

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(2): 146-151

DOI: 10.13187/rs.2020.2.146
www.ejournal15.com



Boat “Chaikovsk”: Reconstruction of the Biography of the Ship

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, *}

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington (DC), 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

Abstract

Among the ships and vessels named in honor of Udmurtia, the boat “Chaikovsk” stands apart. It got its name at a time when the Supreme Soviet of the Udmurt ASSR voted to rename Votkinsk to Chaikovsk, but the Supreme Soviet of the USSR did not support this initiative. On the basis of the personnel orders of the Sarapul operational office, the article attempts to reconstruct the vessel’s biography. Some facts were clarified by examining the office’s salary slips and annual reports of the Central Statistical Office. Based on the analysis of the vessel’s biography, it was assumed that it could belong to the type of river tugboat with a wooden hull, according to the classification of Yemelyanov and Krysov.

Keywords: river transport, history, Sarapul operational office, personnel orders, reconstruction of biography, Udmurtia, boat.

1. Введение

В ноябре 2020 г. отмечается 100-летие государственности Удмуртии. За век истории несколько десятков судов военного и торгового флота получили названия, связанные с Удмуртией. Среди них были топонимы, гидронимы, названия крупных предприятий и даже районов городов. Но в этом ряду катер «Чайковск» стоит особняком. Дело в том, что в 1940 г. Указом Президиума Верховного Совета УАССР № 620/8 город Воткинск переименовывался в Чайковск (ЦГА УР. Ф. Р-620. Оп. 1. Д. 239. Л. 167). К счастью, Верховный Совет СССР инициативу не поддержал, и город остался со своим старым названием. Но это не помешало в 1955 г. появиться катеру «Чайковск». Обычно этим именем неправильно называют город Чайковский в Пермском крае, но он получил его лишь в ноябре 1956 г., и к моменту появления «Чайковска» был все еще Сайгаткой. Задача данной статьи состоит в реконструкции биографии катера «Чайковск».

2. Материалы и методы

Катер «Чайковск», находившийся в составе флота Сарапульской эксплуатационной конторы, до сих пор не был объектом исследования. Это объясняется скупостью источников по Сарапульской эксплуатационной конторе в частности, и вообще по Управлению по

* Corresponding author

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

транспортному освоению и технической эксплуатации малых рек при Совете Министров Удмуртской АССР. Пока обнаружены лишь ежегодные статистические отчеты конторы (ЦГА УР. Ф. Р-845) и документация по ее личному составу (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б). К сожалению, оба источника весьма специфические и требуют специальных методов анализа, чтобы на основе их можно было бы реконструировать биографии судов.

Основным источником данного исследования являются приказы по личному составу конторы, на основе которых удалось получить некоторую техническую и эксплуатационную информацию о катере «Чайковск». Частично полученные сведения удалось дополнить зарплатными ведомостями и отчетами Центрального статистического управления (далее – ЦСУ). А далее, путем сравнения и анализа сделаны обоснованные предположения относительно некоторых фактов биографии судна, например, аварии двигателя.

3. Обсуждение и результаты

Первое упоминание катера в приказах по Сарапульской эксплуатационной конторе происходит 11 апреля 1955 г., когда в связи с приближающимся ледоходом на него назначался ответственный за состояние – Г.М. Хлебников (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 305). Учитывая то, что перед этим судно не упоминается в связи с выводом в зимний отстой, можно предположить, что его получили зимой 1954/55 гг. А назначенный ответственным, по заведенной традиции, потом становился капитаном судна. 27 апреля в связи с началом навигации на «Чайковск» приняли помощника капитана Б.И. Анисимова (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 309 об.). Что показательно, катера «Чайковск» и «Краснокамск» пропустили в приказе о переводе команд на навигационный оклад. В связи с этим 5 мая специальным приказом пришлось исправлять допущенную ошибку и команды судов перевели на навигационный оклад с 25 апреля задним числом (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 312 об.). Указанная оплошность еще раз доказывает, что оба катера только что были приняты конторой. 19 мая в связи с получением конторой катера «Талица» произошла рокировка капитанов. В результате и капитан, и его помощник с «Чайковска» отправились на «Енисейск» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 314). Подобная кадровая перестановка, фактически оставившая судно без команды, возможно, была связана с тем, что его пока еще толком не эксплуатировали. Это выглядит довольно странным, поскольку полученный одновременно с «Чайковском» «Краснокамск» в это время уже активно используется для буксировки барж. И лишь 20 июня капитаном судна назначили В.Н. Парфенова (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 319). Судя по зарплатным ведомостям, «Чайковск» начал навигацию лишь в июле, а «Краснокамск» – вообще в августе 1957 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 27. Л. 50 об.). Частично это объясняют пояснительные записки к ежегодным отчетам ЦСУ. В 1955 г. там имеется запись: «Техническое состояние самоходного флота удовлетворительное за исключением катеров “Краснокамск” и “Чайковск”, имеющих маломощные двигатели (СТЗ-30) и не имеют (так в документе. – Н.М.) заднего хода. Кроме того, у катера “Чайковск” недостаточная остойчивость. На данных катерах есть необходимость в установке двигателей 2ДСП для более эффективного их использования» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3847. Л. 27). Двигатели СТЗ-30 имеют паспортную мощность 32 л.с., которые в отчетах конторы могли округляться и до 30, и до 35 л.с. Кроме того, данная запись может свидетельствовать о том, что оба катера были однотипными.

