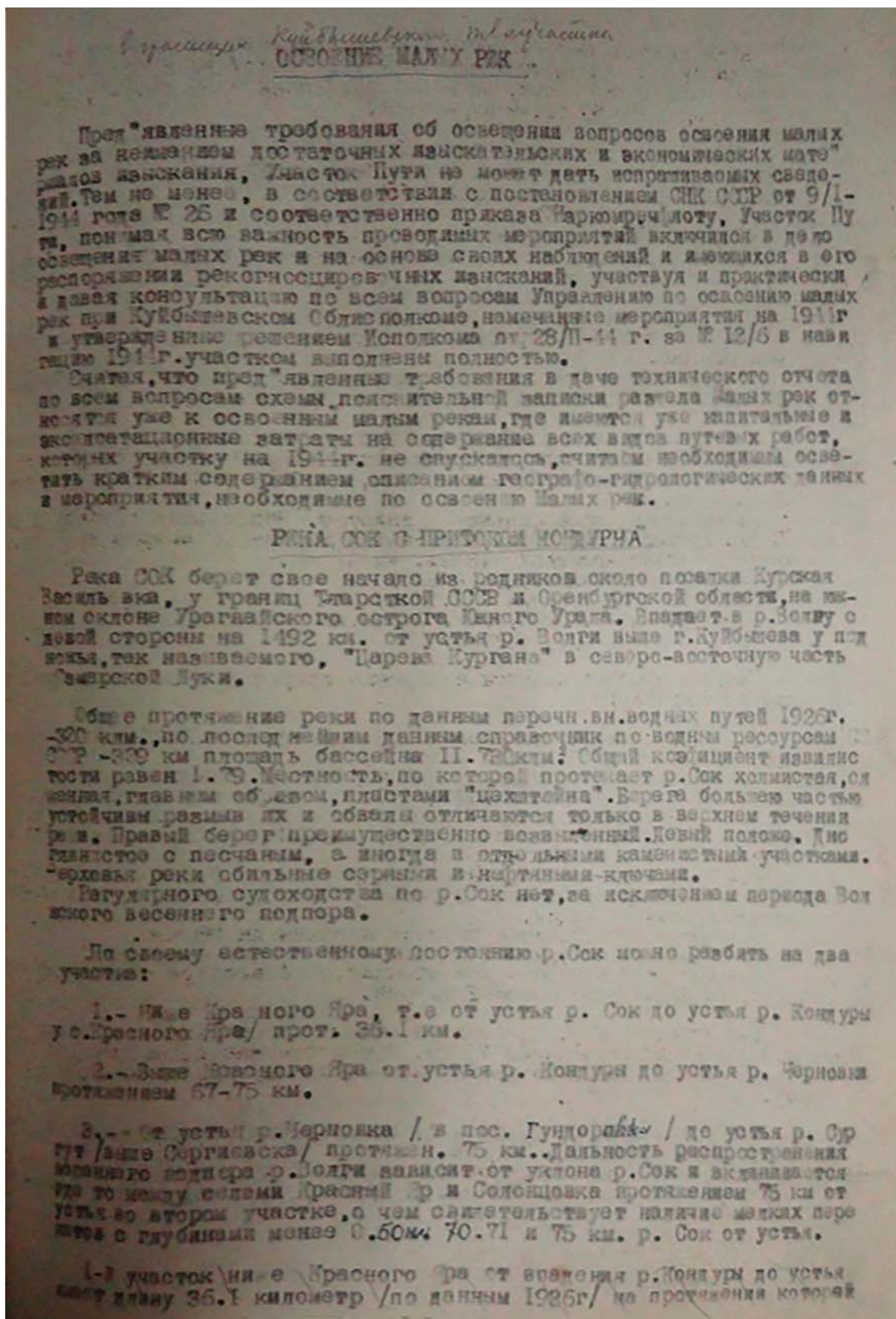
Начальник 4-го технического участка ВВУП /Соколов/
 Главн. бухгалтер 4-го техучастка ВВУП /Шурап/

Ведомость стоимости судоремонта

Кроме того, для удобства шуровки в крайних, высоко расположенных топках слань была поднята на 600 мм с оставлением углубления для средних топок. В этом случае проход тачки с углем возможен был только после того, как через это углубление размером свыше одного метра перебрасывался временный настил, который во время шуровки убирался. Указанные выше технические трудности дополнялись отсутствием кочегаров для работы на твердом топливе, подсобных рабочих и специальных грузчиков для погрузки угля на угольных базах. Это к тому, что укомплектованность земмашин, по существу, была едва на полторы смены, не говоря уже об укомплектованности кочегарами. Наличие большого количества заказчиков нетранзитных (платных) работ, таких как Трест № 11, НКАП, Силикатный завод, ОВСУ ПРИВО, П/Я № 118, УСС НКВД, Нефтебыт и других, которые обеспечивались на основании решения Правительства жидким топливом на время производства работ, создавало благоприятные условия для работы земснарядов на жидком топливе, которое давали заказчики. Но если не переводить, а работать на жидком топливе, то из трех земснарядов на причал нужно было ставить один или два. Перевод на твердое топливо земснарядов не мог быть осуществлен из-за необеспечения земснарядов углянками. Если у «Волжской 18» и «Волжской 25» имелись нефтянки, то у «Волжской 22» ни того, ни другого не было. Работники плеса подсчитали, что при работе трех земснарядов на угле (угольная база была расположена на реке Самаре за плашкаутным мостом) при условии работы снарядов на плесе требовалось как минимум 5 углянок и штат работников в количестве 25-30 человек. Если принять в расчет время на буксировку, время на бункеровку и определенное время на разводку моста один раз в сутки, грузоподъемность углянок, емкость бункеров на земснарядах и т. д., то время простоя земснарядов на плесе выражалось в 50% от их пребывания на плесе. Более того, опыт показывал, что при внеплановой буксировке из Саратова земснаряда «Волжская 27», работавшего на угле, без лимитов, создавался простой двух земснарядов: «Волжская 22» и «Волжская 27».

В части укомплектования судов кадрами на основании постановления ГКО от 14.03.1945 года № 7333 и решения Куйбышевского Облисполкома от 31.03.1945 года № 415 участку для свободного набора из числа сельских жителей на постоянную работу на речном транспорте 50 человек были предоставлены два района – Ставропольский и Хворостинский. Из 50 человек было завербовано 36. Три человека из тех, кто был зачислен на земснаряды, ознакомившись с их работой, ушли, не приступив к работе, два человека из завербованных были отправлены обратно как не имевшие права проживать в городе Куйбышеве. Все остальные были распределены по судам. С целью дополнительного пополнения рабочей силы судов для машинной и палубной команды участок в мае 1945 года получил из числа учащихся Звениговского ремесленного училища №3 24 человека в возрасте от 14 до 17 лет для прохождения практики в должности кочегаров, матросов и рулевых и 10 человек из Горьковского речного военного училища для прохождения практики в изыскательских партиях в качестве рабочих.

За годы войны 65 работников участка ушли работать на оборонные заводы, где получили новую специальность и бронировались заводами. Работники, которые временно были переданы на другие предприятия Наркомречфлота, так и не вернулись в участок, среди них 12 бакенщиков, переданных на строительство линии связи Москва – Астрахань и 45 человек из числа плавсостава, переданных в зимний период на разные работы за пределы постоянного местожительства.



Фрагмент документа

Ульяновский водный узел

Река Волга против Ульяновска разделена на два рукава. Большим островом под названием "новый". Остров в основном песчаный, местами песчано-глинистый с примесью гальки. Его низкие, затопляемые весенней водой, поросшие кустарником и крупным лесом.

Правый рукав - основное русло р. Волги, протекающее по г. Ульяновска, представляет из себя глубоководную плесовую прямолинейную гавань с шириной зеркала от правого берега от о-ва "новый" порядка 1 км.

Левый рукав, отделенный от основного русла р. Волги дамбой, носит название "часовенной воложки", также судоподходящий за исключением верхней своей части, ширина ее от 400-500 метров.

Оба русла, против города, соединены узкими, искусственными и судоподходящим каналом, носящим название "часовенная прорва", который разделяет собой остров "новый" на верхний и нижний.

Выше Ульяновска на 3 км. имеется второй прорыв в виде "более позднего прохождения / 1929-1930 г / и образовавшегося путем размыва верхнего берега "новый" в месте его пониженных отметок и более мягких грунтов. Эта "прорва", разрывающая остров еще на две части имеет теперь ширину / в межень / до 350 метров, но небольшая глубина с Волги и поэтому пока несудоходна.

Действие этой "прорвы" вредно отражается на судоподходящей части часовенной воложки, как в отношении ее глубины в ней глубина, так и в отношении использования ледной в качестве отстойного, зимовочного пункта благодаря попаданию в нее льда во время весеннего ледохода и порывов его рывками течения, раньше совершенно не имевшихся.

Г. Ульяновск, как областной центр, имеющий помимо множества мелких предприятий, заводов и фабрик, связанных с железной дорогой и водными путями с другими областными центрами, имеет значение первоочередного порта в системе водного хозяйства. Для приема, отправки и обработки грузопотоков, а также для схода на воду и обратного, порт-пристань г. Ульяновска располагает 3-мя товарными причалами соответствующим образом оборудованных и одним пассажирским.

Подходами к этим причалам, в смысле глубины, для товарных и пассажирских пароходов, пристань вполне обеспечена в весенний, так и в межливневый периоды.

Помимо городского причала для города и области имеет большое значение часовенная воложка, где в 3 км от города расположен крупный завод им. Володарского, причала каменноугольный и соляной, а также товарно-пассажирский и горноперерабатывающий завод и жителей сел: Королевка, Канавы и Советской Слободы.

Обеспеченность глубины на подходах к этим причалам при определенных габаритах дело обстоит сравнительно благополучно, за исключением причала нефтебазы, где при определенных глубинах, затруднена заходка и выводка баржей из-за узкости подхода, благодаря наличию большой косы, идущей в направлении от левого берега часовенной воложки.

Фрагмент документа

Происходил отсев рабочей силы и из состава участка в связи с посылкой на работы далеко за пределы постоянного места работы и жительства (Марийский леспромхоз, Городецкая судовой верфь, Верхне-Волжский леспромхоз и другие) на 4-5 месяцев, особенно в зимний период. Это обстоятельство отрицательно сказывалось и на наборе работников для обстановки. Боязнь быть на зимний период посланным куда-то на работу удерживала многих от поступления на работу в участок, в том числе даже старых работников участка, вернувшихся с войны. Обстановка с открытием навигации и при переходе на межень была укомплектована не полностью. На некоторых постах работало по одному человеку. Особенно недостаток в рабсиле ощущался в обстановочных районах и постах, находящихся вблизи Ульяновска, Сызрани и Куйбышева. Среди сотрудников обстановки имелось 30% работников предпенсионного возраста, 30% женщин и молодежи. Из числа демобилизованных из рядов РККА на работу в участок было принято 25 человек. Командный состав судов имел низший уровень образования. Из общего числа работников участка, техников изыскательских партий и техников земмашин в количестве 15 человек, законченное общее среднее образование имели всего лишь 8 человек. За 1945 год на участке было допущено 78 нарушений трудовой дисциплины.

ТУМАНЫ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ



Наибольшее количество туманов наблюдалось на участке в холодный период года, максимум – осенью (октябрь-ноябрь). Летом же туманы бывали значительно реже и не каждый год. Для более детальной характеристики туманов привожу данные повторяемости туманов по их продолжительности за 11 лет (с 1936 по 1946 год) у города Куйбышева. В таблице показана продолжительность туманов в процентах от общего количества случаев:

Продолжит. туманов (в часах)	Менее 1	1-2	2-4	4-6	6-8	8-12	12-16	18-24	Более 34
Количество туманов за год									
	22	19	22	13	9	8	4	3	0,1
Количество туманов за октябрь и ноябрь									
	20	21	20	14	9	8	5	3	0
Количество туманов за март и апрель									
	18	18	29	12	10	9	4	0	0

Примечание: если туман прерывался менее чем за 1 час, то он считается как один туман.

Как видим из таблицы, наибольшее количество туманов было продолжительностью до четырех часов (около 60% всех случаев). Наблюдались случаи, когда туман держался непрерывно более 24 часов, но такой случай был отмечен

один раз. Обычно туманы наблюдаются вечером, днем и утром. В дневные часы, с повышением температуры, они рассеиваются или становятся менее интенсивными. В долине реки Волги их наблюдалось и наблюдается больше. Имелись случаи около Куйбышева, когда вся долина реки Волги была заполнена густым туманом, высота которого достигала возвышенных берегов.



Судно в тумане

Видимость при туманах резко снижается. Во время сильного тумана она обычно не превышает 1 балла, то есть 200 м, при слабом тумане колеблется около 2-3 баллов, то есть 500-1000 м. Наиболее продолжительные и густые туманы наблюдались в октябре и ноябре. Повторяемость туманов (число случаев) за 1936-1946 годы по Куйбышеву привожу в таблице:

Продолжительность часы/месяцы	Меньше 1 часа	1-2	2-4	4-6	6-8	8-12	12-18	18-24	Больше 24
Январь	23	18	17	13	6	8	5	0	1
Февраль	8	3	8	5	5	1	2	2	0
Март	11	14	20	10	7	9	3	1	0
Апрель	11	8	16	5	5	2	3	0	0
Май	9	5	4	0	0	2	0	0	0
Июнь	2	1	1	1	0	0	1	0	0
Июль	7	2	4	0	0	2	0	0	0
Август	5	5	6	0	1	1	0	0	0
Сентябрь	7	9	5	1	1	0	0	0	0
Октябрь	13	16	10	8	3	4	2	0	0
Ноябрь	26	25	28	19	15	11	7	7	0
Декабрь	12	12	20	15	10	13	2	11	0
За год	134	118	139	79	53	51	26	21	1

Видимость при туманах резко снижается. Во время сильного тумана она обычно не превышает 1 балла, т.е. 200 м, при слабом тумане колеблется около 2-3 баллов, т.е. 500-1000 м. Наиболее продолжительные и густые туманы наблюдаются осенью в октябре и ноябре.

Повторяемость туманов по их продолжительности /число случаев/ за период 1936-1946 гг. по Куйбышеву характеризуется следующими данными.

Продолжительность /часы/	Меньше 1 часа	1-2	2-4	4-6	6-8	8-12	12-18	18-24	Больше 24
Январь	23	18	17	13	6	8	5	0	1
Февраль	8	3	8	5	5	1	2	2	0
Март	11	14	20	10	7	9	3	1	0
Апрель	11	8	16	5	5	2	3	0	0
М а й	9	5	4	0	0	2	0	0	0
Июнь	2	1	1	1	0	0	1	0	0
Июль	7	2	4	2	0	0	1	0	0
Август	5	5	6	0	1	1	0	0	0
Сентябрь	7	9	5	1	1	0	0	0	0
Октябрь	13	16	10	8	3	4	2	0	0
Ноябрь	26	25	28	19	15	11	7	7	0
Декабрь	12	13	20	15	10	13	2	11	0
Сумма за год	134	118	139	79	53	51	26	21	1

Эти данные дают приближенную характеристику туманов. Более детально осветить территории по продолжительности и интенсивности туманов не представляется возможным, из-за отсутствия длительных и надежных наблюдений, т.к. многие

Эти данные дают приблизительную характеристику туманов. Более детально осветить плес по продолжительности и интенсивности туманов не представляется возможным из-за отсутствия длительных и надежных наблюдений. Многие станции вели эти наблюдения недостаточно тщательно. И делать какие-то выводы по одной станции затруднительно. Средняя годовая температура на всем участке держалась в пределах 4 градусов. В летние месяцы температура возрастала с севера на юг. Зимой же на протяжении всего участка температура почти не изменялась. Абсолютные минимумы температуры понижались до -43, -49 градусов, а максимум достигал 40 градусов.

АТМОСФЕРНЫЕ ОСАДКИ И СНЕГОВОЙ ПОКРОВ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ



Годовая многолетняя сумма осадков на участке колебалась от 350 до 400 мм. В летнее время повсюду осадков выпадало больше, зимой меньше. Максимальное суточное количество осадков на участке характеризовалось только двумя станциями, а для получения более или менее правильных выводов нужны хорошие и длительные (не менее 30 лет) наблюдения. Ливневые дожди наблюдала только одна станция – Безенчук. Она наблюдала их более длительный период на всем участке.

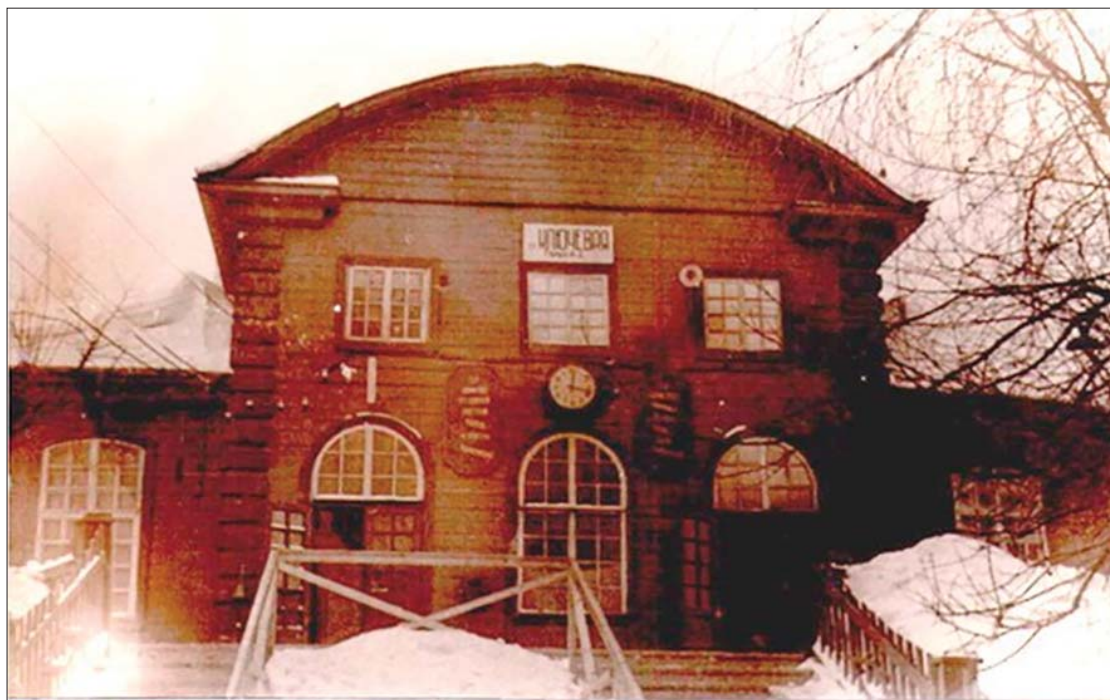
Вообще, наблюдения по ливням были крайне скудные и разрозненные, поэтому подобрать еще какую-то станцию невозможно. Среднее многолетнее число дней с грозами за год на участке наблюдалось 19-20 дней. Наибольшая грозовая



Дождь на Волге

деятельность развивалась в июне и июле 5-7 дней. Грозы начинались в апреле и кончались в октябре. В апреле и октябре грозы были не ежегодно. Наибольшая мощность снежного покрова достигалась в первой и второй декадах марта. Залегание снежного покрова было неравномерное. В пониженных, защищенных местах снеговой покров был более мощный, чем в открытых местах. С осени различия в залегании снежного покрова на разных участках незначительны.

В течение зим, под влиянием ветров, метелей, снеговой покров с более открытых участков переносился в защищенные места, поэтому нередко открытые участки до глубокой зимы оставались обнаженными от снега или слабо прикрытыми им. В долинах рек (поскольку долина является пониженным участком) образование снежного покрова было более мощное, чем в обычных местах. Насколько сильное влияние оказывали на мощность снежного покрова различные условия местности, наблюдали в течение 12-13 лет две станции – Ключевский хутор и Тихий хутор. Одна была в степи, другая – в лесу.



Станция Ключевая

В среднем-многолетнем периоде, разные высоты снегового покрова (в сантиметрах) между лесом и степью характеризуются величинами, приведенными в таблице:

Пятидневки	Ноябрь	Декабрь	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май
Ключевский хутор (степь)							
1	1	9	16	22	29	22	2
2	2	10	18	23	29	22	0
3	3	11	19	23	30	19	0
4	3	13	22	28	33	11	0
5	3	15	22	29	38	6	0
6	6	16	23	29	38	6	0
Тихий хутор (лес)							
1	1	13	22	31	36	36	8
2	3	14	22	34	37	35	2
3	4	14	23	35	37	31	0
4	6	15	24	35	36	27	0
5	8	19	26	36	37	19	0
6	11	19	29	35	35	16	0

Данные показывают, что высота покрова в лесу в конце зимы была почти в 2 раза больше по сравнению со степью. С осени эта разница незначительна. По мере того как мощность снежного покрова возрастает, разность увеличивается, достигая своего максимума около середины марта. Образование снежного покрова осенью в северных районах начиналось на 5-8 дней раньше, чем в южных. Первый снеговой покров, как правило, был неустойчив, и с появлением тепла он

быстро стаивал. Период от появления снегового покрова до начала устойчивого покрова (предзимье) тянулся около месяца. За это время снеговой покров несколько раз образовывался и исчезал. Процесс таяния протекал быстро. Наиболее быстрые весенние процессы протекали в южных районах характеризуемого участка. В среднем многолетнем выводе таяние покрова заканчивалось за 15-20 дней, но в отдельные годы этот период удлинялся до 30-35 дней или сокращался до 8-10 дней. Обычно в холодное время происходит замерзание почвы, которое зависит не только от температуры, но и от структуры почвы, концентрации растворов, находящегося в почве механического состава, влажности и плотности почвы. Непосредственных наблюдений над промерзанием почвы не велось. В тексте я привожу данные только одной метеостанции Полибино Чкаловской (Оренбургской) области с оголенной и защищенной поверхностью почвы. Это средняя температура почвы.

Месяц Глубина	Покров	Месяц												год
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
5 см	Естеств.	-2,8	-3,9	-2,9	1,4	8,8	12,9	16,4	15,1	11,2	6,0	0,4	-2,0	5,0
	Оголен	-8,3	-7,9	-3,6	1,8	10,2	15,9	20,3	18,6	12,7	5,9	0,3	-4,7	5,1
10 см	Естеств.	-0,7	-1,6	-1,5	0,5	6,5	10,1	13,6	13,6	11,2	6,7	2,6	0,7	5,4
	Оголен	-5,2	-6,2	-3,5	0,0	5,9	12,2	17,2	16,8	13,2	7,7	2,9	-1,3	5,0

Как видно из таблицы, температура на участке с оголенной поверхностью зимой значительно ниже, а летом выше по сравнению с участком, покрытым естественным покровом.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ ЗА 1946 ГОД



1946 год был первым послевоенным годом, когда СССР приступил к выполнению четвертой пятилетки. Советский народ, а вместе с ним и речники Советского Союза поставили своей целью выполнить и перевыполнить пятилетний план с первого дня, с первого года. Условия навигации в 1946 году сложились менее благоприятно, чем в предыдущие 3-4 года, хотя максимум весенних вод несколько превышал пики весенних паводков прошлых лет, достигнув по Ульяновскому водопосту 19-20 мая 1220 см и по Вольскому водопосту 29-30 мая 1219 см над навигационным нулем, но в последующие периоды, особенно с 6 по 15 июня, горизонты воды падали с большой интенсивностью, доходившей до 50-53 см за сутки. В силу этого навигация 1946 года оказалась менее обеспеченной в продолжительности стояния высоких горизонтов, чем средневодная навигация 1944 года и даже средневодная навигация 1940 года. Если период от максимума до отметки 200 см над навигационным нулем по Ульяновскому водопосту по отношению к фактической продолжительности навигации в 1940 году составлял 44,4%, а в 1944 году 55,7%, то в 1946 году этот период составлял всего лишь 38,8%. Это обстоятельство отрицательно сказалось на переформировании

перекатов. Значительное количество перекатов к началу транзитных работ оказалось в неудовлетворительном состоянии и с большими объемами землечерпательных работ. К тому же Бассейновое управление пути больше чем на две недели задержало приход в участок землесоса «Волжский 7», забрало на месяц на Казанский участок землечерпательную машину «Волжская 22», с августа и до конца навигации перебросило землечерпательную машину «Волжская 18» в нижний участок реки Волги. Рабочие горизонты в пределах участка наступили 21-28 июня, а фактическое начало работ датируется 12-17 июля.

Наименование / число месяц	Транзитная работа			Опоздание с началом работ по факт. горизонтам
	Начало работ по плану	Начало по фактическому горизонту	Фактическое начало	
«Волжская 7»	25.06	24.06	12.07	19
«Волжская 18»	2.08	28.06	12.07	15
«Волжская 22»	22.06	21.06	17.07	27
«Волжская 25»	14.06	21.06	28.06	7
«Волжская 28»	17.06	Не работала	Не работала	Не работала
ИТОГО				68

Землечерпание являлось основным видом путевых работ по удельному весу от всего плана по участку в ценах выше 76,0%. При таком положении от выполнения плана по землечерпанию зависело не только поддержание дифференциальной гарантии габаритов судового хода, но и общие показатели за год. При плане 2496022 м³ фактически в 1946 году было вынута 2534560 м³ грунта. В сравнении с прошлыми годами себестоимость 1 м³ вынутого грунта составляла: в 1946 году 0,98 руб., в 1945 году 1,29 руб., в 1944 году 1,53 руб., в 1943 году 1,21 руб. Траление выполнили на площади 743,3 км². Взрывное дноуглубление (взрывные работы) было выполнено в объеме 927000,9 м³. Дноочистение было выполнено на 23000,4 руб., то есть вынули 2007 тонн мусора, снастей и так далее. Себестоимость 1 тонны мусора составила 7,8 руб.

Себестоимость одного километра обстановки пути в 1946 году равнялась 14,4 руб. Следует отметить, что на навигацию 1946 года, особенно в первые ее периоды, контингент работников обстановки давался несколько занижено. При плане обслуживания 636 км пути участок обслуживал 690,5 км, и это обстоятельство требовало набора дополнительных работников, так как обслуживание реки Волги пока еще производилось без применения моторного флота, то есть вручную. Заготовка обстановочного инвентаря и имущества была сделана на сумму 33651 руб. и на сумму 37029 руб. еще был выполнен ремонт имущества и инвентаря, числящегося за обстановкой пути. Также силами участка было сделано 56 лодок на сумму 28000 руб. и построено 3 обстановочных домика облегченного типа на сумму 1350 руб. Но все равно лодок, несмотря на пополнение, было недостаточно, и участок вынужден был арендовать частные лодки, подчас у тех же бакенщиков. С 1943 года из-за отсутствия смолы и пакли лодки не получали должного ремонта и поэтому быстро изнашивались. На 23 обстановочных постах все еще вместо домиков держались землянки. Да и домики пришли в негодность, а ремонтировать их участок не имел возможности из-за отсутствия лесоматериала.

КАЛЬКУЛЯЦИЯ № 1

стоимости (в нормах 1936 года и ценах 1945 года)
об подготовительных работах по постройке одноэтаж-
ного рубленного домика для бакальщиков объемом 55 м³.

В- 2

На 100 куб.м. объема.

№ п.п.	Наименование рабочей силы: Единиц.	№ п.п. материалов и механизмов	измер:	К-во	Цена	Стоимость	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	
1.	Рабочих приведен. к 1 разр.	ч/д	230	5,57	1281,10		
2.	Камни бутового	м ³	0,4	36,39	14,56		
3.	Щобы кирпичного	"	3,1	23,90	74,09		
4.	Поска	"	4,5	31,58	142,11		
5.	Шлака	"	1,1	21,14	23,25		
6.	Кирпича	ф.шт	0,4	255,12	102,05		
7.	Извести	тон	0,9	109,00	98,10		
8.	Алебастра	"	1,2	107,10	128,52		
9.	Леса круглого Д=до 24 см. 1 сорт	м ³	22,5	58,03	1305,68		
10.	Леса пиленого 30-70 мм П и	"	9,5	94,97	902,22		
11.	Толля	м ²	50	12,73	636,50		
12.	Стекла	"	8	11,51	92,08		
13.	Железа кровельного	тон	0,22	943,24	2075,13		
14.	Стали сортовой	"	0,01	384,79	3,85		
15.	Скоб, болты в	кг	56	0,91	50,96		
16.	Гвоздей	"	49	0,90	44,10		
17.	Белил	"	20	3,07	61,40		
18.	Олифы	"	30	5,88	176,40		
19.	Оконные перешитов	м ²	9	28,50	256,50		

(см. про долж. на обор.)

Калькуляция на подготовительные работы

- 2 -

Составлен по ОИР 1938 г.

ОКЛАДНО-МЕТАЛЛОВЫЙ РАСЧЕТ.

к техническому проекту олюэтанного рубленого
д олова бассейна об'емом 55 куб.метров.

№ 1	Наименование работ и конструкций	Единица измерения	Количество	Стоимость по калькуляции	Стоимость по смете
1	вкл. элементов	шт.			
2		м			
3		куб.м.			
4		шт.			
5		м			
6		куб.м.			
7		шт.			
8		м			
9		куб.м.			
10		шт.			
11		м			
12		куб.м.			

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

Общестроительные работы

1.	Земельные работы ..	глубина за пок. 1,50	2	214,16	117,79	0,9	106,0
2.	Фундаменты	того	3	321,24	176,68	0,42	74,2
3.	Столбы		23	2462,87	1354,58	1,0	1354,5
4.	Перегородки		2	214,16	117,79	1,0	117,7
5.	Перекрытие чердака.		13	1332,06	765,68	1,0	765,6
6.	Крыша		9	963,73	530,05	1,0	530,0
7.	Полы		10	1070,83	588,96	1,0	588,9
8.	Проемы оконные		8	856,65	471,16	1,0	471,1
9.	Двери		5	585,41	294,48	1,0	294,4
10.	Вы утрешний отделка		16	1713,31	942,32	1,0	942,3
11.	Кухонные очаги		2	214,16	117,79	1,0	117,7
12.	Разные работы		7	749,58	412,27	1,0	412,2

Итого по общестроительным работам (сметным).

И 1)	.....	100%	10708,16				5775
II.	Электросветовые (по калькуляции И 2)			139,71	76,84	-	76
Итого по объекту							5851

(Пять тысяч восемьсот пятьдесят два рубля).

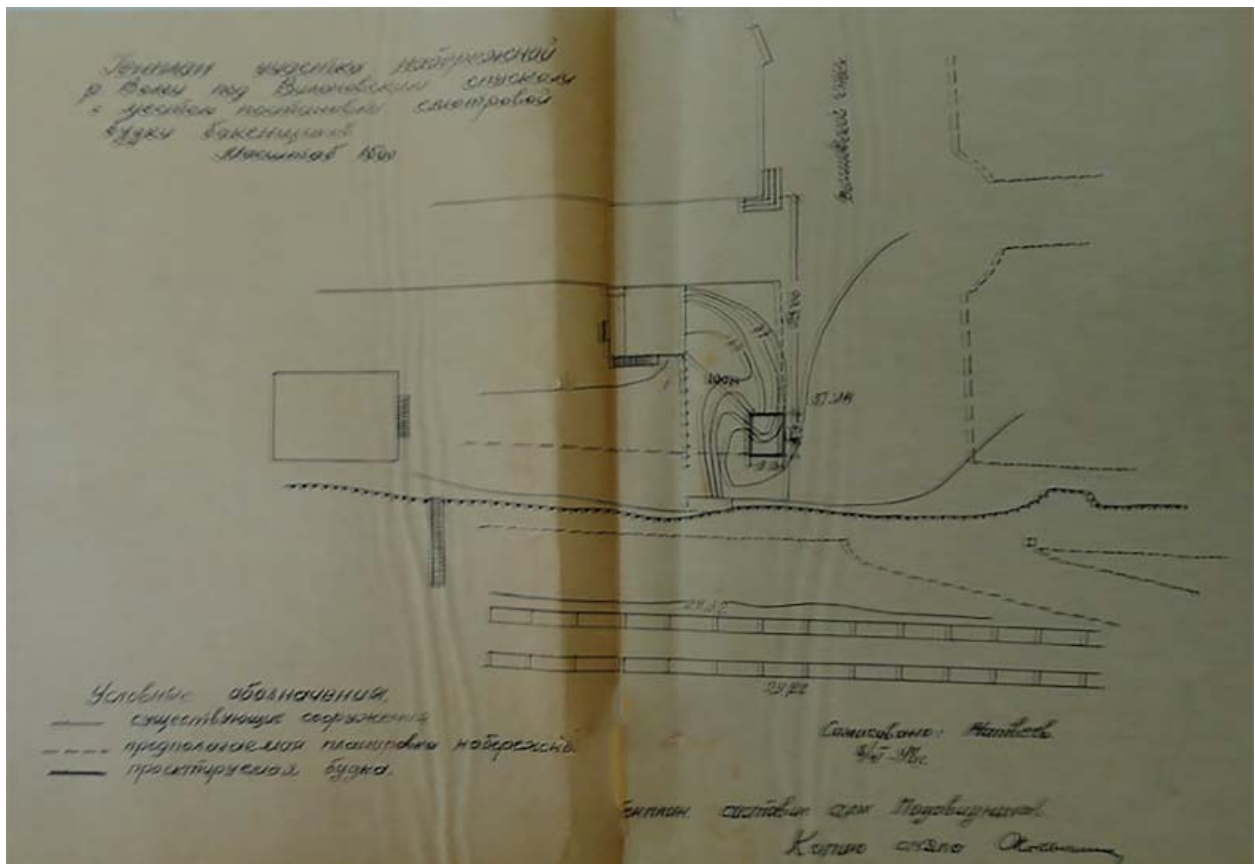
Составил инженер.-

(Заведующий).

1 июня 1938 г.



Проект домика бакенщика



План установки домика бакенщика

В таком же состоянии был и бытовой инвентарь (столы, табуретки, кровати) на постах, нужда в котором с каждым годом возрастала, так как на постах бакенщиков все еще не было нормальных бытовых условий. И как всегда была острая нужда в листовом белом и красном стекле, горелках, фитиле, краске и других обстановочных материалах.

В 1947 году на плесе работали 3 взрывные партии и отряд, организованный для работы на участке в дни резкого падения глубин. Партии № 10 и № 12 имели отремонтированные плавсклады, брандвахты, разъездные лодки и укомплектованные штаты. Партия № 11 за исключением лодок ничего не имела. Однако с выходом из затона земмашин «Волжская 22», не обеспеченной жильем для своей команды, руководство участка вынуждено было отдать брандвахты и команды двух взрывных партий для обеспечения работ машины. Это обстоятельство поставило взрывную службу участка в тяжелое положение. Пришлось партию № 11 посылать на выполнение задания на судах, запрещенных к плаванию Регистром. Партия № 10 обслуживала плес в границах Сосновская россыпь – Ширяево, партия № 11 – Ширяево – Костычи, партия № 12 – Костычи – Хвалынский. Для обеспечения взрывных партий и отряда взрывматериалами служба имела береговой склад 4-го класса, состоявший из двух помещений: магазина для хранения средств взрывания и хранилища для взрывчатых веществ. Если установленная емкость склада для средств взрывания удовлетворяла участок (50000 штук капсулей и 27000 погонных метров шнура), то установленная емкость склада для взрывчатых веществ в 8000 кг при среднем навигационном расходе 35-40 тонн была явно недостаточной. Последнее обстоятельство влекло за собой пятикратный завоз взрывчатых веществ за навигацию. Это притом, что планировалось произвести 324 взрыва на 30 перекатах при удельном весе расхода взрывчатых веществ $0,121 \text{ кг/м}^3$, для углубления в среднем примерно на 20 см. Следует отметить, что склад не имел термометров для измерения температуры, гигрометров для измерения влажности, пологов для подсушки взрывчатых веществ, легких металлических сейфов для хранения капсулей от грызунов и другого мелкого оборудования, а также средств грозозащиты.

Штат взрывной службы состоял из одного инженера взрывных работ, трех начальников взрывных партий, трех взрывников и одного заведующего складом взрывчатых материалов. Особое беспокойство у руководства плеса вызывала комплектация службы всего одним инженером взрывных работ, хотя приказом МРФ за № 46 от 19.02.1946 года предусматривалось иметь двоих. Взрывная служба участка зачастую являлась единственным подразделением в городе, которое знало взрывное дело, а работы иногда носили экстренно-аварийный характер, как, например, ледяной затор на реке Самарке, который угрожал сконцентрированным там судам, очутившимся между двумя заторами. Сбросить нижний затор успешно удалось работникам взрывной службы участка. Производились взрывные работы по спасению древесины из льда, по рыхлению угля для Куйбышевской ГРЭС, по корчевке пней для строительства Куйбышевской судовой верфи и так далее. Служба не имела средств группового способа взрывания, как огневого, так и электрического. Не было средств и механического способа взрывания, а главное – специальной литературы, в результате чего интересная и перспективная работа по технике взрывного дела была очень мало известна волжским взрывникам. Правда, в 1946-1947 годах участок подготовил себе двух взрывников, которые успешно прошли производственную практику. Достигнутые углубления взрывными партиями передавались в диспетчерскую службу, в которой глубины отмечались в журнале дробью, числитель показывал утреннюю

глубину, а знаменатель – вечернюю или следующего дня, которые были результатом работы. Но на некоторых перекатах, таких как Средне-Переволоцкий и Рязанский, через 2-3 часа после разработки в результате интенсивного переформирования уже появлялись новые отложения наносов. Конечно, информация не могла отражать такие изменения. Следует сказать, что взрывная служба в военные и послевоенные годы вложила много труда в дело борьбы за глубины.

О СТАХАНОВСКОМ ДВИЖЕНИИ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ



Из протокола совещания при начальнике Куйбышевского технического участка пути от 28 февраля 1951 года с повесткой: «Обсуждения обращения Горьковского технического участка пути ко всем участкам с призывом о включении в стахановский метод коллективного труда и письма начальника ВБУП от 27.01.1951 года».

Из выступления начальника плеса Николаева П.А.: «Стахановское движение – важнейшее условие для решения экономических задач перехода к коммунизму; почин Горьковского участка является ценным и своевременным, нам нужно его принять... В докладе отмечены мероприятия на 1951 год и совершенно нет анализа причин аварий 1950 года, а это имеет большое значение – трудно исправлять, не зная причин; прихожу к выводу, что в некоторых авариях виноваты и мы, начальник плеса и главный инженер; тралением занимались, но только в границах судового хода, вне судового хода – нет, что дало аварию на Кольцовском перекате; базы запасных знаков расположены далеко от действующей обстановки; были случаи неправильного показания глубин, в нашем участке дело обошлось без аварий, а в Кинешемском участке была из-за этого авария; порядок контроля за вывесками несколько наладили в навигацию 1950 года: не передавались глубины без подписи начальника изыскательской партии или старшины; изыскательские партии несколько улучшили свою работу, в сравнении с прошлыми годами, но еще недостаточно – нет контроля за выполнением своих распоряжений; нужно информировать линию об авариях на других участках; невыполнение работ по берегоочищению – наша вина, яры у нас засорены сваленными деревьями, а двадцатиметровую ширину нам никто не даст».

