

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA  
Gardarika  
Has been issued since 2014.  
E-ISSN: 2413-7456  
2023. 10(1): 3-9

DOI: 10.13187/gard.2023.1.3  
<https://g.cherkasgu.press>



## Articles

### Photos from the Family Archive of N.V. Sergeev as a Source on Water Transport in Sarapul

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

<sup>a</sup> Society of Local Lore, Kalinkovichi, Republic of Belarus

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

#### Abstract

The work is publishing the family photo archive of Nikolai Vasilyevich Sergeev (1927–2009), provided by T.Yu. Sergeeva. He worked from 1949 to 1963 at the Simonikha's repair and operational base or vessels assigned to it. As a result of the analysis, it was assumed that the photographs were mainly from the early 1960s and were made either on the deck of the steamship "Mechanik Kalashnikov" or from its board (on which N.V. Sergeev worked). Basically, the photographs show everyday scenes of the work of rivermen and therefore they have a certain value within the framework of the history of everyday life. And since the vessels of the Kama River Shipping Company were included in the frame, they are also valuable for reconstructing the history of the development of river transport in the region.

**Keywords:** Nikolai Vasilievich Sergeev, family photo archive, river transport, Kama River Shipping Company, Simonikha.

#### 1. Введение

В исторической науке давно подчеркивается значимость семейных архивов. Однако, как показывает анализ публикаций, индексированных в Российском индексе научного цитирования, посвященных семейным архивам, их подавляющее большинство написано школьниками или студентами в рамках различных конкурсов школьных (студенческих) исследовательских работ краеведческой или патриотической направленности. Причины данного парадокса следует искать не столько в том, что семейные архивы «недостойны» серьезных исследователей, сколько в крайней разобщенности самих архивов и эклектичности содержащихся там сведений. А публикацию семейных архивов обычно предпринимают их собственники.

Кроме того, справедлив парадокс, сформулированный как: «архивный опыт убеждает, к сожалению, что в огромном большинстве случаев люди не представляют себе семейной ценности хранящихся у них в доме старинных документов, вещей, да и многого другого» (Аленичев, Аленичев, 2009). И потому, со смертью владельца сам архив

\* Corresponding author

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

нередко оказывается выброшенным, как, например, оказался буквально чудом спасен архив известного оружейника В.П. Кавер-Камзолова (Коробейников, 2011).

Как правило, наиболее значимая и ценная часть семейных архивов – это фотографии. Конечно, в основном они состоят из различных бытовых сцен, но нередко запечатленными оказываются довольно уникальные задние планы. Это особо ценно, например, для истории водного транспорта, когда в кадр могут попасть суда, по которым практически не осталось фотосвидетельств.

Объектом исследования данной работы является фотографии семейного архива Н.В. Сергеева, переданные для публикации его родственницей Сергеевой Татьяной Юрьевной. В годы войны отшел юнгой на речной флот, а после войны долгое время работал в Симонихинской ремонтно-эксплуатационной базе Камского речного пароходства. Поскольку в архивах Удмуртии отсутствуют какие-либо фонды, связанные с Симонихинской РЭБ, эти фотографии приобретают особую ценность.

## **2. Результаты**

### **Информация об Н.В. Сергееве по его трудовой книжке**

Николай Васильевич Сергеев родился в 1 декабря 1927 г., умер 14 июня 2009 г. Получил начальное образование, работал по профессии слесарь.

Исходя из записей в трудовой книжке:

20 мая 1944 г. принят масленщиком на пароход «Ереван».

25 октября 1948 г. переведен слесарем на пароход «Байкал».

24 апреля 1949 г. переведен помощником механика на пароход «Краб».

2 декабря 1949 г. переведен слесарем на СРМ Симониха.

1 сентября 1953 г. присвоен 6-й разряд слесаря.

3 апреля 1961 г. назначен Первым помощником механика на пароход «Механик Калашников».

28 апреля 1963 г. уволен из Симонихинской РЭБ по собственному желанию.

После этого Н.В. Сергеев работал на предприятиях города Сарапула, никак не связанный с водным транспортом.

Являясь фотолюбителем, Н.В. Сергеев активно фотографировал различные сцены из личной жизни. После него остался богатый архив. Несколько десятков фотографий посвящено периоду 1944–1963 гг. и они представляют определенный интерес с точки зрения водного транспорта Сарапула и Симонихи.

### **Описание фотоархива Н.В. Сергеева**

В большинстве своем фотографии никак не атрибутированы, лишь на некоторых из них стоит год. Как правило, на них запечатлен период 1961-63 гг., то есть время работы автора фотографий в Симонихинской РЭБ.