7 июля на катере случилось первое чрезвычайное происшествие. В этот день помощник механика судна самовольно не вышел в смену, в результате чего «Чайковск» вышел в рейс по сопровождению плота до пристани Каракулино лишь на одну смену. Принимая во внимание то, что виновник не имел дисциплинарных нарушений, за срыв рейса ему лишь «поставили на вид» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 321). Но уже 26 июля по подобной причине катер вынужден был простоять с семи до девяти вечера – самые напряженные часы работы. В результате произошел срыв выполнения задания во время рейдовых работ и задержка работы переправы на 30 минут. На сей раз виновника оштрафовали за два часа простоя (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 322 об.).

17 августа катер получил задание следовать в Вятку и попутно забуксировать баржи № 3, 4, 5, 6. Однако два члена команды в это время находились в состоянии алкогольного опьянения. В результате капитану пришлось ждать почти 20 часов, пока те не смогли снова

встать на вахту. Дисциплинарные наказания в этот раз последовали для всех, в том числе и для капитана, допустившего пьянство на борту (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 327 об.). Этот случай, вместе с тремя аналогичными происшествиями на других катерах, стали предметом обсуждения на всех судах конторы в рамках кампании по борьбе с аварийностью. Что касается «Чайковска», то проблему попытались решить ротацией личного состава, сменив на катере механика и водителя.

21 октября в связи с окончанием навигационного периода на «Чайковске», как и на других катерах, находившихся в Сарапульском отстойном пункте, получили приказ поднять судно на берег для последующего зимнего ремонта (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 335 об.). С 1 ноября, после выведения в зимний отстой, команды всех катеров перевели на сдельную оплату (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 338).

Первое достойное упоминания событие 1956 г., связанное с «Чайковском», сухие строки документов сформулировали так: «Исключить из списков личного состава Б.И. Анисимова, капитана катера “Чайковск”, с 10 марта 1956 года ввиду смерти...» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 357).

3 апреля из-за приближающегося ледохода на катере был назначен ответственный за состояние судна – Г.Н. Дурнев (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 360). Обычно эти обязанности исполнял капитан, так что уже 12 апреля Г.Н. Дурнева назначили капитаном в предстоящей навигации (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 361 об.). По-видимому, на катере возникли какие-то проблемы с зимним ремонтом. 28 апреля начальник конторы приказал привести «Чайковск» вместе с другими катерами в эксплуатационную готовность к 1 мая (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 363 об.). Все катера из этого списка сдали в эксплуатацию досрочно к 30 апреля, однако «Чайковска» в этом списке не было, что может свидетельствовать о серьезных проблемах либо с ремонтом судна, либо с комплектованием команды, поскольку последнюю перевели на навигационный оклад еще 27 апреля (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 364 об.).

Тем не менее, «Чайковск», несмотря на отсутствие специального приказа, все-таки начал навигацию. 18 мая при следовании с плотом к Рычино катер получил повреждение. К нему на помощь пошел теплоход «Победа», который сам попал на затонувшее при сплаве бревно («топьяк»), в результате чего на нем сорвало шпильку у редуктора (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 367). Поскольку про ремонт «Чайковска» не сообщалось, можно предположить, что повреждения «Победы» оказались намного серьезней.

17 июля из-за отсутствия работы для сохранения материальной части «Чайковск» вывели из эксплуатации (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 376). Предполагалось, что эта мера позволит лучше подготовить судно к зимнему ремонту, но 28 июля на нем снова начали трехсменную работу, сформировав вторую вахту из команды «Краснокамска» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 377 об.). Это служит еще одним подтверждением того, что оба катера были однотипными.