Из выступления Кучина В.Н., заместителя начальника: «В связи с вызовом Горьковского техучастка нас на соревнование я и некоторые товарищи ходили на судоремзавод и советовались с главным инженером завода по вопросу, как подойти к организации коллективного стахановского труда... Руководство завода в отдельных вопросах не знает, как к нему подойти, были мы и на шарикоподшипниковом заводе, на станкостроительном, на заводе “Автотрактордеталь” и везде свои специфические условия; главное – нужен показ лучших и общественное влияние на худших».

Из выступления Комарова М.С., главного инженера участка: «Я познакомился с работой шарикоподшипникового завода... У них ведутся лицевые счета на каждого работника, в которых отражается его работа с начала поступления на завод, готовился завод к переходу на коллективный стахановский труд в течение года, представители ездили на изучение метода на заводы Москвы».

СРЕДНЕВОЛЖСКИЙ
БАССЕЙН.

«Социалистическое соревнование
говорит: одни работают плохо,
другие хорошо, третьи лучше, —
догоняй лучших и добейся обще-
го подъема».

(Сталин).

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ДОГОВОР

Команды парохода, баржи «Лозовский»
на лучшее проведение и досрочное выполнение плана перевозок пер-
вой навигации четвертой Сталинской пятилетки—1946 года.

Мы, команда парохода, баржи «Лозовский»
ознавая ответственность поставленных перед речниками, в том числе
перед нами, задач по выполнению навигационного плана перевозок,
включаемся в социалистическое соревнование и берем на себя следую-
щие обязательства:

1. Досрочно выполнить навигационное задание по перевозке и перевыполнить ежесуточный план к 25/II 1946 г.
2. Досрочно выполнить задание по перевыполнению плана перевыполнения 5%
3. Выполнить задание по перевыполнению плана перевыполнения 35%
4. Тщательно следить за работой судов в навигацию
5. Максимально повысить производительность труда в работе судов.
6. Максимально использовать возможности коллектива и каждого члена коллектива в работе по перевыполнению плана.
7. Содействовать судам в их работе по перевыполнению плана и перевыполнению задания.
8. Выполнять задание по перевыполнению плана перевыполнения 35%
9. Максимально следить за работой судов и перевыполнением плана.

Вызываем на социалистическое соревнование коллектив парохода, баржи

«**Вызвать**»

Договор подписали:

Камуран -
Михайлов -
Председатель -
Мартин -
Зинбаревский

Из выступления Долганова, командира земмашины «Волжская 18»: «Рекомендую собранию обсудить вопрос о коллективном стахановском методе труда с широкими массами нашего коллектива, нужно потянуть за собой массу, чтобы она откликнулась, поняла и осознала».

Из выступления Махалина Н.С., инструктора политчасти: «...Если бы каждый объект участка выполнял свой стахановский план из месяца в месяц, то и весь участок был бы стахановским, если не будет оперативности в работе, как бы ни хорош был коллектив, план не будет выполняться».

Из выступления Чеканова С.П., капитана парохода «Сызрань»: «...В навигацию 1950 года было много аварий; например, возьмем аварию на Ягодинском острове – там бакенщик считал, что нужно не восстанавливать знак, а ловить сбитый, так как он стоит 75 руб., а авария стоила десятки тысяч рублей... Тральных бригад нет, траление работниками обстановки результатов дает мало, краны занимаются другой работой, в результате крупная авария с пароходом “Хрущев”; техническое руководство мало занимается изучением жизни перекатов – отсюда, например, забытый Бахилковский перекат испортился и дал аварию пароходов “Буревестник” и “Капитан”; наблюдение за Переволокским перекатом дало хорошие результаты, а в прошлом они были очагами аварий... Бакенщики не знают инструкций и не имеют Правил плавания...».

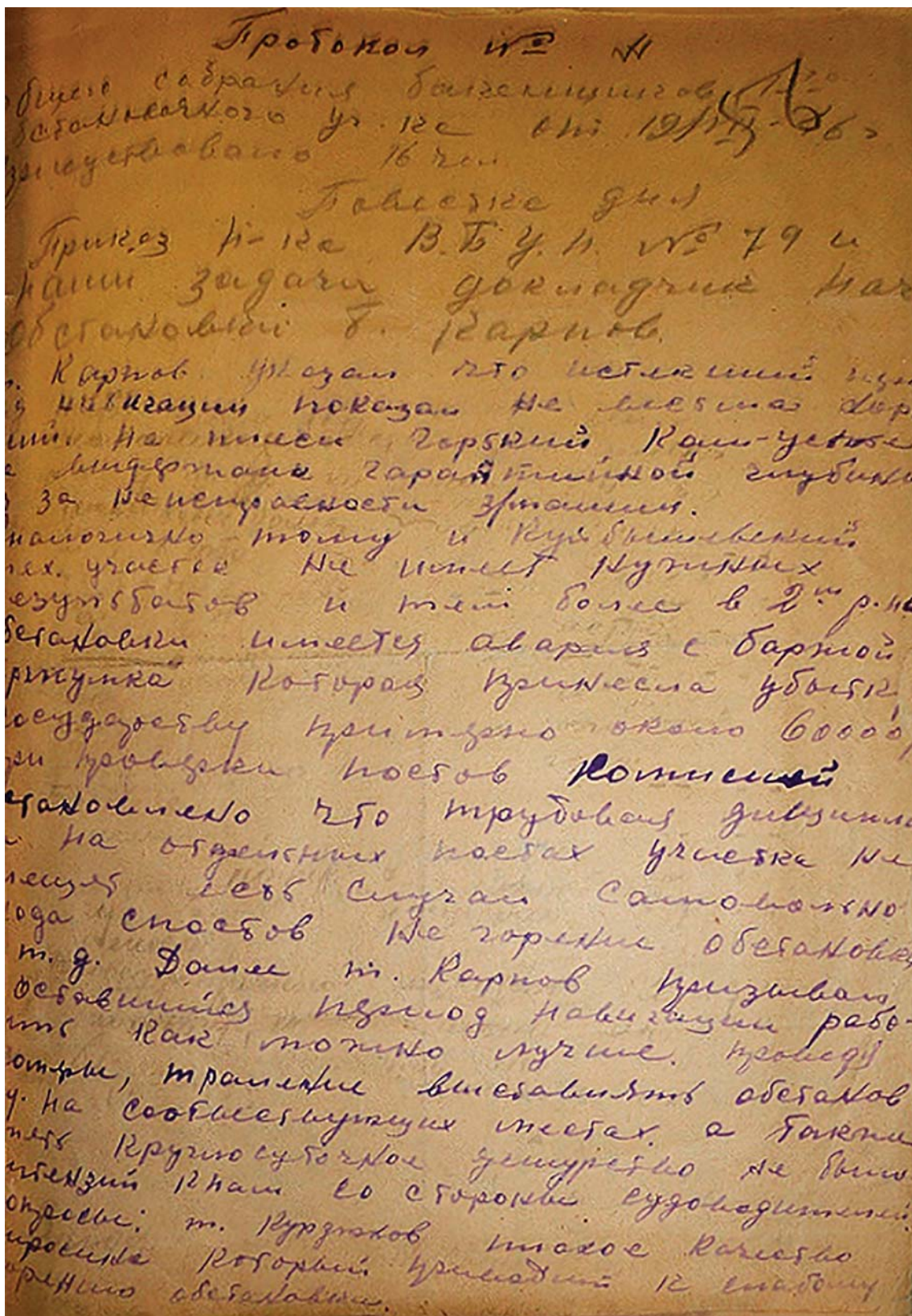
Из выступления Огородникова В.П., техника 2-го района обстановки: «...Одной из причин аварийности считаю большое сбитие знаков обстановки; в навигацию прошлого года было сбито пароходами и плотами 252 знака, то есть 75% всей утраты... Во втором районе есть 121 экземпляр инструкций... Можно даже сейчас организовать учебу... Нужно организовать учебу и на отстойных пунктах через старшин; траление производится примитивным способом, а интенсивность судоходства требует хороших тралов, нужны и специальные люди; работникам обстановки нет летом времени ходить по организациям по вопросу берегоочистки, нужны берегоочистительные артели, затраты по содержанию тральных артелей будут стоить меньше, чем стоят аварии; плохо дело обстоит с моторизацией – моторы потребуют штаты и баз с топливом, нужен бытовой инвентарь, радиоприемники...».

Из выступления Александрова Е.В., командира земмашины «Волжская 22»: «...Меня не удовлетворяет доклад, в нем я не вижу мероприятий по прекращению аварий, например, на Кольцовском перекате оказалась карча, видимо, ее стащило, и она здесь осталась – отсюда авария; яры моет, нужно их очищать, нужно добиваться лесорубочного билета, а мы до сих пор мер никаких не принимаем – посылаем телеграммы и ждем ответа, стахановский метод потребует от нас четкой работы...».

Из выступления Фураш Я.М., главного бухгалтера «...Аварии – наш бич; на совещаниях выступаем, берем вину на себя, но анализа не делаем, нет у нас профилактической работы; плохо то, что мы соглашаемся с приписанными нам авариями, не оспариваем их и не можем доказать свою правоту; инспекция судоходства ставит нам рогатки вместо того, чтобы помочь изжить аварии; бакенщики на совещания не вызываются, работы с ними никакой не ведется, начальники районов обстановки при зимних выездах на линию с ними не занимаются...».

Из выступления Хныгиной М.Н., председателя Линкома: «...Причина аварий – засоренность пути, имеющиеся у нас 2 крана работают плохо... вытаскиваемая карча отводится только на несколько метров и возможно ее обратное возвращение... Акты по тралению есть, но они начальниками районов обстановки

не подписываются, анализа работы нет... Выполнение плана по берегоочищению срывается по вине начальников обстановки, срывается заготовка обстановочного инвентаря, нет крестовин, вешек для бакенов; проверкой качества заготовленных знаков никто не занимается, бакенщиков не учат даже на Куйбышевском рейде...».



Фрагмент протокола

Из выступления Киселева А.Н., секретаря парторганизации: «...Справедливые упреки т. Комарову по докладу; нужно было прямо сказать, какие нужны меры, нельзя так халатно относиться к своим обязанностям; не изжито у нас и очковирательство. Хазов и Черкасов говорят о 8 пунктах занятий с бакенщиками, а Комаров говорит о начале занятий лишь с 1 марта... Верно говорит т. Хныгина, что мы не занимаемся обучением и люди у нас для этого есть, например, 4 диспетчера не загружены работой, и их можно использовать на линии в зимний период; мы начнем развертывать работу перед самой навигацией, и это будет ошибкой...».

Из выступления Земцова К.И., инженера по взрывным работам: «...Для предотвращения аварий у нас есть траление, промеры глубин, обстановка, берегоочистение, и к ним нужно добавить взрывные работы, но Бассейн взрывные работы для берегоочистения нам не планирует; нам следует принять вызов Горьковского техучастка, нужно разработать конкретные мероприятия, нужно развить и привить метод коллективного стахановского труда в нашей работе, нужно послать ответ Горьковскому техучастку и вызвать Саратовский».

Из выступления Махалина Н.С., инструктора Политчасти: «...На этом совещании мы должны были слушать доклад о ходе выполнения приказа Министра и письмо Бассейна, а выступающим приходится анализировать причины аварий 1950 года; в докладе этого нет; приказ Министра до сих пор не выполняется, и мер к этому никаких не принималось; получаем приказ, читаем и подшиваем в дело, а нужно было взять под контроль; приказ нужно выполнять, возможности для этого есть, нужна только оперативность в выполнении директив вышестоящих организаций; вина невыполнения приказа и письма лежит на главном инженере, а за передоверие – на начальнике участка...».

Из выступления Рамазанова Х.А., начальника участка: «...Это свидетельствует о бесконтрольности и безынициативности руководящего состава участка; изжитие аварий – наше общее дело; совещание сегодня случайное, ввиду отсутствия работы; если не выполняешь задание – нужно давать знать об этом; строительство гидроузла и работы по реконструкции Сызранского железнодорожного моста обязывают нас к большой работе; если мы научим бакенщика, но не обеспечим его бакенами-фонарями – дело у нас не пойдет; сегодня у нас плохо обстоят дела с тралами, нет инвентаря, литературы; заведующая учебным пунктом т. Ермилина не выступила на совещании, не сказала о снабжении литературой, обучении; в прошлом году мы опоздали со сроками в борьбе с авариями, только после четвертой аварии начали проработку; в этой навигации примем меры и добьемся перелома...».

Из выступления Комарова М.С., главного инженера: «...Совещание получило иное направление, тема совещания – о ходе выполнения приказа, а выступающие говорили об авариях и навигации 1950 года; начинать готовить бакенщиков за 3 месяца до навигации нет смысла, они за это время все забудут, считаю, что намеченные мною сроки половина и конец марта правильны; начальники районов мне не помогают в части берегоочистения, вина по авариям на 50% падает на начальников районов обстановки».

Из выступления Киселева А.Н., секретаря парторганизации: «Вопрос перехода на коллективный стахановский труд – серьезный вопрос, тем более что на Волге он поднимается впервые, задача трудная, но почетная и вполне выполнимая; нужно менять стиль своей работы всем, от начальника участка до кочегара, нужно мобилизоваться, готовить людей, весь командный состав для перехода на коллективный труд и в свою очередь вызвать на соревнование Саратовский техучасток».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

"Производительность труда, это, в последнем счете, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя".

ЛЕНИН.

"Чтобы обеспечить дальнейшее развертывание промышленности и сельского хозяйства, нужно добиться того, чтобы пустить в дело новые и старые источники накопления, ликвидировать бесхозяйственность, внедрить хозрасчет, снизить себестоимость и поднять внутрипромышленное накопление".

СТАЛИН.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Куйбышевского Технического Училища Волжского Бассейнового
Управления пути Министерства Речного флота Союза С.С.Р.
и
Линейного Комитета профсоюзов рабочих речного транспорта
на 1950 год.

В нашей стране, где трудящиеся работают не на капиталистов, а на себя, на свое социалистическое государство, на благо всего народа, труд стал делом чести, доблести и героизма.

Коллективные договоры, заключенные в 1949 году на предприятиях промышленности, транспорта и других отраслях народного хозяйства способствовали выполнению и превыполнению планов четвертого года послевоенной Сталинской пятилетки и подьему материально-бытового положения трудящихся.

Советский народ под руководством большевистской партии и Великого Сталина закончил 1949 год с новыми значительными достижениями во всех областях социалистического народного хозяйства и культуры. Как и в предыдущие годы успешно выполняются основные задачи пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства. Довоенный уровень народного хозяйства не только достигнут, но и превзойден. Уже в октябре продукция всей промышленности превышала более чем на 50% среднемесячный выпуск довоенного 1940 года и ныне выпуск ее находится на более высоком уровне, чем это намечалось по пятилетнему плану на 1950 год. В районах СССР, подвергавшихся оккупации, в 1948 году достигнут довоенный уровень производства промышленной продукции.

Речной транспорт в 1949 году справился с возложенными на него задачами. План перевозок грузов выполнен по тоннам на 101,8%, по тонно-километрам на 100,5%. По сравнению с

Фрагмент договора

САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В НАВИГАЦИЮ 1945 ГОДА



В навигацию 1945 года у Саратовского участка пути не произошло ни одной аварии. Это большое достижение в первую послевоенную навигацию. По характеру спада весенних и стоянию меженных горизонтов навигация 1945 года отнесена к достаточно многоводной, хотя пик паводка был на значительно более низких отметках, чем это наблюдалось в среднемноголетнем разрезе, но зато медленный и продолжительный спад создал благоприятные гидрологические условия на плесе, проходившие при более высоких отметках горизонтов по сравнению со среднемноголетними данными. По Вольскому водопосту ледоход продолжался в течение 17 суток, а по Камышинскому водопосту – в течение 19 суток. Пик весеннего паводка по Вольскому водопосту был 18 мая при горизонте плюс 841 см над навигационным нулем, в то время как в среднемноголетнем разрезе по этому водопосту пик паводка наступал 23 мая при горизонте 1115 см над навигационным нулем. По Камышинскому водопосту пик весеннего паводка был 22-23 мая при горизонте плюс 785 см над навигационным нулем, в то время как в среднемноголетнем разрезе по этому водопосту пик паводка наступил 29 мая при горизонте плюс 1092 см над навигационным нулем. Минимальный горизонт перед началом осеннего паводка наблюдался по Вольскому водопосту в период с 11 по 20 сентября на отметке плюс 87 см над навигационным нулем, а по Камышинскому водопосту минимальный горизонт наблюдался 19 сентября на отметке плюс 67 см над навигационным нулем. Осенний паводок по Вольскому водопосту начался 19 сентября и достиг своего максимума 19 ноября при горизонте плюс 206 см. Характерно, что после ледостава, имевшего место по Вольскому водопосту 26 ноября, а по Камышинскому 10 декабря, горизонты сначала резко упали, а затем 31 декабря 1945 года стали подниматься, достигнув редких в это время года высоких отметок. Так, по Вольскому водопосту 31 декабря горизонт был равен плюс 358 см над навигационным нулем, а по Камышинскому – плюс 370 см над навигационным нулем.

Период навигации в районе Ивановка – Камышин характеризовался частыми и довольно сильными штормами. Поддержание заданных дифференцированных габаритов судового хода Саратовский технический участок производил с помощью все той же техники, изыскательских и взрывных партий, которые работали на плесе и в предыдущие годы. В этот год участок располагал шестью действующими самоходными единицами флота в составе пароходов «Крейсер», «Елабуга», баркасов «Каюковский Яр», «Безбожник», «Спартак» и № 19. Правда, к участку были приписаны еще две самоходные единицы: баркас «Модерн» – плавлавка и баркас «СИ-6», который находился в ведении Судоходной инспекции Саратовского участка. В межнавигационный период были произведены легковыправительные работы на двух перекатах: Бабановском (укладка ветвистых завес в боковую емкость) и Мостовском (укладка ветвистых завес в емкость недействующего горного хода и установка ледяных щитов по действующему луговому ходу). Работы на Бабановском перекате проводились в соответствии с постановлением ГКО СССР. Здесь были уложены 7944 метловые завесы в затонскую

емкость с правого берега с целью заполнения емкости наносами. Земмашина «Волжская 19» засыпала ветвистые завесы, уложенные на Бабановском перекаате, 150112 м³ грунта. Работы дали положительный результат: перекаат в течение навигации был по заданным габаритам судового хода значительно выше нормы. На Верхне-Нейнунинском перекаате было уложено 16 двухрядных траверсов ветвистых заграждений в затонскую емкость правого берега, что способствовало развитию глубин по новому луговому ходу. Эффективность выполненных работ подтвердилась перераспределением скоростей течения воды с образованием в старом горном ходу тиховода и усиленных скоростей в разработанном новом ходу вдоль левого берега. Землечерпательные работы были проведены на 7 перекаатах, взрывным дноуглублением было разработано 17 перекаатов, на которых проведены 73 взрывные работы, из которых 5 работ оказались безрезультатными. Верхне-Нейнунинский перекаат был углублен за счет разработки на нем новой капитальной прорези по луговому ходу.

Параллельно с землечерпанием на этом перекаате проводились легковыправительные и взрывные работы. Добринский, Верхне-Мостовской, Верхне-Кудалинский и Верхне-Гребновский перекааты углублялись и землечерпанием, и взрывными работами, а на перекаате Ильинский прорезь была сделана землесосом через траншею в комплексе со взрывными работами, то есть по методу Сталинградского технического участка пути. На этом же перекаате с помощью взрывных работ была удалена топкая баржа, которая сильно сужала судовый ход и затрудняла судоходство.

Среднее достигнутое углубление взрывными работами равнялось 20,5 см против плановых 18 см. Расход взрывных веществ составлял 91 грамм на 1 м³ грунта. В 1944 году расходовали 124 грамма, а в 1943 году 300 грамм на тот же 1 м³ грунта. Практика и опыт взрывных работ двух взрывных партий дали хороший результат по экономии взрывчатых веществ. Задание Цуводпути по поддержанию дифференцированных габаритов судового хода в навигацию 1945 года было выполнено.

План по землечерпанию в этом году не был выполнен. Во-первых, все земмашины имели слишком малую длину рефулера, что для Нижней Волги являлось большим недостатком. Во-вторых, имелись значительные перебои с топливом, главным образом углем, который к тому же был преимущественно самого низкого качества. В-третьих, земмашины не были обеспечены достаточным количеством вспомогательного флота. Вдобавок 11 сентября землечерпательная машина «Волжская 19» потерпела крупную аварию вследствие навала на нее наливной баржи «Медяна», шедшей в хвосте большого каравана под буксиром парохода «Индустриализация». В результате этого была сильно погнута черпаковая рама, ремонт которой продлился до конца навигации. На транзите «Волжская 19» удалила 108588 м³ грунта, а вне транзита – 156067 м³. Таким образом, за навигацию она извлекла 264655 м³ грунта, тогда как по плану ей было задано извлечь 438358 м³. Выполнение плана по кубатуре составило чуть более 60%. «Волжская 28» на транзите удалила 765263 м³ грунта, а вне транзита – 252 968 м³. Итого извлекла 1018231 м³, тогда как по плану было задано извлечь 1004731 м³ грунта.

В том же году участок проводил два вида изысканий: эксплуатационные и специализированные. Эксплуатационные изыскания проводили партия № 15 на участке Ивановка – Шахматовка и партия № 14 на участке Шахматовка – Камышин.

но был разработан.

Так, например, в т.ч., когда по глубине опускания рамы для в/с. Вол. 28, которого в Саратовском участке еще не было уже наступила рабочая горизонталь, а для в/м. Вол. 19 высота ее более короткую раму горизонталь была еще опущена выше, чтобы она смогла работать на границе.

Поэтому, несмотря на то, что фактически глубины со слоты ввечными близко подковы в основном, ученого пути изрядом был в/м. Вол. 19 продолжает передвигаться по инострантных работ. В результате этого на В.Недлувиновом в-те дифференцированной глубины были сорваны, правда, в течение только одного дня. Другим обстоятельством, содействующим срыв этой дифференцированной глубины явилось то, что в/м. Вол. 19, работающая на угле имела простои в течение 32. Очаг, также отсутствия топлива на угольной базе, а также использование только низкого качества топлива.

3 августа 1945г. на плесе Исаковья-Кемельи глубины были сорваны только в 7 случаях/остаток пренебречь расхождение между фактически значением глубины и значением ее по измеренной разности равны 3 см. в месяц/, в течение 4-х дней и только на двух парекатах: В.-Недлувиновом и Добрышском. На этих 7 случаях одитишол место 20 августа на В.Недлувиновом парекате. Остальные 6 случаев невыполнения плана по глубинам педен на 3 дня последних чисел октября, когда фактически все дноутбатольные средотия переводились уже на зимовочное состояние. Дифференцированная величина судового хода была не выдержана с 17 августа до 6 сентября, т.е. в течение 22 суток.

Задача Пусодутти со поддержанию дифференцированных гритов судового хода со значением при провтом горизонте глубины 260 см. ширины 75м. и радиусом закругления = 850м в навигацию 1945г. было выполнено.

План со поддержанию дифференцированной глубины выполне на 106%, по поддержанию дифференцированной ширины на 108%

ПРОИЗВОДСТВО.

Путевые работы.

4. Общее выполнение производственного задания в 1945г. производится:

Всех работ	Задан.: 25м.	Исполн.: 26,5м.	Причины отклонения:
Обстановка: 1 затосор.	выдк. 104		повдн. водостно
	91		Р.П.Р.Р.Р.
	113		
Итого:	100.3		

Фрагмент документа

- 5 - 6

Виды работ	Единиц. : : в см. :	в м. : : в м. :	Причины отклонения.
Землеочистка:			
Волж. 19	488 м ²	60.4	в при выдании в 20 м ² - 79.8%
Волж. 28	" "	105.7	
Итого:	" "	91.7	в при выд. 8.19-220 м ² 99.9%
Прокладка дальномерной сети	км/час.	107.2	
Триангуляция глубины	см.	106	
Триангуляция суточных ходов	мт.	108.8	
Известия, партии.	ч/ч	100.3	
<u>Дноочистка</u>			
Водолазы, работы	Физ. тн.	14.8	60%
" "	прив. "	113	
" "	км	113	
Тренинг	Физ. тн.	145	
Во время работ на отвали	" мт.	118	
Вывоз	т. р.	115	механизм, работа.
И/вс. работы.	" "	51	на берег.
<u>Парусный флот.</u>			
П/к. Криссер	х. ч.	94	
" Елабуга	" "	119	
6/в. Кама. Яр.	" "	134	
" Белевские	" "	148	
" Спартак	" "	147	
" Модерн	" "	121	
" № 19	" "	137	
" СМ-6	" "	129	
Итого:		125	
3 Мотоводки	х. ч.	22	не было лимита на топливо.
Техн. ром. гидросооружен.	см. п. в.	113	
Кап. ром. гидросооружен.	" "	105	
" в д. н. и	" "	103	
" в д. б. а	" "	-	
Постройка свейда в/в	" "	20	
Изготовление запяток и	" "	102	
Изготовление запяток	" "	131	домашн. подв.
Рем. работ. знаков	" "	94	мех. на выв.
Заготовка "	" "	117	"
Тех. ром. обслуживания	" "	100	
<u>Длинно-висельев. методами.</u>			
Заготовка обстановки инвентаря	т. р.	35	
Рем. " знаков	" "	106	
Саморем. судов	ч. ч.	55	

Фрагмент документа

Специализированные изыскания от села Пристанное до станции Увек (протяженность 30 км) проводила изыскательская партия, содержащаяся за счет специальных ассигнований, с 10 апреля по 31 декабря 1945 года. 75% работы партии выполнили с баркасом, а остальные 25% вручную на веслах. При работе на веслах изыскательские партии тратили на промеры в 3 раза больше времени, чем при работе с баркасом. Специализированная изыскательская партия была поставлена в еще более худшие условия, чем эксплуатационные. Она не имела ни баркаса, ни брандвахты, что не давало возможности охватить весь комплекс работ, которые эта партия должна была освоить. Большое число простоев было

из-за перемещения работников партии на веслах к месту работ, что сильно затягивало съёмки, в результате чего Саратовский водный узел лишь один раз в год был заснят, да и то не в полной мере. Протяженность пути, обставленного знаками плавучей и береговой обстановки, вместе со вторыми ходами на транзите, воложками, подходами и причалами, затонами с акваторией была 752 км. Обслуживание пути было разделено на два района. До 1945 года плановое задание по обстановке давалось в знаковутках, а с 1945 года начало даваться в километросутках обставленного пути, что привело к более правильной и рациональной расстановке знаков обстановки.

Задание по Волге относилось к первой категории обстановки, а по малым рекам – к обстановке второй категории. На реке Большой Иргиз планом было задано обставить знаками 395 км. К обстановке третьей категории относились выборочные места протяженностью примерно 40-60 км, которые обставлялись на определенное время. За навигацию было утрачено 33 знака, 20 из которых было сбито и уничтожено судами. В целях улучшения условий судоходства работниками обстановки производилась проводка караванов через перекаты и другие затруднительные места. Таких проводок было сделано 334. Для улучшения видимости и ориентировки на участке были выставлены 60 пар створов увеличенного размера с наклонными щитами. Для усиления силы света огней береговых знаков фонари были оборудованы линзами Френеля и стеклами автомобильных фар. Осенью из-за отсутствия лампового фитиля и недостатка стекол горели копилки и видимость огня была заметно снижена. К 1 ноября 1945 года были закончены опыты по применению для освещения знаков береговой обстановки газа метана. Опыты дали положительные результаты. В том же году ВВУП участку было дано задание провести дноочистку реки Волги на протяжении 661 км пути. Фактически же работы были проведены на протяжении 708,5 км пути. Планом было задано извлечь подводных препятствий весом 2351,3 тонны. Фактически было извлечено 346,3 тонны, или 14,8% от планового задания. Это объясняется тем, что, кроме работ по извлечению судов и других предметов, краны производили еще и сплошное траление пути на протяжении 260,4 км.

Работы по берегоочистке проводились силами бакенщиков на своих постах. Была очищена береговая полоса на 16 ярах общей протяженностью 34,6 км. Основной трудностью в работе являлось отсутствие гужевого и автотранспорта. Имевшаяся на участке одна подвода не могла обеспечить весь объем работ. Сплошь и рядом приходилось на подаче материала к месту работ использовать рабсилу. Отсутствие самоходного флота и брандвахты создавало тяжелые бытовые условия для работников легковыважательной партии в период навигации, так как жить им приходилось в непригодном для жилья дощанике.

Одиннадцать гидротехнических сооружений должны были обеспечивать водный подход к Саратову. Но сооружения во входе в Пономаревский проток до траверса № 6 были почти полностью разрушены, приверх Покровских песков был значительно размыв.

Для усиления нижней части Покровских песков требовалось поднять гребень дамбочки ПК 45 до отметки плюс 4, уширив гребень, и уложить новый правый гребень, а также по всему массиву нижней части Покровских песков от ПК 35 до ухвостья и по городским пескам от отметки плюс 3 и выше произвести посадку тальника; в межтраверсных пространствах, между траверсами 8, 9, 10 и ниже 10-го, уложить ветвистые заграждения.

Саратов. участка о выполнении ремонта флота Лучинско-визольскими методами на Л/Х-450.

№ п/п: Наименование судов	Кол-во ч. час. по плану:		Выполнение работ		% к общему объему	
	Машина	Палуба	По машине	По палубе	По машине	По палубе
1. Зем. машин В.19	5127	3416	1096	903	21.4%	26.3%
2. Зем. машин В.28	726	1258	300	281	41	34
3. П/х. Кранзор	1413	2198	871	1750	61.6	80
4. " Элеватор	1039	513	293	513	38	88
5. В/в "Безобжиж"	240	145	29	46	8.5	32
6. " Молотки	162	148	33	67	14	45
7. " М19	144	61	81	32	56.2	52
8. " Кемпов. Яр.	297	120	131	96	44	81
9. " СИ-6	220	40	142	0	64.6	0
10. " Саратов	161	69	38	40	23.6	58
Итого:	5629	7968	3104	2728	32.2%	46.8%
Несомокол. Флот.						
11. Вод. дем. М25		150		68		45.3%
12. " М29		151		103		67
13. Бригадир М127		98		-		-
14. Дощини М0		96		54		56
15. " М47		90		61		67.7
16. " М21		101		43		33
17. " М16		70		43		61
18. Склады ВВ		82		47		58
Итого:		858		419		48.6%
Общее задание 18455 ч.ч., выполнено 7251 - 39.2%.						

Фрагмент документа

Сооружения на Зеленом острове и в Староречье находились в удовлетворительном состоянии. Требовалось укрепить Каюковский Яр и уложить подводные тюфяки с низовой стороны дамбы Новой Тарханки по длине до 300 м. По дамбе Старой Тарханки требовалось усилить правый корень основного берега протока Старой Тарханки. В последующие годы эти работы были выполнены.

13. ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ.

На балансе 5-го Саратов. Технич. участка Пути состоят гидросооружения Саратов. гидроузла, перечисленные в нижеследующей таблице:

№ п/п: Наименование сооружения	Год постройки	Время сдачи в эспл.	Балансов. стоим.	Примеч.
I. Левобережн. группа.				
1. Берегов. у в репл. Каюк. Яра.	1928-1932	1933-1935г.	4.119.197-94	
2. Укрепление Пономарева протока.	1928-1935г.	1935г.	2.667.018-40	
3. Укрепл. Поводовск. пер. своз.	1928-1929	1936, 37, 38	6.126.960-89	
II. Правобережн. группа.				
4. Дамба в протоке Н. Тарханки	1930-36	1937	6.043.374-70	
5. Дамба в прот. Ст. Тарханки	1929-33	1933	1.570.406-09	
6. Укрепл. Вейлемшева песков.	1930-36	1933-35	1.255.652-78	
7. Укрепл. Староречья	1935-37	1937	952.282-58	
8. Берег. укрепл. Зеленого острова.	1931-32	1933	899.409-06	
Итого:			26.640.502-39	
а/ Состояние гидросооружений.			23.640.502-39	

Назначение гидротехнических сооружений заключается в обеспечении водного подхода в г. Саратову.

Список гидротехнических сооружений

ИНФОРМАЦИЯ ПУТИ, ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЯ И СВЯЗ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ



Можно сказать, что в навигацию 1945 года несколько улучшилось качество информации о состоянии пути. На Саратовском техническом участке регулярно издавались информационные бюллетени и путевые листы. Была налажена информация диспетчеров движения о прогнозах глубин на перекатах, которые составлялись на 7-10 дней вперед с момента появления вывесок. В течение всей межени бесперебойно действовали три плесовые 100-километровые сигнальные мачты. Совместно со Сталинградским техническим участком пути было издано описание затруднительных перекатов плеса Саратов – Черный Яр. Обеспеченность сведениями о габаритах судового хода по главным и вспомогательным ходам доходила до 92-96%. Исключение составляла селекторная связь на плесе Ивановка – Камышин, особенно на участке Увек – Камышин. На линейных селекторных не было вызывных сигналов, тем самым диспетчер был лишен возможности в необходимых случаях передать распоряжения или сведения на линию.



Мачта антенны связи

Из-за плохой слышимости и недостаточного количества времени, отведенного в расписании для разговоров путевых диспетчеров, их работа была крайне затруднительна и не имела оперативности и гибкости. Чтобы диспетчерский аппарат был более оперативным, было предложено изменить его структуру, а именно старший диспетчер должен был быть освобожден от дежурства, ибо, отдежурив сутки, он не мог полноценно обеспечить руководство сменными диспетчерами, и на период навигации на линии иметь еще трех операторов, которые находились бы на наиболее ответственных узлах плеса.

СЛУЖЕБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ

В 1945 году Саратовский технический участок располагал следующим служебно-вспомогательным флотом: паровые суда – пароходы «Крейсер», «Елабуга», «Зельский», баркас «Каюков Яр»; моторные суда, работавшие на жидком топливе, – баркасы «Безбожник», «№ 19», «Спартак», «Модерн», «СИ-6», «№ 23»; мотолодки «Путь», «Сарречстрой», «Траверс»; несамоходные суда – брандвахты Б-19, Б-28, Б-115, Б-127, Б-540, Б-541, дощаники Т-0, Т-21, Т-22, Т-46, Т-47, плавучие склады ВТ-20 и ВТ-12, нефтянки НТ-14, НТ-18, шаланды № 39 и № 40. Из всего этого количества в навигацию 1945 года рабочими являлись все суда, за исключением парохода «Зельский», баркаса № 23, находившихся на капремонте, мотолодки «Траверс», не работавшей из-за отсутствия горючего, и мотолодки «Сарречстрой», работавшей периодами. Баркас «Модерн» использовался в качестве плавлавки, а баркас «СИ-6» находился в распоряжении Инспекции судоходства.



Архивное фото
ТАК ВЫГЛЯДЕЛА ЗЕМЛЕЧЕРПАЛКА ПОСЛЕ ВОЙНЫ.
В СРЕДНЕЙ ЧАСТИ СУДНА ВОЗВЫШАЛСЯ МЕХАНИЗМ,
ПРИВОДЯЩИЙ В ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТЁР С КОВШАМИ,
КОТОРЫЕ ЧЕРПАЛИ ГРУНТ. ФОТО, ОРИЕНТИРОВОЧНО, 60 –х ГОДОВ.

Несамоходный флот был распределен следующим образом: брандвахта Б-19 работала с земмашиной «Волжская 19», а брандвахта № 28 – с земмашиной «Волжская 28», брандвахты № 115 и № 127 – с изыскательскими партиями № 14 и № 15, брандвахты № 540 и № 541 работали на обстановке. Нефтянки

НТ-14 и НТ-15, соответственно, работали с земмашинами «Волжская 28» производительностью 650 м³ в час и «Волжская 19» производительностью 290 м³ в час, с ними же работали и шаланды № 39 и № 40. Плавсклад ВТ-12 работал со взрывной партией № 13, а плавсклад ВТ-27 – со взрывной партией № 12. Дощаники Т-21, Т-22, Т-46, Т-0, Т-47 работали на переброске грузов: угля, дров, овощей и др. Пережог топлива имели: баркас «Каюков Яр» 15,557 т мазута, мотоходка «Путь» 0,725 т натурала (нефти), земмашина «Волжская 19» 120,041 т угля (преобладающим сортом угля был штыб с примесью до 33% породы, без данных о теплотворной способности такого угля). При таком сорте угля на земмашине освоили шуровку. Весь остальной флот дал экономию: мазута 104,482 т, натурала (нефти) 17,241 т.

Техническое состояние землечерпальных машин и кранов было в ограниченном состоянии. Подводные части понтонов и грунтовые трубы земмашин были настолько изношены, что требовалась полная их замена. Шаровые соединения «Волжской 28» были сношены и имели большие просоры грунта в прорезь. Практически весь самоходный, да и несамоходный флот требовал ремонта корпусов и надстроек. Нужны были пиломатериалы. Ежегодно участку пути выделялись лимиты на их заготовку. Одна часть пиломатериалов шла на дрова, другая – на ремонтные работы. В 1945 году были выделены для заготовки древесины лесорубочные билеты в двух лесхозах: Ворошиловском на 1016 м³ и Усовском на 714 м³, но как всегда не хватало топоров, напильников, спецодежды и обуви.

Вопрос с оплатой работ (как платить?) тянулся месяцами, так как практически все работы приходилось выполнять вручную. В среднем ежемесячно на дровозаготовках работало 11 человек из числа бакенщиков. Для хранения дров имелись два склада. Один был в Саратове, другой – в поселке Старая Терновка. Разделка дров проводилась ручным способом. Снабжение рабочих ИТР и служащих участка осуществлялось отделом рабочего снабжения через береговой магазин. Часть товара продавалась по карточкам. Продукция подсобного хозяйства участка отпускалась на коллективное питание. В 1945 году каждому члену команды земмашины было отпущено по 9 кг крупы, 10-11 кг рыбы, а каждому члену судовой команды всего флота было отпущено по 5-6 кг крупы и 5-6 кг рыбы.

