



International Naval Journal

Issued since 2013.

E-ISSN 2413-7596
2023. 11(1). Issued once a year

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – Cherkas Global University, Washington, DC, USA (Editor in Chief)

Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation (Deputy Editor in Chief)

Anca Alejandro – Naval Culture and Historical Institute, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany

Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation

Mamadaliyev Anvar – Cherkas Global University, Washington, DC, USA

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: **Cross Ref** (USA), **Electronic scientific library** (Russian Federation), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), **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: 1717 N Street NW, Suite 1,
Washington, District of Columbia 20036

Release date 22.12.2023

Format 21 × 29,7/4.

Website: <https://inj.cherkasgu.press>

Headset Georgia.

E-mail: office@cherkasgu.press

Founder and Editor: Cherkas Global
University

Order № INJ-19.

© International Naval Journal, 2023

International Naval Journal

2023

Is. 1

CONTENTS

Articles

Boat «Leon Abbett»/«Esperanza» A. Anca Alamillo, N.W. Mitiukov	3
River Flotilla of the Galevo's District of the Votkinsk People's Army in the Battles on the Kama in 1918 R.W. Lapshin, N.W. Mitiukov	12
Analysis of the Weight Load of French Cruisers of the Second World War A.V. Rozhkov	35
DKS Vessels for Coastal Cargo Transportation in Germany on the Black Sea 1941–1944 V.V. Zhdanov	42

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2023. 11(1): 3-11

DOI: 10.13187/inj.2023.1.3
<https://inj.cherkasgu.press>



Articles

Boat «Leon Abbett»/«Esperanza»

Alejandro Anca Alamillo ^a, Nikolay W. Mitiukov ^{b, *}

^aInstitute of Naval History and Culture, Madrid, Spain

^bUdmurt Federal Research Center, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

Abstract

Among the ships and vessels that were in Cuba in 1898 as part of the Spanish naval forces, the former New York's water buses, purchased with voluntary donations in 1895, stand out. Unfortunately, serious publications completely ignore information about them. And as an analysis of the literature has shown, the biographies of these courts have not yet been the object of anyone's research. In this regard, the purpose of the work was to reconstruct the history of one of these river boats – the boat «Leon Abbett», in the Spanish fleet «Esperanza». The main material for the work was American and Spanish periodicals of that time. Since the early biography of the «Leon Abbett» from the moment of its construction in 1889 was practically not reflected in the local American press, it was assumed that while the ship was owned by the builder «Otterson & Seaman», no machines were installed on it, perhaps awaiting wishes potential buyer. As a result, when, after the death of the owner of the company, the ship was acquired by retired Colonel Payne in 1891, he was forced to additionally purchase machinery and a boiler for the ship. The ship was actively used until 1893, repeatedly appearing on the pages of gossip columns. Then, for a number of reasons, the owner lost interest in the ship and it was laid up until 1895, when it was purchased for the needs of the Spanish fleet in Cuba. Having received the new name «Esperanza», the ship entered the fleet as a 3rd rank gunboat. The almost complete lack of information about the ship's participation in the fight against insurgents in Cuba and in the Spanish-American War allows us to assert that it was used as a crew ship on the Havana port. The last mention of the «Esperanza» dates back to January 1899, after which it was probably transferred, along with other infrastructure of the Havana port, to the Cuban side.

Keywords: shipbuilding, New York riverboats, shipping, war, Cuba, Spanish-American War.

1. Введение

Среди всех испанских кораблей и судов, участвовавших в войне на Кубе в 1895-98 гг. явным особняком стоят бывшие Нью-Йоркские речные трамвайчики. Практически все авторы обходят их стороной, в лучшем случае указывая лишь небольшой набор характеристик, явно заимствованный из «Estado General de la Armada» за 1898 год. Как

* Corresponding author

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

показал обзор литературы, они до сих пор не стали объектом чьего-то исследования. Задача данной работы заключается в реконструкции биографии одного из речных трамвайчиков «Leon Abbett», ставший в испанском флоте «Esperanza».

2. Материалы и методы

Основным материалом исследования стала американская и испанская периодика того времени. В первую очередь американская газета «Red Bank Register», издававшаяся с 1878 г. в Ред Банке (Нью Джерси). При анализе использован историко-хронологический метод, поскольку расположенные в хронологическом порядке упоминания о судне с помощью логических обобщений дали возможность с некоторой долей уверенности реконструировать периоды биографии судна, оставшиеся вне газетного освящения.

3. Обсуждение и результаты

Винтовой катер «Leon Abbett» был построен фирмой «Otterson & Seaman», Бранчпорт (Нью-Джерси) в 1889 г. Судно получило имя 26-го губернатора штата Нью Джерси (1884–1887) Леона Аббетта (1836–1894). Очевидно, между фирмой и бывшим губернатором имелись какие-то деловые связи, поскольку в собственности у него в 1891–92 гг. имелась винтовая яхта «New Jersey» постройки «Otterson & Seaman» 1890 г. с припиской в Нью Йорке. Размерения корпуса: длина 18,3 м (60'), длина по ватерлинии 16,65 м (54,6'), ширина 3,66 м (12'), осадка 0,91 м (3,0') (*Yacht List, 1890-91: 180*). В 1893 году судно купил Herbert M. Farr, и переименовал в «Muskoka».

В 1890–1895 гг. «Leon Abbett» числился с регистровым № 141015, 21,24 грт., 15,82 нрт, длина 16,77 м (55'), ширина 3,66 м (12'), высота борта 1,83 м (6,0'), мощность машины 100 н.л.с. (в графе индикаторной мощности стоит прочерк) построено в 1889 в Бранчпорте (Нью-Джерси), приписка Perth Amboy (Нью-Джерси) (*22-th Annual, 1890: 302*), (*23-th Annual, 1891: 312*), (*24-th Annual, 1892: 320*), (*25-th Annual, 1893: 323*), (*26-th Annual, 1894: 322*), (*27-th Annual, 1895: 269*).

Но информация в «Списке американских яхт» в период с 1890 по 1893 г. меняется. В Списке 1890–1891 г. (*Yacht List, 1890-91: 135*), винтовая яхта № 1550 «Leon Abbett» отмечена как спроектированная и построенная фирмой «Otterson & Seaman» в 1889 г. Эта же фирма числится собственником. Длина корпуса составляла 18,3 м (60'), ширина 3,66 м (12'), высота борта 1,83 м (6'), осадка 0,80 м (2,6'). А вот относительно машин и котлов имеется какая-то недосказанность. С одной стороны, список указывает наличие машины, но, в отличие от других судов, не дает ее характеристик (количества и диаметры цилиндров). Аналогично и по котлу – указывается лишь, что это водотрубный котел производства фирмы «E.E. Roberts», и снова без деталей. Но самое странное, что список не дает количества человек команды. Все это может указывать, что судно построено, спущено на воду, но по каким-то причинам не имеет машины и потому не используется.

Список 1892 г. в целом повторяет информацию предыдущего года. В нем «Leon Abbett» находится под № 216 (*Yacht List, 1892: 22*). Судно уже имеет регистровый № 141015. Также впервые указаны грузоподъемность и дедвейт 21,24 грт. и 15,82 нрт., а размерения дополнены длиной корпуса по ватерлинии, которая составляет 16,77 м (55'). Но в графах машины, котлы, собственник, приписка и команда стоят прочерки. Совершенно аналогичную информацию (с теми же прочерками) дает Список 1893 г., где судно присутствует под номером 228 (*Yacht List, 1893: 24*).

Газета «Red Bank Register» в мае 1889 г. писала: «*"Otterson & Seaman", производитель лодок в Бранчпорте, в ближайшее время выведет на линию два паровых катера для сообщения между Бранчпортом, (Branchport), Хайландсом (Highlands) и Ред-Банком (Red Bank). Предполагается, что они будут работать все летние месяцы. Катер между Бранчпортом и Хайландсом начнет курсировать 20 июня и будет совершать по пять рейсов туда и обратно. Стоимость проезда будет десять центов в одну сторону. Катер между Хайландсом и Ред-Банк, чтобы соединиться с катером из Бранчпорта, начнет эксплуатацию в начале июля*» (*Red Bank Register. 1889. May 29. Vol. XI. № 49. P. 1*).

К сожалению, из этого газетного сообщения непонятно, что за катера должны были выйти на линию. «Список американских яхт» за конец 1880-х гг. вообще не дает ни одного судна в собственности компании, которые можно было бы вывести на линию, кроме «Leon

Abbett». Иллюстрированная история транспорта Хайландса, дающая список всех судов, ходивших на этой линии, сообщает, что в 1889 г. перевозками занимались суда «Jersey Lily» и «Our Mary», которые использовались в этой роли с 1888 г. и «Otterson & Seaman» не значится там ни в качестве строителя, ни в качестве собственника. В свою очередь, «Leon Abbett» в той же работе показан на линии с 1891 г. (Illustrated History, 2010: 12). Все это заставляет предположить, что в указанной газетной заметке напечатали лишь своего рода декларацию намерений, и реально катера фирмы так и не вышли на линию. Возможно, речь могла идти о «Leon Abbett», который планировался к выходу 20 июня, и «New Jersey», который был готов лишь в 1890 г. и который продали Леону Аббетту.



Рис. 1. Реклама фирмы «Otterson & Seaman», конец 1880-х гг.

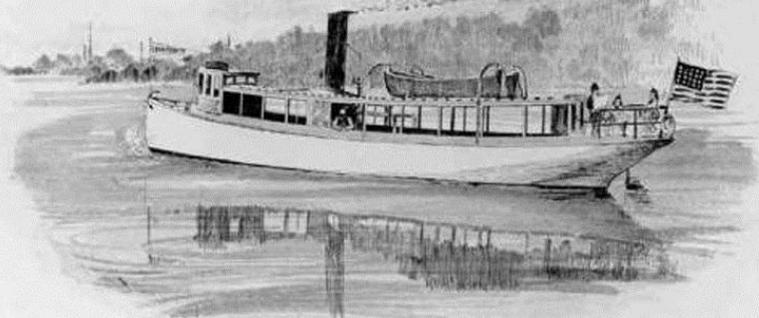
Следующее газетное сообщение датируется апрелем 1891 г. и говорит о распродаже имущества фирмы, вероятно в связи со смертью собственника. Распродажа производилась по распоряжению Окружного суда от 13 октября 1890 г. и была назначена на 9 мая 1891 г. Среди имущества фигурировали три катера с керосиновыми двигателями с длиной корпуса 20, 27 и 30 футов (6,1; 8,2 и 9,1 м), парусный бот «Zephyrus» и прочее имущество (моторы, насосы, пилы и т.п.) (Red Bank Register. 1891.April 29. Vol. XIII. № 44. P. 2). Хотя среди объектов аукциона нет ничего похожего на «Leon Abbett», но можно предположить, что его, хоть и не закончили постройкой, вероятно, продали в начале 1891 г., то есть до начала аукциона.

Поскольку новым хозяином судна стал отставной генерал Бенджамин С. Пейн, интересно собрать газетные сообщения этого периода о нем. В 1890 г. он несколько раз упоминался как владелец яхты «Waif». Судя по «Списку американских яхт», это парусный шлюп с длиной корпуса 10,7 м (35') постройки 1874 г. (Yacht List, 1891: 268). 18 февраля 1891 г. шлюп выставили на продажу (Red Bank Register. 1891. February 18. Vol. XIII. № 34. P. 2), а уже 27 мая газета писала: «Паровая яхта генерала Пейна «Leon Abbett» сейчас проходит капитальный ремонт. На нее будет установлен новый котел и двигатель двойного расширения. Мистер Пейн намерен отплыть на своей яхте в День Поминовения (Decoration

day)» ([Red Bank Register. 1891. May 27. Vol. XIII. № 48. P. 1](#)). Поскольку день Поминовения отмечается в США в конце мая, вероятно, при ремонте яхты возникли какие-то непредвиденные трудности. 3 июня газета писала: «Бендж[амин] С. Пейн установил новый котел и двигатель на свою большую паровую яхту и рассчитывает совершить на ней пробную поездку через несколько дней» ([Red Bank Register. 1891. June 3. Vol. XIII. № 49. P. 1](#)). Таким образом, в начале июня судно было отремонтировано и совершило пробный выход.

THE FAST AND COMMODIOUS STEAM LAUNCH

“LEON ABBETT”



FOR CHARTER,
BY WEEK, DAY OR TRIP.

For particulars and terms apply to,

CAPT. CHARLES P. IRWIN,

Red Bank, New Jersey.

Printed by C. S. DAY, 2 West 14th St., New York.

Рис. 2. Реклама катера «Leon Abbett», начало 1890-х гг.

В воскресенье 28 июня сын генерала с друзьями совершили на «Leon Abbett» путешествие на Кони-Айленд (Coney Island), где они посетили местные достопримечательности и сфотографировались ([Red Bank Register. 1891. July 1. Vol. XIV. № 1. P. 2](#)). Так что в конце июня судно уже было вполне готово для эксплуатации. К сожалению, газеты о нем в этом году более не упоминают, из чего можно предположить, что катер использовался в основном для личных нужд.

1892 г. генерал Пейн решил начать бизнес с использованием «Leon Abbett», в связи с этим, новости с судном достаточно активно присутствуют в газете «Red Bank Register».

