

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA  
International Naval Journal  
Issued since 2013.  
E-ISSN: 2413-7596  
2023. 11(1): 12-34

DOI: 10.13187/inj.2023.1.12  
<https://inj.cherkasgu.press>



## River Flotilla of the Galevo's District of the Votkinsk People's Army in the Battles on the Kama in 1918

Roman W. Lapshin<sup>a</sup>, Nicholas W. Mitiukov<sup>b, \*</sup>

<sup>a</sup> East European History Society, Ukraine

<sup>b</sup> Udmurt Federal Research Center, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

### Abstract

The work summarizes all available information published about the actions of the river flotilla of the Galevo's district of the Votkinsk People's Army during the Votkinsk uprising (rebellion). The main material was the works of Soviet historians, but since they did not specify which "whites" the battles were taking place with, this picture was compared with works and memoirs on the white movement published in the 1990s. If these actions were absent from them, this gave an almost unambiguous indication of the actions of the River Flotilla of the Galevo's district. During the hostilities, it included the steamships "Onega", "Ruslo", "Sergei Vitte", motor ship "Bayram-Ali", tugboats "Verkhokamets", "Zveniga", "Nikolai" and "Razvet", as well as the longboats "Votkinsky Zavod" and "Shtorm". Since the rebels experienced a severe shortage of artillery, information about their weapons is exaggerated. The only thing known for certain is the installation of cannons on the steamer "Ruslo". During the 100-day Izhevsk-Votkinsk uprising, the rebels were able to sink and capture up to ten pontoons (from the actions of the flotilla no more than two), the armored steamer "Mikhail", the steamer "Tovarishch", losing the "Ruslo" in battle. Considering that the fighting was carried out by workers who had absolutely no combat experience, this result is more than worthy.

**Keywords:** Galevo's flotilla, civil war, Kama, 1918, Izhevsk-Votkinsk uprising.

### 1. Введение

В 2018 г. исполнилось сто лет событиям, о которых раньше особо не писали. Школьный учебник истории рисовал простую картину: белые воевали с красными, они же Советы или большевики. Реальная жизнь была намного интересней, так имелись «белые» большевики, а Советы не всегда равнялись коммунистам. Восстания в Сибири и на Урале в 1918-1919 гг. часто шли под лозунгом возврата Советской власти. И те, что подавили белые, вполне укладывались в разработанный в 20-30-е гг. шаблон. Восстания же в Воткинске и Ижевске, свергнувшие Ревком, и вернувшие власть Советам туда явно не вписывались. Считалось, их причиной стал запрет большевиками свободной торговли. После закрытия рынка ижевские рабочие избили милиционеров и, подстрекаемые эсерами и меньшевиками, восстали, создав «Народную армию». Около 100 дней они воевали с красными и затем ушли за Каму к Колчаку, что доказывало их «белогвардейскую сущность».

\* Corresponding author

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

Но изучение документов, показало, что захватившие власть местные большевики упразднили Советы и ввели ревкомы; без санкций из центра создали свою «чека», вели экспроприации (просто грабили зажиточных жителей). Поэтому выступление рабочих было направлено не столько против большевиков, сколько за введение в городах и на заводах элементарного порядка. Но самое интересное то, что повстанцы шли в бой с большевиками под красными флагами. Хотя в наше время опубликованы целые тома, по этому восстанию, до сих пор мало известно про речную войну повстанцев на Каме.

Предлагаемая работа представляет собой исправленное и дополненное издание более ранней статьи тех же авторов (Лапшин, Митюков, 2018).

## 2. Материалы и методы

Основным материалом исследования стали работы отечественных историков по речной войне на Каме в 1918 г. Поскольку в них не конкретизировалось с какими именно «белыми» происходят бои, эта картина сравнивалась с работами и мемуарами по белому движению, опубликованными в 1990-х гг. Если данные действия в них отсутствовали, это практически однозначное указание на действия Речной флотилии Галевского района. В связи с этим, наибольшее значение имели сравнительный и историко-хронологический методы.

## 3. Обсуждение и результаты

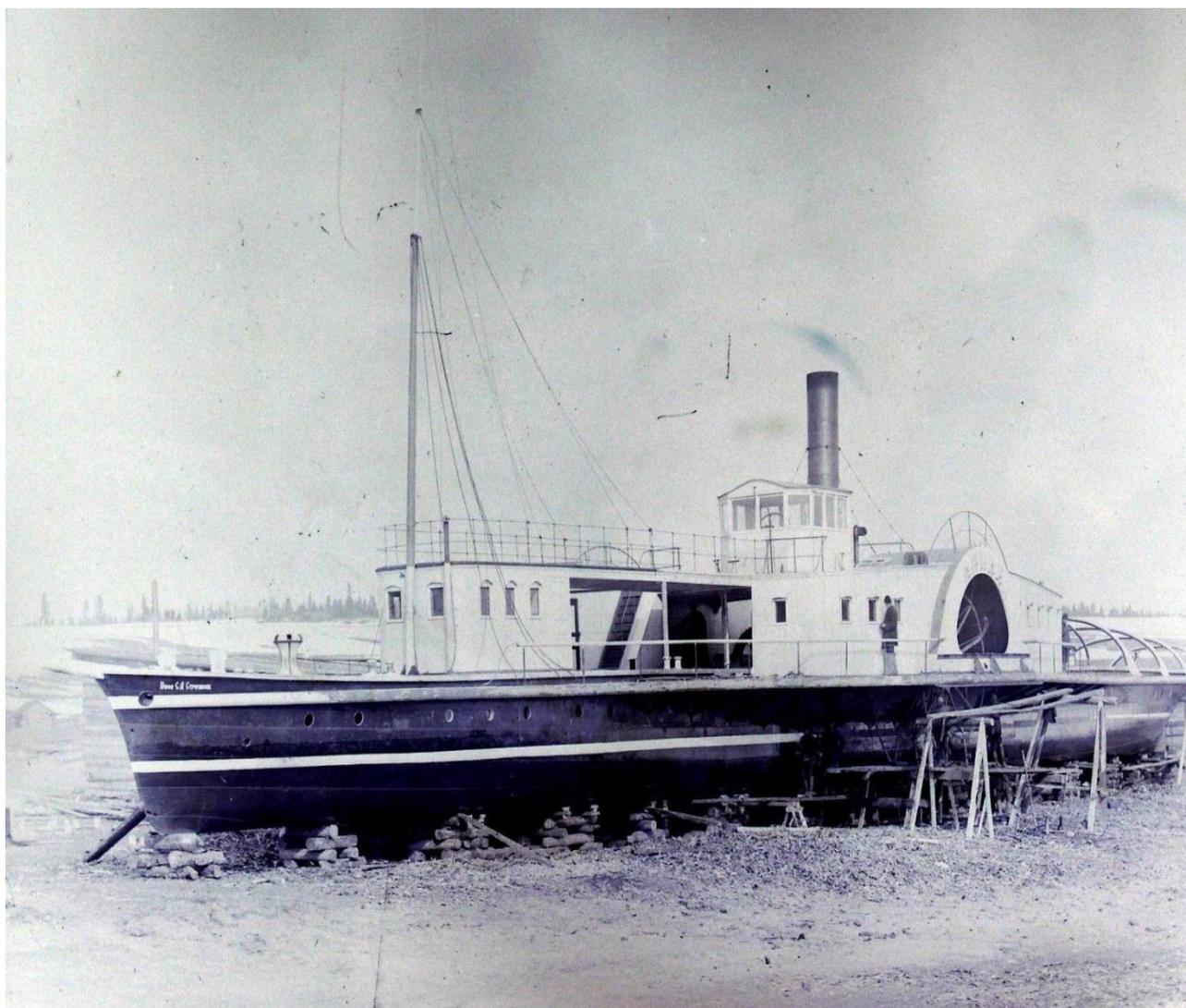
Утром 8 августа 1918 г. в Ижевске начался мятеж, поддержанный местными фронтовиками и рабочими. Советские силы к вечеру сдали город, а мятежники начали движение в соседние районы. О событии сообщили в Пермь и Сарапул тамошним властям – создавалась угроза перерезания связи этих городов с Казанью и Нижним Новгородом. Утром 11 августа местные повстанцы заняли село Гольяны, но стоявший у пристани пассажирский пароход «Василий» взять не удалось – его капитан Пименов под обстрелом увел судно вверх (Быховский, Ракитин, 1986: 32). Зато через пару часов, огнём из пулемёта, убили кочегара на колёсном буксире «Аника», вёзшем из Перми отряд продармейцев (у них были раненые) и тот ушёл в Пермь (Быховский, Ракитин, 1986: 33). Там отреагировали быстро – утром 12 августа вниз по Каме ушел пассажирский пароход «Ильинец» (капитан Е.В. Яшманов) с тремя вооружёнными мотопонтонами (два с 1 76-мм горной пушкой и один с пулемётом) на буксире. Прибывший ранее из Тюмени батальон венгров-интернационалистов Ф. Мюниха нашел на пушечном заводе в Мотовилихе целую серию таких судов из заказанных в 1917 г. (20 т. 14,24 × 2,75 × 0,61 м, 1 ДВС 40 л.с., 5 уз.) для десантных операций на реках русской армией и часть из них начали вооружать. По проекту, разработанному полковником Неговским, каждый должен был иметь мотор, перевозя 70 десантников, или 1 76-мм пушку с передком, или армейский грузовик, но из-за дефицита моторов, большинство их не получили.



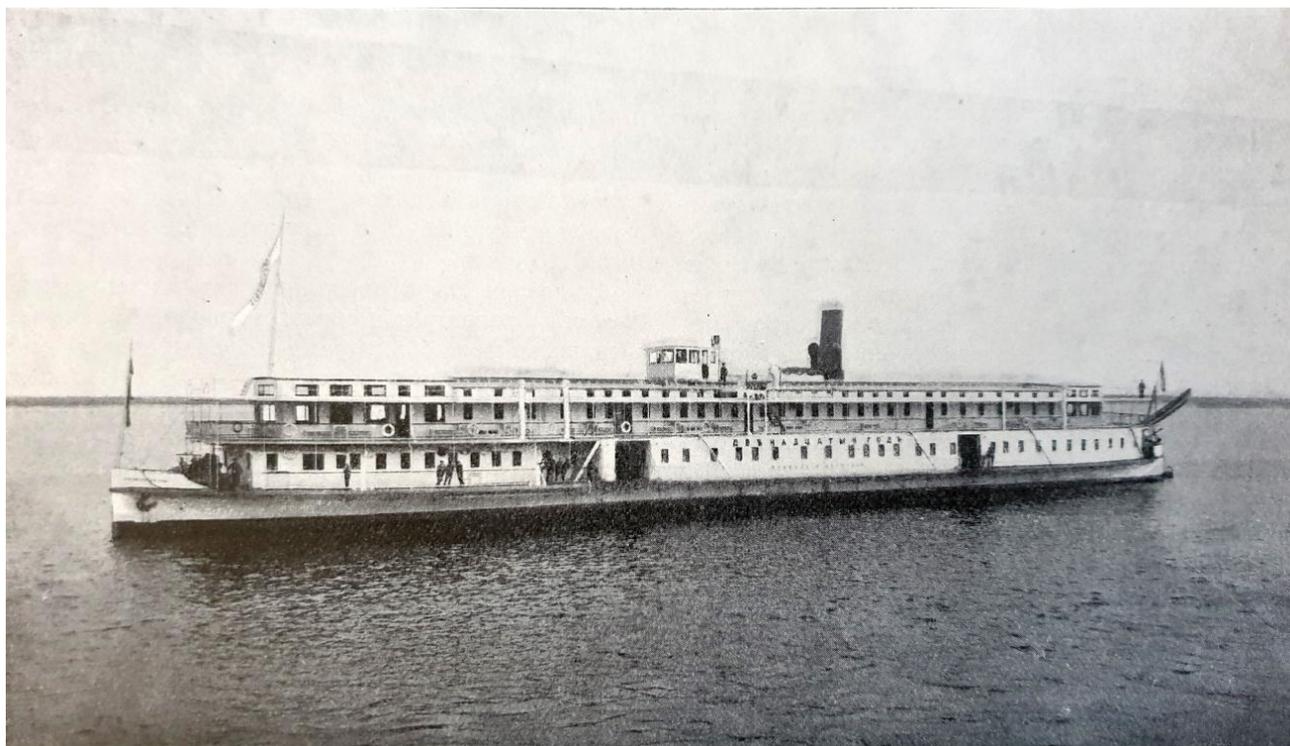
**Рис. 1.** Понтоны на достройке в Мотовилихе (коллекция Р.В. Лапшина).



