
Voennyi



Sbornik

Has been issued since 1858.
E-ISSN 2409-1707
2020. 8(1). Issued 2 times a year

EDITORIAL BOARD

Ermachkov Ivan – Sochi State University, Sochi, Russian Federation (Editor-in-Chief)
Anca Alejandro – Ministry of Defence of Spain, Spain
Atanesyan Artur – Yerevan State University, Yerevan, Armenia
Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA
Gogitidze Mamuka – Shota Rustaveli National University, Tbilisi, Georgia
Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation
Krinko Evgenii – Southern Scientific Center, Russian Academy of Sciences, Rostov-on-Don, Russian Federation
Plachy Yizhi – Military History Institute of the Ministry of Defence Czech Republic
Rzheshhevskii Oleg – Institute of World History, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation
Senyavskaya Elena – Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation
Šmigel' Michal – Matej Bel University, Banská Bystrica, Slovakia
Ter Oganov Nugzar – Tel Aviv University, Tel Aviv, Israel

Journal is indexed by: **CiteFactor** (USA), **CrossRef** (UK), **Electronic scientific library** (Russia), **ERIH PLUS** (Norway), **Global Impact Factor** (Australia), **Open Academic Journals Index** (USA), **Sherpa Romeo** (Spain), **ULRICH's WEB** (USA).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 1367/4, Stara Vajnorska str., Bratislava – Nove Mesto, Slovakia, 831 04
Release date 16.06.20
Format 21 × 29,7/4.

Website: <http://ejournal6.com/>
E-mail: aphr.sro@gmail.com
Headset Georgia.

Founder and Editor: Academic Publishing House Researcher s.r.o.
Order № 21.

© Voennyi Sbornik, 2020

Voennyi Sbornik

2020

Is.

1



Издается с 1858 г.
E-ISSN 2409-1707
2020. 8(1). Выходит 2 раза в год

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Ермачков Иван – Сочинский государственный университет, Сочи, Российская Федерация (Гл. редактор)
Анка Алехандро – Министерство обороны Испании, Испания
Атанесян Артур – Ереванский государственный университет, Ереван, Армения
Гогитидзе Мамука – Национальный университет им. Шота Руставели, Тбилиси, Грузия
Каторин Юрий – государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Российская Федерация
Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США
Кринко Евгений – Южный научный центр РАН, Ростов-на-Дону, Российская Федерация
Плахий Йижи – Военный исторический институт Министерства обороны Чехии, Чехия
Ржешевский Олег – Институт всеобщей истории РАН, Москва, Российская Федерация
Сенявская Елена – Институт российской истории РАН, Москва, Российская Федерация
Тер-Оганов Нугзар – Тель-Авивский университет, Тель-Авив, Израиль
Шмигель Михал – Университет Матей Бэла, Банска Быстрица, Словакия

Журнал индексируется в: **CiteFactor** (США), **CrossRef** (Соединенное королевство), **ERIH PLUS** (Норвегия), **Global Impact Factor** (Австралия), **Научная электронная библиотека** (Россия), **Open Academic Journals Index** (США), **Sherpa Romeo** (Испания), **ULRICH's WEB** (США).

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 831 04, Словакия, г. Братислава – Нове Место, ул. Стара Вайнорска, 1367/4
Дата выпуска 16.06.20
Формат 21 × 29,7/4

Сайт журнала: <http://ejournal6.com/>
E-mail: aphr.sro@gmail.com
Гарнитура Georgia.

Учредитель и издатель: Academic Publishing House Researcher s.r.o.
Заказ № 21



CONTENTS

Articles

Army and Art: the Musical Culture in the Red Army in the first half of 1930s A.V. Mankov	4
Tug «Kambaryak» BMK-90-class of the Izhevsk Operational Office N.W. Mitiukov	13
Captured German Ships of the Kama River Shipping Company Operating in Berezniki V.V. Zhdanov	22

Letters to the Editorial

The Sinking of the Tobacco Monopoly's Ships during the Surrender of Malaga on February 8, 1937 J.M.M. Soteras, N.W. Mitiukov	28
--	----

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



Published in the Slovak Republic
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2020, 8(1): 4-12

DOI: 10.13187/vs.2020.1.4

www.ejournal6.com


Articles

Army and Art: the Musical Culture in the Red Army in the first half of 1930s

Andrey V. Mankov ^{a, *}

^aMilitary Academy of Communications named after S.M. Budenny, St. Petersburg, Russian Federation

Abstract

The relevance of the topic is due to the modern process of reviving military and political work in the Armed forces of the Russian Federation. In the 1930s, the cultural revolution took place in the USSR. It did not pass by the basis of the country's military organization – the Red army, as well as the Red Navy. During these years, Soviet artists actively created works about Soviet military personnel, such as cantatas and songs. Some of the composers went to the army, where they searched for material for their works. Special attention was paid to the creation of modern marches. In the cultural life of the Red army and Red Navy during this period, new phenomena appear, in particular, Amateur competitions. The author tells about the most famous of these composers and their works. It is concluded that during this period mass musical art with a defensive orientation was born.

Keywords: «Soviet music», composer, military orchestra, Amateur art, marches, company jazz.

1. Введение

Политическое руководство Российской Федерации приняло решение о воссоздании военно-политической работы в ВС РФ. За время прошедшее после расформирования политических органов Советской Армии и Военно-морского флота прошло более четверти века. В эти годы многочисленные кадры высококвалифицированных и образованных советских политработников в большинстве своем покинули военную службу по возрасту и другим обстоятельствам. Во многом в связи с этим большинство эффективных форм и методов военно-политической работы в войсках были забыты, а некоторые попросту безнадежно утеряны.

Нынешний год в России проходит под знаком 75-ой годовщины исторической Победы в Великой Отечественной войне. Победа явилась результатом героического труда миллионов людей, как на фронте, так и в тылу, как военнослужащих, так и людей очень далеких от армии. Среди тех, кто своим творческим трудом приближал парад Победы на Красной площади были участники многочисленных музыкальных коллективов страны. Сегодня появляется прекрасная возможность вспомнить о том вкладе, которая внесла

* Corresponding author

E-mail addresses: 63donetsk@mail.ru (A.V. Mankov)

советская музыкальная культура в формирование сознания воинов-победителей Красной армии и флота.

История творческой дружбы воинов и профессиональных отечественных музыкантов имеет в нашем государстве давние и очень глубокие традиции. Этот процесс зародился еще в далекие годы гражданской войны. Свое мощное развитие он получил в годы Великой Отечественной войны. Однако, на наш взгляд, впервые очень ярко тесный характер взаимоотношений военных и мастеров искусств проявился в период предшествующий Великой Отечественной войне, в частности, в 1930-е гг. Культурная революция, проходившая в СССР в эти годы, не обошла своим вниманием и военную организацию Советского государства.

2. Материалы и методы

Методологическая основа статьи обусловлена общефилософским подходом к изучению объективной реальности в совокупности идей, относящихся к диалектическому пониманию истории. Источниковую основу работы составили советские журналы и периодическая печать 1930-х гг., а также материалы из фондов Российского государственного военного архива.

3. Обсуждение

В начале 1930-е гг. в гарнизонах, соединениях и воинских частях Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) большой импульс для своего развития получили Дома Красной армии, клубы, библиотеки и ленинские уголки, в жизнь воинских коллективов активно внедрялись радио и радиогазеты. Петербургские ученые Г. Мохоров и Н. Вахонин в своей содержательной работе указали, что «в тридцатые годы культпросветработа была направлена на решение потребностей боевой и политической подготовки войск ... росту боевого мастерства и политической сознательности воинов способствовало ... более полное использование художественной самодеятельности» (Мохоров, Вахонин, 2015: 658). Правда, о музыкальной культуре, связанной с Красной армией они ничего не указали.

В интересном исследовании Т.К. Маякина «Становление и развитие музыкальной художественной самодеятельности в частях и соединениях Красной армии и флота в 1918–1941 гг.» говорится о состоянии этой работы в межвоенный период (Маякин, 2009). В то же время, музыке о самой армии в ней отведено мало места. Как показывает практика, большинство современных исследований в этом направлении посвящено музыкальной культуре и культпросветработе в годы Великой Отечественной войны (Кулиш, 2002; Кулиш, 2003). Историческая тематика создания первых советских музыкальных произведений, посвященных армии и их внедрение в армейскую жизнь накануне войны, является слабо изученной в отечественной историографии. С другой стороны, на наш взгляд, культурный и идеологический фундамент, который затем активно использовался в годы войны с фашизмом, закладывался именно в 1930-е гг. Исходя из этого, полагаем, что историческое исследование особенностей музыкальной культуры РККА в предвоенные годы будет актуальным в наши дни.

Кто был автором музыкальных произведений об армии в 1930-е гг.? О каких аспектах армейской жизни писали песни советские композиторы в предвоенные годы и кто был их героем? В наши дни мы мало знаем о развитии массовой музыкальной культуры в воинских коллективах в первой половине 1930-х гг. Когда в армии появляются различные творческие смотры-конкурсы? Кто и как в них участвовал и как поощрялись победители этих соревнований самодеятельных артистов?

4. Результаты

В начале 1930-х гг. по всей стране советские композиторы, как и представители других отраслей искусства, активно включились в процесс создания новых высокохудожественных произведений о Советском государстве и его народе. Определенным рубежом в создании нового направления отечественной музыкальной культуры стал 1932 г. В этом году в СССР создается Союз советских композиторов (ССК), опеределивший новые творческую и методологическую реальности для мастеров искусств.

В первой половине 1930-х гг. мощный импульс перестройки всех сторон духовной жизни в стране должен был также дать 17 съезд ВКП (б). Прошедший в январе-феврале 1934 г. он вошел в историю, как «Съезд победителей». Выступая на съезде, Сталин говорил, что «дело идет к новой империалистической войне» (Млечин, 2015: 348). Поэтому не удивительно, что в работе съезда и его решениях большое внимание было уделено и военной проблематике.

К партсъезду готовились не только советские коммунисты, к нему готовилась вся Советская страна. В СССР в те годы было принято к партийным съездам или важным датам истории делать большие подарки. Так, в феврале 1934 г. журнал «Советская музыка» сообщал, что редакцией журнала получено обращение композиторов и музыкальных деятелей Урала, рапортующих о включении в поход имени 17 партсъезда. В этом обращении говорилось: «Мы обязуемся дать нашей славной Красной армии ряд высокохудожественных красноармейских песен» (Фролов, 1934: 65).

Подобный почин исходил не только от уральских деятелей искусств. Одним из пионеров написания произведений об армии можно считать советского композитора Л.К. Книппера. Человек удивительно интересной биографии, он происходил из очень известной в мире искусства семьи. Так, его родная тетя – выдающаяся актриса Московского художественного театра О.Л. Книппер-Чехова, ставшая в 1901 г. женой писателя А.П. Чехова.

В 1932 г. к 15-ти летию РККА Книппер написал свою 3-ю симфонию, посвященную Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армии (ОКДВА). С апреля по август 1932 г. Книппер находился на Дальнем Востоке и работал инструктором в частях ОКДВА. Результатом этой командировки в войска стало создание масштабного музыкального произведения. Симфония была написана автором не только под впечатлением его творческой поездки на Дальний Восток, но и боевых событий на КВЖД в 1929 г. Произведение состояло из 5 частей, а главной темой стала песня «За дальней восточной границей» (В.В., 1935: 186).

С начала 1930-х гг. Книппер постоянно сотрудничал с военно-театральным бюро ЦДКА, часто посещал военные гарнизоны, консультировал военные оркестры и помогал создавать в частях военные хоры. В 1933 г. Л. Книппер организовал оборонную секцию Союза советских композиторов (ССК) (Книппер, 1934: 29).

В 1933–1934 гг. Книппером была создана 5-я симфония. Известный в те годы музыковед и педагог А.А. Острецов писал в 1934 г.: «5-я симфония Льва Книппера представляет собой, несомненно, крупный шаг вперед, закрепляющий те достижения композитора, которые имелись в его «Дальневосточной» (3-ей) симфонии». И далее: «Названная Книппером «Поэмой о комсомольце» 5-я симфония показывает ряд моментов из эпохи Гражданской войны» (Острецов, 1934: 43).

Огромный успех композитору принесла музыкальная тема из этого сочинения под названием «Полюшко-поле» («Степная кавалерийская») на стихи В. Гусева, получившая большую известность, как в нашей стране, так и за границей. В первоначальном варианте текста в песне упоминается фамилия будущего наркома обороны К.Е. Ворошилова. Некоторые люди до сих пор считают эту композицию народной, а всемирно известный американский дирижер Л. Стоковский считал ее «лучшей песней столетия».