8 июня газета на первой полосе сообщила, что некая большая компания отправилась на рыбалку на яхте генерала Пейна в район ниже Лонг-Бранч (Long Branch). Весь улов составил восемь морских окуней ([Red Bank Register. 1892. June 8. Vol. XIV. № 50. P. 1](#)). Можно предположить, что эта заметка появилась как реклама, призывающая всех желающих арендовать катер. А вот 29 июня, также на первой полосе, генерал опубликовал уже явно рекламное сообщение, которое потом появлялось в разделе рекламы практически

весь год: «*Воскресные поездки в Хайлендс. С воскресенья 3 июля и каждое последующее воскресенье вплоть до 31 августа паровой катер «Leon Abbett» будет совершать в сутки по четыре рейса между Ред-Бэнк (Red Bank) и Хайлендсом (Highlands) с промежуточной остановкой в Фэйр Хавен (Fair Haven) и Океаник (Oceanic). Катер будет отправляться Ред-Бэнкс в 10 утра, 14, 16 и 18 часов вечера. Отправление из Хайлендса состоится в 11 утра, 13, 17 и 19 часов вечера. Билет в один конец будет стоить 15 центов, а билет туда и обратно — 25 центов. Капитан катера — Чарльз П. Ирвин (Charles P. Irwin). В будние дни лодку можно будет арендовать для отдыха или рыбалки» (Red Bank Register. 1892. June 29. Vol. XV. № 1. P. 1).*

Из газетных сообщений явно рекламного характера совершенно выпадает статья 13 июля 1892 г. Во время воскресного рейса (10 июля) пассажиры «Leon Abbett» у Хайленд Бич с полшестого до семи стали свидетелями интересного природного явления. Сначала их внимание привлек неизвестный корабль с пылающей мачтой. Когда дымка немного рассеялась, оказалось, что это был обычный пароход, над которым проецировалось его изображение в перевернутом виде, при чем, оба изображения касались друг друга кончиками мачт. Через четверть часа мираж распространился по всему океанскому горизонту, при чем перевернутое изображение моря во всем диапазоне было примерно одинаковой высоты. Находившая в поле зрения трехмачтовая шхуна отображалась вверх ногами, и ее кончики мачт также соприкасались друг с другом. Еще три судна, находившиеся за линией горизонта на юго-западе, можно было увидеть лишь в перевернутом виде. А вот на северо-востоке, перед изумленными пассажирами представало изображение берега, в котором ясно угадывался какой-то холм, покрытый домами, скорее всего, расположенный на Лонг-Айленде. Еще севернее виднелся один из нью-йоркских фортов. При чем, изображение было настолько детальным и четким, что были видны даже жерла орудий, торчавшие из бойниц. Мираж периодически пропадал, но потом появлялся вновь (Red Bank Register. 1892. July 13. Vol. XV. № 3. P. 1).

Дальнейшие сообщения снова носили рекламный характер и обычно сообщали о результатах рыбалки. Так в четверг 14 июля лагерь сыновей ветеранов Самуэля Слипера (Samuel T. Sleeper) выезжал на катере вниз по реке на экскурсию. Всего на борту находилось около трех десятков человек с женами или подругами. Крайней точкой маршрута стал Санди Хук (Sandy Hook), где удалось поймать два десятка луфарей. Путешествие омрачила потеря за бортом сумочки одной из пассажирок, вместе с которой утонули билеты до Чикаго и крупная сумма денег (Red Bank Register. 1892. July 20. Vol. XV. № 4. P. 1). 23 июля уже сам Бенджамин Пейн с семьей отправился на рыбалку, поймав в итоге свыше 500 фунтов луфарей (Red Bank Register. 1892. July 27. Vol. XV. № 5. P. 5).

Но, наверное самым громким по провинциальным меркам мероприятием стала распродажа, устроенная велосипедным клубом, которая прошла настолько удачно, что ее участники решили арендовать «Leon Abbett» для катания. Что интересно, газета два раза публиковала анонсы этой поездки (3 и 10 августа), романтично назвав ее «*путешествие под лунным светом*» (Red Bank Register. 1892. August 3. Vol. XV. № 6. P. 1), (Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 1). В итоге велосипедисты вышли в плавание лишь в девять вечера 16 августа. Они прокатились вниз по реке до Хайленд Бич (Highland Beach). Путешествие омрачилось лишь тем, что на обратном пути катер сел на мель около клуба «Нептун». Каких-то серьезных повреждений судно не получило и во время прилива смогло самостоятельно сняться и продолжить путь. Впрочем, путешественники в этом нашли даже какой-то элемент приключения, хотя и прибыли в пункт назначения лишь около трех утра (Red Bank Register. 1892. August 17. Vol. XV. № 8. P. 3).

Аналогичным образом была организована экскурсия по линии олимпийской лиги Монмута (Monmouth) (Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 1). А вот еще одно путешествие снова закончилось не так, как его изначально планировали. Вечером 9 августа катер зафрахтовала компания из трех десятков человек. Они отплыли около восьми вечера, но около половины первого рейс пришлось прервать из-за приближавшейся грозы (Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 2).

9 августа во время рыбалки в районе Океаника (Oceanic) какая-то крупная рыба способствовала тому, что за борт упал некий Уильям Кертис (William Curtis) из Ред Банк.

Впрочем, все закончилось благополучно и пострадавший смог самостоятельно выбраться на борт катера ([Red Bank Register. 1892. August 10. Vol. XV. № 7. P. 2](#)).

Не забывал о путешествиях и сам владелец катера. Так 24 августа он вместе с семьей и друзьями устроили вечеринку на борту «Leon Abbett» с путешествием к Санди Хук ([Red Bank Register. 1892. August 24. Vol. XV. № 9. P. 2](#))

А вот путешествие в четверг 1 сентября стало испытание для катера и его пассажиров. Около девяти утра он отправился в район Санди Хук, но достигнув места назначения, его встретило штормовое море. Сам катер пережил качку вполне удачно, чего нельзя сказать об его пассажирах, некоторых из которых пришлось отпаивать лимонной водой. Но, поскольку рыбалка в штормовом море не заладилась, «Leon Abbett» ушел к железнодорожному причалу. Здесь счастливые рыболовы смогли вытащить множество морских окуней, групперов, таутоги и луциана. Около семи вечера довольные путешественники вернулись домой ([Red Bank Register. 1892. September 7. Vol. XV. № 11. P. 1](#)).

И лишь 11 сентября «Leon Abbett» совершил свой последний рейс. Навигация этого года оказалась успешной как для хозяина судна, так и для многочисленных пассажиров, получивших возможность провести день на морском побережье и вечером вернуться обратно. Хозяин судна намеревался продолжить подобную практику в следующий сезон, также продлив его до середины сентября ([Red Bank Register. 1892. September 14. Vol. XV. № 12. P. 1](#)).

Впрочем, несмотря на закрытие навигации, сам генерал Пейн еще несколько раз пользуясь хорошей погодой выходил на судне в море. Так 14 сентября газета писала, что он с семьей и с друзьями выходил на рыбалку, где поймал в общей сложности 51 луфаря ([Red Bank Register. 1892. September 14. Vol. XV. № 12. P. 1](#)). Чуть позднее он с друзьями вышел на катере для танцевальной вечеринки, сопровождавшейся потреблением прохладительных напитков. А вскоре после этого его сын отправился в трехнедельную поездку на юг, посетив Вашингтон, Балтимор, Олд-Пойнт-Комфорт (Old Point Comfort) и другие достопримечательности южных штатов, вплоть до Северной Каролины ([Red Bank Register. 1892. September 14. Vol. XV. № 12. P. 2](#)).

Единственное сообщение о катере 10 мая 1893 г., казалось бы должно было добавить оптимизма, что судно будет также активно эксплуатироваться, как и в прошлом году: *«Новый пирс для “Leon Abbett”. Бенджамин С. Пейн построил длинный и прочный пирс в задней части своего дома на Риверсайд авеню (Riverside). Он вдается в реку на 190 футов (около 60 м). Теперь воды достаточно, чтобы паровой катер “Leon Abbett” стоял в конце причала на всех стадиях прилива»* ([Red Bank Register. 1893. May 10. Vol. XV. № 46. P. 4](#)). Однако более, ни в 1893 г., ни 1894 г. газеты о катере не сообщают ни слова. Бывший капитан Чарльз Ирвинг упоминается исключительно по другим поводам. Можно лишь предположить, что поскольку генерал женил своего сына, все его усилия были направлены на строительство тому нового дома. В результате, судно в 1895 г. ставится на продажу и его купили для использования в боевых действиях на Кубе. Сделка была осуществлена при участии испанского консула, генерал продал свое судно за 4800 долларов ([Red Bank Register. 1895. August 7. Vol. XVIII. № 6. P. 1](#)). Указанная цена может свидетельствовать о хорошем состоянии, поскольку еще два нью-йоркских речных трамвайчика постройки 1894 и 1895 гг. «Shrewsbury» и «Navesink» обошлись испанцам по 5000 долларов.

Утром 6 августа «Navesink», «Leon Abbett» и «Shrewsbury» своим ходом перешли из Ред Банк, места их постоянного базирования, в Нью-Йорк, где у пирса № 6 их уже дожидался зафрахтованный пароход «Ardanrose» компании «Munson Line», который должен был доставить их на Кубу ([The New York Times. 7.8.1895](#)). Вечером 12 августа пароход с тремя катерами на борту прибыл в Гавану ([La Epoca 1.9.1895. P. 2](#)).

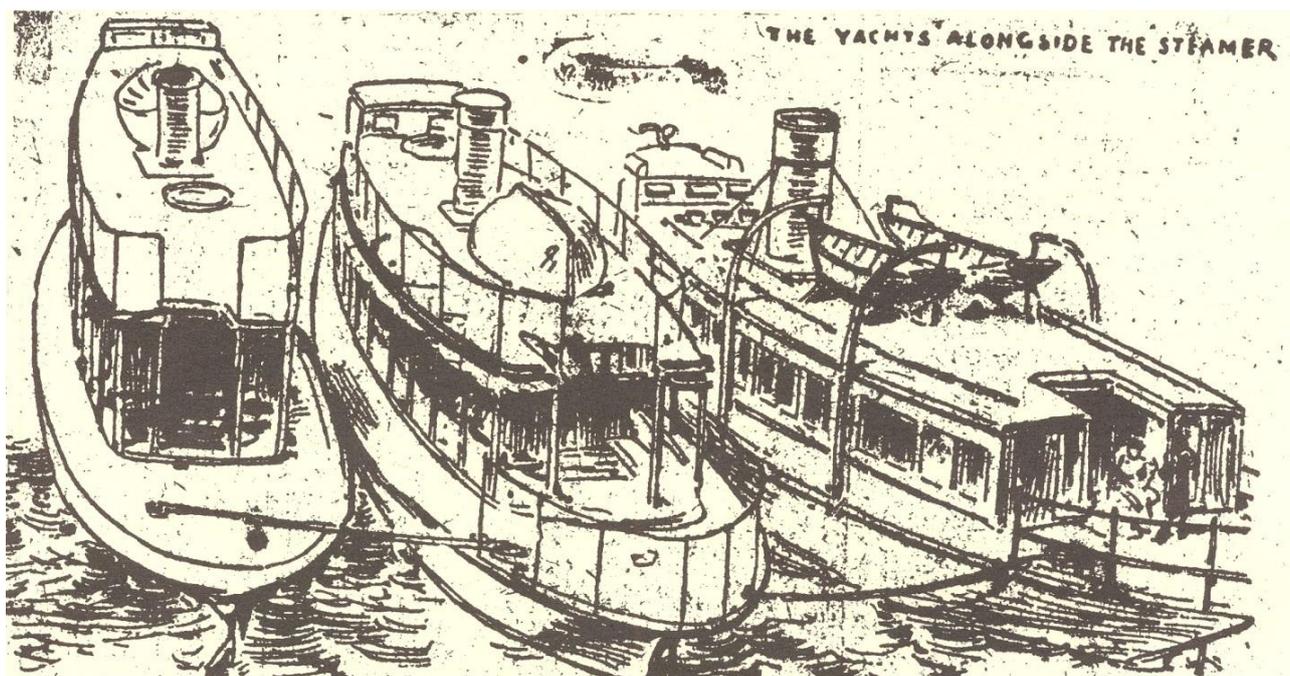


Рис. 3. Бывшие Нью-Йоркские речные трамвайчики перед отправкой на Кубу

Поскольку сделка осуществлялась не непосредственно морским министерством, а гражданским посредником, тот посчитал непатриотичным оставлять катерам старые американские наименования. В результате «Leon Abbett», «Navesink» и «Shrewsbury» стали «Almirante Chacón», «General Laborde» и «General Tacón».

5 сентября в Сан-Себастьяне среди множества наименований, предложенных для новых канонерских лодок, высочайше были выбраны: «Esperanza», «Relámpago», «Intrépida», «Mensajera», «Dardo» и «Valiente» ([La Época 6.9.1895, pág. 2](#)).

Так бывший «Leon Abbett» официально вошел в состав испанского флота под наименованием «Esperanza». Судну присвоили тактический № 175, с международным идентификатором GRDJ. При этом в списках флота годом спуска на воду значился 1895 г. Водоизмещение 22 т., длина деревянного корпуса 18 м, ширина 2,83 м, высота борта 2,22 м, экипаж 12 чел. под командой мичмана. В экипаж также входил механик, гардемарин и нижние чины ([Estado, 1898: 398-399](#)). Относительно вооружения у судна стоит прочерк.

29 сентября официально сообщалось, что после переоборудования канонерские лодки «Intrépida» и «Esperanza» покинули арсенал Гаваны. При этом в ходе сдаточных испытаний на «Intrépida» произошла небольшая авария, которую быстро удалось устранить ([La Época 29.9.1895, pág. 2](#)).

6 сентября при выходе из Гаваны от столкновения с пароходом «Conte de la Mortera» погиб крейсер «Sánchez Barcáiztegui». 5 октября состоялась торжественная церемония захоронения жертв трагедии. Среди множества возложенных венков был венок и от экипажа «Esperanza» ([El Imparcial 5.10.1895, pág. 1](#)).

В ноябре 1895 г. вместе с другими судами судно было переклассифицировано в канонерскую лодку 3 ранга ([El Correo militar 26.11.1895, pág. 2](#)).

О дальнейшей судьбе катера остается лишь догадываться. «Esperanza» по странному стечению обстоятельств не фигурирует в числе судов, участвовавших в борьбе с инсургентами в 1895-98 гг. и даже в операциях против США в 1898 г.

Судя по документам «Archivo General de la Marina» ни один член ее экипажа за весь этот период не был удостоен наград. Зато в ноябре 1898 г. с «Esperanza» дезертировал кочегар А. Буса Кастро (Antonio Bouza Castro), дело о котором было предано в военный трибунал ([Gaceta de Madrid 28 Julio 1899 Núm 209. Toso III Pág, 351](#)).

В 1895 г. судном кратковременно командовал Хенаро Пандо (Jenaro Pando), героически погибший в 1896 г. на борту парохода «Belico» ([El Mundo naval ilustrado 1.7.1897, pág. 12](#)).