**Рис. 2.** Пароход «Ильинец» (коллекция Г. Павлова)



**Рис. 3.** Буксир «Аника» (коллекция Г.А. Ракитина)



**Рис. 4.** Пассажирский пароход «Двенадцатый год» (коллекция Н.В. Митюкова)

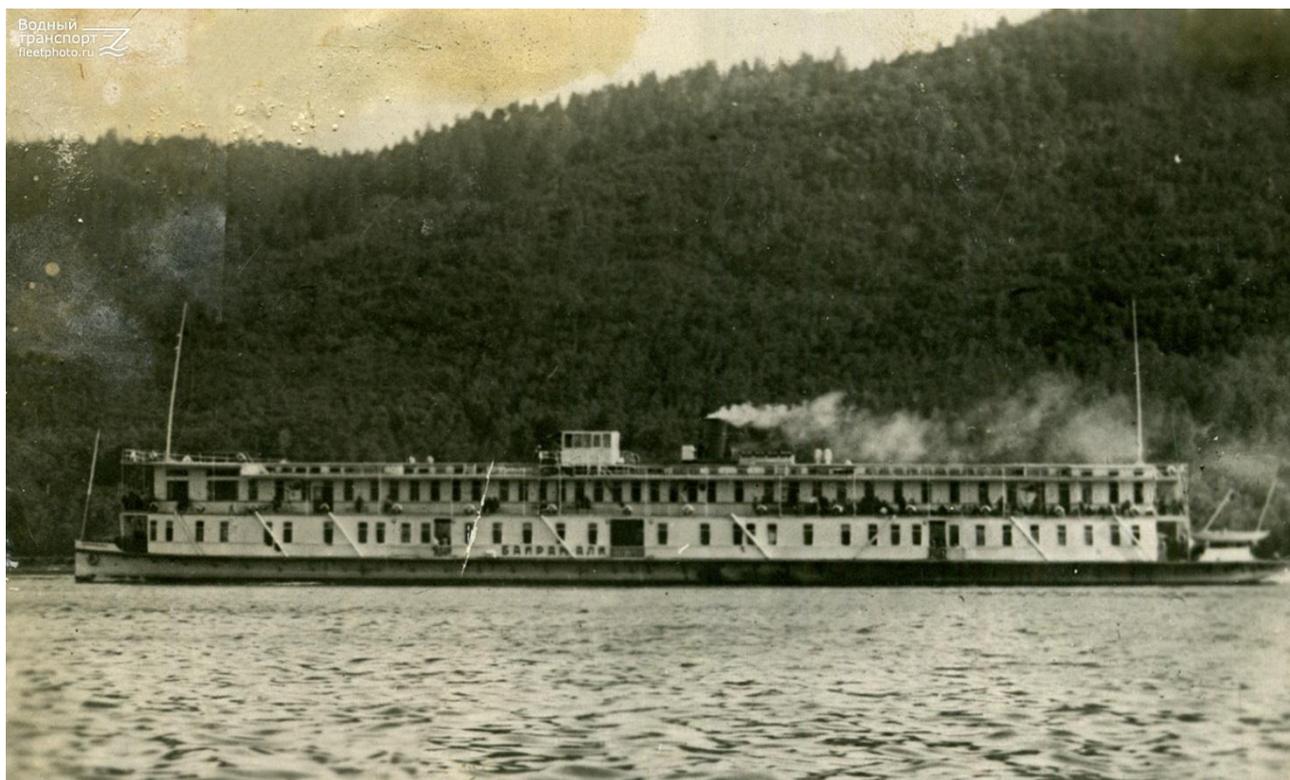
13 августа, Приказом по войскам 3-й армии, формируемую в Перми боевую речную структуру назвали Пермская речная флотилия. Экипажи и вооружение дал местный батальон ВЧК. Мотопонтонными командовали венгры и чехи.



**Рис. 5.** Пароход «Король Альберт» (Государственный исторический музей, фото № 84104/143)

В Перми же вооружили 76-мм полевым орудием пассажирский пароход «Плюснин», и, обложив мешками с песком рубку, отправили его в находившийся ниже по течению Оханск. Там он 13 августа взял на борт местный отряд во главе с уездным военкомом И.В. Вожаковым и комиссаром А.В. Бояршиновым (300 штыков), и к утру 14 августа прибыл к пристани Гольяны. Но «Плюснин» и «Ильинец» не имели связи между собой и общих операций не планировали. В итоге, «Ильинец» с понтонами прошёл в Сарапул, где в местных мастерских рубку обшили железными листами и обложили мешками с песком – до того к боям он был не готов. А вот понтоны после длительной буксировки пришлось поставить в ремонт – сразу ввести их в дело не могли. На «Плюснин», едва он высадив десант и занял Гольяны, дошло сообщение, что мятежники заняли село Сепыч и грозят отрезать десантников от Оханска. В итоге, приняв людей обратно на борт, пароход убыл туда (Быховский, Ракитин, 1986: 33-34).

Восставшие быстро расширяли район контроля и 17 августа заняли Воткинск. Утром того же дня, отряд повстанцев под командой бывшего инженера-конструктора Н.Н. Наугольных взял пристань Галёво на Каме, где ранее имелся сдаточный цех Воткинского завода (одно время он числился как Камский судостроительный завод). Бывшие у пристани колёсный буксир «Русло», винтовой барказ «Воткинский завод», местную плавучую пристань (дебаркадер) и две баржи удалось захватить, но ряд пароходов (в их числе колёсный буксир «Звенига» под управлением капитана Ковригина) под огнём повстанцев сбросили чалки и ушли (Быховский, Ракитин, 1986: 32). Пароход «Товарищ» прорвался к Сарапулу, хотя в пути, у Гольян, его обстреляли с берега мятежники, жертв удалось избежать.



**Рис. 6.** Теплоход «Байрам-Али» (открытка «Союзфото» № 1922)

Большим успехом для повстанцев стал захват шедшего из Казани в Пермь, на помощь отходившим на Северном Урале красным частям крупного грузопассажирского винтового теплохода «Байрам-Али» с красногвардейским отрядом Кансмана, состоявшим в основном из балтийских моряков (свыше 50 штыков и несколько пулемётов). Заночевав в Сарапуле, он прибыл к пристани за несколько минут до атаки и бойцы на борту в бой вступить не успели. Пленённых Кансмана и комиссара мятежники расстреляли, а остальных взяли в плен. Взятые пулемёты очень быстрогодились – примерно через час, показался

«Ильинец», вёзший десантный отряд в 150 чел. (к пермским бойцам в Сарапуле добавились местные). Красные о случившемся не знали, а их опоздание могло стать роковым. Мятежники, увидев на пароходе множество вооружённых людей, с близкой дистанции обстреляли его с «Байрам-Али» из трофейных пулемётов. Красные боя не ждали, но командовавшие шедшими на буксире понтонами чехи Хлубна, Новотны и Покорны быстро сориентировались и открыли артиллерийский огонь. Хотя попаданий не было, пулемёты на борту теплохода замолчали. Впрочем своё дело они сделали – у десантников и в экипаже имелись большие потери, и пароход увёл понтоны к Усть-Речке. Проведя срочный ремонт, уже вечером красные снова попытались высадить десант у Галёво, но вновь потерпели неудачу. «Ильинец» после обстрела с берега получил новые потери, и ушёл в Сарапул. Там его понтоны 18 августа подчинили левофланговой группе войск 2-й армии РККА. Сам же пароход еще раз смог прорваться мимо восставшего района к Осе и оттуда ушел в Пермь. Позднее он использовался как транспорт и возил армейские отряды оттуда к линии фронта.

Быстро среагировали и сарапульские большевики. Там у пристани стоял ряд буксиров и паровых катеров. Там же, на борту крупного пассажирского теплохода «Король Альберт» находился штаб Ижевско-Воткинского направления. Узнав о падении Галёво, в тот же день призвали речной ледокол «Громобой», паровой барказ и 3 катера, а к небольшому отряду местных балтийцев добавились до сотни местных милиционеров и красногвардейцев с парой пулемётов (для их перевозок привлекли колёсные буксиры «Зоя» и «Товарищ»). Днём 18 августа, высадившиеся 130 бойцов с ходу заняли Гольяны, но по своей глупости не поставили караулы и занялись мародёрством. Повстанцы же, проведя разведку и определив направление удара, поздно вечером атаковали отряд. Боя не было: часть людей просто сдалась в плен, некоторых убили, а остатки в панике отступили на десантных судах в Сарапул. При этом бросили барказ «Шторм» с повреждённой машиной. Вскоре у Гольян мятежники захватили буксир «Звенига», накануне бежавший из Галёво.

В этот же день, к Галёво прибыл ушедший из Перми 17 августа с моряками 1-го экспедиционного отряда балтийцев (командир И.Н. Булжин, комиссар С.А. Дукачёв) пассажирский пароход «Соликамск» (капитан А.И. Мохов). В отряде было до 80 штыков и пулемёт, который установили на рубке. Попав под огонь с берега, погибли помощник командира парохода С.В. Поскрёбышев и кочегар Ерёмин. У балтийцев оказалась тяжело ранена медсестра Попова. Видя бессмысленность дальнейшего боя, на пароходе от дальнейшего пути отказались и ушли обратно в Пермь. Там «Соликамск» стал в ремонт, а усиленный людьми и несколькими пулемётами отряд отбыл на фронт южнее Осы на барже буксируемой теплоходом «Леонид» (Быховский, Ракитин, 1986: 34-36).

Получив ряд довольно крупных судов и имея кое-какие запасы оружия, мятежники начали формировать собственную речную флотилию для контроля над районом. В своей книге инженер И.А. Добровольский так описывает работы. *«Из шести работавших там [в Галёво] пароходов четыре были приспособлены для военных целей. На заводе изготовили легкую броню (барбетты), установив их по бортам и около рулевых рубок. Два больших буксира получили по два трехдюймовых орудия, установленных прямо на палубе на своих колесах, на специальном бревенчатом настиле. Меньшие буксиры получили по одному орудью. Пулеметов на этих пароходах было по четыре и по два... Быстроходный барказ «Воткинский завод», вооруженный одним пулеметом, использовался для разведки. Всего на галевских пароходах и на береговых позициях было девять пушек, две гаубицы и около двадцати пулеметов»* (Добровольский, 2014). К сожалению, в данном отрывке почти нет правды – у восставших было мало артиллерии (особенно в начале событий) и выделить столько стволов для борьбы на реке они не могли. Первым и единственным до момента гибели пароходом, несшим всего одну 76-мм пушку стал старенький (1851 г.), но крепкий буксир «Русло», зато его пушкари несли красным реальную угрозу, тем более, что в первые дни, отряды, брошенные на разгром мятежа, орудий не имели вообще. В результате огонь с реки срывал атаки и нёс панику в ряды ранее не военных людей, из которых в значительной степени состояли отряды.

К сожалению, о боевом пути «галёвцев» можно судить лишь по изданным в советское время исследованиям и воспоминаниям участников событий со стороны красных. Что интересно, флотилия противника нигде не названа по имени. Врагом были абстрактные «белые», среди которых выделить «галёвцев» иногда весьма затруднительно. Хотя действия

белой Волжской флотилии Комитета Учредительного собрания (Комуча – региональное правительство, созданное сторонниками разогнанного красными Учредительного Собрания) в целом неплохо описаны, как и действия красных Волжской и Верхне-Камской флотилий, так что если красные воевали с кем-то, о ком белые умалчивают, можно утверждать, что это те самые «галёвцы». И еще момент чётко указывает на них – красный флаг над кораблями. Для воевавших красных это так необычно, что они писали, намекая на коварство «контрреволюционеров», использовавших красный флаг для прикрытия «черных планов».

