

---

# History and Historians in the Context of the Time

---

Has been issued since 2003.  
E-ISSN 2310-6239  
2019, 17(1). Issued once a year

## EDITORIAL BOARD

**Ivantsov Vladimir** – Sochi State University, Russian Federation (Editor in Chief)  
**Nizamova Marina** – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA (Deputy Editor-in-Chief)  
**Kudinov Dmitrii** – Sumy Regional Institute of Teacher Education, Sumy, Ukraine  
**Bäckman Johan** – University of Helsinki, Helsinki, Finland  
**Dutchak Elena** – Tomsk State University, Tomsk, Russian Federation  
**Gogitidze Mamuka** – Shota Rustaveli National University, Tbilisi, Georgia  
**Krinko Evgenii** – Southern Federal University, Rostov-on-Don, Russian Federation  
**Danilenko Viktor** – Kyiv National Pedagogical University, Kiev, Ukraine  
**Rozhkov Aleksandr** – Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation  
**Yanysh Sergei** – Stavropol State Agrarian University, Stavropol, Russian Federation

Journal is indexed by: **Cross Ref** (USA), **EBSCOhost Electronic Journals Service** (USA), **Electronic scientific library** (Russia), **ERIHPLUS** (Norway), **Google scholar** (USA), **OAJI** (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 16.09.19.  
Format 21 × 29,7/4.

Website: <http://ejournal3.com/>  
E-mail: [aphr.sro@gmail.com](mailto:aphr.sro@gmail.com)  
Headset Georgia.

Founder and Editor: Academic Publishing House Researcher s.r.o. Order № 20.

© History and Historians in the Context of the Time, 2019

**History and Historians in the Context of the Time**

**2019**

**Is. 1**

C O N T E N T S

**Articles**

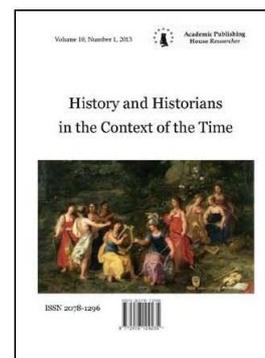
Historical and Geographical Position of Tusheti (Migration Processes in Tusheti) M. Keadze, T. Lekaidze .....	3
Votkinsk-Built Boats on Khoper N.W. Mitiukov .....	9

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



Published in the Slovak Republic  
History and Historians in the Context of the Time  
Has been issued since 2003.  
E-ISSN: 2310-6239  
2019, 17(1): 3-8

DOI: 10.13187/hhct.2019.1.3  
[www.ejournal3.com](http://www.ejournal3.com)



## Articles

### Historical and Geographical Position of Tusheti (Migration Processes in Tusheti)

Madona Keadze <sup>a, \*</sup>, Tamar Lekaidze <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Iakob Gogebashvili Telavi State University, Georgia

#### Abstract

The paper presents the historical and geographical position of Tusheti, one of the most beautiful and most important regions of Georgia. The relationship between the mountains and valleys was of a particular economic and economic nature. As we know, the main industry of mining is livestock farming, for which it is good in the mountains in the summer, but in the winter the mountaineer must flock his flock of sheep and cattle to the valleys, otherwise he will not be able to feed them. Besides this, the sale of livestock products is carried out among the population living in the valley. The relations between the populations of these two localities are also interesting from a different point of view, since there is a small number of people in the mountains. Most of the population seeks lowlands.

For the shepherds of Tusheti, such winter pastures of Kakheti as Aloni (Alvani) were very significant. For this reason, they were forced to be in good relations with the government of Kakheti. For their part, the kings of Kakheti did their best to strengthen ties with the brave Tushins to get a fee. An interesting fact is that Tushins still remember this fact. One can often hear from them that King Levan granted them the Alazani Valley. Data on Tusheti in the historiography of Georgia we meet only from the second half of the XV century. About Tusheti XV–XVI centuries, we have very little information. In historical sources, Tushins already appear more seriously after the separation of Kakheti as a separate kingdom. And, in particular, when they opposed the events that George VIII began to conduct. As for the intensive resettlement of the Tushino people in the valleys of Kakheti, this phenomenon already begins at the beginning of the 19th century, under the terms of the colonial policy of Tsarist Russia. Although this process was started at the end of the XIII century, which was due to their economic activity.