Одной из тяжелых проблем участка был практически ежегодный уход 150-160 человек работников обстановки (бакенщиков) из-за дровозаготовок, на которые ежегодно отправляли 50-60 здоровых мужчин в другие области. Оставались 250-260 недостаточно здоровых мужчин и женщин. Это создавало большие трудности в работе, которые сплошь и рядом приводили к невыполнению производственных планов. К тому же зимние виды работ неудовлетворительно обеспечивались инструментом и транспортом. Да и в период навигации практически были те же проблемы. Один обстановочный пароход на два обстановочных района протяженностью 452 км не успевал качественно и своевременно обслуживать обстановку, а три баркаса должны были обслуживать три изыскательские, две взрывные и одну легковыправительную партию, тогда как каждая партия должна была иметь свой баркас. Землечерпательный флот уже который год просил 1500 погонных метров стальных тросов, но их не давали. Шаланды требовали смены и ремонта люковых и подъемных устройств, плавучие грунтопроводы были коротки, имели водотечные понтоны и не имели достаточного количества чалочных средств.

- 27 -

бом, на что требовось большое количество рабочей силы.

9. Рабочая сила.

Средне-годовая фактическая численность рабочих, занятых на деревоготовках выражалась в количестве 11 человек, или 100% работников линии/бенефициаров/.

17. Выполнение плана заготовки и вывоза дров характеризуется следующей таблицей:

ИМ: Наименование	Задача на 1944г.		Задача на 1945г.		Всего 1944-45г.	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт
1. Заготовка дров ф/м.	500	400	8	1800	1593	88,5
2. Вывоз дров	-	-	-	2300	2030	88,3
Всего в т.ч.				2000	600	30
гудронспортом				300	1430	476
вручную				300	1430	476

7. АВАРИЙНАЯ ДРЕВЕСИНА.

В навигацию 1945г. вылов аварийной древесины не осуществлялся, ввиду ее отсутствия. Кроме того, на вылов аварийной древесины не было соответствующего разрешения.

11. Дровяные склады и их механизация.

В распоряжении Участка Пути имеются два дровяных склада, один находится в г. Саратове, один в поселке Ст. Теревини.

Механизации на данных складах нет. Разгрузка дров производится ручным способом.

38. СЛУЧА КОМА КЛЕВЦА и цветного металла.

По случаю кома клевера и цветного металла ввиду ВВУИ на 1945г. был установлен 1.6 тонн фактическим участком одано:

в 1-й и 2-й ввостах клево смешанное	675 в.гр.
в 4-й клево смешанное	19 в.гр.
	270 в.гр.
	960 в.гр.

Фрагмент документа

- 31 -

В борьбе улучшить культурно-массовую работу в навигацию 1946г. на всех крупных судах технич. флота в красных уголках устанав-лены секционники.

Все суда и производственные объекты были обеспечены библиотечной литературой и газетами.

Необходимо отметить, что наличие литературы, газет и культ-инвентаря крайне ограничено, поэтому в навигацию 1946г. нужно добиться увеличения лимита на газеты и периодическую литературу, а также пополнения культ-инвентаря.

63. КУЛЬТУРКА.

В силу недостатков культурно-массовой работы необходимо отметить отсутствие в красных уголках, и др. культурных учреждениях на основных производственных объектах, а именно: обстановке, берего-вой состав, на паровой флоте и т.д. Участок пути в своем распо-ряжении не имеет стационарного красного уголка, вследствие чего всю культурную работу приходится проводить в служебных помещениях, это обстоятельство безусловно отрицательно сказывается на активности проводимых мероприятий.

Вопрос о ремонте и восстановлении клуба речников до сего времени решительного решения не имеет, при наличии его восстановления вопрос культурно-массовой работы был бы значительно улучшен.

УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ.

64. Аппарат бухгалтерии.

	По штату	Факт	Оклады	Стаж в тех.уч.
1. Глав. бухгалтер	1	1	850	26л.
2. Зам.гл.бухг.	1	1	550	18
3. Бухгалтер балансов.	1	1	400	9
4. " " матер. "	1	1	400	5
5. Ст.кассир-начальн.	1	1	300	1
6. Кассир рав./уп. по закл/	1	1	150	2м.

Кроме того, по обстановке пути назначено по штату делопроизводитель-счетовода, фактически имеется 1.

По бухгалтерии, отсутствие по штату счетовода застотот-чика имеет на своевременность расчетов, проводок по заготовкам, чем задерживает предоставление в срок отчетности.

65. ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ.

Инвентаризация проведена: берегового имущества и материалов на 1 октября, обстановки, судов топлива на 1 декабря, остальные балансовые статьи - на 1 января 46г.

МАСШТАБ ОТКАТА ПО ГОРЯЧЕМУ ПИЛУ ЗА 1948 г.

сводный отчет, в соответствии с годовым планом по плану и факт. отчет.

№	Х И Д А Р К			С Е Р А П Е			А П Р Е Л			М А Я												
	Конт.	фонд затрат	План	Конт.	фонд затрат	План	Конт.	фонд затрат	План	Конт.	фонд затрат	План										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
I ПЛЕС																						
1.	Остаток на начало	55	11000	37	57	11000	9166	37	37	11900	10440	416	416	8800	6567	460	458	146100	139000			
2.	Переработка	9	3000	9	9	3000	1150	9	9	3100	1500	28	28	3700	3138	68	70	8900	5052			
3.	Плотов. затраты	80	51	4000	80	76	2400	2000	80	2400	6085	5	5	1900	1780	5	4	1500	1354			
4.	Зарплата	1	4	300	1	350	1400	1	1	350								6	1500	1900		
5.	Технич. затраты	16	16	10000	16	16	10000	9035	16	16	10000	8966	16	16	10000	3545	16	16	10000	5918		
6.	Проч. затраты	3	4	2000	3	3	2000	2135	3	3	2000	2176	4	3	2000	2376	4	3	1700	2376		
7.	Затраты отстой.	45	45	17500	45	45	17500	15075	45	45	17500	23979	45	45	15300	17742				3667		
8.	Всего затрат	210	184	67000	210	189	67000	58151	210	203	76500	105519	204	201	115600	113241	519	505	177000	166540		
9.	Плотов. затраты	68	16	19000	68	59	19000	19800	68	74	25800	21079	40	41	10300	6004	30	13	11000	1651		
10.	Проч. затраты	76	22	21000	76	74	20000	20219	74	94	27100	29317	40	41	10300	6004	30	13	11000	1451		
11.	Зарплата	10	19	1100	10	11	1000	1569	10	10	2000	6688	10	10	2000	3008				400		
12.	Технич. затраты	1	1	100	1	1	100	200	1	1	200	200	1	1	100	400				1		
13.	Проч. затраты	10	10	7000	10	10	7000	7685	10	10	7000	6954	10	10	7000	7874	10	10	7000	7695		
14.	Всего	15	8	2000					15	10	2000	1800	8	8	1600	1600	8	8	1500	1500		
II ПЛЕС																						
14.	Земельный налог	3	3	2600	3	3	2600	3032	3	3	2600	3022	55	55	12400	12284	80	70	50300	48874		
15.	Земельный налог	9	8	5000	9	9	5060	4970	15	15	5360	7522	18	18	4700	4709	30	30	11800	10458		
16.	Земельный налог	19	19	8000	19	19	8000	3950	19	19	8100	7810	16	16	4800	4813	17	17	14100	719		
17.	Земельный налог												50	60	17100	17864	70	61	4900	4592.5		
18.	Земельный налог												8	7	1600	1514	26	24	6500	5448		
19.	Земельный налог	34	30	15600	34	35	15260	8552	40	39	16050	17057	149	158	41300	41104	328	322	130400	117019		
20.	Земельный налог	256	274	115450	256	270	111660	60551	366	377	151760	164925	719	719	162150	151777	311	268	61300	59036.5		

Составитель: *В. Сидоркин*
 Проверил: *С. Шумилов*
 Главный бухгалтер: *С. Шумилов*

Фрагмент документа

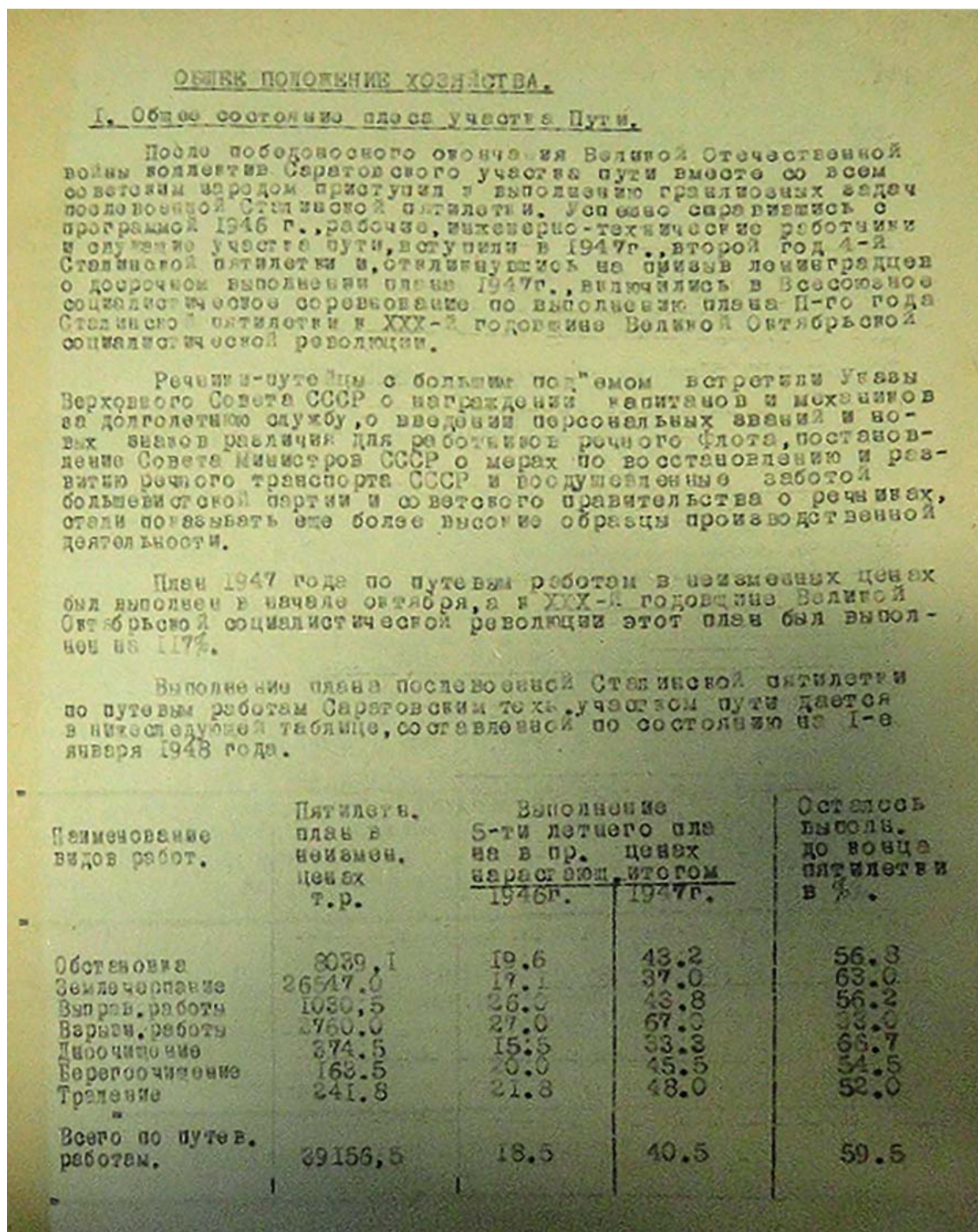
ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ САРАТОВСКИХ ПУТЕЙЦЕВ



Успешно справившись с планом 1946 года, рабочие ИТР и служащие участка пути вступили в 1947 год, второй год четвертой Сталинской пятилетки и, откликнувшись на призыв ленинградцев о досрочном выполнении плана 1947 года, включились во Всесоюзное социалистическое соревнование по выполнению плана второго года Сталинской пятилетки к 30-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Речники-путейцы с большим подъемом встретили Указы Верховного Совета СССР о введении персональных званий и новых знаков различия для работников речного флота, постановление Совета министров СССР о мерах по восстановлению и развитию речного транспорта СССР и, воодушевленные заботой КПСС и советского правительства о речниках, стали показывать еще более высокие образцы производственной деятельности. План 1947 года был выполнен к 1 октября. Выполнение плана по состоянию на 1 января 1948 года показано в таблице.

Из таблицы видно, что по основным видам работ пятилетний план успешно выполнялся. И путейцы Саратовского участка пошли дальше – взяли обязательства выполнить пятилетний план за 4 года.

Навигация 1947 года на плесе Ивановка – Липовка проходила при благоприятных условиях для судоходства и для проведения путевых работ. Навигация открылась раньше и закрылась позднее среднемноголетней даты. Высокие горизонты пика весеннего паводка, наличие двух летних и одного осеннего паводка сделали навигацию многоводнее, чем в среднемноголетнем разрезе. В 1947 году сильно затянулось появление осенних ледовых явлений на реке, в связи с чем транспортный флот имел возможность работать в ноябре, но, с другой стороны, задержался разворот межнавигационных путевых работ 1947/48 года. Навигация на плесе Ивановка – Увек продолжалась в течение 233 дней, на плесе Увек – Липовка – в течение 243 дней. Начало весеннего ледохода 1947 года было на 10 суток ранее среднемноголетней даты, при горизонте воды на 193 см выше, чем в среднемноголетнем разрезе. Очищение реки от льда прошло на 10 суток раньше среднемноголетней даты при горизонте воды на 252 см выше среднемноголетнего значения. Продолжительность весеннего ледохода, считая от момента подвижки льда, была равна 11 суткам, что соответствовало среднемноголетней продолжительности. Средняя интенсивность подъема весеннего паводка в среднемноголетнем разрезе равнялась 17,7 см в сутки, что было меньше средней интенсивности подъема весеннего паводка, наблюдавшегося в 1947 году, – 23,4 см в сутки. Пик паводка был 21-25 мая, в то время как в среднемноголетнем разрезе он наступал 23 мая. Даты наступления пика паводка совпали, но горизонт пика паводка 1947 года был на 122 см выше среднемноголетнего. Минимальный навигационный горизонт в 1947 году наступил на 32 дня позднее, чем в среднемноголетнем разрезе, и его отметка была на 69 см выше среднемноголетних значений. Минимальный годовой горизонт за 1947 год был ниже среднемноголетнего значения минимального годового горизонта на 18 см и наступил на 14 суток позднее, чем в среднемноголетнем разрезе.



Фрагмент документа

Осенний паводок начался на 14 суток позднее и при горизонтах на 32 см выше, чем в среднемноголетнем разрезе. Пик паводка наступил на 8 суток ранее при отметке на 32 см ниже среднемноголетних значений. Появление «сала», начало осеннего ледохода и ледостав в 1947 году отмечены с большим опозданием, по сравнению со среднемноголетними данными. Так, появление «сала» отмечено

на 23 дня позднее, начало осеннего ледохода на 20 суток и ледостава на 10 суток позднее. Дата появления «сала» и начало осеннего ледохода были самыми поздними за 66 лет наблюдения. Самый поздний срок появления «сала» по Вольскому водопосту был отмечен 7 декабря 1917 года, а начало осеннего ледохода позднее всего отмечено 9 декабря 1917 года. «Сало» в 1947 году появилось при горизонте воды на 25 см ниже среднемноголетнего значения, осенний ледоход начался при горизонте воды ниже 45 см и ледостав ниже 43 см среднемноголетнего значения.

Навигация в 1947 году была на 29 суток длиннее среднемноголетней. При сравнении данных по Камышинскому водопосту со среднемноголетними видно, что начало весеннего ледохода было на 7 суток раньше среднемноголетней даты и при горизонте воды на 329 см выше все той же даты. Продолжительность весеннего ледохода, считая от момента подвижки льда, в 1947 году равнялась 12 суткам. Средняя интенсивность подъема в среднемноголетнем разрезе равнялась 19,8 см, а весенний подъем паводка 1947 года был 16,8 см в сутки. Пик весеннего паводка отмечен 29 и 30 мая, но горизонт пика паводка был на 80 см выше среднемноголетнего. Минимальный навигационный горизонт наступил на 18 суток позднее среднемноголетнего и был выше на 32 см. Минимальный годовой горизонт за 1947 год был на 69 см ниже среднемноголетнего значения минимального годового горизонта и наступил на 17 суток позднее среднемноголетнего значения. Осенний паводок начался на 24 дня позднее и при горизонтах воды, совпадавших со среднемноголетним значением горизонта начала осеннего паводка.

Так же как и по Вольскому водопосту, появление «сала», начало осеннего ледохода и ледостав 1947 года по Камышинскому водопосту отмечены с большим опозданием в сравнении со среднемноголетними данными: появление «сала» произошло на 16 суток позднее среднемноголетнего значения, осеннего ледохода на 20 суток и ледостава на 13 суток. Самый поздний срок появления «сала» по Камышинскому водопосту отмечен 8 декабря 1947 года, а начало осеннего ледохода отмечено позднее всего 10 декабря 1913 года. Появление «сала» в 1947 году наблюдалось при горизонте на 28 см ниже среднемноголетнего значения. Также ниже среднемноголетних значений на 41 см начался осенний ледоход и наступил ледостав ниже среднемноголетних значений на 167 см.

В этом году на транзите плеса Ивановка – Камышин были разработаны прорези на Верхне-Меровском и Князевском перекатах, на нижней и верхней части Добринского переката, на луговом ходу Верхне-Нейнунинского переката, на Мостовском горном и на Средне-Гребновском перекатах. Обстановка 5-го Саратовского технического участка пути имела, включая основной фарватер, вторые ходы, воложки, подходы к пристаням и причалам по реке Волге, а также по малым рекам: Большой Иргиз, Терешка и Еруслан (протяженность 1342 км). В эту навигацию было значительно увеличено количество береговых знаков: в 1941 году створов было 57 пар, а в 1947 году уже 139 пар. На трех перекатах: Верхне-Меровском, Добринском и Князевском для плотов были открыты плотовые ходы. Но, несмотря на это, на участке было 7 аварий по его вине, тогда как в 1945 и 1946 годах их не было.

Дисциплина среди бакенщиков упала. Остро стоял продовольственный вопрос. В апреле и мае 236 бакенщиков и их семьи не получали ни хлебных, ни продовольственных карточек. Это сказалось на работе. Посты бакенщиков начали содержаться неудовлетворительно. К тому же не последнюю роль в этом сыграло плохое снабжение постов: не было спичек, ламповых стекол, горелок и других обстановочных материалов.



Фонари бакенщика

В этом же году на участке было проведено 130 взрывных работ с объемом удаленного грунта 434,3 тонн, установлено 327 ледяных щитов и уложено 51400 метловых звеньев в емкость протока между Старыми и Новыми Покровскими песками. В Буйдаковом овраге было установлено 250 погонных метров каменно-хворостяных запруд с целью предотвращения вредного влияния на перекаат высыпки из этого оврага. План по землечерпанию в объеме 1940868 м³ был выполнен на 111%, было вынута 2157944 м³ грунта. Отрадно, что впервые за ряд лет земмашина «Волжская 19» выполнила навигационную программу по землечерпанию. Две изыскательские партии, № 14 и № 15 (эксплуатационные изыскания), и одна русловая (русловое исследование) своевременно обеспечивали работу земснарядов и взрывных партий. В этот год было установлено 34 пары створов со щитами нестандартных размеров, заготовлено 290 плавучих знаков большого размера и 610 знаков малого размера, установлено 73 даденовских фонаря, 5 ходовых знаков, щелевые створы на Золотовских песках. Также проводились дноочистительные работы, траление и берегоочищение. 153 взрывные работы дали среднее углубление в 16 см. На взрывы было израсходовано 20140 кг взрывчатых веществ, 5138 детонаторов и 5130 м бикфордового шнура.

На начало 1948 года на участке было 4 лошади. Проводились все те же работы, что и в предыдущем году. Было допущено 6 аварий по вине пути. В 1949 году участок начал переход на знаки нового стандарта и хозрасчет. Сведения в весенний период о состоянии ледяного покрова передавались по участку плохо, особенно по Марксу, Березнякам и Усовке. О состоянии реки в вышеуказанных пунктах приходилось узнавать от людей, случайно прошедших вблизи реки от одного пункта до другого или от монтеров. Со всех перекаатов информацию о глубинах работники обстановки должны были передавать к 8.00 часам утра. Но это не выполнялось. Не был выполнен и план по заготовке обстановочного инвентаря. С целью контроля и оказания практической помощи за работами по землечерпанию был закреплен начальник дноуглубительных работ Флавиев В.А., за обстановкой пути – главный инженер участка Косакович В.С., за взрывными работами – Осипов Н.Н., за дноочищением и тралением – Емелина Н.М., за работами по капремонту – Коршунова Е.Н.

По содержанию гидротехнических сооружений В.

Перечень действовавших в 1938 году гидротехнических сооружений, их назначение, общее состояние и стоимость.

№ пп	Наименование	Г о д постройки.	Балаковская стоимость.	Амортизация на 1/1-39г.
1.	Укрепления Кавковского Яра	1938	4098020-81	858299-89
2.	Запруды в Старой Тарханке	1938	1562221-69	144780-86
3.	Укрепления Берлеминовск. песков	1936	1249412-13	95191-25
4.	Укрепления Покров. песков	1936/37	8694055-55	169191-56
5.	Укрепления Пономар. протока	1935	2219664-89	143928-00
6.	Запруда в Новой Тарханке	1938	4469489-78	80793-00
7.	Укрепления Зеленого Острова	1932	895214-55	54534-00
8.	Староречье	1936	947167-33	15471-00
9.	Ильинская гряда /прорезь/	1932	137153-68	-

Назначение сооружений.

Выпрямление русла реки Волги в районе города Саратова с целью улучшения судоходства и защиты судоремонтного затона от ледохода.

Создание подходов к причалам города и снабжение города промышленного и городского водопровода

Состояние сооружений.

Общее состояние гидросооружений Саратовского водного узла в результате принятых в 1938 году реальных мер охраны, надзора и капремонта сооружений - удовлетворительное.

Для выполнения вышеуказанных задач к участку Пути
приписан следующий технический флот:

Земснаряды Вол-8 и Вол-19

Пароходы: "Крейсер", "Визаруга", "Зельский".

Барказы: "Спертак", № 19, № 22, № 23.

Краны: № 9, № 19 и № 22.

несамоходный флот:

углянки - № 47, № 48,

шаланды - № 23 и № 24

брендыехты: - № 13, № 74, № 70/23, № 101,

доцаники - № 2, № 4, № 61 и "Трудолюбивый".

баржи - № 3.

1. ОБСТАНОВКА ПУТИ.

Саратовский Технический Участок Пути по обстановке
разделен на три района:

1. р. Волга от с. Широкии Буерак до железно-дорожного
моста через Волгу на Увекс - 184 км.

2. р. Волга от железно-дорожного моста на Увекс до гор.
Камышина - 216 км.

3. р. Большой Иргиз от с. Клевенки до устья реки - 402 км.
районы разделены на старшинские участки: всего в 1939г.
имелось старшинских участков:

на р. Волге - 9

на р. Б. Иргиз - 2

на р. Терешке - 1

Средне-навигационная протяженность пути:

I кат. на р. Волге - 494 км.

II кат. на р. Б. Иргиз - 407 км.

III кат. на р. Терешке - 25 км.

УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ И СОСТОЯНИЕ СУДОХОДНОГО РУКАВА РЕКИ ВОЛГИ У ГОРОДА САРАТОВА НА 1949 ГОД



По многолетним наблюдениям, вскрытие Волги происходило и происходит в среднем во второй декаде апреля. Продолжительность весеннего ледохода от 7 до 24 суток. Освобождение реки ото льда происходит в среднем 24 апреля (в 1949 году это было при горизонте 605 см выше навигационного нуля по Саратовскому водомерному посту). Вслед за вскрытием наступал интенсивный подъем горизонта воды с наступлением пика паводка в среднем 29 мая. Максимум горизонтов держался 2-3 дня. Далее наступал спад, интенсивность которого затухала обычно к концу июля. Навигационный минимум горизонта наступал в среднем в конце сентября. Низкие горизонты стояли около 23 суток. Средняя дата появления «сала» – 15 ноября. Осенний ледоход длился в среднем 26 суток. Окончательно ледостав наступал где-то 11 декабря. Средняя продолжительность навигации у Саратова составляла 205 суток.

Годы	Продолжительность навигации в сутках	Длительность стояния горизонтов выше «0» по Сарводопосту (в сутках)		
		+90 см	+130 см	+170 см
1940	197	75	88	94
1941	200	11	37	67
1942	191			27
1943	214			
1944	202	1	7	29
1945	195			35
1946	198			33
1947	239			20
1948	212			16
1949	200	15	38	92
Средний	205	10	17	41

Для решения вопроса улучшения судоходных условий по городскому рукаву особое значение имело стояние минимальных горизонтов навигации. Эти данные представлены в таблице. Они показывают длительность стояния горизонтов ниже интересующих нас отметок по Саратовскому водопосту. Из представленных данных видно, что из 10 лет навигаций горизонты до +130 см над навигационным нулем водомерного поста падали всего лишь 4 раза, а средняя длительность стояния горизонтов с отметкой +90 см составляет 10 суток.

Самым многоводным годом из представленных в таблице десяти лет последних наблюдений является 1943-й. Величина его навигационного минимума равна +213 см. Самый маловодный год – 1940-й; величина его минимального горизонта равна +17 см по Сарводопосту. Данные о горизонтах воды в 1940 году не показательны, в дальнейшем они будут исключены из расчетов на навигационный минимум, и будет рассматриваться график обеспеченности навигационных горизонтов за 5 лет.



Берег Волги в районе Улешей

Сквозное движение судов по городскому рукаву осуществлялось только при высоких паводочных горизонтах, но и в этот период навигации движение транзитных судов было запрещено из-за стесненности судового хода. С наступлением меженных горизонтов нижняя часть рукава, как более мелкая для движения судов, закрывалась. Подход судов к причалам промпредприятий становился возможным только сверху. Судовой ход в нижней части городского рукава закрывался в первой декаде июля, при горизонтах около 400 см по Сарводопосту. А вообще, сквозное движение по городскому рукаву было прекращено с 1935 года в связи с усилившимся отложением наносов в устье рукава, в результате чего сначала образовался песчаный побочень у правого берега, а потом его пески сомкнулись с ухвостьем Казачьего острова, полностью перекрыв судовую ход. Глубина в верхней части рукава поддерживалась ежегодными землечерпательными работами, которые проводились небольшими объемами, не превышающими в отдельные навигации 20-40 тыс. м³ удаляемого грунта. Землечерпательные работы в городском рукаве создавали дополнительное углубление по судовому ходу в основном для пропуска нефтеналивных судов к причалам Улешовской нефтебазы. Данные о наименьших навигационных глубинах по рукаву и на подходах к причалам клиентов пароходства привожу в таблице:

Наименование, см Годы	Верхняя часть рукава и подход к нефтебазе		Подход к причалам мельзавода № 1		Подход к причалам мельзавода № 2		Подход к причалам мельзавода № 3	
	Наименьшая глубина	Горизонт воды	Наименьшая глубина	Горизонт воды	Наименьшая глубина	Горизонт воды	Наименьшая глубина	Горизонт воды
1945	180	155	Нет сведений	Нет сведений	160	155	Нет сведений	Нет сведений
1946	180	141	360	141	200	141	200	141
1947	170	160	Нет сведений	Нет сведений	170	160	Нет сведений	Нет сведений
1948	250	165	200	165	160	165	250	165
1949	220	92	180	160	130	92	160	92
В наиболее худшем состоянии по части глубин находятся причалы мельзавода № 2								

Ширина судового хода городского рукава колебалась в размерах от 120 м в весенний период до 40-50 м в межень. При малых горизонтах полезная ширина судового хода в рукаве, особенно при минимальных горизонтах, произвольно сокращалась из-за нагромождений вдоль правого берега древесины в плотках. Стесненность судового хода затрудняла движение судов, мешала производить маневры при подходе к причалам и являлась причиной аварий с флотом. Данные об авариях приведены в таблице:

Годы	Количество аварий	Сумма убытка (в руб.)	Характер аварии
1947	2	2360	Стесненность судового хода
1948	5	13091	
1949	3	12363	

На всем протяжении русло городского рукава было засорено топляками, затонувшим такелажем и другим мусором, особенно в акватории лесозаводов, где выгружалась древесина. Здесь имелись места, затопленные поленьями древесины, а в районе причалов Восьмирамного Лесокомбината отложения сцементированной сланцевой золы залежали в воде слоем от 1,5 до 4 м. Эти отложения образовались в результате сброса в рукав топливных отходов (золы) Саратовской ТЭЦ через овраг Крутенький.

В районе Вольского взвоза, на уровне минимальных горизонтов межени у правого берега, находился в затопленном состоянии мел, оставшийся в воде как просор при выгрузке его из судов, принадлежавший заводу Силикатного кирпича. В таком состоянии эксплуатация городского рукава представляла угрозу для плавающего флота. Требовались большие дноочистительные работы. Тем более что за последние 1930-1949 годы происходило закономерное сокращение емкости русла, главным образом по линии снижения средних глубин. Данные, характеризующие русловые изменения городского рукава, привожу в таблице:

Годы	Общая длина (м)	Площадь по нулевой изобате (м ²)	Емкость от нулевой изобаты (м ³)	Средняя глубина от нулевой изобаты (м)	Средняя ширина по нулевой изобате (м)
1930	8250	1258,2	1994,4	1,59	152
1935	8580	1296,4	2014,1	1,55	151
1940	8800	1441,7	2101,5	1,45	164
1944	8400	1351,0	1876,5	1,39	161
1945	8460	1278,6	1561,1	1,22	155
1946	7950	1183,2	1548,0	1,31	149
1948	7580	991,1	1048,2	1,06	131
1949	7435	1156,5	1533,4	1,32	155

Из данных видно, что вся емкость русла, из-за интенсивной заносимости и отложения наносов, сократилась за эти годы почти вдвое. Правда, в 1949 году произошло некоторое увеличение емкости. Это было временным явлением, присущим только данному году, вследствие особых условий прохождения весеннего паводка и низких горизонтов межени. Из-за интенсивного смыва приверха Ильинского (Казачьего) острова, который происходил в результате боковой эрозии со стороны коренного русла Волги, сократилась и общая длина рукава. То есть городской рукав находился не под воздействием повышенных скоростей течения или динамической оси, а принимал от коренного русла более спокойную воду и являлся, по сути, отсасывающим протоком.



Казачий остров

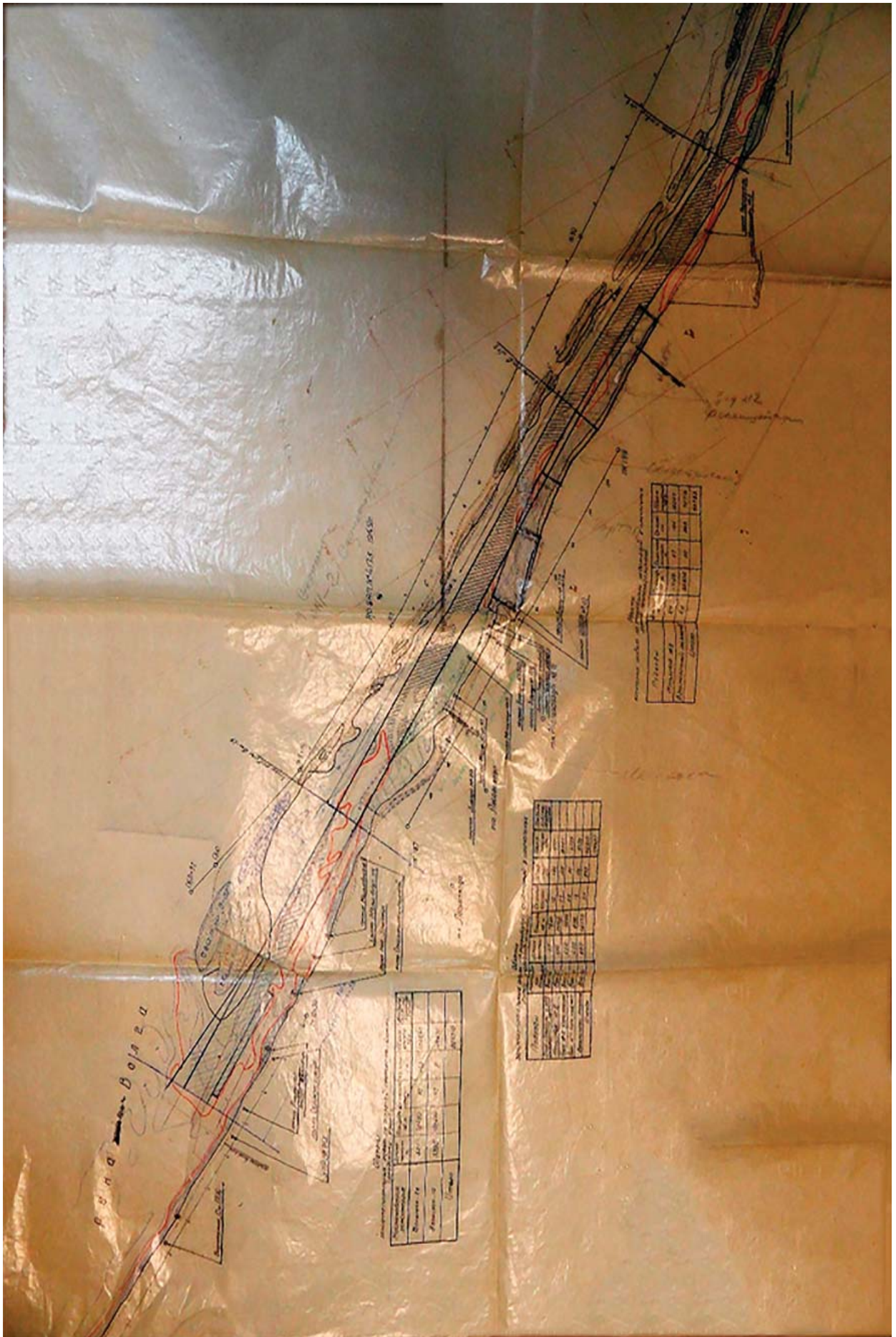
Русло городского рукава было сложено в основном аллювиальными отложениями (наносами), состоявшими из песков в русле и суглинков в правобережной части рукава. В средней части рукава, против причалов мельзавода № 2, на протяжении более одного километра залегала каменистая Ильинская гряда, массив которой пересекал русло городского рукава в юго-восточном направлении и терялся в песках Казачьего острова.

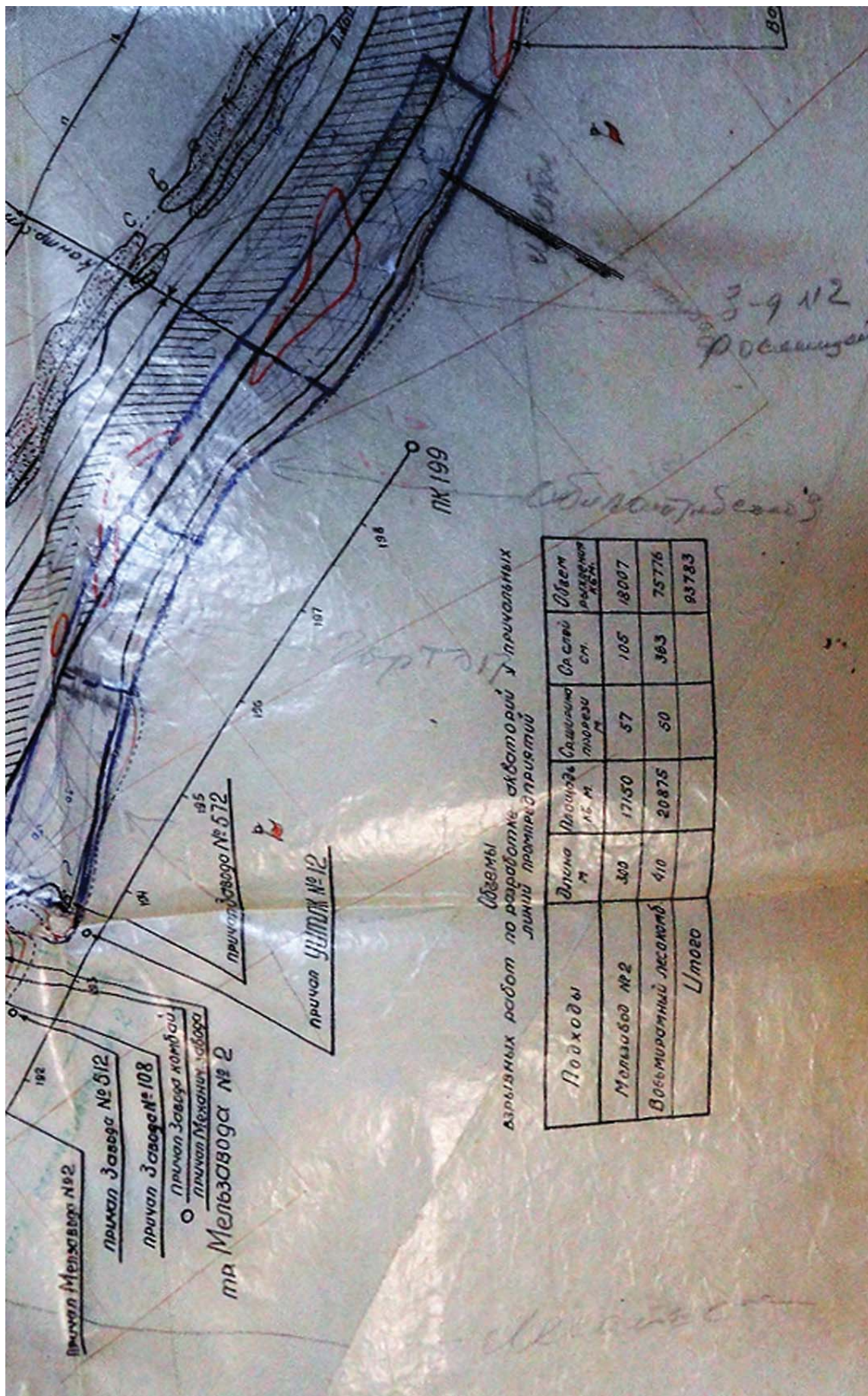


Буксир «Столяр»

Литологический состав породы, слагавший Ильинскую гряду, был определен в 1929-1930 годах буроразведочными работами Сарречстроя и уточнен в 1940-1941 годах работами Саратовской конторы Нижволгопроекта. Нужно сказать, что по этим двум изысканиям были даны различные характеристики геологического строения Ильинской гряды. Толщина каменной плиты составляла около 1 м, местами снижалась до 30 см. Коэффициент крепости породы по Протодьяконовой шкале был принят от 4 до 7. Подстилающим слоем плиты были пески и глина, сверху каменной плиты был слой песчаных отложений толщиной от 10 до 250 см.

