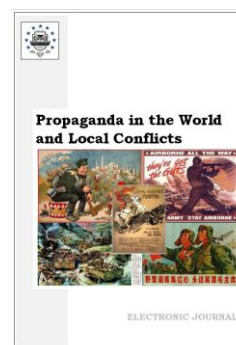


Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
Propaganda in the World and Local Conflicts
Issued since 2014.
E-ISSN: 2500-3712
2024. 11(1): 46-51

DOI: 10.13187/pwlc.2024.1.46
<https://pwlc.cherkasgu.press>



Letters to the Editorial Board

The Last Years of the Steamship “Krasnaya Zvezda”: on Newspaper Materials

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}

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

Abstract

The uniqueness of the propaganda steamer “Krasnaya Zvezda” lies in the fact that the top officials of the Soviet state went on a propaganda voyage in 1919. In connection with this, this ship was spoiled by the attention of journalists during its work. At the end of its career, the ship was handed over to organize a recreation center for the Sarapul Radio Plant named after Ordzhonikidze, where it eventually died as a result of ice drift. The work is publishing four newspaper articles on the issue of preserving the steamship “Krasnaya Zvezda”. The first note from the newspaper “Udmurtskaya Pravda”, 1969. The question of the need to preserve the vessel does not arise here - the condition of the vessel, then still quite satisfactory, fully allowed for the possibility of its museumification. The second article from Komsomolskaya Pravda in 1976 came out hot on the heels of when the ship’s hull began to be cut into metal. The last two notes from the Bolshaya Kama newspaper for 1987–1988 represent the reaction of readers when it became known that perhaps the Red Star had not been scrapped after all. This is a single cycle of response to an article in the magazine “Water Transport” dedicated to the “Krasnaya Zvezda”. According to the ideological guidelines that existed in the Soviet Union, scrapping such a valuable artifact as the Red Star steamship seemed impossible. However, this was due to perhaps excessive departmental isolation. The decision makers in the management of the Sarapul Radio Plant simply did not understand the true ideological value of the steamship they had. And the reaction of public, Komsomol and party structures turned out to be too slow to save him.

Keywords: propaganda steamer, “Krasnaya Zvezda”, museumification, historical value.

1. Введение

Агитационные пароходы, оборудованные в 1919 г. не являются уникальным феноменом. Подобную функцию выполняли суда до и после гражданской войны в России. Однако уникальность парохода «Красная Звезда» заключается в том, что на нем в агитационный рейс отправились первые лица Советского государства. В связи с чем, этот пароход во время своей работы был избалован вниманием журналистов. В финале своей карьеры судно предали для организации базы отдыха Сарапульскому радиозаводу имени Орджоникидзе, где он в итоге и погиб в результате ледохода.

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

2. Обсуждение и результаты

Описание публикуемых материалов

Ниже приводятся четыре газетные статьи, посвященные вопросу сохранения парохода «Красная звезда». Первая заметка «Память жива» была опубликована в газете «Удмуртская правда» в 1969 г. – в период развитого социализма. Вопрос о необходимости сохранения судна здесь не возникает, идеологические нормы того времени давали однозначно положительный ответ. И состояние судна, тогда еще вполне удовлетворительное, также допускало возможность его музеефикации. Поэтому в заметке речь идет об этих планах.

Вторая статья из «Комсомольской правды» вышла по горячим следам, когда корпус парохода стал разделяться на металл. Парадоксально, что произошло это в 1976 г., когда это было не только возможно, но идеологически верно. Тем не менее, пароход пошел на слом.

Две последние заметки из газеты «Большая Кама» за 1987-88 гг. представляют собой своего рода «фантомные боли», то есть реакцию читателей, когда стало известно, что возможно, «Красную Звезду» все-таки не сдали на слом. Это единый цикл-отклик на статью в журнале «Водный транспорт», посвященный «Красной звезде». Как видно, вопросы сохранения парохода, как материального свидетельства пребывания на нем Н.К. Крупской еще были живы в сердцах советских людей.

Память жива

В начале нынешнего лета к берегу Камы, в двадцати семи километрах выше Сарапула, пришвартовались пароходы «Красная звезда» и «Луначарский». Отныне здесь будет турбаза радиозавода имени Орджоникидзе. И каждый, кто ступает на этот берег, непременно направляется на «Красную звезду». Здесь в салоне фотодокументы рассказывают об историческом рейсе агитпарохода «Красная звезда», совершенном летом 1919 года. В центре – портрет В.И. Ленина, по чьей инициативе в наши края был направлен этот пароход, рядом – портрет Н.К. Крупской, участницы рейса.