**Keywords:** Chaghma, Gometsari, Pirikiti and Tsova.

#### 1. Введение

Тушинцы сторожили Кахетию с севера, защищая её от нападения разных племён кочевников. С XVI–XVII веков политическая ценность Тушетии для Кахетинского царства и Каргл-Кахетии чрезвычайно увеличивается, но кроме политической значимости Тушетия для Грузии имела и экономическое значение. С этой целью грузинские цари старались создавать условия, способствующие прогрессу тушинцев. Цари Кахетии и Каргл-Кахетии

\* Corresponding author

E-mail addresses: [kebadze\\_madona@yahoo.com](mailto:kebadze_madona@yahoo.com) (M. Keadze), [Lekaidzet@mail.ru](mailto:Lekaidzet@mail.ru) (T. Lekaidze)

(Леван, Теймураз II, Ираклий II) специальными грамотами передавали тушинцам поля Кахетии (большое поле Алони, Панкисское и Лопотское ущелья). Как выясняется, Кахетинские цари действовали подобным образом с 10-ых годов XIX века, когда тушинцы начали использовать Алвани для места жительства, а из-за овец для зимнего проживания окончательно выбрали богатые Ширакские поля. Тушинцы ещё с 90-ых годов XVIII века пользовались Ширакскими землями. Площадь составляет 107618 га. С начала XIX века многотысячные отары овец и стада зимовали на полях Шираки и Самухи. А чабанам Тушетии в виде пастбищ вновь оставались поля Алвани, Лопоты и Панкиси. По тушинским народным преданиям Царь Ираклий II тушинцам отдал Шираки за саблю (т.е. в знак службы).

Во время работы над данным трудом нами были использованы фонды Института рукописей, кандидатский труд ныне скончавшегося профессора В. Эланидзе.

## 2. Обсуждение

Тушения – историко-географический край Грузии. Она находится за основным хребтом Кавказа, на северном его склоне. Исходя из этнографических материалов и письменных данных, Тушетия состоит из четырёх общин или же территориальных единиц: Чагма, Гомецари, Пирикити и Цова. Историческим местом жительства для всех этих четырёх единиц была одна из горных областей Кахетии – Тушетия.

В научной литературе существует множество идей по поводу переезда населения Тушетии в долину, данный факт объясняют политическими и экономическими факторами. Часть учёных периодом миграции населения Тушетии считает XVIII век, а причиной – постоянные набеги кистинцев и лезгинцев и стихийные бедствия (И. Букураули, С. Макалатия, Г. Лагазидзе), а часть учёных – XIX век (В. Эланидзе, Г. Бочоридзе др.)

Как известно, зимними пастбищами Кахетии тушинцы пользовались со средних веков, они формами своего традиционного хозяйства очень тесно были связаны с долинами Грузии. Именно это обусловило высокий уровень развития овцеводства. На протяжении многих веков цари Картли и Кахетии предусматривали экономическое и политическое значение народа Тушетии, и официальными грамотами закрепляли за ними зимние пастбища. В частности, поля «Алони» (Алвани) и Элдар-Шираки.

Именно это явление определило интерес царей Теймураза II и Ираклия II к населению Тушетии в XVIII веке, вызванное созданной в Кахетии политической ситуацией. Население, уставшее от набегов лезгинцев Дагестана и чеченцев, оставляло свои жилища, территории и искало другие места для проживания. А ущелье Кахетии, превратившееся в заросли, стало коридором для врага. Именно через него они постоянно пробирались и нападали на мирное население. В этой сложной ситуации переселение тушинцев стало бы тем политическим рычагом, который выполнил бы защитную функцию северо-восточной границы Кахетии.

