

УДК 908

**К ИСТОРИИ СУДОХОДСТВА НА ОЗЕРЕ ИССЫК-КУЛЬ****Колесников А.А.**аспирант Кыргызско-Российского  
Славянского университета

*Предыдущий выпуск нашего журнала был посвящен подводной археологии озера Иссык-Куль. Один из его авторов – Анатолий Колесников погиб 9 апреля с.г. в результате неосторожного обращения с боеприпасами. За две недели до гибели он прислал в редакцию материал, посвященный развитию судоходства на Иссык-Куле в 30-60-е годы прошлого века, который и предлагается вниманию читателя.*

**Ключевые слова:** Кыргызская Республика, Иссык-Куль, пароходство.

Процесс превращения парусника в современный теплоход, оснащенный приборами электроники, автоматики и прочими чудесами техники, благодаря всеобщему прогрессу производственных предприятий и науки в эпоху Советской власти, завершился на Иссык-Куле успешно и в непродолжительное время.

Но путь этого превращения имеет несколько этапов.

Первыми судами на Иссык-Куле были неуклюжие деревянные посудины лесопромышленника Сулейманова и Решетниковых, так называемые «баркасы», приводившиеся в движение прямыми примитивными парусами, эффективными только при попутном ветре. Их рейсы Липенка-Рыбачье, Джергалчак-Рыбачье длились 1,5 – 2 месяца. Они были вытеснены морскими парусниками, появившимися на Иссык-Куле после приезда сюда двух азовцев: Александра Спиридоновича Щетины и Семена Андреевича Коростелева – корабельного мастера.



Построенные им суда: «Коммунар», «Юный коммунар», «Красный Восток», «Азов» и «Иссык-Куль» имели такую систему парусов, что могли ходить и при боковом и при встречном ветре. Имели форму галиотов (по искаженному черноморцами и азовцами названию «гульеты»). Были довольно быстроходны, и при попутном ветре могли обгонять первые самодвижущиеся теплоходы. Пример тому шхуна «Иссык-Куль» грузоподъемностью в 130 тонн, в 1932 году выйдя из Рыбачьего несколько позже теплохода «Пионер» при сильном ветре западных румбов, идя под парусами, обогнала его и пришла в Покровку на 2,5 часов раньше. Кроме того, им был реставрирован и модернизирован парусник «Тракторик» в 250 тонн.

Впоследствии многие путешественники, включая географа и ихтиолога, профессора Берга, инженера географа Зацепина дали представление об Иссык-Кульской котловине, как о зоне большого будущего. Центральное правительство СССР поручило Среднеазиатскому госпароходству построить на Иссык-Куле два теплохода. В 1925 году прибыл начальник строительства Николай Владимирович Федотьев. В Джергалчаке сооружали верфь, и на эллинге были заложены два судна. Старшим мастером был Семен Андреевич Коростелев.



В сентябре 1924 года на Иссык-Куле произошли большие изменения: Семиреченский тракт и его водная секция прекратил свое существование. Из судов остались «Коммунар» и «Красный Восток», которые сиротливо стояли на приколе в Пржевальской бухте. Из работников водного транспорта остались Кузьмин, Калашников, Исаев и Адволодкин. Все эти люди были не у дел и занимались кто чем мог. После длительных бюрократических согласований было принято решение, что суда эти хотя и не большие, а все же достояние государства, и их стоит использовать по назначению. Вменили в обязанность кантонской стройконторе принять их. Шкипером на «Коммунар», который имел грузоподъемность в 1800 пудов, был назначен Дмитрий Владимирович Колесников, а на «Красный Восток» – Кирилл Григорьевич Босолай, только что приехавший с Аральского моря. В команду Колесникова вошли: Адволодкин, Кузьмин и Исаев, а на «Красный Восток» – механик Калашников. И вот суда начали работать, совершая рейсы Пржевальск-Рыбачье и по всем бухтам. Перевозили хлеб, лес, а из Рыбачье – керосин, брички, сельскохозяйственные орудия и прочее. Так они просуществовали до 1925 года, а потом были переданы уполномоченному Средне-Азиатского госпароходства, тов. Федотьеву Н.В., прибывшему на Иссык-Куль для организации строительства двух теплоходов. Товарищ Федотьев приказом № 2 от 22 августа 1925 года принял эти суда вместе с командованием, и они начали обслуживать строящуюся в Джергалчаке верфь, доставляя туда грузы, поступающие из центра. Одновременно совершались и так называемые коммерческие рейсы – заказы от других организаций. Новые теплоходы строились из местного материала – Тянь-Шанской ели. Строительство возглавляли: начальник Федотьев и корабельный мастер Корастылев, корабельный техник Кузьмицкий. Строили суда волжские корабельные плотники, во главе которых был мастер Петр Дмитриевич Чесноков. Работа шла дружно и быстро. За две недели были выстроены жилые помещения, канторы, хлебопекарня, баня и эллинг. Суда строились прочно и добротнo, правда, доски для обшивки выпиливались вручную, огромные ели из леса на верфь доставлялись на волах. Теплоходы были готовы к июню 1926 года и один за другим сошли со стапелей. Первым в эксплуатацию вступил «Прогресс Киргизстана». Капитаном его был Тимофей Иванович Черногор, он работал в этой должности до ноября 1926 года, когда был переведен на теплоход «Пионер», а капитаном «Прогресса» стал Дмитрий Владимирович Колесников, командовавший им до 1929 года.