Еще одним крупным талантом в когорте советских композиторов предвоенных лет, уделивших свое творческое внимание Красной армии, был М.М. Черемухин. В 1928 г. Михаил Черемухин окончил московскую консерваторию, где стал членом весьма своеобразного кружка молодых-композиторов «Московская шестерка». В 1932 г. Черемухин написал кантату, которая, по его мнению, «фактически явилась первым крупным произведением о Красной армии и, как всегда, первый шаг ее был труден» (Черемухин, 1934: 30). Авторами стихов были многие советские поэты.

В 1934 г. композитор отметил в журнале «Советская музыка»: «Когда я писал мою кантату «Красная армия», мне хотелось дать вещь, которая к юбилею РККА показывала бы вкратце путь ее борьбы и побед, раскрывая бы во всей полноте ее мощь и культурно-организующее значение, наконец, давала бы выход чувству радости, бодрости и силы бойцов за социализм» (Черемухин, 1934: 30).

Тематика гражданской войны и Красной армии, пожалуй, занимала одно из центральных положений в творчестве талантливого советского композитора этого периода А.А. Давиденко. С 1925 г. Александр Давиденко стал во главе созданного по его инициативе «Производственного коллектива студентов Московской консерватории» (Проколл). Со временем Давиденко вырос в композитора совершенно нового типа. Он активно служил советскому строю, создавая произведения о строительстве социалистического общества. Еще, будучи на одном из первых курсов Московской консерватории, он написал большую вокальную балладу «Коммунист» (Калтат, Рабинович, 1934: 27).

Давиденко оказался большим пропагандистом массовой песни. Боевой деятельности Красной армии и ее вождям были посвящены его лучшие произведения: «Конная Буденного», «Первая конная», «Песня о наркоте и его друзьях», «Винтовочка» (Калтат, Рабинович, 1934: 27).

Особо следует выделить песню «Конная Буденного», написанную на стихи Н.Н. Асеева. Песня была хорошо принята слушателями и оценена на самых разных уровнях. Она очень часто исполнялась на концертах.

Давиденко был членом бюро оборонной секции ССК. Секция принимала активное участие в конкурсе на военно-оборонные песни (Скоблионок, 1934: 96). К большому сожалению, А. Давиденко рано ушел из жизни (он умер 1 мая 1934 г. после первомайской демонстрации) и его большой талант не смог раскрыться в полном объеме. Символично, что на похоронах композитора пел огромный хор из студентов консерватории и участников коллективов художественной самодеятельности. При своей жизни, в дни больших праздников Давиденко сам руководил подобными большими хорами, будучи прекрасным дирижером.

В этот период многие композиторы регулярно посещали различные воинские части. Особенно популярны были поездки на Дальний Восток. Тот же Книппер ездил в командировку в ОКДВА в 1932 г. Летом 1934 г. оборонная секция ССК спланировала поездки композиторов в качестве организаторов самодеятельности в военные лагеря. Так, для выезда в ОКДВА и Морские силы Черного моря (МСЧМ) создавались бригады композиторов по 4-5 человек. Также были запланированы выезды музыкантов в летние лагеря воинских частей Московского военного округа (МВО) (Скоблионок, 1934: 95).

Постепенно менялась тематика произведений. Так, композиторы реагировали на военные события конца 1920-х – начала 1930-х гг. Например, песня А. Давиденко «Нас побить, побить хотели» на слова Д. Бедного была посвящена военному конфликту на КВЖД в 1929 г. Она стала одним из хитов своего времени, ее часто исполняли по радио. В связи с этим, данное произведение даже стало объектом множества пародий, в частности, известного советского сатирика И. Ильфа.

В то же время, А. Давиденко писал не только о кавалеристах-буденновцах. Он создал песню о пограничниках («На грани миров»), а также Красном воздушном флоте, что очень соответствовало духу того времени (Калтат, Рабинович, 1934: 27). Авиаторы или как их тогда называли «сталинские соколы» быстро становились народными любимцами, их обожала вся огромная страна.

В рассматриваемый период в стране становятся повсеместными объединённые выступления профессиональных и самодеятельных коллективов на концертах в дни революционных и государственных праздников. Например, 5 марта 1933 г. в клубе Московско-Курской железной дороги выступали сводный оркестр Московского гарнизона в количестве 350 человек и оркестр красноармейской художественной самодеятельности «... с участием жен командиров РККА» в составе 450 исполнителей (Левинсон, 1933: 15). Дирижировали оркестрами инспектор военных оркестров РККА С.А. Чернецкий и капельмейстеры Н.С. Николаевский и В.Я. Гурфинкель.

Широкое распространение в 1930-е гг. получили и самодеятельные симфонические оркестры. Например, в Харькове симфонический оркестр Школы червонных старшин (Школа красных командиров) под управлением военных капельмейстеров М.П. Пиджаренко и Б.Т. Кожевникова на концертах художественной самодеятельности исполнил марш-балладу «Чапаев» А.М. Дзегеленка и сюиту из балета П.И. Чайковского «Лебединое озеро» (Гольдфарб, Диев, 1977: 142). В заключение концерта силами

симфонического и духового оркестров при участии хора была исполнена 5-ая часть 3-й симфонии Л.К. Книппера. В 1934 г. оборонная секция СКК в целях упорядочения процесса развития ротных самодеятельных коллективов, сделала попытку создать сборник красноармейской самодеятельности (Скоблионок, 1934: 95).

Большая роль в развитии и оказании методической помощи самодеятельным коллективам Красной армии и Красного флота принадлежала капельмейстерам и музыкантам штатных военных оркестров. Так, 25 декабря 1934 г. в киноаудитории ЦДКА на расширенном заседании оборонной секции ССК состоялся доклад инспектора оркестров РККА С.А. Чернецкого «О ротном джазе» (Скоблионок, 1934: 82).

Выдающийся русский и советский деятель искусств, военный дирижер генерал-майор С.А. Чернецкий должен считаться одним из создателей системы военных оркестров и пропагандистом широкомасштабного использования музыкальной культуры в РККА и РККФ. Капельмейстером русской армии он начал служить еще в 1900 г. В 1930-е гг. С.А. Чернецкий стоял у истоков появления нового типа армейского самодеятельного творчества – ротного (батальонного, дивизионного) самодеятельного оркестра, получившего широкое распространение. Ротный оркестр или как его называли тогда джазы стали новой частью красноармейской художественной самодеятельности. Чернецкий активно создавал для них специальный репертуар.

Причина возникновения этих «джазов» оказалась связана с тем, что штатный военный оркестр во время военных походов не был слышен всем подразделениям полка, колонна которого растягивалась на большое расстояние. Для заполнения пробелов в пространственной досягаемости полкового духового оркестра использовались ротные гармонисты. Впоследствии, к ритмическим наигрышам гармошек стали присоединяться хоровое пение, а затем и коллективная игра на различных народных музыкальных инструментах.

1930-е гг. стали временем всеобщего интереса к армейской и флотской художественной самодеятельности. В эти годы в стране начинают регулярно проводиться республиканские смотры художественной самодеятельности. При этом армейские коллективы добивались впечатляющих результатов. Так, в 1931 г. на 1-ой Всеукраинской олимпиаде самодеятельного искусства оркестр 3-го полка связи Украинского военного округа (УВО) добился присуждения 1-ой категории и был награжден денежной премией (РГВА, Ф. 34912. Оп. 1. Д. 1656(з). Л. 1,8,9).

В 1933 г. во время проведения смотра-соревнования художественной самодеятельности частей Ленинградского военного округа (ЛВО), в 11-ой дивизии было организовано 8 агитбригад, 13 струнных оркестров и 12 хоровых кружков с общим охватом более 1 тыс. человек (РГВА, Ф. 9. Оп. 32. Д. 57. Л. 97).

С 1 января по 12 февраля 1934 г. в Москве с большим успехом прошла 1-ая окружная олимпиада красноармейской самодеятельности Московского военного округа (МВО). Как писал в 1934 г. М. Киселев, она «впервые в полной мере показала колоссально возросшую музыкальную культуру и творческую активность Красной армии» (Киселев, 1943: 69).

Ниже мы приводим ряд цифр, ярко характеризующих количественный рост художественной самодеятельности. За 20 дней олимпиады прошло 15 хоров (835 чел.), 18 шумовых оркестров (926 чел.), 13 струнных коллективов (364 чел.), 274 плясуна и 607 участников тетральнo-зрелищных коллективов.

Значительный рост нужно отметить в хоровых кружках. Если еще не так давно в репертуаре хорового кружка имелось 8–10 песен, то теперь, на олимпиаде, он уже состоял из 40–45 чел. (из них классика занимает примерно 30 процентов) (Киселев, 1943: 69).

На окружной олимпиаде была продемонстрирована интереснейшая попытка объединения хорового кружка, литкружковской работы, духового оркестра и показа самодеятельности в ленуголке. «Советская музыка» отметила, что это «История кавалерийской школы» в песнях. Основную роль здесь играет хоровой кружок; песни, исполняемые им, связаны литературным текстом (написанным местными литкружковцами), иллюстрируемым показом небольшого киномонтажа (Киселев, 1943: 69).

Предметом особой заботы советских военачальников стало создание новых армейских маршей. «Советская музыка» писала в начале 1934 г.: «18 декабря 1933 г. в Краснознаменном зале ЦДКА закончился конкурс на строевые марши, объявленный

Управлением боевой подготовки РККА и ОГПУ. На конкурс было прислано около 100 маршей» (Чернецкий, 1934: 103).

Комиссией под председательством Заместителя народного комиссара по военным и морским делам и Председателя РВС комкора С.С. Каменева были премированы следующие авторы:

1. Н. Иванов-Радкевич – первая премия (4000 руб.)
2. Ф. Кенеман – вторая премия (2500 руб.)
3. П. Скворцов (курсант капельмейстерского класса при Академии. им. М.В. Фрунзе) – вторая премия (2500 руб.)
4. З. Фельдман – третья премия (1500 руб.)
5. А. Гин – третья премия (1500 руб.)
6. Элеонора Виктор – третья премия (1500 руб.)
7. Сигизмунд Кац (красноармеец) – четвертая премия (500 руб.)
8. З. Фельдман – четвертая премия (500 руб.)
9. Рунов – четвертая премия (500 руб.)
10. П. Скворцов – четвертая премия (500 руб.)

Кроме того, комиссия постановила поощрить следующих авторов маршей: Ю. Хайт (автор марша «Все выше»), В. Кручина, В. Рунова (два марша) и Новицкого (капельмейстер ЦТК) грамотой и премиями по 300 руб. (Чернецкий, 1934: 103).

Первое место занял марш, написанный Николаем Ивановым-Радкевичем. В 1928 г. он закончил Московскую консерваторию по классу композиции Р.М. Глиера. «Походный марш», созданный этим автором для конкурса 1933 г., был проникнут «радостной эмоциональностью и здоровым весельем». Как писали специалисты, «живая, радостная эмоциональность этого марша подчеркнута четкостью ее ритма (вообще свойственной музыке Н.П. Иванова-Радкевича)» (Козлов, Таранущенко, 1934: 16).

В то же время, результаты конкурса наверно не удовлетворили военачальников. Качество маршей, скорее всего не соответствовало предъявляемым к таким музыкальным произведениям требованиям. Видимо поэтому, жюри конкурса призвало советских композиторов на создание строевого марша для РККА. Жюри вынесло постановление персонально заказать военный марш композитору Д.Д. Шостаковичу (Чернецкий, 1934: 103).

Историк Л.М. Млечин пишет, что в предвоенные годы Сталин напоминал стране о намерении соседних стран напасть на СССР (Млечин, 2015: 348). Многим было понятно, что страна готовится к войне. В это тяжелое время газета Государственного академического театра оперы и балета им. С.М. Кирова «За Советское искусство» писала в октябре 1935 г., что Красная армия была окружена «всемирной любовью» (Дольский, 1935). Во многом это была заслуга советских деятелей искусств 1930-х гг., в частности, талантливых композиторов и музыкантов.

5. Заключение

Таким образом, в начале 1930-х гг. Рабоче-крестьянская Красная Армия переживала самый настоящий бум внимания к себе деятелей создающейся новой советской культуры. На острие этого гуманитарного вторжения деятелей искусств в воинские части, подразделения, на корабли и заставы оказались советские музыканты, композиторы и дирижеры.

В первой половине 1930-х гг. в частях и соединениях Красной армии прослеживается развитие традиционных и становление новых форм музыкальной культуры. 1930-е гг. – это время рождения художественной самодеятельности, как в стране, так и в Красной армии.

Развитие художественной самодеятельности происходило в тесной взаимосвязи с деятельностью профессиональных творческих коллективов, при участии преподавателей военно-капельмейстерских классов и штатных военных дирижеров, с привлечением видных отечественных композиторов.

В эти годы зарождается массовое музыкальное искусство с оборонной направленностью. В 1930-е гг. по всей стране композиторы активно включились в процесс создания новых музыкальных произведений об армии и для армии. Создаются песни об армии, которые становятся очень популярными в стране. Советские композиторы, как могли помогали РККА и РККФ в деле подготовки к отражению внешней агрессии.

