

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
 Russkaya Starina
 Has been issued since 2010.
 E-ISSN: 2409-2118
 2020, 11(1): 71-79

DOI: 10.13187/rs.2020.1.71
www.ejournal15.com



Identification of Motorboats Projects of the Izhevsk Operational Office

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, *}, Svetlana L. Bautina ^e

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

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

^c Moscow Psychoanalyze Institute, Russian Federation

^d Izhevsk State Technical University, Russian Federation

^e Kama Institute of Humanitarian and Engineering Technologies, Russian Federation

Abstract

In the post-war period, motorboats played a huge role in the technical re-equipment of domestic water transport. They replaced steamboats, mostly of pre-revolutionary building, but they, in turn, after a decade, almost everywhere gave way to motor ships. Similar processes took place in the Izhevsk operational office of the Office of Small Rivers under the Council of Ministers of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic. In the late 1940s – early 1950s the office received three motor boats “Yaroslavets”, “Pioner” and “Komsomolets”. Basing on the analysis of the available documentation and photographs, it was concluded that the “Yaroslavets” belonged to the boats of project 358, the “Pioner” belonged to the project NKL-47, and the “Komsomolets” project was not yet possible to determine within the existing sources. Apparently, this ship is depicted in a photograph from the collection of A. Korobeinikov (from the family archive of T. Grozova). The same ship is shown in the photograph from the Ozhigov family archive, which is why it must be re-attributed and its date changed to 1961.

Keywords: Izhevsk operational office, water transport, motorboat, navigation, development of small rivers.

1. Введение

Мотокатера сыграли важную роль в техническом перевооружении водного транспорта в послевоенные годы. В первые годы советской власти увеличение объема речных перевозок достигалось в основном за счет ремонта дореволюционного флота, приведенного в негодность в годы Гражданской войны. Поскольку во время первой пятилетки приоритет отдавался железнодорожному транспорту, объем производства новых речных судов был минимальным. Лишь к концу второй – началу третьей пятилетки началось более или менее массовое поступление новых судов в народное хозяйство.

По окончании Великой Отечественной войны народное хозяйство имело налаженное производство относительно недорогих катеров военного назначения (торпедных, десантных, охотников и т.д.), конверсия которых представляла сравнительно легко реализуемую задачу, что было немаловажным в условиях послевоенной разрухи. Учитывая, что многие

* Corresponding author

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

транспортные магистрали, особенно в европейской части страны, требовали капитального ремонта или восстановления, партия и правительство взяли курс на всемерное развитие водного транспорта на малых реках.

В 1947 г. было создано Управление по транспортному освоению и технической эксплуатации малых рек при Совете министров Удмуртской АССР, в рамках которого создали Сарапульскую и Ижевскую эксплуатационные конторы (ЭК). В 1952 г. как филиал Ижевской ЭК была образована Воткинская ЭК. Поскольку к этому времени как в Воткинске, так и в Ижевске основной объем водных перевозок осуществлялся пароходами еще дореволюционной постройки, получение новых мотокатеров стало важной мерой технического перевооружения. Только в начале 1950-х гг., когда судостроительная промышленность смогла наладить массовое производство речных теплоходов, прошла еще одна модернизация водного транспорта. Последние мотокатера Ижевской ЭК были списаны лишь в начале 1960-х гг., уступив свое теплоходам, эксплуатирующимся по настоящее время.

К сожалению, обладая невиданной по советским меркам самостоятельностью, что по замыслам создателей могло наилучшим образом решить очень непохожие друг на друга транспортные задачи регионов, управления малых рек практически не оставили после себя делопроизводственной документации. Она не дублировалась по заведенной практике в центральных министерствах и ведомствах, а потому оказалась крайне уязвима. Поэтому восстановление истории многочисленных управлений малых рек, созданных по стране, можно провести лишь по «осколкам» информации, оставшимся в местных архивах.