Два первых теплохода внесли большое оживление в жизнь Прииссыкуля. Автомашин в те годы являлись большой редкостью, в Пржевальске, например, не было не одной. Люди из Пржевальска во Фрунзе, Алма-Ату и дальше ездили на лошадях. Почта также обслуживалась тройками. Грузы перевозились на волах. И вот поток пассажиров и грузов переместился на суда, и они всегда были загружены до отказа.

В 1926 году волею Советского правительства на высокогорном озере Иссык-Куль было создано Иссык-Кульское государственное пароходство, с первых лет своего существования призванное способствовать развитию

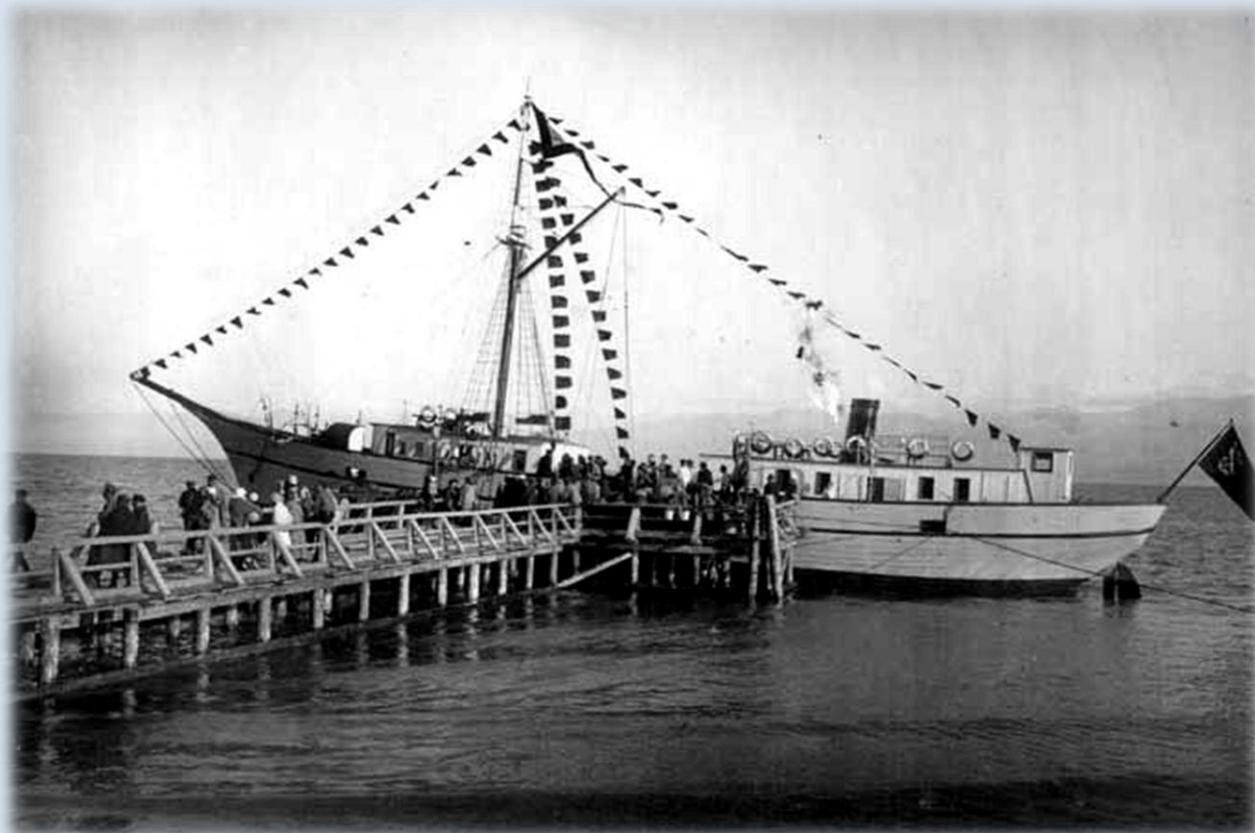
экономики горного края северной Киргизии. За эти годы неузнаваемо преобразились районы Иссык-Кульской котловины. Вместе с ними рос и водный транспорт Иссык-Куля. О малой мощности двигателей первых судов, находившихся в эксплуатации на озере Иссык-Куль, вспоминает К.Ф. Калашников, механик теплохода «Красный Восток»: однажды клеш его брюк попал в муфту гребного вала, и уже после нескольких оборотов двигатель «Кальвин» сдал и остановился...