Все эти разрозненные факты указывают, что «Esperanza» все-таки не погибла и на самом деле находилась в составе флота. Скорее всего, странное молчание официальных документов можно объяснить тем, что она использовалась в качестве разъездного судна в Гаванском порту. Тогда в принципе становится понятным и отсутствие вооружения, и то, что ее экипаж обошли стороной победные реляции и награды.

В октябре 1895 г. испанские газеты писали: «Голландский пароход сел на мель у рифов Гаваны, из его команды ценой усилий парохода “Esperanza” спасено 18 человек» ([La Unión Católica 10.10.1895, pág. 2](#)). Хотя в испанском торговом флоте действительно был пароход «Esperanza», но он использовался для каботажных перевозок в метрополии. Так что здесь, скорее всего, имеется в виду бывший речной трамвайчик.

В последний раз «Esperanza» упоминалась в испанских газетах в январе 1899 г., в связи с возвращением останков Колумба в метрополию. Именно на этом судне их перевезли с берега на борт отправляющегося в Испанию крейсера «Conde de Venadito» ([La Época 4.1.1899, pág. 2](#)).

К сожалению, приказ об исключении судна из списков флота пока не найден, но ряд авторов указывают, что это произошло в 1898 г., при этом не называя дату. Можно предположить, что даже после 1898 г. «Esperanza» по-прежнему оставалась разъездным катером Гаванского порта, так что отсутствие приказа в этом случае становится вполне объяснимым.

4. Заключение

Речной трамвайчик «Leon Abbett» не оказал существенного влияния на пассажирские перевозки в Нью Джерси. Тем не менее, он в период 1891-93 гг. достаточно «засветился» в светских хрониках. Информация о службе «Esperanza» в составе испанского флота также довольно скупа, но тем не менее она позволяет высказать предположение, что судно было передано Гаванскому порту, где использовалось как разъездное судно.

References

- [22-th Annual, 1890](#) – Twenty-second Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1890. 460 p.
- [23-th Annual, 1891](#) – Twenty-third Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1891. 439 p.
- [24-th Annual, 1892](#) – Twenty-fourth Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1892. 449 p.
- [25-th Annual, 1893](#) – Twenty-fifth Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1893. 457 p.
- [26-th Annual, 1894](#) – Twenty-sixth Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1894. 453 p.
- [27-th Annual, 1895](#) – Twenty-seventh Annual list of Merchant vessels of the United States. Washington: Government Printing Office, 1895. 502 p.
- [Estado, 1898](#) – Estado General de la Armada. T.1. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
- [Illustrated History, 2010](#) – An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach, New Jersey. [Б.м.]: Jean Howson Cultural Resource Unit The RBA Group, 2010. 81 p.
- [Yacht List, 1890-91](#) – The American Yacht List for 1890-91. New York: E.P. Coby & Co., 1891.
- [Yacht List, 1891](#) – The American Yacht List for 1891. New York: E.P. Coby & Co., 1891.
- [Yacht List, 1892](#) – The American Yacht List for 1892. New York: E.P. Coby & Co., 1892.
- [Yacht List, 1893](#) – The American Yacht List for 1893. New York: E.P. Coby & Co., 1893.

Катер «Leon Abbett»/«Esperanza»

Александр Анка Аламилльо ^a, Николай Витальевич Митюков ^{b, *}

^a Институт военно-морской истории и культуры, Мадрид, Испания

^b Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

Аннотация. Среди кораблей и судов, имевшихся на Кубе в 1898 г. в составе испанских военно-морских сил особняком стоят бывшие Нью-Йоркские речные трамвайчики, приобретенные на добровольные пожертвования в 1895 г. К сожалению, серьезные издания полностью игнорируют информацию о них. А как показал анализ литературы, биографии этих судов до сих не являлась объектом чьего-нибудь исследования. В связи с этим, целью работы стала реконструкция истории одного из этих речных трамвайчиков – катера «Leon Abbett», в испанском флоте «Esperanza». Основным материалом для работы послужила американская и испанская периодика того времени. Поскольку ранняя биография «Leon Abbett» с момента постройки в 1889 г. практически не нашла отражения в местной американской печати, сделано предположение, что пока судно числилось в собственности у фирмы-строителя «Otterson & Seaman» на ней не установили машины, возможно ожидая пожеланий потенциального покупателя. В результате когда после смерти владельца фирмы судно в 1891 г. приобрел отставной полковник Пейн, он был вынужден дополнительно приобрести для судна машины и котел. Судно активно эксплуатировалось до 1893 г., неоднократно попадая на страницы светской хроники. Далее по ряду причин хозяин теряет интерес к судну и оно стоит на приколе до 1895 г., когда его приобрели на нужды испанского флота на Кубе. Получив новое наименование «Esperanza», судно вошло в состав флота как канонерская лодка 3-го ранга. Практически полное отсутствие информации об участии судна в борьбе с инсургентами на Кубе и в испано-американской войне позволяет утверждать, что оно использовалось как разъездное судно гаванского порта. Последнее упоминание об «Esperanza» относится к январю 1899 г., после чего она, вероятно, была передана с прочей инфраструктурой гаванского порта кубинской стороне.

Ключевые слова: судостроение, Нью-Йоркские речные трамвайчики, морские перевозки, война, Куба, испано-американская война.

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

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



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

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



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

Roman W. Lapshin^a, Nicholas W. Mitiukov^{b, *}

^a East European History Society, Ukraine

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

Abstract

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

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

1. Введение

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

* Corresponding author

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

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

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

2. Материалы и методы

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

3. Обсуждение и результаты

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



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



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

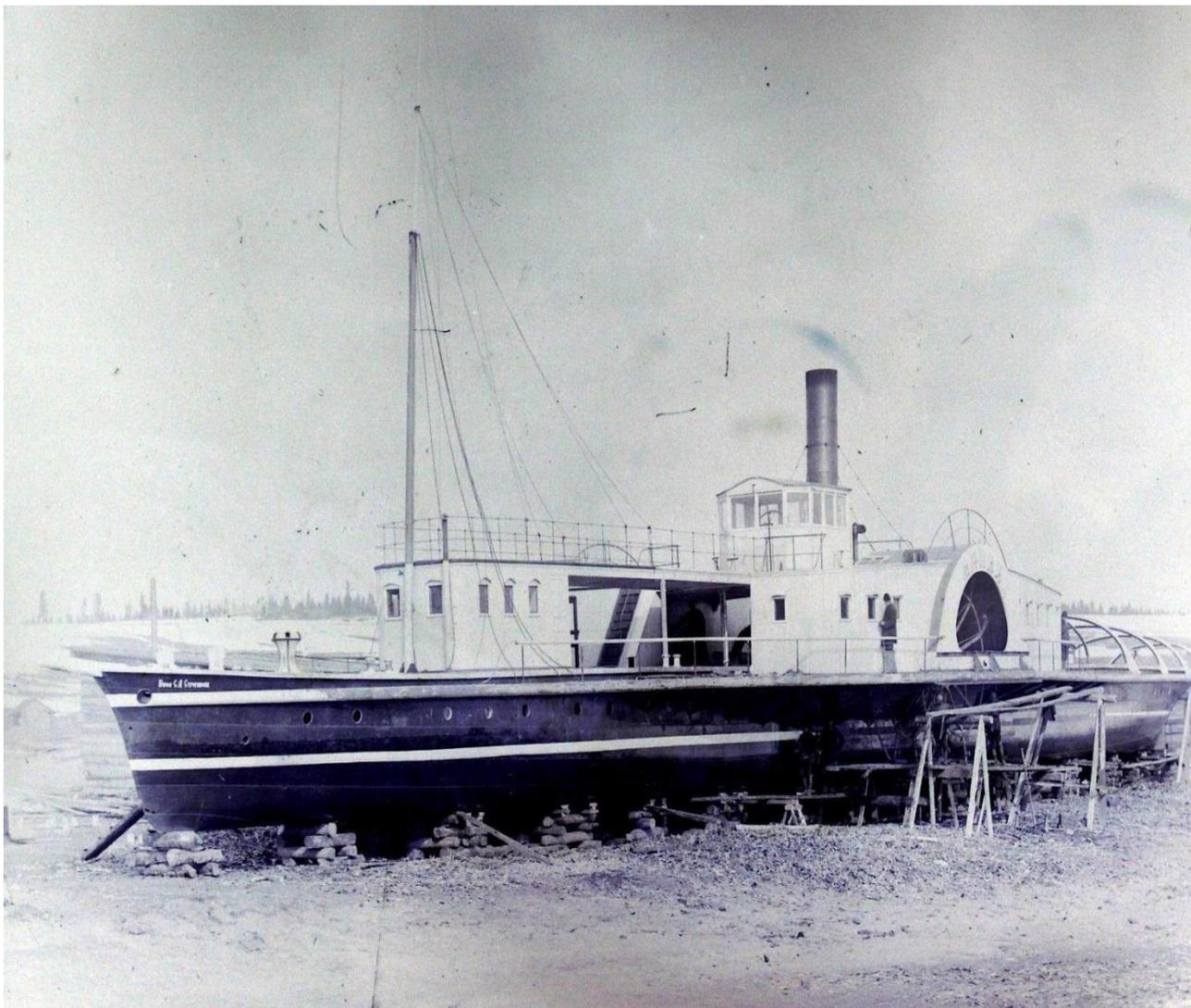


Рис. 3. Буксир «Аника» (коллекция Г.А. Ракитина)

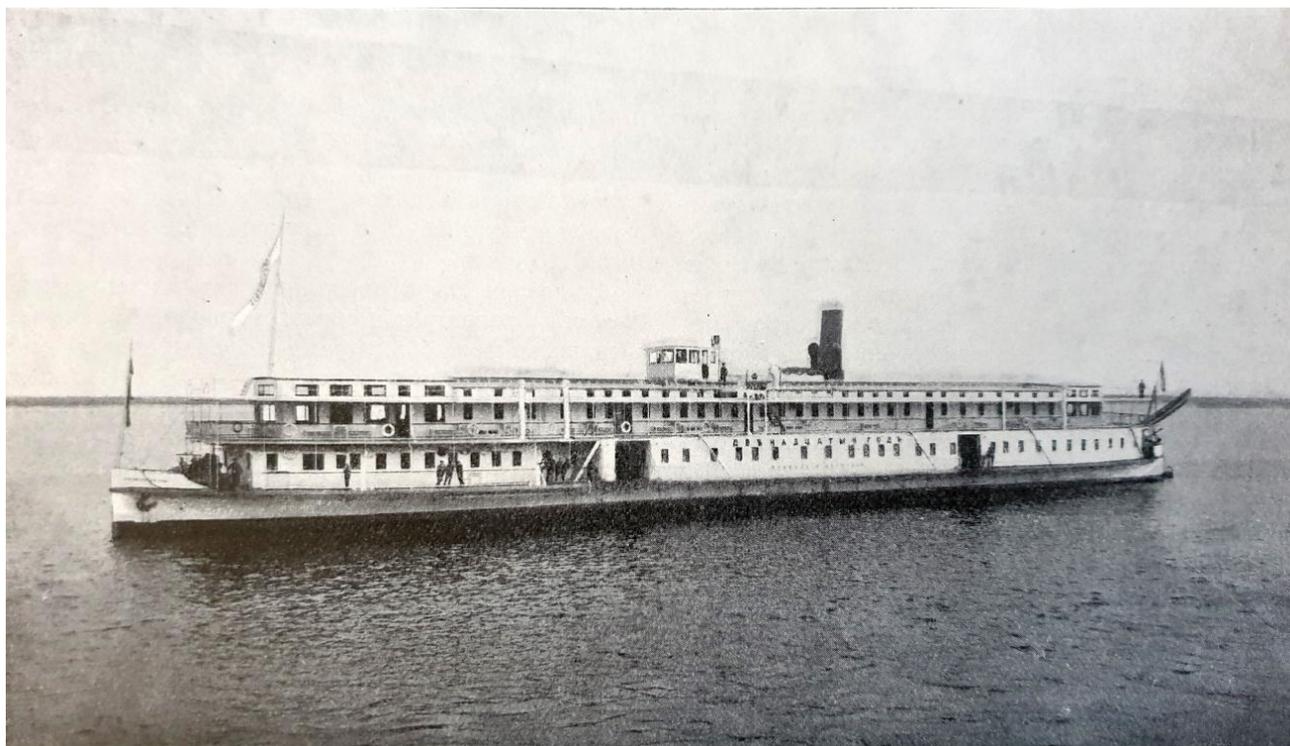


Рис. 4. Пассажирский пароход «Двенадцатый год» (коллекция Н.В. Митюкова)

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



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

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

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

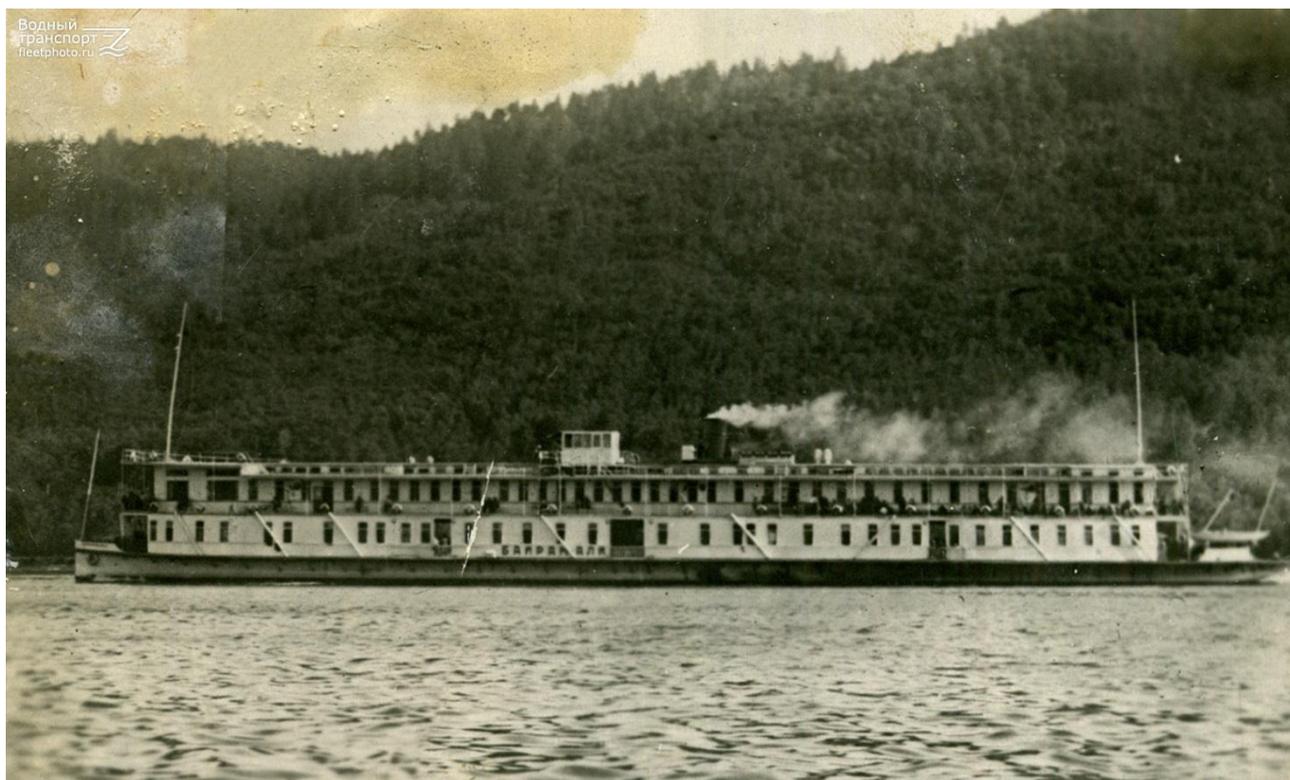


Рис. 6. Теплоход «Байрам-Али» (открытка «Союзфото» № 1922)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