2. Материалы и методы

Советская практика эксплуатации водного транспорта предполагала написание ежегодных эксплуатационных отчетов. Хотя в фондах Совмина УАССР (ЦГА УР) в повестке заседаний упоминается их обсуждение, но сами отчеты там отсутствуют, как отсутствуют в архиве и фонды самого Управления малых рек. Лишь с ликвидацией Управления и передачей его материальной части в Камское речное пароходство в 1961 г. сохранились эксплуатационные отчеты Сарапульского порта (СГА), куда организационно вошла Ижевская пристань.

Поэтому в качестве основного материала в работе использовались ежегодные статистические отчеты Центрального статистического управления (далее – ЦСУ), касающиеся водного транспорта Удмуртии (ЦГА УР. Ф. Р-845), методика обработки которых была ранее разработана нами (Митюков, Баутина, 2020). Они дополняются документацией по личному составу Ижевской и Сарапульской ЭК (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26). Полезными также оказались статьи в периодической печати, в первую очередь в газете «Удмуртская правда».

В качестве основных методов исследования выступили сравнительно-логические методы. Также использовались методы анализа изображений.

3. Обсуждение и результаты

В настоящее время существует обширная историография использования в военно-морском флоте (далее – ВМФ) моторных катеров, включающая в себя как небольшие статьи, так и целые монографии. Она охватывает не только опыт их боевого применения, но и особенности проектирования и конструкции. Однако эта литература вряд ли может быть полезна в данном исследовании, поскольку целью работы является анализ истории катеров гражданского назначения. В этом отношении следует особо отметить фундаментальную работу «История отечественного судостроения» в 5 томах, где правда лишь тезисной форме, упомянуты планы конверсии военных проектов (История отечественного судостроения).

Большой массив информации о серийных отечественных водометных катерах имеется в работе А.А. Власова (Власов, 1962), которая содержит множество технических подробностей. По-видимому, она создавалась на основе имевшихся в то время технических паспортов судов, и потому ее автор рассматривает конструкции катеров, имевшихся в речном флоте лишь на момент написания (без устаревших, но находящихся в строю). Интересен справочник Ю.В. Емельянова и Н.А. Крысова (Емельянов, Крысов, 1950), который содержит обширные сведения по послевоенным мотокатерам гражданской постройки. В качестве существенного недостатка работы следует отметить, что в ней не указаны номера проектов, по непонятным причинам замененные на фразы типа «катер для

быстрых рек». Кроме того, там собраны лишь серийные катера, в то время как в послевоенном СССР значительную долю составляли штучные и мелкосерийные катера собственной постройки, а также зарубежные (в основном трофейные, репарационные и ленд-лизские), которые в данной книге остались вне поля зрения авторов. Казалось бы, брешь по катерам зарубежной постройки должны были бы заполнить работы С.С. Бережного (Бережной, 1994а; Бережной, 1994б), но они акцентированы на биографиях крупных судов, а о мелких катерах зачастую дана лишь общая информация, касающаяся службы в ВМФ. Кроме того, множество небольших репарационных и ленд-лизских судов С.С. Бережной вообще не рассматривал.

Таким образом, следует признать, послевоенная история мотокатеров в отечественном водном транспорте не исследована в полной мере. В настоящее время эта тема разрабатывается лишь отдельными энтузиастами, в разной степени осветившими ее отдельные аспекты на материале ряда регионов (Зачесов, 2009 и др.).

Ранее нами была произведена дешифровка формы «26-вод» ежегодных статистических отчетов, подаваемых в ЦСУ по водному транспорту Удмуртии. В период с 1947 по 1954 гг. это пока единственный подробный источник по судовому составу Ижевской ЭК (Митюков, Баутина, 2020). В результате получилось, что в 1948 г. Ижевская ЭК получила два мотокатера: «Ярославец» (70 л.с.) и «Пионер» (50 л.с.). В 1951 г. к ним добавился катер «Комсомолец» (60 л.с.). В 1952 г. катер «Пионер» был показан в статотчете как путевский, а в 1955 г. его списали. Остальные два мотокатера числились в составе конторы до 1959–1960 гг.