Факт передачи царями Картли и Кахетии народу Тушетии обширных территорий Кахетии аргументированно подтверждает Д. Албанели: «В деле тушинцев политическая цель для грузинских царей состояла в том, чтобы укрепить долину в свою пользу. Таким образом, тушинцы для правительства Грузии всегда были бы под рукой. Кроме того, тушинцы верно и самоотверженно боролись с врагом Грузии и всегда с охотой принимали участие в походах на врага. Цари Грузии переселению тушинцев в долины придавали и экономическое значение, т.к. с их помощью и казна бы пополнилась. Именно поэтому им пожаловали земли в Кахетии, а дела, касающиеся данных территорий, вошли в область их заинтересованности (Албанели, 1897: 2).

Именно откликом этого стала верительная грамота от 7 февраля 1757 года, выданная Теймуразом II и Ираклием II. Из которой следует, что земли под названием Алони были отданы тушинцам, и цари Картл-Кахетии повторно вверяли им данные территории. Вот эта грамота: «От имени Господа! Мы – каковыми являемся Давид, Соломон Панкратов, крещённые царями и властелинами Грузии, сыны владельцев владельцы Вахтанг и Георгий и Леван, миловали вам книгу сею, как верным рабам своим и дарим вам – Алони (Алвани), как рабам, служащим верой и правдой нашим отцам и дедам, места наши для стойбища и обитания за дань. Так что вы имели от наших отцов и дедов в виде милости и мы милуем их вам. Дань будет отдана нам за траву и листву и обитание здесь. Так нами сделана милость: где в месте Алони (Алвани) не было селения то и сегодня ни ми, ни дети наши не должны

строить селение и не отдавать место Алони и его землю. Для вас и детей ваших нами помилована за вашу верность и службу для проживания здесь. Так нами приказано везириям и вы также подтверждайте и ничего не изменяйте. Приказ написан февраля 8-ого, рукой секретаря Отария. Копии данных двух книг получили овцеводы Тушетии: Поцхвери, Тато, Иван, так как они грамоте не были обучены, по их просьбе подписываю я, дворянин Туманов» (Эланидзе, 1988: 137). Под данной грамотой стоит печать царя Теймураза и царя Ираклия, датирована грамота 7/II.

Здесь же мы хотим привести и вторую грамоту Ираклия II-ого, которая датирована 12 сентября 1781 года: «Считающемуся нашей надеждой и заменяющего нас Управляющему Тушетии – Дурмишхану. Скажите так – тушинцы пригоняют свой скот в Кахетию, но теперь с божьей милостью и сами умножились и скот умножился; но в селениях Кахетии, где они останавливаются со своим скотом занимаются воровством и насилием, беспокоят население. Ныне ты объяви им: местом остановки для скота было Лопотское ущелье, Алвани и Панкиси. И сейчас они должны остановиться в этих трёх местах. Пшавельцы не должны стремиться в Панкиси, там им нет места. Панкиси принадлежит тушинцам. Ежели в этих трёх местах их овцы не разместятся, то в конце Кахетинских селений они могут остановиться в количестве двух отар; но не более, и пусть не воруют и не насильничают. Мы и об этом отдали приказ селениям Кахетии. Если они пригонят более двух отар овец, им не дадут возможности остановиться и встретят их негостеприимно; если начнут насильничать – получают побои, могут и убить из-за воровства. Передай об этом всем тушинцам. Иначе они получают то, о чём здесь писано. Написано в сентябре месяце. В Сакдриони не могут привести более одной отары овец, это мелкие селения» (Албанели, 1897: 3).

Как видно, в этом случае речь идёт только о пользовании пастбищами. Автор весьма справедливо отмечает, что царями Грузии в грамотах, выданных в 1757 и 1781 годах, которыми подтверждалось право владения тушинцами Лопоты, Алвани и Панкиси, основное внимание было уделено созданию благоприятствующих для тушинских овцеводов условий. Данные места в первую очередь предусмотрены как пастбища и места обитания. Мы думаем, что и сами тушинцы, поддерживали подобную политику царей, так как долины Кахетии им пока были необходимы лишь в виде пастбищ. Государство Картл-Кахетии в то время не поддержало бы переезд тушинцев с их постоянного места жительства, так как они охраняли стратегические пути перехода в Грузию, закрывая тропы из Закавказья.

