

## Симбирское-Ульяновское Поволжье – флоту

Готовится к изданию Ульяновская флотская энциклопедия – научно-популярное издание, ориентированное на широкий круг читателей.

**В** настоящее время в России наблюдается резкий скачок в развитии региональной энциклопедистики. В середине прошлого года выявлено 840 печатных и электронных региональных энциклопедий и энциклопедических справочников. Созданы Международная ассоциация издателей энциклопедий, портал «Российские региональные энциклопедии». Проводятся научные конференции, активно осваивается пространство Интернета, появляется все больше электронных энциклопедических проектов.

Спросите: почему именно в Ульяновске появится флотская энциклопедия – здесь нет моря?

Моря нет, но есть флот, есть славное флотское прошлое Симбирского-Ульяновского Поволжья, есть могучая судоходная Волга.

Историческая судьба нашего региона издревле определялась великой русской рекой. На ее берегах возникали первые поселения людей. Хозяйство волжан было связано с рыболовством. Они осваивали не только берега, но и водные просторы, учились строить суда. По Волге и ее притокам шли торговые караваны, строились укрепленные засечные черты, поднимались струги Степана Разина, тянули лямку бурлаки. Волжские леса давали лес для постройки кораблей.

Первые пароходы перевозили по Волге грузы и пассажиров, скоростные суда летели на подводных крыльях. В нашем крае родились замечательные российские и советские конструкторы, кораблестроители, флотоводцы, путешественники.

В годы Великой Отечественной войны в Ульяновске были размещены Наркомат Военного-морского флота СССР, Наркомат речного флота СССР, научно-исследовательские институты, связанные с флотом. В Ульяновске размещался 31-й арсенал ВМФ.

Ряд предприятий в Ульяновске работали и сегодня работают на отечественный флот. В марте 2021 года исполняется 60 лет ведущему предприятию оборонно-промышленного комплекса России – научно-производственному объединению «Марс». К этой знаменательной дате и приурочено создание флотской энциклопедии.

В нашей энциклопедии мы не только расскажем о том, что было и есть, а постараемся показать возможные перспективы, обозначить тенденции развития флота в регионе и его проблемы, показать героические подвиги моряков-симбирян, трудовые свершения работников речного флота, достижения промышленности, инженерной и конструкторской мысли.

Создание энциклопедии предполагает огромную поисковую работу, в ходе которой уже сделаны интересные находки, систематизированы разнообразные факты, свидетельства, документы. За два года собран обширный и очень интересный материал.

Чтобы Симбирская-Ульяновская флотская энциклопедия была максимально полной и точной, мы обращаемся к читателям: вы можете стать участником этого интересного проекта и автором энциклопедической статьи, а ваш земляк или родственник, возможно, попадет в список «героев» энциклопедии флота. Самое главное требование к выбору тем и персонажей – связь с Симбирским-Ульяновским краем (место рождения или проживания, учеба, работа).



Павел Пузыревский. Репродукция на открытке «Заливные луга у Симбирска»

Что должно быть отражено в биографии симбирян-ульяновцев, чья судьба связана с флотом (моряки и речники, конструкторы, ученые и судостроители, путешественники, спортсмены):

1. Фамилия, имя, отчество.
2. Дата и место рождения, дата и место смерти.
3. Служба на судах Российской империи, служба на ВМФ в рядах РККА/Советской армии/Российской армии, чины и звания. Когда и куда демобилизован. Участие в военных действиях, награды (по возможности с указанием даты вручения).
4. Работа на судах речного флота, на судостроительных и судоремонтных заводах. Достижения и награды.
5. Спортсмены и спортивные достижения (парусный спорт, судомоделизм, морское многоборье).
6. Образование, в том числе специальное: военное, инженерное, др.
7. Ученые – флоту: достижения, авторские свидетельства, патенты, печатные издания...
8. Желательно адрес проживания в настоящее время (по возможности) или контакты близких.
9. Фотографии (отдельным файлом JPEG, желательно с разрешением не менее 300 пикселей, по возможности с указанием даты).

### Наши пожелания:

1. Использование документов, в том числе из архивов (включая семейные) и фондов музеев.
2. Связь с историей Симбирского-Ульяновского края.
3. Наличие ссылок на источники и литературу, включая ссылки на интернет-источники.

Объем не определяется. Важный и интересный материал может занимать совсем немного места. В энциклопедической статье обязательно будет указано авторство приславшего материал.