Судовой ход по городскому рукаву не являлся транзитным судовым ходом, но землечерпательные работы по выемке грунта в объеме 264000 м³ были проведены в 1950 году. Такие же работы в объеме 22000 м³ были проведены у причалов мельзавода № 2 и завода Силикатного кирпича. Максимальные осадки сухогрузного флота, работавшего в городском рукаве, были 285 см, а нефтеналивного – 380 см. Для нормальной эксплуатации флота на полную грузоподъемность требовались отметки проектного дна прорези с запасом воды под днищем (при навигационном минимуме с расчетным горизонтом 90 см выше навигационного нуля по Сарводопосту) для сухогрузного флота $90 - 285 - 15 = -210$ см, а для нефтеналивного $90 - 320 - 20 = 250$ см. Фактически же отметка проектного дна прорези в проекте принята с величиной -170 см, а следовательно, недогруз по осадке выражался по сухогрузному флоту $210 - 170 = 40$ см, а по нефтеналивному $250 - 170 = 80$ см.





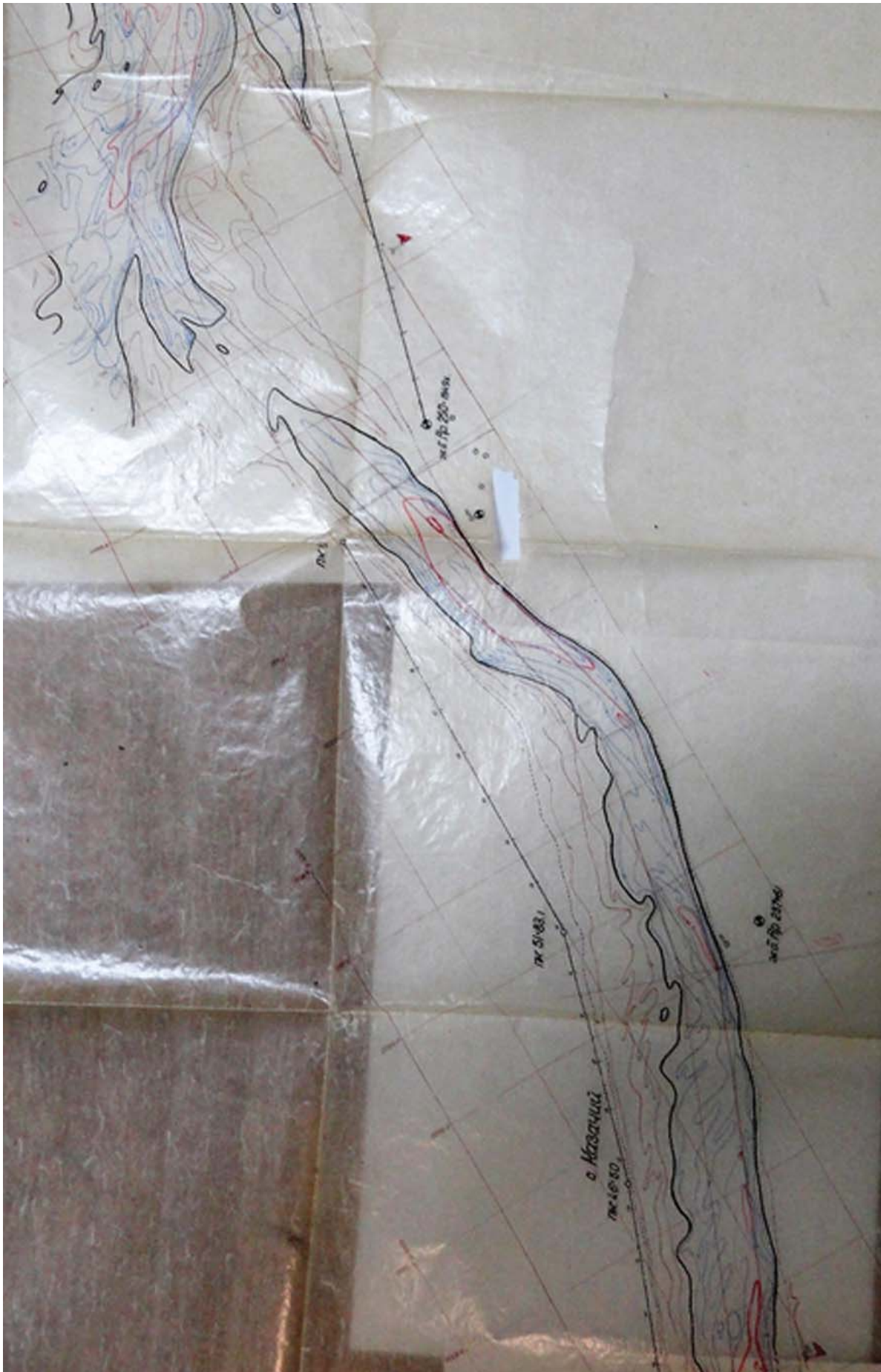


Итого
землемерительных работ по основной чертежи по Санкт-Петербургу

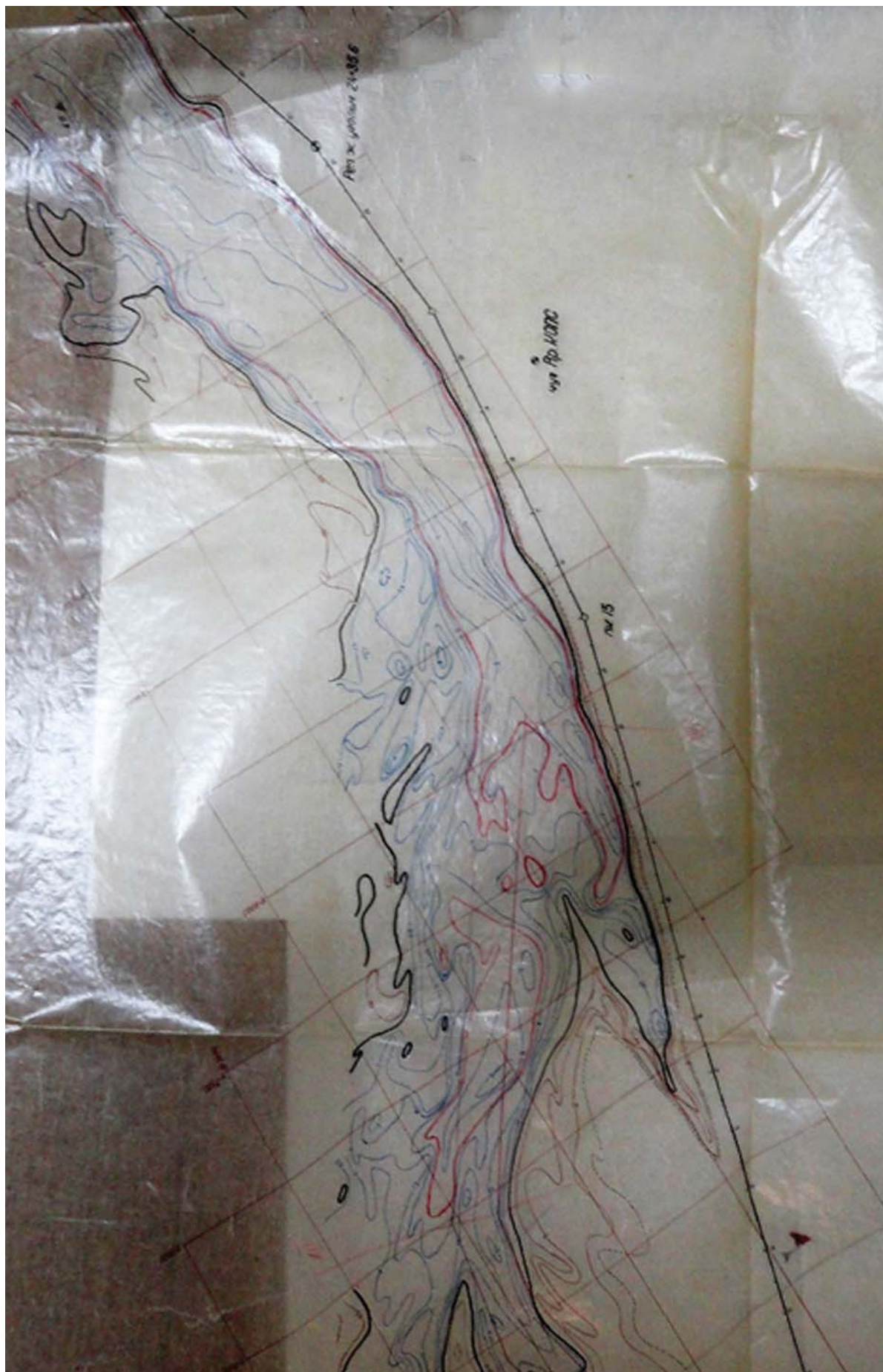
Наименование земельных участков	Площадь участка кв. м.	Площадь участка кв. м.	Сред. ст.	Итого кв. м.	Площадь участка кв. м.
Волжская - 28	230	76460	92	109340	
Волжская - 19	3385	192600	57	154970	
Итого				264310	

Итого
землемерительных работ по результатам съёмочной и проектной работы

Подходы	Итого кв. м.	Площадь участка кв. м.	Сред. ст.	Итого кв. м.	Площадь участка кв. м.
Подъезд к участку № 28	185	2820	18	780	4000
Подъезд к участку № 19	300	17150	57	105	1807
Подъезд к участку № 15	250	6050	25	80	5000
Подъезд к участку № 26	450	8100	18	188	9720
Итого	1185	48775	35	293	141910



Фрагмент карты



Фрагмент карты



План Саратовского городского рукава, 1949 г.

УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ, ГИДРОЛОГИЧЕСКИЙ И ВЕТРОВОЙ РЕЖИМЫ ВОЛГОГРАДСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА В 1962-1963 ГОДАХ



Саратовским техническим участком пути в это время обслуживалась река Волга от створа плотины Волжской ГЭС имени 22 съезда КПСС (с 1958 года им. В.И. Ленина) до створа плотины Волжской ГЭС, протяженностью 871 км. Участок включал в себя бьеф Волжской ГЭС им. В.И. Ленина протяженностью 68 км, участок свободной реки (г. Куйбышев – г. Балаково) протяженностью 273 км и Волгоградское водохранилище (от створа плотины Волжской ГЭС (г. Волжский) до г. Балаково) протяженностью 530 км. Опорным водомерным постом нижнего бьефа был пост Поляна Фрунзе с проектным уровнем воды над «0» графика плюс 85 см. Уровневый режим нижнего бьефа определялся расходом воды через плотину ГЭС им. В.И. Ленина. В связи с изменением потребности в электроэнергии для промышленности, расход воды мог меняться как в течение суток, так и в течение недели. Расходы воды сокращались в ночные часы, выходные и праздничные дни. С уменьшением расходов воды понижался уровень нижнего бьефа. Суточные колебания уровней затухали, удаляясь от плотины ГЭС и практически не были ощутимы в районе города Куйбышева. Недельные колебания были заметны при амплитуде расходов воды 300-400 м³ в секунду, а при разнице расходов 1000 м³ в секунду в межень колебания снижались в районе Раковского переката, то есть на расстоянии 200 км от створа плотины ГЭС. Наблюдения за движением пусковой волны велись по водомерным постам: Зольное (15 км ниже ГЭС), Долина Фрунзе (54 км ниже ГЭС), г. Куйбышев (70 км ниже ГЭС им. В.И. Ленина). По водопосту Зольное данные фиксировались каждые 2 часа, по водопосту Поляна Фрунзе – два раза в сутки: в 8.00 и в 20.00, по водопосту Куйбышева – один раз в сутки, в 8.00 утра. Режим уровней в нижнем бьефе имел следующую характеристику: в зимний период (январь-март 1963 года) стояли высокие горизонты со значительной амплитудой колебания. Минимум и максимум этого периода соответственно составляли по водопосту Зольное 361 см 18 марта и 817 см 17 января и по водопосту Поляна Фрунзе 382 см 11 марта и 833 см 18 января. Максимальная амплитуда колебания внутри суток отмечена в 218 см 7 января. Максимальный и минимальный среднесуточные расходы воды этого периода составляли 9960 м³ в секунду 22 января и 2900 м³ в секунду 31 марта. Максимальные горизонты по водопосту Зольное отмечались в 22-24 часа, а минимальные – в 6-8 часов утра.

Волга очистилась ото льда в районе водопоста Поляна Фрунзе 23 апреля при уровне 662 см. Непосредственно перед паводком, в момент наименьших притоков, 15 апреля (в один и тот же день) было падение горизонтов по водопосту Зольное до 176 см и по водопосту Поляна Фрунзе до 302 см. Началом весеннего паводка по водопосту Зольное считается 15 апреля при горизонте воды 176 см и расходе воды 3240 м³ в секунду. Пик паводка (1151 см) наблюдался 19 мая при расходе воды 30380 м³ в секунду. Начало весеннего паводка по водопосту Поляна Фрунзе было отмечено 23 апреля при горизонте воды 662 см. Пик паводка

(1144 см) наблюдался 20 апреля. Максимальный среднесуточный паводковый расход воды составил 30380 м³ в секунду 19 мая. Средняя величина подъема уровня в сутки составляла 28,7 см, а максимальная 126 см была 4-5 мая. Привожу таблицу спада паводка:

Наименование водопоста	Начало спада		Конец спада		Амплитуда спада (в см)	Продолжительность спада (в днях)	Интенсивность спада (в см/дн)
	Дата	Горизонт (в см)	Дата	Горизонт (в см)			
В/п Зольное	20 мая	1151	17.06	80	1071	28	38,5
В/п П. Фрунзе	20 мая	1144	17.06	186	958	28	34,3

В следующей таблице показан примерный график почасовых колебаний воды на водопосту Зольное в различные дни недели (межень). В остальные дни отклонения от приведенных данных незначительны.

Дата	Дни недели	Часы наблюдения											
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
7.09	Сб.	211	180	151	147	186	215	243	246	246	269	277	228
8.09	Вс.	209	199	181	168	158	134	120	105	103	100	106	115
9.09	Пн.	103	90	65	40	72	105	136	175	201	238	269	248
10.09	Вт.	218	171	128	113	154	177	203	223	235	272	283	299

Анализируя приведенные выше данные, следует отметить, что спад уровня воды в рабочие дни начинался в «0» часов, а в 8 часов наступал минимум, после чего до 24 часов длился постепенный подъем. В субботу в 20-24 часа начиналось падение уровня, достигшее наименьшей отметки в воскресенье в 18-20 часов, после чего до 24 часов имел место незначительный подъем, а в 6-8 часов уровень воды снова упал до недельного минимума. В понедельник снова уровень воды поднялся. Средняя величина недельного минимума составляла 50 см. Максимальная амплитуда недельных колебаний 298 см наблюдалась 18-21 октября, а минимальная 187 см 28 ноября – 2 декабря. Величина изменения уровня воды за сутки в середине недели колебалась от 37 до 206 см. Скорость добега волны пропуска ГЭС им. В.И. Ленина в среднем составляла 10 км в час.

ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТКА РЕКИ ВОЛГИ ОТ ГОРОДА КУЙБЫШЕВА ДО ГОРОДА БАЛАКОВО



За опорный водопост участка свободной реки (Куйбышев – Балаково) принят водомерный пост Правая Волга, проектный уровень которого над «0» графика составлял +120 см. Характерной особенностью осенне-зимнего периода 1962-1963 годов было значительное превышение среднепятилетних значений с большой амплитудой колебаний уровней. Максимальный зимний горизонт

наблюдался 20 января и был равен 796 см. Зимний минимум наступил 12 марта и был равен 558 см. Весенний ледоход начался 22 апреля при горизонте 620 см, что позднее среднепятилетней даты на 13 дней, а закончился 25 апреля при горизонте 803 см, то есть на 6 дней позднее среднепятилетнего значения и выше на 203 см. Весенний паводок начался 17 апреля при горизонте 368 см, то есть на 1 день раньше среднепятилетней даты при уровне ниже среднепятилетнего на 168 см. Пик паводка наступил 22 мая при горизонте 1117 см, что позднее на 7 дней среднепятилетнего значения и на 124 см выше среднепятилетнего горизонта. Весенний спад закончился 18 июня при горизонте 231 см, то есть на 1 день раньше и на 16 см выше среднепятилетних значений. Меженный навигационный минимум наблюдался 3 сентября и был равен 166 см. Расходы воды через Волжскую ГЭС им. В.И. Ленина ниже гарантированного минимума имели место 12 дней в разное время навигации. Минимальный сброс был 1 декабря. Он был равен 3600 м³/сек. Ниже привожу таблицу минимальных навигационных уровней по водопосту Правая Волга при отметке «0» графика:

№ п/п	Годы	Дата	Уровни (в см)	Место в ряду
1	1957	10 ноября	130	2
2	1958	10 ноября	144	4
3	1959	9 ноября	142	3
4	1960	12 ноября	109	1
5	1961	9 ноября	151	5
6	1962	26 ноября	186	7
7	1963	3 сентября	166	6

Как видно из таблицы, навигационный минимум 1963 года занимает 6-е место из числа последних 7 лет, и его уровень соответствует 13,1% обеспеченности проектной глубины ($166 - 120 = 46 \times 100 : 350 = 13,1$).

Интенсивность спада уровней воды в период паводка привожу в таблице:

№ п/п	Годы	Спад воды от наивысшего уровня				
		До 300 см			До 250 см	
		Высота спада (в см)	Продолжительность спада (в днях)	Интенсивность спада (см/дн)	Высота спада (в см)	Продолжительность спада (в дн.)
1	1957	963	31	31,1	1040	33
2	1958	804	32	25,1	854	46
3	1959	659	36	18,3	699	42
4	1960	668	10	66,8	687	11
5	1961	685	57	12,0	735	63
6	1962	694	42	16,5	765	49
7	1963	820	24	34,2	870	26

Как видно из этой таблицы, спад весеннего паводка в 1963 году до горизонта 300 см (величина спада 820 см) продолжался всего 24 дня и по интенсивности превзошел все предыдущие годы, за исключением 1960 года. Уровней воды ниже

проектного не наблюдалось ни в 1961, ни в 1962, ни в 1963 годах. Длительность навигации составила 219 дней, что на 3 дня меньше среднепятилетнего значения. Появление «сала» по водопосту Правая Волга отмечено 1 декабря при горизонте воды 255 см, весенний ледоход начался 5 декабря при горизонте воды 289 см, а ледостав – 16 декабря при горизонте воды 626 см.

ФИЗИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЛГОГРАДСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА



За опорный водомерный пост Волгоградского водохранилища принят водопост верхнего бьефа ВГЭС. Абсолютная отметка проектного уровня водохранилища равна 13,0 м. Водоохранилище эксплуатировалось уже пятую навигацию и 3-й год при наполнении до КПУ + 15 м. К началу навигации 1963 года (21.04) водохранилище имело минимальную отметку +13,77 см. Затем началось его наполнение, и к 7 мая его уровень достиг КПУ (15,01 м), который и поддерживался в течение всей навигации с незначительными колебаниями в ту или другую сторону. Максимальная отметка водохранилища в створе ВГЭС была равной 15,41 м 4-5 июня. Максимальный приток воды в водохранилище составлял 30000 м³/сек (24-25 мая). Максимальный сброс 28200 м³/сек был 26 мая. По условиям вскрытия и ледообразования водохранилище условно делилось на 3 участка: створ плотины ВГЭС – Камышин, Камышин – Саратов, Саратов – Балаково. Первые подвижки льда, начало весеннего ледохода, очищение водохранилища ото льда по участкам приведены в таблице:

Наименование участков	Первые подвижки льда		Начало весеннего ледохода		Очищение водохранилища ото льда	
	Дата	Отметка в.б.	Дата	Отметка в.б.	Дата	Отметка в.б.
Створ плотины ВГЭС – Камышин	7.04	14,21	17.04	13,96	25.04	13,88
Камышин – Саратов	16.04	13,99	16.04	13,99	26.04	13,97
Саратов – Балаково	20.04	13,85	21.04	13,77	30.04	14,60

Начало весеннего ледохода на водохранилище было 30.11 с постепенным ледообразованием при отметке в.б. 14,99 м. Ледостав 1963 года по водопостам отмечен следующими датами: Вольский и Саратовский 4,12 при отметке в.б. 14,83 м, Камышинский 7,12 при отметке в.б. 14,88 и верхний бьеф (в.б.) 12.12 при той же отметке, что и Камышинский. Длительность физической навигации на водохранилище составила 218 дней (с 30.04 по 3.12), а фактической – 225 дней по Камышинскому и Саратовскому водопостам. За счет более поздней весны и, следовательно, более позднего вскрытия и очищения водохранилища ото льда, открытие навигации в 1963 году задержалось, по сравнению с предыдущим годом, более чем на две недели, однако ее продолжительность была

несколько больше. Ниже в таблице привожу сравнительные данные продолжительности навигации в последние два года и средней продолжительности физической навигации на реке Волге за 1952-1958 гг.

№ п/п	Наименование, годы	Продолжительность физической навигации (сутки)			
		1963 г.	1962 г.	Среднее 1952-1958 гг.	Среднее 1961-1963 гг.
1	Верхний бьеф – ВГЭС	233	270	-	-
2	Камышинский	226	251	208	237
3	Саратовский	216	236	206	228
4	Вольский	215	235	205	228

Особенностью водохранилища в 1962-1963 годах считалось резко выраженное уменьшение сроков осеннего ледохода, что наглядно видно из нижеследующей таблицы:

Наименование водопоста, год	Продолжительность осеннего ледохода			Примечание
	1963	1962	Среднее 1952-1958 гг.	
Камышинский	-	1	27	
Саратовский	1	1	39	
Вольский	3	5	31	

Осенний ледоход имел место на участке Балаково – Чардым, ниже Чардыма, за исключением некоторых участков, он почти отсутствовал. В 1963 году в связи с резким и быстрым похолоданием произошло быстрое понижение температуры воды. В Саратове, например, температура воды упала в течение 7 дней с 4,2 до 0,1 градуса, в Вольске в течение 6 дней с 4,1 до 0 градусов. В районе верхнего бьефа ВГЭС ледостав наступил на другой день (12.12) после появления «сала» (11.12). Некоторое движение льда на отдельных участках водохранилища было, но это было связано с направлением и силой ветра. Замерзание водохранилища происходило постепенно отдельными участками, начиная сверху, и продвигалось к нижней своей границе.

СКОРОСТИ ТЕЧЕНИЯ НА ВОЛГЕ В НАВИГАЦИЮ 1963 ГОДА



В навигацию 1963 года имели место наблюдения скоростей течения в период прохождения весеннего паводка и даже на его подъеме. Измерения проводились в верхней зоне (Воскресенск, Маркс), в средней (Чардым, Саратов, Синенькие, Ахмат) и нижней зоне (Ровное, Золотое, Н. Банновка). Наблюдения проводились, за исключением Саратова, на судовом ходу по одной вертикали (в различных точках ее по глубине). Измерялись скорости один раз в месяц.

В районе Саратова наблюдения производились по двум вертикалям и более часто, в среднем три раза в месяц. Ниже привожу таблицу средних скоростей течения воды, измеренных в вышеуказанных пунктах водохранилища:

Дата наблюдения	Наименование пункта наблюдения ближнего водомерного поста	Отметка горизонта воды в момент наблюдения	Глубина на вертикали	Величина средней скорости в наблюдаемом пункте (м/сек)	Отметка горизонта воды по скорости в/п в.б. ВГЭС
14.11	Балаково	15,79	-	0,90	14,87 х
27.05	Воскресенск	17,81	13,14	1,05	15,02
26.06	Березняки	15,20	13,0	0,42	14,86
28.07	Березняки	15,12	12,2	0,34	15,00
26.08	Березняки	15,16	12,0	0,34	14,85
26.09	Березняки	15,13	12,4	0,40	14,99
28.05	Маркс	17,82	20,6	1,64	15,12
27.06	Березняки	15,23	18,0	0,46	14,87
26.07	Березняки	15,20	16,8	0,30	14,97
27.08	Березняки	15,12	19,3	0,36	14,89
26.09	Березняки	15,13	16,5	0,44	14,99
13.11	Березняки	15,12	-	0,46	15,04 х
17.04	Саратов	14,20	-	0,30	13,96 х
20.04	В/п Саратов	14,02	-	0,35	13,85 х
22.04	Сар. затон	14,03	-	0,38	13,81 х
23.04	Сар. затон	14,12	-	0,42	13,89 х
24.04	Саратов	14,24	-	0,55	13,81 х
25.04	В/п Саратов	14,38	-	0,68	13,88 х
26.04	Сар. затон	14,68	-	0,75	13,97 х
28.04	Сар. затон	15,18	-	0,81	14,14 х
30.04	Сар. затон	15,34	-	0,84	14,31 х
4.05	Сарат. русло	15,79	11,7	0,86	14,83
21.05	Сарат. русло	16,78	24,0	1,08	14,93
28.05	Сарат. русло	17,06	24,6	1,12	15,12
10.06	Сарат. русло	15,65	23,3	0,51	15,20
25.06	Сарат. русло	15,03	11,5	0,28	14,94
27.06	Сарат. русло	15,05	22,0	0,34	14,87
10.07	Сарат. русло	15,18	22,0	0,21	15,12
27.07	Сарат. русло	15,02	22,0	0,22	14,97
7.08	Сарат. русло	14,86	12,0	0,35	15,13
10.08	Сарат. русло	14,95	21,9	0,17	17,69
20.08	Саратов	14,02	21,8	0,24	14,85
27.08	В/п Саратов	15,04	21,8	0,29	14,89
9.09	В/п Саратов	15,02	11,5	0,22	14,98
10.09	В/п Саратов	14,96	21,5	0,25	15,05

Дата наблюдения	Наименование пункта наблюдения ближнего водомерного поста	Отметка горизонта воды в момент наблюдения	Глубина на вертикали	Величина средней скорости в наблюдаемом пункте (м/сек)	Отметка горизонта воды по скорости в/п в.б. ВГЭС
21.09	В/п Саратов	14,85	21,6	0,35	15,08
28.09	В/п Саратов	15,05	21,5	0,23	14,93
10.10	В/п Саратов	15,10	21,5	0,16	15,01
29.05	Синенькие	14,85	19,2	0,68	15,15
28.06	Ахмат	14,88	17,3	0,21	14,92
28.08	Ахмат	14,86	18,5	0,19	15,00
28.09	Ахмат	14,94	18,0	0,16	14,93
29.05	Ахмат	14,85	23,16	1,03	15,03
28.06	В/п Ахмат	14,88	12,0	0,33	14,92
28.07	В/п Ахмат	14,86	13,0	0,15	15,00
28.08	В/п Ахмат	14,94	12,9	0,28	15,08
28.09	В/п Ахмат	14,94	12,5	0,27	14,93
12.05	Ровное	15,41	17,0	0,69	14,85
30.05	В/п Ровное	15,88	17,4	0,65	15,19
11.06	В/п Ровное	15,27	16,3	0,21	15,19
29.06	В/п Ровное	14,86	17,0	0,14	15,03
28.07	В/п Ровное	14,87	19,0	0,18	15,08
16.08	В/п Ровное	14,77	19,0	0,14	14,83
28.08	В/п Ровное	14,87	19,0	0,18	15,08
29.08	В/п Ровное	14,87	16,5	0,17	15,02
11.09	В/п Ровное	14,86	16,5	0,22	15,02
1.06	Золотое	15,93	18,3	0,36	15,15
1.06	Н. Банновка	15,93	12,7	0,59	15,15
1.07	В/п Ровное	15,01	12,3	0,16	15,13
28.07	В/п Ровное	14,87	12,5	0,11	15,00
29.09	В/п Ровное	14,91	12,7	0,14	14,94

X – скорости наблюдались РИП-14 с помощью поверхностных поплавков

Анализируя вышеприведенную таблицу скоростей течения, можно сделать вывод:

1. В верхней зоне водохранилища скорости течения более значительны, особенно в период весеннего паводка, почти приближаются к скорости свободной реки. Максимальная скорость, равная 1,64 м/сек, отмечена в районе Маркса (28 мая при отметке водохранилища по водопосту Березняки 17,82 м). В меженный период средние скорости течения составили в районе Воскресенска и Маркса 0,37-0,38 м/сек, то есть уменьшились по сравнению со скоростью свободной реки в 2,5-3 раза. Наибольшие скорости в межень на этом участке наблюдались в районе Балакова (14 ноября скорость течения была равна 0,9 м/сек).

2. В средней зоне водохранилища скорости течения воды несколько уменьшаются. Максимальная скорость на этом участке отмечалась в районе Саратова и составляла 1,12 м/сек 28 мая при горизонте воды по Саратовскому водопосту 17,06 м. На спаде паводка скорости примерно были равны – 0,5-0,6 м/сек в межень. Средние скорости течения в районе Чардыма, Саратова составляли 0,25-0,26 м/сек, а на участке Синенькие – Ахмат – 0,2 м/сек, то есть уменьшались в сравнении со скоростями свободной реки в 5-6 раз.

3. В нижней зоне водохранилища скорости течения реки еще более уменьшаются, в период прохождения весеннего паводка составляют в среднем 0,5-0,6 м/сек, а в межень 0,10-0,20 м/сек. На участке Камышин – Аванпорт скорости течения практически равны нулю, но имели место, особенно вдоль берегов, ветровые (дрейфовые) течения переменного направления. На скорости течения главным образом влияли расходы воды. В период паводка при прохождении максимальных расходов на верхнем участке скорости течения приближались к скоростям свободной реки. В меженный период скорости были очень незначительными. Особенно на среднем и нижнем участках водохранилища.

ВЕТРОВОЛНОВОЙ РЕЖИМ НА ВОЛГОГРАДСКОМ ВОДОХРАНИЛИЩЕ



В течение навигации 1963 года по Волгоградскому водохранилищу наблюдались ветры преимущественно с силой 6 баллов. За всю навигацию насчитывалось 99 дней с такой силой ветра. Число дней с силой ветра до 4 баллов составило только 24. А штормовые ветры силой 8 и более баллов наблюдались в течение 35 дней. Ниже привожу таблицу количества дней с силой ветра различной градации за навигацию 1963 года.

Месяцы/ сила ветра	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	За навигацию
До 4 баллов	0	5	2	4	2	7	3	1	24
5 баллов	10	5	8	6	11	8	8	3	59
6 баллов	16	12	8	20	12	11	9	11	99
7 баллов	1	5	5	0	3	1	6	6	27
8 баллов и более	3	4	7	1	3	3	5	9	35

Наблюдения за силой и направлением ветра проводились Волгоградской обсерваторией в следующих пунктах: Аванпорт, Балыклей, Быково, Камышин, Золотое, Саратов, Маркс, Энгельс. По ветровому режиму навигация в 1963 году была малоблагоприятная. В конце навигации, в октябре и ноябре, наблюдалось 20 дней с туманами. В начале навигации туман наблюдался в течение трех дней в апреле и одного дня в мае.



Ветер на Волге

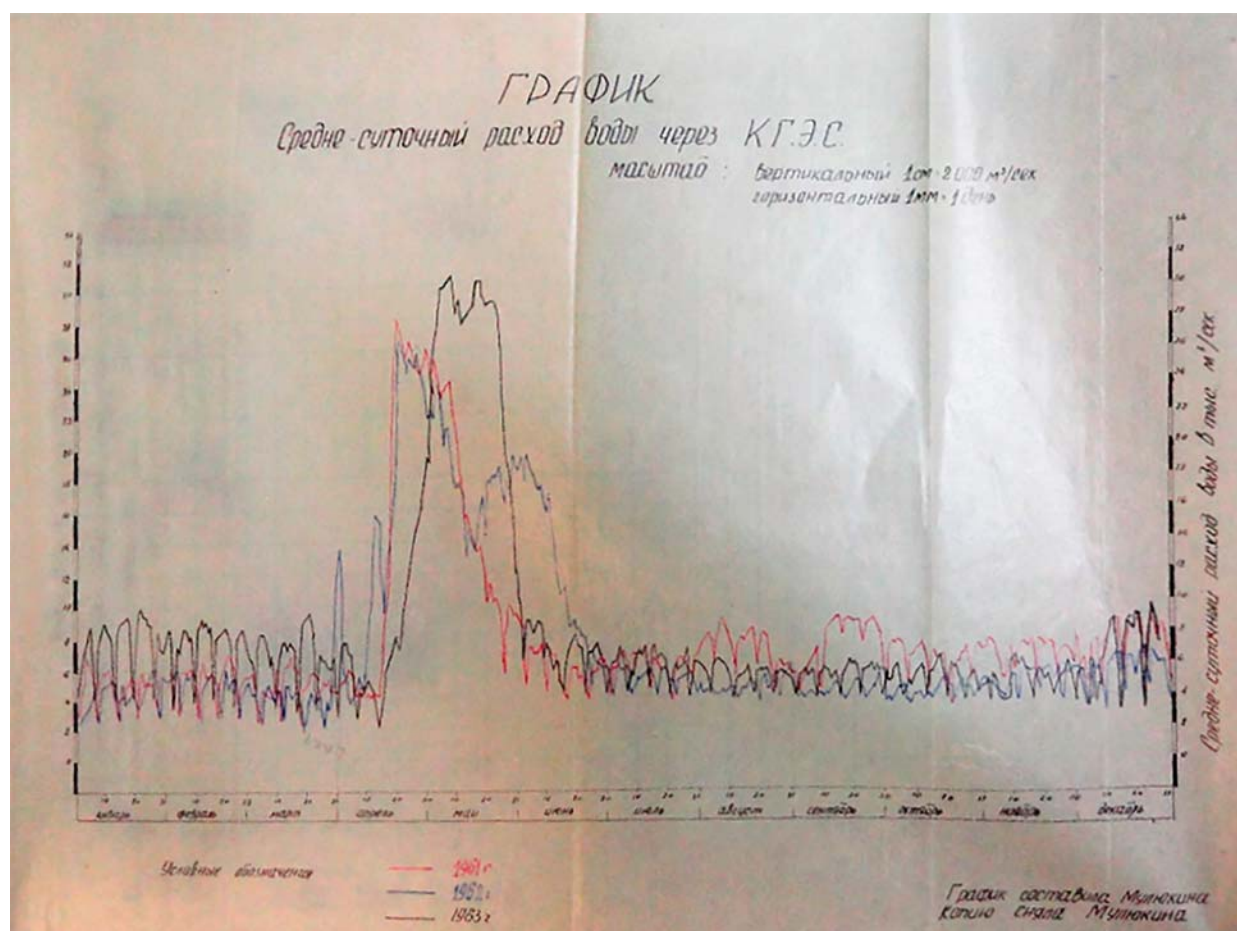
Наблюдения за высотой волны проводились по островной станции в районе Аванпорта и по плавучей станции в районе г. Камышина. Ниже привожу таблицу максимальных значений высоты волны за навигацию 1963 года:

Месяцы	Дата	Островная станция Аванпорт			Примечание
		Максимальная высота волны	Ветер		
			Направление	Скорость (м/сек)	
Май	Наблюдения проводились визуально				
Июнь	24	0,90	з, с-з	13	
Июль	30	1,60	с	12	Периодич.
Август	7	1,10	с, с-в	12	Наб. с 1-18
Сентябрь	1	1,10	с, с-в	12	
Октябрь	17/31	0,90	з, с-з	14/10	
Ноябрь	16	0,80	с-з	12	Наб. с 1-20
Плавучая станция, район Камышина					
Май	29	2,05	с-в	12	
Июнь	24	1,20	с-з	14	
Июль	31	1,70	с-в	10	
Август	2	2,00	с-в	9	
Сентябрь	Наблюдения проводились визуально				
Октябрь	16	1,20	в	12	
Ноябрь	9	1,80	ю	12	

Как видим из таблицы, по островной станции максимальная высота волны 1,6 м наблюдалась 30 июля при северном ветре 12 м/сек. По плавучей станции в районе Камышина максимальная высота волны 2,05 м наблюдалась 29 мая при северо-восточном ветре 12 м/сек.

ДИНАМИКА БЕРЕГОВ ВОЛГОГРАДСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА

С момента наполнения Волгоградского водохранилища происходит интенсивная переработка его берегов. Из года в год разрушаются бровки, продукты распада аккумулируются в прибрежной части и затрудняют подходы к пристаням и причалам. Особенно интенсивно разрушение берегов происходит по левобережным балкам. В отдельных пунктах после интенсивного размыва берегов положение стабилизировалось или разрушения стали менее интенсивными. Так, в районе села Горный Балыклей в 1962-1963 гг. продвижение бровки берега было равно 3-5 м ежегодно, а в период наполнения водохранилища и в первые годы его эксплуатации разрушения доходили до 25 м. В эти годы замедлились разрушения и в районе Рахинки.



График

Разрушения в 1960-1961 гг. здесь достигали 30-40 м. А в 1962-1963 гг. они составляли 3-9 м. Значительное разрушение берегов происходило ежегодно в районе р. Еруслан и пристани Ровное. Разрушения составляли 11-14 м. Динамика берегов на Волгоградском водохранилище продолжается и сейчас. Контроль за этими разрушениями ведется работниками Саратовского технического участка, Волгоградской обсерватории и другими организациями.

О СУДОВОМ ХОДЕ НА УЧАСТКЕ ПЛЕСА ВОЛЖСКАЯ ГЭС ИМ. В.И. ЛЕНИНА – Г. КУЙБЫШЕВ В 1963 ГОДУ

На участке плеса Волжская ГЭС им. В.И. Ленина – г. Куйбышев вследствие наличия резких суточных колебаний уровней воды была предусмотрена простая гарантия габаритов судового хода. По плесу г. Куйбышев – г. Балаково было предусмотрено обеспечение дифференцированных гарантий по глубине и ширине. Навигация 1963 года характеризовалась средним подъемом паводка с отметки по водопосту Поляна Фрунзе 302 см 15 апреля до отметки 1129 см 11 мая. Интенсивность подъема уровней составляла 32 см в сутки против 59 см в 1962 году. Пик весеннего половодья по водопосту Поляна Фрунзе зафиксирован 20 мая и равен 1144 см.



Пристань Поляна Фрунзе

Характерной особенностью навигации являлось продолжительное стояние паводковых вод – 16 суток. Спад весенних уровней воды начался 27 мая и проходил до 13 июня с интенсивностью 52 см в сутки. Интенсивность спада уровней в отчетную навигацию была близка к максимальной, что видно из таблицы:

Годы	Интенсивность спада уровней воды (см/сутки)
1963	51,6
1962	13,6
1961	24,4
1960	66,8
1959	18,3
1958	25,2

Такой интенсивный спад уровней воды оказал отрицательное влияние на состояние перекатов и в целом плеса. Меженные навигационные уровни были такими, как и в предыдущие годы, кроме 1962 года, и колебались в пределах 1,5-3 м. В результате продолжительного стояния высоких весенних уровней и интенсивного их спада большинство перекатов с большой кривизной фарватера после спада уровней оказались в плохом состоянии.

