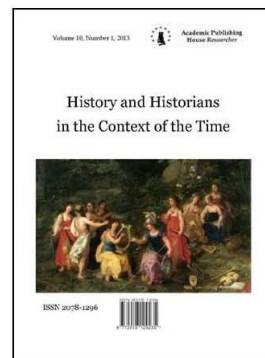


Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
History and Historians in the Context of the Time  
Has been issued since 2003.  
E-ISSN: 2310-6239  
2020, 18(1): 17-23

DOI: 10.13187/hhct.2020.1.17  
[www.ejournal3.com](http://www.ejournal3.com)



## **Votkinsk Boats on Khoher in the Operational Reports of the Stalingrad Administration of Small Rivers on 1947–1955**

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

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

### **Abstract**

Vessels of the administrations of small rivers remain among the most unknown in the history of national river transport. And since the archival funds of local administrations are presented, as a rule, in the regional archives in an extremely limited form, operational reports in the fund of the Main Directorate of Small Rivers acquire special value as a historical source.

The analysis of the operational reports of the Stalingrad Administration of Small Rivers showed that the information in them is quite consistent with the record keeping documentation of the Votkinsk plant regarding the construction of two boats during the war years. The boat for the rescue station (1943) became the tug “Vozrozhdenie Stalingrada”, and the passenger boat “Pobeda” (1946) became a non-self-propelled pontoon No. 6. In 1948, both ships were rebuilt into motor ships “Moskva” and “Leningrad”, which were actively used until 1955 in passenger traffic on Khoher. This unambiguously refutes the information about the participation of “Moskva” and “Leningrad” in the war. Despite the available information that the “Pobedny” boat was built in Votkinsk, operational reports directly indicate that it was purchased at the Yaroslavl shipbuilding plant. The vessel belonged to the Ya-7 type, the mass production of which was established there immediately after the war.

**Keywords:** water transport, history, Stalingrad administration of small rivers, Khoher, navigation, passenger traffic.

### **1. Введение**

Суда управлений малых рек остаются одними из наиболее неизвестных в истории отечественного водного транспорта. Советская судостроительная промышленность начала их постройку в наиболее сложный период развития отрасли – в первые послевоенные годы. В это время осуществлялся сложный переход от военной продукции к гражданской. Но именно эти, нередко экспериментальные типы судов, дали возможность апробировать многочисленные технические решения, которые потом с успехом были применены на массовой продукции речного флота 1960-х гг., до сих пор работающей в многочисленных акваториях стран бывшего СССР.

---

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

## 2. Материалы и методы

В качестве основных материалов использованы эксплуатационные отчеты Сталинградского управления малых рек, находящиеся в фондах Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ). Хронологические рамки работы, таким образом, определились датой получения управлением указанных судов (1947 г.) и датой ликвидации Главного управления малых рек (Главречтранса) РСФСР (1955 г.).

Основным методом работы стал хронологический, когда все записи, касающиеся одного судна, располагаются в хронологическом порядке. В результате происходит реконструкция его биографии, а по повторяющимся фрагментам разных судов получается информация по системным процессам всего Сталинградского управления и даже Главречтранса РСФСР.

## 3. Обсуждение

Воткинский машиностроительный завод являлся одним из крупных центров судостроения в дореволюционной России. Гражданская война и, в первую очередь Воткинское восстание, самым пагубным образом сказались на дальнейшей судьбе судостроительного цеха. Многие высококвалифицированные специалисты, такие как начальник цеха З. Сумароков, погибли, или были вынуждены навсегда покинуть Воткинск. На протяжении межвоенного периода были предприняты несколько попыток реанимации производства. Так вплоть до консервации завода в конце 1920-х гг. на нем активно шла достройка начатых до революции судов. В начале 1930-х гг. по требованию Уралсовнархоза, в ведении которого находился завод, началось производство драг, а в середине 1930-х гг. при переходе в подчинение Наркомату тяжелой промышленности – землечерпалок. Незадолго до начала войны Воткинский завод вошел в структуры Наркомата оборонной промышленности, совершенно незаинтересованного в судостроении. Тем не менее, по собственной инициативе и для собственных нужд завод построил несколько катеров. К сожалению, эта инициатива не нашла поддержки в наркомате и после войны судостроение на заводе окончательно прекратилось (Mitiukov et al., 2020).