Продолжая пагубную практику, описанную выше, красные раз за разом слали к Галёво по небронированному пароходу с десантниками, который временами вёл на буксире по паре понтонов с артиллерией. Очередным провалом закончился рейд из Перми колёсного буксира «Ёрш» с двумя такими понтонами. Подойдя 22 августа к Галёво, он стал на якорь с понтонами и те открыли огонь по берегу. У мятежников на берегу имелась полевая пушка с несколькими пулемётами и пошла перестрелка. Поскольку у мятежников, по-видимому, была разработана система ориентиров и установки прицелов, красные в этой дуэли проиграли.

Участник той операции, кочегар с парохода «Ёрш» М.А. Степанов, после гражданской войны вспоминал: *«В конце августа 1918 г пароход «Ерш», на котором я был кочегаром, оказался у пристани Галево под ураганным огнем береговой батареи неприятеля. Два понтона с орудиями оказались потопленными. Наше судно стояло на якорю. Большая часть верхней команды и артиллеристов с понтонов вышла из строя. Был ранен и растерялся престарелый командир парохода. Тогда его помощник коммунист Иван Григорьевич Демидов в этот ответственный момент взял на себя командование судном. Под шквальным огнем противника Демидов вышел из рубки, вызвал из машинного отделения меня и других матросов. Мы сообща подняли вручную якорь и обрубили топорами тросы, на которых повисли потопленные понтоны, удерживая на месте наш пароход: освободив судно, Демидов стал к штурвалу и привел судно в Пермь на ремонт»* (Быховский, Ракитин, 1986: 38).

23 августа появились новые жертвы. Подчинённые 3-му экспедиционному отряду и ушедшие для его поддержки к селу Степановское из Сарапула два бронепонтон с пушками, попав под ружейный огонь мятежников с берега, затонули от собственного артиллерийского огня. Сняв нескольких спасшихся, назад вернулся лишь пулемётный мотопонтон, имевший ряд пробоин в бортах.

Первые потери в боевом судовом составе ничему не научили красное командование. Утром 24 августа из Перми к Сарапулу ушёл крупный пассажирский теплоход «Двенадцатый год» с отрядом из 150 продармейцев рабочего Полетаева. На буксире он вёл 4 вооружённых понтона. У Гольян они попали под обстрел с берега, но прорыв удался – 25 августа вся группа вошла в Сарапул. Зато вечером 24-го на фронт отправился вооружаемый почти две недели первый бронепароход «Левшино» (командир Н.П. Снегирёв) из отряда судов 5-й роты особого батальона Пермской губ. ЧК (командир А.Г. Кириллов, комиссар Г.Л. Падучев) со штабным пассажирским пароходом «Нева» (командир Н.И. Папышев) и разведывательным катером (боцман А.Н. Середкин). Лишь в середине октября их переименовали в 1-й дивизион Камской флотилии. «Нева» вела с собой три легко бронированных и вооружённых понтона, каждый с 76-мм орудием. С учётом десантного отряда из пермских рабочих и балтийских матросов, на судах находилось 134 вооружённых бойца. По приходу 25 августа в Осу штабной пароход оставили там, а прочие ушли к фронту южнее, в район пристани Частые. Бронепароход и катер-разведчик отправились на разведку к пристани Елово. Бронепонтоны подчинявшиеся чеху Ф. Каплану составили отдельный отряд, приданный армейским частям (Быховский, Ракитин, 1986: 38-39).

Восстание разрасталось, при этом с юга (из района Уфы) к Каме двигались части восставшего чешского корпуса и примкнувшие к нему местные белые отряды. Еще 23 августа из Сарапула началась эвакуация, а ночью 24-25 августа оттуда к устью Вятки отправился громадный караван из 54 больших и малых пароходов со штабами, припасами и тыловыми частями 2-й армии, а также штатом и грузами местных учреждений и того, что ранее увезли из Уфы или прибыло из Перми. Самый ценный груз утром 25 августа увёз колёсный буксир «Усолка» – на него погрузили ценности местного банка и банков Уфы и Белебея. В охранении шли речной ледокол «Громобой» и три паровых катера, каждый вооружённый пулемётом. В Сарапуле остались с арьергардом войск лишь колёсные буксиры

«Товарищ» (в Симонихинском затоне его рубку обшили лесом, обложив мешками с песком, в носу оборудовали точку для пулемёта) и «Зоя». Кроме того, в затоне имелось несколько колёсных буксиров, из-за различных поломок не ушедших к Вятке.

С довоенных времен на Воткинском заводе имелись водолазы, которые быстро подняли затопленные в бою у Галёво 22 августа оба понтона. Особенно ценными оказались их орудия – появилась возможность вооружить еще пару пароходов или усилить береговую оборону. Оба понтона быстро свели в отряд под командованием солдата Ф. Несведова и с «Русло» они ушли вверх по Каме, где повстанцы, под управлением Начальника штаба Народной армии бывшего штабс-капитана Юрьева, заняли село Частые, прорвав линию Черновское – Андреевка, и вышли на подступы к Оханску.

Стратегическая обстановка в Приволжском регионе к концу августа походила на слоеный пирог. Верховья Камы контролировала Верхне-Камская бронefлотилия ВЧК, а южнее Осы действовала Галевская флотилия (пока небольшой отряд) мятежников, при этом у Сарапула находились пара буксиров и ряд вооружённых мотопонтонов из состава местной флотилии 2-й армии и туда от устья реки Белая отходили последние сражавшиеся в том районе красные отряды. За ними вдогонку шли белые на пароходах, но до организации флотилии они еще «не доросли», а действовали как отдельные отряды, часто без единого командования. Из Казани в низовья Вятки красные выслали отряд Бабкина из двух вооружённых пароходов и катера (первые суда формируемой в Нижнем Новгороде Волжской военной флотилии), и почти сразу они начали борьбу с поднявшимся мятеж в центральной части реки и взявшим несколько местных пароходов бывшим штабс-капитаном Степановым, командиром 1-го Московского (разумеется, красного) продполка. В устье Вятки ушёл и караван с основными силами из Сарапула. Белые же, после взятия Симбирска (там удалось захватить основную часть местного красного речного отряда), шли как на север (к Казани), так и на юг (к Вольску, где ранее мятежники взяли город, и множество пароходов, при этом вооружив часть из них). Симбирскую группу поддерживала Волжская флотилия Комуча, имевшая пару пароходов, инициативно созданная мичманами Мейером и Ершовым. С восставшими боролась небольшая Саратовская флотилия, после возврата красными города частично демобилизованная и частью вошедшая в более крупную и созданную ранее Красную Вольскую флотилию. Еще южнее, в Царицыне, красные, вдобавок к увезённым от захвата германскими войсками с Днестра по железной дороге понтонам (аналогичных вооружаемым в Перми), также вооружили ряд пароходов и добавили их к привезённым из Новороссийска морским катерам-истребителям. На самом юге – в устье реки и северной части Каспийского моря действовала развёрнутая из сформированного в начале весны 1918 г. Военного флота Астраханского края и активно усиливающаяся Астрахано-Каспийская флотилия. В целом значительный численный перевес был за красными, но они проигрывали более опытным и лучше организованным белым и отступали во многих местах.

В работе А. Коробейникова «Воткинская народная армия в 1918 г.» (Коробейников, 2013), указано, что 29 августа главой Речной флотилии Галёвского района стал прапорщик по адмиралтейству Н.Ф. Афиногенов, а уже 30-го мятежники теряют единственный вооружённый пароход. Для поддержки фланга у Елово они ставят два трофейных артиллерийских понтона в прикрытии «Русло». Такая поддержка мешала красным и те пытались поддержать своих огнём двух самоходных понтонов из группы Ф. Каплана. Мотопонтоны оказались неготовы к таким действиям, от собственного огня сместились фундаменты двигателей и оставшись без хода, их легко утопил подошедший «Русло», но и ему не повезло – почти сразу начал обстрел вызванный красными на подмогу бронепароход «Левшино». Артиллерийская дуэль длилась недолго – лучше вооружённый корабль красных быстро отправил противника на дно.

Зато 31 августа мятежники заняли село Частые на севере и Сарапул на юге, окончательно перерезав связь Перми с низовьями. «Товарищ» и «Зоя» успели уйти к Набережным Челнам, бросив в Сарапуле ряд буксиров с малыми полумками (достоверно известно лишь про «Разсвет» – так писалось имя по правилам орфографии тех лет) и, вероятно, группу неисправных понтонов. Потеря единственного боевого парохода существенно сказалась на контроле над рекой, вдобавок к тому, красные пошли на хитрость. В тот день их колёсный буксир «Метеор» вышел из Вятских Полян к Камбарке, где взял груз

патронов и снаряжения для Бирского стрелкового полка. На борту находился глава Камбарского ревкома П.Ф. Щекотуров. Подняв царский трёхцветный флаг и взяв днём 1 сентября в Камбарке двух офицеров мятежников, буксир вечером высадил их в Сарапуле и пройдя ночью Гольяны, днём 2 сентября доставил важный груз в Осу.



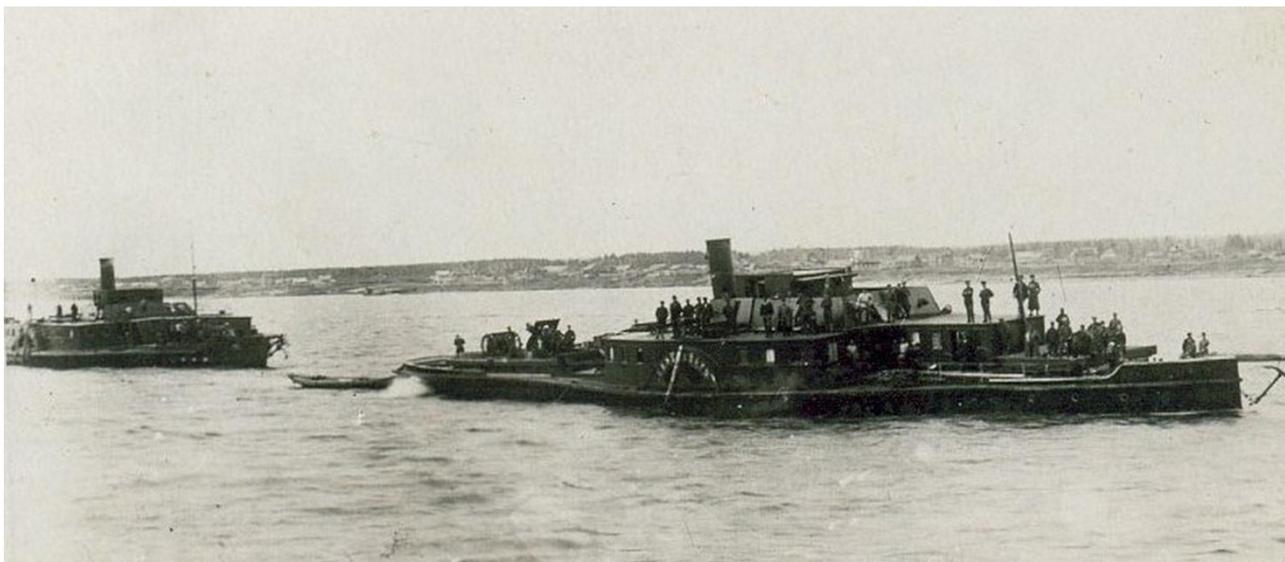
**Рис. 7.** Старков Л.А. Подвиг капитана Пирожкова  
(Березниковский историко-художественный музей)



**Рис. 8.** Нечаев В.И. Подвиг капитана Пирожкова, 1967  
(Ильинский районный краеведческий музей), картина

В 1958 г. в серии «Замечательные люди Прикамья» вышла книга «Капитан Пирожков» (Дубилет, 1958), в которой достаточно подробно описывается судьба капитана и последний бой его буксира «Товарищ», ставший очередной победой галёвцев. Особенно обидно, что утопил его скорее всего кто-то из брошенных в Сарапуле и быстро вооружённых трофейным орудием тамошних буксиров. Вечером 7 сентября «Товарищ» взял в Набережных Челнах свыше сотни красноармейцев с задачей высадить их в Смыловке. Под утро в тумане они прошли Сентяк. Около 05-45 8 сентября у Соколых гор, недалеко от устья Вятки, их нагнали корабли противника. Сам «Товарищ» орудий не имел и отстреливался из пулемёта и винтовок армейского отряда. Утренний туман вначале благоприятствовал и казалось дал шанс уйти. По числу орудийных вспышек на «Товарище» насчитали аж семь единиц противника. При очередном близком разрыве, капитана Я.М. Пирожкова ранило осколками, и он повел судно к берегу, в расчёте выбросить на мель и спасти хотя бы часть людей на борту. Новый снаряд попал в рубку, и капитану повредило глаза – он ослеп, но выполнил задуманное. Пароход затонул на прибрежной отмели и практически все его бойцы и команда спаслись. Смогли вытащить и самого капитана. Данный бой известен лишь со слов красных участников – свидетельства противников отсутствуют и сколько их было, плюс кто именно вёл огонь достоверно неизвестно. Но сам факт боя бесспорен и то, что про него не вспоминает никто из выживших и позднее отправившихся в эмиграцию «комучевцев», чётко говорит про еще одно достижение галёвцев.