В деле идентификации типов катеров может помочь периодическая печать.

13 июня 1948 г. «Удмуртская правда» опубликовала фотографию П. Катаева нового только что поступившего на Ижевский пруд катера (Рис. 1). В пояснительной надписи под ней говорится: «Управление по делам транспортного освоения малых рек при Совете Министров УАССР в этом году получает с Каширского завода 5 катеров типа НКЛ-47. Они предназначены для буксировки грузов на несамоходных судах по малым рекам. На днях был получен первый катер. На снимке: катер типа НКЛ-47 на Ижевском пруду» (УП, 13.06.48). Хотя качество газетных снимков того времени оставляет желать лучшего, но постройки на заднем плане позволяют довольно точно идентифицировать место снимка. Это действительно Ижевский пруд. Фотограф находился в районе нынешней Ижевской пристани, а на заднем плане вполне определяются здание бывшего заводоуправления (ныне снесенного) и торец дома № 73 по ул. Максима Горького – в то время здания Совета министров УАССР.



Рис. 1. Фотография катера типа НКЛ-47 (УП, 13.06.48)

Вторая газетная заметка этого года также была опубликована в «Удмуртской правде». Она представляет собой рекламное сообщение об открытии регулярного пассажирского движения на катерах по Ижевскому пруду: «Катера отправляются с паровой пристани с остановками в парке культуры и отдыха, на Воложке, в доме отдыха на Игермане... Принимаются к перевозке грузы, производится буксировка дров и плотов на договорных началах». Дается ижевский телефон для справок, приводится расписание движения и стоимость проезда (УП, 10.10.48). Заметка также сопровождается фотографией катера (Рисунок 2).

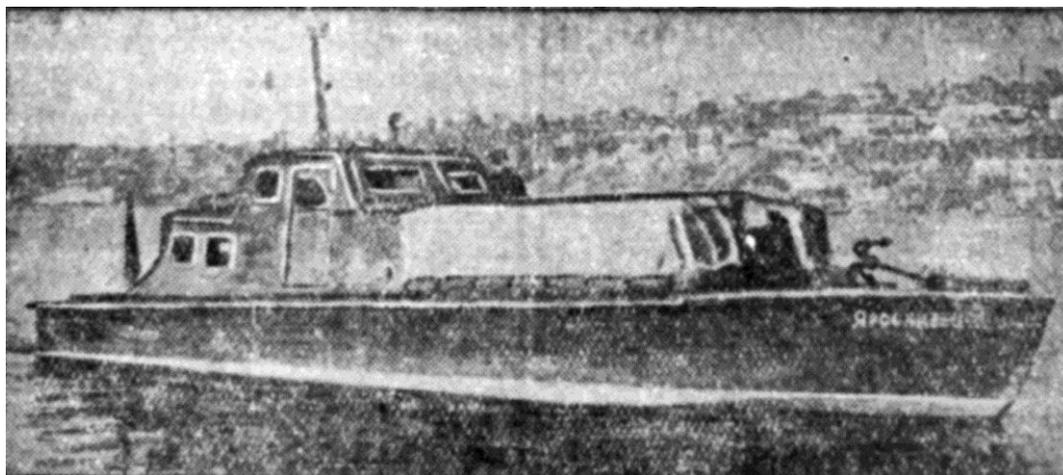


Рис. 2. Фотография катера в рекламном объявлении (УП, 10.10.48)

Задний план с городским пейзажем здесь уже не так легко угадывается, но видно, что имеется городская улица, идущая рядом с обрывом к пруду, очень напоминающая улицу Милиционерную в Ижевске. С правой стороны снимка на ней определяется угол дома, очень напоминающий дом № 14 по ул. Милиционерной, рядом с которым – торец дома № 79 по ул. Максима Горького (само здание не видно, оно уходит за срез снимка). Справа у среза снимка на набережной пруда – строение, похожее на дом № 5 по ул. Милиционерной, бывшее здание Индустриального техникума. Таким образом, с высокой долей вероятности можно заключить, что это тоже снимок Ижевска, сделанный с места нынешней пристани. Но наиболее ценно в нем то, что на борту катера вполне можно прочесть название «Ярославец».

