

Организация речных круизов в Пермской области в 1960-1970-е гг.

Д.С. Катаев

Главный археограф научно-исследовательского отдела Государственного архива Пермского края. Пермь, Российская Федерация.

E-mail: kataev-ds@mail.ru

В статье, преимущественно на материалах фонда Государственного архива Пермского края р-1401 «Пермский областной совет по туризму и экскурсиям» и личных фондов, находящихся на хранении в Государственном архиве Пермского края, рассматриваются особенности организации речных круизов в Пермской области. Особое внимание уделено проблемам в организации туристических круизов, отмеченных в статистических отчетах областного совета по туризму и экскурсиям и жалобах граждан, а также новаторским приемам в реализации туристических программ, осуществленных в Пермской области. Интерес также представляют особенности введения в строй нового подвижного состава пароходства, использовавшегося для туристических перевозок, а также изменений рейсовой программы, организации развлечений, питания и безопасности на туристических судах Камского речного пароходства.

Ключевые слова: Кама, Камское речное пароходство, Пермский областной совет по туризму и экскурсиям, туризм, круиз

С 1950-х гг. Пермь становится одним из важнейших в стране центров круизного туризма. Теплоходы Камского речного пароходства стали активно проводить туристические рейсы по городам бассейна Волги и других водных путей Единой глубоководной системы Европейской части России – на регулярной основе вплоть до Астрахани, Ростова-на-Дону и Ленинграда. Круизные рейсы из Перми до сих пор являются востребованным типом отдыха не только для прикамцев, но и для жителей других регионов Урала.

Многие особенности прикамского круизного туризма сформировались именно в 1950-1960-х гг. В том числе, часть современного пассажирского туристского флота, обслуживающего жителей Пермского края являются судами, введенными в строй Камского речного пароходства в 1960-х гг. Также стоит отметить, что к концу 1950-х

гг. на общесоюзном уровне в целом завершилось послевоенное восстановление экономики, и наметившееся повышение уровня жизни в городах Урала стало одним из факторов повышения спроса на туристические путевки и, в общем, развития туристической индустрии.

Основной массив документальных материалов по истории круизного туризма в Прикамье в послевоенное время находится на хранении в фондах Государственного архива Пермского края р-196 «ОАО Судходная компания “Камское речное пароходство”» и р-1401 «Пермский областной Совет по туризму и экскурсиям», содержащие документальные материалы о развитии речного туризма, преимущественно до 1972 г. Значимая часть документальных материалов о развитии круизного туризма также находится на хранении в фонде 1560 «ЗАО “Пермтурист”», состоящем на учете в Пермском государственном архиве социально-политической истории. Многие фотографии круизных судов и материалы, предназначенные для ознакомления клиентами пермских туристско-экскурсионных организаций, находятся в личных фондах Государственного архива Пермского края, в том числе, в статье использованы материалы из фонда р-1766 – личного фонда летчицы Александры Дмитриевны Сазыкиной.

Одной из точек отсчета истории туристической индустрии в Прикамье можно назвать 1959 г., когда была создана туристско-экскурсионная контора Камского речного пароходства. В объяснительной записке к отчету ТЭК Камского речного пароходства за 1959 г. были указаны следующие обстоятельства создания организации: «При организации конторы предполагалось всю предварительную продажу билетов от порта «Пермь» передать Туристско-экскурсионной конторе, в связи с чем было запланировано на 1959 г. накоплений в сумме 135 тыс. руб., фактически же контора дала накоплений всего 7 тыс. руб. при расходах 27 тыс. руб., так как планируемые функции конторе переданы не были». Также подчеркивалось, что операции по продаже путевок были переданы от порта «Пермь» только с 26 июля 1959 г., практически контора работала только 2 месяца навигации – август и сентябрь [1, Л. 2].