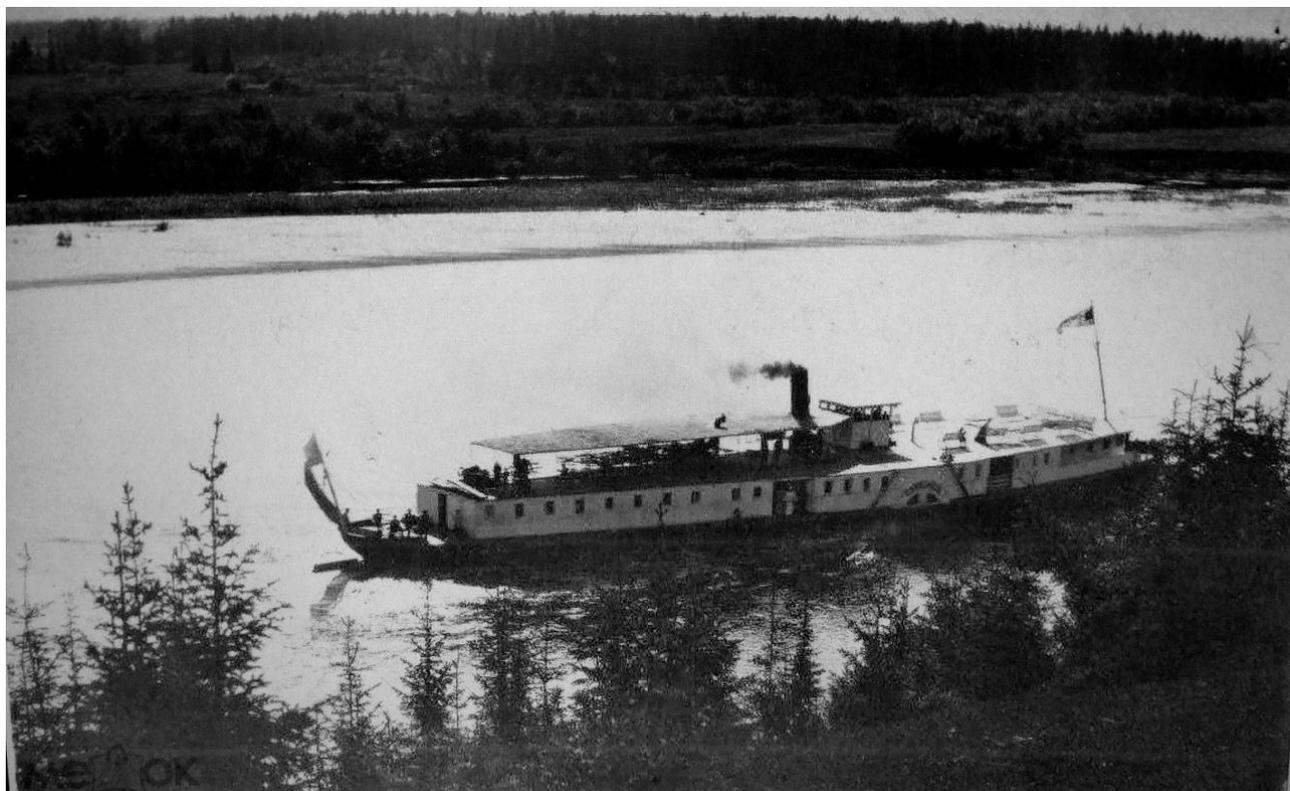
24 сентября, присланная из Галёво группа рабочих во главе с мастером судового цеха П.И. Саначевым начала работы по подъёму судна, но далеко они не продвинулись – обстановка на фронте зримо ухудшилась, и в начале октября всем пришлось вернуться назад.



**Рис. 9.** Вооруженные пароходы «Урицкий» и «Карл Маркс» (Государственный исторический музей)

Все это время «комучевцев» на Каме не было – шло сражение за Казань и 1-й с 3-м дивизионами их флотилии воевали там, а 2-й и вовсе у Самары в центральной части Волги, где его позднее оставили при отходе армейских частей к Уфе. После возврата 11 сентября Казани красными, и ухода сил Комуча к Уфе, ситуация начала ухудшаться, но очередную потерю красных в регионе, авторы обзорной работы «Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии», выпущенной в 1934 г. (Ульянов, 1934), зря «дарят» галёвцам. 17 сентября у тех же Соколов близ устья Вятки, Вооружённый пароход № 1 (бывший «Царицын» – два 76-мм орудия, 6 пулеметов), из ранее высланного на Вятку отряда Бабкина из состава Волжской военной флотилии, якобы вёл бой «с тремя подошедшими под красными флагами кораблями противника», в ходе которого затонул. Потери: 1 убитый, 1 раненый, 3 пленные. Сам автор «Хроники» не присутствовал при этом бое и вряд ли опрашивал выживших участников, явно просто озвучив официальную версию.

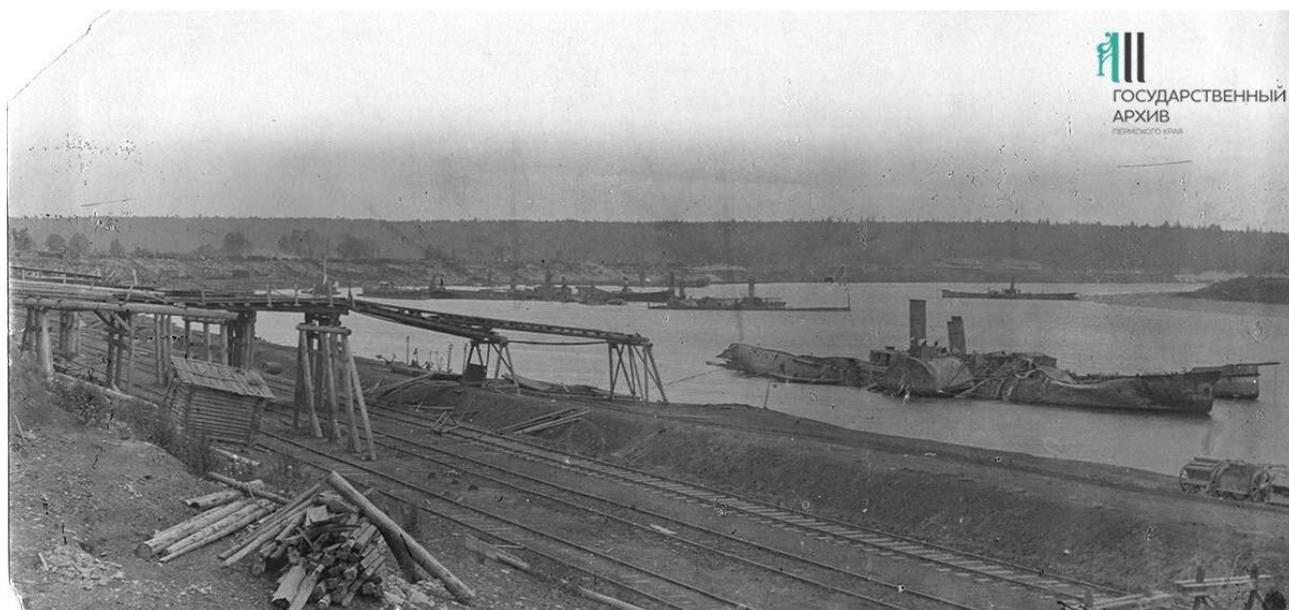
Белые «комучевцы» к тому времени отошли ближе к устью реки Белая, а красный пароход попал в засаду, в которой с близкого расстояния расстреляла 37-мм полевая пушка белых, добившись ряда попаданий в машину и рубку, вызвав панику в экипаже, чем и объясняются столь малые потери. Пароход затопили на мели близ берега, а военморы разбежались. После гражданской войны пароход подняли водолазы советского Госсудоподъема и ввели после ремонта в строй.



**Рис. 10.** Пароход «Соликамск» (коллекция Г.А. Ракитина)

Через пару дней – 19 сентября, старого командующего Галевской флотилии сменил Г.Ф. Лисин, чем вызвана такая замена сказать сложно, ибо документы не сохранились, но и новичок смог добиться успеха. 28 сентября, перешедшие на север главные силы флотилии провели, вероятно, самую успешную свою операцию. Зная по сообщениям с береговых постов, что красные патрулируют лишь одним пароходом, рано утром они провели групповую атаку. В ловушку попал бронепароход «Михаил» с венгерским интернационалистом Ф. Капланом на борту. Подробное описание боя дается в работе И. Быховского и Ю. Ракитина «Боевой путь камских бронепароходов» ([Быховский, Ракитин, 1986: 48–54](#)): «Идти вечером в дозор на плес реки должен был «Михаил»... Бронепароход благополучно отошел от пристани и вышел на речной плес, заняв позицию у селения Бабка. Наступила ночь. Над рекой повис густой, мгlistый туман. Около четырех утра, когда начало светать, из-за излучины реки показалась флотилия вооруженных вражеских судов. Они шли вверх по реке в строю двух кильватерных колонн. На мачтах подняты красные флаги. Наши предположили, что приближаются суда Волжской военной флотилии, шедшие на подмогу, и подпустили противника на дистанцию залпа. Приблизившись, вражеские суда спустили красные флаги и открыли огонь по «Михаилу». Венгры и чехи-интернационалисты, что составляли артиллерийскую прислугу корабля заняли посты и открыли огонь по флагманскому судну противника. Стреляли прицельно и с первых выстрелов добились попадания во вражеский флагман. В начале боя подняли якорь и пароход был на ходу. [Командир судна] Кириллов маневрировал, и удавалось избегать попаданий врага в бронепароход. Однако, учитывая превосходство противника по числу судов и вооружению, Кириллов решил выйти из боя. Он стремился выйти из боя

до прихода подмоги от Частых, где наверняка услышали выстрелы и поняли, что идет бой с противником. Поначалу все шло нормально. Противник действовал нерешительно, и, воспользовавшись этим, Кириллов на полном ходу уводил бронепароход вверх по реке. Дистанция между противниками стала расти. Наконец показалось, что «Михаил» успеет подняться к пристани Частые. Путь парохода лежал через узкую протоку (длинный остров разделял русло Камы на два рукава). Следуя по фарватеру, проходившему по более широкому рукаву реки, должен форсировать перекат. Однако осуществить маневр Кириллову не удалось, видимо, сказало отсутствие навыков плавания по Каме. Судно плотно село на мель. Противник приближался. В последний момент Кириллов положил руль на борт и развернул бронепароход таким образом, что он перегородил речной фарватер. Попытки снять с мели своими силами безуспешны, и судно беспомощно стояло посреди реки. Каждый на пароходе сознавал опасность положения, однако никто не терял присутствия духа. Артиллеристы под вражеским артогнем продолжали хладнокровно, как на учении, вести обстрел судов противника. Они добились нескольких попаданий и нанесли повреждения судам врага. Однако неподвижная цель – бронепароход «Михаил» – очень удобна для поражения. Вскоре прямым попаданием снаряда убиты и ранены матросы прислуги кормовых орудий. На судне начался пожар: загорелось горючее в топливной цистерне. Артиллеристы носового орудия продолжали вести огонь по врагу, и новые попадания нанесли противнику новые повреждения. Но враг продолжал поражать «Михаила». Уже вышла из строя большая часть прислуги носового орудия. Новое попадание снаряда вывело из строя машину. «Михаил» прекратил стрельбу. Было ясно, судно обречено. Кириллов приказал команде: «Всем вплавь добираться до берега!» Раненых перенесли на борт единственного катера и отправили в Частые... Противник прекратил огонь. Белогвардейские суда ушли вниз по течению Камы...».