Короткий срок подготовительного периода, занятость двух земснарядов на разработке входа в реку Самару и передача землесоса «Волжский 643» в Горьковский технический участок пути еще больше усугубили положение с подготовкой плеса к межени. Так, в подготовительный период удалось разработать лишь один перекат – Выход из 34 канала. Проектом путевых работ предусматривалась в 1963 году эксплуатационная разработка 10 перекатов с объемом работ по выемке грунта в 3279,6 тыс. м³. А также предполагалось выполнить 3 капитальные работы на перекатах Выход из 34 канала, Средне-Переволоцкий и Первомайский с объемом работ 736 тыс. м³ грунта. Фактически были выполнены капитальные работы на Средне-Переволоцком перекате и две работы на Выходе 34 канала с общим объемом извлеченного грунта 1018,2 тыс. м³, а на 9 перекатах были выполнены эксплуатационные работы по выемке грунта в объеме 1769,7 м³. Объем землечерпательных работ, выполненных на плесах и перекатах, указан в таблице:

Наименование плесов и перекатов	Объем работ (в тыс. м ³)		
	По плану	Фактически	+ увеличение - уменьшение
Плес: Волжская ГЭС им. В.И. Ленина – г. Куйбышев			
Эксплуатационные работы:			
Выход из 34 канала	1153,0	644,7	-508,3
Выход Федоровской воложки	320,0	73,7	-246,3
Соляной горный проток	294,8	-	-294,8
Нижне-Ширяевский перекат	298,8	-	-298,8
Итого:	2066,6	718,4	-1348,2
Капитальные работы:			
Выход из 34 канала	300,0	924,4	+624,4
Всего по плесу:	2366,6	1642,1	-724,5
Плес: Куйбышев – Балаково			
Эксплуатационные работы:			
Кольцовский проран	78,7	125,2	+46
Кольцовский перекат	185,1	234,6	+49,5
Брусянский перекат	75,6	-	-75,6
Верхне-Рязанский перекат	394,3	194,1	-200,2
Средне-Переволоцкий перекат	64,0	-	-64,0
Нижне-Переволоцкий перекат	243,5	214,1	-29,4
Нижне-Костычевский перекат	117,3	77,4	-39,9
Средне-Раковский перекат	53,5	44,4	-9,1
Аграфеновский перекат	-	162,2	+162,2
Итого:	1712,0	1052,0	-160,2
Капитальные работы:			

Наименование плесов и перекаатов	Объем работ (в тыс. м ³)		
	По плану	Фактически	+ увеличение - уменьшение
Средне-Переволоцкий перекаат	120,0	93,8	-26,2
Первомайский перевал	316,0	-	-316,0
Итого:	436,0	93,8	-342,2
Всего по плесу:	1648,0	1145,8	-502,8
Эксплуатационные работы:	3278,6	1770,4	-1508,9
Капитальные работы:	736,0	1018,2	+282,2
Всего:	4014,6	2788,6	-1226,7

Объем капитальных работ на плесе Волжская ГЭС им. В.И. Ленина – г. Куйбышев увеличился за счет большей площади разработки капитальной прорези на Выходе из 34 канала и за счет намыва там же рефулированной дамбы по перекрытию протоков в правобережных песках, что не было предусмотрено проектом путевых работ. Объем эксплуатационных работ на этом плесе уменьшился за счет перекрытия протоков в верхних песках Выхода из 34 канала и вследствие работ на Выходе из 34 канала, и выходе Федоровской воложки многочерпаковым земснарядом с переуглублением, значительно меньшим, чем у землесосов. Нижне-Ширяевский перекаат не разрабатывался по причине недостатка земснарядов. Соляной горный проток находился в удовлетворительном состоянии и не потребовал дноуглубительных работ. Общий объем эксплуатационных работ по плесу г. Куйбышев – г. Балаково менее планового на 13,5%, что составляет 160 тыс. м³. Такое снижение объема объясняется отсутствием необходимости производства эксплуатационного дноуглубления на Бруснянском и Средне-Переволоцком перекаатах. Объемы работ по остальным перекаатам близки к плановым. Однако следует отметить, что разработка Аграфеновского перекаата проектом путевых работ не была предусмотрена, но этот перекаат потребовал проведения дноуглубительных работ в объеме 162,2 тыс. м³, причем была проведена разработка лишь нижней части перекаата, а верхняя часть осталась неразработанной по причине отбуксирования землесоса «Волжский 710» на разработку акватории Ставропольского СРЗМ. Общий объем капитальных работ по этому плесу менее планового. Объясняется это тем, что продолжение капитальной разработки Средне-Переволоцкого перекаата потребовало меньшего объема, а Первомайский перевал (луговое направление) не разрабатывался ввиду занятости земснарядов на других объектах. Дноуглубительные работы с помощью землечерпания по обеспечению заданных габаритов пути на транзите планировалось выполнить тремя земснарядами. Фактически же работали два: «Волжский 613» в течение 3,5 месяцев и «Волжский 710» в течение 42 суток с общей производительностью 1400 м³/час. Временно работали с 12 июня по 24 июля, в течение 41 суток, землесос «Сормовский 611», с 22 июня по 22 июля в течение 31 суток земснаряд «Волжский 518» и с 12 сентября по 10 ноября в течение 29 суток землесос «Волжский 641».

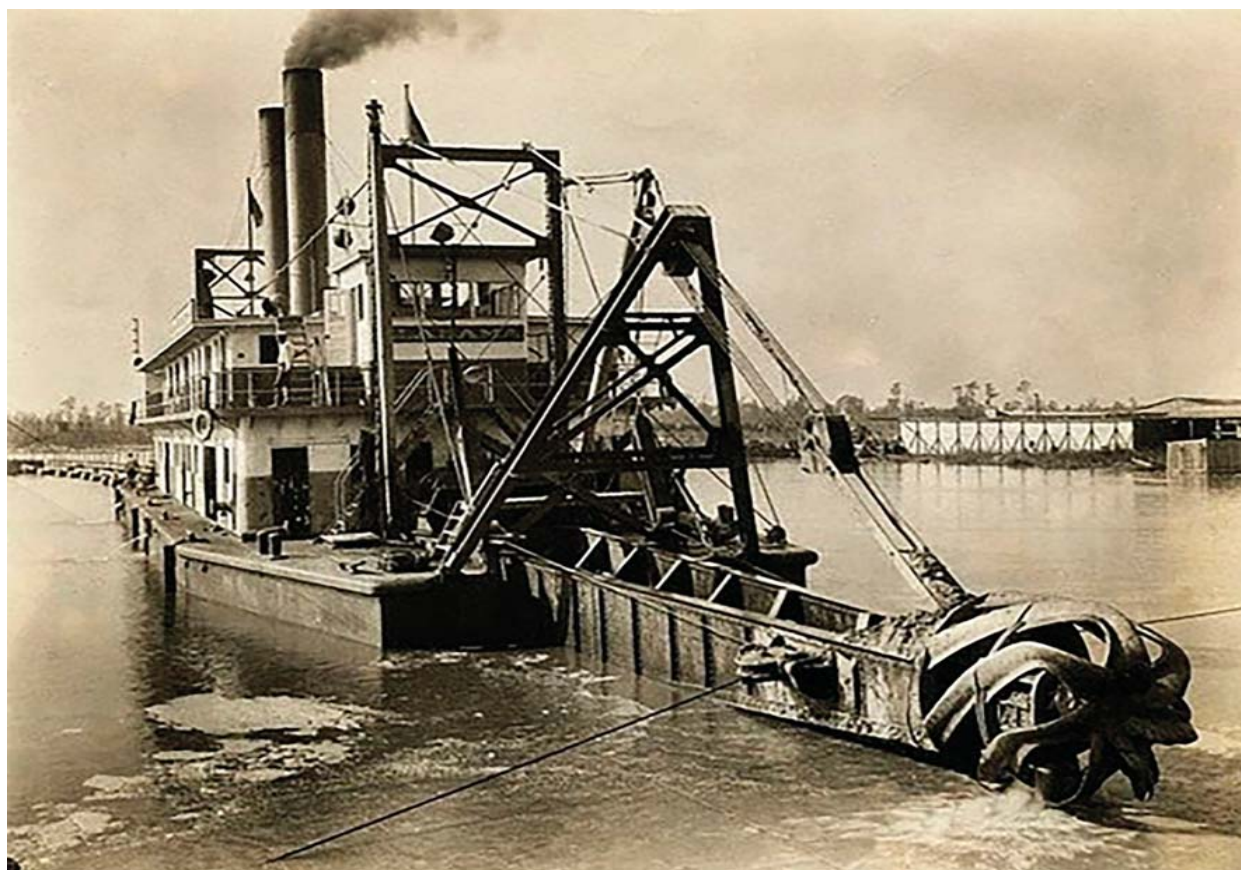
ПОДГОТОВКА КУЙБЫШЕВСКОГО ПЛЕСА К МЕЖЕНИ

Подготовительный период на плесе наступил 2 июня и закончился 17 июня. Его продолжительность составила 16 суток вместо 32 по расчету. То есть срок подготовительного периода был сокращен вдвое. В подготовительный период на обоих плесах был разработан всего один пережат (прорезь на Выходе из 34 канала). Также оказались невыполненными капитальные работы на Средне-Переволоцком пережате и Первомайском перевале ввиду короткого подготовительного периода и занятости земснарядов на разработке входа в реку Самару. Подготовка плеса к межени оказалась сорванной, и почти все пережаты остались неразработанными, хотя их состояние требовало проведения дноуглубительных работ. Больше того, к концу подготовительного периода, а именно 17 июня, на пережатах Кольцовский и Кольцовский проран была сорвана гарантированная глубина, имевшая фактическое значение в этот день 320 см. В этот же день была сорвана на 10 см дифглубина на Верхне-Рязанском пережате. В последующие дни габариты судового хода на пережатах были обеспечены только за счет недельного подъема уровней воды.

МЕЖЕННО-ОСЕННИЙ ПЕРИОД НА ПЛЕСЕ ВОЛЖСКАЯ ГЭС ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА – ГОРОД КУЙБЫШЕВ – ГОРОД БАЛАКОВО

Наиболее трудным в поддержании гарантированных габаритов пути на плесе Волжская ГЭС им. В.И. Ленина – г. Куйбышев был пережат Выход из 34 канала. На этом пережате в меженный период было выполнено 5 эксплуатационных работ. Кроме того, в результате развития двух промоин в правобережных песках на Выходе из 34 канала образовалось свальное течение на левый, пойменный берег и усилилось перемещение песков в сторону левого берега, что способствовало быстрому сужению судового хода. Так, через 6 суток после окончания первичной разработки входа ширина судового хода уменьшилась до 80 см с дальнейшим снижением до 70 см вместо 100 см при окончании землечерпательных работ. Поэтому 23 июня, через 6 дней, был поставлен на повторную разработку выхода многочерпаковый земснаряд «Волжский 518», с удалением грунта в шаландах за пределы Выхода из 34 канала в объеме 158,7 тыс. м³. 15 июня в связи с необходимостью разработки выхода Федоровской воложки землесос «Волжский 518» был со входа в канал снят и вместо него был поставлен земснаряд «Волжский 613», которому удалось восстановить габариты пути только после извлечения 147,3 тыс. м³ грунта. В связи с усилением действия двух прорыв через правобережные пески Выхода из 34 канала, к концу июля было принято решение перекрыть прорывы дамбой из рефулированного грунта, что и было сделано землесосом «Волжский 613» в период с 29 июля по 16 августа с укладкой грунта в тело дамбы в объеме 265,1 тыс. м³. 16 августа землесос «Волжский 613» был вновь поставлен на четвертую разработку

судового хода на Выходе из 34 канала, так как к этому времени состояние переката вновь ухудшилось, и в период до 31 августа землесосом было удалено 144,1 тыс. м³ грунта. За этот срок нарефулированная дамба в протоках правобережных песков подверглась размыву. Поэтому вновь пришлось ставить землесос «Волжский 613» на ремонтные работы этой дамбы. Работы были выполнены в первой декаде сентября с объемом намывтого грунта в «тело» дамбы 121,0 тыс. м³. К концу сентября состояние глубины и ширины судового хода на Выходе из 34 канала вновь ухудшилось, поэтому 27 сентября был поставлен на шестую разработку землесос «Волжский 641», который за 10 суток удалил 106,5 тыс. м³ грунта. В результате за навигацию 1963 года на Выходе из 34 канала было удалено и нарефулировано в тело дамбы 1569,1 тыс. м³ грунта вместо плановых 1453,0 тыс. м³. Несмотря на многократные разработки Выхода из 34 канала, данный перекат на протяжении всей навигации почти ежедневно лимитировал верхний плес по глубинам, причем в дни провальных уровней воды глубина судового хода была на уровне гарантированной или на 5-10 см превышала ее.



Земснаряд

Кроме того, по ширине наблюдались срывы гарантии. Так, 16 июня ширина была 80 м, 17 июня – 70 м, 24 июня – 80 м, 4 июля – 90 м, 1-3 августа – 70 м. В остальное время ширина была по большей части на уровне гарантии. Разработка землечерпанием переката Выход Федоровской воложки была выполнена во второй половине июля многочерпаковым земснарядом «Волжский 518» с удалением песчанистого грунта шаландами. К октябрю состояние переката ухудшилось, и в первой декаде октября был поставлен на повторную разработку землесос «Волжский 641», но 10 октября его сняли с данной работы, так как печинистый

грунт не поддавался всасыванию даже при его разработке узкими (половинками по ширине) траншеями с меньшими переуглублениями на неровность выработки. В сентябре и ноябре на перекате Выход Федоровской воложки в дни провальных уровней воды глубина выдерживалась на уровне гарантийной путем сужения ширины судового хода также до гарантированной. А в понедельник в периоды с 6.00 до 10.00 часов ширина судового хода уменьшалась до 80 м временной перестановкой плавучих знаков. Соляной горный поток находился в это время в удовлетворительном состоянии. На Нижне-Костычевском перекате, Кольцовском проране и перекате, Аграфеновском, Средне-Раковском, Нижне и Средне-Переволоцком, Верхне-Рязанском перекатах также все время проводились землечерпательные работы, особенно после весеннего паводка. Поэтому габариты судового хода на участке г. Балаково – створ Волгоградской ГЭС в течение всей навигации были выше гарантированных, за исключением Бабановской воложки, где ширина была 380 м – на 20 м менее гарантированной. Глубины были близки к гарантированным только на горном Рыбинском ходу (380 см), в основном же они превышали 5 м. Транзитных землечерпательных работ на плесе не проводилось.

АНАЛИЗ ПЕРЕФОРМИРОВАНИЙ НА ПЕРЕКАТАХ И ВЛИЯНИЕ НА НИХ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ КУЙБЫШЕВСКОГО ПЛЕСА



Выход из канала № 34. Как и в предыдущие годы, он являлся самым затруднительным для судоходства на всем плесе. За 1962-1963 годы на выходе канала наблюдались отдельные размывы в средней части, и больше внизу, в районе ухвостья подводной косы А в районе Сухого по срезке ухвостья по всей ширине образовалась перемычка по проектной изобате.



Судоходный канал №34

Глубина на Выходе 34 канала в течение всей навигации держалась на уровне гарантийной лишь с помощью постоянных землечерпательных работ. 16 июня она была равной 340 см в течение 4 часов, то есть имел место срыв

гарантийной глубины. Ширина судового хода в течение 8 дней была ниже плановой и доходила до 70 м. Для локализации вредного действия двух прорв под ухвостьем высоких песков была предпринята их засыпка. Невозможность вывести гребень отсыпи выше максимального меженного уровня воды и ее армирование значительно снизили эффективность предпринятой засыпки прорв, но эта засыпка в конечном счете дала возможность осуществлять до конца навигации движение судов на выходе из канала без применения семафоров.

Выход Федоровской воложки. В 1962-1963 годах на перекате наблюдался интенсивный размыв левого берега верхней плесовой лоцины и отложение продуктов размыва в корыте переката против приверха Сосновского острова. Произошло отторжение песчаного ухвостья Бахиловского острова и образование емкости против отторгнутой части. В нижней части корыта переката произошел размыв в сторону левого берега, и в течение всей навигации на этой части не наблюдалось ни образования перемычки, ни характерного обмеления. Количество наносов, движущихся вдоль седловины через нижнюю часть корыта переката на нижний левобережный побочень, уменьшилось. Объем землечерпательных работ на перекате за 1962-1963 годы уменьшился против предыдущих лет в шесть раз. В навигацию 1963 года верхняя часть переката дважды разрабатывалась земснарядами в объеме 73690 м³ грунта. **Соляной горный проток.** В конце навигации 1962 года трасса судового хода была перенесена к левому берегу протока через плесовую выбоину, для чего были проделаны две капитальные прорези. С перенесением трассы в левобережное направление поддержание плановых габаритов пути значительно облегчилось. За 1962-1963 годы произошло значительное развитие русла в нижней части судового хода. Верхняя же перемычка новой трассы, разработанная осенью 1962 года, осталась без особых изменений. На всей трассе прежнего судового хода аккумуляровались наносы, и к середине навигации глубины в ней уменьшились до 2,5 м ниже проектного уровня. В 1963 году глубины на перекате держались выше гарантийной без землечерпательных работ.

Нижне-Ширяевский перекат. Расположен в русле криволинейного очертания на слиянии двух рукавов и образован песками ухвостья Ширяевского осередка и правобережного побочня. В 1962-1963 годах на перекате наблюдалось удлинение седловины за счет размыва нижних песков и уменьшение ее ширины в результате размывов сверху и снизу. Направление судового хода стало более пологим, и глубины на нем в течение всей навигации держались выше гарантийной глубины без производства землечерпательных работ.

Куйбышевский перекат. Образован правобережным осередком, отторгнутым от ухвостья Голодного острова и левобережными песками Аннаевского осередка. Прохождение высокого паводка весной 1963 года, сравнительно с паводками предыдущих лет, явилось одной из основных причин увеличения количества наносов, перемещавшихся с поверхности Голодного острова вдоль седловины переката в направлении Аннаевского осередка. Этими наносами было заполнено корыто переката, на котором образовалась перемычка шириной до 700 м. Состояние переката в навигацию 1963 года ухудшилось по сравнению с его состоянием в 1962 году, и хотя плановые габариты судового хода на нем были выдержаны без производства землечерпательных работ, все же 19 августа глубина снизилась до гарантийной.

Кольцовский водный узел. В состав узла входили Кольцовский проран, Кольцовский и Брусянский перекаты. В 1962-1963 годах наблюдалось дальнейшее перемещение всех элементов перекатов вниз. Перекат Кольцовский проран

образован ухвостьем правобережного побочня и нижележащим массивным левобережным побочнем. После прохождения весеннего паводка 1963 года его корыто оказалось полностью засыпанным наносами, поступившими с верхнего побочня и левобережного яра прорана. В результате действий циркуляционных течений произошел размыв тупиковой части верхней плесовой лощины и напорного склона левобережного побочня, из-за чего на перекате были проведены дноуглубительные работы. После разработки прорези в объеме 125154 м³ грунта плановые глубины на перекате были выдержаны до конца навигации. Кольцовский перекат образован песками верхнего левобережного и нижнего правобережного побочней, соединенных длинной седловиной. В 1962-1963 годах на перекате наблюдалось отложение наносов на сливном склоне левобережного побочня и седловине переката, увеличение ширины седловины и заполнение наносами корыта переката. Состояние переката в 1963 году ухудшилось, и требовалась его разработка, в первую очередь землечерпанием. 16 июня глубина на нем упала до плановой, а 17 июня уже была ниже гарантийной – 320 см. Начиная с 12 июня по 22 сентября, на перекате в течение трех раз проводились землечерпательные работы с общим объемом вынутого грунта 234618 м³ для поддержания проектной глубины.

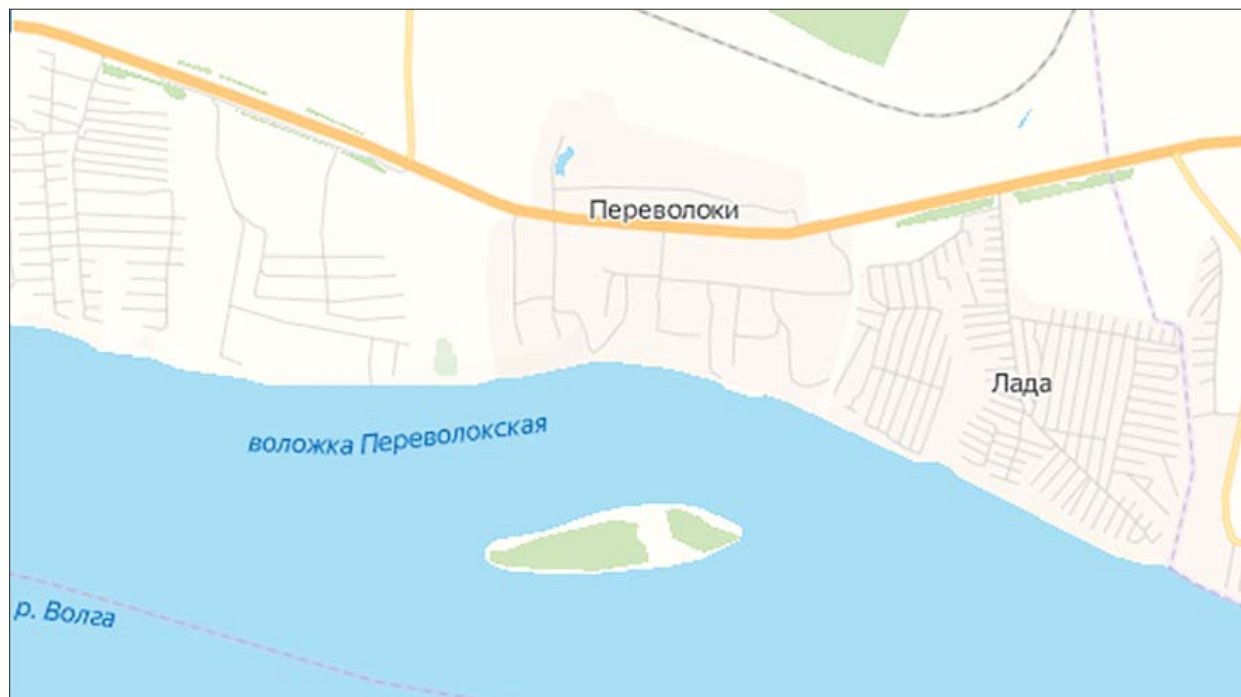


Вид села Брусяны с Волги

Брусянский перекат. Расположен в криволинейной части русла и образован верхним правобережным побочнем и нижними левобережными песками. В навигацию 1962 года на перекате была разработана капитальная прорезь по отторжению нижнего побочня, чем было достигнуто спрямление судового хода. В 1962-1963 годах на перекате наблюдалось перемещение вниз правобережного побочня, наращивание нижней его части, небольшой размыв побочневого протока и заносимость правобережной части верхней плесовой лощины, включая и старый судовый ход. Вдоль левого берега и на седловине переката в районе капитальной прорези произошел большой размыв. В результате произошедших переформирований состояние переката по габаритам и в судовом отношении в течение всей навигации было очень хорошим. По судоходным условиям и состоянию габаритов пути его можно было отнести к перевалам.

Верхне-Рязанский перекат. Образован верхним левобережным побочнем и песками нижележащего осередка, за которым расположен меньший по мощности рукав. В 1962-1963 годах на перекате наблюдалось заполнение наносами

корыта, особенно верхней его части, и продолжался смыв приверха осередка. Смыв приверха создал возможность открытия уширения для пропуска плотов. С понижением горизонтов воды состояние переката по глубинам ухудшилось, и 17 июня глубина снизилась до плановой, что потребовало разработки всего переката. Было вынута 170671 м³ грунта, после чего габариты на нем были выдержаны до конца навигации.



Слева Волга с Переволоками, а справа река Уса

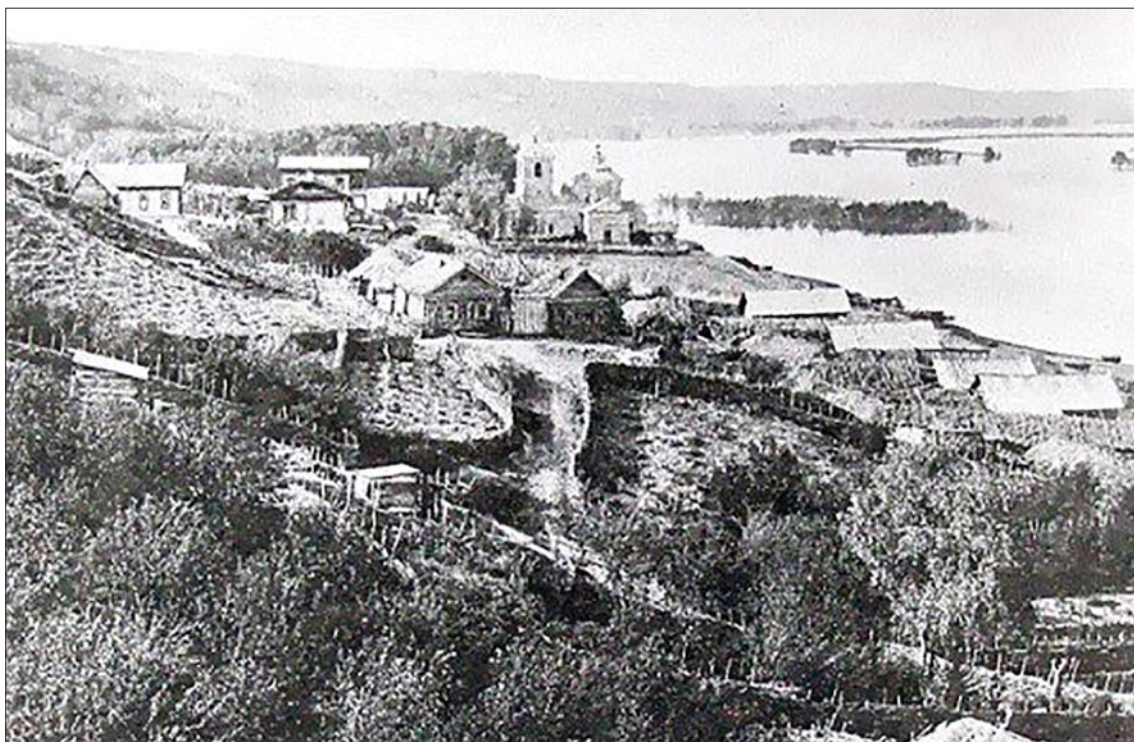
Переволокский водный узел. В его составе затруднительными для судоходства были Средний и Нижний Переволокские перекаты. На Средне-Переволокском перекате в конце навигации 1962 года была разработана капитальная

прорезь, спрямившая трассу судового хода. В 1963 году она полностью сохранилась. Однако большие отложения наносов выше разработанной прорези создали угрозу искривления судового хода на этом участке при низких уровнях воды. Работы по уширению прорези и подрезке правобережного побочня были продолжены и в 1963 году. Плановые глубины на перекате были выдержаны в течение всей навигации. На прежнем судовом ходу наблюдались отложения продуктов размыва приверха Переволоцкого осередка. Этот ход использовался для движения плотов. На Нижне-Переволоцком перекате в 1962-1963 годах, в районе ухвостья Большого Переволоцкого осередка и вдоль корыта переката, наблюдалось продолжающееся из года в год отложение продуктов размыва вышележащих песков. В верхней части корыта была образована перемычка. В районе приверха острова Малый наблюдался прогрессирующий, но еще малоэффективный размыв, которому препятствовал печинистый выступ у левого берега выше острова Малый, который отклонял течения к противоположному берегу. В результате таких переформирований увеличилась крутизна хода, и перекат оставался в числе самых затруднительных для судоходства. Следует отметить несоответствие направления судового хода через перекат направлению течения воды, особенно в верхней части. Плановые глубины на перекате в 1963 году были выдержаны в течение всей навигации.

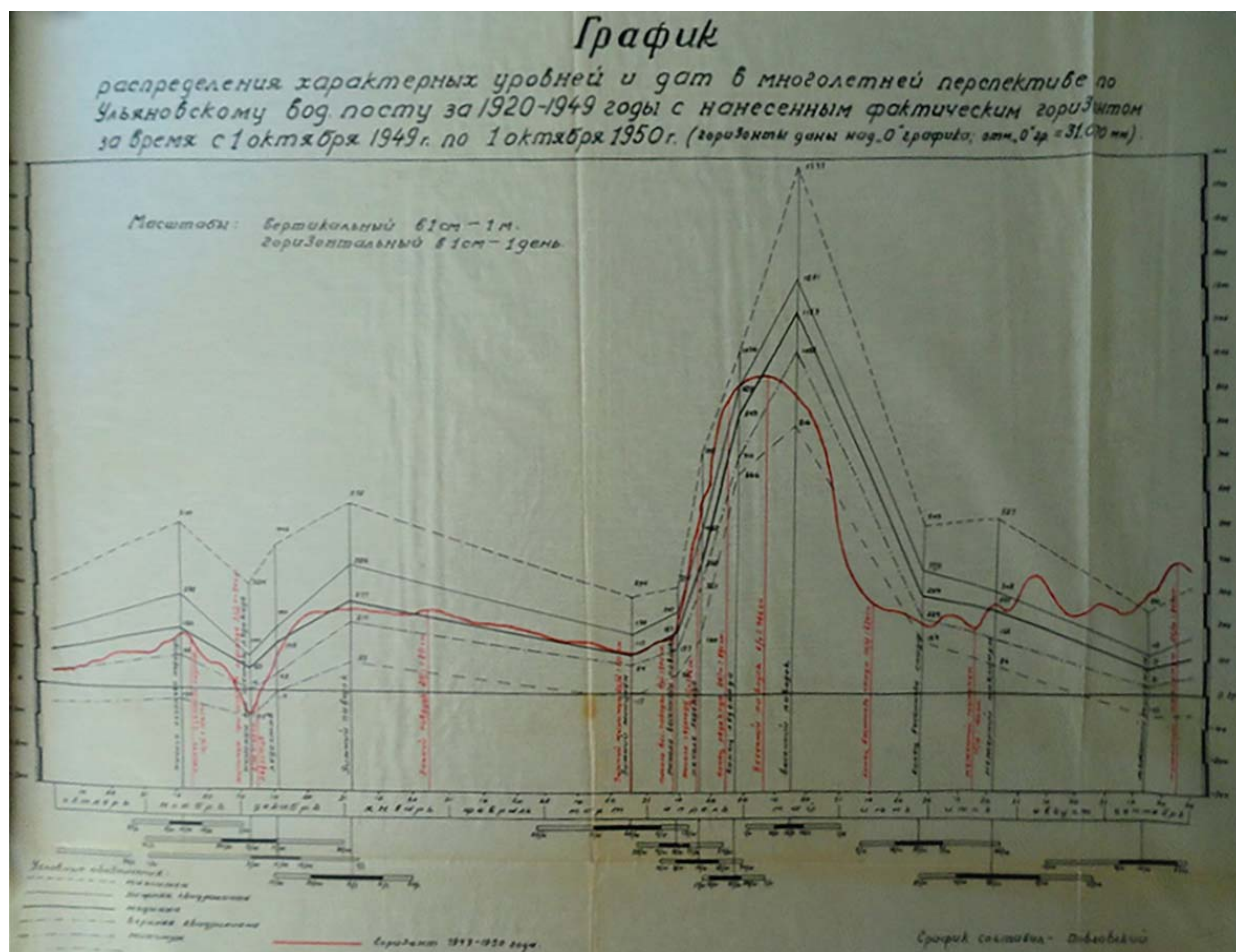
Средне-Раковский перекат. Из всего Раковского водного узла затруднение для судоходства представлял Средне-Раковский перекат. Он был образован ухвостьем острова Заумор 1 и нижним правобережным песчаным побочнем, соединенными узкой и длинной седловиной, через которую вдоль ухвостья острова Заумор 1 проходила трасса судового хода. В навигацию 1962 года состояние переката по габаритам было хорошим, и его съемка не производилась. С 1961 по 1963 год все элементы переката перемещались вниз и сопровождалась размывами их верхних частей и отложениями в низовых. Корыто переката в 1963 году заполнилось наносами, и на нем образовалась перемычка шириной до 380 м. В результате произошедших переформирований состояние переката ухудшилось, и 12-15 сентября он был разработан землесосом «Волжский 641» в объеме 44378 м³ грунта, что позволило в оставшиеся дни отчетной навигации выдержать на нем плановые габариты пути.

Аграфеновский перекат. Расположен в расширенной до 2,5 км части русла, разделенной на два рукава мощным песчаным осередком. Кроме того, в районе переката действовала незначительная по мощности Аграфеновская волжка. В навигацию 1962 года в левобережном рукаве были разработаны две капитальные прорези, и туда был перенесен судовый ход, а горный проток использовался для проводки плотокараванов. Перекат находился в зоне влияния подпора Волгоградской ГЭС. За 1962-1963 годы происходило дальнейшее наращивание Чернозатонской косы: искривление и заносимость старого судового хода и смыв приверха песчаного осередка.

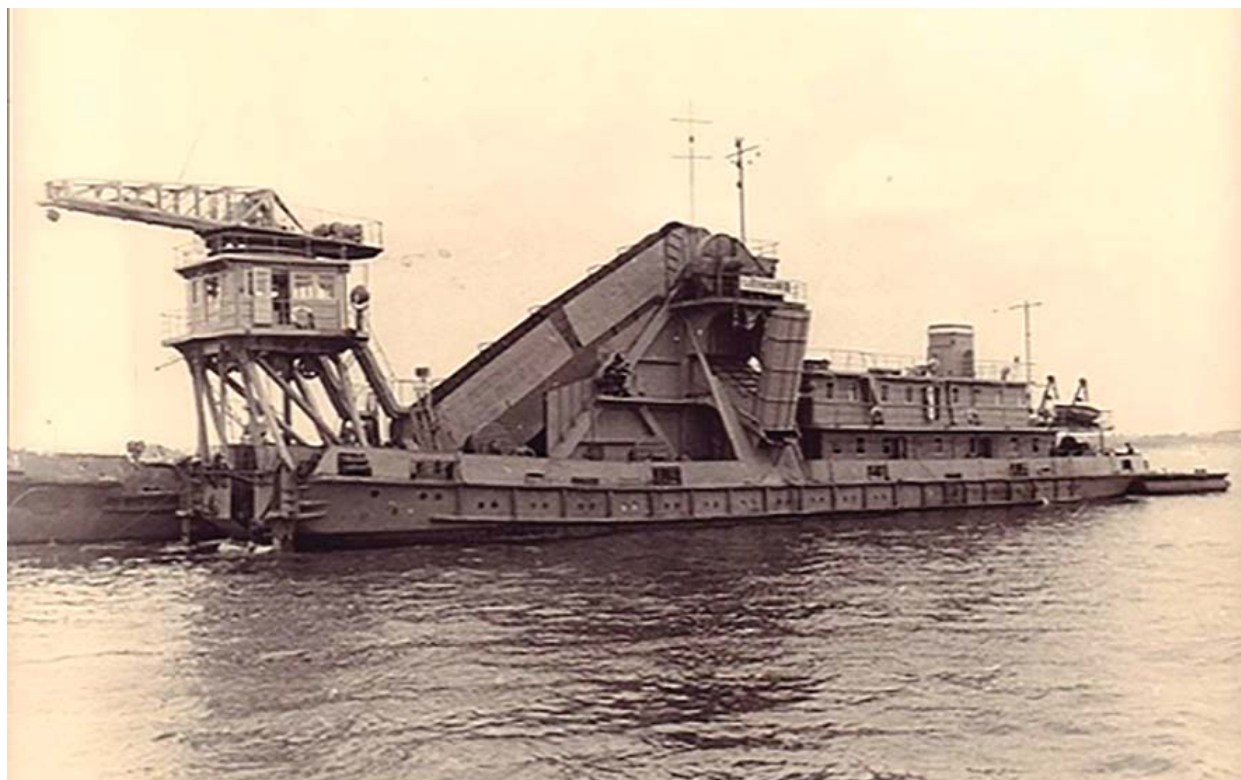
Верхняя часть лугового протока после разработки прорези была подвержена боковой эрозии, в результате чего промежуточная емкость и нижняя часть левого рукава обмелели. Кроме того, в это же время произошел подмыв левого берега в нижней части лугового протока и правого берега Аграфеновского острова. 5-21 сентября нижняя часть переката была разработана землесосом, что позволило выдержать плановую глубину на перекате до конца навигации.



Село Черный Затон (1780-1880)



Из всего сказанного выше следует, что большую часть года на плесе стояли высокие уровни воды и русло пропускало воды более 5000 м³/сек. С целью дальнейшего улучшения судоходства и обеспечения повышенной гарантии по глубине в последующие годы начали разрабатывать более пологие судовые прорези, которые в таких гидрологических условиях были более устойчивыми, а в связи с перемещением всех элементов Первомайского перевала к Сызранскому мосту была осуществлена капитальная разработка прорези в луговом направлении по Первомайскому луговому плотовому ходу. В навигацию 1963 года все землечерпательные работы на плесе технического участка выполнялись в основном шестью земснарядами: «Волжский 710», «Волжский 613», «Волжский 222», «Волжский 221», «Волжский 518», «Волжский 643», которые эксплуатировались на работах с тяжелыми грунтами. Особенно тяжелые грунтовые условия были в затоне Сухая Самарка, в акваториях Ставропольского СРМЗ и завода им. Бутыкова. Случайные (по погодным условиям) и аварийные остановки увеличивали их простои.