Некоторые из них закрепили результаты своих поездок в войска новыми песнями. В то же время, еще многие произведения были посвящены ходу, итогам и героям гражданской войны, закончившейся более 10 лет тому назад.

Литература

В.В., 1935 – В.В. Аннотационный обзор изданий Музгиза // *Советская музыка*. 1935. № 7–8.

Гольдфарб, Диев и др., 1977 – Гольдфарб Я.И., Диев Б.А. и др. Концертная деятельность военных оркестров Советской Армии и Военно-Морского Флота. Советская военная музыка. М., 1977. 428 с.

Дольский, 1935 – Дольский. Дадим Красной Армии здоровое и сильное пополнение // *За Советское искусство*. № 13. 1935 г., 7 октября.

Калтат, Рабинович, 1934 – Калтат Л., Рабинович Д. Певец рабочего класса. Памяти А.А. Давиденко // *Советская музыка*. 1934. № 5.

Киселев, 1934 – Киселев М. Итоги окружной олимпиады красноармейской художественной самодеятельности МВО // *Советская музыка*. 1934. № 3.

Козлов, Таранущенко, 1934 – Козлов П., Таранущенко В. Творчество Н. Иванова-Радкевича // *Советская музыка*. 1934. № 10.

Книппер, 1934 – Книппер А. Советские композиторы рапортуют XVII партсъезду // *Советская музыка*. 1934. № 1 (17).

Кулиш, 2003 – Кулиш А.В. Красноармейская художественная самодеятельность в годы Великой Отечественной войны / *Сборник научных статей. Московский военный институт*. Москва, 2003. С. 25–35.

Кулиш, 2002 – Кулиш А.В. Великая Отечественная война и композиторское творчество: (Исторический аспект). Учебное пособие. Сызрань, 2002.

Левинсон, 1933 – Левинсон Э.Я. Встреча военных оркестров и железнодорожников // *Советское искусство*. М., 1933. № 39.

Маякин, 2009 – Маякин Т.К. Становление и развитие музыкальной художественной самодеятельности в частях и соединениях Красной Армии и Флота в 1918–1941 гг. // *Вестник военного университета*. 2009. № 4. С. 62–67.

Млечин, 2015 – Млечин Л.М. Создатели Красной армии. СПб., Амфора, 2015. 351 с.

Мохоров, Вахонин, 2019 – Мохоров Г.А., Вахонин Н.Л. Культурно-просветительная работа в Красной армии в межвоенный период // *Развитие военной педагогики в XXI в.: Материалы VI межвузовской научно-практической конференции*. СПб., ВАС, 2019. С. 652–658.

Овсянникова, 2018 – Овсянникова С. Михаил Квадри – лидер московских Sixов // *MusIcus*. 2018. № 1. С. 35–39.

Острецов, 1934 – Острецов А.А. О 5-ой симфонии Книппера // *Советская музыка*. 1934. № 4.

РГВА – Российский государственный военный архив.

Скоблионок, 1934 – Скоблионок А. Работа творческих союзов ССК и его секций за март-апрель 1934 г. // *Советская музыка*. 1934. № 6.

Скоблионок, 1934 – Скоблионок А. В Московском союзе советских композиторов // *Советская музыка*. 1934. № 12.

Фролов, 1934 – Фролов М. Обращение композиторов Урала // *Советская музыка*. 1934. № 2.

Черемухин, 1934 – Черемухин М. О жанрах // *Советская музыка*. 1934. № 1 (17).

Чернецкий, 1934 – Чернецкий С. Конкурс на строевые марши // *Советская музыка*. 1934. № 1 (17).

References

V.V., 1935 – V.V. (1935). Annotacionnyj obzor izdaniy Muzgiza [Annotation review of Muzgiz publications]. *Sovetskaja muzyka*. № 7–8. [in Russian]

Gol'dfarb, Diev i dr., 1977 – Gol'dfarb, Ja.I., Diev, B.A. i dr. (1977). Koncertnaja dejatel'nost' voennyh orkestrov Sovetskoj Armii i Voенно-Morskogo Flota [Concert activity of military bands of the Soviet Army and Navy]. *Sovetskaja voennaja muzyka*. M., 428 p. [in Russian]

Dol'skij, 1935 – *Dol'skij* (1935). Dadim Krasnoj Armii zdravoe i sil'noe popolnenie [Let's give the red Army a healthy and strong replenishment]. *Za Sovetskoe iskusstvo*. № 13. 7 oktjabrja. [in Russian]

Kaltat, Rabinovich, 1934 – *Kaltat, L., Rabinovich, D.* (1934). Pevec rabocheho klassa. Pamjati A.A. Davidenko [The singer of the working class. In Memory Of A. A. Davidenko]. *Sovetskaja muzyka*. № 5. [in Russian]

Kiselev, 1934 – *Kiselev, M.* (1934). Itogi okružnoj olimpiady krasnoarmejskoj hudozhestvennoj samodejatel'nosti MVO [Results of the district Olympiad of the red army Amateur performance MVO]. *Sovetskaja muzyka*. № 3. [in Russian]

Kozlov, Taranushhenko, 1934 – *Kozlov, P., Taranushhenko, V.* (1934). Tvorchestvo N. Ivanova-Radkevicha [Creativity of N. Ivanov-Radkevich]. *Sovetskaja muzyka*. № 10. [in Russian]

Knipper, 1934 – *Knipper, A.* (1934). Sovetskie kompozitory raportujut XVII parts'ezdu [Soviet composers report to the XVII party Congress]. *Sovetskaja muzyka*. № 1 (17). [in Russian]

Kulish, 2003 – *Kulish, A.V.* (2003). Krasnoarmejskaja hudozhestvennaja samodejatel'nost' v gody Velikoj Otechestvennoj vojny [Red army Amateur art during the great Patriotic war]. *Sbornik nauchnyh statej*. Moskovskij voennyj institut. Moskva. Pp. 25-35. [in Russian]

Kulish, 2002 – *Kulish, A.V.* (2002). Velikaja Otechestvennaja vojna i kompozitorskoe tvorchestvo: (Istoricheskiy aspekt) [The Great Patriotic war and composer's creativity: (Historical aspect)]. *Uchebnoe posobie*. Syzran'. [in Russian]

Levinson, 1933 – *Levinson, Je.Ja.* (1933). Vstrecha voennyh orkestrov i zheleznodorozhnikov [Meeting of military bands and railway workers]. *Sovetskoe iskusstvo Publ. M.* № 39. [in Russian]

Majakin, 2009 – *Majakin, T.K.* (2009). Stanovlenie i razvitie muzykal'noj hudozhestvennoj samodejatel'nosti v chastjah i soedinenijah Krasnoj Armii i Flota v 1918–1941 gg. [Formation and development of Amateur music in units and formations of the red Army and Navy in 1918-1941]. *Vestnik voennogo universiteta*. № 4, pp. 62-67. [in Russian]

Mlechin, 2015 – *Mlechin, L.M.* (2015). Sozdateli Krasnoj armii [The creators of the Red army]. SPb., Amfora. 351 p. [in Russian]

Mohorov, Vahonin, 2019 – *Mohorov, G.A., Vahonin, N.L.* (2019). Kul'turno-prosvetitel'naja rabota v Krasnoj Armii v mezhoennyj period [Cultural and educational work in the red Army in the interwar period]. *Razvitie voennoj pedagogiki v XXI v. Materialy VI mezhvuzovskoj nauchno-prakticheskoj konferencii*. SPb., VAS. Pp. 652-658. [in Russian]

Ovsjannikova, 2018 – *Ovsjannikova, S.* (2018). Mihail Kvadri – lider moskovskih Sixov [Mikhail Quadri-leader of Moscow Sixes]. *MusIcus*. № 1, pp. 35-39. [in Russian]

Ostrecov, 1934 – *Ostrecov, A.A.* (1934). O 5-oj simfonii Knippera [About Knipper's 5th Symphony]. *Sovetskaja muzyka*. № 4. [in Russian]

RGVA – Rossijskij gosudarstvennyj voennyj arhiv [Russian state military archive].

Skoblionok, 1934 – *Skoblionok, A.* (1934). Rabota tvorcheskih sojuzov SSK i ego sekcij za mart-aprel' 1934 g. [Work of creative unions of the SSK and its sections for March-April 1934]. *Sovetskaja muzyka*. № 6. [in Russian]

Skoblionok, 1934 – *Skoblionok, A.* (1934). V Moskovskom sojuze sovetskih kompozitorov [In the Moscow union of soviet composers]. *Sovetskaja muzyka*. № 12. [in Russian]

Frolov, 1934 – *Frolov, M.* (1934). Obrashhenie kompozitorov Urala [Appeal of composers of the Urals]. *Sovetskaja muzyka*. № 2. [in Russian]

Cheremuhin, 1934 – *Cheremuhin, M.* (1934). O zhanrah [About genres]. *Sovetskaja muzyka*. № 1 (17). [in Russian]

Cherneckij, 1934 – *Cherneckij, S.* (1934). Konkurs na stroevye marshi [Competition for marches]. *Sovetskaja muzyka*. № 1 (17). [in Russian]

Армия и искусство: музыкальная культура в Красной армии (РККА) в первой половине 1930-х гг.

Андрей Васильевич Маньков ^{а, *}

^а Военная академия связи имени С.М. Буденного, Санкт-Петербург, Российская Федерация

Аннотация. Актуальность темы обусловлена текущим процессом возрождения военно-политической работы в Вооруженных силах РФ. В 1930-е гг. в СССР проходила культурная революция. Она не прошла мимо основы военной организации страны – Красной армии, а также Красного флота. В эти годы советские деятели искусств активно создают произведения о советских военнослужащих, например, кантаты и песни. Некоторые из композиторов выезжали в войска, где искали материал для своих произведений. Особое внимание было уделено созданию современных строевых маршей. В культурной жизни красноармейцев и краснофлотцев в этот период появляются новые явления, в частности, олимпиады художественной самодеятельности. Делается вывод о том, что в этот период зарождается массовое музыкальное искусство с оборонной направленностью.

Ключевые слова: «Советская музыка», композитор, военный оркестр, художественная самодеятельность, строевые марши, ротный джаз.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: 63donetsk@mail.ru (А.В. Маньков)

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



Published in the Slovak Republic
Voennyi Sbornik
Has been issued since 1858.
E-ISSN: 2409-1707
2020, 8(1): 13-21

DOI: 10.13187/vs.2020.1.13

www.ejournal6.com

Tug «Kambaryak» BMK-90-class of the Izhevsk Operational Office

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

There is an extensive literature on boats for pontoon crossings of the BMK-90 type, mainly related to its structure. There are numerous photographs of unidentified boats. Due to the fact that more than a thousand of these vessels of this type have been produced, the task of reconstructing their biographies is a rather time-consuming procedure. A large number of boats were transferred to the national economy, and they often worked in organizations that left almost no information about this fact. The objective of this work was to reconstruct the biography of one of these boats. Based on the documentation on the personnel of the Department for Transport Development and Technical Operation of Small Rivers under the Council of Ministers of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic, the biography of the «Kambaryak» boat BMK-90-class is reconstructed. It is shown that the boat initially worked in the Sarapul operational office, and in 1961 was transferred to the Izhevsk operational office. In 1963, the ship returned to Kama as part of the Tchaikovsky base of the Kama River Shipping Company and decommissioned in 1966. The boat «Bolshevik» (in Izhevsk operational office «Puteets»), which was accepted into the Izhevsk operational office in 1959, apparently does not have to «Kambaryak» no relation. This is most likely the former boat of the «Udmurtles» association, which has become either the «Matros» boat or the unknown half-glider in the Izhevsk operational office.

Keywords: Development of small rivers, Izhevsk operational office, Izhevsk pond, navigation, river transport.

1. Введение

Реконструкция биографий боевых кораблей и судов, как правило, представляет собой довольно тривиальную задачу. Обычно боевой путь достаточно подробно отражается в документации: рапортах о выходах в море, приказах, в которых отмечаются все изменения состояния корабля или судна и т.д. Вся эта документация практически в полном составе сдается на архивное хранение. Другое дело, когда судно передается в гражданский флот. Некоторые хозяйства могут вообще не вести документацию о своем флоте, или же уничтожать ее, предпочитая сдачу в архив. Тем не менее, гражданская служба боевых кораблей и судов также представляет определенный интерес. Цель данной статьи – реконструкция биографии одного из буксиров типа БМК-90, переданного Управлению по

* Corresponding author

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

технической эксплуатации и транспортному освоению малых рек при Совете Министров УАССР.

2. Материалы и методы

В качестве основных материалов для работы послужили фонды Управления по делам архивов администрации города Сарапула (СГА), Центрального государственного архива Удмуртской республики (ЦГА УР) и Государственного архива Пермского края (ГАПК). Поскольку сведения о судне оказались крайне фрагментарны, большое значение для реконструкции биографии имели логические методы, позволяющие объединить эти свидетельства. Немаловажным был и принцип историзма, позволяющий рассмотреть службу судна, как единый процесс.