Последние заводские катера практически не отразились в делопроизводственной документации завода. Тем не менее, сведение воедино мемуарных источников, графической и макетной документации, а также немногие свидетельства в делопроизводственной документации дали возможность с высокой степенью вероятности восстановить историю постройки этих судов. В 1943 г. для нужд еще сооружавшейся водной станции был построен спасательный катер. А в 1946 г. для «утилизации» имевшегося на заводе судового мотора мощностью 150 л.с. – речной трамвайчик, в однотипном корпусе. Однако результаты испытаний показали избыточность мощности имевшегося двигателя, и его пришлось снять. После этого какие-либо упоминания об обоих судах из заводской делопроизводственной документации пропадают.

Однако биография последних воткинских катеров нашла неожиданное продолжение в истории Эксплуатационной конторы Хопер Сталинградского управления малых рек. Исходя из опубликованной делопроизводственной документации, мемуарной и публицистической литературы, а также фотографических источников, обзор которых сделан в работе (Mitiukov, 2019), в конце 1940-х гг. контора получила три катера «Москва», «Ленинград» и «Победный», местом постройки которых значился Воткинск. Но если описание первых двух достаточно хорошо коррелируются с данными о катерах постройки 1943 и 1946 гг., то относительно «Победного» документация, вероятно, неточна.

Информация эксплуатационных отчетов Сталинградского управления малых рек дает возможность реконструировать биографии всех трех судов и сделать научно-обоснованные предположения об их биографии.

## 4. Результаты

### 1947 г.

В этом году среди передовиков производства Сталинградского управления отмечался катер «Возрождение Сталинграда» (капитан Алексей Алексеевич Симаков, механик Александр Павлович Королев) (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 23. Л. 215). Далее указывалось, что, поскольку в области нет своего леса, а буксировка чужого довольно дорога, Управление

решило освоить металлическое судостроение. В результате на ремонтной базе заложены три новых металлических плашкоута и два катера (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 23. Л. 215). Относительно последних отмечалось, что строиться они будут в Волго-Ахтубинской конторе. В качестве двигателей на них будут использоваться дизельные двигатели, восстановленные из трофейного имущества (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 23. Л. 216).

### 1948 г.

В отчете 1948 г. отмечалось: «Поступило в течение года 2 ед[иницы] (к[ате]ра «Ленинград» и «Москва») мощностью 288 НР с пассажировместимостью 240 человек, построенные своими силами на своей судорембазе на базе буксирного к[ате]ра «Возрождение Сталинграда» и металлической баржи № 6 и катер «Победный» тип Я-7, мощностью 65 НР пассажировместимостью 20 человек, получен с Ярославского судостроительного завода за счет централизованных фондов «Главречтранс'а». Всего 3 единицы, мощностью 353 НР»

«Буксирный флот: Выбыло в течение года 6 ед[иниц], мощностью 336 НР, из которых 1 ед[иница] (к[ате]р «Возрождение Сталинграда»), мощностью 144 НР на базе которого построен пассажирский катер...» (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 185об.).

«Несамоходный флот: Выбыло в течение года 6 ед[иниц], грузоподъемностью 340 т., из которых: <...> 1 ед[иница] (метал[лическая] баржа № 6), грузоподъемностью 40 т. на базе которого построен пассажирский катер» (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 186).

Указанная информация подтверждается приложением № 1 «Списочное наличие флота на 1-е января 1949 года». В разделе пассажирского флота третьей позицией за «Одессой» и «Севастополем» (списан в отчетном году), значится «Ленинград», четвертой – «Москва». Оба поступили в отчетном году с мощностью по 144 л.с. и имелись в наличии на конец года. Относительно них сказано в примечании: «Построен на базе буксирн[ого] катера «Возрожд[ение] Ст[алингра]да» и плашкоута № 6 своими силами и на своей судорембазе». Пятой позицией указан катер «Победный», также поступивший в отчетном году и имевшийся на конец года с мощностью 65 л.с. Относительно него указано: «Получен с Ярославского завода». В разделе буксирного флота первой позицией назван «Возрождение Сталинграда», мощностью 144 л.с. имевшийся на начало года и выбывший в отчетном году. В примечании по нему сказано: «На базе его построен пассажирский катер» (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 198). Наконец, в разделе несамоходного флота последней позицией идет металлический плашкоут № 6 грузоподъемностью 40 т. Он имелся на начало года и выбыл в его течении. В примечании по нему сказано: «На базе его построен пас[сажирский] к[ате]р» (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 198об.).