**Рис. 11.** Левшино. Сожженные пароходы (Государственный архив Пермского края)

Последними, достоверно известными документами по речным галёвцам, являются найденные Коробейниковым данные «комендантов пароходов» (так в приказах), на конец октября 1918 г., которые, вероятнее всего, «де юре» закрепили имевшихся командиров. В том месяце пароход «Сергей Витте» возглавил председатель Союза фронтовиков С.Г. Гришин, «Николай» – В.А. Вострокнутов, «Онега» – Н. Кошкарев, «Звенига» – Н.Ф. Смирнов, «Верхокамец» – поручик Фомин. Еще одним пароходом, чье название неразборчиво (вероятно, «Байрам-Али») командовал М. Гуцин (Коробейников, 2013). «Разсвет» ещё в начале октября передали Казанскому водному району «комучевцев»,

а около 12-00 17 октября у Гольян его захватил красный миноносец «Прочный» из состава Волжской военной флотилии, прибывший снизу с двумя миноносцами и использовал для буксировки в Сарапул (город отбили вечером 5 октября) захваченной баржи со свыше 400 арестованных и пленных советских деятелей. Оба паровых барказа, как и мотопонтоны в списках флотилии также отсутствуют.

В целом боевые действия Галевской флотилии закончились. Фронт повстанцев трещал по всем швам, так что, скорее всего, орудия, в которых Народная армия испытывала жесткий дефицит, требовались на берегу. Утром 21 октября в бою у села Змиевка повстанцы сильно повредили красный бронепароход «Александр», но огнём полевых орудий с берега.



**Рис. 12.** Фрагмент диорамы «Переправа» (художники В.П. Василевич и В.Н. Ильинков) – переправа Народной армии через Каму на соединение с Белой армией 12 ноября 1918 г. Оставляя в сторону дискуссию о наличии погон у военнослужащих Народной армии и корректности изображенного места переправы, можно отметить, что изображенные плавсредства не верны. Здесь изображена серия наливных барж, построенных Воткинским заводом в начале века, и на указанном месте их быть не могло. Вероятно, мост строился с использованием собственных плавсредств Воткинского завода (баржи «Вотка», «Лена», «Сива» и других), а также недостроенных барж 200-тонного типа, вероятно, спущенных с Воткинского пруда

Красным было важно взять Ижевский и Воткинские заводы наименее поврежденными, а если бы повстанцев отрезали от Камы и загнали их в города, те бы сильно пострадали, поэтому они «выдавили» Народную армию за Каму. 6 ноября их части взяли Гольяны – днём в село снизу подошли канонерская лодка «Товарищ Маркин» и сторожевое судно «Крестьянин-товарищ» из состава Волжской военной флотилии. Встретить «союзников» из Камской флотилии не удалось – выше по течению заморозки начались в конце октября и уже 5 ноября последние суда пришли с фронта в Пермь на зимовку.

К утру 8-го, после боя был взят Ижевск, а 13 ноября сдали Воткинск. По наведенному понтонному мосту на левый берег 14-15 ноября перебрались главные силы и беженцы (более 30 тыс. человек). Сдерживавшие красных арьергардные батальоны повстанцев, после уничтожения моста, на борту судов Галевской флотилии ушли в Сайгатку (ныне город Чайковский) и другие пункты левобережья. Как отмечали участники событий, последний пароход уходил из Галево уже под огнем красных. Но только с берега, корабли красных не мешали, поскольку ещё 12-го отправились в Нижний Новгород на зимовку. Вооружённый пароход «Онега» (после снятия орудия) с паробарказом «Шторм» и 20 баржами повстанцы

бросили выше села Степаново на плесе. «Сергий Витте» и «Николай» оставили зимовать за Ольховским островом ниже села Сайгатка с частично снятыми механизмами. «Звенига» оставили у деревни Костоваты ниже Галёво.

#### 4. Заключение

В целом, в ходе 100-дневного Ижевско-Воткинского восстания повстанцы смогли утопить и захватить до десяти понтонов (правда от действий своих речников не больше двух), бронепароход «Михаил», пароход «Товарищ», потеряв в бою лишь буксир «Русло». Неплохой результат для людей, не имевших опыта боевых действий на реках.

#### Литература

**Быховский, Ракитин, 1986** – *Быховский И.А. Ракитин Ю.И.* Боевой путь камских бронеполитий. Пермь, 1986. 144 с.

**Добровольский, 2014** – *Добровольский И.А.* Река Кама в истории Воткинского завода. Воткинский: МП «МИИЦ», 2014. 132 с.

**Дубилет, 1958** – *Дубилет Н.И.* Капитан Пирожков. Пермь: Пермское книжное издательство, 1958. 48 с.

**Коробейников, 2013** – *Коробейников А.В.* Воткинская народная армия в 1918 г. Людской состав. Ижевск, 2013. 128 с.

**Лапшин, Митюков, 2018** – *Лапшин Р.В., Митюков Н.В.* Под красным флагом против большевиков // *Техника и вооружение.* 2018. № 12. С. 26-32.

**Ульянов, 1934** – *Ульянов Н.И.* Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920 гг. Горький, 1934. 63 с.

#### References

**Byhovskij, Rakitin, 1986** – *Byhovskij, I.A. Rakitin, Ju.I.* (1986). Boevoj put' kamskih broneflotilij [The combat path of the Kama armored fleet]. Perm', 144 p. [in Russian]

**Dobrovol'skij, 2014** – *Dobrovol'skij, I.A.* (2014). Reka Kama v istorii Votkinskogo zavoda [The Kama River in the history of the Votkinsk plant]. Votkinsk: MP «МИИЦ», 132 p. [in Russian]

**Dubilet, 1958** – *Dubilet, N.I.* (1958). Kapitan Pirozhkov [Captain Pirozhkov]. Perm': Permskoe knizhnoe izdatel'stvo, 48 p. [in Russian]

**Korobejnikov, 2013** – *Korobejnikov, A.V.* (2013). Votkinskaja narodnaja armija v 1918 g. Ljudskoj sostav [Votkinsk People's Army in 1918. Human composition]. Izhevsk, 128 p. [in Russian]

**Lapshin, Mitjukov, 2018** – *Lapshin, R.V., Mitjukov, N.V.* (2018). Pod krasnym flagom protiv bol'shevikov [Under the red flag against the Bolsheviks]. *Tehnika i vooruzhenie.* 12: 26-32. [in Russian]

**Ul'janov, 1934** – *Ul'janov, N.I.* (1934). Hronika dejstvij Volzhsko-Kaspijskoj voennoj flotilii i otrjadov sudov i desantnyh za 1918-1920 gg. [Chronicle of the actions of the Volga-Caspian military flotilla and detachments of ships and landing forces for 1918-1920]. Gor'kij, 63 p. [in Russian]

## Приложения

### Суда Речной флотилии Галевского района

#### Вооружённые пароходы

**«ОНЕГА».**

(1877. 3-д братьев Любимовых, Пермь).

**верфь** 237 брт. осадка 0,91 / 1,06 м. (3 / 3,5 фут.). 1 ГПР 100 – к 1881 г. 90 н.л.с. / 400 л.с.

**1897 г.** 59,7 – 6,4 (с 1910 г. 8,53) / 13 – 1,22 / 1,37 м (196 – 21, с 1910 г. 28 / 42,7 – 4 / 4,5 фут.). 1 НДР 50 н.л.с. / 200 л.с. 20 чел. 08.1918 г., вероятно, 1 76,2-мм пол.

Бывший железный колёсный однопалубный одномачтовый пассажирский пароход **«ПЕРМЬ»**. Хозяева – братья Любимовы, Пермь. Совершал рейсы Пермь – Нижний

Новгород. В 1882 г., вероятно, после аварии вывод в отстой (с 09.1882 г. у хозяев новый пароход с этим именем). Возможно, к середине 90-х гг. после кап. ремонта как буксирный пароход «**ЗЕМЛЕДЕЛЕЦ**» купил А.И. Милютин, Череповец (к 1897 г. у него с этим именем как 1880 г.п. корпус и ПМ з-да И. Любимова, Пермь. 1881 г.п. ПК з-да Бенардаки, Сормово). № МПС 2185, рейсы Рыбинск – Астрахань. В 1904 г. купил А.И. Афанасьев, Череповец, работал на линии Тверь – Астрахань – Чайка (р. Шексна). В 1910 г. прошёл кап. ремонт с расширением корпуса, после чего № МПС 27/44. В 1913 г. прошёл кап. ремонт ПМ. После него в апр. 1914 г. в с. Карпунино (р. Шексна) осмотрен представителями регистра (Рег. № 212). В 1915 г. как «**ОНЕГА**» купило АО «И.И. Любимов и К», Москва, после чего ходил по Волге и притокам. В 1916 г. прошёл новый кап. ремонт. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. национализирован стоя на зимовке и сдан Пермскому Делосовету. В 1918 г. ушел по Каме к Сарапулу. К концу авг. 1918 г. взят воткинскими мятежниками и вошёл в их боевую флотилию. После гибели в бою с красными 25.08.1918 г. вооруженного парохода «**РУСЛО**», к началу сент. 1918 г. вооружён. 28.09.1918 г. в бою на Каме у с. Частые, с отрядом топил красный бронепароход «**МИХАИЛ**». К 28.10.1918 г. командир – Н. Кошкарёв. При уходе повстанцев за Каму, после разоружения, 12-14.11.1918 г. брошен с буксирным пароходом «**ШТОРМ**» и 20 баржами выше с. Степаново и затем взяты частями РККА, зимую на плесе. В начале апр. 1919 г. взят там частями белого 3-го Степного Сибирского армейского корпуса. В конце апр. 1919 г. спасен в ледоход и ушел к Перми. Там выведен в отстой. 28.06.1919 г. сожжён белыми в устье р. Чусовая близ Левшино. Сгоревший корпус взят частями 3-й Армии РККА и после сдачи Пермскому Рупводу Волжского облуправления водного транспорта ВСНХ выведен в отстой. В янв. 1922 г. Рупвод заключил договор на ремонт на Воткинском з-де. Ремонт не вели из-за недостатка мощностей. 11.04.1923 г. приказом № 257 по ВОВВПС числят в Средне-Камском управлении местным флотом ВГРП. В том же году, вероятно, из-за плохого тех. состояния сдан на слом, позднее данных нет.

**«РУСЛО».**

(1851. фабрика Бенардаки, с. Сормово Балахнинского уезда Нижегородской губ.).

**1885 г.** 48 грт. (3000 пуд.). К 1892 г. 64 грт. (4000 пуд.). 44,3 – 6,85 / ? – 0,92 / 1,07 м (145 – 22,5 / ? – 3 / 3,5 фут.). 1 ПМ 60 (к 1881 г. 50, к 1885 г. 60 н.л.с. / 120 л.с.).

**1900 г.** 64 грт. (4000 пуд.), к 1906 г. 41,6 грт. (3600 пуд.). 44,25 – 6,4 / 12,8 – 0,92 м (144,8 – 21 / 42 – 3 фут.). 1 ПМ 60 н.л.с. / 240 л.с. К 1906 г. 70 н.л.с. К 1917 г. 45 н.л.с. / 180 л.с. 8 узл. 15 чел. Авг. 1918 г. 1 76,2-мм пол.