**Наши контакты: Институт истории и культуры АНО «ЦСИ Ульяновской области».**  
E-mail: [csi-history@mail.ru](mailto:csi-history@mail.ru) (Т.Б. Качкина).

Предлагаю читателям «Мономаха» ознакомиться с некоторыми статьями будущей энциклопедии.

**Татьяна Качкина,**

ведущий специалист  
Центра истории и культуры  
АНО «ЦСИ Ульяновской области»



## Абель Рудольф Иванович (Иоганнович)

(23.09.1900, Рига, Латвия –17.12.1955, Москва)

Рудольф Абель служил кочегаром на миноносце «Ретивый» Волжской военной флотилии Морских сил РККА (ВВФ) в 1918–1919 годах, советский разведчик. В качестве кочегара миноносца «Ретивый» принял участие в переходе из Балтики через Мариинскую систему на Волгу и сражался в составе ВВФ на Волге и Каме.

В январе 1920 года он поступил на курсы радистов Балтфлота в Кронштадте, а в конце 1921-го вступил добровольцем в ряды Амурской военной флотилии, где до 1923 года служил радистом на канонерских лодках. В 1923–1924 Абель был начальником радиостанции на о. Беринга, в 1924–1926 работал электриком и радистом при Совторгфлоте во Владивостоке, в 1926–1927 служил в должности коменданта советского представительства в Шанхае, являясь с 1927 года сотрудником иностранного отдела ОГПУ. С 1927-го до 1929 года он работал радистом и шифровальщиком при полпредстве СССР в Пекине, где, по некоторым данным, завязал дружбу с разведчиком-нелегалом В.Г. Фишером. В 1929–1936 годах Абеля направили на

разведывательную работу за рубежом, в которой ему помогало безупречное владение английским, немецким и французским языками. После возвращения в СССР он служил в Центральном аппарате внешней разведки, откуда в 1938-м был уволен по причине ареста брата, а вскоре отправлен на досрочную пенсию.

В 1941 году Абель вновь стал сотрудником НКВД-НКГБ и готовил диверсионные разведгруппы для работы в тылу противника, неоднократно сам выполняя разведзадания. С августа 1942-го по январь 1943 год он входил в состав оперативной группы по обороне Главного Кавказского хребта. В 1945 Абелю было присвоено звание подполковника госбезопасности. В 1946 году ушел в отставку.

21.09.1957, уже после смерти



Абель Рудольф Иванович

Абеля, ФБР арестовало в США советского агента В.Г. Фишера. Чтобы оповестить Центр о провале, Фишер назвал именем своего покойного друга Р.И. Абеля. Фишера-Абеля приговорили к 32 годам заключения за передачу СССР особо важных материалов по американским атомным разработкам. В 1962-м его обменяли на американского летчика-разведчика Ф.Г. Пауэрса. С тех пор В.Г. Фишер известен как Рудольф Абель.

**Дмитрий Семенов**

## Александр I. Поездка по Волге

В середине августа 1824 года Александр I выехал из Санкт-Петербурга через Рязанскую, Псковскую, Смоленскую, Тверскую, Калужскую, Московскую и Тульскую губернии. В губернских центрах император осматривал богоугодные и учебные заведения, устраивал смотры частям гарнизона. В Пензенской губернии он провел маневры и 5 сентября 1824 года приехал в Симбирск, где на следующий день присутствовал при закладке Троицкого кафедрального собора.

7 сентября Александр I на казенном гардкоуте переправился через Волгу и прибыл в Ставрополь, в то время уездный город Симбирской губернии. После удачной переправы император решил продолжить путешествие по Симбирской губернии также водным путем.

В Ставрополе было представлено на смотр войско ставропольских калмыков. После службы в городском соборе император в сопровождении начальника главного штаба генерал-лейтенанта барона Дибича и лейб-медика Виллие поднялся на борт гардкоута. Придворные отправились из Ставрополя в Самару по суше.

100 верст до уездного города Симбирской губернии Самары гардкоут преодолел за 9 часов.

Во время поездки Александр I сидел на палубе (на гардкоутах не было кают) и занимался чтением бумаг. По воспоминаниям, он много беседовал с экипажем. Сначала шли на веслах, потом подняли парус. Пристани в Самаре не было, поэтому для встречи устроили небольшой причал. Император остался доволен поездкой, заметив: «Как жителю гор необходимо нужно иногда переходить в долины, чтобы переменить воздух, так и жителю коляски, чтобы успокоится – не худо ехать по воде».