Читаем воспоминания Н.К. Крупской о тех днях: *«В конце июня был оборудован агитационный пароход “Красная звезда”, который должен был поехать по Волге до Камы, а потом подняться вверх по Каме, пока будет возможно... Задачей “Красной звезды” было ехать по следам белых, вести агитацию, проводить линию, принятую на VIII съезде партии, закреплять всюду Советскую власть...»*

«Перед отъездом мы долго толковали с Ильичом, как и что надо будет делать, чем помогать населению, на каких вопросах больше всего останавливаться.»

На одном из снимков мы видим Надежду Константиновну, выступающую на митинге красноармейцев.

На стендах – фотодокументы, рассказывающие о Ленине, вожде пролетарской революции, основателе первого в мире социалистического государства; его друге, жене, соратнике и выдающейся деятельнице партии Надежде Константиновне Крупской.

Н.К. Крупскую очень волновали судьбы молодежи. Она написала ряд статей о молодежи. На пароходе есть фотокопии ряда статей, в их числе «Как организовать рабочей молодежи?», «Союз молодежи», «Борьба за рабочую молодежь», «Письмо в Москву» и другие.

На агитпароходе «Красная звезда» выпускались листовки, составлять которые помогала Надежда Константиновна. Здесь представлены их фотокопии. Это «Что дала работница Советская власть», «Неделя рабочих и крестьянских детей», «Добровольцы – на фронт!», «Трудящиеся, учитесь управлять всей страной!» и другие.

О пребывании Н.К. Крупской в Прикамье помнят старожилы. Они рассказывают о тех днях молодежи. В Сарапуле, на здании, где в то время помещался отдел народного образования, укреплен мемориальная доска, напоминающая о том, что здесь была Надежда Константиновна. Вторая мемориальная доска у пристани повествует о том, что здесь в июле 1919 года на митинге выступала Н.К. Крупская. В день 50-летия этого события состоится митинг сарапульцев. Горожане просматривают кинофильмы о В.И. Ленине и Н.К. Крупской. На борту парохода появится мемориальная доска с такой надписью: *«Летом 1919 года агитпароход “Красная звезда” по указанию В.И. Ленина совершил рейс по освобожденным районам Поволжья и Прикамья.»*

Члены агитбригады в составе которой была Н.К. Крупская, разъясняли населению решения VIII съезда партии, повсюду закрепляли Советскую власть».

На дверях каюты № 6 будет укреплен табличка: «Здесь летом 1919 года жила Н.К. Крупская».

Недавно побывали на пароходе делегации из Москвы, Ленинграда, Воронежа, Горького, Новосибирска и других городов. И все они с интересом знакомились с пароходом, документами об историческом рейсе.

А. Решетов (наш корр.).

(Удмуртская правда. 26 июля 1969 г. № 172).

Кто отправит в плавание пароход с боевой и славной историей?

Как славно и просто, вместе с тем значительно их называли: «Ваня-коммунист», «Волгарь-доброволец». Знаменитые боевые корабли гражданской. Не менее знаменита была в те годы на Волге и Каме «Красная Звезда». Этот маленький колесный пароходик, родившийся в начале века, прожил яркую и длинную жизнь. Жизнь, созвучную своему необыкновенному времени. В 1919 году «Красная Звезда» по инициативе В.И. Ленина стала агитпароходом. Сколько раз причаливала она к берегам Камы и берегам Волги, вызывая ненависть врагов новой, рождающейся Советской власти. Причаливала, и тотчас по ее трапу сбегали люди в кожанках. Тут же у берега сколачивались импровизированные трибуны и звучали яркие речи. О новой жизни. О трудном сегодня. О светлом и прекрасном завтра.

Помнит пароходик Надежду Константиновну Крупскую. Тридцать четыре раза выступала она по время агитрейса по Волге и Каме.

А потом после гражданской «Красная Звезда» занялась мирным трудом. Возила пассажиров из Перми в Горький, возила рабочих на новые ударные стройки. В годы войны стала воином. Солдаты, раненые, эвакуированные – вот пассажиры «Красной Звезды».

Но пароходы не вечны, как и люди. Тем более такие работяги, как «Красная Звезда». Стала она выглядеть допотопно и старомодно рядом со стремительными «Ракетами» и «Метеорами». И «Красную Звезду» Министерство речного флота продало Сарапульскому радиозаводу им. Орджоникидзе, который разместил на ней турбазу, а затем решил списать на металлолом.

О пароходе написал нам в редакцию ветеран комсомола Иван Михайлович Попов. Просил немедленно заняться его спасением.

В Перми трубку взял первый секретарь Пермского обкома комсомола Виталий Окунев:

– О лучшем музее комсомольской славы нельзя и мечтать. Комсомольцы города согласны были отработать, сколько потребуется для ремонта судна. Необходимо было поставить «Красную Звезду» на баланс Камского речного пароходства.