3. Обсуждение

Катерам типа БМК-90 посвящена обширная литература. Их техническое описание приведено на множестве сайтов, которые, однако, при ближайшем знакомстве представляют простое заимствование сведений друг друга. В основе же всей этой информации лежит Инструкция, изданная Министерством обороны СССР (Инструкция..., 1951). В соответствии с ней длина судна составляла 7,83 м, ширина 2,1 м, высота корпуса 1,5 м, осадка порожним 0,51 м. Тяговое усилие 1,1 тс, скорость порожним 20,5 км/ч, скорость с 50-тонным паромом 8 км/ч.

Проект буксирно-моторного катера в 90 сил (БМК-90) разрабатывался на основе БМК-70, в который внесли ряд изменений. Судно предполагалось использовать как буксировочное средство для понтонных парков, но оно также нашло свое применение и в народном хозяйстве в качестве разъездного катера (4 чел.), буксира на паромных переправах и небольших плавсредств, а также грузового судна для грузов до 0,3 т. (Рисунки 1, 2). Катер имел два отсека и обычно снабжался мотором ЗИС-120 (ЗИЛ-120) с коробкой передач. Носовой отсек был закрытым, задний отсек предназначался для размещения команды и грузов, и снабжался легким откидным брезентовым тентом. Движитель – один трехлопастной винт, располагавшийся в специальном тоннеле. Для управления имелось два руля и рулевое колесо, как на автомобилях.

Для перевозки по суше штатная комплектация предполагала наличие специального буксируемого прицепа ПБМК-90 (Рисунок 3). В основном катер массово строился на Судостроительном заводе «Вымпел» (г. Рыбинск), лицензионное производство судна этого типа было налажено в КНР. Всего построено несколько тысяч катеров типа БМК-90.

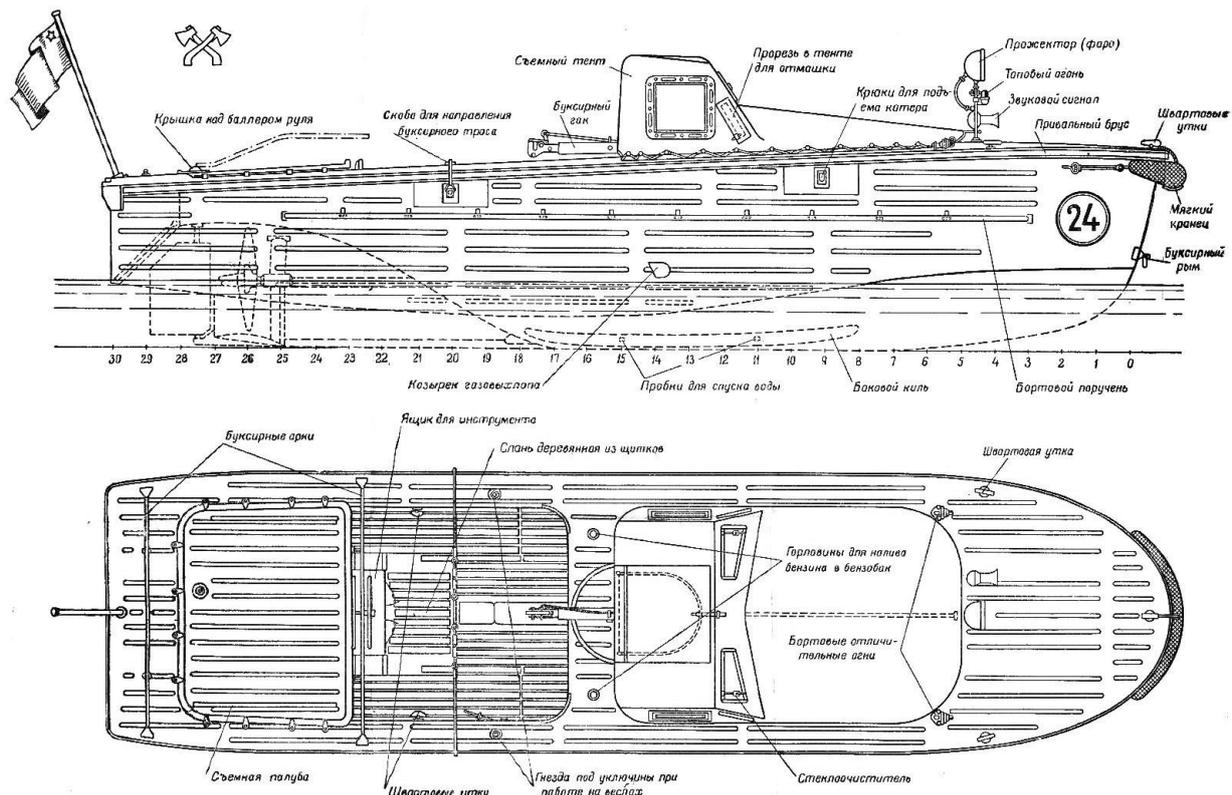


Рис. 1. Боковой вид и план палубы катера БМК-90 (Инструкция..., 1951)

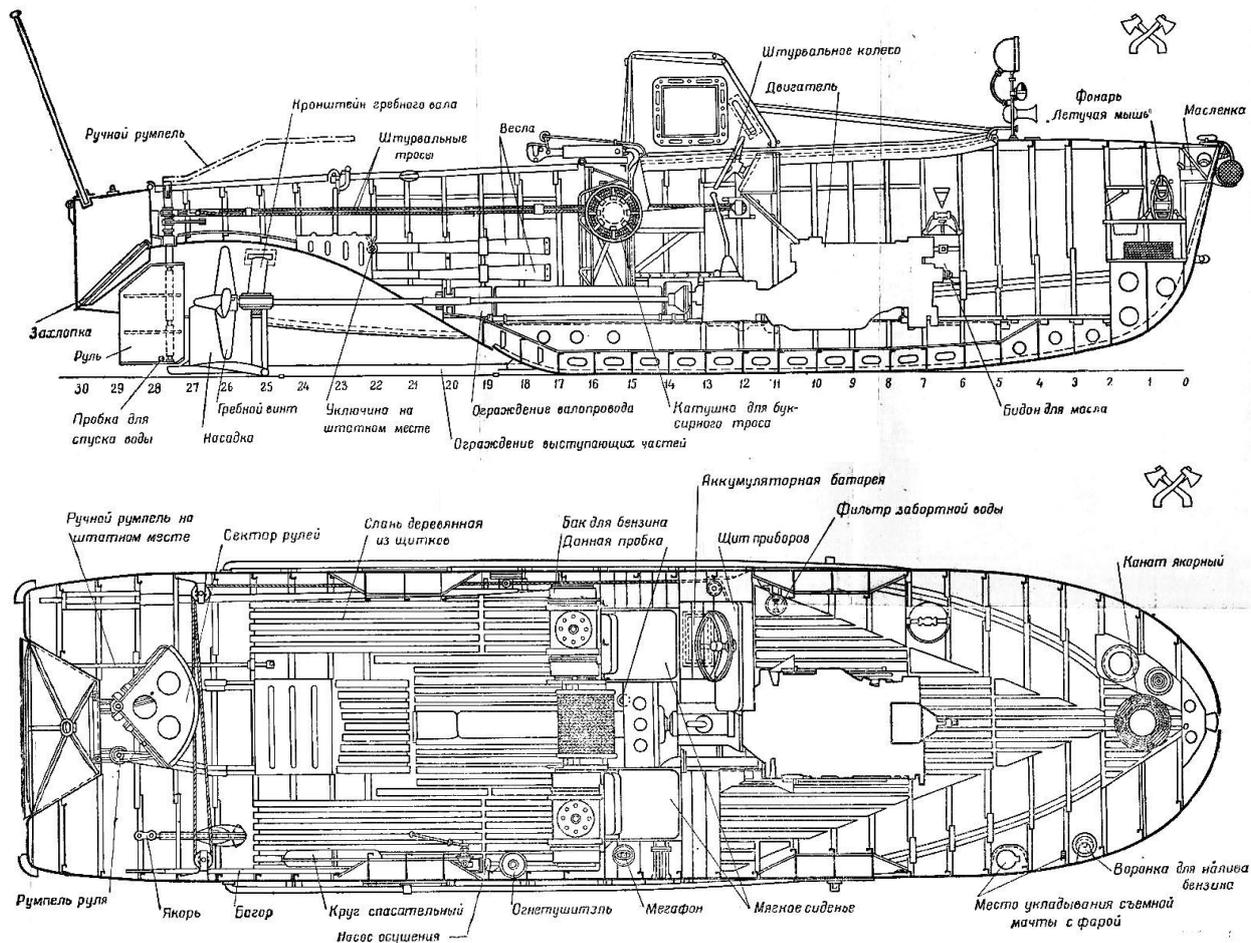


Рис. 2. Продольный разрез и план трюма БМК-90 (Инструкция..., 1951)

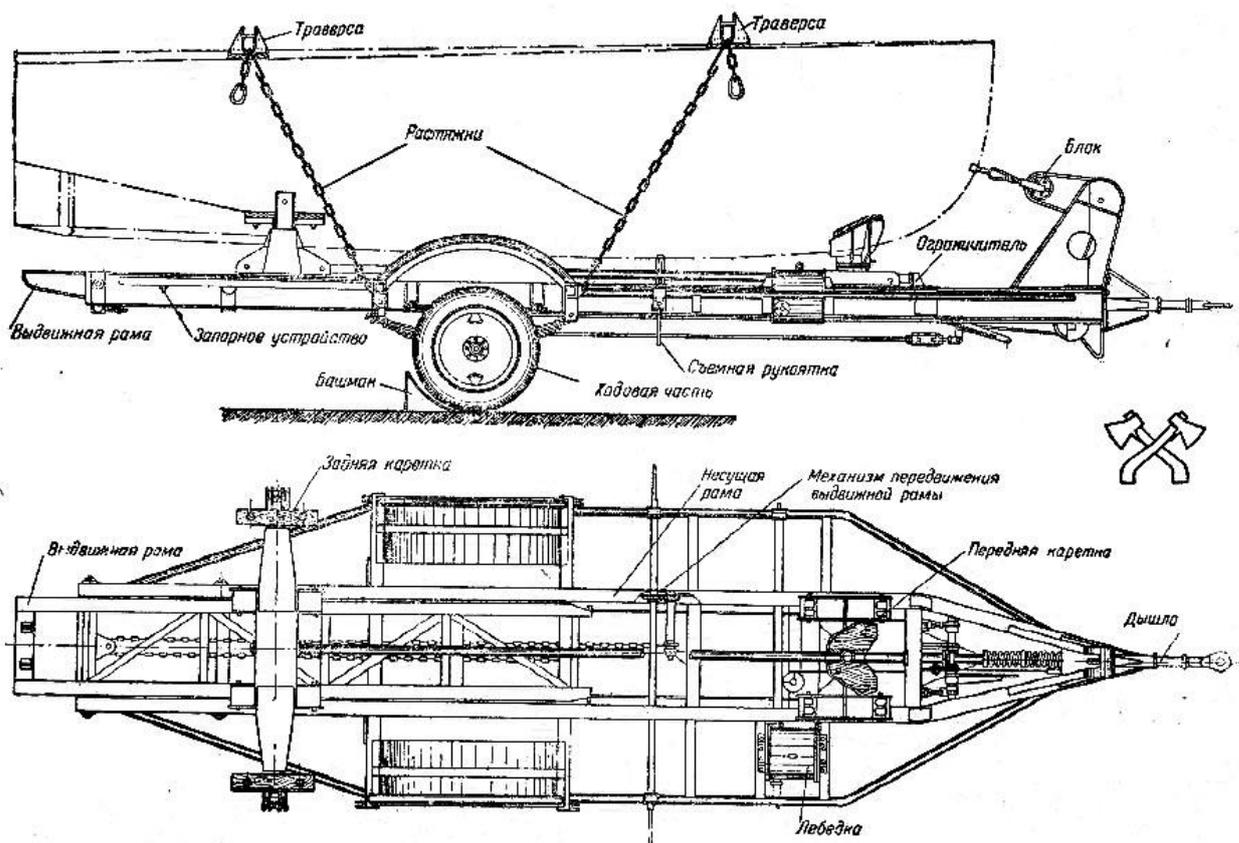


Рис. 3. Штатный прицеп ПБМК-90 для перевозки катера БМК-90 (Инструкция..., 1951)

4. Результаты

О катере «Камбаряк» имеются упоминания в документации по личному составу Ижевской пристани (Ижевской эксплуатационной конторе). Поскольку сначала приказы говорят о катере «Путеец», а затем о «Камбаряке», логично предположить переименование.