Гардкоут

Поездка убедила его в эффективности гардкоутных команд для охраны волжского судоходства от разбоев. Командир гардкоута Трубников получил монаршую благодарность и бриллиантовый перстень, а членам его команды было пожаловано: унтер-офицеру – 20 руб., бомбардиру – 15 руб., матросам по 10 руб. на человека. После этого путешествия жалование речников приравнивали к жалованью моряков.

Из Самары Александр I отправился в Оренбургскую губернию, а затем на уральские заводы.

**Татьяна Качкина**

## «Валерий Елисеев»

Так называется нефтерудовоз проекта 1570 типа «река-море». Построен он на Пермском судостроительном заводе «Кама» (ныне ОАО «Судостроительный завод «Кама») в 1982 году. Его длина 119 метров, ширина 13,5 метра, высота борта 5,8 метра, осадка 8 метров, валовая вместимость 2615 тонн. Развивает скорость 11 узлов/ч. Имеет одну палубу.



Теплоход «Валерий Елисеев». 2017



Елисеев В.П.

До 2017 года носил название «Нефтерудовоз-41М». До 2005 года работал в составе пароходства «Волготанкер», а затем 11 лет находился на холодном отстое в Самаре.

В 2016 году теплоход был взят на капитальный ремонт с полной заменой двигателя и других механизмов.

27 апреля 2017 года

«Нефтерудовоз-41М» был переименован. Новое имя «Валерий Елисеев» он получил в честь Валерия Петровича Елисеева, который в 1989–2001 годах был директором завода «Теплоход», а в 2001–2008 годах – начальником Волжского бассейнового управления (ныне ФГУ «Администрация Волжского

бассейна внутренних водных путей»).

В настоящее время «Валерий Елисеев» перевозит грузы из Череповца в Санкт-Петербург, из Ладожского и Онежского озер – в Москву, Тверь, Ярославль и Нижний Новгород. Судно может выходить и в морские районы плавания.

Татьяна Качкина

## «Ветерок»

Моторы семейства «Ветерок» выпускались на Ульяновском моторном заводе с 1965-го по 2008 год. Серийно выпускались три модели мощностью 8, 9,9 и 12 лошадиных сил, которые, соответственно, получили названия «Ветерок-8» и т.д.

Кроме того, ограниченно собирались модели в 6, 14, 15 и 34 лошадиных силы. Прототипом первых «Ветерков» послужил лодочный мотор «Москва», выпускавшийся на Московском машиностроительном заводе «Красный октябрь». Ведущим конструктором был назначен Е.И. Фишбеин.

Первенцем в семействе моторов стал «Ветерок-8», серийный выпуск которого начался в 1965 году. В 1966-м был разработан «Ветерок-12», в 1967-м его запустили в серийное производство. В 1969–1971 годах было освоено производство и выпущены небольшие партии модификаций моторов с удлинненным дейдвудом («Ветерок-8У» и «Ветерок-12У») и в грузовом исполнении («Ветерок-8М» и «Ветерок-12М»). В 1978 году двигатели обрели электронную бесконтактную систему зажигания. Обновленные моторы получили обозначение «Ветерок-8Э» и «Ветерок-12Э». В 1984 году «Ветерок-12Э» был снят с производства. Причиной послужила кампания по ограничению эксплуатации маломерного флота. В 1987–1988 годах была проведена модернизация мотора.



Гоночные катера команды УМЗ с двигателями «Ветерок», фото 1970-х гг.

«Ветерок-8М» стал комплектоваться двумя гребными винтами: скоростным и грузовым. В 1993 году был возобновлен выпуск мотора «Ветерок-12М». Кроме того, выпустили опытную партию моторов «Ветерок-12Р», имеющих как

Шильдик от мотора «Ветерок-8Э» 1980 года выпуска



Лодочный мотор «Ветерок»



передний, так и задний ход. В 2006 году было освоено серийное производство мотора «Ветерок-9,9». На рубеже веков выпуск лодочных моторов «Ветерок» был нерегулярным из-за тяжелого экономического положения завода и смены собственников, а в 2008 году ОАО «Ульяновский моторный завод» объявило о прекращении серийного производства лодочных моторов.

Моторы «Ветерок» получили широкое распространение в СССР, России и за границей. В 1960–1970-х годах по своим потребительским характеристикам «Ветерки» не уступали зарубежным моторам аналогичной мощности. От других советских подвесных лодочных моторов они отличались низким уровнем шума, надежностью и долговечностью, легким запуском. Моторы «Ветерок» активно эксплуатировались государственными организациями, рыболовами-промысловиками и любителями маломерного флота.