Нужно предусмотреть и ту сложную ситуацию, которая была у населения Грузии в XVIII веке из-за постоянных нашествий соседей горцев. С этой стороны жители долин были в более тяжёлой ситуации нежели горцы, т.к. горы из-за своей географической особенности, имели лучшие возможности для самозащиты. Кроме этого, горцы Закавказья грабили более богатых жителей долин (Эланидзе, 1988: 145-146).

По словам проживающего в с. Земо Алвани Г. Бартишвили, копии грамот царей Картл-Кахетии, выданных в 1757 и 1781 гг., были переданы трём тушинцам – Поцхвера Цискаришвили, Тато и Ивану. О копиях грамот интересную информацию нам передаёт Д. Албанели: «В архиве управления Тбилисской губернии нахожу следующую информацию: «Копии этих двух книг получили мы, тушинцы – Поцхвери, Тато и Иван, из-за того, что они были не обучены грамоте, вместо них подписываю я – дворянин Давид Туманов». Оригиналы этих грамот нигде не видны, хотя фактами подтверждается, что к концу XVIII века, тушинский народ владел довольно обширными территориями. В частности: «Панкисским ущельем, которое находится при выходе с Алазанских гор (Тианетский уезд), сами Алвани и Лопотское ущелье, которые находятся в Телавском уезде, между селениями Пшавели и Напареули».

На основании полевых исследований и документов выясняется, что переселение тушинцев на территории долин Кахетии начинается в начале XIX века, в условиях колонизации царской России, хотя данный процесс начался с конца XVIII века, что было обусловлено их деятельностью. По преданию в 1818 году, из-за принадлежности села Тбатана шла тяжба между тушинцами и пшавельцами, в это время произошло стихийное бедствие. Село тушинцев под названием Сагирта было полностью разрушено из-за лавин. Тушинцы обратились к правительству, чтобы Тбатану отдать им и постепенно они начали там поселяться. Этот факт подтверждают в своей статье ученые И. Абашидзе и К. Чрелашвили (Абашидзе, Чрелашвили, 1979). Тушинцы зимовали в Панкисском ущелье и

на Алванской территории, а летом возвращались опять в Тушетию. На территории Алвани цова тушинцы построили четыре села: Алвани, Гургалчала (Круглая Чала), Пхакал Коре и Цоцура.

Спустившиеся с гор тушинцы, в основном, имели опыт животноводства, им приходилось адаптироваться с учётом местных условий. Они строили временные зимние здания и занимались земледелием. Вот что говорил профессор Ал. Хаханашвили об их быте: «Цова-тушинцы не имеют постоянного места жительства, с семьями зимуют в Алвани, а летом переезжают в горы. Их летним домом является Тбатана» (Хаханашвили, 1888: 5).

Нужно отметить, что тушинцы в этот период начали переселяться в низинные местности, хотя они там жили не постоянно, а в определённый сезон, что в свою очередь способствовало формированию системы горно-долинного проживания.

В начале XIX века, в условиях колониальной политики царской России, экономические и политические явления весьма изменили демографическое положение Кахетии. Параллельно царизм, с завоеванием Кавказа, способствовал заселению горцами пустующих территорий Кавказа, создавая мирные условия для жизни. Предусматривая тот факт, что к этому периоду осуществлялась депортация нескольких групп народов Северного Кавказа, а именно вайнахов (кистинцев), в Панкисское ущелье Кахетии начали переселяться и тушинцы, хевсуры осетинцы, уставшие от постоянных набегов лезгинцев и чеченцев. Люди, спустившиеся с гор и поселившиеся в долинах, естественно начали бы обрабатывать земли, из-за чего уменьшилось количество пастбищных земель.

С 1809 года у тушинцев был спор с народом, проживающим на территории Бахтриони. Спор касался той части земли, которую бахтрионцы обрабатывали, а тушинцы заявляли о своих правах на неё. Из исторических источников известно, что Бахтриони был частью Алванских полей и с конца XVIII века здесь проживало 19 семей, переселившиеся из Панкисского ущелья (Албанели, 1897: 3).