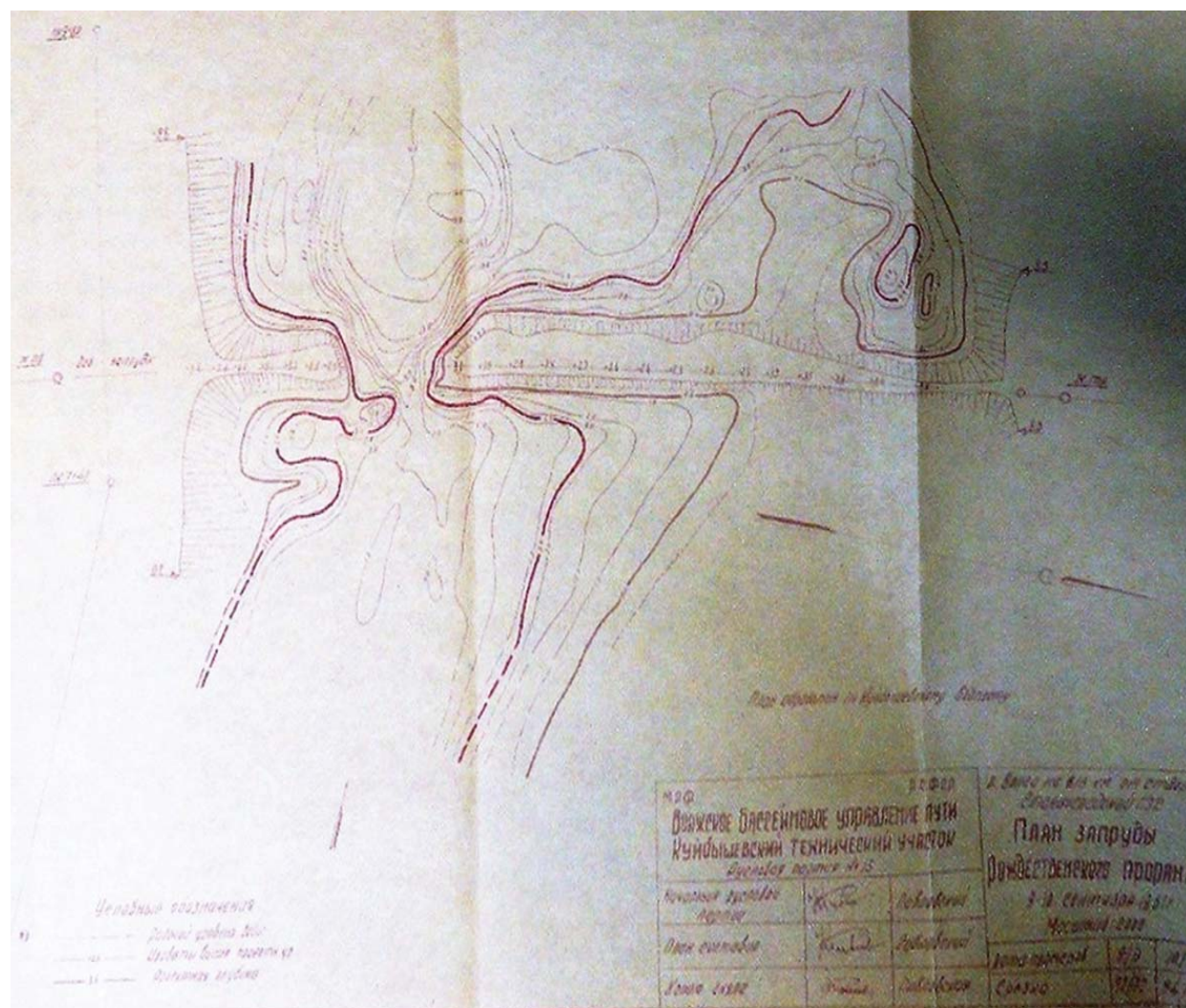


Земснаряд «Волжский»

Слишком частые остановки земснарядов влияли на производственные показатели. Из-за опасения по поводу поломки рам на тяжелых грунтах и при больших глубинах оперативные лебедки не использовались в полную мощность, что приводило к недостаточному насыщению пульпы. Например, на акватории Ставропольского СРМЗ земснаряд «Волжский 710» пробыл 50 дней из 199 навигационных. Этот объект оказал решающее влияние на снижение итоговых данных по земснаряду за навигацию. Этот земснаряд мощностью 725 м³/час на тяжелых грунтах использовался на разработке перекатов траншейным способом без автоматики. На примере таблицы работы земснаряда «Волжский 518» показываю, по каким показателям оценивалась работа каждого из шести земснарядов:

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	1963 год		% выполнения
			План	Факт	
1	Пребывание на работе	Суток	162	175	112,7
2	Коэффициент выполнения норм времени	-	93,9	92,8	98,8
3	Нормо-кубометрочасы	Тысяч	1826	1950	106,8
4	План в ценах 1955 г.	Тыс. руб.	255,6	273,0	106,8
5	Коэффициент производительности	-	0,94	0,81	86,4
6	Объем извлеченного грунта	Тыс. м ³	749,7	758,2	101,1
7	Коэффициент выполнения норм рабочего времени	-	0,411	0,445	0,108,3

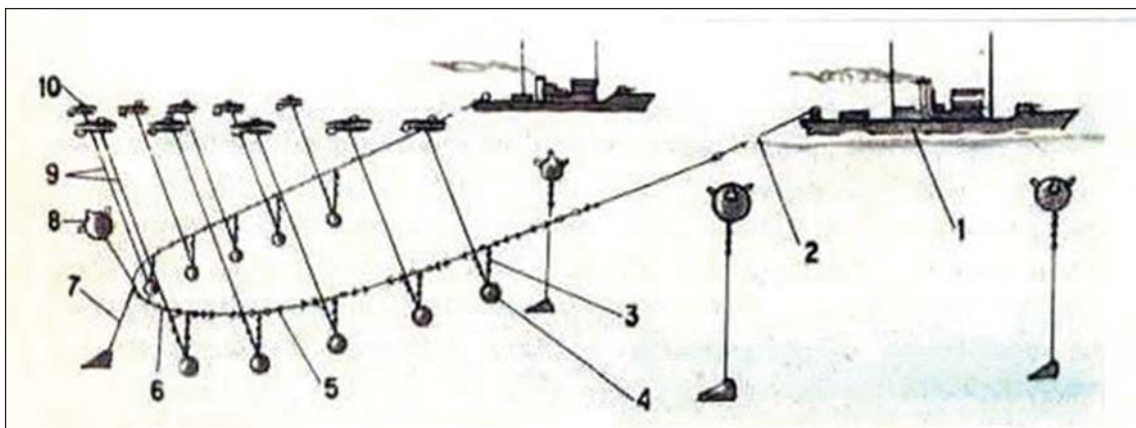
Из приведенной выше таблицы видно, что навигационный план земснаряд «Волжский 518» выполнил исключительно за счет продления на 13 суток срока работы.



План заграды Рождественского прорана

ТРАЛЬНЫЕ И ДНОЧИСТИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА ВОЛГЕ

Траление транзитного судового хода пришлось организовывать с помощью трального катера совместно с обстановочными катерами в ущерб содержанию судоходной обстановки. Траление судовых ходов проводилось по графикам. Для сплошного траления в речной части применялся полужесткий поплавковый самодельный трал, поддержание которого на заданной глубине траления проводилось с помощью металлических труб. На водохранилище сплошное траление проводилось тралом «Шульца».



Трал Шульца: 1 – тральщик, 2 – буксир, 3 – цепь, 4 – груз, 5 – кошка, 6 – тралящая часть, 7 – минреп, 8 – мина, 9 – оттяжки, 10 – буй

На всех перекатных участках и подходах к пристаням дополнительно проводилось местное траление силами путевых рабочих и постовых работников мягкими тралями и жесткими рамами.



Несамостоятельный кран ДТ-4

Всего за навигацию было потрачено 603,7 км² пути против 837 км² по плану. То есть план по тралению был выполнен только на 62%. Хотя работниками первого прорабства были приняты все меры, вплоть до привлечения к тралению вместе с катером мотолодок, нарушая тем самым правила техники безопасности, но выполнить план так и не удалось. Главной причиной невыполнения плана было отсутствие второго судна для проведения тральных работ.



Плавкран ДТС-3

Для проведения дноочистительных работ планировалось использовать два водолазных крана: самоходный ДТС-3 и несамоходный ДТ-4. Однако по указанию ВБУ пути самоходный кран ДТС-3 с момента выхода из зимнего ремонта был направлен в распоряжение Ставропольского района гидросооружений, где находился до 6 августа. В результате этого на плесе первого прорабства почти половину навигации не проводилось никаких дноочистительных работ. Только с середины августа самоходный кран ДТС-3 приступил к работе. Два крана работали в две смены по 14 часов каждый. Штат крана ДТС-3 был следующий:

№ п/п	Должности	Плановый штат	Фактический штат
1	Командир-механик	1	1
2	1-й пом. командира-механика	1	1
	Моторист-матрос	2	2
	Матрос	2	1
	Водолазы 2-го класса	2	2
	Водолазы 3-го класса	2	1
Итого:		11	9

Общий объем удаленных препятствий, запланированный для ДТС-3 на навигацию, равнялся 1800 тоннам. Дноочистительные работы краном ДТС-3 были выполнены в каналах № 33 и № 34, в Коровьем, Шелехметском, Викновском, Кольцовском, Переволоцком, Вязовском, Аграфеновском, Чагровском, Маховском, Меровском ярах, в реке Самаре и затоне Сухая Самарка. Всего было удалено 1983,8 тонны. План был перевыполнен на 10%. Большое значение в выполнении плана ДТС-3 имела ликвидация некоторых конструктивных недостатков, таких как установка кормовой лебедки и механизация подачи воздуха водозам. Кран ДТ-4 имел плановое задание на удаление 1200 тонн препятствий. Им были выполнены дноочистительные работы на подступах к причалам: Лесной поселок, мельзавод № 2, подход к г. Марксу, подход к причалам Саратовского порта, очищена акватория лесозавода № 6 в г. Энгельсе, судовой ход на реке Большой Иргиз, подготовлены к зимовке флота Балаковский (Канинский) затон, Саратовский затон и другие объекты.

СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ОТ ВОЛЖСКОЙ ГЭС ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА ДО ВОЛЖСКОЙ ГЭС ИМЕНИ 22 СЪЕЗДА КПСС В 1963 ГОДУ

Судоходная обстановка на реке Волге в границах Саратовского технического участка пути от Волжской ГЭС им. В.И. Ленина (Куйбышевская ГЭС) до Волжской ГЭС им. 22 съезда КПСС (г. Волжский) по мере вскрытия реки от льда была открыта в 1963 году в следующие сроки: на плесе Волжская ГЭС им. В.И. Ленина – Сызранский железнодорожный мост 23 апреля, на плесе Сызранский железнодорожный мост – с. Терса 26 апреля, на водохранилище с. Терса – Волжская ГЭС им. 22 съезда КПСС 22 апреля.



Село Терса

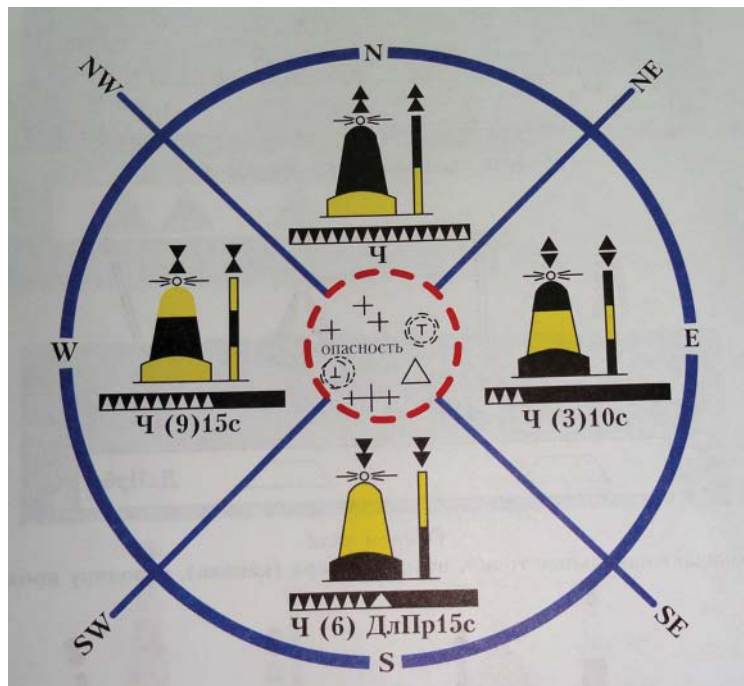
Закрыта обстановка была на участке Волжская ГЭС им. В.И. Ленина – г. Куйбышев 7 декабря, г. Куйбышев – с. Терса 5 декабря, с. Терса – Волжская ГЭС им. 22 съезда КПСС 7 декабря. Сроки открытия и закрытия судоходной обстановки (освещаемой) на боковых реках привожу в таблице:

№ п/п	Название реки	Протяженность судоходного участка (в км)	Дата открытия	Дата закрытия	Продолжительность действия обстановки в сутках
1	Сок	36	3/5	1/6	28
2	Чапаевка	50	26/4	2/7	37
3	Криуша	28	26/4	1/6	36
4	Б. Иргиз	60	22/4	15/11	207
5	Б. Еруслан	38	1/5	21/11	204

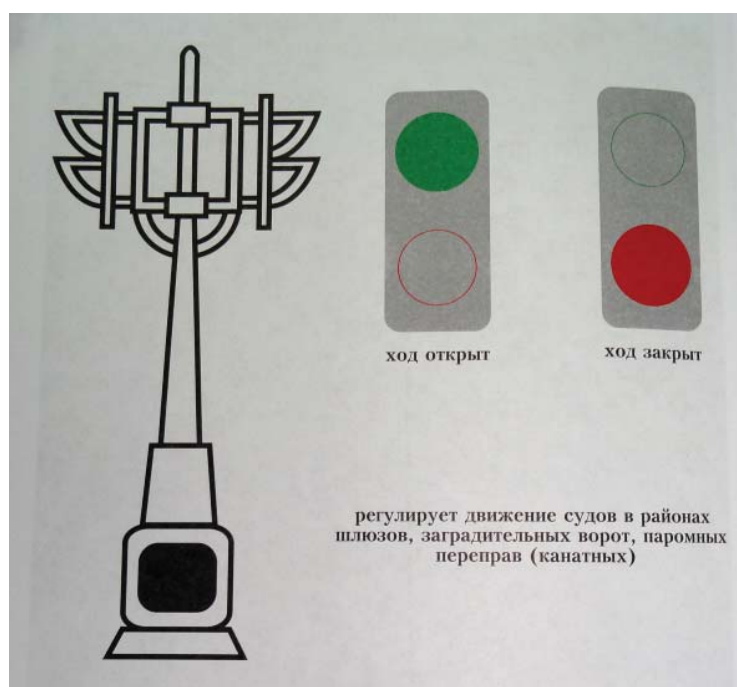
В течение навигации освещаемой обстановкой обслуживалось 1471,5 км пути. Неосвещаемая обстановка в основном действовала в паводковый период на боковых реках протяженностью 426 км, в том числе на отдельных участках реки Большой Иргиз: г. Пугачев – Клевенка – 118 км. Она действовала полный период навигации. Протяженность освещенных водных путей, обслуживаемых обстановкой, составляла 1471,5 км, а не освещенных – 426 км. В целом – 1897,5 км. Средняя длительность работы освещаемой обстановки была 201,5 суток, а не освещаемой 106 суток. На эту работу было израсходовано 458,4 тыс. руб. в ценах 1955 года.

Плес в границах Саратовского техучастка пути обслуживался двумя прорабствами. На речном участке с базой в г. Куйбышеве было первое прорабство, которое обслуживало участок от створа плотины Волжской ГЭС им. В.И. Ленина до села Терса с общей протяженностью всех обставляемых путей 643 км. И второе прорабство было на участке пути от села Терса до створа плотины Волжской ГЭС им. 22 съезда КПСС, с общей протяженностью всех обставляемых путей 1254,5 км. Его база находилась в г. Саратове. Речной участок (первое прорабство) обслуживался четырьмя обстановочными участками, а водохранилище – шестью участками, в том числе четыре обстановочных участка были на основных трассах и два участка – на реке Большой Иргиз. По мере освоения реки Большой Еруслан в октябре 1963 года для обслуживания этого участка была создана еще одна бригада путевого мастера. Таким образом, к концу навигации обстановка в границах Саратовского технического участка пути протяженностью 1897,5 км обслуживалась 11 обстановочными участками. Все путевые участки работали бригадным методом. На особенно затруднительных перекатах речной части и некоторых подходных трассах водохранилища было создано 26 обстановочных постов, входящих в состав бригад. Кроме них, для обслуживания обстановки на боковых реках в отдельные периоды навигации было создано еще четыре обстановочных поста. Общая средне-навигационная численность работников на постах составляла 96 человек.

Флот, приданный бригадам, состоял из теплоходов Т-101 на речной части и теплоходов типа Р-376 на водохранилище. На постах использовались мотолодки с моторами типа Л-3, Л-6 и ЧСП-1. Работа бригад была организована



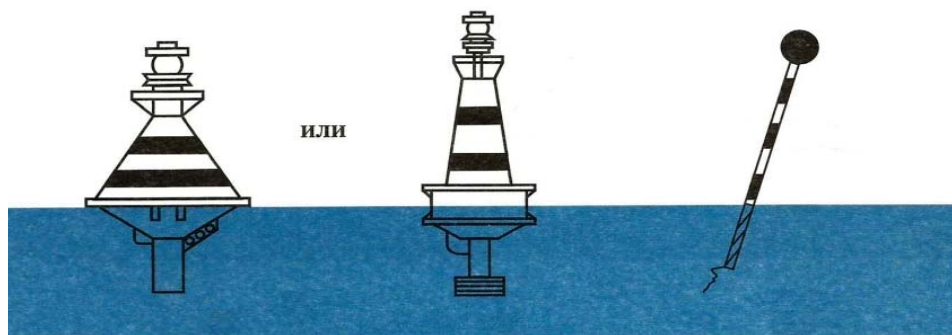
Кардинальные знаки



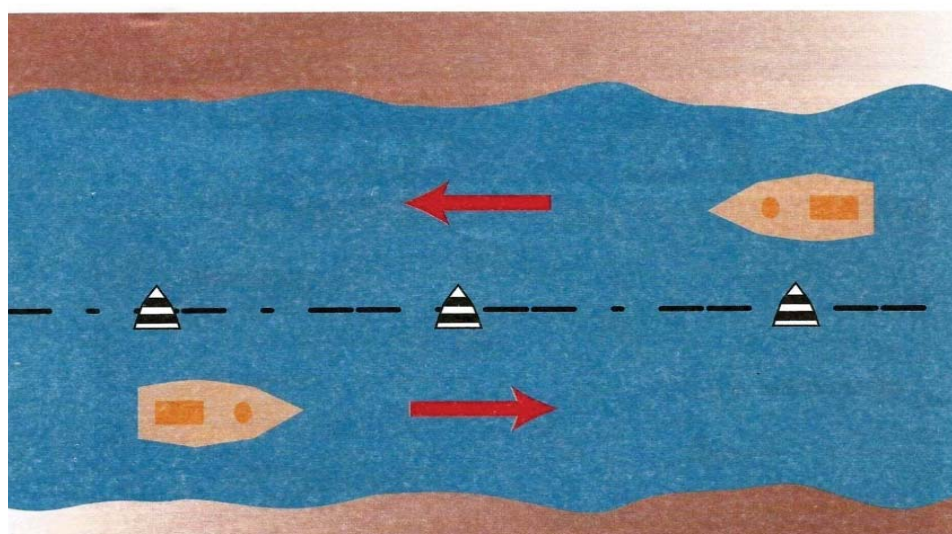
Светофор

в три смены, с компенсацией переработки оплачиваемыми отгулами в зимний период. Семичасовой рабочий день обеспечивался предоставлением в течение суток трехчасового перерыва для принятия пищи. Все бригады работали по графикам, предусматривающим контроль за горением огней, промеры глубин, смену источников питания на знаках обстановки, перестановку знаков (в речной части) или восстановление буев на штатные места, снабжение постов, профилактику оборудования и разные хозработы на базах. Промеры глубин на перекатах осуществлялись работниками постов сплавом в лодках и бригадами с помощью эхолотов «Гор». Контроль за состоянием перекатов производился изыскательскими партиями и работниками прорабства и участка пути. Информация о глубинах с перекатов передавалась с помощью радиостанций «Урожай», установленных на постах, на селекторные пункты, а с них – в диспетчерскую первого прорабства. С перекатов, расположенных на 1-м путевом участке, с Судопоста, Костычевского и Раковского перекатов данные о габаритах передавались по селектору

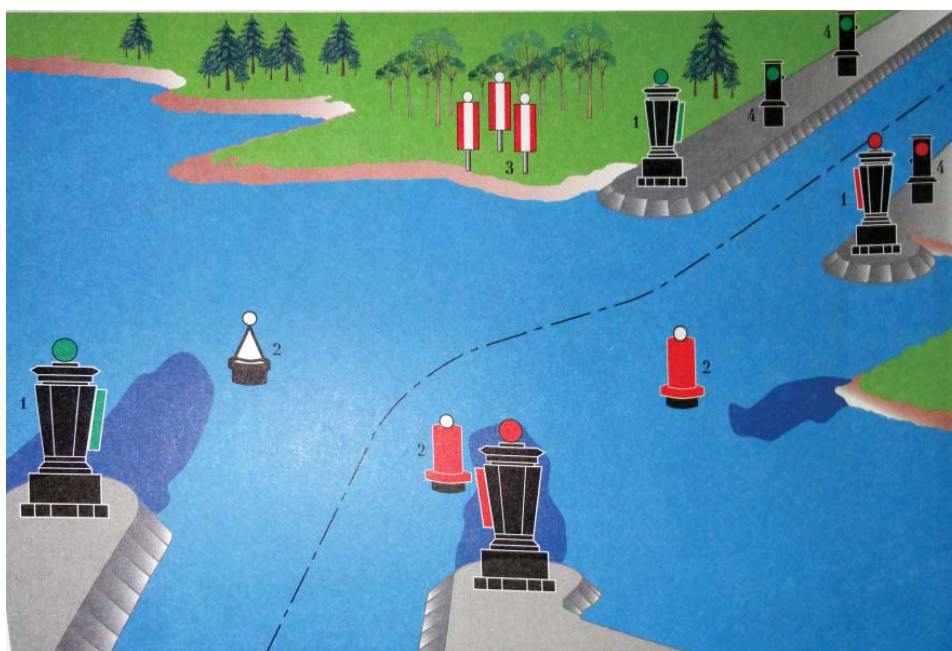
непосредственно в диспетчерскую 1-го прорабства. В качестве основных источников питания на судоходной обстановке в 1, 2 и 3-м путевых участках применялись железоникелевые аккумуляторы 2-ЖН-45.



огни на знаках (кроме вех)



Осевой знак



Участок канала с водохранилищем

1 – опознавательные знаки; 2 – кромочные буи; 3 – целевой створ; 4 – путевые огни

На береговых и плавучих знаках речной части за навигацию действовало в среднем 410 штук двухбаночных аккумуляторов, и их оборачиваемость составляла



Радиостанция «Урожай»

38%, что было значительно ниже требований технической инструкции по содержанию судходной обстановки. Кроме того, в весенний и осенний периоды навигации и во второй половине навигации, когда случался острый недостаток аккумуляторов, в качестве источников питания сигнальных огней использовались сухие батареи «Екран» Елецкого завода и другие марки.

По мере поступления ацетбаллонов электрическое освещение заменялось газовым. В августе судходная обстановка на основном ходу на 4-м участке была переве-

дена на ацетиленовое освещение. Береговая обстановка в Хвалынской воложке освещалась от электрических источников питания, а плавучая – ацетиленовым газом. На водохранилище основным источником питания были ацетиленовые баллоны марки В-40, а на подходах в речной части водохранилища и на боковых реках применялись щелочные аккумуляторы 2НКН-45, на бакенах – 2ЖН-60, на береговых знаках и буях – сухие батареи разных марок. Снабжались участки ацетиленом с ацетатзавода Донского района гидросооружений ВДСК в городе Калаче-на-Дону. Доставлялся газ на теплоходе и металлической барже грузоподъемностью 300 тонн. Всего было получено с ацетатзавода в 1963 году 9075 кг ацетилена, а израсходовано 6081 кг. Зарядные станции для батарей находились на катерах проекта Т-101, а также на стационарных зарядных станциях, расположенных в Рождественском отстойном пункте, на Судопосту и в г. Саратове.



Обстановочный теплоход Т-101 ПМ

На зарядной станции Рождественского отстойного пункта формировались новые и ремонтировались старые аккумуляторы, а также во время выхода из строя обстановочных катеров заряжались аккумуляторы для обслуживания 1-го и 2-го путевых участков. Зарядная станция на Судопосту обслуживала линию от села Печерск до Костычевского переката, а после замены теплохода типа Т-101 на теплоход проекта Р-376 в сентябре стала обслуживать полностью 3-й путевой участок. Зарядная станция в г. Саратове обслуживала 5, 6 и 7-й путевые участки, а также все суда 2-го прорабства. В городе Камышине заряжались аккумуляторы для 8-го путевого участка. На плавучих знаках судоходной обстановки применялись различные виды фонарей: газосветные электробакенные фонари завода им. М.И. Калинина, фонари кругового действия с цилиндрической линзой $D=105$ мм, электробакенные фонари собственного изготовления с линзой $D=75$ мм и частично фонари с кардановым подсветом. На 4-м путевом участке и на водохранилище применялись фонари ацетиленовые маячные створные АМС-120 и АМС-210. На ходовых знаках применялись фонари АМ-140, а на маяках участка осевой обстановки – фонари АМ-300 с дальностью видимости до 22 км. Фонари АМ-30 были также установлены на опознавательных знаках в Аванпорту. В качестве основных источников света на речной части применялись газосветные трубки, электрические лампочки ВС-3, а на водохранилище – ацетиленовые горелки с расходом газа от 10 до 45 л/час. На знаках судоходной обстановки в навигацию 1963 года действовали 376 автоматов включения и выключения электрофонарей и 197 автоматов включения газа. В границах контрольных постов с целью сохранения дорогостоящего оборудования с плавучих знаков, подверженных сбитию судами, фонари и источники питания в дневное время снимались. Установка автоматов на таких знаках была признана нецелесообразной. Некоторые знаки питались от береговой электросети.

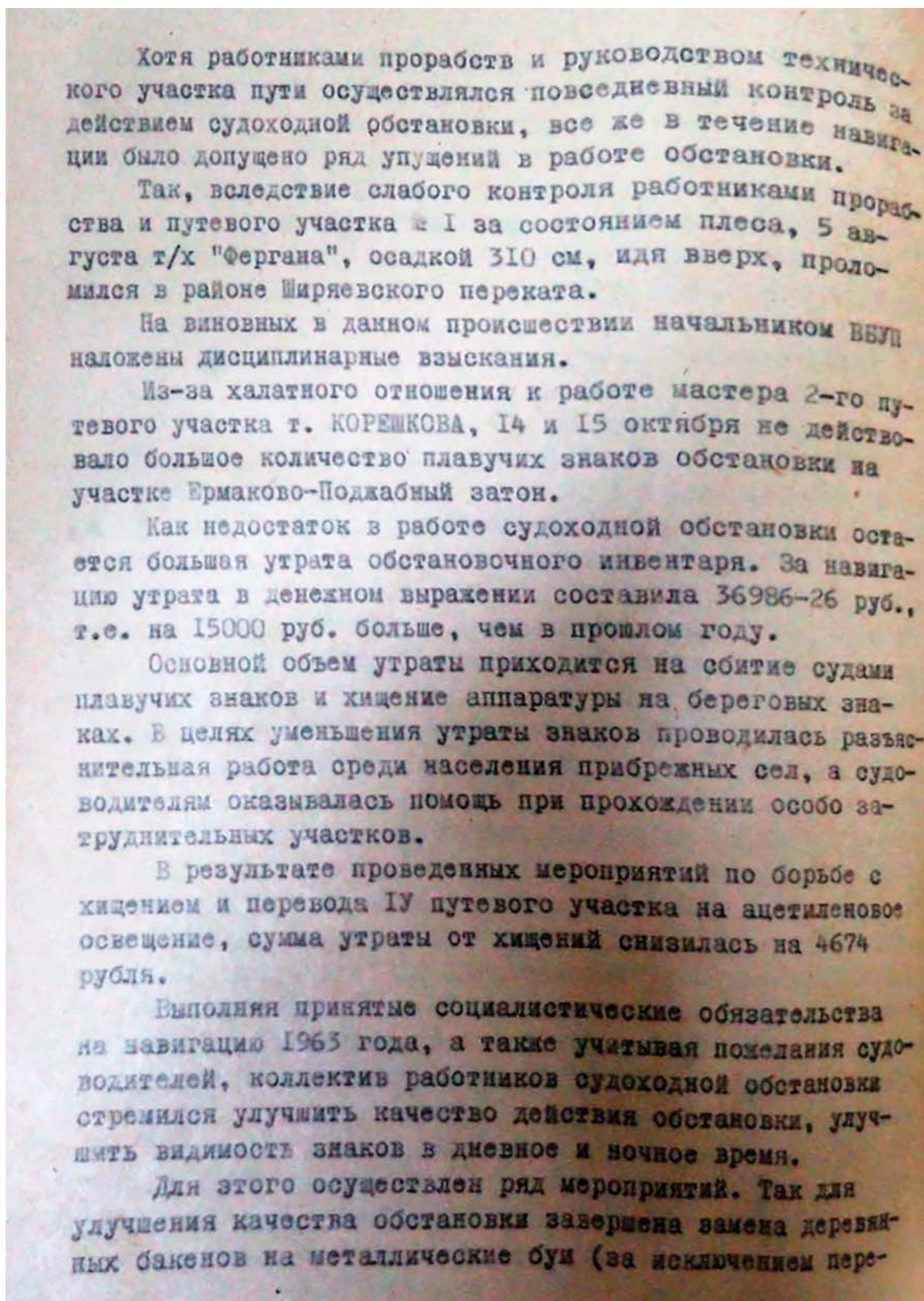


Буй и бакен

В качестве плавучих обстановочных знаков применялись буй типа РБ, ОРБ и ОБ, за исключением перекатных участков, обслуживаемых постами, вторых ходов и подходов в речной части, где ставились пирамидальные белые и шарообразные красные бакены. Хотя работниками прорабства и руководством технического участка пути осуществлялся повседневный контроль за действием судоходной обстановки, все же в течение навигации был допущен ряд упущений в

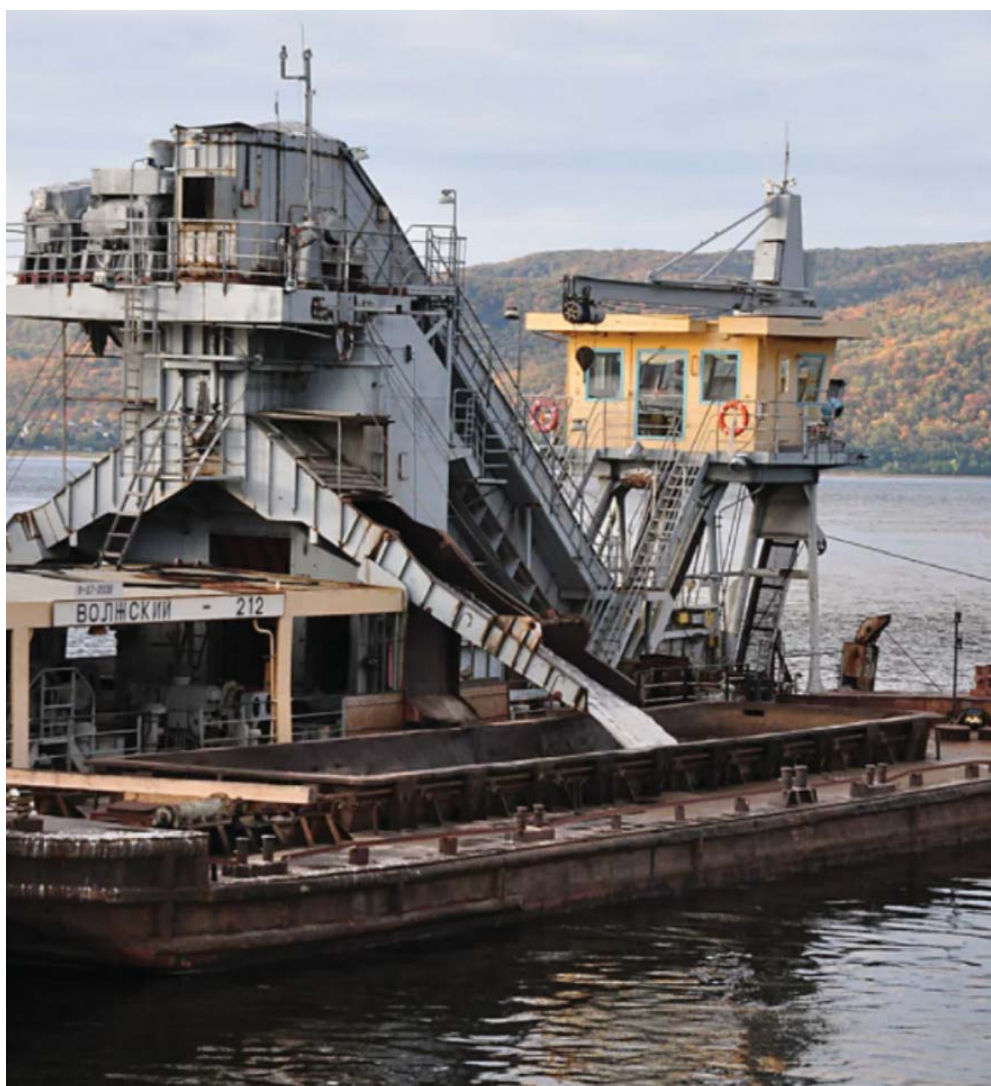
работе обстановки. Так, 5 августа теплоход «Фергана» осадкой 310 см, идя вверх на 1-м путевом участке, проломился в районе Ширяевского переката. 14 и 15 октября на 2-м путевом участке не действовало большое количество плавучих знаков обстановки на участке Ермаково – Поджабный затон. Главный недостаток в работе – это большая утрата обстановочного инвентаря. В денежном выражении она составила 36986 руб. 26 коп. Это на 15000 руб. больше, чем в 1962 году. Основной объем утраты приходился на сбитые судами плавучие знаки и хищение аппаратуры на береговых знаках. В этом же году была завершена замена

деревянных бакенов на металлические буи, за исключением перекатных участков. Для увеличения дальности видимости огней 4-й участок протяженностью 82 км был переведен на ацетиленовое освещение. Также было установлено ацетиленовое оборудование на 10 знаках Куйбышевского рейда.



Фрагмент документа

За навигацию были вновь освоены такие дополнительные трассы и ходы, как Рыбинский плотовый ход протяженностью 6 км, Золотовская горная трасса для плотов протяженностью 10 км, луговая плотовая трасса на водохранилище от Уракова бугра до Аванпорта протяженностью 177 км для связи со степными сельскохозяйственными районами, осваивалась река Большой Еруслан, где дополнительно к плану была освоена трасса протяженностью 12 км. С началом навигации был значительно продлен участок осевой остановки с 42 км в 1962 году до 120 км в 1963 году. На этом участке (от Аванпорта ГЭС им. 22 съезда КПСС до села Антиповка) по оси трассы были выставлены 7 маяков и 21 буй. Для лучшей ориентировки судоводителей в условиях плохой видимости на буйах было установлено 52 радиолокационных отражателя. В то же время ежегодно при открытии навигации работники технического участка встречались с одними и теми же трудностями: отсутствие механизации на базах путевых участков, необходимой для вытаскивания буйев на берег для ремонта и осмотра подводной части, а также погрузки и выгрузки ацетбаллонов и других грузов. Не хватало передвижных сварочных аппаратов, не было техники (тракторов) для развоза и сбора ацетбаллонов по береговым знакам. Но участок справлялся с возложенными обязанностями.



Земснаряд «Волжский 212»

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ РЕК ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА								
п	Владелец	Наименование судна		Год постройки	Размеры м		Примечания	
		При постройке	При Советской власти		Длина	Ширина		
	2т	3	4	5	6	7	8	
1.	Об-во по Волге	Царь Дворянин с 1899г.	Постр. в Англии Разобр. до 1917г.	1859	56,39	6,61	В 1903г. передан об-ву Меркурий	
2.	"	Царица Дворянка с 1899г.	Собир. в Кри.Затоне Постр. в Англии	1859	56,33	6,61	В 1903г. передана об-ву Меркурий	
3.	"	Москва, бук. Император	Собир. в Криуш. Затоне Постр. в Англии соб. в Криум.	1859	67,84	8,32	Продан в 1917г. и переделан на буксирный "Горный инженер Велянин"	
4.	"	Постр. в Англии Царевич Корженец с 1916г.	Красный партизан с 1922г.	1860	64,68	6,61	Списан в 1937г.	
5.	"	Царевна	Собир. в Криушах Постр. в Англии в 1863г. собир. в Криушах	1861	56,33	6,61	В 1917г. погиб налетев на камень-одинец	
6.	"	Князь Крестьянин с 1899г.	Постр. на заводе бр. Шипов. под Костромой	1860	53,34	5,71	До 1906г. продан Голубеву	
7.	"	Княгиня Крестьянка с 1899г.	Постр. на заводе бр. Шиповых под Костромой	1860	53,34	5,76	До 1906г. продан купеческому парох-ву	
8.	"	Государь Ветер с 1917г.	Постр. в Англии Ветер	1867	58,88	7,25	В 1930г. разобран	
9.	"	Государыня		1869	58,88	7,25	В 1902г. переделан на букс. п/Жуковский затон. В 1903г. продан	
10.	"	Императрица Государыня с 1910г.		1883	65,59	7,25	Погиб в 1910г. у Широкого Буерака	
11.	"	Боярин Гражданин с 1910г. и Боярыня	Гражданин Полководец Суворов с 1930г. 3 июля с 1919г.	1890	86,95	9,15	Списан в 1982г.	
12.	"			1890	86,88	9,14	В 1922г. сгорел в Жуковском затоне	
13.	"	Император Николай II	Гроза с 1917г.	1896	85,34	9,28	10.11.1922г. сгорел в Жуковском затоне	
14.	"	Императрица Александра постр. в Сормове	Заря с 1917г. Молотов с 1936г. В.Хользунов с 8 августа 1937г.	1896	85,34	9,28	В 1918г. сгорел и был в консервации в г. Царицине Списан осенью 1969г.	
15.	"	Царь	Гром с 1917г.	1899	80,77	9,14	В 1926г. сгорел у г. Ардавия с бр. Медведице	

- 2 -

1	2	3	4	5	6	7	8
5.	Общ-во по Волге	Царица	Богатырь с 1920г. Григорий Зиновьев с 1926г. Чичерин с 1929г.	1899	81,00	9,14	Списан в 1973г.
7.	"	Князь	Сов.Депут.с1919г.	1899	80,77	9,14	Передан на буксир
8.	"	Княгиня	Коммунистка с 01.10.18г.	1899	80,77	9,14	Погиб в авт. 1942г. у Яшкина острова
9.	"	Императрица	Буря с 1917г.	1899	80,77	9,14	В 1922г. сгорел в Жуковском затоне
10.	"	Самодержец	Крестьянин с 1917г1901		81,08	9,14	В 1919г. сгорел на реке Чусовая
11.	А.В.Якимов об-во по Волге	Сибирячка	Крестьянка с 1904г1902 Никитин с 1921г.		61,87	7,01	Сгорел в 1955г. на слипе в Белом городке.
12.	Об-во по Волге	Граф	Усиевич с 1918г.	1904	85,34	9,30	Списан в 1984г.
13.	"	Княжна	Память т.Хохрякова с 1919г. Память матроса Хохрякова, с 1922г. Память Хохрякова с 1929г.	1904	64,32	7,68	Списан в 1957г. и переоборудован в пл. бетонный завод.
14.	"	Воярышня	Рабочий с I/X-18г. 800 лет Москвы с 1949г.	1904	66,14	7,62	Списан.Использован, как пансионат д.Отд. журналистов под дер. Маклаково Калужской обл.
15.	"	Дворянка	Роза Люксембург с 1919г.	1904	66,14	7,62	К.Р.П. в 1962г списан
16.	"	Гражданка	Гражданка.	1904	66,14	7,62	К.Р.П. списан в 1962г.
17.	"	Графиня	Иосиф Сталин с 1930г. Восст. в 1930г. после пожара	1909	85,34	9,30	У Царицина в 1942г. сгорел выд. Сталинграда против села Рынок, где плотина
18.	"	Баян	М.Калинин с 1921г.	1912	85,34	9,14	Свисток с п/х Баян Передан в Камское п-во порт 1982г.
19.	"	Витязь	III Интернационал с 4/X-1918г. Волга с 27/УП 1952г.	1912	85,34	9,30	Списан в 1983г
20.	Об-во	Депеша Гоголь с 1877г Князь Василий Комстромск. с 1887г.	А.В.Кольцов с 1919г.	1859	64,00	6,53	Списан 30.12 1957г.