В начале 1959 г. ни «Путеец», ни «Камбаряк» не упоминается в связи с началом навигации, из чего можно сделать предположение, что в это время его в Ижевске еще не было (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 2-3). 1 июля 1959 г. рулевой парохода «Звезда» тов. Выборнов переводится «на вновь полученный с Воложки катер «Большевик» в качестве помощника механика... с 1 июля 1959 г.» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 210б.). В этом году, как явствует из документации по личному составу, Ижевская эксплуатационная контора увеличилась на два судна – катера «Путеец» и ПС-129 (будущий «Прибой»). Но это явно не ПС-129, которого поставили на линию лишь в августе (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 290б.), поэтому получается, что «Большевик», это предыдущее наименование «Путейца». К сожалению, бывший хозяин остается невыясненным. Возможно, речь может идти о каком-то лесном хозяйстве. Так на балансе Чуровского леспромхоза (пос. Сельчка) в 1957 г. имелся буксирный катер мощностью 110 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4866. Л. 39). А в предыдущий год объединенный флот комбината «Удмуртлес» имел в своем составе 5 судов с суммарной мощностью 238 л.с., в т.ч. одно пассажирское 32 л.с. и 4 буксирных в 206 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 74). Однако при его разделении в Чуровский леспромхоз попало два катера: пассажирский в 32 л.с. и буксирный 110 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 81), а в Воткинский – три буксирных с 96 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 82). Видно, что в 1957 г. хозяйство избавилось от пассажирского катера 32 л.с. Так что передача оставшегося судна в 110 л.с. в 1959 г. выглядит вполне логичным. Мощность мотора (а это, скорее всего ЗИС-110) вполне допускает, что это может быть БМК-90.

27 июля 1959 г. в приказах по Ижевской эксплуатационной конторе происходит первое упоминание о катере «Путеец»: «До восстановления катера «Путеец» перевести рабочего путевых работ Мерзлякова В.С. механиком катера «Путеец» с 27 июля 1959 г.» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 27). Это сообщение указывает на два обстоятельства. Во-первых,

к этому времени судно уже работало в путевой службе конторы, а во-вторых, вероятно, на нем произошла какая-то авария, потребовавшая исправления. Но возможно, судно пришло в неисправность еще во время работы в предыдущем хозяйстве или же его только перевезли. В последнем случае речь может идти о «восстановлении» как переводе из транспортного состояния в рабочее. По-видимому, 10 августа указанные неисправности были устранены, так как Мерзлякова перевели на полуглиссер (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 34).

4 ноября, в связи с окончанием навигации, все суда конторы переводились на сокращенные команды. Среди судов фигурирует и «Путеец» (механик Г.И. Выборнов) (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 510б.).

20 апреля 1960 г. в связи с окончанием межнавигационного ремонта и подготовительных работ к началу навигации производилось укомплектование катеров конторы. На «Путеец» был назначен водителем механик В.Г. Зайцев, должность матроса при этом оставалась вакантной (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 690б.). Но, по-видимому, на катере оказалось не все так хорошо. По крайней мере, механику-водителю Зайцеву начал начисляться навигационный оклад лишь 16 мая, после выхода катера из ремонта (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 720б.).

6 июня состоялось ЧП, преданное огласке. Недавно принятый на работу матрос катера «Путеец» по окончании смены напилась и заночевала прямо в конторе. Данный проступок квалифицировали как нарушение производственной дисциплины, и виновной объявили строгий выговор (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 760б.). Хотя, конечно, «состав преступления» был достаточно спорный, но виновница вскоре уводилась по собственному желанию. А 24 июня состоялась и замена механика-водителя, должность которого занял ранее работавший водолазом Владимиров (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 790б.). 29 сентября из-за окончания навигации судно выводилось в зимовочное состояние. При этом механиком на нем уже числится И. Лопухов (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 46. Л. 94).

14 октября 1960 г. в Ижевской конторе были введены новые оклады, в зависимости от сложности работы на судах. «Путеец» шел одной строкой с теплоходами «Герой» и «Искра» типа К-80 и ПСками «Восход» и «Прибой» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 1). Но вот что касается конкретных людей, замещающих данную должность, по «Путейцу», единственному из всей конторы, стоит прочерк, означая, что команда судна вакантна.

В приказах навигации следующего года катер не фигурирует, что можно расценить, как факт, что он не используется в каких-либо регулярных рейсах. По-видимому, он переклассифицировался из путевого в разъездной. Первое упоминание судна в 1961 г. произошло лишь 13 июня 1961 г., когда моторист полуглиссера Н.А. Лебедев переводился мотористом на катер «БМК», как он упомянут в приказе (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 30). По-видимому, на катере по-прежнему не было постоянной команды, по крайней мере, 5 августа тот же Н.А. Лебедев, указанный как «моторист полуглиссера» командировается в Батуи для приемки нового полуглиссера (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 36).

16 апреля 1962 г. в связи с приемкой судов перед началом навигации назначались капитаны на катера конторы. Среди них фигурировал и катер БМК, мотористом-водителем которого назначили Л.П. Вахрушева (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 690б.). Предположение о том, что до этого судно не имело постоянной команды, подтверждается приказом, по которому главному механику конторы надлежало в течение одного-двух месяцев привить новичку навыки запуска двигателя БМК, ознакомить его с правилами технической эксплуатации судна и по результатам этого дать свое заключение, подходит тот для работы в этой должности или нет.

Уже 6 мая Л.П. Вахрушев в приказе звучал как «моторист-водитель катера «Камбаряк»», который назначался ответственным дежурным на причал «Юровский мыс» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 57. Л. 720б.). Таким образом, получается, что, во-первых, к этому времени судно получило новое наименование, а во-вторых, оно по-прежнему эксплуатируется крайне нерегулярно, если ее единственного штатного человека переводят дежурным на причал.

22 мая 1962 г. на катере произошла авария двигателя. Виновником ее признали моториста-водителя, который, по-видимому, не сумел за испытательный срок толком освоить материальную часть. В результате Н.А. Лебедева, к этому времени ставшего мотористом катера «Сокол», снова возвратили на должность «моториста-водителя»

катера «Камбаряк» и полуглиссера», а виновника происшествия перевели шкипером на баржу № 8 (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 75-75об.).

Еще одно характерное событие произошло 6 июня 1962 г. В связи с призывом на двухмесячные военные сборы моториста катера «Комсомолец», Н.А. Лебедев назначался вместо него, освободившись от прежних обязанностей. Странность ситуации заключалась в том, что на эту вакансию никто не назначался (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 77об.), что снова подтверждает вспомогательный характер работы катера.

19 июля, по-видимому, набравшего опыта Л.П. Вахрушева снова назначили мотористом-водителем катера «Камбаряк» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 84). Но уже 31 июля из-за снижения объема перевозок (по-видимому из-за ухудшения погоды) катер, снова названный в приказе как БМК, выводится из навигации с 4 августа (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 85). Интересно отметить, что это был первый приказ по Ижевской пристани Камского речного пароходства – Ижевская эксплуатационная контора прекратила свое существование.

Несмотря на то, что судно вывели из навигации, 12 августа произошло чрезвычайное происшествие. Утром при приеме смены сторож-охранник не досчитался «Камбаряка». Как показало проведенное расследование, один из капитанов пристани после смены решил уехать домой в район 14-й улицы на катере. Похоже, это было не в первый раз, но так или иначе, виновный получил выговор и должен был возместить расходы с этим самовольным угоном в размере 6 руб. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 57. Л. 87об.-88).

В октябре 1962 г. вышел приказ о порядке зимовки катеров пристани. Но о «Камбаряке» там нет упоминания, как обходится он молчанием и в последующих приказах. В связи с этим возникает предположение, что осенью судно увезли на Каму.

Однако эта, довольно логичная реконструкция не увязывается с документацией Сарапульской эксплуатационной конторы. Исходя из зарплатных ведомостей, получается, что «Камбаряк» появляется в конторе в апреле 1959 г. В его команде числится два человека. Ни одно из судов, которое было бы в конторе в 1958 г. и исчезло из ведомостей в 1959 г. такой небольшой команды не имеет. А в последний раз команда «Камбаряка» получала зарплату в Сарапульской конторе в октябре 1960 г. После чего судно из ведомостей пропало. Анализ ведомостей 1961 г. показывает, что снова такой небольшой команды у судов конторы нет, это также исключает возможность того, что судно переименовали. Таким образом, можно утверждать, что «Камбаряк» в Сарапульской эксплуатационной конторе проработал лишь в навигации 1959 и 1960 г.

Весь период работы команда судна насчитывала два человека. Непродолжительное время она составляла три человека, но поскольку после этого один человек сменился, это походит не на увеличение штатной численности, а на стажировку и испытательный срок, после которого человек приступил к работе (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 27). Указанная картина категорически не стыкуется с версией о переименовании «Путейца» в «Камбаряк». В противном случае следует допустить, что существовало в одно время и в одном месте два судна с этим именем.

А потому логично предположить следующее. С начала навигации 1959 г. по конец навигации 1960 г. судно, уже под именем «Камбаряк», находилось в составе Сарапульской эксплуатационной конторы. Вероятно, весной 1961 г. его увезли в Ижевск, где оно и упоминается в первый раз в июне 1961 г. как катер БМК. А бывший «Большевик» и потом «Путеец», это какое-то другое судно, возможно упоминающееся в приказах как полуглиссер без названия.

Это косвенно подтверждается документацией Ижевской эксплуатационной конторы, по которой следует, что если катер «Путеец» и «Камбаряк» – БМК это один катер, то он в начале 1961 г. поменял круг своих выполняемых задач, и из путейского стал разъездным. Но если предположить, что это новый катер, то все становится вполне логично. Новый прибывший катер изначально разъездной, а принятый ранее «Путеец» по-прежнему используется как путейский. Этим же фактом объясняется и чехарда с командой.

Судя по приказам по личному составу Сарапульской эксплуатационной конторы, «Камбаряк» в первый раз упоминается 2 апреля 1959 г. Приказ № 17, назначавший команды судов конторы на навигацию 1959 г., упоминает на судне капитана и механика (СГА. Ф. Р-82.

Оп. 2Б. Д. 35. Л. 81). А приказ от 14 мая назначает ответственного для ведения документации на «Камбаряке» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 85об.).

Приказ от 23 июня невольно объясняет наименование судна. В нем следуют административные выводы механику за то, что он уехал на катере на выходной день и потом запоздал к выходу на работу, тем самым он задержал работу Камбарской переправы на два с половиной часа. За это нарушение виновный уволился, а вместо него назначался другой (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 87). 6 ноября судно закончило навигацию, и его команда отправилась в отпуск (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 95об.). Традиционно в трехдневный срок судно необходимо было очистить от грязи и мусора, а имущество и инвентарь сдать на склад (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 98об.).

Первое упоминание судна в 1960 г. происходит 30 марта в связи с закреплением команд. Что интересно, на нем проводят эксперимент по централизации. В связи с этим на него назначен капитан – помощник механика и механик – помощник капитана (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 107). Очевидно, судно благополучно начало навигацию, а уже 13 июня на нем произошел инцидент, ставший объектом разбирательства. В этот день судно потеряло буксируемый плот, причем пропажу сразу не заметили. В результате плот около 12 часов следующего дня прибило на Зеленый остров, а нашли его лишь около часа дня. В результате общий простой катера составил пять часов. Хотя разрыва плота к счастью не произошло, общий убыток составил около 350 руб. Виновным в инциденте признали капитана, из зарплаты которого вычли эту сумму (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 112об.). 9 августа на катере произошло еще одно ЧП. Одному из членов команды объявили выговор на пьянство на рабочем месте (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 117об.). 25 октября из-за закрытия навигации «Камбаряк» вывели в отстой (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2Б. Д. 35. Л. 124). Это последнее упоминание судна в приказах. Его даже нет в традиционном апрельском приказе 1961 г. о закреплении команд на новую навигацию.

Таким образом, «Камбаряк» однозначно в 1959–60 гг. числится в Сарапульской эксплуатационной конторе, и никакой ошибки тут нет. А зимой 1960/61 гг. его перевезли в Ижевск.

В 1962 г. произошло упразднение Ижевской эксплуатационной конторы, и ее имущество в конечном итоге передали в Камское речное пароходство. Во время всех этих передач катер «Камбаряк» числился в конторе и не мог не попасть в передаточные акты.