В объяснительной записке к отчету туристско-экскурсионной конторы за 1960 г. были, в свою очередь, раскрыты следующие обстоятельства второй навигации, в ходе которой действовало учреждение: «Конторой в навигацию 1960 года было привлечено пассажиров 76300 человек при плане 42700 человек, что составляет 178,7%». Несмотря на перевыполнение плана по пассажиро-перевозкам, план

доходов конторой не был полностью выполнен. При плане 117,0 тыс. руб. фактическая сумма доходов составила 106,5 тыс. руб. или 91% [2, Л. 17].

Для организации туристских поездок именно в навигацию и 1960 г. были разработаны и утверждены туристские линии:

- Пермь – Москва – Пермь, на которой работали 3 судна;
- Пермь – Астрахань – Пермь, на которой работали 2 судна;
- Пермь – Ростов-на-Дону – Пермь, на которой работали 2 судна.

Таким образом, в навигацию 1960 г. туристские маршруты туристско-экскурсионной конторы Камского речного пароходства обслуживали 7 судов. Продолжительность оборота для всех судов составляла 18 суток.

Одно судно – «В.Г. Белинский» было выделено для «неорганизованных туристов», путевки на остальные выделялись по договорам с с промышленными предприятиями. Для организации отдыха во время круизов предприятиями, заключившими соглашения с туристско-экскурсионной конторой Камского речного пароходства для отдыха своих сотрудников, выделялись культмассовые работники, музыканты и экскурсоводы. Таким образом, качество культурного обслуживания на таких круизных рейсах целиком зависело от ресурсов и организационных приоритетов данных предприятий, то есть могло сильно различаться от рейса к рейсу.

На пароход «В.Г. Белинский», обслуживаемый только Камским речным пароходством, на весь период экскурсионных поездок были назначены культработник и баянист, которые осуществляли культурно-массовую работу среди отдыхающих и занимались организацией экскурсий в крупных городах, расположенных по пути следования круизного рейса.

По итогам навигации 1960 г. туристско-экскурсионная контора Камского речного пароходства отмечала, что суда, предназначенные для туристских перевозок, не отвечают требованиям, достаточным для организации культурного отдыха туристов. В частности, отмечалось, что помещения салонов, столовых и кают тесные, имелись небезопасные подвесные койки, прогулочные палубы на судах были узкими.

В ходе навигации туристско-экскурсионная контора организовывала пригородные туристические рейсы, для этих целей использовался пассажирский флот Камского речного пароходства, находящийся в межрейсовых стоянках.

В итоге, руководство туристско-экскурсионной конторы Камского речного пароходства в своем отчете за 1960 г. сформулировало следующие предложения:

- Прекращение перевозки грузов на туристских судах.
- Снижение стоимости туристских путевок.
- В навигацию 1961 г. предусмотреть на все туристские суда штат культработника, массовика и баяниста.
- Изыскать возможность выдачи форменного обмундирования матросам, рулевым и проводницам на туристских судах.
- Выделение судов, находящихся в межрейсовых стоянках для загородных прогулок и катаний.
- Организация филиалов туристско-экскурсионной конторы в Березниках, Сарапуле и Чистополе.
- Реклама в Перми, Свердловске, Челябинске и Ижевске.

Для продажи билетов, путевок и заключения договоров осуществлялись в 1960 г. неоднократные выезды работников туристско-экскурсионной конторы Камского речного пароходства в Челябинск, Свердловск, Нижний Тагил, Кизел, Серов и Ижевск [2, Л. 20-22].

В навигацию 1962 г. режим дня для туристов на теплоходе «Анадырь», обслуживаемом туристско-экскурсионной конторой Камского речного пароходства, был следующим:

6.00 – подъем

7.00-8.30 – завтрак

8.30-13.00 – экскурсионные и массовые мероприятия

13.00-15.00 – обед

15.00-17.00 – отдых

17.00-19.00 – культурно-массовые мероприятия

19.00-20.30 – ужин

20.30-23.00 – культурно-массовые мероприятия

23.00 – сон

Среди запретов для туристов были указаны: азартные игры, фотографирование особо важных объектов. Для лучшей организации обслуживания туристы комплектовались в группы, каждая из которых выбирала старосту [3, Л. 3-4].

