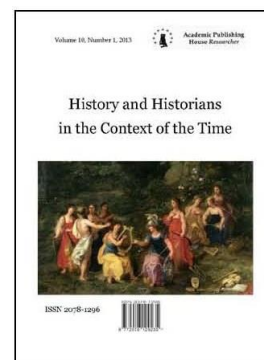


Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
History and Historians in the Context of the Time
Has been issued since 2003.
E-ISSN: 2310-6239
2019, 17(1): 9-19

DOI: 10.13187/hhct.2019.1.9
www.ejournal3.com



Votkinsk-Built Boats on Khoper

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

^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 Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Russian Federation

^d Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

Abstract

The paper analyzes photographs and references in the local history literature of Uryupinsk regarding Votkinsk-built boats that worked on Khoper: "Pobedny", "Moskva" ("Smely") and "Leningrad" ("Boyky"). It is concluded that, most likely, "Moskva" is a former factory boat "Pobeda". "Leningrad" is an unfinished building, finally completed at the Stalingrad shipyard. "Pobedny" was a serial boat of unknown construction, which at one time worked at the Votkinsk plant. The first two boats in the late 1950-s were overhauled with the replacement of two gasoline engines with one diesel engine and possibly decommissioned in December 1961. "Pobedny" worked at the crossing until the 1960-s.

Keywords: water transport, Khoper operational office, motor ships, navigation, passenger transportation, shipbuilding, Votkinsk plant.

1. Введение

В 1949–1961 гг. при Сталинградском областном Управлении малых рек в Урюпинске существовала Эксплуатационная контора «Хопер». Ее задачей, как и задачи множества аналогичных контор, состояла в транспортном освоении малых рек, в данном случае Хопра. В Минречтрансе полагали, что обладая относительной самостоятельностью, подобные конторы смогут наиболее эффективно решить насущный для регионов круг задач. Первыми тремя катерами новой конторы стали «Победный», «Москва» и «Ленинград». В работе производится анализ фотографий этих катеров и упоминания их в краеведческой литературе.

Путем логического сопоставления производится реконструкция возможной биографии катеров и сделан вывод о возможности или невозможности их постройки в Воткинске.

2. Обсуждение

На сайте «Речной транспорт Волгограда» коллекционер В. Коваль опубликовал выкопировку из речного регистра 1959 г. (Коваль, 2015а). В соответствии с ней в Хоперском эксплуатационном участке в этом году числились катера «Смелый», бывший «Москва», после войны модернизированный Сталинградскими судоремонтными мастерскими и

* Corresponding author

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

«Победный». Оба судна числятся в классе регистра «Л», владелец их – Управление малых рек. Относительно типа судна по «Смелому» указано, что это пассажирский катер, а вот ни тип «Победного», ни проекты обоих судов не известны (выходит, не серийной постройки). Местом постройки обоих значится завод № 235 в Воткинске, год постройки указан 1942 г. для «Победного» и 1942 (или 1940) г. для «Смелого». На обоих судах стояло по двигателю 90 л.с. Размерения «Смелого» 19,6 × 3,32 × 1,22 м, «Победного» – 13,0 × 3,0 × 1,27 м. Дополнительно указано, что вес «Смелого» 20 т.

В 1951 г. «Москва» находилась на линии Урюпинск – Новохоперск – Урюпинск, отходя из Урюпинска в 13-00, она приходила в пункт назначения в 21-40 (расстояние 73 км в 1950 г.), делая восемь промежуточных остановок. После ночевки в Новохоперске она покидала его в 5-00 и после тех же остановок в 10-15 была в Урюпинске. Время отстоя в пунктах назначения, таким образом, составляло 7 ч. 20 мин. и 2 ч. 45 мин. Цитируемый документ составлен таким образом, что можно понять, как будто судно находилось на линии до 1980 г. По крайней мере, на эту дату указано расстояние между пунктами назначения, составляющее 64 км, и указано: *«сокращение расстояний некоторых отрезков с 1950 по 1980 годы может говорить об изменении русла реки Хопер, и "спрямления" ее определенных участков»*. На этот же самый год «Ленинград» находился на линии Урюпинск – Бурацкий – Урюпинск. Он покидал Урюпинск в 16-00 и после девяти промежуточных остановок приходил в 22-00 в пункт назначения. Обратный маршрут начинался в 3-00 и с теми же промежуточными остановками заканчивался в 12-00. Время отстоя в конечных пунктах составляли 5 и 4 часа. Расстояние между пунктами назначения в 1951 г. составляла 75 км. То же расстояние в 1980 г. неизвестно, но указана дистанция между предпоследним пунктом Лучковский и Урюпинском. В 1951 г. она составляла 68 км, а в 1980 г. – 64 км (Коваль, 2015b).