Первые годы пароходство не имело своей ремонтной базы, судоремонтных мастерских, пристанское хозяйство было крайне примитивно.

В послевоенный период до пристани Рыбачье была проложена линия железной дороги. Это в значительной мере увеличило поток грузов по озеру Иссык-Куль, с пристани Рыбачье в Пржевальск, Покровку, Кольцовку, Григорьевку и обратно. В связи с вводом Рыбачьенского мясокомбината в эксплуатацию стали внедрять перевозки скота водным транспортом. Вместо 15 суток, на которые ранее затрачивали перегон скота, теперь он доставлялся за 18 часов. В первые годы расстояние между пристанями Пржевальск и Рыбачье теплоходы преодолевали за 14-25 часов, а затем, по мере старения двигателей, за 17-18 часов. Основным предметом перевозок в сторону Рыбачьего было зерно, которое в большом количестве скапливалось на складах «Хлебопродуктов» в бухтах Ак Терек, Григорьевка, Джергалчак, Монастырь, Николаевка, Покровка, Пржевальск, Тамка, Тон, Тюп, Чолпон-Ата и других. Перевозились также фрукты, картофель, кожевенное сырье, продукты охотничьего промысла. Кроме того из бухт Григорьевка, Джергалчак, Тамга, Урукты буксировался лес, связанный в плоты для Рыбачьенского лесопильного завода, этот завод просуществовал до начала 30-х годов и демонтирован в связи с тем, что леса Прииссыккулья были взяты государством под охрану, и порубка Тянь-Шанской ели оказалась под строгим запретом. Из Рыбачьего в Пржевальск и другие районы Иссык-Куля теплоходы перевозили сельскохозяйственные орудия, нефтепродукты, промышленные товары, а также стройматериалы: цемент, жженный кирпич и даже известь. Все погрузочные и разгрузочные работы производились вручную с помощью грузовых стрел, лебедок и талей. Естественно, что эти несовершенные устройства удлинляли стоянки судов у пристаней. Каждый теплоход, если только он не буксировал плоты, совершал по 10 рейсов в месяц. С плотами удавалось сделать всего 7-8 рейсов. По отчету за 1927 год, подписанному главным бухгалтером пароходства Чухловым и начальником эксплуатации Юдиным, теплоходы привезли 72 тысячи тонн грузов, включая лес. Немало перевезли за год и пассажиров: 9860 человек, что было вполне закономерно. Ведь автомобильный транспорт только развивался. На весь кантон имелась всего одна единственная машина, 4-х местный «Фордик». Более быстрого и относительно комфортабельного средства передвижения, чем теплоходы, не было. Порою даже не всех желающих можно было бы принять и разместить на теплоходе.