Относительно перестройки судов говорится, что в Волго-Ахтубинской конторе освоено металлическое судостроение и в течение года введено в эксплуатацию четыре единицы. Две – указанные пассажирские катера, а еще две – металлические плашкоуты по 30 т. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 187об.). Из приложения следует, что это плашкоуты № 13 и № 14, поступившие в отчетном году. По ним указано: «Построены своими силами на своей судорембазе» (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 198об.). Оба катера построили во втором квартале (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 195).

Кроме того, имеется интересное дополнение, касающееся стоимости судов. Так Ярославскому ССЗ за катер «Победный» с пассажировместимостью 20 чел. было уплачено 97 тыс. руб. В то время как постройка «Москвы» и «Ленинграда» с 240 чел. пассажировместимости обошлась в 100 тыс. руб. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 195об.).

Наконец, относительно выполнения плана перевозок, отмечалось, что хороших результатов добилась команда катера «Ленинград» (капитан Баканов, механик Щанников), выполнившая план по перевозкам пассажиров на 113,3 %, а по пассажиро-километрам на 126,4 % (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 196). Поскольку имевшийся в наличии катер «Одесса» в течение года находился на приколе, все пассажирские перевозки приходились на «Москву», «Ленинград» и «Победный» (Таблица 1) (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 50. Л. 189об.).

**Таблица 1.** Выполнение плана перевозок в 1948 г., тыс. чел.

Месяц	4-5	6	7	8	9	10-11	Всего
План	12,0	7,5	15,0	15,0	15,0	16,0	80,0
Выполнение	17,3	20,1	16,6	16,6	8,8	16,0	95,5

**1949 г.**

На начало навигации 1949 г. состояние пассажирского флота Сталинградского управления было следующее: «Ленинград» (146 л.с., 100 пасс.) – хорошее, «Москва» (146 л.с., 100 пасс.) – хорошее, «Победный» (90 л.с., 20 пасс.) – хорошее, «Одесса» (60 л.с., 100 пасс.) – неудовлетворительное (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 79. Л. 4). В результате актом № 60 от 5.04.1949 г. «Одессу» списали (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 79. Л. 60б.). При этом в Урюпинске зимовали «Москва», «Победный», «Лейтенант», «Смелый» и «Медведица». «Ленинград» зимовал в Сталинграде (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 79. Л. 10). Из дальнейшего отчета конкретизируется, что в Сталинграде он зимовал в районе Приволжского взвоза (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 79. Л. 26).

В ходе навигации катер «Победный» (капитан Петров) освоил новый навигационный участок на Хопре, обеспечив на нем безаварийную работу (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 79. Л. 22).

К концу навигации того же года (на 1 января 1950 г.) состояние судов характеризовалось следующим образом: «Ленинград» – удовлетворительное, требует среднего ремонта, 20.10.1949 г. поставлен на зимний отстой; «Москва» – хорошее, требует текущего ремонта, 6.11.1949 г. поставлена на зимний отстой; «Победный» – хорошее, требует текущего ремонта, 6.10.1949 г. поставлена на зимний отстой (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 79. Л. 60б.).

**1950 г.**

На 1 января 1950 г. состояние анализируемых судов было следующее: «Ленинград» (146 л.с., 100 пасс.) – удовлетворительное; «Москва» (146 л.с., 100 пасс.) – хорошее; «Победный» (90 л.с., 20 пасс.) – хорошее (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 114. Л. 1). Как видно, информация полностью повторяет отчет предыдущего года. На конец года (1 января 1951 г.) состояние всех судов характеризовалось следующим образом: «корпус металлический, требует текущего ремонта». При этом в зимний отстой «Ленинград» вывели 23.11.1950 г., «Москву» – 12.11.1950 г., «Победный» – 23.11.1950 г. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 114. Л. 4). Все поставлены на зимовку в Урюпинске (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 114. Л. 10).