Тот же автор дает специальные справки по «Москве» и «Ленинграду» и подборку фотографий, указав, что источник информации – В.И. Полунин, директор Урюпинского клуба моряков, ранее работавший капитаном «Ленинграда». По его информации оба судна также числились воткинской постройки (завод № 235), но год обоих указан как 1940 г. Регистровые данные судов и их судьба неизвестна, но имеется предположение, что их утилизировали после 1960 г.

Бывший капитан «Ленинграда» сообщил: *«После войны были переоборудованы в Сталинградских судоремонтных мастерских, с модернизацией корпуса и надстройки. В 50-е годы, работавшие на Хопре суда, были переименованы. Катер "Москва" получил название "Смелый", а "Ленинград" переименовали в "Бойкий". Бывший "Ленинград" перешел своим ходом из Урюпинска в Сталинград, после чего некоторое время работал на линии между Сталинградом и Волжским, а так же на реке Ахтуба. "Смелый" до 1960-х годов работал на Хопре...»* (Коваль, 2015c).

Несколько дополнена и информация о характеристиках судов. Размерения указаны следующие: длина 19,0 м, ширина 3,32 м, высота борта 1,22 м, осадка порожним 0,25 м, в грузу 0,6 м. На судах стояли по двигателю К-551 мощностью 80 л.с., с приводом на один винт. Рулей имелось два. Но имеется указание, что первоначально на них стояло по два бензиновых двигателя с приводом каждый на свой вал. В.И. Полунин это специально отмечает, так как *«управление двигателями "враздрай" позволяло более уверенно маневрировать на перекатах и на извилистых участках рек»*. Пассажировместимость судов составляла 100 чел. для «Смелого» и 75 чел. для «Бойкого». Запас топлива соответственно 1,0 и 1,2 т. Расход топлива по 13 кг/час, скорость на спокойной воде 16 км/ч. (Коваль, 2015c). Каких-либо данных по «Победному» автор не приводит.

Работа В. Коваля проиллюстрирована фотографиями катеров «Москва» и «Ленинград» из коллекции Урюпинского клуба моряков, предоставленные В. Берестневым и В. Полуниным (Рисунок 1 и 2)



Рис. 1. Подборка по катеру «Москва» – «Смелый» (Коваль, 2015) (фото В.И. Симонов) Литеры на борту «МР» означает «малые реки», на нижнем снимке – оба катера



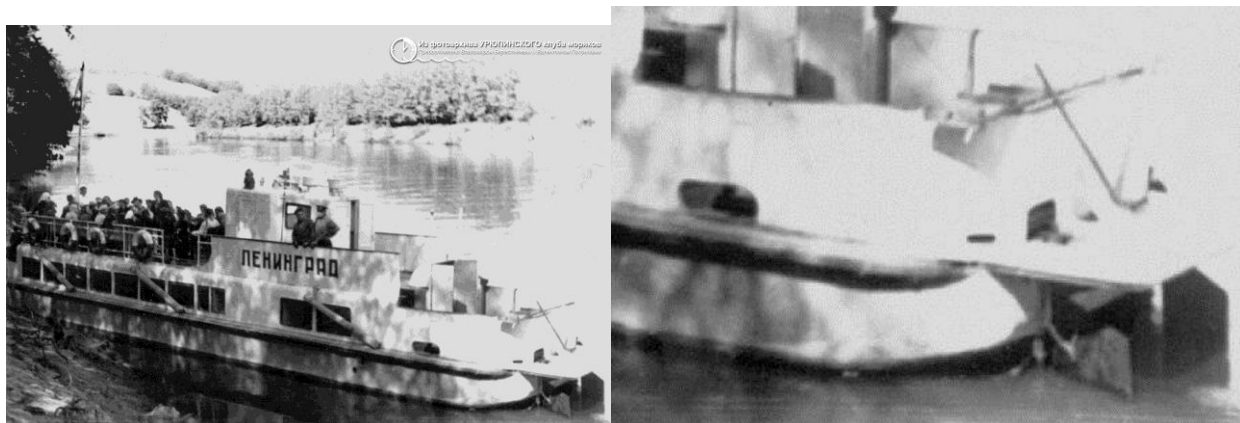


Рис. 2. Подборка по катеру «Ленинград» – «Бойкий» (Коваль, 2015) (фото В.И. Симонов) на нижней фотографии виден сдвоенный руль (фрагмент увеличен)

Подборка документов А. Муравьева также использует воспоминания В.И. Полунина, и данные урюпинской периодики (Муравьев, 2012). В соответствии с ними получается, что первыми катерами хоперской конторы стали катера «Победный», «Москва» и «Ленинград». Первые два пришли в Урюпинск из Калача-на-Дону своим ходом, а «Ленинград» прибыл по железной дороге. Все три судна работали на линии Урюпинск – Новохоперск – Урюпинск и Урюпинск – Бурацкий – Урюпинск, поднимаясь на несколько десятков километров по Хопру выше и ниже Урюпинска. Постепенно контора пополнилась более новыми и мощными катерами, вплоть до быстроходных «Ракет».

