

Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA
Gardarika
Has been issued since 2014.
E-ISSN: 2413-7456
2025. 11(1): 37-44



DOI: 10.13187/gard.2025.1.37
<https://g.cherkasgu.press>

Lysva Pond's Boats

Nikolay W. Mitiukov ^{a,*}

^aUdmurt Federal Research Center, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Russian Federation

Abstract

Lysva Pond, which emerged with the founding of the Lysva Ironworks, became an integral part of the city's infrastructure during the Soviet era. For several decades, it served as a watercraft hub for passenger transportation. Research has established that the flotilla on Lysva Pond was quite large, with five boats from the Molotov Small Rivers Administration operating there. Boat No. 3 was decommissioned around 1952, and the four remaining boats were transferred to the Lysva City Housing and Utilities Department upon the liquidation of the Administration. An analysis of photographs on the "Old Lysva" internet forum suggests that the "Lysva" was decommissioned shortly after 1961, and the boat "Tolstik" was renamed "Lysva". In the mid-1960s, A Project 222 boat, likely the former "Izumrud", was transferred to Lysva Pond and renamed «Komsomolets». All of these boats were ultimately decommissioned in the late 1960s and early 1970s.

Keywords: Lysva, Lysva Pond, water transport, passenger transportation.

1. Введение

Лысьва, город, чья биография неразрывно связана с металлом, берет свое начало от пруда, ставшего энергетической базой будущего промышленного гиганта. Основанный вместе с железоделательным заводом в 1785 г., Лысьвенский пруд изначально был сугубо функциональным элементом, обеспечивающим энергией молоты и станки. Его искусственное происхождение, обусловленное потребностями производства, предопределило дальнейшую судьбу: пруд из технического водоема постепенно превратился в знаковое место, определяющее идентичность города. В советское время пруд стал неотъемлемой частью городского благоустройства. Здесь появились лодочные станции, пляжи и зоны отдыха, сделав пруд любимым местом для встреч и развлечений. Его берега вновь ожили, став центром культурной жизни, а сам пруд непродолжительное время даже обладал своим водным транспортом.

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили фонды Молотовского управления малых рек (УМР), организовавшего перевозки по Лысьвенскому пруду. В первую очередь это документация по личному составу из фондов Архива города Перми ([АГП. Ф. 960](#)), а также эксплуатационные отчеты Молотовского УМР в фондах Государственного архива

* Corresponding author

E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov)

Российской Федерации ([ГАРФ. Ф. А439](#)). Поскольку после ликвидации управления все суда были переданы в Камское речное пароходство, то использовались также фонды Государственного архива Пермского края ([ГАПК. Ф. Р-196](#)). В качестве основного метода выступил хронологический, поскольку все упоминания о водном транспорте располагались в строгой хронологической последовательности, давшей понятие об эволюции водного транспорта. При анализе фотографий была использована информация, выложенная на форумах, обсуждающих историю Лысьвы.

3. Обсуждение

В настоящее время Лысьвенский пруд стал объектом многочисленных исследований в научной литературе. Вероятно, наиболее широкий пласт занимают проблемы экологии, например, ([Липатникова, 2023](#)). Рассматривается он часто и с точки зрения туризма, например, ([Мышлявцева, 2012](#)).

Из исторических работ в первую очередь следует отметить сакральную карту Лысьвы, составленную в работе А.В. Вострокнутовой, где кроме топонимов православного толка исследуются также и особенности городской застройки вокруг храмов ([Вострокнутов, 2021](#)). Выступала объектом исследования и архитектура Лысьвы ([Курякова, 2016](#)), Лысьва рассматривалась и с позиций истории повседневности ([Курамшина, 2012](#)). Но что касается Лысьвенского пруда, то во всех этих работах он упоминался лишь эпизодически, хотя присутствовал на заднем плане во всех. Водный транспорт Лысьвы, судя по анализу литературы, пока в роли объекта исследования не выступал.