Поскольку в 1948 г. Ижевская ЭК получила катера «Ярославец» и «Пионер», получается, что катер типа НКЛ-47 – это «Пионер».

До получения теплоходов массовых серий, первыми из которых стали «Герой» и «Искра» типа К-80, на Ижевском пруду имелись также пароводы «Свобода» и «Звезда» (Митюков, Баутина, 2020). Их фотографии, в отличие от «Комсомольца», хорошо известны и достоверно атрибутированы (например: Селивановский, 2017).

В частной фотоколлекции Александра Коробейникова имеется фотография неизвестного катера на Ижевском пруду из личного архива Т.В. Грозовой, датированная 1940-ми гг. (Рисунок 3). Судно, судя по всему, совершает регулярные рейсы. А поскольку изображения «Ярославца» и «Пионера» уже известны, с большой долей вероятности этот катер можно идентифицировать как «Комсомолец».



Рис. 3. Неизвестный катер у Соловьевской дачи, Ижевский пруд (личный архив Т.В. Грозовой, публикуется впервые)

В семейном фонде Ожиговых есть еще одна интересная фотография, названная «Старая баржа на берегу Ижевского пруда», датированная 1950-ми гг. (ЦГА УР. Ф. Р-1735. Оп. 3. Д. 78) (Рисунок 4). На ней изображен списанный пароход, рядом с которым стоит небольшой катер. Если предположить, что катер развернут кормой к фотографу, то по обоим бокам от рубки имеются характерные сходные трапы в пассажирский салон, как на катере у Соловьевской дачи. Конструкция рубки на «Пионере» и «Ярославце» другая: у них наклонные стенки, переходящие в борт. У катера же на Соловьевской даче (Рисунок 3) рубка представляет собой простую коробчатую конструкцию, примерно раза в два уже ширины корпуса. В рубке должен разместиться капитан, управляющий катером, по обеим сторонам от рубки располагаются сходные трапы в пассажирский салон, пол которого находится явно ниже ватерлинии. Поскольку в рубке, скорее всего, капитан находится сидя, дверь в нее должна быть сбоку (сзади для ее размещения будет мешать сиденье, спереди – пассажирский салон). На фотографии фонда Ожиговых именно такая дверь видна слева – на снимке она открыта настежь, частично закрывая собой сходный трап. Таким образом, с высокой степенью вероятности можно заключить, что на Рисунках 3 и 4 – одно и то же судно. Однако имеется и сложность. Ранее этот снимок был атрибутирован как фотография парохода «Свобода» (Селивановский, 2017: 258), списанного в 1955 г. После демонтажа надстроек его в этом году переоборудовали в баржу. Одновременно с ним списали катер «Пионер».



Рис. 4. Фото из семейного архива Ожиговых (ЦГА УР. Ф. Р-1735. Оп. 3. Д. 78)

5 октября 1959 г. в связи с окончанием навигации и выводом на зимний отстой в последний раз в приказах по личному составу упоминается катер «Комсомолец» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 46). 14 октября 1960 г. в приказах в последний раз упомянуты катер «Ярославец» и пароход «Звезда». Из дальнейших приказов становится понятно, что в декабре на «Звезде» уже идет демонтаж надстроек (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 46).

Анализ фотографий пароходов «Звезда» и «Свобода» (Селивановский, 2017) позволяет выделить идентификационный признак, присутствующий на изображенном судне (Рисунок 4). В носовой части оба парохода имеют фальшборт, но у «Звезды» он более протяженный. В результате этого привальный брус, идущий вдоль среза борта, у «Свободы» заканчивается в начале фальшборта. У «Звезды» же он продолжается примерно до половины длины фальшборта. На Рисунке 4 четко видно, что привальный брус идет на всем протяжении фальшборта вплоть до среза снимка, т.е. как у «Звезды». Остальные идентификационные признаки в данном случае «не работают». Так, носовой салон, характерный для «Свободы», могли снести – на фотографии видны обломки каких-то конструкций. Разная планировка кают над кожухами колес также не может быть использована для идентификации, поскольку они явно находятся в стадии разборки, что видно по отсутствующей задней стенке – в боковом окне виден просвет, что указывает на отсутствие задней стенки. Таким образом, фотографию на Рисунке 4 следует датировать 1961 г., и на нем изображена разборка парохода «Звезда» (а не «Свободы»), рядом стоит катер «Комсомолец» (а не «Пионер»).