- 3 -

1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Об-во Самолет	Геннадий Рать- ков-Рожнов Князь Андрей Воголюбский	Пролетарий с 1.10.1918г. Антонина Нажда- нова с 1930г.	1877	58,08	5,97	Списан 31 мая 1960г.
2.	"	Щедрин-Салты- ков, князь Скопин-Шуйский	Скопин с 1918г. Худай Бердин с 1929г. Михаил Конев с 1946г.	1878	51,66	7,32	Списан 30.12 1957г.
3.	"	Вера Жуковская	Жуковский	1880	73,16	7,11	1886г. сгорел около с. Золот- ное, в 20-х годах переде- лан на само- ходн. баржу Списан в 1963г.
12а	"	Князь Серебряный В.Г. Велицкий	с 1914г. с 1919г.				
14.	"	Мария, Великая княжна Мария Павловна	Мельников-Печер- ский с 1917г. Подарок Алексеев. затона с 1928г. Алексеевский за- тон с 1924г. А.С. Пушкин с 15.11.1929г.	1885	74,67	8,11	Списан 12 августа 1965г.
33.	"	Пушкин	Пушкин	1887	76,20	8,53	Глубокой осе- нью 1920г. около Казани проломил кор- пус на собств. якоре. Срез до льдом. Списан 20.11 1953г. разоб- ран.
36.	"	Лермонтов	Лермонтов	1887	76,20	8,53	Списан 1929г.
37.	"	Некрасов	Некрасов	1888	76,20	8,53	Списан 1960г.
38.	"	Тургенев	Тургенев	1888	76,20	8,53	Списан
39.	"	Римский-Корсаков	Римский-Корсаков.	1889	48,77	6,15	Списан
40.	"	Ретьков-Рожнов	Историк Ключев- ский с 1919г.	1890	77,52	8,53	Списан в 40-х годах
41.	"	Граф Л. Толстой	Граф Л. Толстой с 1933г. Марксист	1890	77,83	8,53	С 1923г. был в консервации Списан 16 окт. 1960г. пере- дан Саратовск. Горисполкому
42.	"	А. Грибоедов	А. Грибоедов	1895	76,18	8,53	Списан в 1963
43.	"	Князь Михаил Тверской, Нико- лай Шахманов. с 1909г.	М. Фрунзе с 1930г.	1895	51,62	7,60	Списан
44.	"	Гончаров	Гончаров	1896	71,29	8,53	Списан 14.02. 62г. Передан ДССАА Г. Саратова

- 4 -

11	2	1	3	1	4	1	5	1	6	1	7	1	8
45.	"-	Достоевский	Память т. Шмелева с 1919г. Память Шмелева с 1937г.	1896	77,83	8,53							Списан в 1964 Исп. как дом отдыха Химкомбината Красно-го ключа Списан
46.	Сухарев Г.И. и Фонтанов Мусоргский Общ. Самолет с 1910г.	Муром	Райкультвод	1897	47,64	6,09							
47.	Общ-во Самолет	Доргомыжский	Доргомыжский	1897	45,11	6,40							Списан 14 мая 1957г.
48.	"-	Князь Юрий Суздальский	Юрий Суздальский с 1918г. капитан Маматов с 1919г. Память Баранова с 1931г. <u>П.И. Баранов с 1937г.</u>	1897	60,96	7,62							Списан в 1951 в Алексеевском затоне
49.	"-	Геннадий Ратьков-Рожнов	Профессор Мечников с 1919г.	1898	76,18	8,55							Списан 1 июля 1963г. Передан спорт. общ. Саратов. Носит название "Труд"
50.	"-	А.Н. Островский	А.Н. Островский	1898	76,18	8,55							Списан
51.	"-	И.В. Гоголь	И.В. Гоголь	1900	76,208	8,53							Списан. Используется под бетонный завод под Москвой.
52.	"-	Князь Федор Ярославский	тов. Урицкий с 1/X-1918г. Глеб Успенский с 1919г.	1899	60,96	7,62							Списан 14 мая 1961г. Передан Куйбышевскому облисполкому
53.	"-	Салтыков-Щедрин	Коллектив Коммунистов, Некрасов	1890	44,18	7,33							Списан
54.	"-	Серов	Суриков с 1920г.	1900	45,72	5,79							Списан
55.	"-	Князь Иоанн Калита	Власть Советов с 1/X-1918г.	1903	60,96	7,62							Сгорел 9 июня 1961г.
56.	"-	Князь Ярослав Мудрый	Правда с 1/X 1918г.	1903	60,96	7,62							Списан в 1961г.
57.	"-	Николай Неверов	<u>Поведитель бурь с 1918г.</u> Владимир Кашкин Советский полярник с 1939г.	1903	60,96	7,62							Списан в 1959г.
58.	"-	Чайковский	Чернышевский	1903	47,24	6,70							Списан
59.	"-	Князь Мстислав Удалой	Месть Пролетария с 1918г. Макс Гольц с 1933г.	1903	60,96	6,62							Списан
60.	"-	Глинка	Глинка	1904	47,24	6,70							Списан
61.	И. Любимов Общ-во Самолет с 1910г.	Коммерции Советник Князь Михаил Тверской с 1910г.	Память тов. Вахитова с 1918г. Память Вахитова с 1920г.	1905	68,89	7,92							Списан 1962г.

- 6 -

1	2	3	4	5	6	7	8
62.	"-	Инженер-технолог, Князь Владимир Святой с 1910г.	Советская Республика с 1/X 1918г.	1905	68,89	7,92	Списан
63.	"-	Нижний Новгород, Князь Дмитрий Ростовский с 1910г.	Чернышевский с 1919г.	1905	68,89	7,92	Списан в октябре 1960г.
64.	Общ-во Самолет	И.А. Крылов	Страж Революции с 1924г.	1908	85,40	9,45	В сентябре 1955г. сгорел на слипе в Белом городе
65.	"-	Птенчик	Птенчик Пропагандист с 1932г.	1908	53,65	6,71	Списан в 1959г.
66.	"-	<i>Демревачев</i> Астраханец	Кузьма Телишнев Память Чугунова с 1923г.	1912	42,67	7,32	Списан 31/XI 1959г.
67.	"а-	Император Александр Благославенный	Лев Давидович с 1920г. Владимир Короленко с 1929г.	1913	71,63	7,93	Списан в 1962г.
68.	"-	Царь Михаил Федорович	Антон Чехов с 1917г. Красная звезда с 1919г.	1913	71,62	7,93	Списан в 1962г.
69.	"-	Великая Княжна Ольга Николаевна с 1917г.	Володарский с 1923г.	1914	91,44	9,30	Свисток с п/х Ломоносов-67г.
70.	"-	Великая Княжна Татьяна Николаевна	Добрыня Никитич с 1917г. Карл Маркс с 1918г. Спартак с 1918г.	1914	91,44	9,30	Свисток с п/х Межень
71.	"-	Князь Симеон Гордый	А.И. Радищев с 1920г.	1914	73,15	7,98	Списан в 1963г.
72.	Общ-во Кавказ и Меркурий	Православный Александр Невский с 1874г.	Александр Невский	1850	86,20	9,17	В 1918г. губ. осенью сел на дамбу у села Кремнки Ниж. губ. срезало льдом.
73.	"-	Н. Новосельский		1859	69,70	7,33	Списан 1903г.
74.	"-	Благословенный		1860	57,92	6,40	Списан
75.	"-	Спасский затон		1860	63,37	7,25	Погиб в 1919г. от белогвард. у Астрахани
76.	"-	Цесаревич Николай	Ревель с 1917г.	1860	74,67	8,22	
77.	"-	Пермяк	Пермяк	1863	54,88	5,77	Списан

- 6 -

1	2	3	4	5	6	7	8
78.	Общество Кавказ и Меркурий	Цесаревна Мария	Смоленск с 1917г.	1867	49,93	6,61	Списан
79	"	Силверст Т.П. Константин Кавос с 1891г.	Константин Кавос	1867	61,62	7,90	Списан
80а	"	Вел. Кн. Ксения	Спасский затон Томск с 1917г. Социализм с 1929г.	1897			Списан в 1963г.
79б	"	Вел. Князь Александр Михайлович	Харьков с 17г. Память т. Азина 1903, с 1924г. Память Азина с 1953г.	1903			Полон
80.	"	Император Александр II	Псков с 1917г.	1870	82,30	9,14	Списан в 1922г.
81.	"	Петр Великий	Петр Великий Яков Воробьев с 1936 г.	1873	86,01	9,25	Списан в 1952г.
82.	"	Дм. Донской	Антон Рубинштейн с 1924г. Культпоход с 1936г. Станиславский с 1939г.	1873	85,34	9,18	Списан в 1965г. Использован под общежитие в Котловке Сгорел в 1971г.
83г.	"	Императрица Екатерина II Олег Вещий с 1890г.		1873	86,27	10,18	В 1910г. переделан в однодачный. В 1912 передан на баржу.
84а	"	Константин Кауфман	Кауфман Красноармеец Ильич	1876	68,48	7,04	Списан в середине 50-х годов
85.	"	Иоанн Грозный Вел. Князь Владимир с 1881г.	Одесса с 1918г.	1881	85,34	10,67	Списан 1959г.
86.	"	Фельдмаршал Суворов	Карл Маркс Владимир Соловьев с 1921г.	1882	87,26	10,67	Разобран в 1926г. (на п/х впервые применилось электричество)
87.	"а-	Владимир Мономах	Рахманинов с 1924г. Валериан Куйбышев с 1936г.	1886	85,34	10,67	Списан 4 апреля -59г.
88.	"а-	Святослав	Социальная революция I/X-1918г.	1889	85,84	10,67	Сгорел в июле 1944г. у села Николаевское
89.	"	Великая княжна Ольга Николаевна	Чернигов с 1917г.	1896	80,76	9,15	Списан в 20-х годах

- 7 -

1	2	3	4	5	6	7	8
90.	Общ-во Кавказ и Меркурий	Императрица Екатерина II	Тифлис с 1917г. Нижегородская коммуна -32г. Горьковская коммуна -36	1897	85,34	10,67	Списан 24 апреля 1959г.
91.	"	Императрица Мария Федоровна	Воронеж с 1917г. Виктор Хользунов с 1941г.	1904	85,34	9,30	В августе 1942г. погиб как госпитальное судно от мины у Каменного Ира.
92.	Кожевников Любимов и общество Кавказ и Меркурий	Петр Капит. Ушаков Мануфактурн. советник с 1907г. Ермак с 1909г.	Ермак Колхозник с 1936г. 30 лет ВЛКСМ с 1949г.	1907	82,30	8,84	Списан 4 апреля 1959г.
93.	"	Граф Строганов с 1909г.	Трибунал с 1919г. Герцен с 1920г.	1907	82,30	8,84	Списан в 1957г.
94.	"	Бородино	т.Раскольников с 1918г. т.Микоян с 1939г. Бородино с 1948г.	1911	89,00	9,30	
95.	Общество Кавказ и Меркурий	Вагратион	Пам.Маркина с 1919г.	1912	89,91	9,75	
96.	"	"Двенадцатый год"	Год Октябрьской революции 1918г. Семнадцатый год с 1936г.	1912	89,90	9,75	Сгорел в 1978 в Астрахани
97.	"	Кутузов	Красноармеец с 1918г.	1912	89,91	9,75	Погиб в 1942 против Сталинграда у слободы. Команда сбегала
98.	"	Цесаревич Алексей	Инженер Раймонд Корейво с 1917г. Красная Латвия с I/X-1918г. М.Томский с 1929 Ильич с 1936г.	1912	89,91	9,75	Погиб 5 августа 1942г. у с.Солодники ниже Красноармейска на 2651 кв.км.
99.	"	Царьград	Урицкий с 1920г.	1913	89,91	9,75	
100.	"	Царь Михаил	Киев с 1918г. 25 Октября с I/X-1918г.	1914	89,97	9,76	Сгорел в 1978 в Астрахани.
101.	"	Иоани Грозный Петроград с 1914г.	Фридрих Адлер с 1919г. Память Парижской Коммуны с 1920г.	1914	89,91	9,75	

1	2	3	4	5	6	7	8
102.	Общ-во Кавказ и Меркурий	Король Альберт	Карл Либкнехт с 1918г.	1915	89,91	9,73	Погиб 9 сентября 1943г. на mine на Крымском перевале на 2734,5 км
103.	"-	Великий князь Николай Николаевич	Ленин с 3/IX с 1918г.	1915	89,97	9,75	Сгорел в сент. 1920г. у пр. Царицин
104.	"-	Вадим Аршаулов	Лев Троцкий с 1919г. Академик Тимирязев с 1929г.	1917	89,91	9,75	Погиб 7 августа 1942г. от мины у приверка Якича на 2736 км
105.	Общ-во по Волге Меркурий с Камво с 1913г.	Царь Дворянин с 1859г.	Ашхабад с 1921г.	1859	56,33	6,61	Списан до 1926г.
106.	"-	Царица Дворянка с 1899г.	Самарканд с 1921г.	1869	56,33	6,61	Списан до 1926 переделан на буксирный п/х
107.	Общ-во Дружина, М.М.Кашин Камво-1913г.	Павел	Павел	1863	66,57	6,19	Списан
108.	М.М.Кашин Камво с 1913г.	Аввакум	Аввакум	1859	53,34	5,76	Списан до 1926
109.	"-	Мих.Кашин Кашин с 1892г.	София Перовская с 1920г.	1880	74,67	8,53	Списан в 1962г.
110.	"а-	Анюта бук. Михаил	Григорович с 1919г.	1888	59,74	6,19	Списан в 1923 -24г.г.
111.	"-	Верочка	Верочка	1883	54,49	5,76	Списан в 1932г.
112.	"а-	Пермяк Надежда	Надежда	1883	57,61	6,40	Списан в 1922г.
113.	"-	Матвей	Матвей	1883	70,41	8,53	Переделан на буксирный
114.	"-	Анна	Марксистка с 1923г. Академ Лысенко с 1950г.	1894	77,33	9,15	Списан 20 мая 1957г.
115.	"-	Мария	Надежда Крупская с 23г.	1896	74,67	9,15	Списан 30 дек 1958г.
116.	"а-	Матрена	Матрена Вера Засулич с 1929г.	1903	68,20	7,62	Списан в 1961г.
117.	"а-	Котя	Котя Камиль Пкупов с 1926г.	1903	50,60	6,40	Списан 28/XI 1961г.

№	1	2	3	4	5	6	7	8
118.	М.М.Кашин Камво с 1913г.	Григорий	Писарев с 1919г.	1904	77,42	8,53	Сгорел 28июня 1919г. у р. Чусовой в уст.	
119.	"-"	Харитина	Вера Фигнер-1929г.	1904	70,71	7,33	Списан в 1961	
120.	"-"	Вера	Максим Горький с 1920г.	1905	60,04	7,32	Списан в 1964	
121.	М.А.Попова аренд. Зарубин с 1879г. Камво с 1913г.	Рыбинск	Рыбинск	1873	61,444	6,71	Списан в 1922 1922 г.	
122.	Т.Ф.Бульчев В.О.Т.С. ар. Мп Зарубин Камво с 1913г.	Вятка Митя	Митя	1879	44,81	6,58	Сгорел 28июня 1919г. в уст. р.Чусовой	
123.	"-"	Дмитрий Михаил	Аксаков с 1919г.	1887	60,87	7,04	Списан в 1924 25 г.г.	
124.	М.А.Попова аренд М.И. Зарубин Камво с 1913г.	Зарубин	Зарубин	1892	65,07	10,13	В 1918г. ^{45 см} ниже Сталингр. срезало льдом	
125.	О-во Моск. Ярославск Ирк.ж.д. аренд М.И. Зарубина Камво с 1913г.	Сергей Витте	Совнарком с 1/Х-1918г. Новиков Прибой с 1959г.	1897	70,4	8,22	Списан 30-Х 1960г.	
126.	"-"	Север	Ленинград с 1925г.	1897	70,4	8,22	Списан в 1960	
127.	"-"	Константин Арцибушев Москва 1901г.	Москва	1897	70,41	8,22	Списан в 1960	
128.	Небогатов М.А.Попова арен М.И. Зарубин Камво с 1913г.	Кострома	Кострома	1896	51,20	6,40	Сгорел 28июня 1919г. в устье Р.Чусовой	
129.	Вос.об-во тов. склад. Камво	Бухара	Бухара,Клим Ворошилов с 1936г. Бухара 1958г.	1897	85,34	10,67	Списан 4 ап- реля 1969г.	
130.	"-"	Андижан	Андижан,Красн. Профинтерн с 1942г. Капитан Рачков с 1943г.	1913	85,34	10,97	Списан в 1968	
131.	"-"	Байрам-Али	Байрам-Али Полина Осипенко с 1940г.	1913	85,34	10,97	Списан 3 авг. 1959г.	

- 10 -

11	2	1	3	1	4	1	5	1	6	1	7	1	8
132.	Вособ-во тов. склад Камво	Байрам-Али	Байрам-Али Поли-на Осипенко с 1940г.		1913	35,34		10,97					Списан Завг. 1939г.
33.	"	Кашгар	Кашгар Анатолий Серов с 1940г.		1913	85,34		10,97					Списан в 1959
34.	"	Маргелан	Маргелан, Юлет Комсомольской правды с 1936г.		1913	85,34		10,97					Погиб в 1942г. у старого Бабаевского Яра /с.Старица выше Влади-мировки
35.	"	Наманган	Наманган Борис Чукин с 1940г.		1913	85,34		10,97					Списан в августе 1959
36.	"	Ташкент	Мартин Лядов с 1923г.		1913	86,34		10,97					Погиб в УП-42г. у остро-рова Кормози-това/выше Камен. Яра 10 км.
37.	Кам. Вол. о-во А.А.Зевске Надежда, о-во Русь.	Переворот, Колорадо с 1876г. Ориноко с 9г.	Ориноко		1871	80,77		12,80					Разобран в Луковском з-не в 1918-19г.г.
38.	Кам. Вол. о-во А.А.	Н. Бенардаки			1872	85,34		12,16					II/IX-1890г. налетел на камень-оди-нец у с. Пролетки и погиб.
39.	"	Миссисипи			1872	85,34		11,95					Списан до 1906
40.	Н.М. Журавлев арен. Кам. Вол. о-во, А.А.Зевке Надежда	Ниагара	Ниагара		1873	86,84		11,95					Списан до 1923
41.	О-во Русь	Миклашевский	Миссури		1873	86,84		11,95					Списан в 1923
42.	А.В. Бочков ар. А.А.Зевке	Петр Первый			1877	60,38		6,61					Сгорел 2июля 1903г. выше г. Сормова
43.	А.А.Зевке Надежда, о-во Русь	Амазонка З.К. Онтарио с 1902г.			1882	57,61		11,31					Списан в 1912
44.	"	Магдалена З.К. Великая княжна Мария с 1886г. Рубин с 1899г.	Рубин		1883	68,93		10,97					Списан
45.	"	Аллаген З.К. Флоридас с 1897г.			1885	44,16		8,53					Списан

- II -

1	2	3	4	5	6	7	8
16.	А.А.Зевеке Надежда, о-во Русь.	Алабама З.К.	Алабама Топаз	1885	44,16	8,53	Списан осенью 1918 (стоимость 73тыс.)
17.	"	Аляска З.К.		1885	40,53	8,53	Списан осенью 1915г.
18.	А.А.Зевеке	Надежда, Вес- та Княжна Татьяна с 1896г.		1885	82,99	8,32	В 1898г. продан о-ву Ока и перед лан на буксир после 1917г. переименован в п/х Республика
19.	А.А.Зевеке Надежда, о-во Русь	Магдалена З.К.		1886	45,49	11,	Списан
20.	А.А.Зевеке	Колумбия З.К. Альфонс Зевеке с 1889г.		1883	45,86	8,53	Сгорел 18 июня 1893г. вблизи с. Севинское Ярославской губ.
21.	А.А.Зевеке Надежда	Аризона З.К.		1885	48,86	9,15	Списан
22.	Штейер и Петенин, аренд А.А.Зевеке с 1893г., Надежда о-во Русь.	Россия З.К.	Россия	1882	64,00	11,29	Сгорел 28 июня 1919г. в устье р. Чусовой
23.	А.А. Зевеке Надежда о-во Русь	Алмаз З.К. Князь Игорь с 1912г.	Князь Игорь Алмаз	1894	84,63	11,37	Списан в 1955г.
24.	Торг. дом Н.Корин и арен. АА. Зевеке, Надежда о-во Русь.	Жемчужина, З.К. Святая княгиня Ольга с 1912г. Княгиня Ольга с 1917г.	Жемчужина с 1920г.	1894А	81,07	11,37	Списан в 60-х годах
25.	"	Бриллиант	Бриллиант	1885	83,21	11,54	Списан в 1921г.
26.	Ф.Лапшин аренд. А.А. Зевеке, Надежда о-во Русь.	Большой князь Алексей	Методий с 1917г.	1897	85,34	10,98	Сгорел 28 июня 1919г. в устье р. Чусовой
27.	"	Большой князь Кирилл	Комсомолец с 1923г.	1897	85,34	10,98	Списан 9 апреля 1960г.
28.	"	Христофор Колумб	Факел Револю- ции с 1918г. Труд Фронт с 1920г. Н.Пахомов-36 Акад.Бах-39г.	1897	85,34	10,98	Списан 9 апрел 1960г.

-12-

1	2	3	4	5	6	7	8
9.	Ф. Лагшин аренд. А. Зевске Надежда, Русь.	Петр Чайковский	Петр Чайковский	1897	85,34	10,97	Погиб 1 августа 1942г. на 2728км у остр. Валовий
10.	О-во Дружина арен. А. Зевске Надежда, Русь	Новинка З.К. Бирюза с 1894г.	Бирюза	1886	53,14	9,90	Списан в 1958г
11.	М.И. Шипов, арен. А. Зевске Надежда, Русь	Ал. Губырин З.К. Яхонт с 1898г.	Яхонт	1887	76,81	11,31	Списан в 1957г. - 1958г.
12.	"	Звениговский затон, З.К. Изумруд 1891г.	Изумруд	1887	76,81	11,31	Списан 1922г.
13.	Надежда, Русь	Зевске, З.К.	Изумруд с 1922г.	1885	81,50	12,19	Списан 1955г.
14.	"	Григорий З.К.	Бриллиант	1903	78,94	12,19	Списан 1955- 1956г.
15.	"	Ломоносов	Ломоносов	1905	85,34	10,97	Списан в апреле 1935г.
16.	"	Карамзин	Карамзин	1905	85,34	10,97	Сгорел 28 июля 1919г. в устье реки Чусовой
17.	"	Комерсант Цесаревич Алексей с 1913г.	Внук Василий с 1917г. Разведчик с 1918г. Николай Гол- лованов	1905	57,61	6,71	Списан 1955г.
18.	О.П. Карпова Надежда с 1908г., Русь	Нижегородей Козьма Минин Андр. Жданов с 1913г.	Авиатор с с 1926г. Андр. Жданов с 1933г.	1905	68,89	7,93	Списан 1 июня 1960г.
19.	"	Казанец Кн. Пожарский с 1913 г.	Агитатор с I/X-1918г. Василий Ка- менский с 1936г. Анри- Вюрбис, Поэт В. Каменский с 1939г.	1905	68,89	7,93	Списан в 1958
20.	"	Чистополец Иван Сусанин с 1913г.	Композитор Бородин с 1918г.	1905	68,89	7,93	Погиб с 1942г под Сталингра где плотина, на 2538 км.
21.	"	Пермяк	Пермяк Красногвардеец с 1938г. Н.Г. Славянов с 1951г.	1906	71,01	7,93	Списан в 1961

- 13 -

1	2	3	4	5	6	7	8
72.	0-во Русь	Александр	Антон Рубенштейн с 1918 Ал. Рыков-24 Серго Орджоникидзе-39г.	1910	85,34	10,97	В 1958г. сгорел в затоне Пам. Пар. Коммуны
73.	0-во Русь	Василий Лапшин	Рахманинов-19г Ф. Дзержинский с 1924г.	1910	85,34	10,97	Списан 9/IV 1960г.
74.	О.П. Карпова и Першина, 0-во Русь с 1913г.	Белевец	Белевец <i>Упомянут в 1918 на 80г.</i>	1886	69,75	7,69	Списан в 1960
75.	0-во Русь	А.П. Мещерский	Спартак-20г. Карл Маркс с 1920г. Вогатырь-58г.	1913	87,78	10,97	Списан 24/III 1972г.
76.	"	П.И. Харитonenko	Влад. Ульянов с I/X-1918г. В. Ульянов-Ленин с 1924г.	1913	87,78	10,97	Списан II/VII 1965г.
77.	0-во Самолет арен. Надежда 1906-1907г.г.	Отважный	Отважный	1854	53,98	5,55	Списан в 1921-22г.
78.	Г.Е. Недымов Луганов, арен. Надежда-1905г. 1907г. Истомин	Колва Усердный с 1902г.		1885	57,82	7,04	Списан
79.	Щербаков И.И. арен. Надежда с 1903г. В.Г. Поздняков			1891	54,40	6,04	Списан
80.	И.И. Любимов	Екатеринобург		1876	71,46	7,25	Сгорел 28 июня 1919г устье р. Чусовой
11.	Г.Е. Лунагов И.И. Любимов	Полюд, Кунгур Березники	Березники	1882	64,01	6,19	Списан в 1922г.
12.	И.И. Любимов	Пермь	Уральский рабочий-30г.	1894	80,14	8,22	Списан в 1954г.
3.	"	Кама	Кама	1895	81,52	8,52	Сгорел в 1925г у Моховых ^{гор}
4.	"	Волга	Волга	1902	79,25	8,23	Списан в 1952г.
5.	"	А.С. Любимова	Печора-1919г.	1903	81,08	8,23	Списан в 1951г.
6.	"	И.И. Любимов	Иртыш с 1918г.	1903	81,08	8,23	Сгорел в 1924г. в Астрахан от взрыва мотоцикла, стоявшего на борту судна
7.	"	Нева	Нева, Н. Разумов Нева-1937г. Победа с 1945г.	1904	81,08	8,23	Списан в 1961г.

1	2	3	4	5	6	7	8
88.	И.И.Любимов	Санкт-Петербург, Петроград с 1915г.	Петроград	1904	81,08	8,23	Сгорел 28 июля 1919г. в устье р. Чусовой
89.	"-	Комерции советник		1905	68,90	7,92	В 1910г. продан о-ву Самолет
90.	"-	Инженер-технолог		1905	68,88	7,92	В 1910г. продан о-ву Самолет
91.	"-	Нижний Новгород		1905	68,89	7,92	В 1910г. продан общ-ву Самолет
92.	Г.В.Кожевников, аренд. И.И.Любимов	Петр Капитонович Ушаков/на стапелях/ Мануфактур советник с 1907г.		1907	82,30	8,84	В 1909г. продан ову Кавказ и Меркурий
93.	"-	Граф Строганов с 1909г.		1907	82,30	8,83	В 1909г. продан о-ву Кавказ и Меркурий
94.	И.И.Любимов	т/х"Урал" кол.		1911	82,30	8,83	Сгорел в 1918 от взрыва в маш.отдел.
95.	Кожевников И.И.Любимов с 1912г.	Василий Иванович Тимирязев	Слава с 1919г.	1910	85,34	12,80	В 20-х годах списан и переделан на баржу.
96.	"-	Камское товарищество с 1918г. Инженер Износков	Карл Маркс с 1/х-1918г. Ирень	1910	55,34	12,80	Сгорел
97.	"-	Павел Петрович Боклавский	Чусовая с 1919г.	1910	85,34	12,80	В 20-х годах списан и переделан на баркас
98.	"-	Комерции советн. И.Любимов Н.Н.Курмаков-1915г.	Объ с 1919г.				В 20-х годах списан и переделан на баркас
99.	"-	Петр Аркадбевич Столыпин Урал с 1917г.	Алтай с 1919г.	1910	85,34	12,80	В 20-х годах списан и переделан на баркас
100.	Бр.Шмидт	Карамыш кол.	Петр Старостин с 1926г.	1910	85,34	10,97	Списан 30/ХII 1957г.
101.	"-	Инженер Корейво	Инженер Корейво	1913	86,56	10,97	Списан 3/УII 1959г.
102.	Об-во Самолет, Шибенин Кандер Куп с 1887	Прогресс Николас-1900г.		1860	53,98	5,12	Списан до 1914 года

1	2	3	4	5	6	7	8
203.	Бр. Польские с 1891г. Н.М.Репино с 1898г. Куп. п-во ВКК	Великий князь	✓ Валентина	1887	57,49	6,31	Списан до 1922г.
04.	Торг. дом Ав Якимов с сыном, бр. Польск. с 1802г. И.И.Репин 1898г. Куп. п-во	Академист		1860	59,34	5,97	Списан до 1914г. года
5.	"-"	Реалист		1862	59,74	5,97	Списан до 1914г.
6.	Бр. Польские В.М.Репин-92г. куп. п-во ВК.К.П.	Москвич	✓ Красная Ахтуба с 1921г.	1893	59,78	7,33	Списан
7.	Дашковский и Исаков Куп. п-во с 1896 В.К. п-во	Борис	✓ Борис	1896	64,00	6,40	Списан и переделан на буксирный п
3.	К.В.Гильдербрант, Скворцов и Пряников, куп-во с 1896г. В.К. п-во	Иоасаф Бук. Скворцов П. с 1896	✓ Декабрист с 1920г. Встречный	1895	64,01	6,76	Списан
0.	КВ Гильдербрант, Купеч. п-во с 97г. В.К.К. п-во	Гильдербрант	Стрелец с 1918г.	1897	70,72	7,33	Списан
0.	И.Н.Польский П.И.Репин с 1898 Куп. п-во В.К.К.	Купец	Красный флот с 1/X-18г.	1897	76,50	7,62	Списан
0.	В.В.Крылов и П.М.Михайлов Куп. п-во ВК, К.П.	Ярославна	✓ Память тов. Гурьянова с 1924г. Память Гурьянова	1897	76,50	7,62	Списан в 1959-60г.г.
0.	Тор. дом Якимов с сыном, Бр. Кунгины с 1898г. Куп. п-во, ВК.К. п-во	Витязь Добрыня Никитич с 1908г.	✓ Большевик с 1/X-1918г.	1875	64,01	7,90	Списан
7.	Т.Ф.Булычев Бр. Кунгины с 1918г. Куп. п-во с 1898г. ВКК, п-во	Филипп Булычев Бр. Кунгины с 1898г. Алеша Попович с 1908г.	✓ Ньютон с 1920г.	1873	53,84	7,04	Списан
0.	И.А.Казаков А.П.Курагин П.П.Перин с 1908г. куп. п-во с 1899г.	Удачный т.п.	✓ Вадим	1873	49,07	6,61	Списан до 1923г.

1	2	3	4	5	6	7	8
15.	Д.О. Джонс П.М. Репин с 1898г. Куп. п-во с 1900г. ВКК	Фультон бук.	Фультон	1869	57,61	8,32	В 1923г. пере- делан на букси- рный
16.	Н.И. Колчин Исаков с 1902г. Куп. п-во ВКК	Александр	Александр	1881	36,27	5,12	Списан <i>Уничтожен по фот. кан. 83 0181</i>
17.	У.С. Курбатов О.П. Карпова М.П. Репин Куп. п-во 1903г. В.КК п-во	Казанец, б.п.	Казанец 10 лет МАО	1883	70,20	8,53	В 1943г. спи- сан и переде- лан на буксир- ный. Капит. Загрядцев
18.	"	Нижегородец б.п.	Нижегородец	1886	69,77	7,90	Списан
19.	А.Г. Кузнецов Н.М. Григорьев Колесников с 1904г. Куп. п-во В.И.К. П-во	Бабка, б.п. Саратовец с 1912г.	Саратовец механик Погодин	1883	59,74	6,83	Списан 6 мая 1959г. исполь- зован как спорт-клуб о-ва Буревест- ник в г.Сарат.
20.	Вр. Соловьевы Н.А. Рогожин с 1904г. Куп. п-во В.К.К.	Кунгур б.п. Комерсант		1876	66,14	7,04	Списан до 1916г
21.	Тор. дом п-во Казанской куп. с 1907г. В.Н.К.	Ольга	Ольга	1874	64,01	6,71	Списан после 1922г.
22.	В.В. Баташрв	Охотник	Охотник	1882	60,38	6,40	Списан до 1916
23.	Н.В. Прибытков Куп. п-во ВКК	Николай Прибытков		1882	66,14	6,30	
24.	Н.М. Григорьев Куп. п-во 1907г.	Кунгур Комерсант		1877	66,86	6,83	
25.	И.С. Колчин, Курбатов, О.П. Карпова, Куп. п-во с 1908г. ВКК	Фабрикант б.п. Волгарь	Волгарь	1864	67,64	7,69	Списан в 1950
26.	У.С. Курбатов О.П. Карпова Куп. п-во с 1910г. ВКК п-во	Добрый б.п.	Добрый	1880	67,63	7,68	В 1922г. погиб у Валак- ове.
27.	"	Печериц	Печериц Нижволгострой с 1936г.	1885	70,20	7,68	Погиб в УП 1942г. у Куркаевского ЯРА на 2337км
28.	У.С. Курбатов И.С. Колчин О.П. Карпова Куп. п-во с 1910г. ВКК п-во	Сарапулец	Н.Яснов с 1936г. Дюканов-39г. 1886	1886	66,44	7,60	Списан

1	2	3	4	5	6	7	8
230.	У.С.Курбатов И.С.Колчин О.П.Карпова ВКК п-во	Фортуна б.п.	Фортуна	1868	67,64	7,68	В 1918г. сгорел у Симбирска у пристани Часовня
231.	А.П.Куракин ирина → Бородачева	Александр Невский		1868	53,34	7,04	Списан
232.	А.П.Куракин Джонс с 1907г. Куп. п-во 1913г. ВКК п-во	Инженер-механик Василий Джонс с 1907г.	Красный офицер-18г. Вакунин-1920г. X лет Татарстана с 1931г.	1885	70,40	6,71	
233.	Н.А.Бушуев Куп. п-во с 1913г.	Бушуев Епистимия с II г.	Робертьер с 1919г.	1900	58,81	7,06	Списан до 1920г.
234.	Тор. дом Орехов с сыном Куп. п-во 1913г. ВКК п-во	Николай Журавлев б. Илья Муромец с 1913г.	Клим Ворошилов с 1934г.	1890	67,08	6,80	Списан 30. I 1951г.
235.	Бр. Каменские И.В.Савин, Куп. п-во, ВК.К п-во	Алексей	Алексей	1871	62,09	6,19	Списан
236.	Бр. Каменские	Юмш, Дядя с 1891г. Крестьянка с 1913г.	Крестьянка	1884	61,87	6,83	Списан 1923г.
237.	"	Сын	Галилей	1886	70,67	6,98	Списан 1925г.
238.	"	Отец	Ураган	1918г. 1886	71,47	7,02	Списан 1926г.
239.	"	Игоревич	Лев Хинчук Тарас Шевченко	1895	43,67	5,46	Списан
240.	"	Услонский	Услонский	1895	43,28	5,89	Списан
241.	И.К.Савин Куп. п-во с 1913г. ВКК п-во	Свияжск	Свияжск	1898	52,12	6,15	Списан
242.	"	Внук Игоря	Шторм с 1920г.	1899	44,19	5,79	Списан
243.	"	Игорь	Шквал с 1921г.	1899	46,94	5,79	Списан
244.	"	Князь Игорь	Штиль с 1922г.	1901	53,34	6,10	Списан 1957г.
245.	"	Кондратий	Жар-Птица -21г. Волгострой-37г.	1903	53,34	6,10	Списан
246.	"	Савин, Пригородный с 1916г.	Пригородный Волжская Коммуна	1904	57,91	6,70	При пожаре в 1914г. в Саратове загорелся первым. Списан в 1958г.
247.	"	Иван	Иван	1904	57,91	6,71	Списан
247.	Глазунов, И.К. Савин, Куп. п-во с 1913г. ВКК п-во	Калевдин	Святогор с 1921г.	1911	57,91	6,71	Списан

1	2	3	4	5	6	7	8
248.	П.Д. Дерюгин, п-во с 1915г. ВКК п-во	Братья Дерюгины, Аскольд-15г	Аскольд	1896	64,01	8,18	Списан в 1923г.
249.	П.Д. Дерюгин Куп. п-во с 1915г. ВКК п-во	Конструктор Юрий Олег с 1915г.	Олег Рылаев с 1924г.	1896	64,01	8,17	Списан до
250.	О-во по Волге Куп. п-во ВКК	Княгиня Крестьянка с 1899г.	Бойкий	1860	53,34	5,77	Списан
251.	"	Бойкий с 1905г. Князь Крестьянка с 1899г.	Быстрый	1860	53,34	5,76	Списан
252.	Бр. Каменские Куп. п-во 1915г. ВКК п-во	Быстрый-05г. Федор т.п. Третий с 1909г. Рюрик с 1915г.	10 сентября с 1918г.	1885	70,41	7,04	Списан 10/XI-25г.
253.	Бр. Каменские Бр. Каменский И.В. Мешков	Александр/ст/ Первый, и Первый с 1909г.	Первый, Лена	1863	73,96	7,02	Сгорел 28 июля 1919г. в устье р. Чусовой
254.	"	Василий, б.п. Четвертый с 1909г.	Варден с 1921г.	1868	70,00	5,52	В 1921г. переделан на буксирный п/х
255.	Бр. Каменские	Алексей Т.П. Михаил П.		1871	62,09	6,04	В 1904г. переделан на буксирный п/х Сунгур
256.	"	Михаил П.		1871	64,01	6,10	Продан
257.	"	Рион Т.П.		1875	70,41	7,04	Переделан на буксирный Рион
258.	"	Иван		1883	68,49	6,40	В 1904г. переделан на буксирный "Бр. Каменск"
259.	"	Кмыш б Дядя с 1891г.б.		1884	68,58	5,84	Продан
260.	"	Федор т.п. Третий с 1909г.		1885	70,41	7,02	Продан в 1915г. куп. п-во
261.	Тор. Домякимова с сыном, бр. Каменск.	Альфа	Андрей Васильевич Черных с 1916г. Полюд с 1918г.	1885	53,34	6,40	Списан в 1923г.
262.	Бр. Каменск. Бр. Каменск. и Мешков	Григорий/ст/ б.п. Второй с 1909г. Вера с 1916г.	Вера	1886	74,67	7,64	Сгорел 28 июня 1919г. в устье р. Чусовой
263.	"	Отец п.		1886	71,47	7,02	Продан Савину

1	2	3	4	5	6	7	8
264.	Бр. Каменские	Сын		1886	70,67	6,98	Продан Савину
265.	И. В. Органов И. Ф. Кирьянов Н. Ф. Мешков с 1914 г. Бр. Каменск. и Мешков		Прораб Мамин Сибиряк Сибирские стрел- лок, Лен-Морес с 1920 г. Ал. Матросов с 1940 г.	1893	53,65	6,71	Списан в 1962 г. и передан на буксир
266.	Тор. дом Якимов с сыном Бр. Ка- менские и Н. В. Мешков с 1914 г.	Владимир Добрянка с 1915 г.	Добрянка, Башк. республ. с 1924 г.	1899	53,34	6,40	Списан в 1962 г.
267.	"	Николай п. Чермоз	Чермоз Степан Окулов	1899	53,34	6,40	Списан 1959 г.
268.	Тор. дом А. В. Якимова, аренд. у Сорокина, Бр. Каменские и Н. В. Мешков с 1914 г.	Сибиряк	Память Окулова Сибиряк	1902	61,87	7,01	В октябре 1945 г. сго- рел у г. Перми
269.	Бр. Каменские и Мешков с 1914 г.	Михаил	25 лет РКПБ с 1904 1924 г. 25 лет ВКПБ с 1926 г.	1904	76,20	8,53	В октябре 1945 г. сгорел у г. Перми
270.	"	Алексей	Ян. Рудзутак с 1924 г. Академик Карпинский с 1929 г.	1904	76,20	8,53	Списан 1964 г.
271.	"	Иван	Н. Угланов с 1920 г. Н. Вауман Молотов-Скрябин с 1936 г. Мамин-Сибиряк с 1937 г. Цехводе-1922 г. Н. Островский с 1939 г.	1905	76,20	8,53	Списан в 1964 г.
272.	В. К. Сорокин Бр. Каменские и Н. В. Мешков с 1914 г.	В. К. Сорокин	с 1939 г.	1905	66,69	7,32	Списан в 1963 г.
273.	"	В. К. Сорокина	В. К. Сорокина	1905	67,05	7,32	Сгорел 28/УП 1919 г. на р. Чусовой Списан 1974 г.
274.	Бр. Каменские и Мешков с 1914 г.	Федор	Леонид Серебряков с 1924 г. Дм. Фурманов с 1937 г.	1909	80,77	8,73	Списан 1974 г.
275.	Бр. Каменск. Н. В. Мешков	Александр	1909 Александр	1909	80,77	8,53	Сгорел 28/УП 1919 г. в мутьевой.