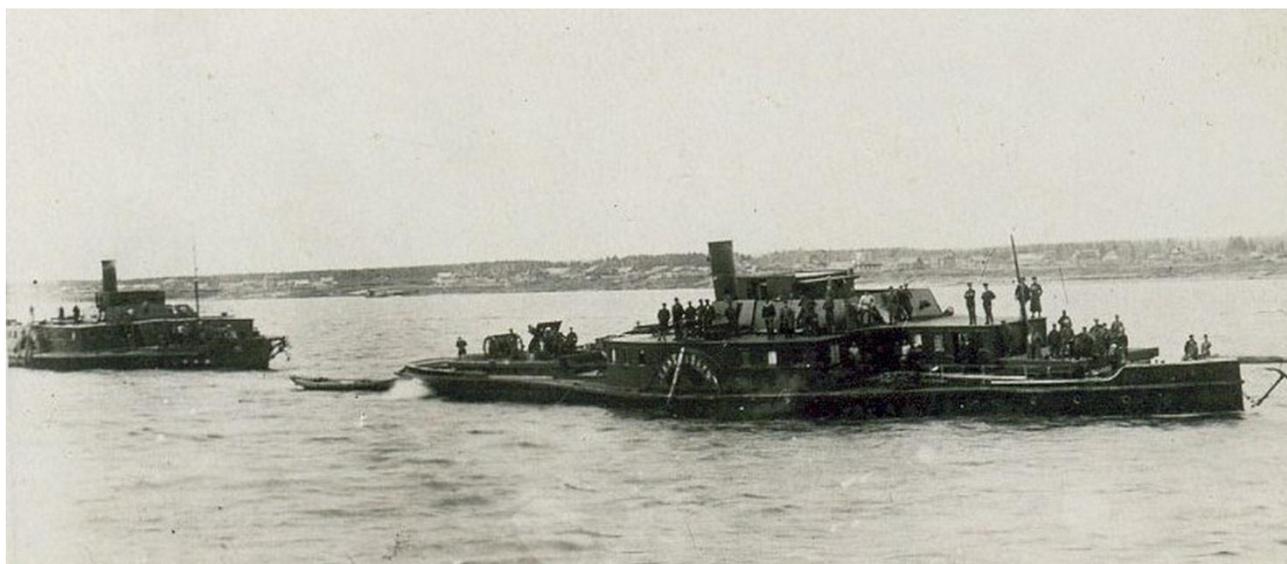


Рис. 9. Вооруженные пароходы «Урицкий» и «Карл Маркс» (Государственный исторический музей)

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

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

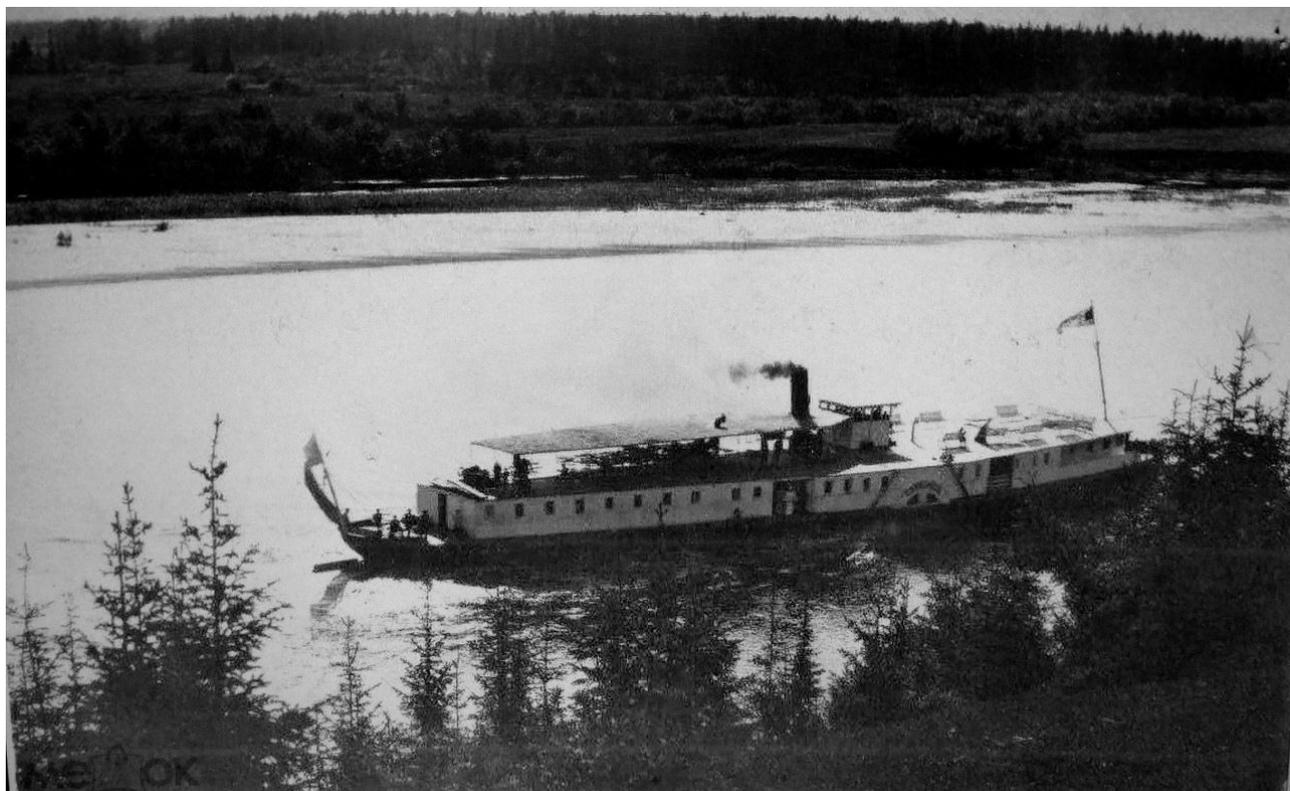


Рис. 10. Пароход «Соликамск» (коллекция Г.А. Ракитина)

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

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

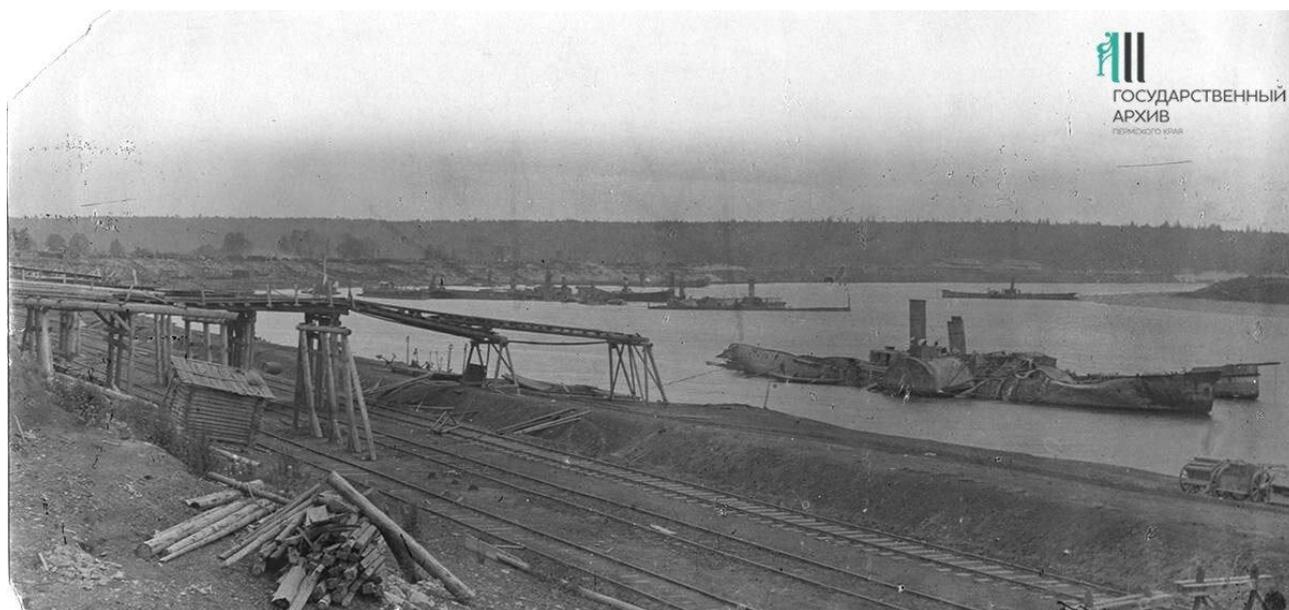


Рис. 11. Левшино. Сожженные пароходы (Государственный архив Пермского края)

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

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

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



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

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

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

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

4. Заключение

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

Литература

[Быховский, Ракитин, 1986](#) – *Быховский И.А. Ракитин Ю.И.* Боевой путь камских бронеполитий. Пермь, 1986. 144 с.

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

[Дубилет, 1958](#) – *Дубилет Н.И.* Капитан Пирожков. Пермь: Пермское книжное издательство, 1958. 48 с.

[Коробейников, 2013](#) – *Коробейников А.В.* Воткинская народная армия в 1918 г. Людской состав. Ижевск, 2013. 128 с.

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

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

References

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

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

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

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

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

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

Приложения

Суда Речной флотилии Галевского района

Вооружённые пароходы

«ОНЕГА».

(1877. з-д братьев Любимовых, Пермь).

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

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

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

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

«РУСЛО».

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

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

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

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

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

«СЕРГИЙ ВИТТЕ».

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

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

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

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

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

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

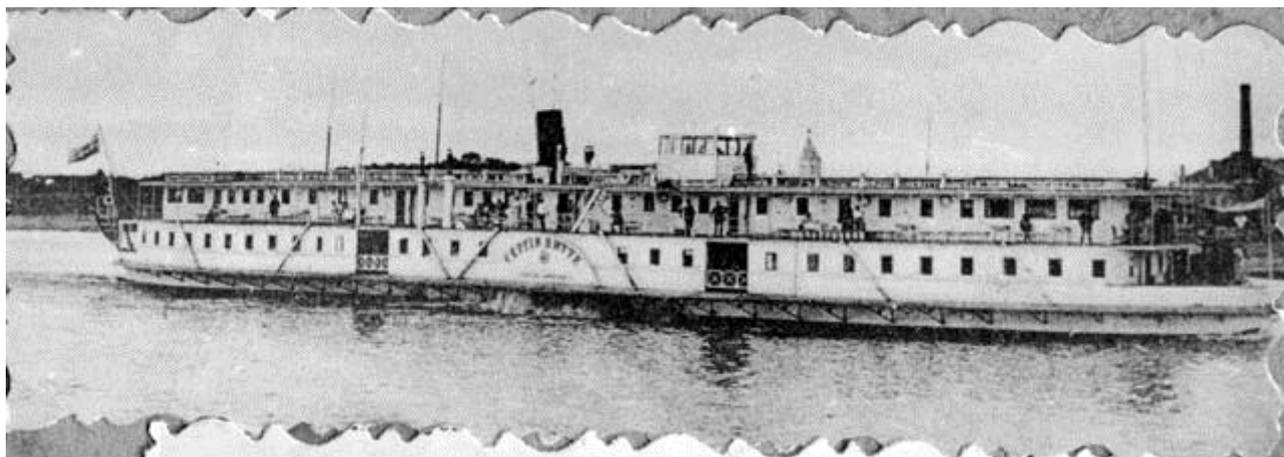


Рис. 1. Пароход «Сергей Витте» (коллекция Г. Павлова)

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

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

Транспорт

«БАЙРАМ-АЛИ».

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Буксирные пароходы

«**ВЕРХОКАМЕЦ**».

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

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

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

«**ЗВЕНИГА**».