В.И. Полунин вспоминал: «Взяли меня рулевым на теплоход «Ленинград», первая моя навигация началась в 1955 году. С новой работой освоился быстро. На воду катера спускались, как только сходил лед. В это время по большой воде вверх по реке можно было доходить даже до Балашова, но эти рейсы были нерегулярны и после разлива прекращались. Вообще судоходство по Хопру считалось делом довольно сложным из-за его малой глубины. Несмотря на то, что осадка теплохода была чуть больше 50 см, на перекатах и отмелях нужной нам глубины не было. Поэтому в конце июня, когда река полностью входила в берега, начинали работать земснаряды. <...> Постоянный контроль глубины и соответствующую разметку фарватера вешками вели бакенщики. И все же на мель садились довольно часто. Снимали катер либо вручную с помощью шестов, либо завозили на шлюпке якорь вперед по курсу и потом лебедкой стягивали судно с мели. Рейс в один конец занимал от трех до четырех часов. Теплоход «Ленинград» брал на борт до ста пятидесяти пассажиров. В середине 50-х годов в районе появилось грузотакси, в хутора стали отправлять грузовые машины... <...> Катера поменьше, такие как «Победный», «Кировец», курсировали на более коротких маршрутах. По выходным и праздникам вывозили горожан на Комсомольские горы... К концу 50-х годов на смену винтовым катерам пришли водометные, имеющие меньшую осадку и больше приспособленные к плаванию по мелководью» (Муравьев, 2012).

В 1957 г. В.И. Полунин стал капитаном «Ленинграда» и его перевели на линию Волгоград – Волжский. Как и везде по стране, с развитием сети автомобильных дорог, необходимость в судоходстве стала пропадать. В 1969 г. суда по Хопру ходить перестали. А после постройки в начале 1970-х гг. моста, исчезла необходимость и в паромной переправе. В клубе моряков Урюпинска хранится лоцманская карта с фарватером Хопра на 1965 г.

Еще одно интересное свидетельство о катерах «Ленинград» и «Москва» обнаружилось в статье журнала «Пионер» за 1954 г. Она повествует о туристической поездке пионеров в июне 1953 г.

«Пятница, 19 июня 1953 года. Первый день пути.

Всё утро шёл противный мелкий дождь. Мы построились во дворе, вынесли знамя... Витя Андреев, наш горнист, от волнения вместо «В поход!» сыграл «Бери ложку, бери бак, а не хочешь - иди так!», и мы, строем пошли к Хопру. Вот и наш славный катер

«Ленинград». Прощальный гудок, мы медленно отчаливаем от берега. До скорой встречи, Урюпинск! Дождь не прекращался. Было обидно, но приходилось сидеть в каюте. <...> Из за поворота показался катер «Москва». Он возвращался из очередного рейса в соседнюю станицу. Над Хопром разнеслись приветственные гудки, и катер скрылся за густой сеткой дождя. Оба катера, «Москва» и «Ленинград», были похожи друг на друга, как две капли воды. И у «Москвы» и у «Ленинграда» на борту было по большой заплате...

В каюту к ребятам спустился капитан. Разговорились. И вот что узнали ребята о судьбе этих двух катеров.

– Словно близнецы-братья, катеры «Москва» и «Ленинград» родились в один и тот же день. Это было в грозное время войны. Прямо с судоверфи катерам пришлось вступить в бой с врагами у берегов Сталинграда. Борты судов были обиты бронёй, на палубе – вот там, на носу, – стояли пушки и пулемёты, в трюмах – боевое снаряжение.

Однажды пришёл приказ сцепить катеры и сделать из них самоходный паром. Ранним утром, пользуясь туманом, первый десант автоматчиков переправился через Волгу на этом пароме.

Немало славных дел совершили катеры. Но однажды в бою «Ленинград» был ранен. Вода залила машину, и катер держался на поверхности только потому, что его поддерживал друг. Второй снаряд потопил оба катера.

Кончилась война, и оба катера были подняты со дна реки. В рубке «Ленинграда» нашли тело капитана. Он погиб, не выпустив штурвала из рук.

Суда починили, заделали пробоины и отправили на освоение малых рек. И на этот раз их не разлучили. Оба катера попали к нам в Урюпинск, на реку Хопёр.

<...> "Таким образом, за пятнадцать дней плавания катер «Ленинград» прошёл путь общей протяжённостью в 1217 км. Задание по исследованию русла реки Хопёр командой катера и пассажирами – пионерами и комсомольцами средней школы № 2 – выполнено. Исследование показало, что река Хопёр на всём протяжении, от города Урюпинска до места своего впадения в Дон, у города Серафимовича, может быть использована для пассажирского сообщения. Кроме того, довожу до вашего сведения, что пассажиры катера «Ленинград» проявили себя как смелые, трудолюбивые и дисциплинированные люди и надёжные помощники...

Капитан катера «Ленинград» В. Кривов"» (Вагранов, 1954).