В туристских книжках с теплохода «А. Фадеев» в навигацию 1963-1964 гг. было указано, что лечебных целей туристская база теплохода не преследовала и лицам, нуждающимся в лечении и врачебном наблюдении, пребывание на теплоходе не рекомендовалось. Диетическим питанием туристы также не обеспечивались [3, Л. 18-19]. Среди особенностей обслуживания на теплоходах в туристских книжках были указаны «библиотека, настольные игры и музыкальные инструменты».

Введение пятидневной рабочей недели в СССР способствовало дальнейшему развитию туристической индустрии в Прикамье. Так, в связи с планируемым введением пятидневной рабочей недели, 1 января 1967 г. было создано бюро Пермского областного Совета по туризму и экскурсиям [4, Л. 22]. Именно эта организация на рубеже 1960-х — 1970-х гг. взяла на себя основную работу по организации отдыха на турбазах Пермской области, организации железнодорожных трансферов в туристические места почти всех республик СССР и, соответственно, организации круизного туризма.

Некоторые аспекты туристического сервиса на судах, обслуживаемых Пермским областным советом по туризму и экскурсиям, вызывали нарекания туристов, прессы и контрольных органов. Так, в жалобе свердловских туристов о поездке на теплоходе «И.С. Никитин» в 1967 г. по маршруту «Пермь — Астрахань — Ростов-на-Дону — Пермь» указаны следующие технические недостатки судна и проблемы организации досуга туристов:

«В каютах теснота, вентиляция отсутствует. В 3-м и 4-м классах условия вообще ужасные, люди вместо отдыха только мучаются. <..> В результате 230 человек отдыхают в плохих условиях, в каютах тесно, 4-й класс живет в трюме, без света и воздуха, бытовые условия не блещут, даже электроприборы нельзя использовать

ввиду слабого напряжения, прием пищи проходит в большой стесненности. <...> Культурно-массовая работа вообще отсутствует, нет хорошего организатора, люди представлены сами себе» [5, Л. 2-3].

По итогу рассмотрения данной жалобы, в письме заместителя председателя Центрального совета по туризму Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов В. Барбина председателю Пермского областного совета по туризму И. Бубликову было рекомендовано: «рассмотреть вопрос дальнейшего использования теплохода «Никитин» в навигацию 1968 г., совместно с пароходством рассмотреть возможность снижения арендной платы, так как теплоход некомфортабельный и стоимость путевки на нем слишком высокая» [5, Л. 1].

В свою очередь, в жалобах и предложениях по вопросам обслуживания на судне «Вильгельм Пик» в ту же навигацию 1967 г. были такие, несколько противоречивые вопросы и рекомендации: «Для чего на теплоходе настолько «раздуты» штаты по культурному обслуживанию, содержится экскурсовод, культмассовик, хормейстер, баянист, заведующая турбазы и прочие работники? <...> Необходимо содержать на теплоходе парикмахера, фотографа, чтоб не тратить на стоянках время на посещение парикмахера» [5, Л. 14].

В навигацию следующего года на теплоходе «Федор Гладков» недостатки обслуживания туристов в одной из жалоб были указаны следующим образом: «А занятий-то у нас не было. Позавтракаем и метаемся из угла в угол. Дело дошло до того, что читальный зал на теплоходе оккупировали картежники. Режутся туристы в карты, ожидают зеленой остановки, чтобы встретиться с туристами других теплоходов и вместе провести время» [6, Л. 21]. Проверкой Пермского областного совета по туризму и экскурсиям претензии подтверждены только частично [6, Л. 24].