Железный колёсный однопалубный одномачтовый буксирный пароход «**ЗВЕЗДА**», хозяин Котельников. Работал на Волге и Каме. В 1854 г. как «**ИОАНН**» купил Г. Котельников и ходил на Волге. В 1859 г. прошёл кап. ремонт и затем в работе у того же хозяина. В 1868 г. купил Бажанов и ходил там же. Нет в списке 1874 г., вероятно, в ремонте. К 1878 г. как «**НИКОЛАЙ**» (1852 г.п.), хозяин И. Онохин. В 1879 г. купил Н. Синёв и ходил на Оке. В конце 1880 г. купил как «**ГЕРОЙ**» У.С. Курбатов, Нижний Новгород. Зимой 1880–1881 гг. прошёл кап. ремонт на з-де У.С. Курбатова, Нижний Новгород. ПМ переделана на НДР. Ходил на Волге и Каме. К 1885 г. числится как 1851 г.п. корпус и ПМ с ПК с. Сормово, № МПС 1557. После смерти Курбатова, у Н.И. Колчина, Нижний Новгород. Работал на рейсах Рязань – Рыбинск – Астрахань. В 1896 г. сильно пострадал от пожара и сгоревший корпус выведен в отстой. 1898 г. в рассрочку купил П.Г. Чкалов (отец лётчика В.П. Чкалова), д. Высоково Балахнинского уезда Нижегородской губ. В 1899 г. прошёл кап. ремонт корпуса. В 1900 г. ставят новый ПК мастерской Чкалова, с. Василево. Затем числится как буксирный пароход «**РУСЛО**» в рейсах Рыбинск – Астрахань. В марте 1903 г. в Васильевском затоне осмотрен регистром (Рег. № 485). В 1912 г. заложен за долги, но хозяин выкупил. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г., к началу марта 1918 г. национализирован стоя на зимовке у Казани и сдан Казанскому Делосовету. В 1918 г. ушёл по Каме к Сарапулу. Вечером 16.08.1918 г. довёл баржи к Галёво и заночевал там. Утром 17.08.1918 г. взят с ними отрядом мятежников под командой Н.Н. Наугольных у пристани и срочно вооружён, став первым вооруженным пароходом флотилии восставших. 30.08.1918 г. у д. Елово выше Галёво по Каме обстрелял и утопил 2 вооруженных бронепонтон красной Пермской бронифлотилии.

На помощь им подошел бронепароход «ЛЕВШИНО» и быстро потопил «РУСЛО». Данных о подъеме нет.

**«СЕРГИЙ ВИТТЕ».**

(1894. з-д У.С. Курбатова, Нижний Новгород).

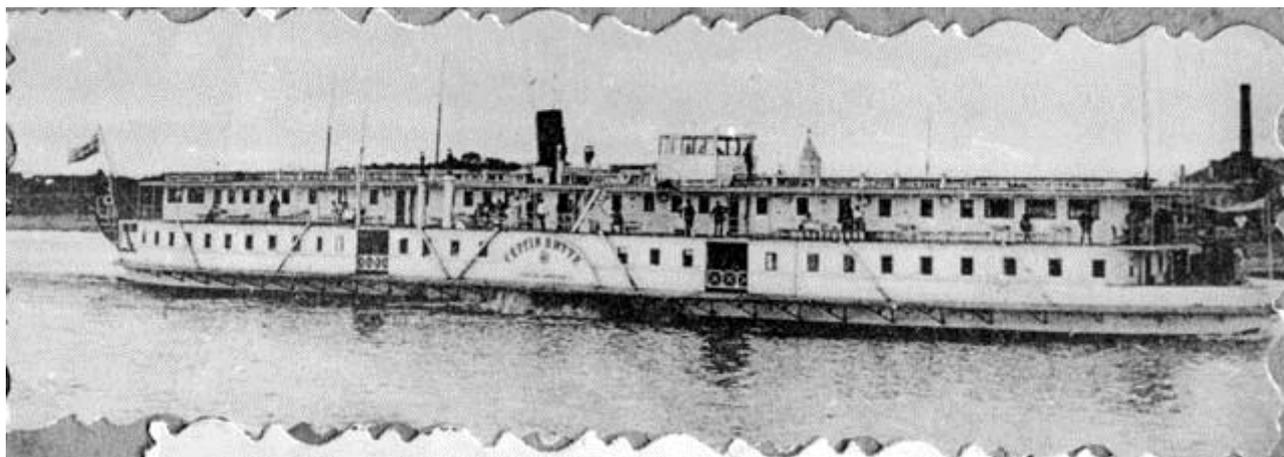
**верфь** 65,6 грт. (4000 пуд.). 46,82 – 6,38 / 12,77 – 1,37 м (154 – 21 / 42 – 4,5 фут.). 1 НДР 80 н.л.с. / 240 л.с. 16 чел. 100 пассажиров 1 класса, 100 – 2 класса, 200 – 3 класса.

**1912 г.** 128 грт. (8000 пуд.). 47,12 – 6,38 / 13,07 – 1,37 м (155 – 21 / 43 – 4,5 фут.). 1 НДР 80 н.л.с. / 240 л.с. К 1917 г. 50 н.л.с. / 200 л.с. 20 чел. В авг. 1918 г., вероятно, 1 76,2-мм пол.

**1920 г.** 98,8 грт. (6000 пуд.). 46,82 – 6,38 / 12,77 – 1,37 м (154 – 21 / 42 – 4,5 фут.). 1 НДР 80 н.л.с. / 240 л.с. 29 чел.

**1922 г.** 48,46 – 6,94 / ? – 0,89 / 1,24 м 1 НДР 300 л.с.

**1946 г.** 245 брт. 48,46 – 6,93 / ? – 1,04 / 1,28 м. 1 НДР 300 л.с.



**Рис. 1.** Пароход «Сергей Витте» (коллекция Г. Павлова)

Железный колёсный двухпалубный одномачтовый буксирно-пассажирский пароход «**СЕРГИЙ ВИТТЕ**», хозяин – Общество Московско-Казанской железной дороги, Москва, № МПС 2081. Работал в рейсах Нижний Новгород – с. Батраки. К 1906 г. и позднее ходил на Волге и притоках. К 1917 г. в ходе кап. ремонта с удлинением корпуса и перестроен в буксирный пароход, ставят новый ПК (1900 г.п., Звенигский затон Общества «Дружина», Чебоксарского уезда Казанской губ.). По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г., к началу марта 1918 г. стоя на зимовке у Казани национализирован и сдан Казанскому Делосовету. В 1918 г. ушёл по Каме к Сарapulу. К 20.08.1918 г. взят воткинскими мятежниками и включен в их боевую флотилию. После гибели в бою с красными 25.08.1918 г. вооруженного парохода «РУСЛО», к началу авг. 1918 г. вооружён и 28.09.1918 г. в бою близ с. Частые на Каме с отрядом топил красный бронепароход «МИХАИЛ». На 12.10.1918 г. был в Гольянах и затем ушел вверх по Каме. К 28.10.1918 г. командир – С.Г. Гришин. К середине нояб. 1918 г. после разоружения брошен при уходе восставших за Каму, где и попал в ледостав. Зимой 1918-1919 гг. стоял за Ольховским о-вом ниже с. Сайгатка с буксирными пароходами «НИКОЛАЙ» и «СВОБОДА» с частично снятыми механизмами. С 2.03.1919 г. с Сарapulьским рупводом в составе Волжского областного управления водного транспорта ВСНХ как «**СЕРГЕЙ**». В конце марта 1919 г. красные при отходе сняли часть ПМ и увезли в Сарapul. В начале апр. 1919 г. взят тут частями белого 3-го Степного Сибирского армейского корпуса и, вероятно, в начале мая 1919 г. на буксире увод в р. Белая, где поставлен в отстой (данных о службе нет). К середине июня 1919 г. взят там частями РККА и после срочного ремонта уведен в Казань, где как «**ГОНЦАРЕВИЧ**» сдан местному Рупводу Волжского областного управления водного транспорта ВСНХ. К 1922 г. как «**ГОНЦЕРЕВИЧ**», № тех. регистрации 2064. По приказу НКПС от 09.03.1922 г. № 171, в составе Саратовского Рупвода сдан Средне-Волжскому линейному отделу Волжского ОВВПС. В списке рабочего ядра 1923 г. как «**ГОНЦАРЕВИЧ**». 21.04.1924 г. осмотрен в Саратове регистром (Рег. № 1033).

Распоряжением Нач. Центрального Управления внутренних водных путей от 21.03.1928 г. стал «СЕВАСТОПОЛЬ» (300 л.с.). 19.04.1941 г. осмотрен регистром (Рег. № 2683), тех. состояние – хорошее. В апр. 1968 г. из-за плохого тех. состояния из списков исключён и оборудован в стоечный пародатель, став в затоне Ёлпать. Вероятно к середине 1970-х гг. сдан на слом, позднее данных нет.

### Транспорт

#### «БАЙРАМ-АЛИ».

(1912 / 1913 / 1913. верфь Общества Коломенского машиностроительного з-да, Коломна).

**верфь** 1120 брт. / 1040 (65000 пуд.). 975 грт. 85,34 – 10,97 – 1,47 / 2,2 м (280,7 – 36 – 4,8 / 7,2 фут.). 2 ДВС = 600 л.с. 20 (вверх) / 13 (вниз) км/ч. 983 пассажира 3 и 4 класса. Авг. 1918 г. 2 7,62-мм пул.

**1920 г.** 988 грт. (60000 пуд.). 85,13 – 10,97 – 1,22 / 1,83 м (280 – 36 – 4 / 6 фут.). 2 ДВС = 200 н.л.с. / 600 л.с. 37 чел. 200 каютных пассажиров.

**1922 г.** 85,34 – 10,97 – 1,16 / 1,78 м (280 – 36 – 3,8 / 5,8 фут.). 2 ДВС = 600 л.с.

**1940 г.** 525 грт. / 485 нрт. 85,34 – 10,97 / 17,72 – 1,47 / 2,2 м. 2 ДВС = 600 л.с. 42 пассажира 1 класса, 102 – 2 класса, 240 – 3 класса (всего 382 пассажира).

1946 г. 2930 брт. / 582 грт. 85,34 – 10,97 – 2,2 м. 2 ДВС = 600 л.с. 23 км/ч. 360 пассажиров.



**Рис. 2.** Теплоход «Байрам-Али» (коллекция А. Смирнова)

Стальной двухвинтовой двухпалубный одномачтовый грузопассажирский теплоход «БАЙРАМ-АЛИ», хозяин «Восточное общество товарных складов, страхования и транспортирования товаров с выдачей ссуд», СПб, № МПС 653/1. Головной в серии из 6 единиц. Войдя в строй, в том же году, после слияния хозяина с Обществом «Кавказ и Меркурий» вошёл в Общество «КамВо», СПб. Возил хлопок и фрукты из Астрахани в Нижний Новгород и другие порты на Волге. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. национализирован стоя на зимовке и сдан Пермскому Делосовету. В 1918 г. ушёл по Каме к Сарapulу. Отсюда 16.08.1918 г. с красным отрядом Кансмана вышел в Пермь. 17.08.1918 г. взят у пристани Галёво отрядом воткинских повстанцев Н.Н. Наутольных

(Кансман и комиссар расстреляны). В тот же день из трофейных пулеметов обстрелял шедший из Перми красный пассажирский пароход «ИЛЬИНЕЦ» с десантом в 300 чел., который ушёл к Усть-Речке. Затем в составе боевой флотилии ходил по Каме в р-не контролируемом восставшими. В середине нояб. 1918 г. брошен при их уходе за Каму и взят частями РККА. Затем увели на Волгу. До конца гражданской войны находился в отстое. В мае 1920 г. вошёл в Казанский Рупвод Управления водного транспорта Волжского бассейна. С 19.02.1921 г. у Средне-Волжского управления водного транспорта Волжского ОПС. На 1922 г. в работе (№ тех. регистрации 56). При ремонте в 1926-1927 гг. ставят трюмные механические перегружатели системы инженера Н. Кабачинского в два раза увеличившие скорость разгрузки. В 1928-1929 гг. в Балаковском затоне прошёл кап. ремонт с большой перестройкой надстройки. В 1940 г. перестроен и стал «**ПОЛИНА ОСИПЕНКО**». 12.04.1941 г. осмотрен регистром (Рег. № 91604). Тех. состояние – удовлетворительное. С начала июля 1942 г. возил госпиталя и беженцев из Сталинграда и подвозил к фронту армейские части и грузы. К началу авг. 1942 г. был в низовьях Волги и там до конца битвы за Сталинград. С мая 1943 г. снова на линии Горький – Астрахань. 03.08.1959 г. списан из-за неэкономичности. Корпус до середины 70-х гг. стоял как база отдыха и затем разобран на металл.