Интересным является письмо русского чиновника Литвинова от 19 ноября 1809 года, в котором он сообщает главному управляющему Григолу Гудовичу о том, что в июне месяце 300 тушинцев, сошедшие с гор, напали на население села Бахтриони Телавского уезда и разрушили их дома» (Албанели, 1897: 2).

Данными фактами подтверждается, что с начала XIX века тушинцам приходилось постоянно бороться за сохранение своих земель. Из архивных документов становится ясным, что тушинцам приходилось бороться с пшавельцами, осетинцами и кистинцами, наверно и это стала одной из причин, ускоривших миграцию тушинского народа.

Переселение же народов трёх общин тушинцев (Гомецари, Чагма, Пирикити) на Алванскую территорию, произошло немного позднее. В исторических источниках этого периода говорится, что в 30-тых годах XIX века их поселение было незначительным. Профессор Ал. Хаханашвили пишет: «Гомецарцы, чагмельцы и пирикитийцы пашут и сеют, они имеют оседлый образ жизни, несколько тушинцев этой общины приходят зимой в Алвани, они представляют собой эти четыре общины. Каждый тушинец имеет право построить дом и пасти овец где желает». По описанию Р. Эристави: «За темь нам остается назвать разбросанные по горам и каменным местам деревни, куда на зиму спускаются для жительства и пастбы скота большая часть Пшавлев и Тушинцев Цовского Гомецарского обществ.

Видно что массовая миграция на Алванскую территорию тушинской общины (Гомецари, Чашма и Пирикити) началась в 10-тых годах XX века. Сперва переселилось население Пирикитской общины, которое проживало в деревнях, граничащих с кистинцами и чеченцами. «Во время Отечественной войны, как пишет профессор Серго Макалатия, – население Пирикити не могло справиться с разбойничьими нападениями кистинцев и по этой причине первыми переселились семьи из Чонтио, за ними последовали и жители сёл Хего, Дакиури и Накудури, и они также поселились в Алвани».

Из приведённых выше сведений важным является то обстоятельство, что явления, происходившие в Грузии в XIX веке, способствовали осуществлению процессов миграции тушинского народа. Что обусловило разделение тушинского общества и образовались две Тушетии – горная и долинная. К этому периоду в долинах образуются тушинские поселения: Земо Алвани, Квемо Алвани и Лалискури, хотя это вовсе не обозначает того, что Тушения

опустела. В горах осталась та часть населения, которая не оставила земли своих предков и продолжает жить по своим традиционным законам.

### 3. Заключение

Таким образом, переселение тушинцев в долины Кахетии – результат тех исторических явлений, которые происходили в Грузии на протяжении всего XIX века. Несмотря на то, что миграция тушинского народа носила экономический характер, она имела и политическое значение, это стало наиболее заметно во время войн на Кавказе. Перемена социально-экономического окружения повлияла на тушинское общество, а адаптация с местными условиями и переход на новую жизнь сыграли большую роль в формировании общественной и экономической системы народа Тушетии.

### Литература

- Абашидзе, Чрелашвили, 1979 – Абашидзе И., Чрелашвили К. Бахтриони. Тбатана. 1979. №63.  
 Албанели, 1897 – Албанели Д. Две грамоты тушинцев. След. 1897. № 52.  
 Институт рукописей Грузии – Институт рукописей Грузии им. Корнелия Кекелидзе, фонд НД №10063.  
 Макалатия, 1983 – Макалатия С. Тушетия. Изд. «Накадули», Тб., 1983, С. 124.  
 Мачабели, 1887 – Мачабели М.В. Экономический быт госуд. крестьян Тианетского уезда. 1887. С. 413.  
 Хаханашвили, 1888 – Хаханашвили Ал. Из дневника путешественника. Иверия. 1888. №173.  
 Эланидзе, 1988 – Эланидзе В. Социально-политическое развитие тушинцев в эпоху феодализма (кандидатская работа), Тб., 1968 г. и Вопросы истории Тушетии, Тб. 1988 г.  
 Эристави, 1855 – Эристави Р. О Тушино-пшаво-хевсурском округе. 1855. Кн. 111. С. 95.