В описи имущества судов ликвидированной Ижевской эксплуатационной конторы на 1 апреля 1962 г. имеется буксирный катер БМК-90. На нем показан двигатель ЗИЛ-164 мощностью 85 л.с., один винт. Материал корпуса – сталь, катер может принять 6 пассажиров. В июле 1963 г. его предполагалось предъявить на осмотру регистру. Катер постройки 1958 г., стр. № 362, Рег. № 73619. Балансовая стоимость 3097 руб. 10 коп. На момент передачи судно находилось в ремонте (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54). Что интересно, судно не было запланировано в перевозках этого года, что доказывает его эпизодическое использование. Доказательство того, что указанный катер, это «Камбаряк», видно из акта передачи имущества Ижевской эксплуатационной конторы на баланс отдела Коммунального хозяйства при Ижевском горсовете. Среди судов там фигурирует катер «Камбаряк» с балансовой стоимостью 3097 руб. 10 коп. и износом 800 руб. 00 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 94). Поскольку такая балансовая стоимость была лишь у БМК-90, это служит хорошим доказательством тождественности обоих катеров. Судно одновременно упоминается в документации и как БМК, и как «Камбаряк», числясь в Ижевске до окончания навигации 1962 г.

По этому же акту в конторе имеется еще два судна, чья типовая принадлежность непонятна. Во-первых, это неназванный полуглиссер с балансовой стоимостью 6570 руб. 60 коп., а, во-вторых, буксир «Моряк» – 4598 руб. 35 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54). При чем, мощность 110 л.с. неизвестного катера «Удмуртлеса» может подходить как к первому, так и второму. Если это бензиновый ЗИЛ-110 (ЗИС-110), то он мог стоять на полуглиссере. По передаточной ведомости на «Моряке» стоит дизель ЗД6 мощностью 150 л.с. Но имелась модель газо-дизеля ЗД6ГД, развивавшая как раз около 110 л.с. Если предположить, что его модернизировали в обычный ЗД6, получается что «Удмуртлесовский» катер мог быть и «Моряк». Степень износа первого оценивается в 770 руб., второго – 2832 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 94). Но и это не критерий,

поскольку неизвестно, получило ли объединение «Удмуртлес» новое судно, или уже подержанное.

О дальнейшей судьбе «Камбаряка» можно судить по некоторым приказам Камского речного пароходства. Так приказ № 6/уф от 6 февраля 1963 г. гласит: «*Буксирному катеру БМК-90 мощностью 80 л.с. присвоить наименование «Камбаряк»*» (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3. Д. 1233. Л. 15). А приказ № 30/уф от 24 мая 1966 г. приказывал разрешить списать теплоход «Камбаряк» 65 л.с. находящийся в Чайковском, с местом приписки Чайковский (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3. Д. 1246. Л. 62).

Получается, что в 1963 г. судно снова перевезли на Каму, вероятно, сразу в Чайковский. Приказ от 6 февраля за этот год настораживать не должен. Судно передали Управлению малых рек как БМК-90, очевидно, что под этим наименованием оно и проходило ранее в Камском речном пароходстве. И переименовали его приказом по Управлению, не имевшем юридической силы в Минречфлота. А поскольку судно вновь вернулось в пароходство как «Камбаряк», его переименовали уже приказом по пароходству, чтобы де факто узаконить новое название. Приписка в Чайковском объясняет факт, что далее судно не фигурирует ни в документах по Ижевску, ни по Сарапулу.

5. Заключение

Учитывая вышеизложенное, реконструированная биография буксира БМК-90 «Камбаряк» видится следующей. Построен в 1958 г. и, вероятно, передан в Камское речное пароходство, из состава которого как БМК-90 передан в Управление малых рек при Совмине УАССР. Приказом по Управлению переименован в «Камбаряк» и зачислен в состав Сарапульской эксплуатационной конторы, где работал в навигации 1959 и 1960 гг. В 1961 г. передан в Ижевскую эксплуатационную контору и перевезен на Ижевский пруд. Здесь работал в качестве разъездного катера. В 1962 г. после ликвидации Управления передан на баланс Сарапульского порта Камского речного пароходства. В 1963 г. снова возвращен на Каму и передан в состав Чайковской РЭБ. В этом же году приказом по пароходству переименован в «Камбаряк». Списан в мае 1966 г.

6. Благодарности

Автор выражает признание Жданову Владиславу Валерьевичу за предоставленные материалы. Статья подготовлена при поддержке Комплексной программы фундаментальных научных исследований УрО РАН, № 18-6-6-38.

Литература

Инструкция..., 1951 – Инструкция по работе с буксирно-моторным катером БМК-90. М.: Воениздат Военного министерства СССР, 1951.

СГА – Управление по делам архивов администрации города Сарапула.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

ГАПК – Государственный архив Пермского края.

References

GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia [State archive of Perm krai].

Instruktsiya..., 1951 – Instruktsiya po rabote s buksirno-motornym katerom БМК-90 [Instructions for using the БМК-90 towing and motor boat]. М.: Voениzdat Voennogo ministerstva SSSR, 1951. [in Russian]

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

TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi respubliki [Central state archive of the Udmurt Republic].

Буксир «Камбаряк» типа БМК-90 Ижевской эксплуатационной конторы

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

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

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

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

^d Московский институт психоанализа, Российская Федерация

Аннотация. По катерам для понтонных переправ типа БМК-90 имеется обширная литература, касающаяся в основном его устройства. Имеются и многочисленные фотографии неидентифицированных катеров. В связи с тем, что этих судов этого типа произведено более тысячи, задача реконструкции их биографий представляет собой довольно трудоемкую процедуру. Большое количество катеров передали в народное хозяйство, и они нередко работали в организациях, не оставивших об этом факте почти никаких сведений. Задача данной работы заключалась в реконструкции биографии одного из таких судов. На основе документации по личному составу Управления по транспортному освоению и технической эксплуатации малых рек при Совете Министров УАССР произведена реконструкция биографии катера «Камбаряк» типа БМК-90. Показано, что катер первоначально работал в Сарапульской эксплуатационной конторе, а в 1961 г. переведен в Ижевскую эксплуатационную контору. В 1963 г. судно возвратилось на Каму в состав Чайковской базы Камского речного пароходства и списано в 1966 г. Катер «Большевик» (в Ижевской эксплуатационной конторе «Путеец»), принятый в состав Ижевской эксплуатационной конторы в 1959 г., по-видимому, не имеет к «Камбаряку» никакого отношения. Это вероятнее всего бывший катер объединения «Удмуртлес», ставший в Ижевской эксплуатационной конторе либо катером «Моряк», либо неизвестным полуглиссером.

Ключевые слова: Освоение малых рек, Ижевская эксплуатационная контора, Ижевский пруд, навигация, речной транспорт.

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

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



Published in the Slovak Republic
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2020, 8(1): 22-27

DOI: 10.13187/vs.2020.1.22

www.ejournal6.com


Captured German Ships of the Kama River Shipping Company Operating in Berezniki

Vladislav V. Zhdanov ^a^a Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

During the Great Patriotic War, the river fleet of the USSR suffered heavy losses, for their replenishment by the Main Trophy Directorate of the Red Army and representatives of the People's Commissariat of the River Fleet in 1945 on the territory of East Germany, the entire discovered river fleet was described to determine the composition and number of ships expected to transfer to the Soviet Union. Representatives of the Kama Shipping Company in Leningrad and Kaliningrad, received ships, and with their crews ferried them to the Kama for four years. Upon arrival at the shipping company, the ships received new names instead of an index. As a result, in 1950, out of 526 vessels of all types in the Kama River Shipping Company, 156 were ex-German. An attempt is made in this work to reconstruct the biographies of the captured ships that worked in Berezniki. Self-propelled and non-self-propelled vessels served the lines Berezniki – Tikhie Gory, Berezniki – Pozhva, Berezniki – Kambarka, as well as at the ferry and the Berezniki pier. The ex-German ships received on reparations made a great contribution to the post-war development of the national economy of the Molotov (Perm) region. They were mostly decommissioned in the 1960-s and 70-s, and some of the barges served until the mid-1980-s.

Keywords: World War II, trophies and reparations, river fleet, Kama river shipping company, Berezniki pier.

1. Введение

Речной флот СССР в годы Великой отечественной войны понёс тяжёлые потери – несколько тысяч самоходных и несамоходных судов, которые погибли в ходе боевых действий либо были захвачены противником, и позже уничтожены при отступлении с оккупированных территорий. Чтобы восполнить эти потери, Главным трофейным управлением Красной Армии и представителями Народного комиссариата речного флота в 1945 году на территории Восточной Германии, был описан весь речной флот, обнаруженный на реках, для определения состава и количества судов, предполагаемых к передаче Советскому Союзу. Каждому судну был присвоен буквенно-цифровой номер судового свидетельства, или попросту-транзитный номер. Например, СБ – самоходная баржа + комбинация цифр. Аналогичные коды имели и баржи: БМ – баржа металлическая, БК – баржа композитная, и т.д. Иногда код был только цифровым. Далее произошёл раздел флота. Часть судов была передана Польше, Чехословакии, Франции, Голландии, Швейцарии. Другая часть оставлена на территории Восточной Германии, для военно-хозяйственных перевозок. Позднее эти суда вошли в пароходство на Одере, и после образования ГДР, перешли под контроль новой германской республики. Львиная и самая лучшая часть судов – около 5000, стала собственностью СССР. В течение 4 лет – с 1945 по 1948 гг., по Балтийскому морю, репарационные суда порожними и с грузом угля, кокса,

цемента, пиломатериалов, бумаги, фанеры, стекла, кабеля, кирпича полнотелого, пустотелого и шамотного, смолы, линолеума, резины, карбида, пробки, целлюлозы, шпигата, рельс, металлических труб, цветных металлов, абразивного зерна, тепловозов и вагонов, дизельного топлива, смазочных масел, овощей, крахмала, лошадей, скота, станков и разного оборудования демонтированных немецких заводов и фабрик, перегонялись в порты СССР на Балтике: Ленинград, Калининград, Виндаву, Таллин, и далее распределялись по речным пароходствам.

Суда, полученные по репарациям, были как старой постройки, так и современной. Последние были изучены нашими специалистами, и немецкие технические решения, позже нашли применение при конструировании и постройке новых советских речных судов. Типаж немецкие судов был самым разнообразным:

- самоходный флот: грузовые пароходы и теплоходы, танкеры, буксирные пароходы колёсные и винтовые, буксирные теплоходы, катера, баркасы, моторные и парусные яхты, гребные байдарки, пассажирские пароходы и теплоходы;

- несамоходный флот: баржи сухогрузные металлические, деревянные, композитные, нефтеналивные, земснаряды двух типов – многоковшовые и землесосы, с паровым или дизельным приводом, шаланды грунтоотвозные самоходные и несамоходные, брендвахты, плавучие кухни, краны, доки, грейферы, различные понтоны.

У большинства судов отсутствовали те или иные данные: год постройки, прежнее имя и владелец, тоннаж, мощность силовой установки, а иногда данных не было вообще. У таких кораблей советские специалисты сами проводили необходимые замеры, год постройки писали приблизительно и вносили эти цифры в судовое свидетельство.

2. Материалы и методы

Предлагаемые материалы являются новаторскими, ранее о трофейных судах в Камском речном пароходстве работ не издавалось и о них упоминалось лишь эпизодически. Предлагаемая работа является расширенным вариантом более ранней газетной публикации (Жданов, 2020).

Методы работы заключались в сопоставлении характеристик бывших германских судов, указываемых в работах немецких историков (Schwartz, 2012) и (Meyer, 1994) с характеристиками судов, работавших в Камском речном пароходстве (ГАПК). Поскольку в большинстве случаев отсутствуют указания, что суда являются трофейными, реконструкция биографии судов выполнена как наиболее вероятная.

Суда в Камском речном пароходстве

Камское пароходство, одно из крупнейших в СССР, во время войны понесло лишь небольшие потери – восемь судов, которые были потоплены во время битвы за Сталинград: грузопассажирские теплоходы «Александр Невский» (1940 год, 800 л.с.) и «Татария» (1934 год, 700 л.с.), грузопассажирский колёсный пароход «Нижеволгострой» (1885 год, 600 л.с.), грузовой теплоход «Кара-Калпакия» (1913 год, 1639 т., 300 л.с.), буксир «Газоход-1» (1936 год, 60 л.с.), и три баржи: «307» (1928 год, 2770 т.), «863» (1871 год, 1800 т.), и деревянная «853» (1926 год, 2300 т.). Но по распределению, Камское пароходство тоже получило немецкие суда: грузовые пароходы и теплоходы, буксиры разных типов, пассажирские пароходы, баржи сухогрузные. А Камское Бассейновое управление пути получило 4 земснаряда, 8 барж, 4 буксира, 2 грузовых судна. Всего в Камское пароходство поступило около 200 репарационных судов, из них 70% сухогрузные баржи. Некоторая часть из полученных немецких судов, позже передали с Камы в волжские пароходства.