Статья иллюстрирована фотографиями катера (Рисунок 3)

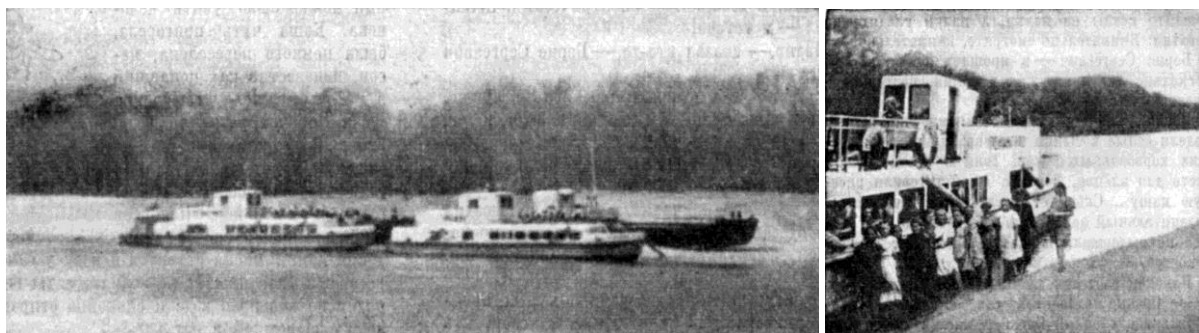


Рис. 3. Фотографии катеров из журнала «Пионер»: Братья-близнецы, катеры «Москва» и «Ленинград» (слева); участники похода у борта катера (справа) (Вагранов, 1954: 29, подписи к фото по журналу)

Свои воспоминания о детстве, проведенном на Хопре, дополняемые историческими справками, опубликовал А. Голованов. К сожалению, он не точен в цитировании фактов, взятых из других источников. Но он также отмечает, что в 1949 г. в Урюпинске открывают эксплуатационную контору «Хопер». «Первыми прибыли своим ходом теплоходы «Победный» и «Москва», несколько катеров пришли железнодорожным путем. <...> Сообщением по реке охотно пользовались школьники, отправлявшиеся на летних каникулах в путешествия. Довольно длительную поездку на пассажирском катере «Ленинград» совершили ученики урюпинской школы № 2: по Хопру, Дону и Волге они

доплыли до Сталинграда и вернулись на родную пристань. Таких поездок было немало...» (Голованов, 2018). Видно, что автор знаком со статьей в «Пионере», или, возможно, сам был участником этого события.

В 2019 г. музей Урюпинска посетил журналист В. Весов, после беседы с В.И. Полуниным писавший: «В те годы местного общественного транспорта не было. До райцентра хуторяне добирались в основном на попутках, а тут появилась возможность наладить регулярное сообщение по Хопру. Так, в 1949 году, в Урюпинске была организована эксплуатационная контора «Хопер». Первые пассажирские катера – теплоходы «Победный» и «Москва» – прибыли своим ходом из Калача-на-Дону, а «Ленинград» доставили по железной дороге. Урюпинский участок составлял 150 километров, 75 километров вверх по течению до Новохоперска и столько же вниз по реке до хутора Бурацкого» (Весов, 2019).

В личной переписке с автором бывший матрос «Победного» Ю.П. Зазулин упоминает, что в 1958 г. катер совершал рейсы из Урюпинска в Новохоперск. На его странице в «Одноклассниках» имеется две фотографии катера, по всей видимости, с ним самим (Рисунок 4). Ю.П. Зазулин вспоминает: «Я работал на этом катере в 1958 году, возили до 40 пассажиров, из Урюпинска в Новохоперск с ночевкой и обратно, мотор у него и руль от ЗиС-5, бензин А-66, педаль сцепления, реверс ручной – вперед, назад, газ ручной. А вниз ходили до Тишанки катера побольше – двухпалубные с дизельными моторами, на переправе работал «Кировец», с мотором от трактора Дт-55. Были еще разные катера – толкали или тянули баржи с камнем на строительство Волго-Донского канала. В 1970-х гг. с развитием автодорог все исчезло...» (личная переписка, публикуется впервые).

Кроме того, интересная подборка фотографий «Москвы», «Ленинграда» и «Победного» дается на сайте «Урюпинск. Столица российской провинции» (Рисунок 5).