В ходе навигации отмечалось, что пассажирский флот работал по расписанию (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 114. Л. 14), но в числе передовиков ни одного из трех анализируемых катеров не было (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 114. Л. 16-17).

В соответствии с расписанием, «Москва» работала на линии Урюпинск – Новохоперск. В 13-00 она покидала Урюпинск. Остановки производились на следующих пристанях: Комсомольск, Котовская, Поповицкий, Добринка, Батраки, Михайловский, Акуловский, Черкасовская. В 21-40 судно прибывало в Новохоперск. После стоянки в течение 7 часов 20 минут, в 5-00 «Москва» отбывала обратно. После остановок на тех же пристанях, в 10-15 она прибывала в Урюпинск, где следовала стоянка в течение 2 часов 45 минут (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 114. Л. 37).

«Ленинград» в эту же навигацию работал на линии Урюпинск – Бурацкий. Промежуточные остановки его были на следующих пристанях: Захоперск, Бесплемянное, Россопки, Тепикино, Самодуровка, Луковская, Роднички, Провоторово, Лучковский. Судно покидало Урюпинск в 16-00 и приходило в Бурацкий в 22-00. Далее следовала стоянка в течение пяти часов, после чего в 3-00 оно выходило в обратный рейс, чтобы в 12-00 прийти в Урюпинск, где следовала стоянка в течение четырех часов (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 114. Л. 38).

**1951 г.**

Состояние судов на 1.01.1951 г. характеризовалось следующим образом: «Ленинград» (146 л.с., 100 пасс.), «Москва» (146 л.с., 100 пасс.) и «Победный» (90 л.с., 20 пасс.) – требуют текущего ремонта (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 155. Л. 190). По окончании навигации все

выведены с зимний отстой в Урюпинске, корпус и машины у всех в удовлетворительном состоянии, все требуют текущего ремонта. «Ленинград» выведен в отстой 11.07.1951 г., «Москва» 5.11.1951 г. и «Победный» 30.09.1951 г. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 155. Л. 193). Как видно, «Ленинград» снова выведен досрочно из эксплуатации. В этой связи отмечалось, что в 1952 г. ожидается окончание постройки Цимлянского водохранилища, что существенно изменит режим судоходства (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 155. Л. 213).

За отчетный год «Москва» работала на линии Урюпинск – Новохоперск с восемью промежуточными остановками. В 13-00 судно выходило из Урюпинска и приходило в конечный пункт в 21-40, стоянка в котором составляла 7 часов 20 минут. В 5-00 она выходила в обратный рейс, прибывая на место в 10-15, где стоянка составляла 2 часа 45 минут (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 155. Л. 215).

«Ленинград» работал на линии Урюпинск – Бурацкий с девятью промежуточными остановками. Он покидал Урюпинск в 16-00, прибывая в Бурацкий в 22-00. После стоянки, в 3-00 он выходил в обратный рейс, продолжавшийся до 12-00 (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 155. Л. 216).

### 1952 г.

В конце навигации 1952 г. состояние судов характеризовалось следующим образом: «Москва» (146 л.с., 100 пасс.) – корпус удовлетворительное, двигатели неудовлетворительное, требует текущий ремонт, находится на зимовке в Бурацком. «Ленинград» (146 л.с., 100 пасс.) и «Победный» (90 л.с., 20 пасс.) – корпус и двигатель удовлетворительное, требуют текущий ремонт, находятся на зимовке в Урюпинске (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 188. Л. 53).

В навигации 1952 г. из-за сильного обмеления Хопра «Ленинград» был вынужден закончить навигацию уже в июне. «Москва» была выведена в зимний отстой по окончании навигации во внеплановом отстойном пункте Бесплемяновский, на Хопре в 29 км от Урюпинска (рядом с Бурацким) (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 188. Л. 56). В отличие от нее, «Ленинград» и «Победный» выведены в отстой в плановом пункте в Урюпинске (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 188. Л. 57).