### Буксирные пароходы

#### «**ВЕРХОКАМЕЦ**».

(1900. корпус и ПК з-да Семёнычева, г. Гороховец Владимирской губ., ПМ з-да Валенкова, Муром).

**верфь** 39,4 – 6,38 / 12,1 – 0,46 / 0,76 м (129,6 – 21 / 39,8 – 1,5 / 2,5 фут.). 1 НТР 35 н.л.с. / 140 л.с. 15 чел.

Железный колёсный однопалубный одномачтовый буксирный пароход «**ЛУКЪЯНОВ**», хозяин С.И. Семёнычев, г. Гороховец Владимирской губ., № МПС 3891. Работал на рейсах Рыбинск – Астрахань. В 1903 г. купил как «**СЕЛО ГАЙНА**» А.Л. Григорьев, с. Гайна Чердынского уезда Пермской губ. С 1904 г. у него же как «**ВЕРХОКАМЕЦ**». Ходил в рейсах Казань – Астрахань – с. Гайна. На 1912 г. как «**ВЕРХОКАМЕЦ**», хозяйка А.Н. Григорьева, с. Гайна, № МПС 9/26. К 1914 г. владел Г.А. Григорьев, ходил по Волге и Каме от с. Кай (Вятская губ.) в Астрахань. В апр. 1914 г. в Перми осмотрен регистром (Рег. № 87). Нет в списке 1917 г., возможно был в кап. ремонте. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. стоя на зимовке национализирован и сдан Пермскому Делосовету. В 1918 г. по Каме ушел к Сарапулу. К концу авг. 1918 г. взят в том р-не воткинскими мятежниками и вошёл в их боевую флотилию. Затем ходил по Каме в р-не взятом восставшими. В середине ноября 1918 г. брошен при их уходе за Каму и взят частями РККА, зимовал у Сарапула. 10.04.1919 г. взят частями белого 3-го Степного Сибирского армейского корпуса, после чего сдан прежнему хозяину. В нач. мая 1919 г. ушел в Пермь, где выведен в отстой. 28.06.1919 г. у устья Чусовой близ Левшино сожжён белыми. Сгоревший корпус взят частями 3-й Армии РККА и после сдачи Пермскому Рупводу Волжского областного управления водного транспорта ВСНХ выведен в отстой. Вероятно, в начале 1920-х гг. из-за больших повреждений разобран на металл – позднее 1922 г. данных нет.

#### «**ЗВЕНИГА**».

(1904. з-д Об-ва «Дружина», Звенигский затон Чебоксарского уезда Казанской губ.).

**верфь** 47,12 – 6,56 / 14,11 – 0,67 / 1 м (155 – 21,6 / 46,4 – 2,1 / 3,3 фут.). 1 НТР 75 н.л.с. / 260 л.с. 18 чел.

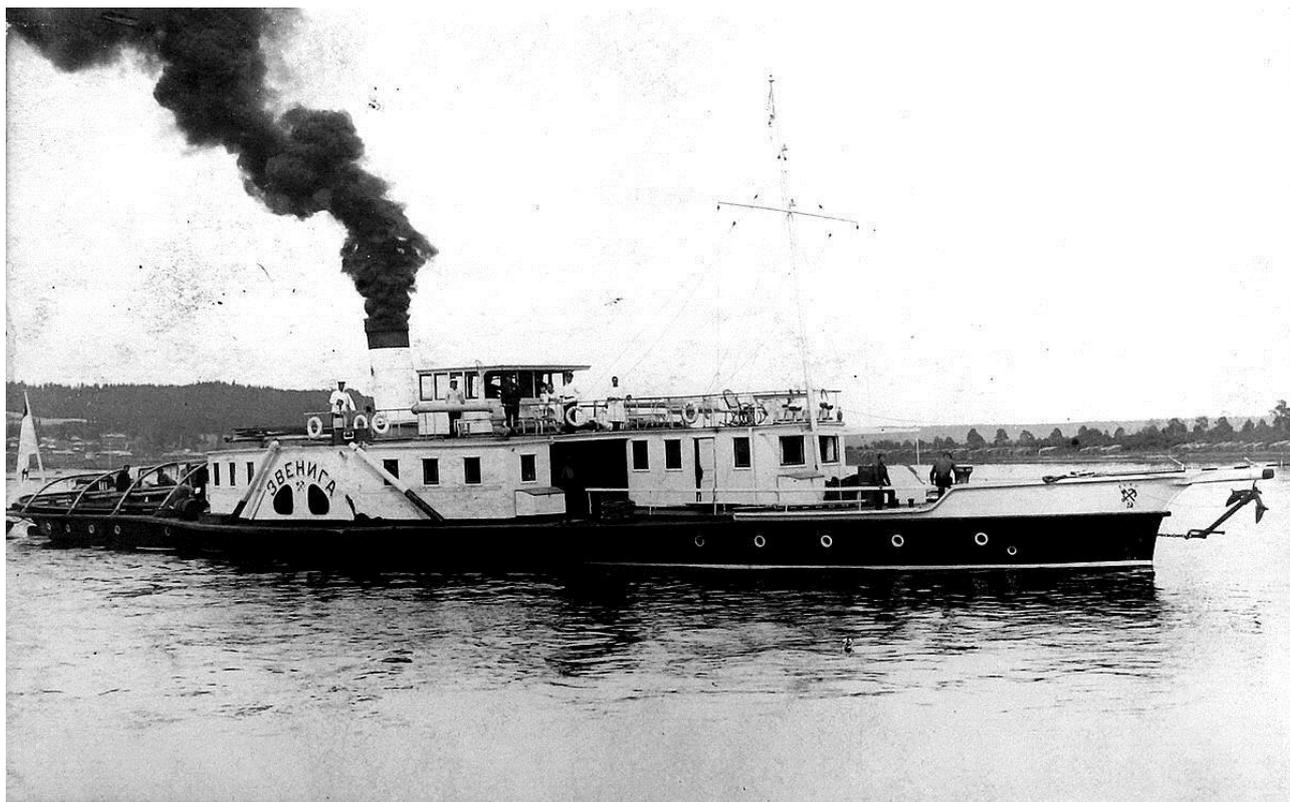
**1912 г.** 47,1 – 6,55 / ? – 0,89 м. 1 НТР 75 н.л.с. / 260 л.с. 18 вёрст/ч.

**1920 г.** 90 грт. (5500 пуд.). 45,64 – 6,95 / 14,9 – 0,76 / 1,22 м (149,9 – 21,6 / 49 – 3 / 4 фут.). 1 НТР 75 н.л.с. / 300 л.с. 23 чел.

**1922 г.** 45,64 – 6,55 / ? – 0,71 / 1,07 м. 1 НТР 320 л.с.

**1924 г.** 45,64 – 6,95 / ? – 0,71 / 0,98 м. (149,9 – 21,6 / ? – 2,3 / 3,2 фут.). 1 НТР 320 л.с.

**1926 г.** 45,65 – 6,55 / ? – 0,71 / 1,07 м. 1 НТР 320 л.с.



**Рис. 3.** Пароход «Звенига» (коллекция Г.А. Ракитина)

Железный колёсный однопалубный одномачтовый буксирный пароход **«ЗВЕНИГА»**, хозяева А.Т. Зинин и А.К. Иванов, Казань, № МПС 4103. Ходил на Волге и притоках. В марте 1909 г. в Звенигском затоне осмотрен регистром (Рег. № 211). В 1911 г. за 45000 руб. как служебный купил Казанский округ Путей Сообщения МПС. Ходил в подчинении Тех. надзора округа на Волге и Каме. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. национализирован и к началу марта 1918 г. стоя на зимовке сдан Казанскому Делосовету. К началу июля 1918 г. был в Казани, в середине июля 1918 г. ушел к Сарapulу. 17.08.1918 г., подходя к пристани Галёво, неудачно пытались захватить вышедшим к Каме отрядом мятежников Н.Н. Наугольных. Капитан Ковригин под пулеметным обстрелом развернулся и ушел вверх по Каме, но вскоре взят мятежниками. В начале сент. 1918 г. сдан в боевую флотилию и ходил в р-не контролируемом восставшими. К 28.10.1918 г. командир – Н.Ф.Смирнов. При уходе повстанцев за Каму, 12-14.11.1918 г. брошен у д. Костоваты ниже Галёво и затем взят частями РККА, зимую на плесе. В начале апр. 1919 г. взят частями белого 3-го Степного Сибирского армейского корпуса. В конце апр. 1919 г. спасён в ледоход и уведен в Галёво. Почти сразу же на р. Сива в 16 км у моста через реку снял севшую на мель в 1918 г. при спуске с заводского пруда Воткинского з-да для достройки на Каме землечерпалку «ИНЖЕНЕР ПЕТЕРСОН» и увёл её на буксире к пристани у Галёво. В начале мая 1919 г. ушел в Пермь, где прошел срочный ремонт. В середине мая 1919 г. по военно-судовой повинности призван для Речной боевой (Камской) флотилии. 20.05.1919 г. с буксирным пароходом «КАМА» идут из Оханска в Челны для сдачи командиру Речной боевой флотилии. Затем обеспечивают её действия, с начала июня 1919 г. постепенно отходя к Перми. К концу июня 1919 г. зашел в затон Нижняя Курья близ Перми. 28.06.1919 г. подожжён белыми при уходе, но багермейстер Селивёрстов с помощником Матлиным тушат огонь, а при попытке подорвать перерезали идущий к детонаторам электропровод. Взят почти без повреждений частями РККА и затем уведен в Пермь, где сдан Пермскому Рупводу Волжского областного управления водного транспорта ВСНХ как **«ЗВЕНИГА 1ая»**. Приказом № 63 по Рупводу от 24.05.1921 г. включен в создаваемый Камский участок службы пути и сооружений. С 28.05.1921 г. сдан с ним Обл.управлению водн.транспорта Волжского

бассейна. Положением об НКПС от 28.07.1921 г. вместо Главод создано Центральное управление речного транспорта (ЦУРек) и подчинён в составе III участка службы пути и сооружений Волжского округа внутренних водных путей сообщения, работая при землечерпалках на Каме как «**ЗВЕНИГА**». К 1922 г. № тех. регистрации 2066. 8.02.1924 г. осмотрен регистром (Рег. № 2066). Приказом № 6 по Камскому управлению речного транспорта от 05.01.1933 г. стал «**ТРАКТОР**». С мая 1949 г. стал «**ЛИМАН**» (Рег. № 99888), база – Сарапул. Списан приказом начальника БУП № 1 от 6.01.1970 г. в соответствии с приказом МРФ № 168 от 24.12.1969 г. Предназначен к ликвидации из-за плохого тех. состояния.

**«НИКОЛАЙ».**

(1898. корпус и ПК з-да Семёнычева, Гороховец; ПМ з-да Валенкова, Муром).

**верфь** 72 грт. (4500 пуд.). 49,3 / 50,2 – 6,77 / 12,8 – 0,76 / 1,06 м (162 / 164,6 – 22,2 / 42 – 2,5 / 3,5 фут.). 1 НДР 80 н.л.с. / 320 л.с. 18 (к 1912 г. 16) чел.