В навигацию 1968 г. Пермским областным советом по туризму и экскурсиям у Камского речного пароходства для организации дальних круизов были арендованы следующие суда [4, Л. 1]:

| | Места |
|---------------|-------|
| А. Фадеев | 340 |
| Вильгельм Пик | 336 |
| Ф. Жолио-Кюри | 340 |
| Ф. Гладков | 340 |

| | |
|--------------------|-----|
| Хирург Разумовский | 340 |
| Арагва | 213 |
| Десна | 213 |

Все путевки на восьмое судно, теплоход «Ф. Панферов», были выкуплены Пермским обкомом профсоюза оборонной промышленности [4, Л. 16].

На теплоходах в навигацию 1968 г. было осуществлено 63 рейсов [4, Л. 8]:

Пермь – Москва – Куйбышев – Пермь – 2 рейса

Пермь – Ленинград – Пермь – 9 рейсов

Пермь — Ростов-на-Дону — Астрахань — Пермь – 44 рейса

Пермь – Ростов-на-Дону – Жданов – Астрахань – Пермь – 1 (опытный рейс)

Пермь – Астрахань – Пермь – 7 рейсов.

План реализации круизных путевок Пермского областного совета по туризму и экскурсиям составил 19200, на них пришлось примерно 57% всех турпутевок Совета, на круизных судах было перевезено по факту 19433 человек, в том числе около 700 детей.

За 63 рейса навигации 1968 г. проведено [4, Л. 10]:

| | |
|---|-----|
| Лекции и беседы | 575 |
| Тематические вечера | 144 |
| Концерты художественной самодетельности | 243 |
| Вечера отдыха и игровых вечеров | 340 |
| КВН и КВТ | 63 |
| Огоньки | 57 |
| Праздники Нептуна | 48 |
| Турниры (шахматные, шашечные, теннисные) | 98 |
| Викторины (литературные, музыкальные) | 156 |
| Киносеансы | 428 |

| | |
|--------------------------------|-----|
| Спектакли и цирковые программы | 195 |
| «Ленинианы» | 63 |

Просветительские лекции в навигацию 1968 г. проходили, в том числе, на следующие темы: «О международном положении Советского Союза», «Идеи Ленина живут и побеждают», «Советская поэзия и ее роль в воспитании советского человека», «О событиях в Чехословакии», «Нефтяные месторождения Прикамья», «Урал в новой пятилетке», «О воспитании эстетических вкусов». Среди новых форм работы с туристами в отчетах Пермского областного совета по туризму и экскурсиям отмечены «Университет любознательного туриста», «Университет хорошего настроения» [4, Л. 13]. Шефской организацией для методического обеспечения досуга туристов на судах стал Куйбышевский цирк.

Отмечались, в том числе, эпизоды неудовлетворительной работы партнеров Пермского областного Совета по туризму и экскурсиям: «В 1968 году были срывы экскурсий. В г. Волгограде не всегда подавались автобусы. Отдельные суда не встречались организаторами экскурсий, это вызывало неудовлетворение отдыхающих» [4, Л. 14]. Также стоит отметить, что в 1968-1969 гг. не был отрегулирован порядок оплаты детских путевок, что вызывало конфликты и провоцировало формально неразрешимые ситуации, противоречившие правилам перевозок на туристских теплоходах.

Для организации однодневных круизных рейсов Пермским областным советом по туризму и экскурсиям в 1968 г. у Камского речного пароходства было арендовано три теплохода [7, Л. 10]: «Афиногенов», осуществлявший рейсы по нижней Каме, а также «Урал» и «Нева», курсировавшие по Камскому водохранилищу.

Стоит отметить и такую особенность проведения досуга туристов, как кинопоказы. Кинокартины на туристских судах демонстрировались за дополнительную плату. В отзывах о путешествиях упоминались отсутствие киноновинок в репертуаре, плохое качество киноплёнки [8, Л. 89].