Дмитрий Семенов



## Винновская переволока

Винновская переволока – это перешеек между текущими в противоположных направлениях судоходными реками Свиягой и Волгой, который использовался для волока судов.

Она находилась в районе Винновской роши (Железнодорожный р-н совр. Ульяновска), где расстояние между Свиягой и Волгой всего около полутора километров. Этим пользовались для переволока судов средневековые путешественники, перемещавшиеся водным путем – наиболее доступным и экономичным в то время видом транспорта. Вероятно, ладьи сначала заводились по системе запруд в овраге «Большая Винна» (располагается южнее горы, на которой находится современная Беседка-памятник И.А. Гончарову) до участка, расположенного под современным аттракционом «Колесо обозрения» или около центрального входа в ПККО «Винновская роца». Далее суда устанавливались на бревна, колеса или волокуши и с помощью тягловых животных перемещались через водораздел из Волги в Свиягу. Аналогичный маршрут для



Винновская переволока

небольших судов, которые можно переносить на руках, мог проходить и в овраге «Малая Винна» (второе название «Фашинный овраг»), расположенный севернее горы, на которой находится современная Беседка-памятник И.А. Гончарову. Существует предположение, что на вышеуказанной горе располагался небольшой дозорный пункт, контролирующий волок, на что косвенно указывают

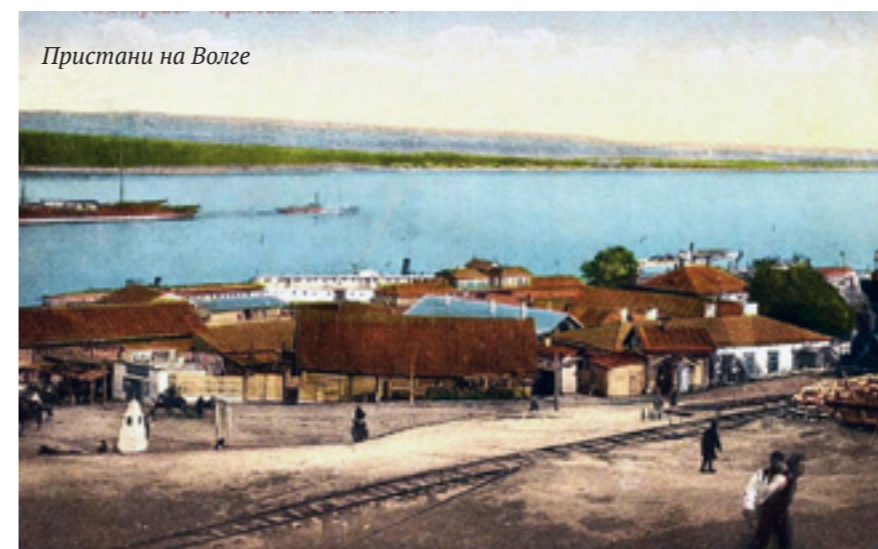
обнаруженные на этом участке фрагменты болгарской керамики, а также монетовидная подвеска.

Использование винновского волока позволяло судам двигаться не против сильного течения Волги, а сплавляться вниз по течению Свияги и тем самым ускорять путь из Нижнего в Верхнее Поволжье на 3–5 дней.

Дмитрий Семенов

## Пароходная почта на Волге

С распространением пароходства для доставки корреспонденции стали широко использоваться пароходы. В населенные пункты, находящиеся на берегах реки, почту доставляли только речным транспортом.



Пристань на Волге

Создаваемые на Волге пароходные товарищества за условленную с почтовым ведомством плату перевозили по линиям срочного сообщения курьеров, фельдъегерей, доставляли простую, страховую, денежную и почтовую корреспонденцию с соблюдением правил, с отводом отдельного бесплатного помещения.

В случае крушения капитан был обязан принимать все меры для спасения почты. За своевременную доставку пароходным обществам официально разрешали носить флаг почтовых пароходов, на кожухах гребных колес иметь двуглавого орла и под ним почтовый рожок. Пароходной команде присваивалась особая одежда по высочайше утвержденному образцу. Перевозящим почту пароходам предоставлялось право поднимать на мачтах почтовый флаг, что давало им

преимущество во время плавания: при ремонте, получении топлива, прохождении таможенных процедур и т.д. Пароходные почтовые отделения производили прием телеграмм, которые подлежали отправлению с первой отходящей почтой в ближайшее телеграфное учреждение для передачи по телеграфу. С 08.07.1868 в почтовых конторах Симбирска, Сенгиля и Сызрани был организован прием корреспонденции для перевозки пароходами вниз по течению