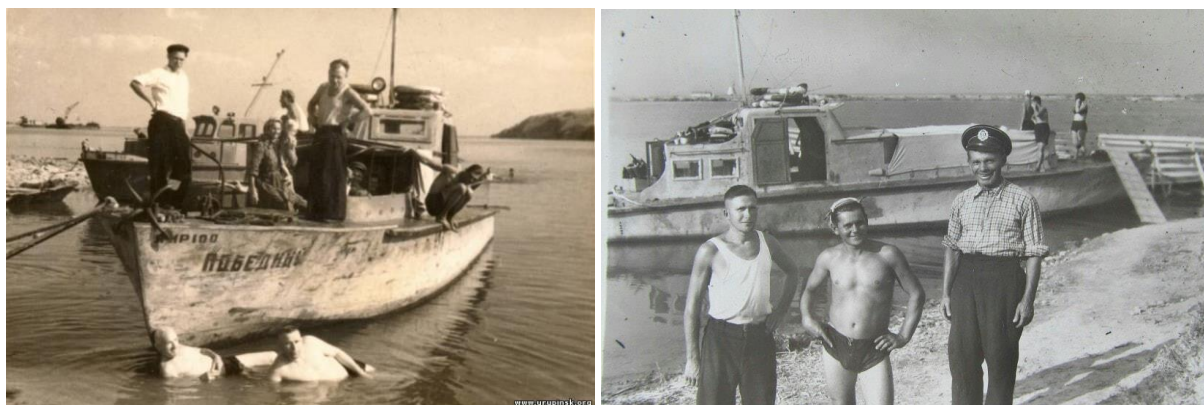


Рис. 4. Фотографии «Победного» со страницы Ю.П. Зазулина в «Одноклассниках»: экипажи катеров на отдыхе (слева) и катер «Победный» на Хопре (справа)





Рис. 5. Подборка фотографий катеров с сайта «Урюпинск. Столица российской провинции» (<http://urupinsk.org>): пассажирский катер капитана Н.М. Прядко (вверху слева); рулевой В.И. Полунин и моторист В.Т. Савинков (вверху справа); рулевой В.И. Полунин (внизу слева); ожидание парома (внизу справа)

3. Результаты

Анализ фотографий показывает, что имеется однозначный идентификационный признак, позволяющий отличить катера друг от друга. Исходя из рис. 1 и 2, получается, что у «Ленинграда» в носовом пассажирском салоне имелось 8 окон, а у «Москвы» – 7. Фотография из журнала «Пионер» (Рисунок 3, слева) является репродукцией снимка В.И. Симонова (Рисунок 1, внизу). На нем спереди изображена «Москва» (7 окон), а за ним – «Ленинград» (8 окон). А вот указание на то, что после перестройки изменился внешний вид – не подтверждается снимками. Изображенные на них катера полностью идентичны. Хотя, возможно, перестраивался лишь интерьер салонов.

Наиболее подробная информация о первых трех катерах Хоперской эксплуатационной конторы, безусловно, принадлежит В. Ковалю. При чем, он, судя по всему, использовал не только делопроизводственную документацию (выписки из регистров, копии расписания движения), но и мемуарную (В.И. Полунин). Он сообщает, что в 1950-е гг. катера были переименованы и прошли переоборудование с заменой двух бензиновых двигателей на один дизельный. Дату ни переименования, ни перестройки автор не сообщает, но в этой связи очень примечательна выписка из регистра 1959 г. Как видно, «Москва» там есть, а «Ленинграда» нет. Мощность двигателя К-551 составляет 80 л.с., тогда как у «Москвы» значитесь 90 л.с.

Но не все так однозначно. Как известно, мощность дизельного двигателя в значительной степени определяется номинальными оборотами. Так что 80 и 90 л.с. возможно, просто указывают на разные обороты. В методических указаниях к курсовой работе для Котласского речного училища у дизельного двигателя К-551 (6ЧСП 12/14) для рекомендуемых оборотов 1550 об/мин мощность указана 90 л.с. Для этой мощности наблюдается оптимальный расход топлива 210 г/л.с.ч. (Белых, 2009). Так что похоже, в 1959 г. «Москва» уже прошла модернизацию по замене двигателя, а отсутствие «Ленинграда» в списке, возможно, как раз и связано с тем, что он эту модернизацию еще проходит. Вывести из строя во время навигации сразу два катера обычно невозможно, и они, как правило, выводятся по одиночке. Внешний вид, как видно из приведенных фотографий, у судов не изменился, размерения, по-видимому, тоже.

Получается, что суть модернизации состоял в замене двух бензиновых двигателей на один дизельный и соответственно в переделке кормовой части, поскольку винты у катеров были утоплены. Поскольку диаметр единственного винта больше чем у двух, переделка

кормовой части могла стать довольно трудоемкой. В связи с этим не понятно, почему были оставлены два руля, как сообщает В.И. Полунин и которые показаны на [Рисунке 2](#).

Интересно сообщение журнала «Пионер». Хотя в нем явно преувеличивают об участии катеров в войне, в связи с чем, это место статьи, скорее всего, представляет более позднюю идеологическую вставку. Но из него ясно два обстоятельства: во-первых, в 1953 г. катера несли еще старые наименования, во-вторых, кроме рейсовых маршрутов, они использовались для туристических поездок, например, группы школьников.