### References

- Abashidze, Chrelashvili, 1979 – Abashidze, I., Chrelashvili, K. (1979). Bakhtrioni [Bakhtrioni]. Tbatana. №63.  
 Albaneli, 1897 – Albaneli, D. (1897). Dve gramoty tushintsev [Two letters of Tushintsev]. Sled. № 52.  
 Elanidze, 1988 – Elanidze, V. (1988). Sotsial'no-politicheskoe razvitiye tushintsev v epokhu feodalizma [Socio-political development of Tushino people in the era of feudalism]. Kandidatskaya rabota, Tb., 1968 g. i Voprosy istorii Tushetii, Tb. 1988 g.  
 Eristavi, 1855 – Eristavi, R. (1855). O Tushino-pshavo-khevsurskom okruge [About the Tushino-Pshavo-Khevsur district]. Kn. 111. P. 95.  
 Institut rukopisei Gruzii – Institut rukopisei Gruzii im. Korneliya Kekelidze, fond ND №10063 [Institute of manuscripts to them. Cornelia Kekelidze, fund ND No. 10063].  
 Khakhanashvili, 1888 – Khakhanashvili, Al. (1888). Iz dnevnika puteshestvennika [From the diary of a traveler]. Iveriya. №173.  
 Machabeli, 1887 – Machabeli, M.V. (1887). Ekonomicheskii byt. gosud. krest'ya Tianetskogo uezda [Economic life gos. peasants of Tianeti county]. P. 413.  
 Makalatiya, 1983 – Makalatiya, S. (1983). Tushetiya [Tusheti]. Izd. «Nakaduli», Tb., P. 124.

### Историко-географическое положение Тушетии (процессы миграции в Тушетии)

Мадонна Кебадзе <sup>a, \*</sup>, Тамар Лекаидзе <sup>a</sup>

<sup>a</sup>Телавский государственный университет им. Я. Гогешашвили, Грузия

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: kebadze\_madonna@yahoo.com (М. Кебадзе), Lekaidzet@mail.ru (Т. Лекаидзе)

**Аннотация.** В работе представлено историко-географическое положение Тушетии – одной из прекраснейших и важнейших областей Грузии. Взаимосвязи между горами и долинами имели особенный хозяйственно-экономический характер. Как нам известно, основной отраслью горного хозяйства является животноводство, для которого летом в горах хорошо, но в зимний период горец своё стадо овец и крупный рогатый скот должен быть перегнан в долины, иначе он не сможет их выкормить. Кроме этого реализация продуктов животноводства осуществляется среди населения, проживающего в долинной местности. Взаимоотношения между населением этих двух местностей занимательны и с другой точки зрения, так как в горах наблюдается малая численность людей. Большая часть населения стремится к низинной местности.

Для чабанов Тушетии такие зимние пастбища Кахетии как Алони (Алвани), имели весьма существенное значение. По этой причине они были вынуждены быть с правительством Кахетии в добрых взаимоотношениях. Со своей стороны и цари Кахетии всячески старались для получения пошлины упрочить связи с отважными тушинцами. Интересным является тот факт, что тушинцы и по сей день помнят этот факт. От них часто можно услышать, что Алазанскую долину им пожаловал царь Леван. Указания по поводу Тушетии в историографии Грузии мы встречаем лишь со II-ой половины XV века. О Тушетии XV-XVI веков мы владеем весьма скудными сведениями. В исторических источниках тушинцы уже более серьёзно фигурируют после выделения Кахетии отдельным царством. А в частности, когда они воспротивились тем мероприятиям, которые начал проводить Георгий VIII. Что касается интенсивного переселения тушинского народа в долины Кахетии, это явление уже начинается в начале XIX века, в условиях колониальной политики царской России. Хотя данный процесс был начат ещё в конце XIII века, что было обусловлено их хозяйственной деятельностью.

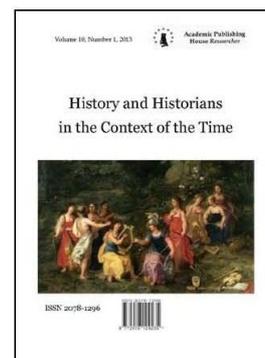
**Ключевые слова:** Чагма, Гомецари, Пирикита и Цова.