В Сарапуле к телефону подошел секретарь горкома комсомола Александр Крюков:

– К сожалению, ничего про агитпароход «Красная Звезда» не знаю.

В Сарапульском горкоме партии первый секретарь Н.И. Грускин оказался человеком более осведомленным:

– Не так уж много у нас в городе подобных революционных реликвий. Если можно еще спасти «Красную Звезду», спасти ее необходимо.

Но было уже поздно. Об этом мы узнали от секретаря завкома комсомола Сарапульского радиозавода им. Орджоникидзе Михаила Абрамова:

– Недавно распилили половину парохода и разобрали. Какая от него польза?

Даже по телефону чувствовалось, как волнуется директор Сарапульского краеведческого музея Агния Алексеевна Решетникова:

– Агитпароход, подобный нашему, находится только в Красноярске. Это «Святой Николай». Красноярцы задумали сберечь его для истории. А о судьбе «Красной Звезды» больно говорить.

Ветераны... Они, как оказалось, ходили много раз в общественные организации, сражались за пароход, организовали там комнату-музей. Читали лекции, вели беседы с молодежью. А когда поняли, что пароход уже не спасти, стали писать о нем. Делали фотографии, рисунки.

Пароход надо восстановить. Обязательно надо. И хочется верить, что все-таки найдутся люди, которые придут на капитанский мостик «Красной Звезды», чтобы сказать «Полный вперед!».

Н. Тюрина
(Комсомольская правда. 28 августа 1976 г. № 202).

Не дать погибнуть!

Сегодня мы не случайно напомним читателям о том легендарном рейсе. Нынешним летом наш фотокорреспондент, будучи в командировке на Нижней Каме, сделал этот снимок как раз между Гольянами и Печкино. Определить с абсолютной точностью является ли этот пароход «Красной звездой» мы не смогли. Но материал, опубликованный в журнале «Речной транспорт», заставил нас вновь вернуться к его судьбе.

Согласно одной из версий, изложенной редакцией бывшим капитаном легендарного судна А.И. Дубровским, который не один год боролся за возрождение этого парохода, «Красная звезда» погибла еще лет десять-пятнадцать назад во время ледохода. Но похоже, что судьба подарила нам еще один, и наверняка – последний, шанс. Не использовать его будет преступлением.

То, что пароход находится в бедственном положении – ясно уже по снимку. Но он не дает полноты картины разрушения. Один из капитанов-скоростников поведал нашему фотокору, что местные жители нашли этому живому свидетелю истории свое применение. Из корпуса при помощи автогена, они вырезают листы железа, которое идет на строительство гаражей.

Этот вандализм надо остановить и немедленно!

Редакция обращается к руководству Камского речного пароходства, его партийному и профсоюзному комитетам, ко всем, кому дорога наша история – пароход не должен погибнуть!

Мы предлагаем еще до начала весеннего паводка установить имя гибнущего судна и сделать все возможное, чтобы обезопасить его от природы и людей. Вслед за этим путем широкого обсуждения через газеты решить вопрос о способах и средствах восстановления парохода.

Думается, что в пароходстве, да и не только, найдутся сотни людей, готовых пожертвовать свои сбережения или вложить свой труд в восстановление исторической реликвии.

Одним словом, «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА» НЕ ДОЛЖНА ПОГИБНУТЬ.

(Большая Кама, 24 декабря 1987 г.)

(«Агитпароход “Красная Звезда”», «Не дать погибнуть!», БК № 97, 24 декабря 1987 г.)

Множество откликов – телефонных звонков и писем – вызвал материал из журнала «Речной транспорт» «Агитпароход “Красная Звезда”», опубликованный в нашей газете 24 декабря 1987 года и комментарий редакции «Большой Камы», «Не дать погибнуть!», предлагавший установить имя старого судна, разрушающегося на берегу Камы.

«Чувство глубокого огорчения вызвала у меня статья, – пишет начальник пристани Оса Г. Русалкин. – В печати вопрос сохранения агитпарохода ставится не впервые, но, к сожалению, каких-либо мер к его решению не принималось».

Беспокойство читателя разделяют все откликнувшиеся на публикацию. Чувствуется их неподдельное стремление установить истину. И похоже, что опасения, высказанные редакцией, подтверждаются. По всей вероятности, мы действительно уже упустили последний шанс сохранить исторический пароход.

Тот же Г. Русалкин, сам в 1958 году работавший на «Красной Звезде» первым штурманом, приводит описание судна:

«Пароход постройки 1912-1914 годов, по сравнению с другими пароходами, обслуживавшими транзитные линии, был небольшой мощности и небольших размеров, но при этом имел просторные салоны и прогулочную палубу. Судно было весьма удачным

в эксплуатации и нравилось пассажирам» и далее указывает на ряд отличительных особенностей конструкции.