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

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

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

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

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

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

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

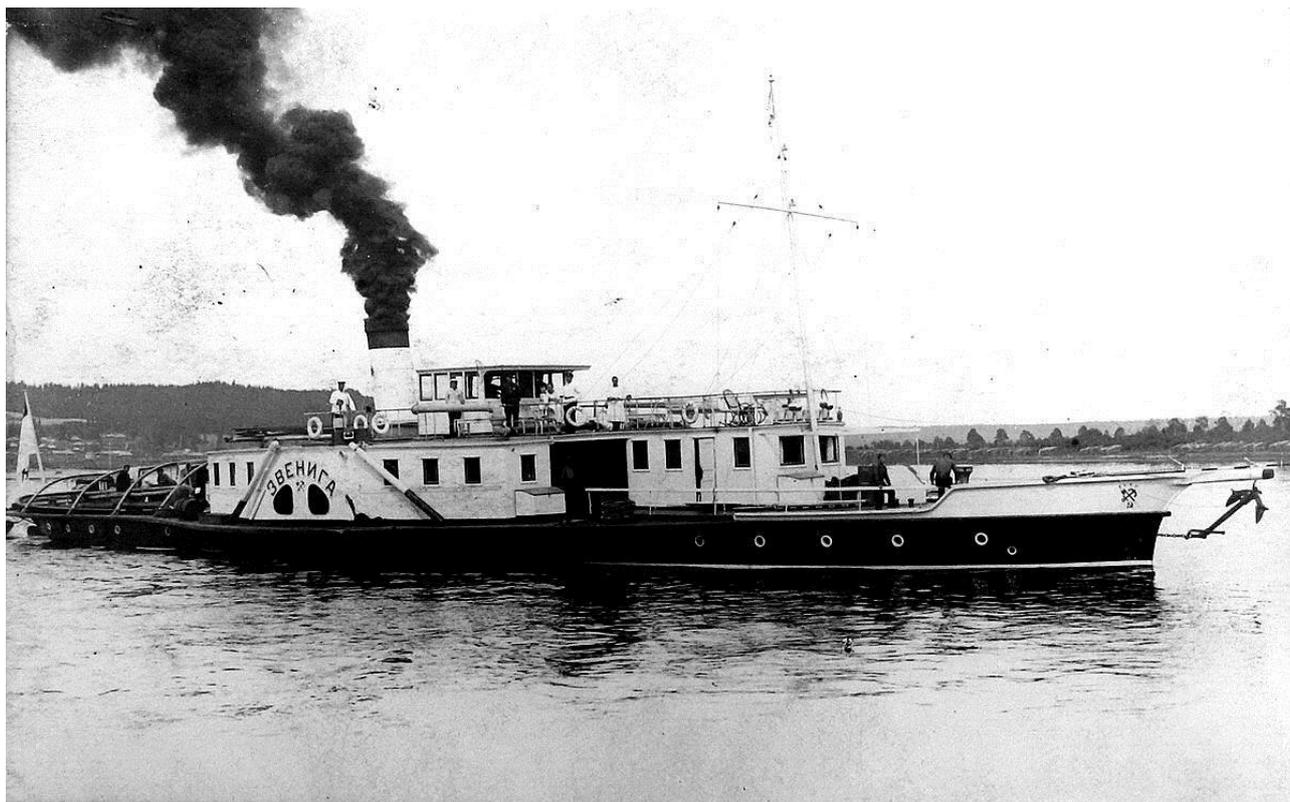


Рис. 3. Пароход «Звенига» (коллекция Г.А. Ракитина)

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

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

«НИКОЛАЙ».

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

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

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

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

«РАЗСВЕТ».

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

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

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

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

Паровые барказы

«ВОТКИНСКИЙ ЗАВОД».

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

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

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

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

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

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



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

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

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

«ШТОРМ».

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

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

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

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

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

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

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

Роман Витальевич Лапшин ^a, Николай Витальевич Митюков ^{b, *}

^a Восточно-Европейское историческое общество, Украина

^b Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

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

* Корреспондирующий автор

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

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

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

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2023. 11(1): 35-41

DOI: 10.13187/inj.2023.1.35
<https://inj.cherkasgu.press>



Analysis of the Weight Load of French Cruisers of the Second World War

Andrey V. Rozhkov ^{a, *}

^a Gomel State Technical University named after P.O. Sukhoi, Zhlobin, Republic of Belarus

Abstract

A comparative analysis of the weight loads of the French cruisers of the Second World War was carried out among themselves and with the weight loads of cruisers from other countries. The first generation French cruisers had very heavy mechanisms; only the Japanese cruisers were heavier in order to achieve greater speed. Due to the heavy mechanisms, there was practically no weight left for armoring. In terms of armor, the first generation French cruisers were the most poorly protected. The experience of the designers made it possible already on the first generation cruisers to reduce the weight of the power plant and hull, and made it possible to make a reservation comparable to that of the English "Kent"-class cruisers. During this time, lightweight and compact power plants were created, the saved weight was used to strengthen the armor. In terms of protection, the second generation French cruisers were better than the British, sometimes even at the level of the Japanese and Italian ones. In the class of destroyers and leaders, similar measures made it possible to create the world's fastest ships in their class. The world speed record among displacement ships, set by the leader of the destroyers "Le Terrible": 42.93 knots with a displacement of 2,853 tons and an average power of the mechanisms of 86,443 hp. has not been beaten to this day, and is unlikely to ever be beaten due to considerations of expediency.

Keywords: cruiser, France, World War II, weight load of ships.

1. Введение

Французские крейсера первого межвоенного поколения по сравнению со своими зарубежными аналогами выглядят самыми слабозащищенными. К сожалению, в литературе отсутствуют причины, послужившие для столь неоднозначного решения. В предлагаемой работе ответ на этот вопрос можно попытаться сделать через анализ весовой нагрузки.

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили опубликованная в литературе информация по весовым нагрузкам французским крейсерам и их зарубежных аналогов. В связи с этим наиболее полезным для анализа стали методы, традиционно используемые в статистике.

3. Обсуждение и результаты

Первыми современными французскими крейсерами после Первой Мировой войны стали крейсера типа «Дюгэ-Труэн». Весовая нагрузка крейсера «Дюгэ-Труэн» приведена в [Таблице 1 \(Jordan 2013, Патянин 2007\)](#). Если сравнить ее с весовыми нагрузками крейсеров других стран, [Таблицы 2 и 3 \(Орел 2023, Патянин, 2011, Донец 2003, Донец 1997, Донец 2003, Балакин 1997\)](#),

* Corresponding author

E-mail addresses: andreyrogkov73@yandex.ru (A.V. Rozhkov)

то видно, что у «Дюгэ-Труэн» очень тяжелые механизмы: 2 497 тонн. Это и не позволило установить на него адекватную защиту. Остальные статьи весовой нагрузки приблизительно такие же, как у английских и американских крейсеров похожего водоизмещения.

Таблица 1. Весовая нагрузка французских крейсеров

	Дюгэ-Труэн	Дюкень	Суффрен	Кольбер	Фош	Дюпле	Алжир
корпус	3 170 (38,3)	4 783 (47)	4 647 (45,7)	4 967 (48,8)	4 126 (40,6)	4 000 (39,4)	3 800 (37,4)
защита корпуса	105 (1,26)	368 (3,6)	554 (5,4)	671 (6,6)	1 283 (12,6)	1 462 (14,4)	1 720 (16,9)
защита артиллерии	61 (7,4)	91 (0,9)	91 (0,9)	91 (0,9)	91 (0,9)	91 (0,9)	315 (3,1)
вооружение	867 (10,5)	1 335 (13,1)	-	1 343 (13,2)	1 546 (15,2)	1 546 (15,2)	1 526 (15)
механизмы	2 497 (30,2)	2 271 (22,3)	-	1 810 (17,8)	1 763 (17,6)	1 763 (17,6)	1 335 (13,1)
оборудование и провизия	1 560 (18,9)	1 242 (12,2)	-	1 205 (1,18)	1 240 (12,2)	1 225 (12,1)	1 427 (14)
разное	-	70 (0,7)	70 (0,7)	70 (0,7)	67 (6,6)	73 (7,1)	37 (0,36)
Всего:	8 260 (100)	10 160 (100)					

Таблица 2. Весовые нагрузки крейсеров водоизмещением до 8 тыс. т.

Статья нагрузки	Омаха	Е	Линдер	Амфитон	К34
Корпус	3 868 (54,4)	3 820 (55,3)	3 586 (49,9)	3 719 (51,3)	3 400 (46,3)
Механизмы	1 721 (24,2)	1 590 (23)	1 505 (20,9)	1 416 (19,5)	1 370 (18,6)
Вооружение	594,29 (8,4)	355 (5,1)	750 (10,4)	750 (10,3)	900 (12,2)
Оборудование	409 (5,7)	360 (5,2)	498 (6,9)	475 (6,6)	500 (6,8)
Защита	572 (8)	700 (10,1)	845 (11,8)	906 (12,5)	1 180 (16)
Запас водоизмещения		75 (1,1)			
Итого	7 114 (100)	6 900 (100)	7 184 (100)	7 250 (100)	7 350 (100)

При создании своих первых «Вашингтонских» крейсеров, за основу французы взяли проект крейсера «Дюгэ-Труэн». Опыт эксплуатации этого крейсера показал, что давление в силовой установке можно поднять с 18,5 кг/см² до 20 кг/см² (Патянин, 2007). Аналогично поступали англичане при создании своих крейсеров типа «Линдер» (Патянин, 2011). Благодаря этому, удалось несколько снизить вес силовой установки, и увеличить ее мощность. В остальном, ситуация мало поменялась. Как и на «Дюгэ-Труэн», тяжелые механизмы практически не оставили веса для бронирования. Приблизительно столько же весили механизмы у крейсеров типа «Тренто»: от 2 205 до 2 293 тонн (Трубицын, 2004, Малов, Патянин, 2007). Более тяжелые механизмы были только у японских крейсеров,

Таблица 4 (Сулига, 1996, Александров, 2016), но они были и более мощными, что делало итальянские и японские крейсера более быстроходными.

Таблица 3. Весовые нагрузки крейсеров водоизмещением свыше 8 тыс. т.

Статья нагрузки	Хаускин	Кент	Йорк	Белфаст	пр. 68	Фиджи
Корпус	4 900 (56)	5 600 (56)	4 254 (50,5)	4 800 (48)	4 579 (43,1)	3 819 (44,8)
Механизмы	1 950 (22,3)	1 830 (18,3)	1 755 (20,8)	1 540 (15,4)	1 775 (16,7)	1 413 (16,6)
Вооружение	560 (6,4)	1 000 (10)	901 (10,7)	1 450 (14,5)	1 559 (14,6)	1 188 (14)
Оборудование	430 (4,9)	570 (5,7)	491 (5,8)	600 (6)	207 (1,95)	817 (9,6)
Защита	810 (9,25)	1 000 (10)	1 017 (12)	1 610 (16,1)	2 339 (22)	1 289 (15,1)
Запас водоизмещения	100 (1,14)	0	0		165 (1,55)	
Итого	8 750 (100)	10 000 (100)	8 418 (100)	10 000 (100)	10 624 (100)	8 526 (100)

Таблица 4. Весовые нагрузки японских крейсеров

Статья нагрузки	Како	Аоба	Нати	Могами
Корпус	3 580 (43)	3 579 (42)	4 445 (38,7)	4 168,7 (37,2)
Механизмы	2 071 (24,9)	2 174 (25,5)	2 730 (23,8)	2 477,3 (22,1)
Вооружение	980 (11,8)	1 086 (12,8)	1 627 (14,2)	1 628,9 (14,5)
Оборудование	535 (6,4)	481 (5,6)	664 (5,8)	903,1 (8)
Защита	1 150 (13,8)	1 197 (14)	2 024 (17,6)	2 028,7(18,1)
Итого	8 316 (100)	8 517 (100)	11 490 (100)	11 206,7 (100)

Вполне понятны дальнейшие действия французов: необходимо уменьшать вес силовой установки. На следующих крейсерах они вместо четырехвальной силовой установки сделали трехвальную, соответственно и мощность уменьшилась на четверть. В Таблице 1 это крейсера «Суффрен», «Кольбер» (Патянин, 2009). Вес механизмов стал приблизительно такой же, как и у английского крейсера «Кент», Таблица 3. Но бронирование по прежнему до «Кента» по весу не дотягивало.

Выжав все, что только можно из механизмов, на крейсере «Фош» за счет сварки и широкого применения дюралюминиевых сплавов для внутренних деталей, удалось уменьшить вес корпуса, что позволило опять же усилить бронирование. По ее весу французы наконец то, обошли английские и американские крейсера первого поколения.

Пока шло строительство вышеперечисленных крейсеров, во Франции создали легкие и компактные силовые установки с высокими параметрами пара, подняв их с 20 кг/см² и 215 °С до 27 кг/см² и 325 °С. У «Алжира» механизмы весили 1 335 тонн (13,1 % от водоизмещения) (Кофман 2007, Moulin, Maurand, 1999), что на уровне итальянских крейсеров типа «Зара»: механизмы весили от 1 394 до 1 409 тонн (12,8 % – 12,9%) и намного легче, чем у крейсеров других стран (Малов, Патянин 2011). Легкие механизмы позволили усилить бронирование, которое стало тяжелее, чем у «Белфаста», но легче, чем у тяжелых крейсеров второго поколения остальных стран.

Крейсера типа «Дюгэ-Труэн» стали и основой для создания легких крейсеров. Уменьшив мощность механизмов и вес бронирования, был создан учебный крейсер «Жанна Д Арк», Таблица 6 (Патянин, 2010) при этом вес корпуса вырос, так как были построены помещения для курсантов.

Таблица 5. Весовые нагрузки американских крейсеров

	Solt Lake City	Indianapolis	Boise	St. Louis	Tuscaloosa
корпус	4 675,2 (51,4)	4 608,2 (49)	4 615 (47)	4 543 (43)	4 834 (48)
Бронирование артиллерии ¹	141 (1,55)	108,9 (1,2)	205 (2,1)	205 (1,94)	300 (3)
Бронирование корпуса ¹	912 (10)	941 (10)	1 941,5 (19,8)	1 941,5 (18,4)	1 967,32 (19,6)
механизмы	1 765 (19)	1 945,25 (20,7)	1 792 (18,3)	1 766 (16,7)	1 970 (19,6)
вооружение	1 143,1 (12,56)	1006,34 (10,8)	1 001,6 (10,2)	1 135 (10,7)	857 (8,5)
оборудование и припасы	589,1 (6,5)	642 (6,9)	602,8 (6,2)	373,9 (3,5)	622 (6,2)
Стандарт	9 096,8 (100)	9 390,4 (100)	9 799,7 (100)	10 562,36 (100)	10 050 (100)

1 – данные получены автором расчетным путем

Таблица 6. Весовые нагрузки легких французских крейсеров

	Дюгэ-Труэн	Жанна Д Арк	Эмиль Бертен	Галлисионер	Де Грассе
корпус	3 170 (38,3)	3 531 (44,7)	2 646 (52)	2 681 (34)	2 937 (32,8)
защита корпуса	105 (1,26)	69 (0,9)	124 (2,4)	1 081 (13,7)	1 519 ¹ (17)
защита артиллерии	61 (7,4)	-	-	380 (4,8)	-
вооружение	867 (10,5)	647 (8,2)	899,9 (17,7)	1 279 (16,2)	1 857 (20,7)
механизмы	2 497 (30,2)	1 562 (19,7)	1 374 (27)	1 370 (17)	1 366 (15,3)
оборудование и провизия	1 560 (18,9)	1 203 (15,2)	846 (16,6)	1 081 (13,7)	1 269 (14,2)
Всего:	8 260 (100)	7 894 (100)	5 080 (100)	7 872 (100)	8 948 (100)

1 – приведен суммарный вес бронирования корпуса и артиллерии

При создании крейсера «Эмиль Бертен» (Патянин, 2012) были использованы механизмы с высокими параметрами пара, что позволило при малом их весе получить высокую мощность. Корпус был облегчен настолько, что начались проблемы с его прочностью. У итальянцев аналогичными параметрами обладали кондотиерри первых серий. Их механизмы весили от 1 203 тонн до 1 355 тонн, а вот бронирование было тяжелее в несколько раз: 581-584 тонны (Трубицын 2008).