Представители Камского пароходства в Ленинграде и Калининграде, принимали суда, и своими командами перегоняли их на Каму в течение четырёх лет. По приходу в пароходство, суда вместо индекса, получали новые имена. Сразу же встал вопрос освоения непривычной немецкой техники. Для этого, с 1 февраля по 15 апреля 1947 года, при судоремонтных заводах Чистополь, Курья, Заозёрье, Симониха, проводились курсы без отрыва от производства для капитанов, механиков и их помощников по ознакомлению с немецкими судами, их узлами и механизмами. Занятия проходили два раза в неделю. Для занятий была создана учебная программа с приложением к ней учебных пособий. Один из главных вопросов программы, была эксплуатация грузовых судов с дизелями, т.к. до войны

грузовые теплоходы в СССР имели очень малое распространение. На 1950 год, когда поступление трофеев практически прекратилось, в Камском речном пароходстве из 526 судов всех типов, 156 были немецкими. Соотношение советских судов и немецких в цифрах выглядело так:

грузопассажирский флот – 68/5,

грузовой флот – 0/29,

буксирный флот – 120/16,

баржевый флот – 309/106.

Трофейные немецкие суда в Березниках

Трофейные «немцы» из Камского речного пароходства активно работали в Березниках.

В 1947 и 1953 году для перевозки химикатов и взрывчатых веществ на линии Березники – Тихие Горы использовался грузовой теплоход СТ-362. Бывший «Meiningen». С 1946 года – СБ-1977. Построен в 1928 году на верфи Gebrüder Sachsenberg, Roßlau. Владелец NNFG (Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrtsges), Hamburg. Грузоподъёмность 321 т.; длина 51,50 м; ширина 5,94 м. Мощность дизеля MAN 235 л.с. Списан в декабре 1964 года.

С 1948 года на переправе Березники – Усолье начал работать буксир «Окунь». Бывший «Karl-Marie». С 1946 года 03331. Построен на верфи Gebrüder Wiemann, Brandenburg в 1917 году. Владелец P. Krüger, Röbel an der Müritz. Длина 22,30 м, ширина 4,30 м, высота борта 2,15 м. Мощность паровой машины 80 л.с. С 1946 года 03331. Буксировал несамоходный пассажирский Паром № 3 грузоподъёмностью 40 т. Зимой 1955-56 гг. «Окунь» находился на текущем ремонте в Усольском отстойно-ремонтном пункте. Был списан в августе 1965 года и разобран на металл в Березниках.

В декабре 1948 года, к пристани Березники приписали для работы на линии Березники – Пожва следующие баржи (в скобках указана их наиболее вероятные характеристики):

3537 (с 1946 года БМ-615 1900 год, грузоподъёмность 430 т., длина 50,4 м, ширина 6,38 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,95 м, порожним 0,43 м).

3538 (с 1946 года БМ-3151 1915 год, грузоподъёмность 400 т., длина 51,7 м, ширина 5,98 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,88 м, порожним 0,4 м. В июне 1967 года безвозмездно передана Тресту «Камлесосплав»).

3545 (с 1946 года БМ-1081 1905 год, грузоподъёмность 205 т., длина 46,9 м, ширина 5,46 м, высота борта 2,07 м, осадка в грузу 1,28 м, порожним 0,37 м. Списана в 1958 году).

3548 (с 1946 года БМ-0663 1903 год, грузоподъёмность 160 т., длина 49,7 м, ширина 4,4 м, высота борта 1,81 м, осадка в грузу 1,37 м, порожним 0,3 м. Списана в декабре 1961 года).

3551 (с 1946 года БМ-0916 1920 год, грузоподъёмность 240 т., длина 41,5 м, ширина 5,1 м, высота борта 2,17 м, осадка в грузу 1,67 м, порожним 0,35 м. Списана в декабре 1962 года).

3559 (с 1946 года БМ-1623 1912 год, грузоподъёмность 270 т., длина 39,2 м, ширина 4,96 м, высота борта 2,45 м, осадка в грузу 1,99 м, порожним 0,4 м. В 1965 году переоборудована для сбора подсланевых вод. Списана в феврале 1967 года).

3566 (с 1946 года БМ-02266 грузоподъёмность 190 т., длина 40,3 м, ширина 4,5 м, высота борта 2,1 м, осадка в грузу 1,59 м, порожним 0,4 м. Списана в июне 1959 года).

3571 (с 1946 года БМ-02409 1910 год, грузоподъёмность 230 т., длина 41,5 м, ширина 5,06 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,64 м, порожним 0,37 м. Списана в декабре 1958 года).

3577 (с 1946 года БК-02535 1910 год, грузоподъёмность 320 т., длина 48 м, ширина 6,5 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,5 м, порожним 0,3 м. Списана в марте 1965 года).

3578 (с 1946 года БМ-2559 грузоподъёмность 200 т., длина 45,5 м, ширина 5,38 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,35 м, порожним 0,4 м. Списана в ноябре 1958 года).

3579 (с 1946 года БМ-2268. Бывшая CODAM-61. Построена в 1922 году на верфи De Wachter in Boon (Бельгия). Последний владелец Codam Scheepvaart Maatschappij NV из Rotterdam (Голландия). Грузоподъёмность 320 т., длина 39,3 м, ширина 6,62 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,83 м, порожним 0,4 м. Списана в декабре 1968 года).

3584 (с 1946 года БМ-03213 грузоподъёмность 190 т., длина 42 м, ширина 4,8 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,41 м, порожним 0,31 м. Списана в сентябре 1960 года).

В декабре того же 1948 года, к пристани Березники для перевозки пассажиров на линии Усолье – Орёл приписали грузовое судно СБ-1988. В прошлом «Osthafen». Построен в 1928 году на верфи Menzer, Geesthacht. Владелец Schlesische Dampfer – Compagnie – Berliner Lloyd AG, Hamburg и Breslau. Грузоподъёмность 137,9 т.; длина 28 м; ширина 4,95 м; высота борта 1,9 м; осадка порожним 0,25 м. Мощность дизеля Deutz 75 л.с. СБ-1988 возил пассажиров в 1949 и 1950 годах.

В 1950 году для работы на линии Березники – Камбарка, к выше перечисленным баржам добавились следующие:

3507 (с 1946 года БМ-2311 1918 год, грузоподъёмность 160 т., длина 39,7 м, ширина 4,35 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,41 м, порожним 0,35 м. С 1956 года стояла в Березниках как стоечная баржа с топливом. Списана в феврале 1967 года).

3560 (с 1946 года БМ-00502 1910 год, грузоподъёмность 230 т., длина 40,7 м, ширина 5,05 м, высота борта 2,03 м, осадка в грузу 1,65 м, порожним 0,4 м. Списана в июле 1961 года).

3595 (с 1946 года БК-2420 1910 год, грузоподъёмность 185 т., длина 39,3 м., ширина 6,2 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,485 м, порожним 0,3 м. Списана в мае 1968 года).

На линии Березники – Пожва в том же году работали две баржи:

3539 (с 1946 года БК-1390 1902 год, грузоподъёмность 330 т., длина 51,75 м, ширина 5,9 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,63 м, порожним 4 м. Списана в апреле 1964 года).

3580 (с 1946 года БМ-2677 1900 год, грузоподъёмность 160 т., длина 41,9 м, ширина 5 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,17 м, порожним 0,3 м. Списана в декабре 1963 года).

В 1951-1952 годах к пристани Березники, для буксировки барж с рудой и металлической стружкой в Пожву, был приписан буксир с кормовым гребным колесом «Рудокоп», бывший «Nordost». С 1946 года – 01910. Построен в 1896 году на верфи Gebrüder Sachsenberg, Roßlau. Владелец Dampfer-Genossenschaft, Fürstenberg/Oder. Грузоподъёмность 90 т.; длина 45,41 м; ширина 5,75 м; высота борта 2,05 м; осадка 0,88 м. Мощность паровой машины 280 л.с. В 1958 году передан в Вятское речное пароходство, где был списан в том же году. Далее был перестроен в нефтестанцию НС-2 для заправки судов мазутом. Окончательно списан в 1990 году.

В январе 1953 года для работы на линии Березники – Пожва, были приписаны следующие баржи:

3592 (с 1946 года БК-3491 грузоподъёмность 180 т., длина 40 м, ширина 4,5 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,47 м, порожним 0,3 м. Списана в июне 1959 года).

3594 (с 1946 года БК-4010 1927 год, грузоподъёмность 225 т., длина 41 м, ширина 5,05 м, высота борта 2,12 м, осадка в грузу 1,68 м, порожним 0,4 м).

3599 (с 1946 года БК-2420 1910 год, грузоподъёмность 410 т., длина 65 м, ширина 7,95 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,28 м, порожним 0,37 м. Списана в декабре 1963 года).

С 1955 года на переправе пристани Березники начал работать теплоход «Иньва». Бывший буксир «Iltis», с 1945 года 00566. Построен в 1929 году на верфи Gebrüder Wiemann, Brandenburg. Последний владелец Vereinigte Berliner Mörtelwerke, Berlin. Длина 25 м; ширина 5,2 м; высота борта 1,85 м. Мощность паровой машины 225 л.с. В 1951 году перестроен в теплоход, был установлен дизель 3Дб мощностью 150 л.с. Был переименован в «Иньва». Мог перевозить 236 пассажиров. Зимой 1955-56 гг. находился на текущем ремонте в Усольском отстойно-ремонтном пункте. Списан в декабре 1962 года.

С апреля 1956 года к пристани Березники был приписан пассажирский теплоход «Стремительный», бывший «Pionier». С 1946 года 03332. Построен в 1900 году на верфи Stettiner AG für Schiffs und Maschinenbau. Последний владелец Karl Schulze, Biederitz. Грузоподъёмность 15,6 т.; длина 18,9 м; ширина 4,44 м; высота борта 1,68 м; осадка 1,23 м. Буксир был оснащён одной паровой машиной мощностью 110 л.с. В начале 1950-х годов был перестроен в теплоход, был установлен дизель 3Дб мощностью 150 л.с. Мог перевозить 100 пассажиров. Списан в октябре 1970 года.

С июля 1956 года в Березниках работал пассажирский паром «Забойщик», переоборудованный из буксира с кормовым гребным колесом «ВМОС-ХII». С 1946 года

03336. Построен в 1898 году на верфи Stettin-Grabow. Последний владелец Böhmisch-Mährische Oder-Schiffahrts AG, Prag. Грузоподъемность 105 т.; длина 42 м; ширина 5,67 м; осадка в грузу 1,2 м; порожним 0,75 м. Мощность паровой машины 290 л.с. Как паром мог перевозить 291 пассажира. Списан в 1962 году.

С августа 1956 по 1963 год в Березниках находилась плавучая мастерская «Кама». Она была построена на основе баржи 3518 (возможно, с 1946 года БМ-3036, 1928 год, построена в Штеттине. Грузоподъемность 816 т., длина 65,3 м, ширина 8,1 м, высота борта 2,15 м, осадка в грузу 1,65 м, порожним 0,4 м). Укомплектована Судовой верфью №2 в поселке Орёл. В марте 1963 года исключена из группы заводского оборудования и переименована в Понтон №29. Далее понтон был передан в стоечный флот порта Пермь. Списан в 1967 году.

В апреле 1963 года к пристани Березники была приписана баржа 3567 (с 1946 года БК-2291. 1931 год, грузоподъемность 430 т., длина 40 м, ширина 4,5 м, высота борта 2,15 м, осадка в грузу 1,25 м, порожним 0,43 м). В конце года была передана порту Лёвшино. Списана в мае 1966 года.

1965 год у пристани Березники отработала баржа 3604 (с 1948 года БК-083. 1897 год, грузоподъемность 540 т., длина 53 м, ширина 8,2 м, высота борта 2,05 м, осадка в грузу 1,45 м, порожним 0,4 м. Списана в декабре 1965 года).

В 1966 году в качестве стоечных барж к пристани Березники были приписаны две баржи:

3542 (возможно, с 1946 года БК-3478, 1929 год, грузоподъемность 220 т., длина 45,9 м, ширина 6,38 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,3 м, порожним 0,45 м).

3546 – с 1948 года 081. Композитная баржа N.N.V.E-254. Владелец N.N.V.E (Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt AG; Hamburg). Построена в 1887 году. Грузоподъемность 285 т., длина 46,67 м, ширина 6,37 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,5 м, порожним 0,42 м. С 1967 года находилась в Березниках как стоечная баржа. Списана в апреле 1971 года.

В том же году приписали баржу 3533 (возможно, с 1946 года БК-2191, 1930 год, грузоподъемность 514 т., длина 53,7 м, ширина 8,15 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,45 м, порожним 0,47 м. В октябре 1967 года была безвозмездно передана Камскому Целлюлозно-бумажному Комбинату).

В 1968 году к пристани Березники была приписана баржа 3903 для хранения смазочного масла и дизельного топлива грузоподъемностью 80 т. До 1967 года это был грузовой теплоход СТ-365. Бывший «Marie Luise». С 1946 года СБ-02025. Построен в 1941 году на верфи K. Grieseler, Mucrena/Saale. Владелец Karl Grieseler, Magdeburg. Грузоподъемность 300,9 т.; длина 42,10 м; ширина 5,08 м; высота борта 2,25 м; осадка в грузу 1,75 м. Мощность дизеля Deutz 140 л.с. Скорость 14,6 км/час. Баржа была списана в июне 1974 года.