Назначение В.И. Полунина на катер «Ленинград» в 1955 г. может свидетельствовать о том, что к этому времени катера по-прежнему носили старые наименования. Вряд ли мемуарист мог перепутать судно своего первого назначения, об этом обычно хорошо помнится (в отличие, например, от пятого или шестого назначения). Таким образом, получается, что в 1955 г. «Ленинград» нес еще старое наименование, а в 1959 г. выведен в ремонт, совмещенный с модернизацией, по выходе из которого, скорее всего он стал уже «Бойким». Так что выходит, «Москва» стала «Смелым» и прошла модернизацию примерно в 1957-58 гг.

Интересно свидетельство, что «Москва» и «Победный» пришли в Урюпинск своим ходом, в то время как «Ленинград» доставлен по железной дороге. Дело в том, что, судя по документации Воткинского завода, там был построен неизвестный катер в 1943 г. и катер «Победа» в 1946 г. На оба судна имеются записи в отчетах о производительности завода за соответствующий год. А вот третье судно в документации отсутствует. Но зато имеется акт комиссии 1947 г. о нецелевом расходовании средств. Там признается, что постройка катера «Победа» в 1946 г. это нецелевое расходование, как и корпус неназванного катера, который, как явствует из акта, на момент его составления был недостроен. В связи с этим можно предположить, что вскоре после этого катер 1943 г., название которого неизвестно, и «Победа» ушли своим ходом в Урюпинск. Первый стал «Победным», а второй – «Москвой». Недостроенный катер (будущий «Ленинград»), разумеется, уйти своим ходом не мог, так что его однозначно должны были либо буксировать, либо, что намного проще, доставить по железной дороге к месту его достройки. Вероятно, это мог быть Сталинградские судоремонтные мастерские. Это, вероятно, и послужило поводом, указать, что суда прошли послевоенный капитальный ремонт (якобы после судоподъема и ликвидаций военных повреждений) в конце 1940-х.

Интересная информация, вероятно связанная с «Москвой» и «Ленинградом», имеется в базе данных «Водный транспорт». Так под № 59374 там значится катер «Бойкий» ([Водный транспорт, 59374](#)). Место постройки его неизвестно, год постройки – 1942 г., судно числится у ГП «Доно-Кубанское пароходство» с регистрационным номером № 91046. Мощность его двигателя 80 л.с. (получается, К-551!), а дата списания – декабрь 1961 г. А под номером № 59373 имеется катер «Смелый», также 1942 года постройки ([Водный транспорт, 59373](#)). Его регистрационный номер № 91068, а все остальные данные те же.

Дата списания в декабре 1961 г. не может не настораживать. Оба судна только что прошли довольно трудоемкий ремонт, спустя буквально пару лет после которого их списывают. Вероятно, суть проблемы здесь следующая. В этот период Управления малых рек ликвидируются по всей стране. Так что возможно, эксплуатационную контору «Хопер» ликвидировали в 1961 г., а не 1969 г., как указывает А. Муравьев. Ликвидация контор обычно сопровождалась передачей материальной части работавшим в этом районе пароходствам, каковым вполне могло быть Доно-Кубанское пароходство. Однако заниматься проблемами судоходства на Хопре, довольно трудном в навигационном отношении, оно явно не стало. Дело в том, что пароходствам спускали планы перевозок, выраженных в тонно-километрах и пассажиро-километрах, а работа на Хопре при многочисленных проблемах давала весьма небольшой выигрыш в плановых показателях. Поэтому, скорее всего, катера сразу же списали, в связи с передачей, например, горсовету Урюпинска, аналогично тому, как это происходило в Удмуртии.

Воспоминания В.И. Полунина, приведенные В. Ковалем, что «бывший "Ленинград" перешел своим ходом из Урюпинска в Сталинград, после чего некоторое время работал на линии между Сталинградом и Волжским, а так же на реке Ахтуба», возможно, означают, что катер могли передать в Нижневолжское пароходство. Однако возможно Коваль ошибается в датировке, по данным Муравьева это было в 1957 г., то есть до ликвидации

конторы. Но прямое указание, что бывшая «Москва» работала в 1960-х на Хопре, подтверждает предположение, что катера могли передать местным властям.

В этой связи интересно еще одно совпадение. Если эксплуатационные конторы обладали определенной самостоятельностью, то пароходства находились в общем подчинении. Поэтому, по примеру Удмуртии, с переходом судов Ижевской эксплуатационной конторы в Камское речное пароходство, суда, имевшие наименования, совпадавшие с уже имевшимися в пароходстве, получили новые. Так катер «Искра» стала «Иньвой», а «Победа» – «Сылвой». Возможно, что нечто похожее имело место и в Урюпинске. Так в Нижневолжском пароходстве числились «речные трамвайчики» «Москва» (рег. № 4792) ([Водный транспорт, № 82754](#)) и «Ленинград» (рег. № 4786) ([Водный транспорт, № 82792](#)), оба 1935 года постройки на Городецкой судовой верфи, до апреля 1944 г. называвшиеся соответственно «Десятый» и «Одиннадцатый». В 1952 г. после открытия Волго-Донского канала, Донское пароходство преобразовали в Волго-Донское. Поэтому вполне вероятно, что при очередной реорганизации Волго-Донское и Нижневолжское пароходства могли получить в своем составе два «Ленинграда» и две «Москвы» из-за чего и произошло переименование.