Дальнейшим развитием стали крейсера «Галлисионери» и «Де Грассе». Их весовые нагрузки также приведены в Таблице 6 (Патянин, 2017). По сравнению с крейсером «Эмиль Бертен» вес корпусов практически не увеличился, а вот проблем с их прочностью не наблюдалось. Скорее всего, это было достигнуто за счет использования брони в силовом наборе, которой на крейсере «Эмиль Бертен» практически не было. Бронирование этих легких крейсеров оказалось больше, чем у японских типа «Аоба» и английских типа «Фиджи».

Непонятно почему начался рост веса вооружения. В Таблице 6, у «Эмиль Бертена» и «Галлисионери» они приведены без веса брони, но все равно, наблюдается рост процентов на 40. Для сравнения, веса вооружения других крейсеров: «Кент» – 1 000 тонн, «Solt Lake City» – 1 143,1 тонн без бронирования. У «Фиджи», с бронированием башен – 1 188 тонн, при

этом у него было 12 152 мм пушек против 9 152 мм у «Галлисионери» и «Де Грассе», при сопоставимом ПВО. В [Таблице 7 \(Трубицын 2008\)](#) приведены весовые нагрузки легких итальянских крейсеров похожего с «Галлисионери» и «Де Грассе» водоизмещения. Как видно, весовые нагрузки у них достаточно похожие, за исключением веса вооружения, что говорит о приблизительно одном уровне технического развития.

Таблица 7. Весовые нагрузки легких итальянских крейсеров

	Эмануэло Филиберто Дюка Д'Аоста	Эугенио ди Савойя
корпус	2 256 (29,7)	2 264 (28,9)
защита	1 684 (22,2)	1 752 (22,4)
оборудование и провизия	1 219 (16)	1 270 (16,2)
механизмы	1 402 (18,4)	1 468 (18,7)
вооружение	685 (9)	717 (9,1)
прочие переменные грузы	350 (4)	360 (4,6)
	7 596 (100)	7 831 (100)

4. Заключение

Таким образом, если французские крейсера первого поколения из-за тяжелых механизмов были самыми незащищенными, то благодаря созданию силовых установок с высокими параметрами пара, использованию сварки и алюминиевых сплавов, французские крейсера второго поколения были на уровне мировых аналогов.

В классе эсминцев и лидеров аналогичные меры позволили создать самые быстрые в мире корабли в своем классе. Мировой рекорд скорости среди водоизмещающих кораблей, установленный лидером эсминцев "Ле Террибль": 42,93 уз при водоизмещении 2 853 т и средней мощности механизмов 86 443 л.с. не побит до сих пор, и вряд ли когда будет побит из-за соображений целесообразности ([Lassaque 1998](#)).

Литература

- [Александров, 2016](#) – Александров Ю.И. Тяжелые крейсера Японии. Серия: Война на море. М.: Яуза, Эксмо, 2016. 178 с.
- [Балакин, 1997](#) – Балакин С.А. Крейсер «Белфаст» // Морская коллекция. 1997. № 1. 32 с.
- [Донец, 1997](#) – Донец А.И. Тяжелые крейсера типа «County». Ч. 1. Крейсера серии «Kent». Владивосток: Рюрик, 1997. 56 с.
- [Донец, 2003](#) – Донец А.И. Тяжелые крейсера типа «Hawkins». Владивосток: Рюрик, 2003. 68 с.
- [Донец, 2003](#) – Донец А.И. Тяжелые крейсера типа «York». Владивосток: Рюрик, 2003. 92 с.
- [Кофман, 2007](#) – Кофман В.Л. Тяжелый крейсер «Альжери» // Морская коллекция. 2007. № 4. 36 с.
- [Малов, Патянин, 2007](#) – Малов А.А., Патянин С.В. Тяжелые крейсера «Тренто», «Триест» и «Больцано» // Морская Кампания. 2007. № 4. 55 с.
- [Малов, Патянин, 2011](#) – Малов А.А., Патянин С.В. Суперкрейсера Муссолини. Серия: Война на море. М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2011. 128 с.
- [Орел, 2023](#) – Орел А.В. Легкие крейсера типа «Омаха». Крейсер «Мурманск» и его американские сестершипы. Серия: Война на море. М.: Яуза, Эксмо, 2023. 176 с.
- [Патянин, 2007](#) – Патянин С.В. Легкие крейсера типа «Дюге-Труэн» // Морская кампания. 2007. № 1. 13 с.
- [Патянин, 2007](#) – Патянин С.В. Тяжелые крейсера типа «Дюкенъ» // Морская кампания. 2007. № 2. 48 с.
- [Патянин, 2009](#) – Патянин С.В. Тяжелые крейсера типа «Суффрен» // Морская кампания. 2009. № 1. 68 с.
- [Патянин, 2010](#) – Патянин С.В. Легкий крейсер «Жанна д'Арк» // Морская кампания. 2010. № 3. 68 с.
- [Патянин, 2011](#) – Патянин С.В. «Наглые» крейсера – охотники за рейдерами. М.: Изд-во «Эксмо», 2011. 128 с.

- [Патянин, 2012](#) – *Патянин С.В.* Легкий крейсер «Эмиль Бертен» // *Морская кампания*. 2012. № 2. 68 с.
- [Патянин, 2012](#) – *Патянин С.В.* Французские крейсера Второй Мировой. М.: Изд-во «ЭКСМО», 2012. 256 с.
- [Патянин, 2017](#) – *Патянин С.В.* Легкие крейсера типа «Ля Галиссоньер» // *Морская кампания*. 2017. № 6. 68 с.
- [Сулига, 1996](#) – *Сулига С.В.* Японские тяжелые крейсера. Т. 1. История создания, описание конструкции, предвоенные модернизации. СПб.: АОЗТ «ПФ», 1996. 96 с.
- [Трубицын, 2004](#) – *Трубицын С.Б.* Тяжелые крейсера Италии (1927-1945). Серия: Боевые корабли мира. М.: АНО «Истфлот», 2004. 71 с.
- [Трубицын, 2008](#) – *Трубицын С.Б.* Легкие крейсера Италии (1930-1974). Серия: Боевые корабли мира. М.: АНО «Истфлот», 2008. 71 с.
- [Трубицын, 2008](#) – *Трубицын С.Б.* Легкие крейсера Италии (1930-1974) Крейсера типов «Раймондо Монтекукколи», «Эугенио ди Савойя» и «Джузеппе Гарибальди». Серия: Боевые корабли мира. М.: АНО «Истфлот», 2008. 71 с.
- [Friedman, 1989](#) – *Friedman N.* U.S. Cruisers: An Illustrated Design History. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1989. 509 с.
- [Lassaque, 1998](#) – *Lassaque J.* Les Contre-Torpilleurs de 2 800 tonnes du type «Le Fantasque». Premier volume: 1929-1944. Marines edition, 1998. 156 с.
- [Jordan, 2013](#) – *Moulin J.* French Cruisers 1922-1956. Seaforth Publishing, 2013. 232 с.
- [Moulin, Maurand, 1999](#) – *Moulin J., Maurand P.* Le croiseur «Algerie». Marines edition, 1999. 98 с.

References

- [Aleksandrov, 2016](#) – *Aleksandrov, Yu.I.* (2016). Tyazhelye kreisera Yaponii. Seriya: Voina na more [Heavy cruisers of Japan. Series: War at sea]. М.: Yauza, Eksmo, 178 p. [in Russian]
- [Balakin 1997](#) – *Balakin, S.A.* (1997). Kreiser «Belfast» [Cruiser “Belfast”]. *Morskaya kolleksiya*. 1. 32 p. [in Russian]
- [Donets, 1997](#) – *Donets, A.I.* (1997). Tyazhelye kreisera tipa «County». Ch. 1. Kreisera serii «Kent» [Heavy cruisers of the "County" class. Part 1. Cruisers of the “Kent” series]. Vladivostok: Ryurik", 56 p. [in Russian]
- [Donets, 2003](#) – *Donets, A.I.* (2003). Tyazhelye kreisera tipa «Hawkins» [Hawkins-class heavy cruisers]. Vladivostok: Ryurik", 68 p. [in Russian]
- [Donets, 2003](#) – *Donets, A.I.* (2003). Tyazhelye kreisera tipa «York» [York-class heavy cruisers]. Vladivostok: Ryurik", 92 p. [in Russian]
- [Friedman, 1989](#) – *Friedman, N.* (1989). U.S. Cruisers: An Illustrated Design History. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 509 p.
- [Jordan 2013](#) – *Moulin, J.* (2013). French Cruisers 1922-1956. Seaforth Publishing, 232 p.
- [Kofman, 2007](#) – *Kofman, V.L.* (2007). Tyazhelyi kreiser «Al'zheri» [Heavy cruiser “Algeri”]. *Morskaya kolleksiya*. 4. 36 p. [in Russian]
- [Lassaque 1998](#) – *Lassaque, J.* (1998). Les Contre-Torpilleurs de 2 800 tonnes du type «Le Fantasque». Premier volume: 1929-1944. Marines edition, 156 p.
- [Malov, Patyanin, 2007](#) – *Malov, A.A., Patyanin, S.V.* (2007). Tyazhelye kreisera «Trento», «Triest» i «Bol'tzano» [Heavy cruisers “Trento”, “Trieste” and “Bolzano”]. *Morskaya Kampaniya*. 4. 55 p. [in Russian]
- [Malov, Patyanin, 2011](#) – *Malov, A.A., Patyanin, S.V.* (2011). Superkreisera Mussolini. Seriya: Voina na more [Mussolini's supercruisers. Series: War at sea]. М.: Kolleksiya, Yauza, Eksmo, 128 p. [in Russian]
- [Moulin, Maurand, 1999](#) – *Moulin, J., Maurand, P.* (1999). Le croiseur «Algerie». Marines edition, 98 p.
- [Orel, 2023](#) – *Orel, A.V.* (2023). Legkie kreisera tipa «Omakha». Kreiser «Murmansk» i ego amerikanskie sistershipy. Seriya: Voina na more [Light cruisers of the Omaha class. The cruiser “Murmansk” and its American sisterships. Series: War at sea]. М.: Yauza, Eksmo, 176 p. [in Russian]
- [Patyanin, 2007](#) – *Patyanin, S.V.* (2007). Legkie kreisera tipa «Dyuge-Truen» [Light cruisers of the Duguay-Trouin class]. *Morskaya kampaniya*. 1. 13 p. [in Russian]

- Patyanin, 2007** – *Patyanin, S.V.* (2007). Tyazhelye kreisera tipa «Dyuken'» [Heavy cruisers of the Duquesne type]. *Morskaya kompaniya*. 2. 48 p. [in Russian]
- Patyanin, 2009** – *Patyanin, S.V.* (2009). Tyazhelye kreisera tipa «Suffren» [Heavy cruisers of the Suffren class]. *Morskaya kompaniya*. 1. 68 p. [in Russian]
- Patyanin, 2010** – *Patyanin, S.V.* (2010). Legkii kreiser «Zhanna d'Ark» [Light cruiser “Zhanna d'Ark”]. *Morskaya kompaniya*. 3. 68 p. [in Russian]
- Patyanin, 2011** – *Patyanin, S.V.* (2011). «Naglye» kreisera – okhotniki za reiderami [“Arrogant” cruisers are raider hunters]. M.: Izd-vo «Eksmo», 128 p. [in Russian]
- Patyanin, 2012** – *Patyanin, S.V.* (2012). Frantsuzskie kreisera Vtoroi Mirovoi [French cruisers of World War II]. M.: Izd-vo «Eksmo», 256 p. [in Russian]
- Patyanin, 2012** – *Patyanin, S.V.* (2012). Legkii kreiser «Emil' Berten» [Light cruiser “Emile Bertin”]. *Morskaya kompaniya*. 2. 68 p. [in Russian]
- Patyanin, 2017** – *Patyanin, S.V.* (2017). Legkie kreisera tipa «Lya Galisson'er» [Light cruisers of the “La Galissoniere” class]. *Morskaya kompaniya*. 6. 68 p. [in Russian]
- Suliga, 1996** – *Suliga, S.V.* (1996). Yaponskie tyazhelye kreisera [Japanese heavy cruisers]. T. 1. Istorija sozdaniya, opisanie konstruksii, predvoennye modernizatsii. SPb.: AOZT “PF”, 96 p. [in Russian]
- Trubitsyn, 2004** – *Trubitsyn, S.B.* (2004). Tyazhelye kreisera Italii (1927-1945). Seriya: Boevye korabli mira [Heavy cruisers of Italy (1927-1945). Series: Warships of the world]. M.: ANO «Istflot», 71 p. [in Russian]
- Trubitsyn, 2008** – *Trubitsyn, S.B.* (2008). Legkie kreisera Italii (1930-1974). Seriya: Boevye korabli mira [Light cruisers of Italy (1930-1974). Series: Warships of the world]. M.: ANO «Istflot», 71 p. [in Russian]
- Trubitsyn, 2008** – *Trubitsyn, S.B.* (2008). Legkie kreisera Italii (1930-1974) Kreisera tipov «Raimondo Montekukkoli», «Eugenio di Savoia» i «Dzhuzeppe Garibal'di». Seriya: Boevye korabli mira [Light cruisers of Italy (1930-1974) Cruisers of the Raimondo Montecuccoli, Eugenio di Savoia and Giuseppe Garibaldi types. Series: Warships of the world]. M.: ANO «Istflot», 71 p. [in Russian]

Анализ весовой нагрузки французских крейсеров Второй мировой войны

Андрей В. Рожков^{a,*}

^a Гомельский государственный технический университет имени П.О. Сухого, Жлобин, Республика Беларусь

Аннотация. Проведен сравнительный анализ весовых нагрузок французских крейсеров Второй Мировой войны между собой и с весовыми нагрузками крейсеров других стран. Французские крейсера первого поколения имели очень тяжелые механизмы, тяжелее были только у японских крейсеров для достижения большей скорости. Из-за тяжелых механизмов практически не оставалось веса для бронирования. По бронированию, французские крейсера первого поколения были самыми слабозащищенными. Опыт проектировщиков позволил уже на крейсерах первого поколения уменьшить вес силовой установки и корпуса, и позволил сделать бронирование, сравнимое к бронированием английских крейсеров типа «Кент». За это время были созданы легкие и компактные силовые установки, сэкономленный вес пошел на усиление бронирования. По уровню защиты французские крейсера второго поколения были лучше британских, иногда даже на уровне японских, итальянских. В классе эсминцев и лидеров аналогичные меры позволили создать самые быстрые в мире корабли в своем классе. Мировой рекорд скорости среди водоизмещающих кораблей, установленный лидером эсминцев "ЛеТеррибль": 42,93 уз при водоизмещении 2 853 т и средней мощности механизмов 86 443 л.с. не побит до сих пор, и вряд ли когда будет побит из-за соображений целесообразности.