В работе Емельянова и Крысова приводится чертеж катера типа НКЛ-47 (Рисунок 5). Обнаруживается полная идентичность его внешнего вида и катера, изображенного на Рисунке 1. На фотографии тентовый верх откинут. В имеющихся в справочнике характеристиках указано, что длина корпуса катера составляет 7,71 м. Для определения примерных размеров катера, изображенного на фотографии, можно использовать фигуру человека. Он явно стоит на палубе в кормовой части, которая находится ниже ватерлинии. Тем не менее, рост человека примерно в четыре раза меньше длины катера. Если предположить средний рост в 1,7 м, то длина получается 7,2 м, что примерно совпадает с указанной в справочнике. На катере имеется штатный двигатель ЗиС-5 в 50 л.с., что также совпадает с мощностью «Пионера» по отчетам ЦСУ. Наконец, судно могло брать 6 пассажиров, но в перегруз – до 20, что подтверждает теоретическую возможность работы на пассажирской линии в Ижевске. С приобретением конторой пароходов «Свобода» и «Звезда» необходимость в относительно небольшом катере отпала, поэтому его и перевели в путейскую службу. Команда катера по справочнику составляла 2 человека, что опять-таки подтверждается эксплуатационной информацией.

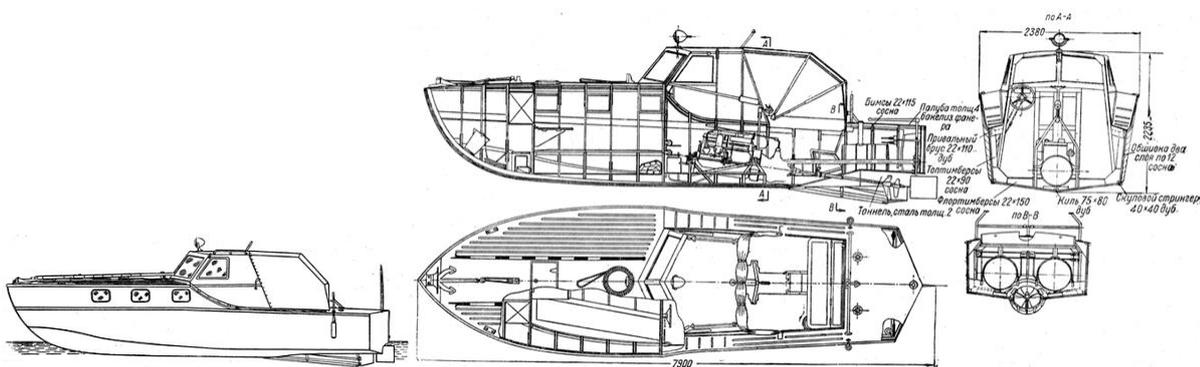


Рис. 5. НКЛ-47 по «Справочнику по мелким судам» (Емельянов, Крысов, 1950)

Что касается «Ярославца», то это явно катер проекта 358 (Рисунок 6). Для народного хозяйства он шел в деревянном или металлическом исполнении. К сожалению, качество газетной фотографии такое, что однозначно определить модификацию «Ярославца» не представляется возможным. Тем не менее, этот катер заметно больше «Пионера» (по характеристикам его длина составляет 13 м) и пассажировместимость в 20 человек на нем достигается уже без явного перегруза. В штатной комплектации на судне стоял

двигатель ЗиС-5 мощностью 50 л.с. Указанная у «Ярославца» мощность 70 л.с. это вполне допускает (двигатель либо форсированный, либо более мощный). Состав команды в 2 человека также подтверждается эксплуатационной документацией.