4. Результаты

Поскольку далее в связи с Лысьвой фигурирует катер № 19, стоит отметить несколько приказов, где он фигурирует. Так приказом по личному составу Молотовского УМР № 32/20 от 22.03.1949 г. в приближении навигации на все суда УМР назначался личный состав ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 21. Л. 308](#)). Странность приказа заключается в том, катер № 19 в нем отсутствует, а это новый, полученный годом ранее катер. При чем, приказ указывает однотипный катер № 20, а № 19 – нет. Можно высказать предположение, что поскольку пристань Лысьвы вела собственную документацию, судно к этому времени уже могло находиться в Лысьве. Причем, годом ранее, в 1948 г. судно 29 октября поставили на зимний ремонт в В. Курье. 15 апреля 1949 г. ремонт окончили и с 6 мая судно числилось в эксплуатации ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 80. Л. 171 об](#)). Но уже 24 мая его в Левшино вывели в отстой ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 80. Л. 172](#)). Эта информация свидетельствует не о передаче судна в Лысьву, а скорее о передаче в другую организацию, что и произошло в этом году. По решению Главречтранса оба катера № 19 и № 20 были переданы Молотовскому Областному отделу местной топливной промышленности.

В 1950 г. флот Лысьвенского пруда пополнился катерами № 3 и № 9.

Приказом № 127 от 30.04.1950 г. в преддверии навигации укомплектовывался судовой состав Молотовского УМР, в том числе катер № 3 (капитан А.Г. Лагутин) и № 9 (капитан М.А. Мухаметзянов) ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 24. Л. 533](#)). Приказом № 259 от 27.05.1950 г. команда катера № 9 переводилась на катер № 7, а на судно вновь назначался капитан Н.Г. Наймушин ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 24. Л. 485](#)). Все эти кадровые перестановки проводятся приказами по всему УМР, поэтому можно утверждать, что в мае 1950 г. катеров в Лысьве еще не было.

Приказом № 398 от 8.08.1950 г. на катер № 3 приняли механика. Что интересно, особо отмечалось, что он считался работающим на пристани Лысьва ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 24. Л. 343](#)). Для сравнения, когда приказом № 482 от 20.09.1950 г. на тот же катер принимался матрос, Лысьва в тексте не упоминалась ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 24. Л. 269](#)). Таким образом, получается, что по крайней мере катер № 3 в августе уже находился на Лысьвенском пруду.

На момент закрытия навигации оба катера уже точно на Лысьвенском пруду. Приказ № 625 от 10.11.1950 г. гласил: «*в связи с закрытием навигации и постановкой катеров № 3, 9 и баржи № 43, находящихся в г. Лысьва, на зимний отстой 31 октября 1950 г.*» личный состав этих судов или увольнялся, или переводился на другие работы ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 24. Л. 140](#)).

Эксплуатационные отчеты подтверждают факт перевода судов. Зимой 1950 г. оба катера № 3 и № 9 были поставлены в Лысьве в зимний отстой: первый 25 октября, второй – 31 октября ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 120. Л. 102](#)). При этом, зимний ремонт 1949/50 г. на обоих судах осуществлялся в Курьинских мастерских ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 120. Л. 100](#)).

В навигации 1951 г. катера № 3 и № 9 также показаны на переправе в Лысьве. Этот же документ дает их характеристики. У № 3 размерения: $9,1 \times 1,8 \times 0,9 \times 0,4/0,5$ м, двигатель ХТЗ 32 л.с. У № 9 размерения: $13,0 \times 3,0 \times 1,27 \times 0,50/0,67$ м, двигатель ЗиС-120 90 л.с. ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 152. Л. 99](#)). В 1952 г. оба катера снова показаны на пассажирских перевозках в Лысьве. При этом состояние корпуса и двигателя № 3 показано как неудовлетворительное, а № 9 как удовлетворительное ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 185. Л. 53](#)). После этого № 3 исчезает, и далее на Лысьвенской переправе работает лишь № 9 (90 л.с., 20 пассажиров) с баржей № 43 (20 т., 80 пассажиров) ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 256. Л. 137](#)).

24.10.1953 г. вместо списанного катера № 3 в Павловских мастерских был получен новый, номер которого не сообщался ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 220. Л. 36](#)). При перегоне в Молотов ледостав застал его в Саратове, где пришлось зазимовать ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 220. Л. 9](#)). В эксплуатационном отчете 1954 г. указывалось, что Лысьвенский пруд обслуживают два катера: № 9 (20 пассажиров) и новый (100 пассажиров) ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 256. Л. 115](#)).

В 1955 г. пассажирскую линию Лысьвенского пруда Заболотская – Сокол обслуживало два катера «Толстик» (90 л.с., 25 пассажиров) и «Кизел» (50 л.с., 100 пассажиров) ([ГАРФ. А439. Оп. 1. Д. 296. Л. 103](#)). Поскольку с 1955 г. в соответствии с приказом Главречтранса систему наименований судов УМР следовало изменить, катер № 9 получил наименование «Толстик» (совпадают характеристики), и следовательно новый катер стал «Кизел».