Волги и вверх по Волге и Каме. На Симбирской пристани напротив дебаркадера перевозного парохода 01.05.1882 было открыто телеграфное отделение Симбирск–Береговое, работающее в период навигации. В период навигации пароходные почты отправлялись ежедневно. Пароходная почта имела свои пароходные почтовые штемпели, которые сохранялись до 1922 года. В советский период пароходная почта на Волге существовала до 1961 года. В 1930-е на Средней

Волге появились почтовые катера. На симбирском водном участке Волги пароходная почта действовала с 1868-го по 1929 год. Жители приволжских населенных пунктов, где оставались пароходы, могли опустить свои письма в почтовые ящики, имевшиеся на пароходах. Обмен почтами на пароходах осуществлялся на пристанях Симбирска, Сенгиля и Сызрани.

Татьяна Качкина

## Лашманы

**Лашманы (от нем: laschen – просекать, прошивать, отесывать и Mann – человек) – это сословие, созданное Петром I.**

**Это сословие было создано Петром I из служилых людей, которые ранее заселили казенные земли, приписанные к адмиралтейству. Указ от 31.01.1718 повелевал: «К рубке, к теске и к вывозке корабельных лесов и для других к тому принадлежащих работ брать на работу Казанской, Нижегородской и Воронежской губ., также и с Симбирского уезда служилых мурз, татар, мордву и чуваш, которые явятся в тех трех губерниях и в Симбирском уезде по новым переписным книгам».**

Лес был необходим для строительства военного флота в условиях ведения Северных (1701–1721) и последующих войн. Лашманская трудовая повинность считалась тяжелой и опасной. Тяготы усугублялись тем, что лашманам приходилось отлучаться для рубки леса от места своего жительства на расстояние от 300 до 1000 верст. Около 80% лашманов проживали в Казанской, Симбирской и Пензенской губерниях. В лесах Симбирского Поволжья больше всего мачтовой сосны было в Сурской даче в восточной части Алатырского уезда, в западной части Буинского уезда и северо-восточной части Самарской Луки. Для сбора людей и для надзора за работами назначались комиссары из местных дворян. Лесные надзиратели получали клейма с гербом для клеймения деревьев. За незаконную порубку устанавливались жесткие наказания. Технической стороной работ руководили корабельные мастера и подмастерья. В 1718 году было создано Казанское адмиралтейство для строительства кораблей. Здесь была построена и спущена на воду почти половина кораблей российского флота первой трети XVIII века. Первым руководителем адмиралтейства стал



Тагаев-Сурбан А.М. Лесорубы-лашманы. 1940

казанский вице-губернатор Никита Алферович Кудрявцев, который контролировал в т.ч. исполнение лашманской повинности. С 1719 года труд заготовщиков леса стал оплачиваться. Устанавливался возраст годных к работам: с 15 до 60 лет, регламентировалась продолжительность работ – до шести месяцев. В среднем поработать на лесозаготовках каждому, приписанному к адмиралтейству, приходилось один раз в 4–5 лет. По «Положению о лашманах» с 1817 года за исполнение лашманской повинности они были освобождены от поставки рекрут. Сенатский указ 1748 года повелевал освобождать от

лашманской повинности иноверцев, принявших православную веру. Сословие лашманов, формируемое в основном из иноверцев Поволжья, постепенно было сведено до положения податного населения.

Численность лесорубов непрерывно увеличивалась и в начале XIX века достигла 943 139 душ мужского пола. 2 августа 1817 года Казанская лесная (адмиралтейская) контора была переименована в Правление Низового округа корабельных лесов.

Сельский староста и волостной старшина отвечали за поставку каждого работника «в срок и в исправности». В 1820-е решено было строить суда в Астрахани, так как в Казани можно было спускать на воду большие корабли только во время весеннего половодья. В 1829 году Казанское адмиралтейство было упразднено, в Казани осталось лишь правление корабельных лесов. Однако и после ликвидации Адмиралтейской верфи в Казани продолжались заготовка корабельного леса и строительство мелких судов, преимущественно торгового назначения.

В Симбирской губернии лашманы, состоявшие в большинстве из татар, к середине XIX века находились в Буинском, Курмышском и Симбирском уездах и организационно составляли особенные лашманские приказы. Однако к середине XIX века сословие лашманов постепенно исчезло. Манифестом 1860 года лашманов обратили в разряд государственных крестьян.

Валерий Кузнецов,  
Татьяна Качкина