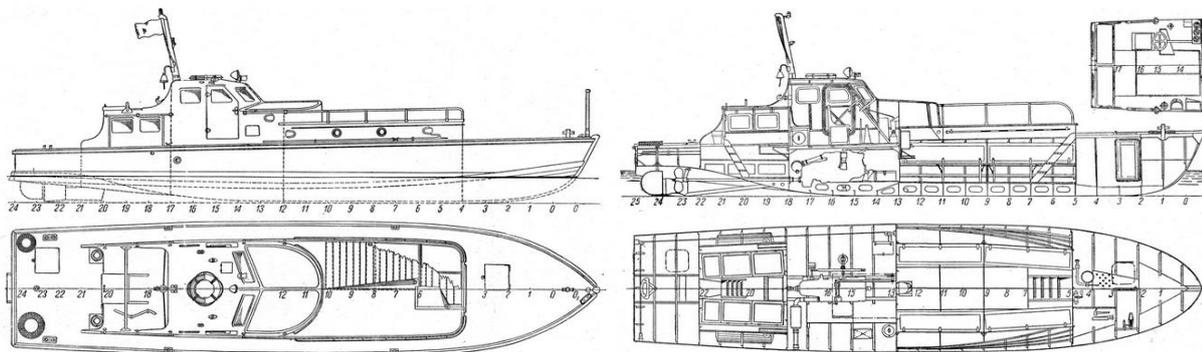


Рис. 6. Внешний вид хозяйственного катера проекта 358: внешний вид деревянной модификации (слева) и разрез металлической модификации (справа) (Емельянов, Крысов, 1950)

И лишь тип «Комсомольца» определить пока не представляется возможным. В работе Емельянова и Крысова похожие суда отсутствуют.

4. Заключение

В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

Все три мотокатера, работавшие в Ижевской эксплуатационной конторе, по всей вероятности, принадлежали к серийным катерам послевоенной постройки. Катер «Ярославец» – проекта 358, «Пионер» – НКЛ-47, относительно «Комсомольца» какие-нибудь выводы о его проекте сделать в рамках имеющихся источников сложно. Тем не менее, судно на фотографии из семейного фотоархива Т.В. Грозовой, скорее всего, – «Комсомолец». Датировку фотографии из семейного архива Ожиговых, запечатлевшей списанные суда, следует изменить на 1961 г. На ней изображены пароход «Звезда» и катер «Комсомолец».

5. Благодарности

Статья подготовлена при поддержке Комплексной программы фундаментальных научных исследований УрО РАН, № 18-6-6-38.

Литература

Бережной, 1994а – Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Якутск: [б.и.], 1994. 190 с.

Бережной, 1994б – Бережной С.С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза. СПб.: Велень, 1994. 400 с.

Власов, 1962 – Власов А.А. Речные водометные суда. М.: Речной транспорт, 1962. 158 с.

Емельянов, Крысов, 1950 – Емельянов Ю.В., Крысов Н.А. Справочник по мелким судам. Л.: Судпромгиз, 1950. 396 с.

Зачесов, 2009 – Зачесов А.В. Организация перевозок и работы флота на малых реках Сибири в условиях формирования рыночных отношений. Дисс. ... канд. техн. наук. Новосибирск, 2009. 146 с.

История отечественного судостроения – История отечественного судостроения. В 5 т. СПб.: Судостроение, 1994–1996.

Митюков, Баутина, 2020 – Митюков Н.В., Баутина С.Л. Реконструкция судового состава по статистическим отчетам // Вопросы истории. 2020. № 2. С. 51–65. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202002Statyio4.

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

Селивановский, 2017 – Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Часть вторая. Ижевск: Книгоград, 2017. 484 с.

УП, 10.10.48 – Удмуртская правда. 1948. 10 октября. С. 4.