В 1928 году С.А. Коростылевым была построена двухмачтовая парусно-моторная шхуна «Пятилетка», грузоподъемностью в 300 тонн. Командовал ею

образованный капитан Ковалев, превосходно говоривший по-английски. А в начале 30-х годов со стапелей сошел теплоход «Киров», по типу схожий с «Пионером», но несколько меньших размеров. На этом кончилось строительство деревянных судов. В 1929 году инженер-кораблестроитель Валентин Давыдович Кербин, создал проект парохода «Советская Киргизия», который строился в Пржевальском доке под руководством самого конструктора.

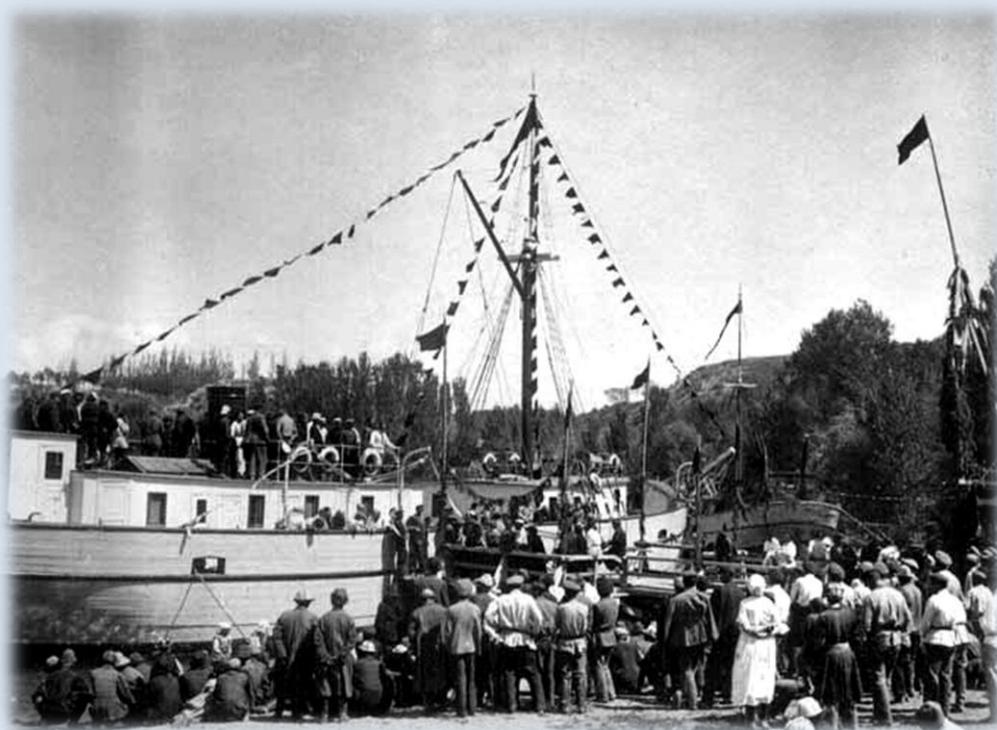


«Советская Киргизия»

Это было первое металлическое судно грузоподъемностью до 450 тонн. История сохранила для потомков снимки тех лет. Оба теплохода стоят у Пржевальской пристани. При встрече и проходах каждого из них проходили бурные митинги. И хотя грузоподъемность теплоходов была небольшая – всего 250 тонн и для пассажиров они имели всего по сорок мест в каютах первого и второго классов, кроме того в летнее время продавались пассажирские места на палубу, площадка между носовыми и кормовыми надстройками вмещала 15-20 человек. Суда эти были, в своем роде, культуртрегерами (провозвестниками новой культурной жизни) всей Иссык-кульской котловины, всего Кара-Кольского кантона.



Группа строителей снята с макетом трехмачтовой шхуны «Иссык-Куль». Шхуна построена в начале нашего века, была по тем временам крупным судном (водоизмещение ее – 130 тонн). Но не ею и ей подобными началась история Иссык-Кульского пароходства. В 1925 году на верфи в Джергалчаке (южный берег озера), были заложены два теплохода – «Прогресс Киргизстана» и «Пионер». Строили их из дерева, тянь-шаньской ели, и в 1926 году спустили на воду.