В навигацию 1970 г. особенно серьезные претензии, признанные обоснованными, касались теплохода «Вишера». Данный теплоход проекта 305, не имел права выхода в большие водохранилища и озера, что фактически означало срыв рейса Пермь — Ленинград и теплоход отправился в неплановый рейс Пермь — Москва. Так, один из пассажиров 3 класса таким образом, крайне нелестно, характеризовал

бытовые условия на судне: «Каюты на 6-8 человек. Один шкаф на всех с единственной вешалкой, ни одного, или в лучшем случае – один стакан. Графинов в помине нет. На полке арестантский матрац толщиной 10-15 мм» [8, Л. 26]. Этот рейс для данного пассажирского теплохода оказался единственным туристическим круизным рейсом в навигацию [8, Л. 86]. На обслуживание туристов влияли и эпидемические обстоятельства. Так, в 1970 г. маршрут Пермь — Астрахань — Пермь в связи с эпидемией холеры на юге РСФСР был изменен на Пермь — Ленинград — Пермь [4, Л. 28].

В навигацию 1971 г. претензии по использовании рейсового теплохода как круизного касались рейса на судне «Писемский». На участке от Казани до Горького на 62 туриста пришлось больше двухсот пользователей пассажирской линии [8, Л. 49]. Подобные жалобы касались и теплоходов «Глинка», «Композитор Глазунов», «Азербайджан».

В 1972 г. теплоходные круизные рейсы осуществлялись на судах «Ф. Жолио-Кюри», «Хирург Разумовский», «Вильгельм Пик», «Александр Фадеев», «Ф.И. Панферов», «Ф. Гладков», «Арагва», «Пермь», «Никитин». Маршруты осуществлялись, в том числе, с заходами в Жданов и Уфу, теплоход «Никитин» осуществил семь рейсов по маршруте «Березники – Москва — Березники» [9, Л. 91-92].

Подводя итоги, можно сделать вывод о том, что период с конца 1950-х гг. по начало 1970-х гг. стал временем становления круизной туристической индустрии в Пермской области. Именно тогда происходит достаточно быстрый переход от туристско-пассажирских рейсов к полностью туристическим. Также стоит отметить и усилия туристических организаций по повышению уровня сервиса на круизных теплоходах, особенно заметные в обеспечении досуга туристов. А многие речные суда проекта 588 (тип «Родина»), построенные на верфях в Висмаре (Германская Демократическая Республика) и введенные в строй в 1960-е гг., и по состоянию на начало 2020-х гг. являются основой камского круизного флота.

Список источников

1. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 1018.
2. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 1051.
3. ГАПК. Ф. р-1766. Оп. 1. Д. 29.

4. ГАПК. Ф. р-1401. Оп. 1. Д. 65.
5. ГАПК. Ф. р-1401. Оп. 1. Д. 33.
6. ГАПК. Ф. р-1401. Оп. 1. Д. 83.
7. ГАПК. Ф. р-1401. Оп. 1. Д. 98.
8. ГАПК. Ф. р-1401. Оп. 1. Д. 159.
9. ГАПК. Ф. р-1401. Оп. 1. Д. 146.

Organization of river cruises in Perm oblast in the 1960s and 1970s.

Denis S. Kataev

Chief archaeographer of department of science and research,

State Archive of Perm Krai, Perm, Russian Federation

E-mail: kataev-ds@mail.ru

Mainly on the materials of the fund of the State Archive of the Perm Krai r-1401 «Perm Regional Council for Tourism and Excursions» and personal funds which stored in State Archive of Perm Krai, in the article describes the features of the organization of river cruises in the Perm oblast. Special attention is paid to the problems in the organization of tourist cruises, which noted in the statistical reports of the regional Council for tourism and excursions and complaints of citizens, as well as innovative techniques in the implementation of tourist programs implemented in the Perm region. Also attention is paid to the features of the commissioning of new vessels of the shipping company used for tourist transportation, as well as changes in the voyage program, organization of entertainment, food and safety on tourist vessels of the Kama River Shipping Company.

Keywords: Kama, Kama River Shipping Company, Perm Regional Council for Tourism and Excursions, tourism, cruise