А вот относительно судьбы «Победного» приведенные источники умалчивают. В этой связи примечательная фотография, где «Победный» показан обслуживающий переправу ([Рисунок 5](#)). Весьма вероятно, что при ликвидации эксплуатационной конторы его сразу передали местным властям, поскольку в 1961 г. он уже обслуживал переправу.

Сравнение изображений и характеристик «Победного» показывает еще одну интересную зависимость. Они практически тождественны внешнему виду и характеристикам катера проекта 358 (fleetphoto.ru/projects/5904) ([Рисунок 6](#)).

Судя по данным «Водного транспорта», он шел в деревянном или металлическом исполнении. Соответственно характеристики были следующими: длина 13,04 (металлический 13) м, ширина 3,12 м, высота борта у миделя 1,35 м, осадка в грузу 0,58 (металлический 0,56) м, водоизмещение 9,7 (металлический 9,0) т., грузоподъемность 4 (металлический 3) т., пассажироместимость 20 чел и команда 2 чел. Как правило на катерах стояли двигатели ЗИС-5 мощностью 50 л.с., скорость 10,4 (металлический 10) уз.

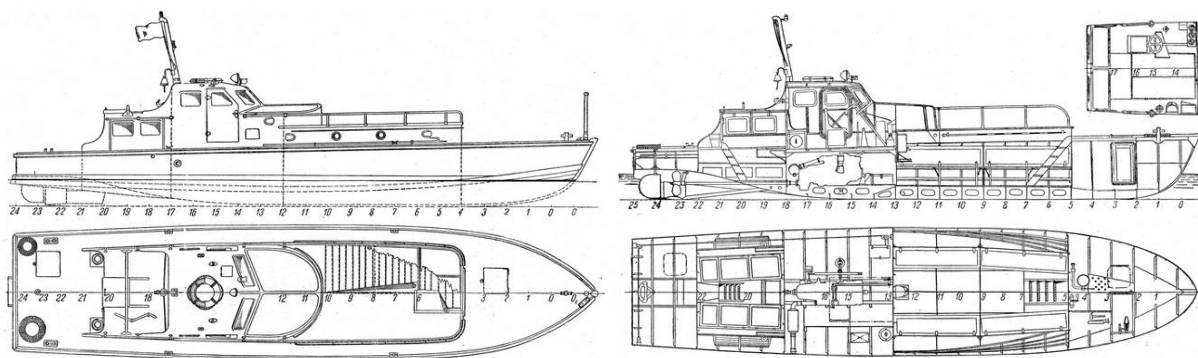


Рис. 6. Внешний вид хозяйственного катера проекта 358: внешний вид деревянной модификации (слева) и разрез металлической модификации (справа)

Как видно, характеристики совпадают, но подходят и под деревянную и под металлическую модификацию. Информация Ю.П. Зазулина говорит, что катер имел двигатель ЗиС-5 – это также указывает на проект 358. А вот сравнение вида, представленного на фотографиях ([Рисунок 4](#)) и проектного вида ([Рисунок 6](#)), позволяет говорить, что «Победный» – это деревянный катер. Но Воткинский завод строил суда исключительно по своим проектам и исключительно металлические, поэтому вероятность того, что его построили в Воткинске, очень мала. Возможно, завод просто приобрел его для своих нужд и после войны передал в распоряжение Управления малых рек.

4. Заключение

Судя по опубликованной информации, в конце 1940-х гг. Эксплуатационная контора «Хопер» приобрела три катера Воткинской постройки: «Москва», «Ленинград» и «Победный». Теоретически это могут быть катера постройки 1943 и 1946 гг. Но с учетом того, что Воткинск серийные и деревянные суда не строил, вероятнее всего катер «Победный» произведен где-то еще, но он просто ранее работал на Воткинском заводе. Катера «Москва» и «Ленинград», вероятно, в конце 1950-х гг. прошли капитальный ремонт с заменой винто-моторной группы, после чего были переименованы в «Смелый» и «Бойкий». Все они работали в Урюпинске еще в 1960-х гг., по крайней мере, до декабря 1961 г., когда «Смелый» и «Бойкий» списали из состава Доно-Кубанского пароходства.

5. Благодарности

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

Литература

Белых, 2009 – *Белых О.Г.* Методические указания для выполнения курсовой работы по дисциплине «Экономика отрасли». Котлас: Котласское речное училище, 2009. 22 с.

Вагранов, 1954 – *Вагранов В.* В дальнем плавании // Пионер. 1954. № 7. С. 27-32.

Весов, 2019 – *Весов В.* Моряки с Хопра // *Казачий круг*. 2019. 8 февраля. С. 3.