В 1955 г. имеются несколько приказов по личному составу, в которых фигурирует № 19. Так приказом № 17 от 28.03.1955 г. на катер № 19 принят механик ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 47. Л. 20](#)). Это очень странно, поскольку еще в 1949 г. судно было передано из состава УМР. Можно предположить, что переданный Гортопу, он был доставлен в Лысьву и в 1955 г. эксплуатировался УМР на правах аренды.

Приказом № 155 от 27.10.1955 г. в связи с приближением окончания навигации катера «Толстик» и «Кизел» выводились в отстойный пункт Лысьва ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 48. Л. 88](#)). Приказом № 163 от 4.11.1955 г. в связи с сокращением работников по пристани Лысьва, оставшейся по одной смене команде катеров № 9 и № 19 выплачивалась сумма за недостающую смену ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 48. Л. 77](#)). Приказом № 211 от 13.12.1955 г. механику катера № 19 по пристани Лысьва предоставлялся очередной отпуск ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 48. Л. 22](#)). Приказом № 98 от 7.12.1955 г. выплачивалась прогрессивка по пристани Лысьва команде катеров «Толстик» и «Кизел» ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 45. Л. 57](#)).

Приказ № 32 по пристани Лысьва от 20.07.1956 г. гласил: «18 июля катер “Кизел” остановлен с серьезным и сложным ремонтом сроком на 5-6 дней, что потребовало вытаскивание катера на берег. Весь коллектив катера был мобилизован на быстрейшее восстановление. В ремонте также активное участие принял прибывший сюда капитан-механик катера “Таман” т. Санников. Благодаря настойчивости и умению команды катера “Кизел” ремонт был закончен 19 июля к 8 часам вечера с очень небольшой затратой средств». За этот трудовой подвиг объявлялись благодарности командам катеров «Таман» и «Кизел», принявших участие в ремонте ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 50. Л. 279](#)). Приказом № 33 от 20.07.1956 г. по пристани Лысьва на катер «Таман» назначался новый капитан-механик ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 50. Л. 281](#)).

Относительно катера «Таман» стоит указать, что он фигурирует в приказе № 34 от 7.04.1956 г. о назначении команд на суда (капитан-механик А.П. Санников) ([АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 51. Л. 13](#)). Поскольку приказ идет по всему УМР, получается, что в начале навигации его в Лысьве еще не было.

В дополнение к приказам по личному составу имеется также дело о передаче флота Молотовского УМР в Камское речное пароходство ([ГАПК. Ф. Р-196. Оп. 3. Д. 1034](#)). В нем имеется годовой отчет УМР за 1959 г., в частности стандартная форма 9. По Лысьве там дается следующая информация. Катер «Таман» – буксирующий катер с деревянным корпусом имеется в наличии на 1.01.1959 г. и на 1.07.1959 г. Мощность – 80 л.с. Катер «Толстик» с металлическим корпусом на начало года имеется с мощностью 90 л.с., эта мощность в период до 1.07.1959 г. считается выбывшей и вместо нее поступила 80 л.с. Таким образом,

на 1.07.1959 г. он значится с мощностью 80 л.с. Катера «Кизел» и «Лысьва» также с металлическим корпусами с мощностью 54 л.с. имеются на начало периода и на его конец (ГАПК. Ф. Р-196. Оп. 3. Д. 1034. Л. 19). Характеристики судов на 1.01.1959 г. сведены в Таблицу 1. (ГАПК. Ф. Р-196. Оп. 3. Д. 1034. Л. 20).

Таблица 1. Характеристики судов на Лысьвенском пруду на 1.01.1959 г.

	Год	Двигатель	Размерения, м	Состояние
«Таман»	1953	К-551 80 л.с.	14,4 × 3,0 × 1,4	огр. / огр. / уд. / огр.
«Толстик»	1948	К-551 90 л.с.	13,0 × 3,0 × 1,3	уд. / уд. / уд. / уд.
«Кизел»	1953	ДТ-54 54 л.с.	18,0 × 4,2 × 1,3	уд. / уд. / уд. / уд.
«Лысьва»	1956	ДТ-54 54 л.с.	18,0 × 4,2 × 1,3	уд. / уд. / уд. / уд.