Как и в предыдущие навигации, «Ленинград» обслуживал линию Урюпинск – Новохоперск (73 км по Хопру), перевезя за год 5890 пассажиров. «Москва» работала на линии Урюпинск – Бурацкий (75 км по Хопру), перевезя 30568 пассажиров (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 188. Л. 66). Среди передовиков этого года отмечалась команда «Москвы» (капитан Прядко, механик Родимин). Хотя при плане 35 тыс. чел. она перевезла 30,5 тысяч, по пассажиро-километрам план оказался перевыполнен на 122,4 % (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 188. Л. 69).

### 1953 г.

С августа управление было вынуждено начать поиски новых линий. В числе причин, указывался вынужденный вывод в отстой «Ленинграда» и закрытие навигации на Ахтубе из-за ее сильного обмеления (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 216. Л. 139).

В навигации суда работали на следующих линиях. «Москва» (146 л.с., 75 пасс.) на линии Урюпинск – Бурацкий (75 км, 11 промежуточных пристаней), перевезла 8,6 тыс. чел. «Ленинград» (146 л.с., 75 пасс.) – Урюпинск – Новохоперск (73 км, 8 пристаней), перевез 15,7 тыс. чел. «Победный» (60 л.с., 18 пасс.) – Калач – Сев. Донской (28 км, 6 пристаней), перевез 3,0 тыс. чел. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 216. Л. 142). А кроме того, «Победный» работал весной на переправе в Урюпинске (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 216. Л. 159).

Как видно, в 1953 г. вместимость всех катеров была снижена. Возможно, причины этого следует искать в старении судов.

### 1954 г.

В отчетном году навигация по Хопру закрылась 22 ноября, а по Ахтубе – 23 ноября (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 255. Л. 87). Линия Урюпинск – Новохоперск открылась весной, но со сходом воды ее пришлось закрыть. Лимитирующими факторами стали Добринский мост, не имеющий разводной части и Михайловский пережат.

В 1954 г. «Москва» (144 л.с., 75 пасс.) работала на линии Урюпинск – Бурацкий (75 км по Хопру) с семью промежуточными остановками, перевезя 16,4 тыс. пассажиров. Линия Урюпинск – Новохоперск обслуживалась «Ленинградом» (144 л.с., 75 пасс.) и «Победным» (92 л.с., 18 пасс.) (73 км по Хопру) с шестью промежуточными остановками. Всего было перевезено 4,5 тыс. пассажиров. Кроме того, «Ленинград» работал на линии Калач – Ляпичев (50 км по Займище и Дону) с пятью промежуточными пристанями, перевезя в итоге 18,9 тыс. чел. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 255. Л. 91). «Победный» весной снова работал на переправе в Урюпинске, протяженностью 5 км. За 35 суток (с 9 апреля по 14 мая) он перевез 19547 пассажиров. В конце мая флот перевели на работу в Сиротино (Дон) (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 255. Л. 114).

Из происшествий отмечалось, что на Хоперском участке из-за отсутствия смазки с 6 по 10 ноября произошел простой катера «Ленинград» (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 255. Л. 103). Кроме того, на двигателе ЗИС-5 катера «Ленинград» произвели последнюю гильзовку. Таким образом, возник вопрос о замене двигателя (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 255. Л. 132).

Ранее указывалось, что на судах планируется поставить трофейные дизели. Из отчета этого года становится ясно, что на судах стояли обычные двигатели ЗИС-5. А поскольку его мощность составляет 73 л.с., на каждом катере стояло по два таких двигателя. С 1954 г. мощность судов в отчете пересмотрена – у каждого ЗИС-5 уменьшена на 1 л.с., у «Победного» – увеличена.

### 1955 г.

В этом году «Победный» работал на переправе в Урюпинске, в помощь ему использовались два пассажирских плашкоута № 22 и № 24 (по 20 т. каждый), которые буксировались катером «Маршал» (72 л.с.) (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 297. Л. 26). Протяженность маршрута составила 5 км и за 50 весенних дней работы суда перевезли 19,5 тыс. т. груза и 49,4 тыс. пассажиров (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 297. Л. 28).