1	2	3	4	5	6	7	8
276.	Бр. Каменские НВ Мешков	Василий ✓	Василий Фомин с 1924г. Большевик с 1939г. Кама с 1957г.	1909	80,77	8,53	Списан 1976г.
277.	"а-	Григорий ✓	Лев Троцкий с 1919г. Гри- горий с 1920г. Первое мая с 1924г.	1909	80,77	8,53	Списан 1965г.
278.	"-	Наталия ✓	Наталия	1909	80,77	8,53	Сгорел 28/VI 1919г. в усть р. Чусовой
279.	"-	Марианна ✓	Марианна	1909	80,77	8,53	Сгорел 28/VI в устье р. Чусовой
280.	"-	Данилиха ✓	Данилиха	1914	88,39	14,63	Погибла во время ВОВ
281.	И.К. Данилов Бр. Камensk. НВ. Мешков	Чердынец Дедушка	Дедушка	1878	55,47	5,78	Списан 1922г.
282.	Торг. дом В.К. Сорокина и бр. Тупицины, Бр. Каменские и НВ Мешков с 1914г.	Леонид Сорокин	Леонид Соро- кин, Джон Рид с 1937г.	1903	44,35	5,40	Списан
283.	Д.Е. Ржевин, Бр. Каменск. и НВ. Мешков	Григорий Чердынь с 1914г.		1893	50,74	7,83	Списан I/III Используется Ростовским зверинцем
284.	"-	Павел	Судосовоз с 1921г. В. Куй- бышев с 1936г. Шолохов с 1941г.	1915	59,74	7,01	Сгорел на р. Белой в 1933г.
285.	С.С. Тарасов Кунгин, Дуне- негов, Бр. Каменск. и НВ Мешков	Два брата Дунегов	Центро-Волга	1862	33,42	4,36	Сгорел 28/VI 1919г. в устье р. Чусовой
286.	ВК Сорокин, Каменские и Н.В. Мешков	Кондрат, Сорокин, Дедушка, Тургоян	Тургоян	1896	44,94	5,79	Списан в 1960г.
287.	Торг. дом. А.Д. Истомина и Н.В. Мешков	Дельфин	Дельфин	1898	60,04	6,40	Сгорел 28/ VI-1919г. в устье р. Чусовой
288.	Д.Е. Ржевин, Н.В. Мешков, Бр. Каменск. и Мешков	Меланный гр. Чудак	Чудак гр. Сулейман Стальский	1900	39,62	5,18	Списан 195
289.	Торг. Дом, В.К. Сорокин и Бр. Тупицины, И.В. Мешков.	Ирень Дема	Дема	1902	39,47	5,40	Передан на р. Урал

- 21 -

1	2	3	4	5	6	7	8
290.	Торг. Дом АД Исто- томин и ВМ Мешков	Ильинец	Ильинец	1903	59,70	6,71	Сгорел 23-VI 1919г. устье р. Чусовой
291.	Н. В. Плюснин,	Надежда	Надежда	1898	58,82	5,49	"-
293.	Д. А. Истомин и Н. Ф. Кирьянов Н. В. Плюснин Н. В. Мешков	Волорез т. п. Пермяк	Пермяк	1896	48,74	5,79	"-
294.	ВА Зворыкина	Владимир Надежда	Лейтенант Шмидт	1896	53,34	6,40	Списан
295.	Н. В. Зворыкин	Николай	Муром с 1919г. Декабрист с 1929г. Н. Островский с 1941г.	1904	62,18	6,32	Списан 1938г
296.	К. А. Зворыкин Н. Н. Зворыкин	Зворыкин	Е. Пугачев с 1919г.	1895	51,21	6,40	Списан 1945г
297.	А. П. Семгин П-во Н-ов А. В. Качкова	Дмитрий Донской	Атман Разин с 1919г.	1871	52,06	6,61	Списан
298.	А. В. Качков	Касимов	Касимов	1872	54,62	6,61	Списан
299.	О-во Самолет А. Д. Толубев с 1881г. аренд. А. В. Качков	Быстрый	Быстрый	1860	54,40	5,55	Списан 1924г
300.	"-	Проворный	Проворный	1861	54,40	5,55	Списан 1924г
301.	К. К. Штейерт и Н. И. Кленов, П-во А. В. Качкова с 1897г.	Густав Струве	Густав струве	1882	57,61	6,40	Списан
302.	П-во АВ Качкова	Качков	Коммунист с 1920г.	1891	55,47	6,13	Списан
303.	П-во АВ Качкова	Михаил Ератур	Ератур	1898	52,12	6,10	В 1930г. передан на р. Сев. Двина
304.	"-	Дедушка	Дедушка				
305.	"-	Крылов Екатерина	Крылов Свердлов с 1918г.	1898 1899	56,89 60,35	6,40 7,01	Списан Списан 1962г
306.	"-	Александр Рязань Большевик-36г. Композитор Ду- наевский 1940г.	Рязань	1900	57,80	7,01	Списан 1949г
307.	А. И. Милютин аренд. П-во А. В. Качкова	Новик	Новик; Григо- рий Пирогов с 1936г. Д. Долгорукий с 1943г. Боль- шой Театр СССР с 1951г.	1904	57,91	6,71	Списан 1958г
308.	П-во А. В. Качкова	Елена	Дев. Троицкий с 1918г. Иуда Маккавей 1920г., Большой театр СССР с 1936г. Григорий Пирогов с 1949г.	1903	62,18	7,31	Списан 1938г

1	2	3	4	5	6	7	8
309.	П-во А.В.Качкова	Н.Новгород	Н.Новгород	1904	51,82	6,40	Списан
310.	Огородников Ком.Кр.П-во А.В.Качкова	Царь Осво- бодитель Освободитель с 1917г.	Джамбул Освободитель Луначарский с 1918г.	1914	54,35	6,70	Списан 19
311.	О-во Самолет А.И.Милютин аренд.П-во А.В.Качкова с 1913г.	Товарный, Успех		1860	53,98	5,12	Списан
312.	М.Е. Николаев аренд.П-во А.В.Качкова с 1913г.	Мария	Тарас Шевчен- -ко	1899	42,67	6,04	Списан
313.	"	Матвей		1890	42,67	5,12	Списан
314.	"	Помощник	Помощник	1907	48,16	7,01	Списан
315.	Т.Ф.Булычев	Ламех.б.	Комерсант	1871	53,34	5,76	Списан
316.	Т.Ф.Булычев	Филипп Булычев Почетный		1873	53,34	7,04	Продан
317.	"			1873	49,07	7,04	Продан
318.	Вол.Вят.П-во	Пережат					
319.	"	Гражданин б. Товарищ	Гражданин Товарищ	1881 1894	45,87 51,20	4,91 6,40	Списан Списан 192
320.	А.Ф.Тарышкин Вят.вол.п-во	Иван	Внук,Бабель с 1929г.	1895	53,34	6,40	Списан 196
321.	Т.Ф.Булычев Вят.Вол.п-во	Приемский Булычев	Прадед с 1921г. Марат	1896	57,60	6,40	Списан II/ 1964г.
322.	"	Сын	Сын,Буденов	1896	53,34	6,40	Списан
323.	"	Помощник	Помощник,Антон Чехов с 1941г.				
324.	"	Наследник	Пестель с 1929	1897	61,84	6,71	Списан
325.	"	Основатель Свекор с 1915г.	Свекор С.Баранова 1926г.	1897	54,54	6,40	Списан
326.	"	Николай	Республика с 1918г.	1897	54;54	6,40	Списан
327.	А.Ф.Тарышкин Вят.Вол.П-во	Александр	Пасынок Чапаев	1899	53,34	7,05	Списан
328.	"	Павел	Павел,Некрасов с 1929	1899	53,34	7,01	Списан 1964
329.	Т.Ф. Булычев Вят.Вол.п-во	Москва	Бабушка с 1920г. Соф.Перовская с 1930г. Чайка с 1958г.	1900	66,14	7,32	Сгорел 1964 в Сарат. порту
330.	"	Орлов	Зиновьев с 1900 Н.Чарманов с 1929г.Лев Тол- стой с 1939г.	1900	61,87	7,01	Списан
331.	И.В.Александров Вят.Вол. п-во	Дед	Дед,Ф.Энгельс с 1936г.	1900	53,34	7,06	Списан 1964
332.	Т.Ф.Булычев Вят.Вол.п-во	Отец	Отец,Плеханов с 1937г.	1901	53,34	7,01	Списан 20/ 1963г.
333.	Вят.Вол.п-во	Вятка	Вятка,Герцен	1904	42,77	7,01	Списан

1	2	3	4	5	6	7	8
334.	Н.П.Латяев, прод.Б.Н.Богатикову, Втг.Вол.п-во	Аркульский затон	Внучка Ким с 1980г.	1913	50,90	7,01	Списан 18/ХП 1963г.
335.	А.В.Якимов	Латник	Латник	1878	57,82	6,61	Погиб в 1918г в районе Нижних Челнов
336.	Тор.Дома А.В.Якимова с сыном	Златоуст	Златоуст	1883	71,65	6,01	Списан в нач. 1925г.
337.	"	Владимир		1899	53,34	6,40	Списан
338.	"	Норд	Норд	1892	53,34	6,40	Списан
339.	"	Ост	Ост, Генерал Шеймуратов с 1958г.	1900	53,34	6,40	Списан после 1960г.
340.	"	Урал	Урал, Абдул Тукаев с 1936г.	1901	60,35	7,01	Списан
341.	"	Амур	Амур	1904	67,06	7,62	Сгорел 28/VI 1919г. в устьи р.Чусовой
342.	"	Вест	Вест, 15 лет Комсомола с 1940г.	1908	54,05	6,40	Списан
343.	"	Зюйд	ЗЮЙД	1910	54,05	6,40	Списан 20/IV-57г.
344.	"	Зенит	Зенит, Салтыков Щедрин с 1939г.	1911	46,94	6,40	Списан 18/ХП-63г.
344.5.	Ф.Е.Крепиш и К Вол.Унк. П-во	Унжек	Унжек	1882	25,60	2,98	Списан до 1923г.
346.	"	Кологривец	Кологривец	1889	49,71	6,40	Списан
347.	"	Малоугоры	Малоугоры	1895	46,94	6,05	Списан
348.7	Н.Н.Немков и Вол.Унк.п-во Рузский	Макарьевец	Макарьевец	1895	48,00	6,40	Списан до 1923г.
349.	Ф.Е.Крепиш и Вол.Унк.п-во	Мантурово	Мантурово	1905	55,82	6,71	Списан
350.	"	Шомокта	Степ.Халтурин с 1918г.	1912	42,67	6,40	Списан в мае 1960г.
351.	"	Кама	Кама	1915	42,73	6,40	Списан
352.	"	Пелегово	Пелегово	1921	44,72		Списан
353.	А.Я.Балин	Благодарный	Благодарный	1902	48,77	6,71	Списан в 1958г.
354.1	Яковлев, Балин	Успех	Успех, Моссовет с 1937г.	1912	49,07	6,51	Списан
355.	Балин А.Я.	Овсяники	Овсяники	1913	32,00	4,06	Списан
356.	"	Виктор	Виктор, Свобода	1913	32,00		Списан 23 окт. 1961г.
357.	Ф.М.Прукин	Казань	Казань, Свирьстрой	1903	49,07	6,10	Списан 31 дек 1960г.
358.	"	Симбирск	Симбирск	1903	48,78	6,09	Списан 12 дек 1962г.
359.	Ф.М.Баукин	Сенгилей	Сенгилей Красный текстильщик с 1936г.	1904	55,78	6,55	Списан

1	2	3	4	5	6	7	8
360.	"-	Самара	Самара, Владимир Маяковский, Химик	1904	55,77	6,55	Списан
361.	Ахтубинское п-во	Котлас	Красный Царицин	1872	61,87		Списан
362.	"-	Посад Дубовка	Дубовка	1892	33,44	4,98	Списан
363.	А.Е. Лайкио Ахтубинское п-во	Выборг вин.	Выборг, Пламя Маршал Жуков	1909	34,14	5,47	Списан
364.	Ахтубинское п-во	п-во Михаил Газенкампор	Михаил Газен- кампор	1902	46,03	6,71	Списан
365.	"-	Атаман	Атаман Разин	1903	25,04	5,49	Списан
366.	"-	Яксатово	Яксатово	1907	25,70		Списан
367.	"-	Иван Царевич Форпост	Форпост Емельян Пугачев	1908	24,38	4,72	Списан
368.	"-	Башмакова	Башмакова	1912	27,76		Списан
369.	И.Н. Торсуев Ахтубинское п-во	Борьба Антонина	Антонина, Энгельс с 1937г.	1899	47,16	6,40	Списан в 1963г.
370.	Костр. ком. п-во	Комерсант	Вуй с 1918г.	1909	38,41	5,80	Списан 21 июня 1960г.
371.	"-	Заря бук. Крестьянин с 1910г.	Крестьянин Механик	1908	38,41	5,79	Списан 14/1-61г.
372.	"-	Комерсант		1909	38,41	5,79	Списан
373.	"-	Крестьянка	Крестьянка	1912	34,14	4,63	Списан
374.	И.И. Щербаков ВГ Поздняков и Ком. Крест. п-во с 1904г.	Трудолюбивый		1891	54,40	6,04	Списан
375.	Торг. Дом, Е.Л. Ефремов с вы- ном, Ком. Крест. п-во	Владимир	Труженик	1894	50,14	5,87	Списан
376.	Н.В. Огородников Ком. Крест. п-во с 1904г.	Виктор	Свобода	1900	44,80	5,18	Списан
377.	А.А. Балин, Т-во Балин и Николаев, Кам Крест. п-во с 1904г.	Николаев б.п. Николай б.п.	Батрак	1901	36,58	6,04	Списан
378.	В.В. Турин Ком. Крест. п-во с 1904г.	Голубка	Голубка	1904	39,62	6,40	Списан
379.	О-во ком. Крест. п-во с 1904г.	Крестьянин Крестьянка	Крестьянин	1904	51,82	6,10	Списан в 1960г.
80.	Ком. Крест. п-во	Комерсант	Златовратский	1911	42,67	7,01	Списан 1959г.
81.	Н.В. Огородников Ком. Крест. п-во	Царь освободитель	Освободитель с 1917г.	1914	54,25	6,71	В 30-х годах пе- редан на ср. Волну
82.	Терентьев Ком. Крест. п-во	Рыбак	Рыбак	1917			Списан
83.	Г.А. Набатов Кам. Крест. п-во	Мария		1898	50,14	6,04	Списан

1	2	3	4	5	6	7	8
384	Кам. Крест. п-во	Георгий					
385	И. И. Линдберг	Матильда			1884	23,04	5,58
386	А. Е. Токарев	бук. вин. Валентина	Валентина		1884	21,34	Списан
387	Т-во Гурьевское	Тамара	Тамара		1908	51,51	6,71
388	п-во Е. А. Токарево		Подарок 1 Мая				Списан 19 марта 1967
389	М. А. Згуриди	Афина	Афина		1909	24,38	4,38
	А. Е. Токарев		Саратов				
390	А. Е. Токарев	Клеопатра	Клеопатра		1909	24,38	4,88
		Покровск					Списан 31 июля 1965
		Энгельс					
391	А. Е. Токарев	А. Токарев	Тов. Желиговский		1914	53,34	6,70
			с 1922г.				Списан
392	И. И. Ципулин	Она, Князь	Витязь		1885	40,38	6,40
		Дм. Донской					Списан
393	И. К. Ципулин	Екатерина	Союз		1885	34,78	4,91
	Д. И. Ципулин						
	Балашов						
394	И. И. Ципулин	Ципулин	Алексин		1884	42,67	5,48
	"						Списан 9/X-57
395	"	Ласточка	Совет		1907	33,30	4,60
396	Д. М. Савин	Мария	Мария		1899	42,67	6,04
	Лобастов		Тарас Шевченко				Списан
397	Лобастов	Гражданин	Красный самарец		1896	42,74	Списан
			15 лет Казахст.				
398	"	Свобода	Свобода		1912	44,81	Списан 23/X-61
							Сгорел 28/VI 1919г. в устье р. Чусовой
399	Крапивин и Лаптев, Т-во служ. Перм. куп. з-да, Перм. приг т-во	Мотовилиха	Мотовилиха		1892	21,34	3,66
							Сгорел 28/VI 1919г. в устье р. Чусовой
400	Крапивин и Лаптев, Перм. приг. т-во	Пермь	Пермь		1900	39,6	"
401	Н. Е. Чиркин	Петр	Петр, Велужа- нин с 1930г.		1899	39,62	6,10
							Списан 29/X 1961г.
402	П. В. Чиркин	Василий Чир- кин	Василий Чиркин Красный Пахарь		1903	45,10	6,10
							В 1938г. передана на р. С-Дви- Списан "
403	А. А. Худяков Т. М. Канавин Г. Копылов	А. А. Худяков Царицин	Царицин		1896	46,03	6,40
404	Г. Копылов	Михаил	Михаил		1893	45,78	6,55
							Списан
405	"	Петропаловка	Петропаловка		1896	44,81	Списан
			Красный Профин- терн с 1924г.				
406	"	Бирючья коса	Бирючья коса		1898	38,54	Списан
407	Ржевин	Григорий			1896	59,74	7,33
							Продан Б. Камен- ским и Ив Мешкову

1	2	3	4	5	6	7	8
408.	Ржевин	А.И. Плюснин	Чердынец	1890	53,46	6,14	Списан в 1950
409.	"	Алекс. Ржевин	Красный	1913	57,91	7,01	Списан
410.	А.И. ЛАПШИН	Геннадий	Урал с 1920г. Геннадий	1904	46,94		Списан
411.	"	Зинаида	Зинаида	1914	46,94	6,40	Списан
412.	Е.А. Дайхия	Истра	Робеспьер Красный часовой с 1924г.	1910	36,02	6,40	Списан
413.	"	Гельсингфорс	Сержант Павлов Гельсингфорс	1916	64,01		Списан
414.	В.Е. Фадеев	Человек	Человек	1898	38,02	5,18	Списан
415.	"	Татьяна	Тов. Каменев Татьяна	1899	24,97	4,27	Списан
416.	"	Образцовый	Работница Образцовый	1903	25,91		
417.	Воронин, Артю- хин, В.Е. Фадеев	Воронин Смелый	Смелый Батрак с 1924	1904	19,66	3,65	Списан
418.	В.Е. Фадеев	Алексей	Алексей	1905	40,53	5,79	Списан
419.	"	Тузуклей	вин. Тузуклей	1914	38,25		Списан
420.	"	Жан. Жорес	вин. Жан. Жорес	1915	27,84	4,57	Списан
421.	Е.Г. Кашин	Услонский	Ярославец	1892	42,67	5,33	Списан
422.	"	Ярославец					
423.	"	Григорий	Прибой	1903	45,10	5,49	Списан 1963г.
424.	"	Волна	Волна	1903	45,72	6,70	Списан
425.	М.Ф. Яковлев Е.Г. Кашин	Наследники	Камчатка	1903	45,71	6,71	Списан
426.	Н-во Милютин и В.М. Мелешин	Полезный	Полезный	1889	55,47	6,40	Списан
427.	В.И. Мелешин	Гражданин	Гражданин	1898	55,78		Списан
428.	Сывренев, Мель- ников и Кисма- ров, Н.И. Меле- шин	Гражданин	Бязник. уч. Гражданин (Астрахан, уч.)	1906	29,78	4,80	Списан
28.	Окороков	Александр	Александр	1894	36,27	5,39	Списан
29.	"	Свободный гражданин	Свободный гражданин	1902	62,67		Списан
30.	Наследники НИ Немкова, Окороков	Леонид	Леонид	1903	40,58	6,10	Списан около 1923г.
31.	Е.А. Овчинников	Алексей	Алексей	1905	44,50	5,70	Списан в 1928
32.	А.И. Плюснин Е.А. Овчинников	Рассвет	Рассвет	1890	46,94	6,10	Списан в 1928
33.	Г.А. Набатов	Кострома	Кострома	1908	35,35		Списан
34.	"	Красное вин.	Красное	1911	23,0	4,27	Списан
35.	Коняхин	Николай Ко-	Переправа	1898	31,39	5,74	Списан
36.	О.И. Шанин	Соликамск	Соликамск	1898	55,77	6,40	Списан
37.	Бр. Володицы	Марчуги	Марчуги	1900	40,54		Списан
38.	Тельников	Гражданка	Гражданка	1902	40,84		Списан
39.	Е.А. Ефремов	Михаил	Михаил	1903	45,10	5,47	Списан
40.	Гуркин	Н. Высогорский	Николай Высогорский	1903	32,01	4,82	Списан
41.	Бр. Таланцевы	Чайка	Чайка Мартьянов	1903	39,62	5,79	Списан 30/XII 1963г.

1	2	3	4	5	6	7	8
442.	А.А.Матвеев и Н.Г.Плахотников	Марс	Красный водник	1909	36,27	5,49	Списан
443.	А.А.Матвеев	Прогресс	Прогресс	1910	44,30	6,40	Списан
444.	Н.П.Латяев А.И.Милютин	Милютин	Наркомвод с 1936г., Коки- наки с 1940г. Бородино с 1958г.	1915	55,20	6,70	Списан
445.	Т-во Богомоллов и Моисеев	Борис	Т.Шевченко	1914А	36,27	6,40	Списан
446.	Т-во Добровых Пабогольц	Гурьевец	Гурьевец	1912	64,01	7,98	Списан
447.	Нижегор.Легк. п-во	Семнадцатый Гидроплан	М.Покровский Алеша Пешков	1914	40,55	5,79	Списан
448.	Н.П.Латяев Запр.Череп. П-ву Север	Учредитель	Совнархоз	1915	55,47	6,71	Списан
449.	С.В.Р.П.	Колхозница	Колхозница	1931	45,08	7,00	Списан
50.	"	Казахстан	Казахстан	1931	59,00	14,20	Списан
51.	"	15 лет ВЧК	15 лет ВЧК	1931	50,20	14,80	Списан
52.	"	Уральск	Уральск	1931	60,37	14,80	Списан
53.	МОРЦ	ЛМ Коганович	ЛМ Коганович с 1959г.	1932	67,10	3,25	Списан осень 1964г.
54.	"	Менжинский	Тов.Менжинский	1932	67,10	8,25	Списан в 1959г.
55.	В.В.Р.П.	Эрнст Крен- кель	Эрнст Кренкель	"	43,89	6,98	Списан
56.	МОУРП	Н.Хрущев	Н.Хрущев	1932	43,89	6,98	Списан
57.	В.Р.Н.	Узбекреспублика	Узбекреспублика Красная Башки- рия	"	44,90	7,05	Списан в 19- 66г., обсох у села Бело- зерка Горьк. обл.
58.	"	Осоавиахим	Осоавиахим Аксаков	1932	45,60	7,02	Списан
59.	Б.Р.Н.	Инг-Штурм	Инг-Штурм	1932	45,70	7,02	Списан
60.	В.В.Р.П.	Сура	Сура	1932	45,30	7,00	Списан
61.	"	Красная Чу- вашия	Красная Чува- шия	1932	45,00	7,00	Списан
62.	К.Н.П.	Восимар Ворошилов	Маршал Вороши- лов с 1936г. Комсомол Урала с 1958г.	1933	32,70	16,50	Списан в 1984г.
63.	К.Р.П.	Иван Кабаков	Сергей Киров с 1938г.	1933	82,70	16,50	Списан в 1978г.
64.	"	М.Ошвинцев	Н.Ежов с 1938г. Георгий Седов с 1949г.	1933	82,70	16,50	Списан в 1976г.
65.	"	Павел Постышев	Сталинская Конституция с 1956г. Советская Конституция с 1956г.	1933	82,70	16,50	Списан в 1952г.

1	2	3	4	5	6	7	8
466. МОУРП	Башкир	Верховный Совет с 1939г.	1933	67,20	8,25	Списан в 1964г.	
467. -"	Память Покровского	Мичурин с 1950г.					
		Н.А.Некрасов	1933	67,10	8,25	Горел в 1939г. Восстановлен вышел в плав VI 1950г. Списан в 1964г.	
468. -"	Память Кирова	Железнодорожник, Волга	1933	62,00	14,00	Используется, как дом отдыха	
469. Б.Р.П.	Дагестреспублика	Дагестреспублика	1933	44,20	7,00	Списан	
470. В.В.Р.П.	Кремль	Кремль	1933	43,90	7,00	Списан в 1959г.	
471. -"	Пушкин	Пушкин	1934	44,30	7,10	Списан	
472. К.Р.П.	Тат.Республика	Татреспублика	1934	46,50	13,60	Списан	
473. В.В.Р.П.	Чувашреспублика	Чувашреспублика	1934	44,80	7,00	Списан	
474. Москва-Волго-Канал	М.Калинин	М.Калинин	1937	72,35	8,25	Сгорел в 1955г. на слипе в Белом городе	
475. -"	Иосиф Сталин	Иосиф Сталин	1937	72,35	8,25	Списан в 1972г.	
476. -"	Клим Ворошилов	М.Фрунзе с 1958					
		Владивосток	1937	72,35	8,25	Списан в 1971г.	
477. Москва-Волго-Канал	Вячеслав Молотов	В.Молотов	1937	72,35	8,25	Списан в 1972г.	
478. В.В.Р.П.	Анри Барбюс	М.Калинин 1958г.					
		Анри Барбюс	1941	79,60	10,0	Списан в 1970	
479. -"	Ал.Невский	Ал.Невский	1941	79,60	10,0	Погиб 27/II 1942г. у Тулупного яра у притока Битань Быков Хутора на 2435 км	

устье

Сведения об авторе



Анатолий Николаевич Степаненко родился 26 апреля 1956 года в селе Сель-Слобода Черниговского района Черниговской области, на Украине. В 1976 году окончил Харьковское военное училище тыла МВД СССР, в 1987 году – Саратовский ордена Знак почета институт механизации сельского хозяйства им. М.И. Калинина. В течение 21 года служил во внутренних войсках в гг. Саратове и Волгограде, прошел путь от командира взвода до заместителя командира части по технике и вооружению. После службы работал председателем ОСВОДА Заводского района города Саратова, директором Саратовского детского городского клуба «Юный моряк». Будучи директором детского городского клуба, на базе клуба воссоздал музей речного флота, существовавший в Саратове в 1921–1935 годах. Организовал газеты «Единая Россия в Кировском районе» и www.gorod.ru, был главным редактором. Печатался на краеведческие темы в газетах Саратовской области.

Список использованной литературы

1. Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М.: Транспечать НКПС, 1927.
2. Материалы из архива Саратовского района водных путей и судоходства за 1926–1963 годы.

Содержание

ПЕРВЫЕ МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ СУДОХОДСТВА	6
ПЛАВУЧИЕ И БЕРЕГОВЫЕ ЗНАКИ.....	8
ОТКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ	11
САРАТОВСКИЙ И САМАРСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЕ УЧАСТКИ ПУТИ В ПЕРВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ.....	15
УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1929 ГОДУ	33
ХАРАКТЕРИСТИКА СУДОВ, РАБОТАВШИХ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ.....	37
ИЗЫСКАТЕЛЬСКАЯ И ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНАЯ РАБОТА НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1929 ГОДУ	42
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ НАИБОЛЕЕ СЕРЬЕЗНЫХ ПЕРЕКАТОВ 4 ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ И ВЫПОЛНЕННЫХ НА НИХ РАБОТ В НАВИГАЦИЮ 1930 ГОДА.....	56
ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ НЕДОСТАТКИ РАБОТ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ	72
ОБСТАНОВКА ФАРВАТЕРА ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫМИ ЗНАКАМИ И РАБОТА ДРУГИХ СЛУЖБ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ САМАРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ	75
Связь и курьерская служба	75
Снабжение судов материалами и продовольствием.....	76
Бытовые условия	76
УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1930 ГОДУ	77
САМАРСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1931 ГОДУ.....	88
САМАРСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1932 ГОДУ.....	93
АВАРИИ С СУДАМИ И СНАРЯДАМИ ТЕХФЛОТА НА ПЛЕСЕ В 1932 ГОДУ.....	98
КАЧЕСТВО ОБСТАНОВКИ И ИНФОРМАЦИЯ О ГЛУБИНАХ НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1932 ГОДУ	98
КАДРОВАЯ РАБОТА НА САМАРСКОМ ПЛЕСЕ В 1932 ГОДУ.....	99
СТРУКТУРА АППАРАТА ПУТИ.....	102
О ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ НА УЧАСТКЕ РЕКИ ВОЛГИ: УСТЬЕ КАМЫ – ПРИСТАННОЕ В НАВИГАЦИЮ 1933 ГОДА	103
САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1935 ГОДУ	114
КУЙБЫШЕВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1935 ГОДУ	125
НАИБОЛЕЕ ЗАТРУДНИТЕЛЬНЫЕ В СУДОХОДНОМ ОТНОШЕНИИ ПЕРЕКАТЫ И УЗЛЫ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ.....	141
АВАРИИ ПО ВИНЕ «ПУТИ»	184
ФИЗИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1938 ГОДА	185

ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ	187
ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ УЧАСТКЕ ПУТИ В 1938-1940 ГОДУ	187
РЕФУЛИРОВАНИЕ ГРУНТА.....	215
КУЙБЫШЕВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1941-1942 ГОДАХ	222
САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В НАВИГАЦИЮ 1941 ГОДА.....	253
РАССТАНОВКА И ОТСТОЙ ФЛОТА САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1941 ГОДУ	263
КАДРЫ. ТРУД. СОЦСОРЕВНОВАНИЕ. СТАХАНОВЦЫ И УДАРНИКИ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ.....	266
САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В НАВИГАЦИЮ 1942 ГОДА.....	272
ДРОВОЗАГОТОВКИ.....	295
РАБОТА САРАТОВСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ	298
ФИЗИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1944 ГОДУ	305
КУЙБЫШЕВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В 1943 ГОДУ	311
ОПИСАНИЕ СУДОВОГО ХОДА НА ВЕСЕННИЙ ПЕРИОД В НАВИГАЦИЮ 1945 ГОДА В ГРАНИЦАХ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ ОТ СЕЛА ИВАНОВКА (ХВАЛЫНСК) ДО СОСНОВСКОЙ РОССЫПИ. РАЙОН ИВАНОВКА – КУЙБЫШЕВ.....	318
ПЕРВЫЙ РАЙОН ОБСТАНОВКИ ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ: КУЙБЫШЕВ – СОСНОВСКАЯ РОССЫПЬ	328
ОПИСАНИЕ ПЕРЕКАТОВ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ НА 1945 ГОД	335
УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1945 ГОДУ.....	371
СОСТОЯНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ГАБАРИТОВ СУДОВОГО ХОДА КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1945 ГОДУ	381
О РАБОТЕ ДИСПЕТЧЕРСКОГО АППАРАТА КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ В 1945 ГОДУ	395
ИЗЫСКАНИЯ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ В 1945 ГОДУ	395
РУСЛОБЕРЕГООЧИСТИТЕЛЬНЫЕ И ТРАЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА 4-М ТЕХНИЧЕСКОМ УЧАСТКЕ ПУТИ.....	402
ЛЕГКОВЫПРАВительные РАБОТЫ И ГИДРОСООРУЖЕНИЯ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ.....	404
ПОСТОВАЯ ОБСТАНОВКА НА 4-М ПЛЕСЕ	406

АВАРИЙНЫЙ РЕМОНТ ФЛОТА КУЙБЫШЕВСКОГО ПЛЕСА	409
ТУМАНЫ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ	414
АТМОСФЕРНЫЕ ОСАДКИ И СНЕГОВОЙ ПОКРОВ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ	417
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КУЙБЫШЕВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ ЗА 1946 ГОД	419
О СТАХАНОВСКОМ ДВИЖЕНИИ НА КУЙБЫШЕВСКОМ ПЛЕСЕ	425
САРАТОВСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧАСТОК ПУТИ В НАВИГАЦИЮ 1945 ГОДА	431
ИНФОРМАЦИЯ ПУТИ, ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЯ И СВЯЗЬ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ	437
СЛУЖЕБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ САРАТОВСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УЧАСТКА ПУТИ	438
ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ САРАТОВСКИХ ПУТЕЙЦЕВ	443
УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ И СОСТОЯНИЕ СУДОХОДНОГО РУКАВА РЕКИ ВОЛГИ У ГОРОДА САРАТОВА НА 1949 ГОД	450
УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ, ГИДРОЛОГИЧЕСКИЙ И ВЕТРОВОЙ РЕЖИМЫ ВОЛГОГРАДСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА В 1962-1963 ГОДАХ	462
ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТКА РЕКИ ВОЛГИ ОТ ГОРОДА КУЙБЫШЕВА ДО ГОРОДА БАЛАКОВО	463
ФИЗИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЛГОГРАДСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА	465
СКОРОСТИ ТЕЧЕНИЯ НА ВОЛГЕ В НАВИГАЦИЮ 1963 ГОДА	466
ВЕТРОВОЛНОВОЙ РЕЖИМ НА ВОЛГОГРАДСКОМ ВОДОХРАНИЛИЩЕ	469
ДИНАМИКА БЕРЕГОВ ВОЛГОГРАДСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА	471
О СУДОВОМ ХОДЕ НА УЧАСТКЕ ПЛЕСА ВОЛЖСКАЯ ГЭС ИМ. В.И. ЛЕНИНА – Г. КУЙБЫШЕВ В 1963 ГОДУ	472
ПОДГОТОВКА КУЙБЫШЕВСКОГО ПЛЕСА К МЕЖЕНИ	475
МЕЖЕННО-ОСЕННИЙ ПЕРИОД НА ПЛЕСЕ ВОЛЖСКАЯ ГЭС ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА – ГОРОД КУЙБЫШЕВ – ГОРОД БАЛАКОВО	475
АНАЛИЗ ПЕРЕФОРМИРОВАНИЙ НА ПЕРЕКАТАХ И ВЛИЯНИЕ НА НИХ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ КУЙБЫШЕВСКОГО ПЛЕСА	477
ТРАЛЬНЫЕ И ДНООЧИСТИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА ВОЛГЕ	486
СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА ОТ ВОЛЖСКОЙ ГЭС ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА ДО ВОЛЖСКОЙ ГЭС ИМЕНИ 22 СЪЕЗДА КПСС В 1963 ГОДУ	488
ПРИЛОЖЕНИЕ	496
Сведения об авторе	524
Список использованной литературы	525

Степаненко Анатолий Николаевич

**НА КУЙБЫШЕВСКОМ
И САРАТОВСКОМ
ПЛЕСАХ**

Историко-документальный очерк



Книга печатается в авторской редакции
Компьютерная верстка Доронкиной Е.Н.

Гарнитура Century Schoolbook.
Формат 60×84 1/8. Печ. л. 65,5. Тираж 250 экз.