В сентябре 1970 года к порту Березники были приписаны две баржи:

3511 (возможно, с 1946 года БМ-3225, 1926 год, грузоподъемность 430 т., длина 50,5 м, ширина 6,3 м, высота борта 2 м. Списана в декабре 1976 года).

3574 (возможно, с 1946 года БМ-2446, 1917 год, грузоподъемность 440 т., длина 50,5 м, ширина 6,5 м, высота борта 2,5 м. Списана в июне 1979 года и разобрана на металл в Березниках).

В декабре 1970 года добавилась баржа 3607 (возможно, БМ-2140, 1910 год, грузоподъемность 670 т., длина 58 м, ширина 7,9 м, высота борта 2,6 м. Списана в июне 1982 года и разобрана на металл в Березниках).

3. Заключение

Немецкие суда, полученные Камским речным пароходством по репарациям, внесли большой вклад в послевоенное развитие народного хозяйства Молотовской (Пермской) области. Буксиры и грузовые суда по мере износа и их замены новыми судами отечественной постройки, были списаны в 1960-70-х годах. Некоторые баржи верой и правдой служили до середины 1980-х годов.

Литература

ГАПК – Государственный архив Пермского края (ГАПК). Ф. 196. Оп. 3. Приказы начальника Камского речного пароходства 1945-1985.

Жданов, 2020 – Жданов В.И. Суда Третьего Рейха в Березниках // *Новая городская газета*. 2020. 9 июля. С. 8.

Meyer, 1994 – Meyer G. Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee, Sächsischer Schweiz 1816-1990. Elbe & Spree Verlag, 1994.

Schwartz, 2012 – Schwartz B. Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien. Cuxhaven: Strandgut Verl., 2012.

References

GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia (GAPK) [State archive of the Perm krai (SAPK)]. F. 196. Op. 3. Priказы nachal'nika Kamskogo rechnogo parokhodstva 1945–1985. [in Russian]

Meyer, 1994 – Meyer, G. (1994). Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee, Sächsischer Schweiz 1816-1990. Elbe & Spree Verlag. [in German]

Schwartz, 2012 – Schwartz, B. (2012). Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien. Cuxhaven: Strandgut Verl., 2012. [in German]

Zhdanov, 2020 – Zhdanov, V.I. (2020). Suda Tret'ego Reikha v Bereznikakh [Courts of the Third Reich in Berezniki]. *Novaya gorodskaya gazeta*. 9 iyulya. P. 8. [in Russian]

Трофейные немецкие суда Камского речного пароходства, работавшие в Березниках

Владислав Валерьевич Жданов ^a

^a ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. В годы Великой отечественной войны речной флот СССР понёс тяжёлые потери, для их восполнения Главным трофейным управлением Красной Армии и представителями Народного комиссариата речного флота в 1945 году на территории Восточной Германии, был описан весь обнаруженный речной флот, для определения состава и количества судов, предполагаемых к передаче Советскому Союзу. Представители Камского пароходства в Ленинграде и Калининграде, принимали суда, и своими командами перегоняли их на Каму в течение четырёх лет. По приходу в пароходство, суда вместо индекса, получали новые имена. В результате на 1950 год в Камском речном пароходстве из 526 судов всех типов, 156 были немецкими. В работе делается попытка реконструкции биографий трофейных судов, работавших в Березниках. Самоходные и несамоходные суда обслуживали линии Березники – Тихие Горы, Березники – Пожва, Березники – Камбарка, а также на переправе и пристани Березники. Полученные по репарациям немецкие суда, внесли большой вклад в послевоенное развитие народного хозяйства Молотовской (Пермской) области. В основном они были списаны в 1960-70-х годах, а некоторые баржи прослужили до середины 1980-х годов.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, трофеи и репарации, речной флот, Камское речное пароходство, пристань Березники.

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



Published in the Slovak Republic
Voennyi Sbornik
Has been issued since 1858.
E-ISSN: 2409-1707
2020, 8(1): 28-30

DOI: 10.13187/vs.2020.1.28

www.ejournal6.com

Letters to the Editorial

The Sinking of the Tobacco Monopoly's Ships during the Surrender of Malaga on February 8, 1937

Jesús María Medel Soteras ^a, Nicholas W. Mitiukov ^{b, c, d, e, *}

^a Malaga Customs Control Base, Malaga, Spain

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

^c Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Russian Federation

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

^e Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

Abstract

During the capitulation of Malaga on February 8, 1937, among other ships, the Tobacco Monopoly's ships of the Inspector-class I-2 and I-4 were sunk. Based on the family archive of Félix Agüera Martínez, whose father Feliz Agüera Paredes commanded by I-2, further details of this operation are given. He commanded the sinking, after which, along with the refugees along the "highway of death" he left for Cartagena. Together with him was the commander of the naval base in Malaga, Baudilio Sanmartín García. Among the sunken ships of the Tobacco Monopoly, a number of works also mention I-6, but this is a mistake in one of the reports of the nationalists. Republican documents and the family archives of Félix Agüera Martínez do not confirm her presence in Malaga.

Keywords: civil war 1936-39, Spain, tobacco monopoly, navy, capitulation of Malaga.

Хорошо известно, что когда войска националистов заняли Малагу, они обнаружили среди других кораблей и судов два затопленных патрульных судна Табачной монополии (САТ – Compañía Arrendataria de Tabacos) I-2 и I-4 типа «Инспектор». Традиционно считается, что эти суда были потоплены республиканцами перед оставлением города. Благодаря семейному архиву Фелиса Агуэры Мартинеса (Félix Agüera Martínez) удалось пролить свет на этот пока плохо отраженный в исторических исследованиях эпизод гражданской войны.

В то время его отец Фелис Агуэра Паредес (Félix Agüera Paredes) был одним из командиров I-2, как пишет его сын: «отец рассказывал, что он управлял I-2 и отвечал за его команду». Он в числе последних покидал эвакуировавшуюся Малагу вместе Баудильо Санмартин Гарсия (Baudilio Sanmartín García), начальником военно-морской базы в Малаге. Ввиду невозможности прорыва блокады, установленной националистами, последнее, что они могли сделать в ночь с 7 на 8 февраля 1937 г., это затопить все корабли,

* Corresponding author

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

находившиеся в порту, чтобы те не попали в руки врага. Время поджимало, поскольку первые итальянские части вошли в город с севера уже ранним утром 8 февраля. Среди затопленных судов были однотипные суда CAT I-2 и I-4.

Как рассказывал отец своему сыну, он «предоставил машину своим морякам», а сам отправился в Картахену, вместе с большим количеством гражданских лиц, спасавшихся от репрессий, по шоссе Малага – Альмерия, более известном как «шоссе смерти». Сейчас в Испании события на нем признаны одним из преступлений националистов, а полное количество жертв этой резни вряд ли будет установлено, поскольку республиканцы засекретили (а возможно и уничтожили) все документы об этой трагедии. Это было сделано, чтобы не признавать свою ответственность за неспособность эвакуации гражданских из города. Не преданы огласке и документы националистов, которые не видели ничего героического в расстреле тысяч безоружных стариков, женщин и детей.

Если бы отец Фелиса Агуэры Мартинеса с командой попытался выйти в море, их бы ждала участь ранее потопленного однотипного судна I-5. Хотя команда и держала в исправности свои дизеля, максимальная скорость, которую они могли бы развить, составляла всего 16 узлов, что было явно недостаточно, чтобы уйти от эсминца или крейсера.

9 октября 1936 г. I-5 вместе с патрульными судами «Яд Лукас» и «Яд Мулуйя» получил приказ обстрелять побережье Ла Линеа де Концепсьон (La Línea de la Concepción). Но, попав под обстрел батареи в Сьерра Карбонера (Sierra Carbonera), отряд взял курс на Эстепону, вскоре после этого подвергнувшись налету авиации националистов. Вероятно, самолеты и вызвали крейсер «Альмиранте Сервера», поскольку вскоре с судов заметили его силуэт, приближавшийся на полной скорости, о чем свидетельствовал огромный шлейф дыма. В сложившейся ситуации республиканский отряд не мог ни принять бой, ни уйти, поэтому был принято решение покинуть суда. Но если экипаж «Яд Мулуйя» сумел практически без потерь на шлюпках достичь берега, то «Яд Лукас», первый попавший под обстрел крейсера, понес большие потери в людях. В этой компании I-5 считался наименее приоритетной целью, а поскольку в республиканском отряде он обладал наибольшей скоростью, то сумел выброситься на берег в районе Манилвы (Manilva). Это дало возможность спасти команду, но в конечном итоге, попав под обстрел артиллерии «Альмиранте Серверы» он стал совершенно бесполезным ввиду невозможности восстановления.

Фелис Агуэра Паредес впервые ступил на палубу I-2 24 июля 1936 г. в Картахенском арсенале, чтобы принять участие в миссии по доставке боеприпасов в Малагу. Он снова появился в Картахене лишь 10 февраля 1937 г., на сей раз в составе 1 Бригады морской пехоты Генерального штаба Картахенской военно-морской базы.

Что касается I-2, то вскоре после занятия Малаги националисты поднимут судно, затопленное на мелководье, и после ремонта введут в состав своего флота.

Относительно эпизода затопления судов типа «Инспектор» в Малаге есть еще один сомнительный момент. Ряд авторов среди них упоминают и I-6 (Moreno, Moreno, 1998: 1631). Поэтому становится непонятно, как то же судно могло быть сдано при капитуляции Менорки в феврале 1939 г. Так что следует признать, что это банальная ошибка или опечатка и I-6 во время капитуляции Малаги находился в Картахене. Это предположение частично подтверждается работой Р. Сересо Мартинеса. Описывая трофеи, взятые националистами в Малаге, очевидно по их документам, он указывает: «В порту, кроме «Marqués de Chávarri», находятся пароходы «María Ramos», «Naranco», «Cabo Onega», танкеры «Ophir» и «Petróleo». Из состава военно-морского флота патрульные суда «Arapiles», I-6, I-2, I-4, канонерская лодка «Хауен» и авиатранспорт «Artabro», оба в затопленном состоянии» (Cerezo, 1983: 60). Однако тот же автор, давая в приложении республиканский рапорт об оставлении Малаги цитирует: «... я посвятил себя затоплению «Хауен», с которого по моему приказу были сняты замки орудий, и двух судов «Табакалеры» I-2 и I-4. Несмотря на предпринятые попытки потопить «Arapiles», снять с него замки не удалось – для этого требовались инструменты, которых в данное время нам не хватало...» (Cerezo, 1983: 327). Очень характерно, что это судно не упоминается и в семейном архиве Фелиса Агуэры Мартинеса, что также может свидетельствовать об ошибке рапорта националистов.

Информация семейного архива Фелиса Агуэры Мартинеса, отец которого Фелис Агуэра Паредес командовал I-2, дает дополнительные детали операции по затоплению судов

Табачной монополии при капитуляции Малаги. Среди потопленных судов Табачной монополии ряд работ упоминают также I-6, но это ошибка в одном из рапортов националистов. Документы республиканцев и данные семейного архива Фелиса Агуэры Мартинеса не подтверждают ее нахождение в Малаге.

References

Moreno, Moreno, 1998 – Moreno de Alborán y de Reyna F., Moreno de Alborán y de Reyna S. (1998). *La guerra silenciosa y silenciada: historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-39*. Vol. 3. Madrid. Pp. 1447-2226.

Cerezo, 1983 – *Cerezo Martínez R.* (1983). *Armada Española. Siglo XX. Vol. 4 (2 par.)*. Madrid: Ediciones Poniente. 419 p.

Потопление судов Табачной монополии при капитуляции Малаги 8 февраля 1937 г.

Хесус Мария Медель Сотерас ^a, Николай Витальевич Митюков ^{b, c, d, e, *}

^a Малагская база таможенного контроля, Испания

^b Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

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

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

^e Московский институт психоанализа, Российская Федерация

Аннотация. При капитуляции Малаги 8 февраля 1937 г. среди других судов были затоплены суда Табачной монополии типа «Инспектор» I-2 и I-4. На основе семейного архива Фелиса Агуэры Мартинеса, отец которого Фелис Агуэра Паредес командовал I-2, даются дополнительные детали этой операции. Он командовал затоплением, после чего вместе с беженцами по «шоссе смерти» ушел в Картахену. Вместе с ним находился командир военно-морской базы в Малаге Баудильо Санмартин Гарсия. Среди потопленных судов Табачной монополии ряд работ упоминают также I-6, но это ошибка в одном из рапортов националистов. Документы республиканцев и семейный архив Фелиса Агуэры Мартинеса не подтверждают ее нахождение в Малаге.

Ключевые слова: гражданская война 1936-39 гг., Испания, Табачная монополия, флот, капитуляция Малаги.

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