В основном владелец архива показан в кругу коллег. Исключение составляют фото 2 и 4, где он попал в кадр вместе со своей супругой Сергеевой Зинаидой Ивановной (в девичестве Новак).

**Фотография № 1.** Единственная подписанная фотография (1962 г.), очевидно, готовилась на доску почета. На ней изображен сам Н.В. Сергеев, производящий слесарную доработку запорной арматуры.

**Фотография № 2.** Супружеская чета Сергеевых, фотография подписана 1963 г. Они стоят на палубе какого-то буксира, определить тип и название которого не представляет возможным для данного ракурса. Скорее всего это судно, либо приписанное к Симонихинской РЭБ, либо проходившее там ремонт или зимний отстой. Поскольку в этот период Н.В. Сергеев числится в команде парохода «Механик Калашников», очень возможно, что это именно данный пароход. Изображенные на снимке элементы корабельной архитектуры этого не исключают.



**Рис. 1.** Сергеев Ник[олай] Васильевич, уд[арник] ком[мунистического] труда, Симониха 1962 г.



**Рис. 2.** 1963 г.

**Фотография 3.** Особых отметок не имеет. На ней изображен пожилой человек, вероятнее всего наставник или друг Н.В. Сергеева. Фотография сделана зимой, на что указывает теплая одежда человека и снег на заднем плане. Вероятнее всего идет межнавигационный ремонт судна. Человек стоит на крыле капитанского мостика над гребным колесом, рядом с рубкой. Вряд ли он выполняет какую-то работу, скорее всего просто позирует у машинного телеграфа. На фото видна колонка с индикатором, маховик управления и переговорная труба. Вероятней всего, это буксир проекта 732. На заднем плане видим однотипный буксир с плакатом на леерном ограждении: «[Бросим] все силы на выполнение [пятилетнего] плана». Поскольку обычно плакаты ориентировали для их чтения с берега, это уже мостик другого буксира. Далее хорошо видна его крытая рубка. Определить судно в данном ракурсе невозможно. Вероятно, это тоже «Механик Калашников».

Данную фотографию следует признать своего рода сенсацией. Дело в том, что человек позирует у дополнительного поста дистанционного управления паровой машиной буксира. Получается, что на буксирных пароходах проекта 732 устанавливались три поста дистанционного управления на мостике: центральный в ходовой рубке и два дополнительных на крыльях мостика у каждого борта. Буксир на заднем плане также оборудован системой дистанционного управления машиной. Особенность работы на колесных буксирах заключалась в том, что одного поста управления в закрытой рубке было явно недостаточно. При швартовке, счалке или на ходу в узостях требовалось внимание с бокового крыла мостика. Поэтому, чтобы исключить ненужного наблюдателя, прямо на крыльях мостика и устанавливали дополнительные посты управления. Все три поста кинематически связывались между собой и машиной. Управление на каждом из них было полностью аналогичным.

Из литературы известно, что в конце 1940-х годов на буксире «Комбайнер» Московского речного пароходства (МРП) установили и провели опытную эксплуатацию дистанционного управления паровой машиной. Позднее, дистанционное управление машиной получили буксиры проекта 733 МРП и пароходства «Волготанкер» (Никифоров, 1958). Получается, что на основе фотографии можно добавить: «В ходе модернизации также принципиально схожую систему дистанционного управления установили на отдельные буксиры проекта 732, в частности Камского речного пароходства».

**Фотография 4.** Супружеская чета Сергеевых. Рядом с ними находится спасательный круг, на котором читается «Механик Калашников. КРП», однозначно идентифицирующий судно. Справа от З.И. Сергеевой виден срез фальшборта, скорее всего указывающий, что фотография сделана на мостике. Одежда и вид супругов аналогичен снимку № 2, что может указывать на их синхронность, то есть на 1963 г.



Рис. 3. Б.н.



Рис. 4. Б.н.

**Фотография 5.** Группа людей, среди которых Н.В. Сергеев, стоят у вывески «Симонихинская РЭБ». Фотография датирована 1962 г. Три человека в форменной одежде плавсостава.

**Фотография 6.** Два человека, обнаженные по пояс, производят работы связанные с водой на палубе судна (наладка гидравлической аппаратуры, мытье судна и т.д.). Справа вверху виден спасательный круг. Название судна не читается, но последние буквы «...ОВ» вполне могут указывать на «Механика Калашникова». На переднем плане стоит кнехт. Фальшборт и кнехт указывают, что они скорее всего, находятся в передней части парохода перед надстройкой. Особенности архитектуры вполне допускают, что это судно проекта 732, т.е. «Механик Калашников».

**Фотография 7.** Изображены три человека в двери в надстройке. На переднем плане перед ними причальный кнехт. Идентифицировать проект и судно по столь небольшому количеству деталей сложно, но особенности архитектуры не исключают, что это судно проекта 732.