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



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

DOI: 10.13187/hhct.2019.1.9  
[www.ejournal3.com](http://www.ejournal3.com)



## Votkinsk-Built Boats on Khoper

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, d, \*</sup>

<sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

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

<sup>c</sup> Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Russian Federation

<sup>d</sup> Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

### Abstract

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

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

### 1. Введение

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

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

### 2. Обсуждение

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

\* Corresponding author

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

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

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

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

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

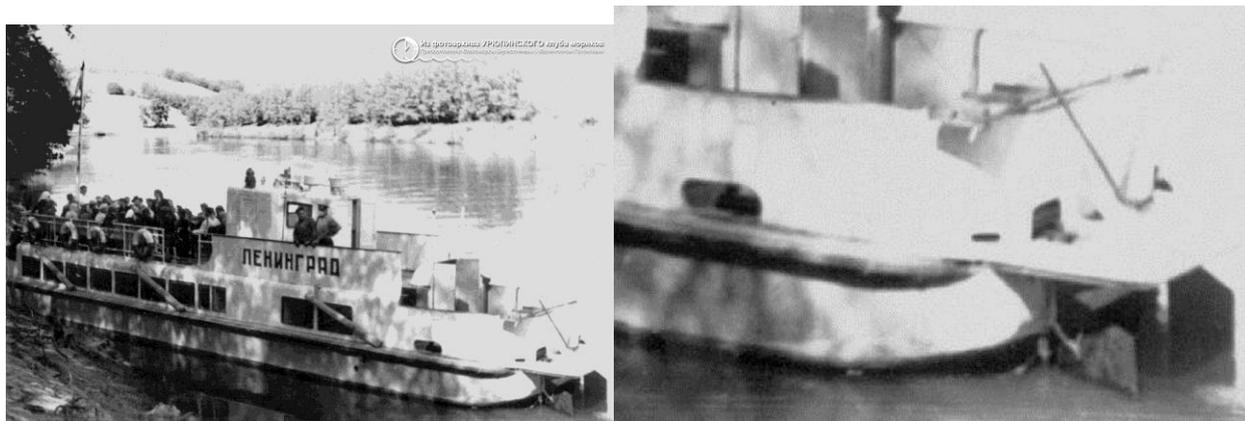
Несколько дополнена и информация о характеристиках судов. Размерения указаны следующие: длина 19,0 м, ширина 3,32 м, высота борта 1,22 м, осадка порожним 0,25 м, в грузу 0,6 м. На судах стояли по двигателю К-551 мощностью 80 л.с., с приводом на один винт. Рулей имелось два. Но имеется указание, что первоначально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

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



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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

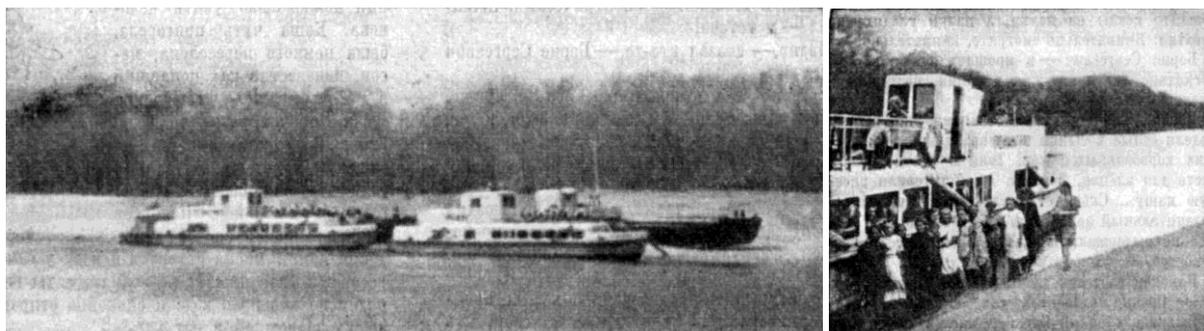
*Кончилась война, и оба катера были подняты со дна реки. В рубке «Ленинграда» нашли тело капитана. Он погиб, не выпустив штурвала из рук.*