Своими наблюдениями делится и ветеран войны и труда, работающий на РЭБ памяти Дзержинского, Н. Козлов: «... На «Красной Звезде» колеса были высотой под вторую палубу и полностью закрыты, как на пароходе «Белинский», «Короленко»».

Очень ценные сведения, множество документальных материалов и хорошо сохранившуюся фотографию легендарного судна принес в редакцию ветеран Камского флота, бывший капитан «Красной Звезды» А.И. Дубровский.

Почти все откликнувшиеся сходятся во мнении, что пароход, изображенный на фотографии в газете, не является «Красной Звездой». Самые распространенные версии, что это «Урицкий» или «Память Окулова». Многие свидетельствуют, что останки «Красной Звезды» находятся на берегу ниже неизвестного парохода.

Редакция благодарит всех, кто остался неравнодушным к публикации и призывает их поддержать предложение ветерана флота бывшего старшего штурмана дизель-электрохода «Композитор Скрябин» Н. Третьякова: просить Министерство речного флота, чтобы одному из пассажирских лайнеров, которые поступят в КРП, присвоить имя «Красная Звезда», и создать на нем музей о поездке на агитпароходе Надежды Константиновны Крупской.

([Большая Кама, 15 апреля 1988 г.](#))

3. Заключение

По существовавшим в Советском Союзе идеологическим установкам, сдача на слом столь ценного артефакта как пароход «Красная Звезда», казалось, было невозможным. Но, тем не менее, это произошло из-за, возможно, чрезмерной ведомственной обособленности. Лица, принимавшие решение в руководстве Сарапульского радиозавода, просто не представляли истинную идеологическую ценность имевшегося у них парохода. А реакция общественных, комсомольских и партийных структур оказалась слишком медленной, чтобы его спасти.

Литература

[Удмуртская правда. 26 июля 1969 г. № 172](#) – *Удмуртская правда. 26 июля 1969 г. № 172.*

[Комсомольская правда. 28 августа 1976 г. № 202](#) – *Комсомольская правда. 28 августа 1976 г. № 202.*

[Большая Кама, 24 декабря 1987 г., 15 апреля 1988 г.](#) – *Большая Кама. 24 декабря 1987 г., 15 апреля 1988 г., Большая Кама. 15 апреля 1988 г.*

References

[Bol'shaya Kama, 24 dekabrya 1987 g., 15 aprelya 1988 g.](#) – *Bol'shaya Kama. 24 dekabrya 1987 g., 15 aprelya 1988 g., Bol'shaya Kama. 15 aprelya 1988 g.* [in Russian]

[Komsomol'skaya pravda. 28 avgusta 1976 g. № 202](#) – *Komsomol'skaya pravda. 28 avgusta 1976 g. № 202.* [in Russian]

[Udmurtskaya pravda. 26 iyulya 1969 g. № 172](#) – *Udmurtskaya pravda. 26 iyulya 1969 g. № 172.* [in Russian]

Последние годы парохода «Красная Звезда»: по материалам газет

Николай Витальевич Митюков^{а,*}

^аУдмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Ижевск, Российская Федерация

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

Аннотация. Уникальность агитационного парохода «Красная Звезда» заключается в том, что на нем в агитационный рейс в 1919 г. отправились первые лица Советского государства. В связи с чем, этот пароход во время своей работы был избалован вниманием журналистов. В финале своей карьеры судно предали для организации базы отдыха Сарапульскому радиозаводу имени Орджоникидзе, где он в итоге и погиб в результате ледохода. В работе производится публикация четырех газетных статей, посвященные вопросу сохранения парохода «Красная звезда». Первая заметка из газеты «Удмуртская правда» 1969 г. Вопрос о необходимости сохранения судна здесь не идет – состояние судна, тогда еще вполне удовлетворительное вполне допускало возможность его музеефикации. Вторая статья из «Комсомольской правды» за 1976 г. вышла по горячим следам, когда корпус парохода стал разделяться на металл. Две последние заметки из газеты «Большая Кама» за 1987–1988 гг. представляют собой реакцию читателей, когда стало известно, что возможно, «Красную Звезду» все-таки не сдали на слом. Это единственный цикл-отклик на статью в журнале «Водный транспорт», посвященный «Красной звезде». По существовавшим в Советском Союзе идеологическим установкам, сдача на слом столь ценного артефакта как пароход «Красная Звезда», казалось, было невозможным. Тем не менее, это произошло из-за, возможно, чрезмерной ведомственной обособленности. Лица, принимавшие решение в руководстве Сарапульского радиозавода, просто не представляли истинную идеологическую ценность имевшегося у них парохода. А реакция общественных, комсомольских и партийных структур оказалась слишком медленной, чтобы его спасти.

Ключевые слова: агитационный пароход, «Красная звезда», музеефикация, историческая ценность.