Кроме того, суда обслуживали три линии. Урюпинск – Новохоперск (73 км, 8 пристаней), где «Победный» и «Ленинград» перевезли 5,3 тыс. т. груза. Урюпинск – Бурацкий (75 км, 11 пристаней), где «Ленинград» и «Москва» перевезли 0,3 тыс. т. груза и 19,0 тыс. пассажиров. Калач – Ляпичев (50 км, 6 пристаней), где «Москва» перевезла 9,6 тыс. пассажиров (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 297. Л. 31).

По окончании навигации «Москва» и «Ленинград» (по 146 л.с., 75 пасс.) были выведены в отстой в состоянии «ограниченно годный». «Победный» (92 л.с., 18 пасс.) – «удовлетворительно» (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 297. Л. 29).

## 5. Заключение

Эксплуатационные отчеты Сталинградского управления малых рек вполне согласуются с информацией Воткинского завода о постройке двух катеров. Катер для спасательной станции, построенный в 1943 г. стал буксиром «Возрождение Сталинграда», а пассажирский катер «Победа» (1946 г.), поскольку имевшийся двигатель по результатам испытаний был признан с избыточной мощностью, стал самоходным плашкоутом № 6. В 1948 г. оба судна были перестроены в пассажирские теплоходы «Москва» и «Ленинград» на 100 пассажиров, активно использовавшиеся до 1955 г. для пассажирских перевозок на Хопре. Это однозначно отвергает информацию об участии «Москвы» и «Ленинграда» в войне, не говоря уже о якобы имевшем место потоплении обоих судов (Mitiukov, 2019).

Несмотря на имеющуюся информацию о том, что катер «Победный» воткинской постройки (что не подтверждается делопроизводственной документацией Воткинского завода), эксплуатационные отчеты прямо называют, что он приобретен на Ярославском судостроительном заводе. Судно принадлежало к типу Я-7, серийное производство которых там наладили сразу после войны.

## Литература

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

Mitiukov, 2019 – Mitiukov N.W. Votkinsk-Built Boats on Khoper // *History and Historians in the Context of the Time*. 2019. 17(1): 9-19. DOI: 10.13187/hhct.2019.1.9

Mitiukov et al., 2020 – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Makarov Yu.N. Reconstruction of the Volume of Shipbuilding Production in Votkinsk // *Bylye Gody*. 2020. 58(4): 2531-2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531

### References

GARF – Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii [State Archive of the Russian Federation].

Mitiukov, 2019 – Mitiukov, N.W. (2019). Votkinsk-Built Boats on Khoper. *History and Historians in the Context of the Time*. 17(1): 9-19. DOI: 10.13187/hhct.2019.1.9

Mitiukov et al., 2020 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Makarov, Yu.N. (2020). Reconstruction of the Volume of Shipbuilding Production in Votkinsk. *Bylye Gody*. 58(4): 2531-2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531

## Воткинские катера на Хопре в эксплуатационных отчетах Сталинградского управления малых рек 1947–1955 гг.

Николай Витальевич Митюков<sup>а, \*</sup>

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

**Аннотация.** Суда управлений малых рек остаются одними из наиболее неизвестных в истории отечественного речного транспорта. А поскольку архивные фонды местных управлений представлены, как правило, в областных архивах в крайне ограниченном виде, эксплуатационные отчеты в фонде Главного управления малых рек приобретают особую ценность как исторического источника.

Проведенный анализ эксплуатационных отчетов Сталинградского управления малых рек показал, что информация в них вполне согласуется с делопроизводственной документацией Воткинского завода относительно постройки в годы войны двух катеров. Катер для спасательной станции (1943 г.) стал буксиром «Возрождение Сталинграда», а пассажирский катер «Победа» (1946 г.) стал самоходным плашкоутом № 6. В 1948 г. оба судна перестроили в теплоходы «Москва» и «Ленинград», которые активно использовались до 1955 г. в пассажирских перевозках на Хопре. Это однозначно опровергает информацию об участии «Москвы» и «Ленинграда» в войне. Несмотря на имеющуюся информацию о том, что катер «Победный» воткинской постройки, эксплуатационные отчеты прямо указывают, что он приобретен на Ярославском судостроительном заводе. Судно принадлежало к типу Я-7, серийное производство которых там наладили сразу после войны.

**Ключевые слова:** водный транспорт, история, Сталинградское управление малых рек, Хопер, навигация, пассажирские перевозки.

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