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

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

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

*Статья иллюстрирована фотографиями катера (Рисунок 3)*



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

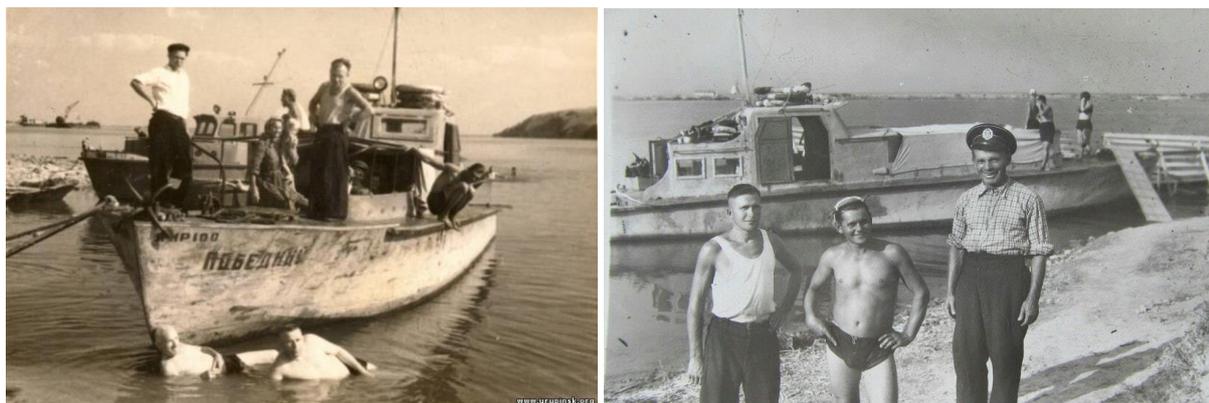
Свои воспоминания о детстве, проведенном на Хопре, дополняемые историческими справками, опубликовал А. Голованов. К сожалению, он не точен в цитировании фактов, взятых из других источников. Но он также отмечает, что в 1949 г. в Урюпинске открывают эксплуатационную контору «Хопер». «Первыми прибыли своим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

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

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

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

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



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





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

### 3. Результаты

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

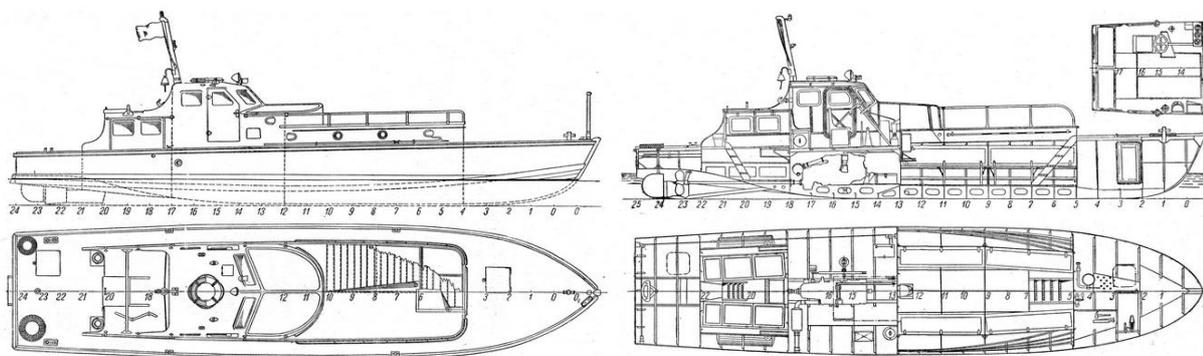
конторы. Но прямое указание, что бывшая «Москва» работала в 1960-х на Хопре, подтверждает предположение, что катера могли передать местным властям.

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

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

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

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



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

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

#### 4. Заключение

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

#### 5. Благодарности

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

#### Литература

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### References

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Воткинские катера на Хопре**

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, c, d, \*</sup>

<sup>a</sup>Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

<sup>b</sup>Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

<sup>c</sup>Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

<sup>d</sup>Московский институт психоанализа, Российская Федерация

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

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

---

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