Примечания: Размерения даются по формуле: длина × ширина × высота борта. Состояние: корпуса / надстроек / механизмов / электрооборудование; огр. – ограниченно годный, уд. – удовлетворительный.

Поскольку «Таман» относится к типу НКЛ-47, его характеристики сильно завышены. Для сравнения, эксплуатационный отчет Молотовского УМР за 1951 г. содержит характеристики всех имевшихся у него судов. Там они все показаны корректно. Можно предположить, что явная опечатка данных Таблице 1 – это просто небрежность составителя. Катер «Толстик» по характеристикам – это тип Я-7, а «Кизел» и «Лысьва» – проект 792.

Наконец, приказом начальника Хозрасчетного отдела по транспортному освоению и эксплуатации малых рек Камского речного пароходства № 7/2 от 17.08.1959 г. на основании Постановления Совета Министров РСФСР № 1039 от 18.06.1959 г., приказа Министерства речного флота РСФСР № 137-пр от 27.06.1959 г., распоряжения Пермского облисполкома № 888 от 31.07.1959 г. и приказа начальника Камского речного пароходства № 209 от 4.08.1959 г. пристань Лысьва передавалась Горкомхозу этого города с 1.08.1959 г. Вместе с ней передавались катер «Лысьва» (капитан А.П. Ромашин), «Таман» (капитан В.Е. Пикулев), «Толстик» (капитан Г.И. Летов) и «Кизел» (пом. капитана А.А. Пономарев) (АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 64. Л. 10).

Таким образом, на 1959 г. в Лысьве находилось четыре катера, один из которых «Таман» в состоянии ограниченной годности, и, вероятно, его вскоре после этого списали.

Следующий пласт информации, связан с Лысьвенским прудом, получен на основе данных форума «Старая Лысьва» ([Старая Лысьва, 2025](#)).

Из наиболее старых фотографий, там приводятся снимки катера № 9 (Рисунок 1). Сомнений в идентификации судна не возникает. Это действительно катер № 9 (номер хорошо обозначен на транце кормы), и это тип Я-7. Странным является Рисунок 2. На нем явно запечатлен тот же самый катер типа Я-7, но на его борту отчетливо видно наименование «Лысьва», хотя вышеупомянутая документация однозначно указывает, что «Лысьва» – это катер проекта 792.





Рис. 1. Катер № 9



Рис. 2. Катер «Лысьва»

Однако наличие катера «Лысьва» проекта 792 также подтверждается фотоматериалом ([Рисунок 3](#)). Ошибка исключена, наименование хорошо читается на фальшборте в носу. Что интересно, на заднем плане снимка, похоже, еще один катер того же проекта, если это так, то это явно «Кизел». Подобное несоответствие можно увязать лишь следующим предположением, что «Лысьва» проекта 792 была вскоре после 1961 г. (даты снимка) списана, и его имя досталось «Толстику», которые работал после этого еще некоторое время.

На [Рисунке 4](#) приведены две фотографии катера «Комсомолец» из личного фотоархива семьи Кропотиных. На снимке справа изображен капитан катера – В.Ф. Кропотин, снимки датированы 1954 г. Скорее всего в датировке явная ошибка. На левом снимке за «Комсомольцем» виден катер проекта 792, на борту которого четко видно букву «К» – первую букву его наименования (это явно «Кизел»). Именно в этом году судно начало эксплуатацию в Лысьве. Но что касается «Комсомольца» – это проект 222, и на 1959 г. таких судов в Лысьве не было. Получается, что фотография явно более поздняя, примерно на

десятилетие. Можно предположить, что попавший в кадр «Комсомолец» – это какой-то катер проекта 222 из ликвидированного Молотовского УМР.



Рис. 3. Катер «Лысьва», 1961 г.