Рис. 5. 1962 г.



Рис. 6. Б.н.



Рис. 7. Б.н.

**Фотография 8.** Изображена, по-видимому самоходная шаланда, за которой находится пароход. Судя по тому, что труба судна находится за рубкой, можно сделать вывод, что происходит толкание баржи. Шаланда имеет скошенный вовнутрь борт, как это и должно быть у судов для перевозки грунта. С имеющегося ракурса сложно сделать ввод о типовой принадлежности шаланды и парохода. В речном флоте работали шаланды

подобной конструкции проекта 1051, но ее серийное производство началось в 1963 г., то есть тогда, когда скорее всего и сделана эта фотография. Возможно, фотограф решил запечатлеть новое, только что полученное судно.

**Фотография 9.** Группа людей стоит у сияния колесного кожуха парохода, на котором написано «Механик Калашников. КРП». Хотя фотография сделана зимой, скорее всего судно стоит во льду, не поднятое на клети.



Рис. 8. Б.н.

Рис. 9. Б.н.

**Фотография 10.** Буксир проекта 732 «Ураган». Оборудован носовым одиночным упором для вождения речных составов методом толкания. Построен в 1951 г., работал в Соликамске, в начале 1960-х переведен в Сарапул, где работал вплоть до списания в 1971 г.

**Фотография 11.** Буксир проекта 732, название не читается. Однако на сиянии хорошо видно, что название состоит из двух слов. Первое – шесть букв написано над сиянием, второе – семь букв непосредственно в сиянии. Учитывая то, что это наверняка окрестности Сарапула и Камское речное пароходство, судно скорее всего «Сергей Тюленин». На это указывают буквы над сиянием, где более-менее хорошо видна в конце буква с двумя палочками: Й, Н, П или И, а также узкая буква, вполне возможно что «Г» – третья с конца. Судно построено в 1949 г. и с 1962 г. до момента списания в 1973 г. состояло на балансе Симонихинской РЭБ.

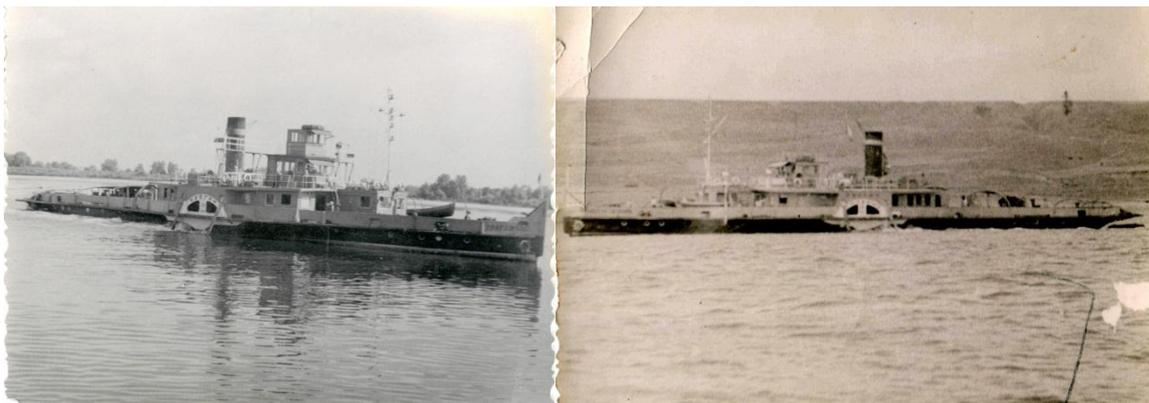


Рис. 10. Б.н.

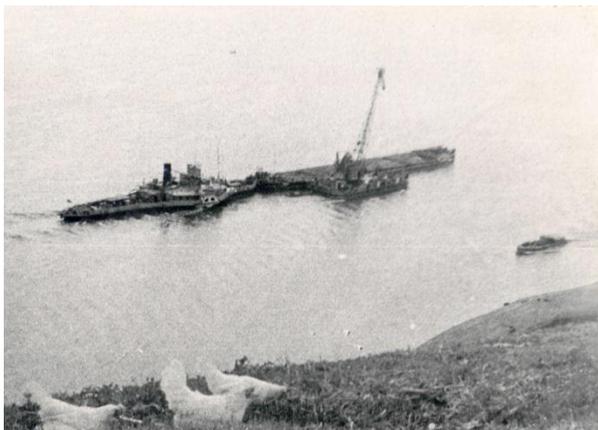
Рис. 11. Б.н.

**Фотография 12.** Судно толкает баржу с плавкраном. Судно явно буксир проекта 732, а баржа для насыпного груза. Видно, что буксир приспособлен для толкания. Заметно выделяется двухуровневая ходовая рубка и мостик. Аналогичный имел пароход «Ураган», вероятно, он и попал в кадр. Вполне возможно, что фотография 8 сделана для этой же сцепки судов. К барже пришвартован плавкран типа РМЗ. Несколько кранов этого типа в

разное время числились на балансе хозяйств, так или иначе связанных с Сарапулом. Поэтому определить достоверно его номер не представляется возможным.

**Фотография 13.** Постановочная или просто фотограф поймал удачный кадр. В кадре снова буксир-толкач проекта 732. Два человека сидят на верхнем левом крыле мостика.

**Фотография 14.** Панорамный снимок Сарапула. На переднем плане на полной скорости идет теплоход проекта 792. На его борту виден индекс «ПС-1ХХ». Но это не поможет в идентификации судна, поскольку в Сарапуле работали ПС-145, ПС-146 и, возможно, ПС-147. Кстати, именно на ПС-147 надпись более и походит. У среза воды слева стоит судно проекта 376. Какое именно также сказать невозможно, поскольку хозяйства Сарапула имели несколько подобных судов. А вот справа угловатая форма корпуса, скорее всего выдает судно проекта 861, которых также было несколько.



**Рис. 12.** Б.н.

**Рис. 13.** Б.н.



**Рис. 14.** Б.н.

### 3. Заключение

Публикуемые снимки в основном относятся к началу 1960-х гг. На них в основном изображены различные сцены типовых работ, проводимых в Симонихинской РЭБ. В основном снимки сделаны на палубе буксира «Механик Калашников» или с его борта. Таким образом, личный архив Н.В. Сергеева представляет собой ценный источник по водному транспорту региона (Сарапула и Симонихи).

### Литература

Аленичев, Аленичев, 2009 – Аленичев В.В., Аленичев В.Н. Семейный архив как необходимый начальный источник сведений в историко-генеалогическом исследовании // *Современные гуманитарные исследования*. 2009. № 2 (27). С. 25-28.

Коробейников, 2011 – Коробейников А.В. Военная лирика В.П.Кавер-Камзолова // *Иднакар: методы историко-культурной реконструкции*. 2011. № 2 (12). С. 90-105.

Никифоров, 1958 – Никифоров Г.В. Дистанционное управление судовыми паровыми машинами (опыт Московского пароходства). М.: Речной транспорт, 1958. 26 с.

## References

[Alenichev, Alenichev, 2009](#) – *Alenichev, V.V., Alenichev, V.N.* (2009). Semeinyi arkhiv kak neobkhodimyi nachal'nyi istochnik svedenii v istoriko-genealogicheskom issledovanii [Family archive as a necessary initial source of information in historical and genealogical research]. *Sovremennye gumanitarnye issledovaniya*. 2(27): 25-28. [in Russian]

[Korobeinikov, 2011](#) – *Korobeinikov, A.V.* (2011). Voennaya lirika V.P.Kaver-Kamzolova [Military lyrics by V.P. Kaver-Kamzolov]. *Idnakar: metody istoriko-kul'turnoi rekonstruktsii*. 2(12): 90-105. [in Russian]

[Nikiforov, 1958](#) – *Nikiforov, G.V.* (1958). Distantionnoe upravlenie sudovymi parovymi mashinami (opyt Moskovskogo parokhodstva) [Remote control of ship steam engines (experience of the Moscow Shipping Company)]. M.: Rechnoi transport, 26 p. [in Russian]

## Фотографии семейного архива Н.В. Сергеева как источник по водному транспорту Сарапула

Сергей Леонидович Астапович <sup>a</sup>, Николай Витальевич Митюков <sup>b, \*</sup>

<sup>a</sup>Общество краеведов, Калинковичи, Республика Беларусь

<sup>b</sup>Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

**Аннотация.** В работе производится публикация семейного фотоархива Николая Васильевича Сергеева (1927–2009), предоставленные Т.Ю. Сергеевой. Он работал с 1949 по 1963 гг. в Симонихинской ремонтно-эксплуатационной базе или приписанных в ней судах. В результате анализа сделано предположение, что снимки в основном начала 1960-х гг. и сделаны либо на палубе парохода «Механик Калашников», либо с его борта (на котором работал Н.В. Сергеев). В основном снимки демонстрируют бытовые сцены работы речников и потому они имеют определенную ценность в рамках истории повседневности. А поскольку в кадр попали суда Камского речного пароходства, они также имеют ценность для реконструкции истории развития речного транспорта региона.

**Ключевые слова:** Николай Васильевич Сергеев, семейный фотоархив, речной транспорт, Камское речное пароходство, Симониха.

---

\* Корреспондирующий автор

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