Ключевые слова: крейсер, Франция, Вторая мировая война, весовая нагрузка кораблей.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: andreyrogkov73@yandex.ru (А.В. Рожков)

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2023. 11(1): 42-49

DOI: 10.13187/inj.2023.1.42
<https://inj.cherkasgu.press>



DKS Vessels for Coastal Cargo Transportation in Germany on the Black Sea 1941–1944

Vladislav V. Zhdanov ^a

^a Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

In the national literature, the considerable attention is paid to the organization of freight transportation by Soviet water transport and to the analysis of the difficulties that it managed to overcome. But what was generally not reported was the difficulties that Germany and its allies faced and how they overcame them. One such unknown page remains transportation on the Black Sea, where before the war Germany simply did not have a merchant fleet. The work involves the reconstruction of the ship composition of the shipping company “Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH”, created to organize transport links between the Danube and the Dnieper practically from scratch. There were of great importance in this case the ships located in the region, transferred by the allies. In the overall structure of the fleet, trophies and German ships themselves made up a relatively small share. As combat experience shows, “Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH” generally coped with the tasks assigned to it. But due to the approaching front line, from the fall of 1943 the shipping company stopped commercial transportation and its ships completely switched to military transportation.

Keywords: World War II, Germany, Black Sea, coastal shipping.

1. Введение

В отечественной литературе значительное внимание уделено организации грузовых перевозок советским водным транспортом и анализу трудностей, которых ему удалось преодолеть. Но при этом обычно не сообщалось о трудностях, с которыми столкнулась Германия и ее союзники и как они их преодолевали. Одной из такой неизвестной страницей остаются перевозки на Черном море, где до войны торговый флот у Германии просто отсутствовал. В работе производится реконструкция судового состава паромства «Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH», созданного для организации транспортного сообщения между Дунаем и Днепром.

2. Материалы и методы

Основными материалами для работы послужили работы немецких историков, обобщенные в работе (Jockel, Zhdanov, 2023), частично дополненные работой Ю. Мейстера (Майстер, 2005). Автор также выражает особую благодарность Торстену Райху (Thorsten Reich) за предоставленные им журналы боевых действий Кригсмарине: KTB Seekommandanten Ukraine Odessa, Nikolajew, KTB Seetransportstelle Cherson, Mariupol, Otschakow, Sewastopol, Taganrog, KTB Admiral Schwarzes Meer KTB Kommandanten Seeverteidigung der Krim, KTB Seetransportstelle Braila, Burgas, Galatz, Konstanza, Sulina, Varna.

3. Обсуждение и результаты

Германия, напав на СССР в июне 1941 года, рассчитывала на блицкриг, т.е. быстрый разгром советских вооружённых сил и оккупацию значительных территорий. Однако цели, намеченные военно-политической верхушкой Германии, достигнуты не были. И здесь во весь рост встала проблема снабжения Вермахта, частей СС, люфтваффе и кригсмарине морским путём. На Балтике этот вопрос затруднений не вызвал – весь регион контролировался вермахтом и кригсмарине, а судовой состав был под рукой, и в нужном количестве.

На Чёрном море всё было наоборот. В 1941–1942 гг. вермахт захватил почти все советские порты на Чёрном море: Одессу, Николаев, Херсон, Очаков, Феодосию, Ялту, Севастополь. На Азовском море были взяты Мариуполь, Таганрог, Ейск, Азов, Ростов, Темрюк, Генчешек. Однако на Чёрном море у Германии не было судов для налаживания снабжения южной группировки немецких войск. Первыми судами, которые использовали в октябре 1941 г. для перевозки грузов, стали самоходные паромы «Siebel» грузоподъёмностью 130 т. Затем к ним присоединились торговые суда стран-союзниц Германии: Венгрии «Tisza» (1937 г.), «Kolozsvár» (1941 г., 833т) и Болгарии («Царь Фердинанд»).

13 апреля 1942 г. концерном «Hermann Göring» и пароходством «Deutschen Levante-Linie», было создано пароходство «Dnjepr-Küstenschiffahrt GmbH» (DKS), со штаб-квартирой в румынской Браиле, а позже в Вене. Задача – установить транспортное сообщение между нижним Дунаем и Днепром, а также с портами Николаев и Херсон. Регулярные перевозки начались 1 июля 1942 г. Поскольку подходящих грузовых морских судов не было, в том же 1942 г., в мореходные были переоборудованы речные немецкие грузовые теплоходы с Дуная: «Engerau» (1912 г., 380 брт., 440 л.с.), «Hainburg» (1912 г., 400 брт.), «Theben» (1912 г., 367 брт.). Также в состав вошли трофейные советские суда – грунтоотвозная шаланда «Переволока» (1913 г., 840 т., 400 л.с.), поднятая немцами в Николаеве в 1941 г., и захваченный в октябре 1941 г. в Мариуполе пароход «Волго-Дон» (1918 г., 956 брт., 750 л.с.). С Дуная же были переброшены грузовые теплоходы оккупированной Югославии: «Uskok» (1933 г.) и «Vitez» (1933 г.). У Венгрии для кригсмарине был куплен теплоход «Budapest» (1934 г., 485 брт., 400 л.с.), в мае 1942 г. переданный DKS. Из Голландии перегнали грузовые каботажные теплоходы «Irene» (1929 г., 120 брт., 70 л.с.), «Mercurius» (1929 г., 170 брт.) и «Orion» (1931 г., 132 брт.). На верфи в Николаеве немцы построили три деревянных грузовых судна, грузоподъёмностью 150 т.: «Corpi 1, 2 и 3».

Буксирный флот был не менее пёстрым. С Рейна перебросили буксиры «Baden XV» (1934 г., 400 л.с.), «Baden XVI» (1935 г., 400 л.с.), «Braunkohle VIII» (1937 г., 350 л.с. и прочие; с Дуная – колёсный паровой буксир «Austria» (1901 г., 500 л.с.), моторные буксиры «Kreuzenstein» (1941 г., 190 т., 410 л.с.), «Höflein» (1941 г., 190 т., 410 л.с.), «Gestmann 9» (1936 г., 385 л.с.) и ряд других. В 1943 г. DKS пополнился буксирами, перестроенными для использования на море: «Lübeck» (1942 г., 1000 л.с.), «Isar» (1908 г., 110 брт., 380 л.с.), «Wachau» (1937 г., 155 т., 380 л.с.). Румыния предоставила свои буксиры: «Basarabia» (1917 г., 750 л.с.), «Castor» (1920 г., 193 т., 250 л.с.), «Motrul» (1921 г., 190 т., 350 л.с.) и другие. Всего 9 штук. От Венгрии – один буксир «Parkany». Из оккупированной Югославии пришли моторные буксиры «Vanat» (1902 г., 50 брт., 150 л.с.), «Galeb II» и III (оба – 1921 г., 158 т., 100 л.с.), «Indus» (1898 г., 206 брт., 400 л.с.), колёсный буксир «Sip» (1870 г., 600 л.с.). Из Голландии были переброшены моторные буксиры «Bijland» (1930 г., 100 л.с.), «Drie Gebroeders» (1930 г., 100 л.с.), «Germa» (1930 г., 110 л.с.). Всего – 6 единиц. В DKS использовались и советские суда, которые использовались как буксиры: собственно, буксир «Baurat Winckenbach» (б. «Металлист»); ледокол «Solombala» (б. «Соломбала», 1914 г., 388 брт., 1300 л.с.), затопленный в Мариуполе в 1941 г. и поднятый немцами в 1942 г.; пожарный пароход «Šunskij» (б. «Саламандра», 1903 г.), поднятый немцами в 1942 г. в Ростове; грунтоотвозная паровая шаланда «Kinburn» (б. «Кинбурн», 1885 г., 423 т., 200 л.с.), ставшая трофеем в 1941 г.

Баржевый флот тоже был интернациональным. Пароходство DDSG дало баржи и шаланды: DDSG-100 (285 т.), 101 (1845 г., 380 т.), 417 (1852 г., 351,9 т.) и т.д. Всего 9 штук. Румыния, как союзник Германии, предоставила во фрахт DKS в 1942–1944 гг. большое количество барж из пароходства CNR («Centrul Național de Româniizare», București): 402, 605, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1133 и т.д., всего 46 барж. Были привлечены баржи и других румынских владельцев: «Grigore Cicei 1» (1938 г., 1382 т.), «Peles» (1889 г., 1078 т.), «Dunarea

II» (1894 г., 1385 т.), «Elena T.» (1890 г., 1094 т.) и другие. В DKS также вошли лихтеры (морские баржи) так называемого «греческого типа». Греческая община в Румынии использовала мореходные баржи грузоподъемностью около 1000 т. и более, и осадкой в грузу 3 м. После того, как Германия оккупировала Грецию в 1941 г., дунайский флот Греции перешёл под немецкий контроль, и эти мореходные баржи с 1942 г. стали активно использоваться для морских перевозок. В DKS в первую очередь оказались лихтеры «Penelopi K» (1905 г., 1370 т.) и «Petros Levendis» (1915 г., 2170 т.). Голландский флот Дуная, после оккупации страны в 1940 г., тоже оказался под контролем Германии, но был передан в пользование Румынии, и лихтер «Evertje» (1919 г., 1518 т.) также оказался в DKS. Активно использовался дунайский флот Югославии. В 1941 г. пароходство JRP («Jugoslovenska rečna plovidba») оказалось под контролем Германии и было переименовано в SOR («Südosteuropäische Reederei»). В DKS вошли баржи JRP-24603 (1853 г., 478 т.), 27104 (688 т.), 27313 (664 т.) и прочие, всего 22 штуки. Также из Югославии пригнали баржи пароходства SBD («Srpsko brodarsko društvo», Belgrad): SBD-4 (1902 г., 165 т.), 253 (1908 г.) и другие, всего 6 штук. Дунайский флот Франции в лице пароходства SFND («Société Française de Navigation Danubienne») после капитуляции страны в 1940 г., также стал трофеем Германии. В DKS оказались лихтеры «Adour» (1907 г., 1453 т.), «Charleroi» (1911 г., 1223 т.), «Garonne» (1918 г., 1477 т.) и другие, всего 15 шт. Среди барж DKS были и советские, такие как «Amur 148», «Cerkassy», WM 1018 (б. морской лихтер «Терек», 300 т.), WM 5184, WTLO-124, 171, 344.

Для перевозки нефтепродуктов, в 1942 г. у DKS не было танкеров. Поэтому были взяты 8 речных танкеров с Дуная, для перестройки в морские суда. Это «Helvetia» и «Bayreuth» (оба 1914 г., 425 брт., 330 л.с.), MT I, II, III, IV (все 1923 г., 425 брт., 500 л.с.) – бывшие голландские, купленные в 1940 г. концерном «Hermann Göring» вместе с пароходством COMOS. Также прошли перестройку в морские суда английский танкер «Shell I» (б. «Danube Shell I», 1926 г., 488 брт., 500 л.с.) и югославский «Svoj Svome» (1935 г., 300 т., 200 л.с.). Единственным танкером DKS в 1942 г. была советская грунтоотвозная шаланда «Ангара» (950 брт.).

Отсутствие танкеров в 1942 г. заменили нефтеналивные баржи, переброшенные с Эльбы: «Breslau» (1925 г., 639 т.), «EVA III» (1925 г., 589 т.) и «Inga» (1929 г., 651,8 т.) и переданные из дунайских пароходств Германии: BL 55 (1916 г., 674,4 т.), ÖB III (1928 г., 477,1 т.) BL.L-2 и 3 (обе 1936 г., 263 т.). Пароходство DDSG передало баржи DDSG-XXII, DDSG-XXIII, DDSG-XXVI (все 1926 г., 661 т.). Далее в DKS вошли баржи, построенные в 1942-44 гг., по программе RVM (Reichsverkehrsministerium – Имперское министерство путей сообщения). Это баржи TL 155 (1943 г., 628,35 т.), TL 165 (1942 г., 636,1 т.), TL 166 (1942 г., 627,39 т.) и другие. Всего в DKS было 11 таких барж. Румыны передали баржи CNR 1464 (1913 г., 1475 т.), CNR 1472 (1894 г., 1437 т.), Sorin (1893 г., 1139 т.) и SRD 4 (1886 г., 766 т.). С Голландии в 1943 г. перегнали баржи «India» (1925 г., 561,5 т.), «Moselia» (1925 г., 622 т.) и «Vistulia» (1925 г., 626,1 т.). Две баржи были взяты у французского SFND: «Algerie» (1885 г., 1020 т.) и «Dahomey» (1936 г., 721 т.).