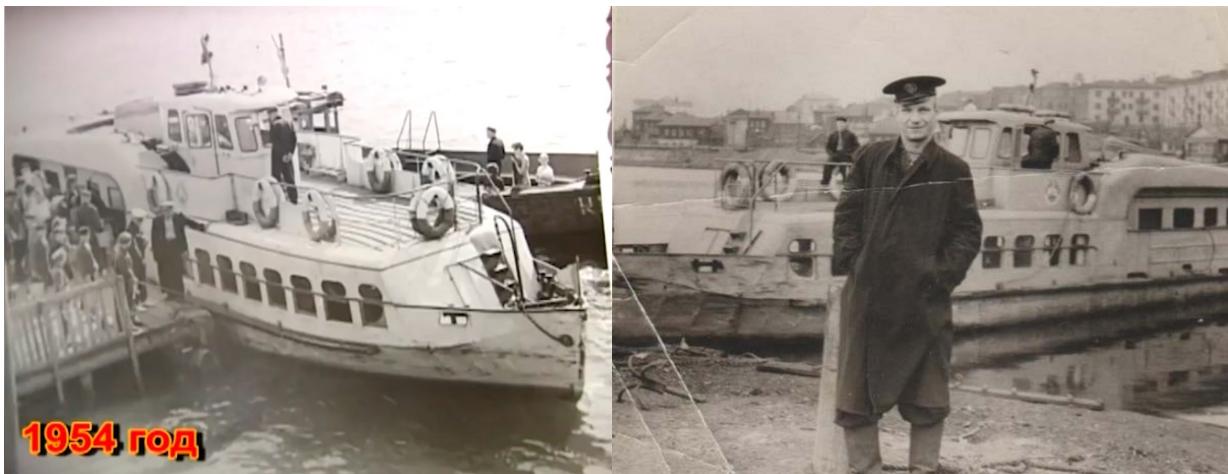


Рис. 4. Катер «Комсомолец»

На момент ликвидации Управления, приказом по Камскому речному пароходству № 25/уф от 8.05.1964 г. порту Левшино передавались следующие катера проекта 222: «Алмаз», «Яхонт», «Рубин», «Агат», «Малахит», «Жемчуг», «Изумруд» и «Бирюза». ([ГАПК. Ф. Р-196. Оп. 3. Д. 1243. Л. 59-62](#)). Дальнейшая карьера этих катеров сведена в [Таблицу 2](#). Катер «Алмаз» в 1965 г. передали в Набережные Челны, где его списали в 1966 г. «Яхонт» и «Изумруд» в 1965 г. передали Западно-Уральскому совнархозу. Далее «Яхонт» фигурирует у Орлинского рейда треста Камлесосплав. Карьера «Изумруда» далее неизвестна. «Рубин» оказался у Заозерской РЭБ и его списали в 1976 г. «Агат» с 1965 г. в служебно-разъездном флоте, обеспечивавшем добычу гравия в Перми, списан в 1969 г. Катер «Бирюза» в 1966 г. передан в Камское БУП, где он стал «Куликом». Судно списали в 1973 г. Приказов о списании «Малахита» и «Жемчула» пока найти не удалось, но в 1966 г. они числятся в составе пассажирского флота: первый на балансе порта Левшино, второй – Мошевской РЭБ. И, таким образом, наиболее вероятная кандидатура для «Комсомольца» – это «Изумруд», поскольку Лысьвенский металлургический завод как раз и относился к Западно-Уральскому совнархозу.

Таблица 2. Катера проекта 222 Молотовского УМР

	Год	Списан из КРП, приказ
«Алмаз»	1957	12.1966 г. списан
«Яхонт»	1958	№ 35/уф от 19.05.1965 г. передан Западно-Уральскому СНХ
«Рубин»	1960	12.1976 списан
«Агат»	1960	05.1969 списан
«Малахит»	1962	?
«Жемчуг»	1962	?
«Изумруд»	1962	№ 51/уф от 10.06.1965 г. передан Западно-Уральскому СНХ
«Бирюза»	1962	109/уф от 9.09.1968 г. передан Камскому БУП

5. Заключение

Флотилия на Лысьвенском пруду была довольно многочисленная, в общей сложности из состава Молотовского УМР там работало пять катеров. Катер № 3 был списан примерно в 1952 г., а четыре оставшихся при ликвидации Управления были преданы Лысьвенскому горкомхозу. Анализ фотографий на интернет-форуме «Старая Лысьва» позволяет сделать предположение, что «Лысьва» была списана вскоре после 1961 г., а катер «Толстик» получил имя «Лысьва». В середине 1960-х гг. на Лысьвенский пруд передали катер проекта 222, вероятно бывший «Изумруд», получивший наименование «Комсомолец». В итоге все эти катера были списаны в конце 1960-х – начале 1970-х гг.

6. Благодарности

Автор выражает признание Павлу Ярыгину (г. Лысьва) за предоставленные материалы.

Литература

АГП – Архив города Перми.

Вострокнутов, 2021 – Вострокнутов А.В. Православный ландшафт горнозаводских поселений Пермского края: сравнительный анализ // Вестник Пермского федерального исследовательского центра. 2021. № 4. С. 70-81.