7 октября в три часа дня, в районе пристани Дербешки, «Чайковск», буксируя баржи, начал пересекать курс пароходу «Белая», в результате баржа № 5 навалилась на пароход и поломала привальный брус. По итогам разбирательства виновным в данном происшествии признали капитана «Чайковска» (ему припомнили и появление на работе в нетрезвом виде, и грязь на вверенном судне), получившего строгий выговор (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 385 об.). А уже 9 октября судно получило приказ встретить зиму, как и в прошлом году, в Сарапульском отстойном пункте (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 21. Л. 388).

1 апреля нового 1957 г. в приказе о назначениях команд капитаном судна снова числится Г.Н. Дурнев (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 6).

В мае по недосмотру механиков катера «Чайковск» и «Краснокамск» практически одновременно вышли из строя. Сначала 10 мая механик «Краснокамска» при пуске двигателя забыл залить трансмиссионное масло (нигрол), вследствие чего были расплавлены подшипники первичного вала коробки скоростей. А 12 мая также отсутствие смазки сказалось на работе подшипника шатуна «Чайковска»¹. В результате расплавился

¹ Шатун – соединительная деталь между коленвалом и поршнем.

палец, и оборванным шатуном пробило картер¹. Длительность ремонта катеров составила соответственно 15 и 8 дней. На основании распоряжения начальника Управления малых рек Хаминтова «Чайковск» 12 мая вывели из эксплуатации и поставили в отстой (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 13 об.).

Информация об отправке катера в отстой подтверждается зарплатными ведомостями конторы. Судя по ним катер не работал в июле–августе (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 27. Л. 132–144). Возможно, это было связано с ожиданием нового двигателя. Но те же ведомости не регистрируют простой «Краснокамска», хотя повреждения коробки передач в данном случае можно отремонтировать лишь заменой вала. Принимая во внимание однотипность обоих катеров, можно предположить, что коробку передач с «Чайковска» поставили на «Краснокамск», а сам катер вывели из эксплуатации в ожидании нового двигателя, который и установили в августе 1957 г. 28 октября 1957 г. катер закончил навигацию, и его вывели в отстой (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 30).

Первая запись 1958 г., относящаяся к «Чайковску», связана с неподобающим поведением одного из членов его команды. 8 марта, во время празднования Международного женского дня, он учинил на работе пьяный скандал, за что «удостоился» строгого выговора (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 41 об.). А 8 апреля приказом по конторе утвердили списки команд катеров на период навигации 1958 г. В соответствии с этим документом команда «Чайковска» насчитывала четыре человека: капитана Помыткина, помощника капитана, механика и помощника механика (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 47 об.). Видно, что катер комплектуется двумя сменными вахтами по два человека. Однако 11 июня произошла рокировка капитанов «Чайковска» и самоходки СТ-7, в результате чего капитаном катера стал Е. Мальцев (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 84 об.). В целом навигация 1958 г. прошла спокойно и без происшествий, если не считать увольнение одного из членов команды за пьянство. 4 сентября вместе с четырьмя другими катерами «Чайковск» вывели в отстой «в связи с сокращением перевозок и отсутствием плотов» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 62). Но, по всей видимости, катер продолжил работу. Об этом свидетельствует то, что на 8 октября приходится еще один инцидент. В этот день катер должен был идти в Чистополь с плотом, но из-за коллективной пьянки всей команды сделать этого не смог. Принятые меры за срыв задания были довольно жесткие: все виновные получили выговоры, а капитана уволили (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 66). По-видимому, после этого случая катер вывели в зимний отстой. А уже 18 октября из-за закрытия навигации все оставшиеся члены команды были уволены в межнавигационный отпуск (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 68).

2 апреля 1959 г. вышел приказ о назначении команд судов. Новым капитаном «Чайковска» стал А.Н. Казанцев (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 81). Что интересно, в эту навигацию судно ни разу не упоминается в приказах, из чего можно предположить, что работа катера в этот год прошла без инцидентов. Но в зарплатных ведомостях имеется одна странность. Начиная с апреля 1959 г. и заканчивая выводом судна из эксплуатации в октябре 1960 г. на нем непрерывно находится команда, без традиционного межнавигационного зимнего отпуска. Это заставляет предположить, что, начиная с 1959 г., на катере имелись какие-то технические проблемы. Отчасти это подтверждается приказом по конторе № 61, в соответствии с которым с 12 октября 1959 г. «Чайковск» выводился из эксплуатации: «...команду обязываю до исхода дня 15.10 катер очистить от грязи, мотор вывести в мастерскую, имущество сдать на склад» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 93). Обычно подобные формулировки давались для списываемых судов, но что касается «Чайковска», то он снова фигурирует в приказе 30 марта 1960 г. о назначении команд на новую навигацию. Как и в предыдущем году, в 1960 г. командиром числится А.Н. Казанцев (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 107). Можно предположить, что в конторе хотели списать судно сразу после навигации 1959 г., но поскольку там не дождались соответствующего

¹ Поршневым палец – сплошной или полый цилиндрический стержень, служащий для подвижного шарнирного соединения поршня с шатуном. Картер – основная корпусная деталь двигателя коробчатого строения, предназначенная для опоры рабочих деталей, их защиты и размещения запаса смазочного масла.