Во время первого рейса на «Пионере» (слева – шкипер Д.В. Колесников, рядом инженер-гидрограф Зацепин, капитан «Пионера» Черногор и начальник Иссык-Кульского пароходства).



Групповой снимок первых мореплавателей и строителей теплоходов на Иссык-Куле. (В самом центре, в фуфайке с белым чехлом – Коростелев, а справа от него, первый начальник пароходства Николай Владимирович Федотьев).



В первые годы Советской власти в Киргизии строительство морского флота требовало больших затрат, и, тем не менее, правительство пошло на эти затраты, придавая большое значение созданию пароходства на Иссык-Куле. Каждый руководитель, каждый рядовой труженик понимал это – ведь то была эпоха гужевого транспорта. Не случайно так многолюдно было при спуске теплохода, почетными гостями были члены исполкома Пржевальского кантона, который объединял в ту пору все населенные пункты Прииссыккуля.



Первые теплоходы были оснащены двигателями типа «болиндер» в 110 эффективных сил (запускались они сжатым воздухом из специальных баллонов). На каждом теплоходе была команда, состоящая из шестнадцати человек. Эти двигатели строились на Ижорском заводе в Колпино, возле Ленинграда. Их с большими трудностями доставляли на Иссык-Куль.





Теплоход «Советская Киргизия», конечно, был мощнее первых судов.



Создание Иссык-кульского пароходства повлияло на быстрый рост Рыбачьего. Если в 1926 году, когда мы пришли в Рыбачье из Пржевальска первым рейсом, поселок состоял из нескольких домиков, то вскоре здесь, в своего рода перевалочном населенном пункте, появилось несколько причалов, элеватор, лесопильный завод, отделение госбанка. Сейчас Рыбачье – довольно крупный и шумный портовый город. Разрослись и другие села и поселки Прииссыккуля.



Иссык-кульское пароходство в 1966 ничем уже не напоминало 1920-е годы. Погрузку и разгрузку теперь производят порталными кранами, между Пржевальском, Бокомбаевским, Рыбачьим, Тюпом и Курментами курсируют быстроходные суда.

Среди них – теплоход «40 лет Киргизстана», буксиры: «Норд», «Зюйд», танкер «Генерал Панфилов» и много других судов.

Распад Союза негативно отразился на общем состоянии судоходства на Иссык-Куле. Нарушились сложившиеся хозяйственные связи, упали объемы грузоперевозок, сократился тоннаж судов.



Современное положение флота на озере Иссык-Куль можно охарактеризовать философским изречением из книги Экклезиаста: «Возвращение на круги своя». Конечно, частный сектор в туристической индустрии сумел обустроить некоторое количество яхт и прогулочных кораблей, но в целом две трети кораблей уже распилено и отправлено в Поднебесную – на переплавку.



В статье использованы фото из архивов Балыкчинского судоремонтного завода, Каракольского пристанского пароходства и личного собрания Д.В. Колесникова.

***Колесніков А.А. До історії судноплавства на озері Іссик-Куль.***

Попередній випуск нашого журналу був присвячений підводної археології озера Іссик-Куль. Один з його авторів - Анатолій Колесніков загинув 9 квітня цього року внаслідок необережного поводження з боєприпасами. За два тижні до загибелі він надіслав до редакції матеріал, присвячений розвитку судноплавства на Іссик-Кулі в 30-60-ті роки минулого століття, який і пропонується увазі читача.

***Ключові слова: Киргизька Республіка, Іссик-Куль, пароплавство.***

***Kolesnikov A.A. The history of navigation on Lake Issyk-Kul.***

The previous issue of the magazine was devoted to the underwater archeology of Lake Issyk-Kul. One of its authors – Mr. Kolesnikov died on April 9 this year as a result of careless handling of ammunition. Two weeks before his death, he sent to the editor the material, which was devoted to development of navigation on Lake Issyk-Kul in the 1930-1960 and which is available to the reader.

***Keywords: Kyrgyzstan, Issyk-Kul, the shipping company.***

Стаття отримана редакцією 25.03.13