УП, 13.06.48 – Удмуртская правда. 1948. 13 июня. С. 3.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

References

Berezhnoj, 1994a – *Berezhnoj S.S.* (1994). Trofei i reparacii VMF SSSR [Trophies and reparations of the Navy of the USSR]. Yakutsk: [b.i.], 190 p. [in Russian]

Berezhnoj, 1994b – *Berezhnoj S.S.* (1994). Flot SSSR. Korabli i suda lend-liza [Fleet of the USSR. Lend-Lease ships and watercraft]. SPb.: Velen', 400 p. [in Russian]

CGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

Emel'janov, Krysov, 1950 – *Emel'janov Ju.V., Krysov N.A.* (1950). Spravochnik po melkim sudam [Handbook of small vessels]. L.: Sudpromgiz, 396 p. [in Russian]

Istorija otechestvennogo sudostroeniya – Istorija otechestvennogo sudostroeniya [History of domestic shipbuilding]. V 5 t. SPb.: Sudostroenie, 1994–1996. [in Russian]

Mitjukov, Bautina, 2020 – *Mitjukov N.V., Bautina S.L.* (2020). Rekonstrukcija sudovogo sostava po statisticheskim otchetam [Reconstruction of the shipboard according to statistical reports]. *Voprosy istorii*. № 2, pp. 51-65. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202002Statyio4 [in Russian]

Selivanovskij, 2017 – *Selivanovskij S.N.* (2017). Staryj Izhevsk. Sobytiya i ljudi v ob'ektive fotografov. Chast' vtoraia [Old Izhevsk. Events and people in the lens of photographers. Part two]. Izhevsk: Knigograd, 484 p. [in Russian]

SGA – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula [Office of Archival Affairs of the Administration of the city of Sarapul].

УП, 10.10.48 – *Udmurtskaja pravda*. 1948. 1948. October 10. p. 4. [in Russian]

УП, 13.06.48 – *Udmurtskaja pravda*. 1948. June 13. p. 3. [in Russian]

Vlasov, 1962 – *Vlasov A.A.* (1962). Rechnye vodometnye suda [River water jets]. M.: Rechnoi transport, 158 p. [in Russian]

Zachesov, 2009 – *Zachesov A.V.* (2009). Organizacija perevozok i raboty flota na malyh rekah Sibiri v uslovijah formirovaniya rynochnyh otnoshenij [Organization of transportation and fleet operations on small rivers of Siberia in the conditions of the formation of market relations]. Diss. ... kand. tekhn. nauk. Novosibirsk. 146 p. [in Russian]

Идентификация проектов мотокатеров Ижевской эксплуатационной конторы

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, *}, Светлана Леонидовна Баутина ^e

^a Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

^b Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

^c Московский институт психоанализа, Российская Федерация

^d Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

^e Камский институт гуманитарных и инженерных технологий, Российская Федерация

Аннотация. В послевоенное время мотокатера сыграли огромную роль в техническом перевооружении отечественного водного транспорта. Они пришли на смену пароходам, в основном дореволюционной постройки, но сами в свою очередь уже через десятилетие практически повсеместно уступили свое место теплоходам. Аналогичные процессы протекали и в Ижевской эксплуатационной конторе Управления малых рек при Совете

* Корреспондирующий автор

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

министров Удмуртской АССР. В конце 1940-х – начале 1950-х гг. контора получила три мотокатера «Ярославец», «Пионер» и «Комсомолец». На основе анализа имеющейся документации и фотографий сделан вывод, что «Ярославец» принадлежал к катерам проекта 358, «Пионер» – НКЛ-47, а проект «Комсомольца» определить в рамках имеющихся источников оказалось пока невозможно. По-видимому, это судно запечатлено на снимке из коллекции А. Коробейникова (из семейного архива Т. Грозовой). Это же судно изображено на фотографии из семейного архива Ожиговых, из-за чего ее необходимо переатрибутировать и изменить ее датировку на 1961 г.

Ключевые слова: Ижевская эксплуатационная контора, водный транспорт, мотокатер, навигация, освоение малых рек.