приказа Минречтранса, пришлось потратить много усилий на ввод «Чайковска» в эксплуатацию в навигацию 1960 г.

Как и в предыдущем году, катер не упоминается в приказах 1960 г. в связи с разного рода происшествиями или инцидентами. И снова не понятно, идет ли на «Чайковске» безаварийная работа, или, наоборот, он находится в отстое в тщетных попытках отремонтировать катер. Хотя, вероятнее всего, из-за посредственного технического состояния «Чайковск» привлекают к работе лишь эпизодически. Приказы этого года отражают лишь обычные кадровые перестановки. Наконец, приказом 17 октября 1960 г. катера «Краснокамск», «Чайковск» и самоходная баржа СТ-7 выводятся из эксплуатации. Для «Чайковска» вывод из эксплуатации следовало произвести 20 октября. Капитану и механику в трехдневный срок надлежало сдать все имущество на склад, горючее и масло слить, передав их на бензосклад, а сам катер вычистить от грязи и масла. Далее в приказе прямо упоминается, что «катер “Чайковск” списывается» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 123). Последнее упоминание судна в приказах по конторе происходит 11 ноября 1960 г., когда «по собственному желанию» уволился капитан катера «Чайковск» А.Н. Казанцев (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 128 об.). Очевидно, к этому времени судно уже разукomплектовали и списали.

Частично имеющиеся сведения дополняются ежегодным отчетом ЦСУ. В соответствии с ним в 1961 г. убыл с баланса «за ветхостью» «катер СТ-7, мощностью 80 л.с., балансовая стоимость 9900 руб.», в данном случае без сомнений речь идет о самоходной барже СТ-7, списанной одновременно с «Чайковском». В этом же отчете указано, что списан «полуглиссер старой конструкции 6700 руб.» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 6428. Л. 11). Понятно, что под этим полуглиссером имеется в виду «Чайковск» или «Краснокамск».



Рис. 1. Вид Сарапула в 1950-х гг. с интернет-форума «Сарапульская старина» (ok.ru/sarapulskastarina). Слева видно судно, подходящее под описание речного буксирного катера из справочника Крысова и Емельянова. Велика вероятность, что это «Чайковск» или «Нефтекамск»

4. Заключение

Анализ документации по личному составу дает возможность сделать предположения о характеристиках катера «Чайковск». Это небольшое судно (команда 2 человека)

с маломощным двигателем СТЗ-30 в 32 л.с., которое использовалось в основном для буксировки плотов.

В справочнике Крысова и Емельянова указанное описание полнее всего соответствует «речному буксирному катеру» (Емельянов, Крысов, 1950: 282-283). Керосиновый двигатель СТЗ мощностью 32 л.с. показан сразу на двух типах судов: речном буксирном катере безымянного типа и судне типа БРК-3. Оба имели примерно одинаковые характеристики, но корпус первого выполнялся из дерева, а второго – из стали. Учитывая небольшой срок службы, можно заключить, что, скорее всего, «Чайковск» имел деревянный корпус, хотя источники прямо об этом не сообщают.

Литература

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

СГА – Управление по делам архивов администрации города Сарапула.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

References

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

SGA – Upravlenie po delam arkhivov administratsii goroda Sarapula [Office of Archives Affairs of the administration of the city of Sarapul].

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

Катер «Чайковск»: реконструкция биографии судна

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, *}

^a Международной сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

^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

Аннотация. Среди кораблей и судов, названных в честь Удмуртии, особняком стоит катер «Чайковск». Он получил свое название в период, когда Верховный Совет Удмуртской АССР проголосовал за переименование Воткинска в Чайковск, а Верховный Совет СССР эту инициативу не поддержал. На основе приказов по личному составу Сарапульской эксплуатационной конторы в статье производится попытка реконструкции биографии судна. Отдельные факты удалось уточнить, изучив зарплатные ведомости конторы и ежегодные отчеты Центрального статистического управления. На основе анализа биографии судна сделано предположение, что он мог принадлежать к типу речного буксирного катера с деревянным корпусом по классификации Емельянова и Крысова.

Ключевые слова: речной транспорт, история, Сарапульская эксплуатационная контора, приказы по личному составу, реконструкция биографии, Удмуртия, катер.

* Корреспондирующий автор

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