ГАПК – Государственный архив Пермского края.

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

Курамшина, 2012 – Курамшина А.В. Повседневность рабочих Пермской губернии. 1917-1922 гг. // Вестник Челябинского государственного университета. 2012. № 34 (288). С. 67-72.

Курякова, 2016 – Курякова Н.Б. Архитектурное наследие графа Шувалова в городе Лысьва / Роль инноваций в трансформации современной науки: Сборник статей Международной научно-практической конференции. Тюмень, 2016. С. 155-158.

Липатникова, 2023 – Липатникова А.В. Изучение водоемов Лысьвенского городского округа методом биотестирования инфузориями / Современные проблемы естественных наук и фармации: Сборник статей Всероссийской научной конференции. Йошкар-Ола, 2023. С. 226-228.

Мышлявцева, 2012 – Мышлявцева С.Э. Туризм в Пермском крае. Пермь, 2012. 140 с.

Старая Лысьва, 2025 – Старая Лысьва. [Электронный ресурс]. URL: <https://vk.com/starayalysva> (дата обращения: 20.11.2025).

References

AGP – Arkhiv goroda Permi [Perm City Archive].

GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraya [State Archives of Perm Krai].

GARF – Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii [State Archives of the Russian Federation].

Kuramshina, 2012 – Kuramshina, A. V. (2012). Povsednevnost' rabochikh Permskoi gubernii. 1917–1922 gg. [Everyday life of workers in Perm province. 1917–1922]. Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. 34(288): 67-72. [in Russian]

Kuryakova, 2016 – Kuryakova, N.B. (2016). Arkhitekturnoe nasledie grafa Shuvalova v gorode Lys'va [The Architectural legacy of count Shuvalov in the city of Lysva]. *Rol' innovatsii v transformatsii sovremennoi nauki: Sbornik statei Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii*. Tyumen'. Pp. 155-158. [in Russian]

Lipatnikova, 2023 – Lipatnikova, A.V. (2023). Izuchenie vodoemov Lys'venskogo gorodskogo okruga metodom biotestirovaniya infuzoriyami [Study of water bodies of the Lysva urban district using ciliate bioassay] *Sovremennye problemy estestvennykh nauk i farmatsii: Sbornik statei Vserossiiskoi nauchnoi konferentsii*. Joshkar-Ola. Pp. 226-228. [in Russian]

Myshlyavtseva, 2012 – Myshlyavtseva, S.E. (2012). Turizm v Permskom krae [Tourism in the Perm region]. Perm'. 140 p. [in Russian]

Staraya Lys'va, 2025 – Staraya Lys'va [Old Lysva]. [Electronic resource]. URL: <https://vk.com/starayalysva> (date of access: 20.11.2025). [in Russian]

Vostroknutov, 2021 – Vostroknutov, A.V. (2021). Pravoslavnyi landshaft gornozavodskikh poselenii Permskogo kraja: sravnitel'nyi analiz [The Orthodox landscape of mining settlements in Perm Krai: a comparative analysis]. *Vestnik Permskogo federal'nogo issledovatel'skogo tsentra*. 4: 70-81. [in Russian]

Катера Лысьвенского пруда

Николай Витальевич Митюков^{a,*}

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Российская Федерация

Аннотация. Лысьвенский пруд, появившийся вместе с основанием Лысьвенского железоделательного завода, в советское время стал неотъемлемой частью городского хозяйства. Несколько десятилетий на нем эксплуатировался водный транспорт, осуществлявший пассажирские перевозки. В ходе исследования установлено, что флотилия на Лысьвенском пруду была довольно многочисленной, в общей сложности из состава Молотовского управления малых рек там работало пять катеров. Катер № 3 был списан примерно в 1952 г., а четыре оставшихся при ликвидации Управления были переданы Лысьвенскому горкомхозу. Анализ фотографий на интернет-форуме «Старая Лысьва» позволяет сделать предположение, что «Лысьва» была списана вскоре после 1961 г., а катер «Толстик» получил имя «Лысьва». В середине 1960-х гг. на Лысьвенский пруд передали катер проекта 222, вероятно бывший «Изумруд», получивший наименование «Комсомолец». В итоге все эти катера были списаны в конце 1960-х – начале 1970-х гг.

Ключевые слова: город Лысьва, Лысьвенский пруд, водный транспорт, пассажирские перевозки.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков)