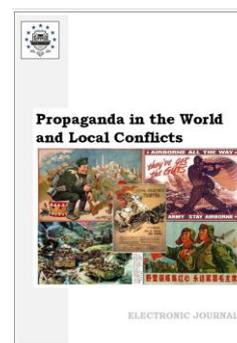


Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Propaganda in the World and Local Conflicts
 Issued since 2014.
 E-ISSN: 2500-3712
 2023. 10(2): 87-94

DOI: 10.13187/pwlc.2023.2.87
<https://pwlc.cherkasgu.press>



Weapons of Propagandists

Steamer “Tsar Mikhail Fedorovich” / “Anton Chekhov” / “Krasnaya Zvezda”

Roman W. Lapshin ^a

^a Eastern European Historical Society, Ukraine

Abstract

The work reconstructs the biography of the steamship “Krasnaya Zvezda”, which became known as a propaganda steamer, on which in 1919 worked N.K. Krupskaya and V.M. Molotov. Before the revolution, the ship bore the name “Tsar Mikhail Fedorovich”, and from April 1917 – “Anton Chekhov”. In the 1918 campaign, the ship was actively used in combat operations on the Volga, in July the ship was handed over to the Whites. The ship was captured again in the winter of 1918–1919, because of this the early history of the ship was practically not considered in Soviet historiography. After the propaganda voyages, the ship was transferred for passenger transportation, and was actively used for this purpose between Perm and Rybinsk. Having successfully survived the war, the ship was decommissioned, and in the 1960–80s. It was actively used as a recreation center near Sarapul. Since the history of the “Krasnaya Zvezda” after 1920 is also unremarkable, it is an ordinary passenger steamer, of which dozens operated on the Volga and Kama. Therefore, the second peak in the popularity of the vessel was associated with the decision to scrap it. However, due to objective reasons and the beginning of perestroika, the idea of museumifying the ship “Krasnaya Zvezda” was not continued.

Keywords: propaganda steamer, Kama, water transport, civil war.

1. Введение

Пароход «Красная Звезда» из-за использования его в 1919–1920 гг. в качестве агитпарохода был избалован вниманием советских авторов. Литературные критики считают, что он даже стал прообразом парохода «Скрябин» (настоящая фамилия В.М. Молотова) в романе Ильфа и Петрова «Двенадцать стульев». Однако, несмотря на пристальное внимание, биография судна до сих пор не описана.

2. Материалы и методы

В основном в работе использовались официальные издания министерства (наркомата) путей сообщения, в виде списков судов или регистров. В незначительной доле применялись архивные документы, предоставленные коллегами. Основным методом, примененным в работе, выступил хронологический, полезен также оказался сравнительно-исторический.

3. Обсуждение

Первая группа литературы посвящена истории парохода как агитационного. Вероятно, одной из первых работ, где попытались составить биографию парохода «Красная Звезда», стала статья Ц. Гофмана (Гофман, 1948). Он достаточно скрупулезно восстановил

деятельность судна в июле-октябре 1919 г., ориентируясь при этом в основном на материалы периодической печати, и в меньшей степени на воспоминания Н.К. Крупской и В.М. Молотова. Более поздние работы в основном сконцентрировались на реконструкции хронологии агитационных рейсов «Красной Звезды», оставляя «за кадром» биографию судна до 1919 г. и после 1920 г., например, (Романова, 2011). Что интересно, при этом источниковая база оставалась примерной той же, с небольшим привлечением архивной информации, в первую очередь из фондов ГАРФ. Логическое завершение эти разрозненные публикации получили в монографии С.П. Жерновкова (Жерновков, 2017).

Второй пласт литературы, посвященной «Красной Звезде», был связан в первую очередь именно как с волжским пароходом. Эпизодически о судне упоминает И.А. Шубин, указывая например, что это бывший пароход Общества «Самолет», до революции называвшийся «Царь Михаил Федорович» (Шубин, 1927: 698). Как ни странно, но в основном биография судна разрабатывалась трудами краеведов, что фиксировалось на страницах газет волго-камского региона. При чем, это были как газеты советского периода, так и постсоветские. Вероятно, наибольшую популярность эта тема получила в 2019 г., в связи со столетием первого агитационного рейса (Качкина, 2019). В основном в этих публикациях авторы использовали воспоминания участников событий, реже архивную информацию организаций и пароходств. В фундаментальной работе А. Павлова, посвященной реконструкции биографий волжских пароходов, относительно «Красной Звезды» дается несколько строк. Кроме характеристик судна упоминаются, что она называлась «Царь Михаил Федорович», а с 30.03.1917 г. – «Антон Чехов». Также говорится, что «Списан 03.1963, под турбазу в Сарапале. На слом в 1987» (Павлов, 2023: 241). Судя по списку литературы, автор в своей работе использовал в основном речные регистры и списки судов МПС.

4. Результаты

Заложен в 1912 г., закончен в 1913 г. на заводе Soc. Anon. John Cockerill, Hoboken, Бельгия. Строительный номер неизвестен.

Характеристики:

верфь 246 грт. (15000 пуд.). 71,65 / 75,5 – 7,92 / 14,68 – 0,8 / 1,25 м (235 / 248 – 26 / 48,2 – 2,6 / 4,1 фут.). 1 НТР 140 н.л.с. / 550 л.с. 520 пассажиров.

1922 г. 295 грт. (18000 пуд.). 83,92 (?) – 7,92 / ? – 0,75 / 1,06 м (275 (?) – 26 / ? – 2,4 / 3,5 фут.). 1 НТР 560 л.с. 520 пассажиров.

1926 г. 295 грт. 71,66 – 7,92 / ? – 1 м. 1 НТР 560 л.с. 520 пассажиров.

1940 г. 232 грт. / 180 нрт. 75,4 – ? / 14,08 – 1,13 / 1,6 м. 1 НТР 510 л.с. 23 пассажира 1-го класса, 33 – 2-го, 52 – 3-го, 227 – 4-го, всего 345 чел.

1946 г. 1742 брт. 71,8 – 7,94 / ? – 1,02 / 1,6 м. 1 НТР 655 л.с.

Бывший стальной колёсный двухпалубный одномачтовый грузопассажирский пароход «**ЦАРЬ МИХАИЛ ФЕОДОРОВИЧ**», хозяин русское пароходное общество «Самолет» (Санкт-Петербург), Однотипный – «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР БЛАГОСЛОВЕННЫЙ». После доставки в Санкт-Петербург морем в разобранном виде, на баржах по Приладожским каналам и Шексне и Волге довели в загон Доскино на Оке, где и был собран. № МПС 28/28, работал на линии Нижний Новгород – Рыбинск. В начале мая 1913 г. вошёл в эскадру из пяти путейских и двух частных пассажирских пароходов для поездки царской семьи и свиты по Волге в связи с 300-летием дома Романовых. С ней в 02-00 09.05.1913 г. ушел в пробный рейс в Кострому из Нижнего Новгорода и затем обратно. В 22-30 17.05.1913 г. ушел из Нижнего Новгорода с эскадрой в Ипатьевский монастырь, Кострому и Ярославль. Вечером 22.05.1913 г. царь с семьей сошли тут на берег. В июне 1913 г. в Нижнем Новгороде осмотрен регистром, Рег. № 1582. С 1914 г. работает на рейсах Рыбинск – Нижний Новгород – Саратов. В середине апреля 1917 г. стал «**АНТОН ЧЕХОВ**». 26.10.1917 г. перешел под контроль Советской власти. По декрету Совнаркома от 26.01.1918 г. к началу марта 1918 г. национализирован и сдан Нижегородскому Делосовету стоящим на зимовке. 25.03.1918 г. подчинён Волжскому областному управлению судоходством (Облводтран). С 03.04.1918 г. находится у Управления Каспийско-Волжско-Мариинской водной системы (КаВоМар). С середины апреля 1918 г. – у Управления Водного Транспорта Волжского бассейна КаВоМар. С конца апреля 1918 г. работал на линии Рыбинск – Царицын. В конце мая 1918 г.

вместе с Управлением подчинён Главоду ВСНХ. В начале июля 1918 г. был в Казани. В 21-00 9.07.1918 г. в группе из пяти пассажирских и буксирных пароходов увёз поднявший мятеж отряд полковника А. Муравьева (600 штыков) в Симбирск. Утром 11 июля, высадив мятежников, которые заняли ряд пунктов. Ночью 11-12 июля И. Варейкис и М. Тухачевский застрелили Муравьева и, подавив мятеж, взяли пароход. Днём 13 июля ушел в Симбирск и, взяв с группой пароходов Сенгилеевско-Ставропольский отряд, 14 июля отвёз к Сенгилею, войдя с этими пароходами в Транспортную флотилию отряда. Использовался как база отряда моряков Балтфлота Прохорова и возил его полевую артиллерийскую батарею (3 76-мм орудия) в районе с. Климовка – Горбуновка – Кузьмин. 22 июля Симбирск взяли белые и отряд с флотилией оказались в окружении. Вечером красные утопили в Волге большинство припасов и часть деталей паровых машин, после чего отряд берегом ушёл на север. Пароход оставили у Сенгилея и утром 23 июля его взяли белые. У них, вероятно, находился в отстое – данных о работе нет. При уходе белых, в начале октября 1918 г. брошен. Вскоре взят красными войсками и затем на основе «Временного положения об областном управлении водного транспорта Волжского бассейна» от 19.07.1918 г. сдан Самарскому Рупводу Волжского Обвода ВСНХ. Вскоре ушёл в Нижний Новгород, где как «**КРАСНАЯ ЗВЕЗДА**» сдан местному Рупводу. С начала ноября 1918 г. стаёт там на зимовку. В конце июня 1919 г. в Доскинском затоне оборудован в агитпароход ВЦИК. Рейс возглавил В.М. Молотов, среди агитаторов была Н.К. Крупская, всего вёз 18 инструкторов и агитаторов. С 1 по 3 июля провел ряд митингов, собраний и лекций в Нижнем Новгороде. Затем взял на буксир железную баржу (на которой имелся кинотеатр, зрительный зал на 800 мест, типография, магазин книг, радио, сельхоз выставка, бюро жалоб) и 4 июля зашел в Сормово. Тут на митинге, собравшем свыше 4000 чел., выступала Н.К. Крупская. 5 июля ушел вниз по Волге, совершив остановки в Работки, Васильсурск, Юрино, Козьмодемьянск, Чебоксары и Мариинский посад. 10 июля был в Казани, где Н.К. Крупская сделала доклад в университете, 13 июля В.М. Молотов – доклад на собрании рабочих и красноармейцев. 15 июля ушел через Богородск и Лаишев на Каму, по дороге совершив остановки в Рыбной слободе, Чистополе, Елабуге, Набережных Челнах,, Тихих горах, Николо-Березовке. 27 июля сделал остановку в Камбарке, 28 июля ушел далее вверх по течению. 29-30 июля находился в Сарапуле. Позднее посетил Гольяны, Галёво, Осу (7 июля), Нытыву. Всего проведено 47 заседаний с партийно-советским активом, встреч с учителями. На 60 митингах прозвучали доклады 70 ораторов в присутствии до 70000 чел. На 48 киносеансах присутствовали 40000 чел.; сельхоз выставку посетили 4500 чел. Вечером 11 июля зашел в Пермь. 14 июля ушел дальше вверх по течению и 15 июля зашел в Оханск (120 км ниже Перми) С 16 июля посетил Частые, Ножовка, Бабково, Сарапул, Камбарку, Пьяный Бор, Соколки, Чистополь, Тетюши. В пути проведено 89 заседаний с партийно-советским активом, бюро жалоб заслушало 320 заявлений. На 102 митингах присутствовало свыше 110000 слушателей, а 87 сеансов кино посмотрели 70000 чел. Сделано 22 выпуска газеты общим тиражом 95000 экземпляров. 29 августа зашел в Симбирск, затем в Сенгилей (2 сентября), Новодевичье (3 сентября), Ставрополь, Шуряево, Самару, Печорское. 10 сентября был в Сызрани, тут 12 сентября состоялась встреча В.М. Молотова и коллектива с председателем ВЦИК М.И. Калининым. Затем посетил Хвалынский, Алексеевское, Духовницкое, Балаково, Вольск, Маркштадт, Саратов, Покровск, Золотое, Камышин, Горн. Балыклей, Александровку, Горн. Водяное. 5 октября был в Дубовке (севернее Царицына) близ р-на недавних боёв с белыми. После агитационного митинга на судах Волжской военной флотилии, 8 октября ушел вверх. По пути совершил остановки в Ровном, Воскресенском, Шиловке южнее Симбирска (11 октября), Духовницком, Томовке, Васильсурске. 20.10.1919 г. вернулся в Нижний Новгород, где стал на зимовку. С мая 1920 г. находился в составе Рупвода у Управления водного транспорта Волжского бассейна НКПС. С 1 июля отправился в новый агитрейс (политкомиссар Израйлович) уйдя в Балахну, оттуда в Нижний Новгород. С 4 июля шел с остановками в Великий Враг, Работки, Лысково, Басмино, Васильсурск, Юрино, Козьмодемьянск, Чебоксары, Мариинский посад, затон Звениговский, Козловка, Паратовский затон, Казань, Лаишев, Мурзиха, Рыбная слобода, Чистополь, Спасский затон, Тетюши, Симбирск (23-24 июля), Заволжье (25 июля), Шиловка (27 июля), Жигули, Моркваши, Царёв Курган, Самара, Алексеевка, Балаково, Саратов, Камышин, Царицын, Астрахань, Икряное, Сергиевское, Харбай, промыслы Оранжерейные, Астрахань.

В конечной точке маршрута состоялся митинг на заводе Нобеля. Затем вышел в обратный путь, с промежуточными остановками: Красный Яр, с. Чурки, Петропавловское, Знаменка, Осокино, Тюменевка, Енотаевск, станица Сероглазимская, станица Чолановская, Улус Цыган-Ашан, Ветлянская, Чёрный Яр, Солёное Займище, Никольское, Владимировка, Каменный Яр, Солодники, Райгород, Светлый Яр, Красноармейск, Царицын (здесь состоялся митинг на Французском заводе), Бекетовка, Царицын, Пичуга, Дубовка, Соляное, Суводская станица, Балыклей, Быковы хутора, Антионка, Камышин, Николаевское, Грецкое, Нов. Добринки, Щербаково, Нижне-Банное, Золотое, Ровное, Мордовка, Увек, Покровск, Саратов, Маркштадт, Вольск, Балаково, Хвалынский, Батраки, Самара, Симбирск, Казань. 28 сентября пароход возвратился в Нижний Новгород, где в начале октября 1920 г. поставлен на зимовку. С 19.02.1921 г. в составе у Верхне-Волжского управления водного транспорта Волжского ОПС. На 1922 г. № технической регистрации 176, совершал рейсы Нижний Новгород – Астрахань. С 09.03.1922 г. у Верхне-Волжского линейного отдела Волжского ОВПС. 10 мая приказом № 218 по ВОВПС, с 1 мая подчинён Нижегородскому агентству Верхне-Волжского линейного отдела Волжского ОВПС. С 13 июня вошёл в Нижегородское районное управление флотом. 05.12.1922 г. подчинён и 30.01.1923 г. сдан в Верхне-Волжское местное управление. На 1923 г. был в рабочем ядре. Приказом от 17 марта по управлению сдан передаточной комиссии по реорганизации ВОВПС с 1 апреля вошел в Волжское государственное пароходство. 11.04.1923 г. приказом № 257 по ВОВПС включен в Верхне-Волжское агентство товаро-пассажирского флота ВГРП. Постановлением правления ВРП № 110 от 28.09.1925 г. с января 1926 г. вошёл в Нижегородское агентство товаро-пассажирского флота ВГРП. Работал на линии Нижний Новгород – Пермь. 15.10.1925 г. осмотрен представителями речного регистра (Рег. № 176). Постановлением правления ВРП № 1331/8 от 12.07.1926 г., с августа подчинён Нижегородской коммерческо-эксплуатационной конторе ВГРП. Зимой 1927-1928 г. был на зимовке в затоне Памяти Дзержинского близ Перми на обсушке. В 1929 г. до обмеления Рыбинского плеса, работал на линии Рыбинск – Пермь, затем Нижний Новгород – Пермь. В январе 1930 г., стоя на зимовке, подчинён Волжскому управлению государственного речного транспорта и в начале марта 1930 г. включен в его состав. По постановлению ЦИК и СНК СССР от 01.01.1931 г. с 30 января подчинён с управлением Наркомводу. С 5 февраля в Верхне-Волжском Управлении Московско-Волжско-Камского Госречфлота. Приказом НКВТ от 11.02.1931 г. № 3 и приказом по управлению ВГРП от 17.02.1931 г. № 1 с 25 февраля у Камского районного управления Управления Волжского государственного речного транспорта, которое с 02.04.1931 г. стало Волжским управлением речного транспорта. В 1932 г. работал на линии Рыбинск – Нижний Новгород – Пермь. В 1933 г. на рейсах Пермь – Рыбинск. Постановлением ВЦИК и СНК от 15.03.1934 г. и приказом Наркомвода от 26.03.1934 г. с 1 апреля начал работу у управления Камского речного пароходства Волжско-Камского центрального управления НКВТ СССР. По приказам НКВТ СССР № 246 от 21.12.1936 г. и № 18 от 07.01.1937 г. с января 1937 г. вошёл в Камское речное пароходство того же управления. Постановлением СНК от 26 февраля и приказом НКВТ СССР от 23.03.1937 г. с управлением подчинён Центральному управлению речных путей НКВТ. Зимой 1938-1939 г. стоит в затоне им. Дзержинского. В 1939 г. на той же линии. В документах этого времени значится с 220 грт., мощность 655 л.с., 57 мягких мест, всего 345 пассажиров. С 09.04.1939 г. подчинён с пароходством НКРФ. С 1940 г. на линии Молотов (Пермь) – Рыбинск. В годы войны на военных и хозяйственных перевозках по Волге, Каме и их притокам. В 1943 г. сдан в Верхне-Волжское пароходство, Рег. № 99930. 23.03.1946 г. подчинён с пароходством МРФ СССР. По Постановлению Совмина СССР от 19.04.1948 г. № 1271 и приказа Минречфлота СССР от 24.04.1948 г. № 101 вошёл в Камское речное пароходство Главного управления речного флота Центральными бассейнами МРФ СССР. В конце навигации 1951 г., став на зиму в затон, поставлен под переоборудование для работы на Волго-Донском канале и рейсов в Цимлянском водохранилище. Сменил интерьеры, получил новую мебель. По окончании ремонта, в начале 1953 г. сдан в Волжское грузопассажирское речное пароходство (Горький). С 15.03.1953 г. с пароходством подчинен Главному управлению флота и портов Центральными бассейнами ММРФ – с 25.08.1954 г. МРФ СССР. Приказами Минречфлота СССР от 23.12.1954 г. № 54 и № 155 сдан в Сталинградское линейное пароходство Волжского объединенного речного пароходства (ВОРП). С 06.06.1956 г. в его составе подчинён МРФ РСФСР. Работал на линии

Куйбышев – Казань. В 1962 г. списан из-за устарелости и неэкономичности и стал использоваться как дом отдыха у села Дулесово (7 км выше Сарапула). В 1963 г. сдан Ижевскому механическому заводу, как стоечная турбаза. Переставлен к деревне Нечкино (ниже Гольян). На 1988 г. ещё использовался в этой роли. В начале 1990-х гг. брошен без присмотра. К концу 90-х гг. разобран в месте стоянки на металл.

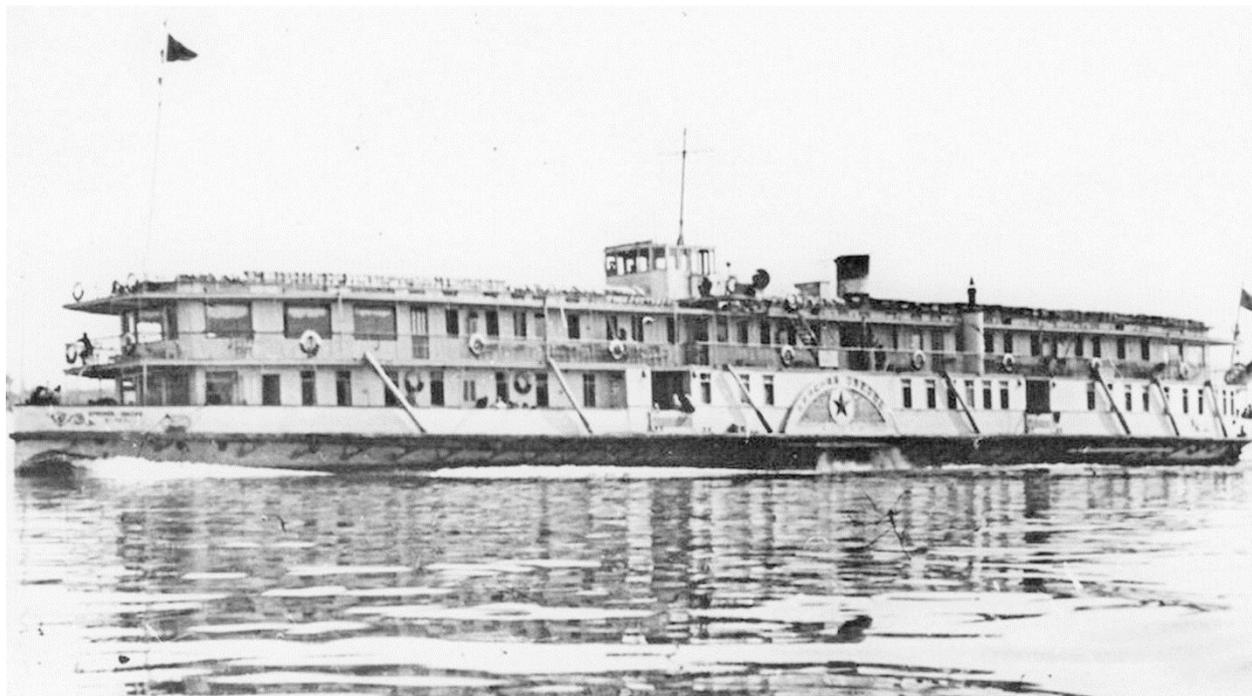


Рис. 1. Пароход «Красная Звезда»



Рис. 2. «Красная Звезда» в 1920-е гг.



Рис. 3. Останки парохода «Красная Звезда», сентябрь 1994 г.

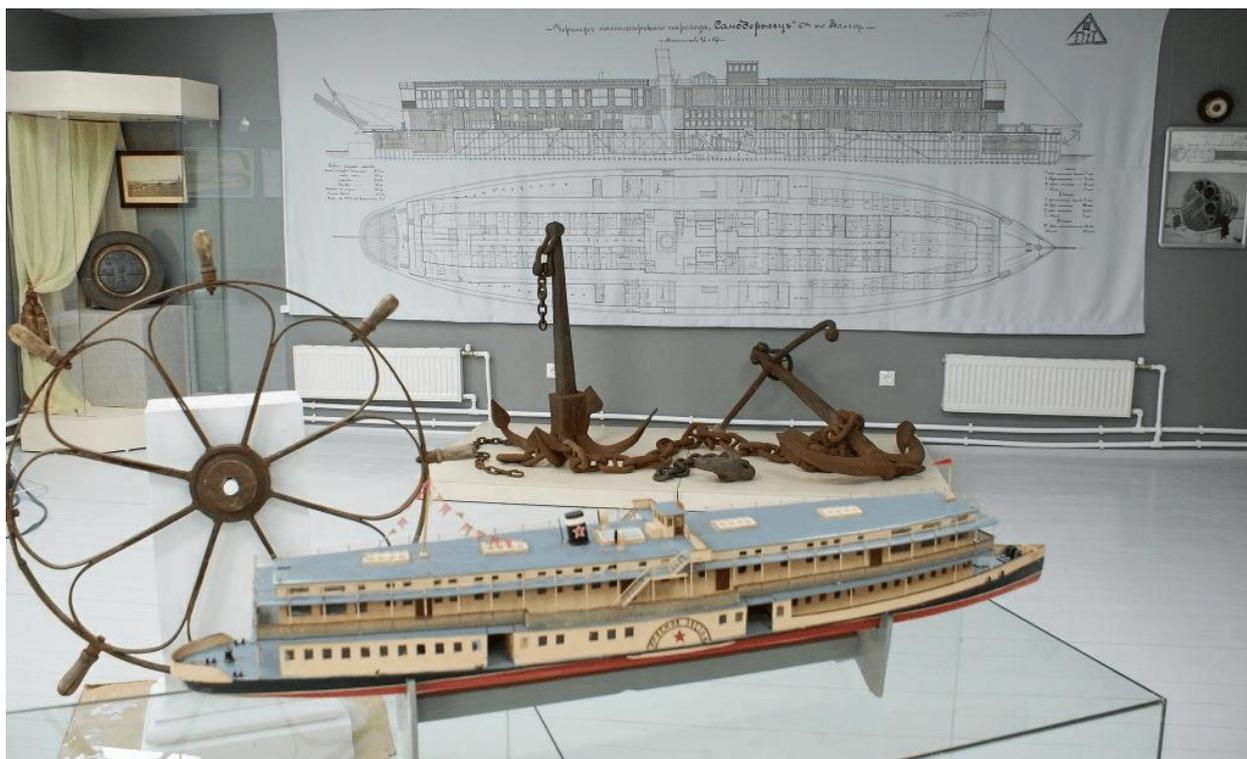


Рис. 4. Модель парохода «Красная звезда» на выставке «Парадоксы воткинских пароходов», Дом-музей П.И. Чайковского, 2018 г.

5. Заключение

Из-за сдачи парохода «Антон Чехов» белым в ходе летней кампании 1918 г., в советской историографии ранняя история судна практически не рассматривалась. В лучшем случае упоминались лишь факты переименования. История «Красной Звезды» после 1920 г. также ничем не примечательна, это обычный пассажирский пароход, каких на Волге и Каме

работало десятки. Поэтому второй пик популярности судна был связан с решением вопроса об его сдаче на слом. Однако из-за объективных причин и начавшейся перестройки идея музеефикации парохода «Красная Звезда» продолжения не получила.

Литература

- Гофман, 1948 – Гофман Ц. К истории первого агитпарохода ВЦИК «Красная Звезда» (июль – октябрь 1919 г.) // *Вопросы истории*. 1948. № 9. С. 63-70.
- Романова, 2011 – Романова О.Н. Деятельность первого агитпарохода ВЦИК «Красная звезда» в 1919 году // *Вестник ЯрГУ*. Серия Гуманитарные науки. 2011. № 2 (16). С. 38–41.
- Павлов, 2023 – Павлов А.С. Волга. Пароходы 1815-1918. Якутск: Якутская республиканская типография им. Ю.А. Гагарина, 2023. 252 с.
- Шубин, 1927 – Шубин И.А. Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать, 1927. 908 с.
- Качкина, 2019 – Качкина Т. «Красная звезда» по Волге. Исполнилось 100 лет первому рейсу агитпарохода // *Ульяновская правда*. 2019. 30 октября.
- Жерновков, 2017 – Жерновков С.П. Первый агитрейс за советскую власть парохода "Красная Звезда". М.: Перо, 2017. 192 с.

References

- Gofman, 1948 – Gofman, Ts. (1948). K istorii pervogo agitparohoda VCIK «Krasnaja Zvezda» (ijul' – oktjabr' 1919 g.) [To the history of the first propaganda steamship of the All-Russian Central Executive Committee "Red Star" (July – October 1919)]. *Voprosy istorii*. 9: 63-70. [in Russian]
- Kachkina, 2019 – Kachkina, T. (2019). «Krasnaja zvezda» po Volge. Ispolnilos' 100 let pervomu rejsu agitparohoda ["Red Star" along the Volga. The first voyage of the propaganda steamship is 100 years old]. *Ul'janovskaja pravda*. 30 oktjabrja. [in Russian]
- Pavlov, 2023 – Pavlov, A.S. (2023). Volga. Parohody 1815-1918 [Volga. Steamboats 1815-1918.]. Yakutsk: Yakutskaja respublikanskaja tipografija im. Ju.A. Gagarina, 252 p. [in Russian]
- Romanova, 2011 – Romanova, O.N. (2011). Dejatel'nost' pervogo agitparohoda VCIK «Krasnaja zvezda» v 1919 godu [Activities of the first propaganda steamship of the All-Russian Central Executive Committee "Red Star" in 1919]. *Vestnik JarGU*. Serija Gumanitarnye nauki. 2011. № 2 (16). S. 38–41. [in Russian]
- Shubin, 1927 – Shubin, I.A. (1927). Volga i volzhskoe sudohodstvo (istorija, razvitie i sovremennoe sostojanie sudohodstva i sudostroenija) [Volga and Volga shipping (history, development and current state of shipping and shipbuilding)]. Moscow: Transpechat', 908 p. [in Russian]
- Zhernovkov, 2017 – Zhernovkov, S.P. (2017). Pervyj agitrejs za sovetskiju vlast' parohoda "Krasnaja Zvezda" [The first campaign for Soviet power of the ship "Red Star"]. Moscow: Pero, 192 p. [in Russian]

Пароход «Царь Михаил Федорович» / «Антон Чехов» / «Красная Звезда»

Роман Витальевич Лапшин ^a

^a Восточно-европейское историческое общество, Украина

Аннотация. В работе производится реконструкция биографии парохода «Красная Звезда», получивший известность как агитационный пароход, на котором в 1919 г. работали Н.К. Крупская и В.М. Молотов. До революции судно носило имя «Царь Михаил Федорович», а с апреля 1917 г. – «Антон Чехов». В кампании 1918 г. судно активно использовалось в боевых действиях на Волге, в июле сдав судно белым. Повторно судно было захвачено зимой 1918-19 г., из-за этого ранняя история судна в советской историографии практически не рассматривалась. После агитационных рейсов судно было передано для пассажирских перевозок, и активно использовалась для этой цели между Пермью и Рыбинском. Благополучно пережив войну, пароход списали, и в 1960–80-х гг. его активно использовали

в качестве базы отдыха около Сарапула. Поскольку история «Красной Звезды» после 1920 г. также ничем не примечательна, это обычный пассажирский пароход, каких на Волге и Каме работало десятки. Поэтому второй пик популярности судна был связан с решением вопроса об его сдаче на слом. Однако из-за объективных причин и начавшейся перестройки идея музеефикации парохода «Красная Звезда» продолжения не получила.

Ключевые слова: агитационный пароход, Кама, водный транспорт, гражданская война.