**1922 г.** 48,16 – 6,71 / ? – 0,71 / 1,24 м (158 – 22 / ? – 2,3 / 4 фут.). 1 НДР 320 л.с.

Железный колёсный однопалубный одномачтовый буксирный пароход «**НИКОЛАЙ**», хозяин Н.И. Гребенщиков, № МПС 3282. Ходил на линии Рыбинск – Астрахань. В 1904 г. купил А.К. Климов, с. Верхний Ландик Владимирской губ. Рейсы Рыбинск – Могильное – Пермь. С 1910 г. хозяин П.С. Чуфарин, Рязань, № МПС 329/14. В июне 1913 г. осмотрен регистром в Нижнем Новгороде (Рег. № 382). В 1915 г. купил Д.А. Рыбаков, д. Бахмут Макарьевского уезда Нижегородской губ. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. стоя на зимовке национализирован и сдан Нижегородскому Делосовету. В 1918 г. ушел по Каме к Сарапулу. К концу авг. 1918 г. взят в этом р-не воткинскими мятежниками и включен в их боевую флотилию. К середине нояб. 1918 г. брошен при уходе восставших за Каму, попав в ледостав. Зимой 1918-1919 гг. был за Ольховским о-вом ниже с. Сайгатка с пароходом «**СЕРГИЙ ВИТТЕ**» с частично снятыми механизмами. В конце марта 1919 г. при отходе красные сняли часть ПМ и увезли в Сарапул. В начале апр. 1919 г. взят тут частями белого 3-го Степного Сибирского армейского корпуса. В начале мая 1919 г. уведен в Пермь. При пожаре 28.06.1919 г. не пострадал и 01.07.1919 г. взят тут с рядом судов частями 29-й СД 3-й Армии РККА. К середине июля 1919 г. сдан Пермскому Рупводу Волжского Облвода НКПС. 21.01.1920 г. поставлен в кап. ремонт, в ходе которого к февр. 1921 г. меняют трубки ПК и укорочен корпус. 9.05.1924 г. осмотрен регистром в Перми (Рег. № 233). Постановлением правления ВРП № 1331/8 от 12.07.1926 г. с авг. 1926 г. подчинён Нижегородской коммерческо-эксплуатационной конторе ВГРП. К началу 1930-х гг., вероятно, сменили имя, позднее данных нет.

**«РАЗСВЕТ».**

(1899. з-д Облаева, с. Городец Балахнинского уезда Нижегородской губ.).

**верфь** 48 грт. (3000 пуд.). 42,6 – 6,4 / 10,65 – 0,49 / 0,61 м (140 – 21 / 35 – 1,6 / 2 фут.). 1 НДР 45 н.л.с. / 180 л.с. 14 (к 1906 г. 12) чел.

Деревянный колёсный однопалубный одномачтовый буксирный пароход «**РАЗСВЕТ**», хозяин В.А. Лисин, № МПС 3531. Ходил на Волге. В 1904 г. купил И.С. Галанов, с. Нижний Услон Свияжского уезда Казанской губ. Работал на Волге и Каме. В 1910 г. купил М.В. Якимов, Пермь, № МПС 65/10. В 1915 г. купил С.П. Андреев, с. Усолье Соликамского уезда Пермской губ. В том же году прошёл кап. ремонт. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. стоя на зимовке национализирован и сдан Пермскому Делосовету. В 1918 г. ушел Каме к Сарапулу. К концу авг. 1918 г. взят воткинскими мятежниками и вошёл в их боевую флотилию. Затем ходил в р-не контролируемом восставшими. На 04.10.1918 г. формально числился у Казанского водного р-на. Около 12-00 17.10.1918 г. на стоянке у с. Гольяны, взят красным миноносцем «**ПРОЧНЫЙ**», подошедшим снизу с двумя другими миноносцами Волжской военной флотилии. Взяв на буксир баржу с около 400 арестованных советских деятелей на буксире, увёл вниз по Каме. В 7 км ниже к буксировке подключился вооруженный пароход «**ВОЛГАРЬ-ДОБРОВОЛЕЦ**» и вдвоем завели баржу в занятый частями РККА Сарапул. С начала нояб. 1918 г. в соответствии с новой орфографией стал «**РАССВЕТ**», зимует тут же.

10.04.1919 г. взят частями белого 3-го Степного Сибирского армейского корпуса, после чего передан бывшему хозяину и, вероятно, ушел выше Перми. Позднее данных нет, возможно, к концу гражданской войны погиб или сдан на слом.

### Паровые барказы

#### «ВОТКИНСКИЙ ЗАВОД».

(1903 / 1904 / 1905. Воткинский з-д Сарапульского уезда Вятской губ.).

**верфь** 18,54 – 1,83 – 0,91 / 1,22 м (61 – 6 – 3 / 4 фут.). 1 НДР 15 н.л.с. / 60 л.с. 28 вёрст/ч. 4 чел.

**1911 г.** 18,6 – 3,2 – ? м (61 – 10,5 – ? фут.). 1 НДР 60 л.с.

**1917 г.** 4,8 грт. (300 пуд.). 10,65 (?) – 1,83 – 1,06 / 1,52 м. (35 (?) – 6 – 3,5 / 5 фут.). 1 НДР 15 н.л.с. / 60 (к 1934 г. 25) л.с. С конца авг. 1918 г. 1 7,62-мм пул. 1932 г. 13 чел.

**1939 г.** 16,46 – 3,2 – ? м. 1 ПМ 25 (с 1953 г. 1 ДВС 60) л.с.

**1960 г.** 16,5 – 3,1 – ? м. 1 диз. 80 л.с. 20 км/ч.



**Рис. 4.** Спуск на воду барказа «Воткинский завод» (Архив музея Воткинского завода. Альбом «Судостроение», фото № 15)

Стальной одновинтовой однопалубный безмачтовый буксирный паровой барказ «ВОТКИНСКИЙ ЗАВОД», хозяин Воткинский з-д Вятской губ., цена 7472 руб. 88 коп., нет № МПС. Строился как разъездной барказ горного начальника (директора завода), но в 1905 г. войдя в строй и пройдя ходовые испытания, работает на перевозках по заводским нуждам. В 1910 г. попав в аварию тонет, после подъема, к апр. 1911 г. вытасен на берег и ставят в кап. ремонт. В мае 1911 г. ставят на продажу. Не продали и в кап. ремонте расширен корпус. Затем ходил у з-да как служебный. К 1917 г. как 1903 г.п. хозяин Пермский пушечный з-д, д. Мотовилиха, № МПС 5966/1. Ходил у Перми. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. стоя на зимовке сдан Пермскому Делосовету. Утром 17.08.1918 г. у пристани Галёво, с другими судами взят отрядом мятежников Н.Н. Наугольных. Затем вооружён и вошёл в боевую флотилию повстанцев, служа как посыльный и на перевозках у Галёво. При их уходе за Каму 12-14.11.1918 г., вероятно брошен на мели севернее Гольян и обсох. В начале авг. 1919 г. снят спасателями советского Госсудоподъема и уведен на Воткинский з-д в ремонт. Работы не вели – на момент консервации завода в стадии разработки чертежей. С янв. 1926 г. сдан в Пермское агентство буксирно-сухогрузного флота ВГРП, по прежнему числясь в ремонте. К 1929 г. с новой ПМ введен в строй. К 1939 г. в служебно-разъездном флоте КРП, ходил по Каме у Перми. Зимой 1946-1947 гг. был в затоне Памяти Дзержинского, к этому времени мощность ПМ всего

25 л.с. Зимой 1952-1953 гг. в кап. ремонте сменили ПМ на ДВС. Приказом по КРП от 04.09.1953 г. № 50/уф. принят в группу служебно-вспомогательных судов с новым ДВС «ЧТЗ-60» на лигроине. Рег. № 109447. К 1960 г. балансовая стоимость 10800 руб., суммарная амортизация 27000 руб. Приказом по КРП в мае 1969 г. выведен из работы из-за плохого тех. состояния.

**«ШТОРМ».**

(1905. корпус хоз. способ, Москва; ПМ з-д Мейера, Нижний Новгород; ПК з-да Смита, Москва).

**верфь** 25,6 – 3,56 – 0,7 м (84 – 11,7 – 2,3 фут.). 1 НДР 30 н.л.с. / 120 л.с. 8 чел. В 1918 г. 1 7,62-мм пул.

**1919 г.** 25,6 – 3,2 – 0,7 м. 1 НДР 120 л.с.

**1926 г.** 27,43 – 3,66 – ? м. 1 ВДР ? л.с.

**1946 г.** 41 брт. 25,6 – 3,31 – ? м. 1 ВДР 137 л.с.

Железный одновинтовой однопалубный одномачтовый буксирный пароход «ШТОРМ», хозяин Ф.В. Казанский, Нижний Новгород, № МПС 2/14. Ходил на Волге и притоках. В мае 1914 г. в Нижнем Новгороде осмотрен регистром (Рег. № 1352). В авг. 1914 г. приобретен Ижевскими заводами для работы на Ижевском пруду. К ледоставу 1914 г. не успел прибыть в Гольяны, поэтому вместо него на Ижевский пруд доставили пароход «ГРАНАТА». С 1915 г. работал на Каме по заводским нуждам. К 1917 г., по видимому в ремонте на Воткинском з-де, нет в списке 1917 г. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. стоя на зимовке сдан Сарапульскому Делосовету. Около 19.08.1918 г. взят выше Галёво отрядом мятежников Н.Н. Наугольных и после вооружения, как паровой барказ вошёл в боевую флотилию повстанцев, служа на перевозках у Гольян. При их уходе за Каму 12-14.11.1918 г. брошен с буксирным пароходом «ОНЕГА» и 20 баржами выше с. Степаново и затем взят частями РККА, зимую на плесе. В начале апр. 1919 г. взят там частями белого 3-го Степного Сибирского армейского корпуса. В конце апр. 1919 г. спасен в ледоход и уведен к Перми. Там выведен в отстой. 28.06.1919 г. в пожаре у устья Чусовой близ Левшино почти не пострадал и взят частями 29-й СД 3-й Армии РККА. После мелкого ремонта, 12.07.1919 г. призван и как тральщик сдан в Волжскую военную флотилию. Данных о тралениях нет. Уже 22.07.1919 г. из списков РККФ исключён и как буксирный пароход сдан Пермскому Рупводу Волжского облуправления водного транспорта ВСНХ и выведен в отстой. Передан Ижевским оружейному и железоделательному з-дам, также находясь в отстое. На сент. 1926 г. на его балансе. Данных о работе в конце 1920–30-х гг. нет Ходил, вероятно, на верхней Волге. К 1941 г. хозяин – Артель «Волна», Ярославль. 13.02.1941 г. осмотрен регистром (Рег. № 5536). Тех. состояние – ограниченно годен. У Артели в годы ВОВ. В 1947 г. списан из-за плохого тех. состояния и сдан на слом.

**Речная флотилия Галевского района Воткинской народной армии в боях на Каме в 1918 г.**

Роман Витальевич Лапшин <sup>a</sup>, Николай Витальевич Митюков <sup>b, \*</sup>

<sup>a</sup> Восточно-Европейское историческое общество, Украина

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

**Аннотация.** В работе обобщаются все имеющиеся сведения, опубликованные о действиях речной флотилии Галевского района Воткинской народной армии во время Воткинского восстания (мятежа). Основным материалом стали работы советских историков, но поскольку в них не конкретизировалось с какими именно «белыми» происходят бои, эта картина сравнивалась с работами и мемуарами по белому движению, опубликованными

\* Корреспондирующий автор

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

в 1990-х гг. Если данные действия в них отсутствовали, это давало практически однозначное указание на действия Речной флотилии Галевского района. В ходе боевых действий в нее вошли пароходы «Онега», «Русло», «Сергей Витте», теплоход «Байрам-Али», буксиры «Верхокамец», «Звенига», «Николай» и «Разсвет», а также барказы «Воткинский завод» и «Шторм». Поскольку повстанцы испытывали жесткий дефицит артиллерии информация об их вооружении преувеличена. Достоверно известно лишь об установке пушек на пароход «Русло». В ходе 100-дневного Ижевско-Воткинского восстания повстанцы смогли утопить и захватить до десяти понтонов (от действий флотилии не больше двух), бронепароход «Михаил», пароход «Товарищ», потеряв в бою «Русло». Учитывая то, что боевые действия вели рабочие, совершенно не имевшие боевого опыта, этот результат более чем достойный.

**Ключевые слова:** Галевская флотилия, гражданская война, Кама, 1918 г. Ижевско-Воткинское восстание.