Водный транспорт – Водный транспорт. [Электронный ресурс]. URL: <https://fleetphoto.ru>

Голованов, 2018 – *Голованов А.* Судходство на Хопре // Отчий край: Литературно-художественный иллюстрированный журнал. 2018. № 3 (99). С. 236-238.

Коваль, 2015b – *Коваль В.* Расписание движения теплохода (1951 год) // Речной транспорт Волгограда. 2015. 10 апреля. [Электронный ресурс]. URL: <http://34fleetlist.blogspot.com/2015/04.html>

Коваль, 2015a – *Коваль В.* Суда Хоперского эксплуатационного участка Областного управления по освоению и эксплуатации малых рек (1959 год). Речной транспорт Волгограда. 2015. 29 марта. [Электронный ресурс]. URL: <http://34fleetlist.blogspot.com/2015/03/1959.html>

Коваль, 2015c – *Коваль В.* «Москва» и «Ленинград» (пассажирские катера). Речной транспорт Волгограда. 2015. 4 марта. [Электронный ресурс]. URL: <http://34fleet.blogspot.com/2015/03/1960-235-1940.html>

Муравьев, 2012 – *Муравьев А.* Судходный Хопер, пристань Урюпинская. Урюпинск. Столица российской провинции. 2012. 27 апреля. [Электронный ресурс]. URL: <http://uru.pinsk.org>

References

Belyh, 2009 – *Belyh, O.G.* (2009). Metodicheskie ukazaniya dlya vypolneniya kursovoj raboty po discipline «Ekonomika otrasli» [Guidelines for the implementation of the course work in the discipline “Industry Economics”]. Kotlas: Kotlaskoe rechnoe uchilishche. 22 p. [in Russian]

Golovanov, 2018 – *Golovanov, A.* (2018). Sudohodstvo na Hopre [Shipping on Khoper]. *Otchii kraj: Literaturno-khudozhestvennyi illyustrirovannyi zhurnal*. № 3 (99). Pp. 236-238. [in Russian]

Koval', 2015a – *Koval', V.* (2015). Suda Hoperskogo ekspluatacionnogo uchastka Oblastnogo upravleniya po osvoeniyu i ekspluatatsii malyh rek (1959 god) [Ships of the Khoper's operational site of the regional directorate for the development and operation of small rivers (1959)]. *Rechnoj transport Volgograda*. March 29. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://34fleetlist.blogspot.com/2015/03/1959.html> [in Russian]

Koval', 2015b – *Koval', V.* (2015). Raspisanie dvizheniya teplohoda (1951 god) [The timetable of the ship (1951)]. *Rechnoj transport Volgograda*. April 10. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://34fleetlist.blogspot.com/2015/04.html> [in Russian]

Koval', 2015c – *Koval', V.* (2015). «Moskva» i «Leningrad» (passazhirskie katera) [“Moskva” and “Leningrad” (passenger boats)]. *Rechnoj transport Volgograda*. March 4. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://34fleet.blogspot.com/2015/03/1960-235-1940.html> [in Russian]

Murav'ev, 2012 – *Murav'ev, A.* (2012). Sudohodnyj Hoper, pristan' Uryupinskaya [Navigable Koper, Uryupinsk's Marina]. Uryupinsk. Stolica rossijskoj provincii. 27 april. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://urupinsk.org> [in Russian]

Vagranov, 1954 – *Vagranov, V.* (1954). V dal'nem plavanii [In the long voyage]. *Pioner*. № 7. Pp. 27-32. [in Russian]

Vesov, 2019 – *Vesov, V.* (2019). Moryaki s Hopra [Sailors from Koper]. *Kazachij krug*. February 8. P. 3. [in Russian]

Vodnyi transport – Vodnyi transport [Water transport]. [Elektronnyi resurs]. URL: <https://fleetphoto.ru> [in Russian]

Воткинские катера на Хопре

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

^aМеждународный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

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

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

^dМосковский институт психоанализа, Российская Федерация

Аннотация. В работе анализируются фотографии и упоминания в краеведческой литературе Урюпинска относительно катеров воткинской постройки, работавших на Хопре: «Победный», «Москва» («Смелый») и «Ленинград» («Бойкий»). Сделан вывод, что, скорее всего, «Москва» – это бывший заводской катер «Победа». «Ленинград», это недостроенный корпус, окончательно достроенный в Сталинградских судоремонтных мастерских. «Победный» – серийный катер неизвестной постройки, одно время работавший на Воткинском заводе. Первые два катера в конце 1950-х гг. прошли капитальный ремонт с заменой двух бензиновых двигателей на один дизель и возможно списаны в декабре 1961 г. «Победный» работал на переправе до 1960-х гг.

Ключевые слова: водный транспорт, эксплуатационная контора «Хопер», теплоходы, навигация, пассажирские перевозки, судостроение, Воткинский завод.

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