С 15 ноября 1943 г. все корабли DKS были сданы в субаренду пароходству «Schiffahrt-GmbH», поскольку DKS больше не осуществляла коммерческие перевозки. В соответствии с соглашением об управлении между DKS и DDSG от 20 мая 1944 г., DDSG взяла на себя управление кораблями DKS. С этой целью она основала морскую службу DDSG.

Судьба судов DKS сложилась по разному.

Из 33 грузовых судов (Германия 14, Венгрия 1, Румыния 1, Голландия 8, Югославия 4, СССР 5) погибли 14 (из них 6 на Средиземном море).

Из 9 танкеров (Германия 6, Великобритания 1, СССР 1, Югославия 1) погибли 2 судна.

Из 58 буксиров (Германия 30, Румыния 9, Югославия 8, Голландия 6, Венгрия 1, СССР 4) погибли 34 судна.

Из 143 сухогрузных барж (Германия 10, Румыния 77, Югославия 29, Франция 13, Бельгия 1, Греция 4, Голландия 1, СССР 8) погибли 32 судна.

Из 48 нефтеналивных барж (Германия 37, Румыния 4, Голландия 3, Франция 2, Великобритания 1, СССР 1) погибли 8 судов.

Часть судов стали трофеями Красной Армии и вошли в состав СДГП и Черноморского пароходства. Другие были возвращены Румынии, Югославии, Франции, Голландии,

Великобритании, Греции. Некоторые немецкие суда были подняты советскими спасателями после войны и введены в строй.

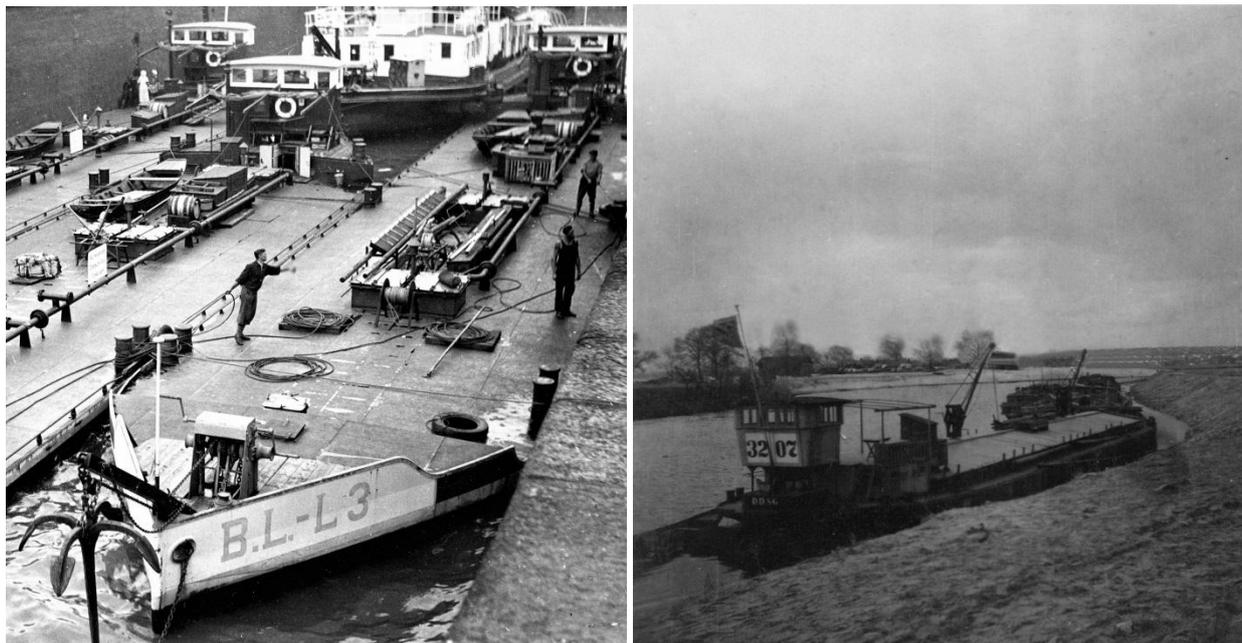


Рис. 1. В.Л.Л-1, 2, 3 (слева); DDSG-3207 (справа)



Рис. 2. «Baden XVI»



Рис. 3. «Engerau»



Рис. 4. «Isar»

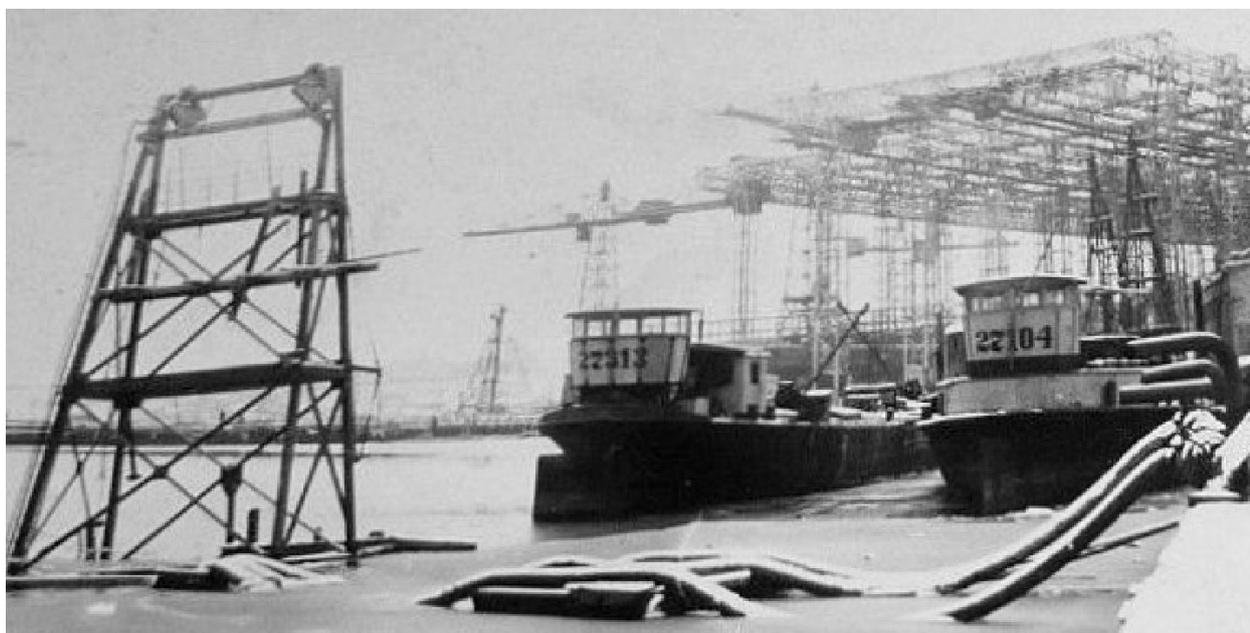


Рис. 5. JRP-27104 и JRP-27313



Рис. 6. М.Т-I



Рис. 7. «Schell-I»

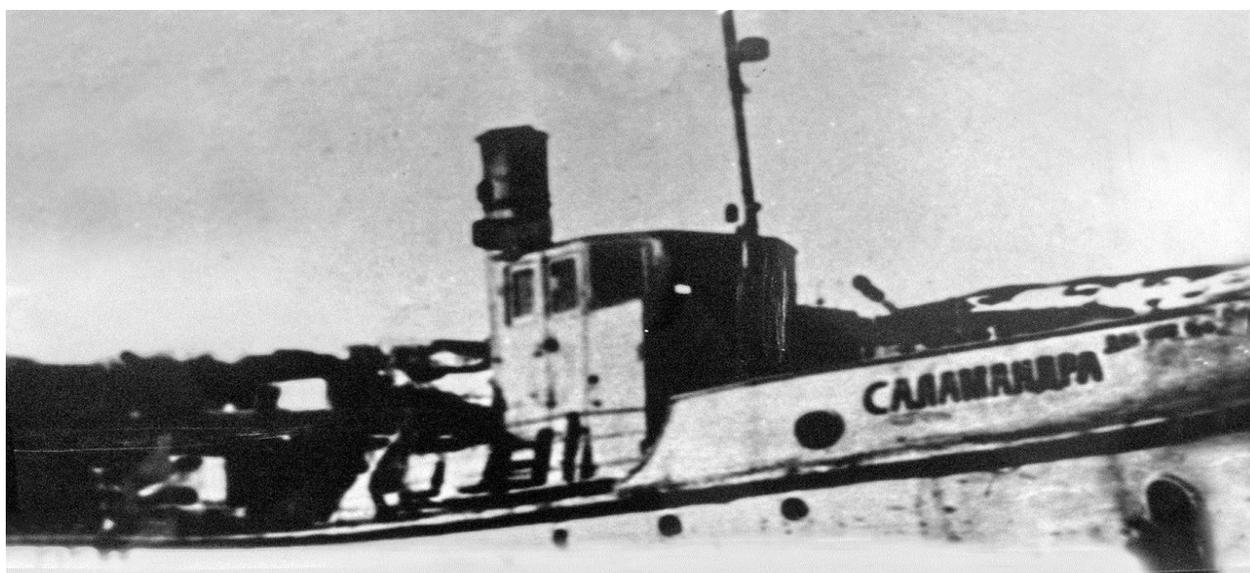


Рис. 8. «Саламандра», потом «Šunskij»



Рис. 9. TL-166

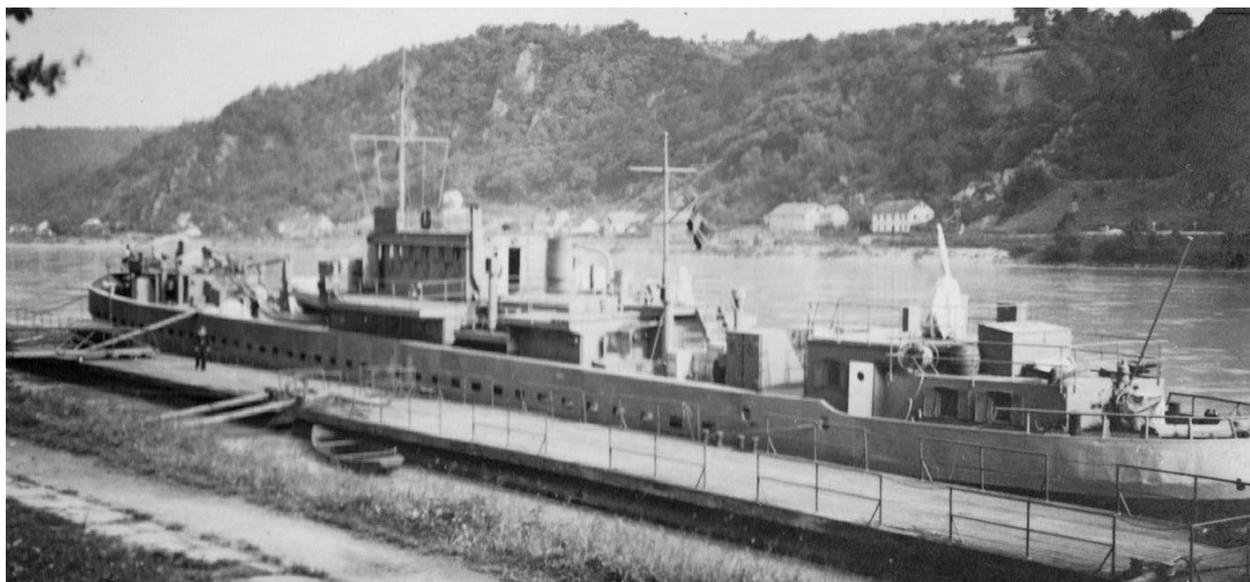


Рис. 10. «Uskok»

4. Заключение

В 1941-42 гг. Германия практически с нуля создала структуры для перевозки между Дунаем и Днепром. Большое значение при этом имели суда, находившиеся в регионе, переданные союзниками. В общей структуре флота трофеи и собственно германские суда составляли относительно небольшую долю. Как показывает опыт боевых действий, «Dnjerg-Küstenschiffahrt GmbH» в целом справилась с возложенными на нее задачами. Но из-за приближения линии фронта, с осени 1943 г. пароходство прекратило коммерческие перевозки и его суда полностью перешли на военные перевозки.

Литература

[Майстер, 2005](#) – *Майстер Ю.* Восточный фронт – война на море 1941–1945 гг. М.: ЭКСМО, 2005.

[Jockel, Zhdanov, 2023](#) – *Jockel K.-H., Zhdanov V.* Deutsche Kriegsreedereien in der Sowjetunion 1942–1945. Berlin: Edition Erich Gröner, 2023.

References

[Jockel, Zhdanov, 2023](#) – *Jockel, K.-H., Zhdanov, V.* (2023). Deutsche Kriegsreedereien in der Sowjetunion 1942–1945. Berlin: Edition Erich Gröner.

[Majster, 2005](#) – *Majster, Ju.* (2005). Vostochnyj front – vojna na more 1941–1945 gg. [Eastern Front – war at sea 1941–1945.]. М.: EKSMO. [in Russian]

Суда DKS для каботажных грузовых перевозок Германии на Чёрном море 1941–1944 гг.

Владислав Валерьевич Жданов ^а

^а ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. В отечественной литературе значительное внимание уделено организации грузовых перевозок советским водным транспортом и анализу трудностей, которых ему удалось преодолеть. Но при этом обычно не сообщалось о трудностях, с которыми столкнулась Германия и ее союзники и как они их преодолевали. Одной из такой неизвестной страницей остаются перевозки на Черном море, где до войны торговый флот у Германии просто отсутствовал. В работе производится реконструкция судового состава пароходства «Dnjerg-

Küstenschiffahrt GmbH», созданного для организации транспортного сообщения между Дунаем и Днепром практически с нуля. Большое значение при этом имели суда, находившиеся в регионе, переданные союзниками. В общей структуре флота трофеи и собственно германские суда составляли относительно небольшую долю. Как показывает опыт боевых действий, «Dnjepf-Küstenschiffahrt GmbH» в целом справилась с возложенными на нее задачами. Но из-за приближения линии фронта, с осени 1943 г. пароходство прекратило коммерческие перевозки и его суда полностью перешли на военные перевозки.

Ключевые слова: Вторая мировая война, Германия, Черное море, каботажные перевозки.