

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«НИЖЕГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
им. Н.И. ЛОБАЧЕВСКОГО»
Арзамасский филиал**

**Государственное казенное учреждение
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ,
г. Арзамас»**

**ВОПРОСЫ
АРХИВОВЕДЕНИЯ И
ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЯ
В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ**

*Сборник материалов
XI Региональной научно-практической конференции
(5 декабря 2013 г.).*

Выпуск X

**Арзамас
Арзамасский филиал ННГУ
2014**

УДК 930.1/2 (093)
ББК 63.211 я43+79я43
В74

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Арзамасского филиала «Нижегородский государственный университет
им. Н.И. Лобачевского»

Под общей редакцией кандидата исторических наук В.И. Грубова

**В74 ВОПРОСЫ АРХИВОВЕДЕНИЯ И ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЯ
В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ.** Сборник материалов XI Региональной
научно-практической конференции (5 декабря 2013 г.). Выпуск X
/под общ. ред. В.И. Грубова; Арзамасский филиал ННГУ, ГАНУ,
г. Арзамас. – Арзамас: АФ ННГУ, 2014. – 277 с. + 20 с. ил.
ISBN 978-5-600-00205-0

В сборнике представлены доклады участников XI Региональной научно-практической конференции «Вопросы архивоведения и источниковедения в высшей школе», проведенной на базе Арзамасского филиала Нижегородского государственного университета им. Н.И. Лобачевского 5 декабря 2013 г. Участниками данной конференции были специалисты архивов, краеведы, сотрудники музеев, преподаватели, аспиранты и студенты вузов и средних учебных заведений, работники школ из Нижегородского региона и Мордовской республики. В их докладах рассматриваются различные аспекты локальной истории с древнейших времен до наших дней.

Сборник адресован преподавателям вузов и школ, аспирантам, студентам, школьникам и всем интересующимся историей родного края.

УДК 930.1/2 (093)
ББК 63.211 я43+79я43

ISBN 978-5-600-00205-0

© Грубов В.И., 2014
© Арзамасский филиал ННГУ, 2014
© Государственный архив Нижегородской
области, г. Арзамас, 2014

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Титков Е.П.</i>	О путях преодоления исторических фальсификаций....	7	
<i>Курдин Ю.А.</i>	Рассказы-воспоминания Арзамасского края как исторический источник	13	
<i>Петряшин А.С.</i>	Творческий период «архитектора Поволжья» М.П. Коринфского в Арзамасе	18	
<i>Ефимов О.В.</i>	Антимонархические настроения нижегородского крестьянства в начале XX века	22	
<i>Косолапова И.С.</i>	Источниковедческий анализ музейных фондовых коллекций. Арзамас, 70-е годы XX века	29	
Раздел I. СОВРЕМЕННАЯ ИСТОЧНИКОВАЯ БАЗА ПО ИСТОРИИ НИЖЕГОРОДСКОГО КРАЯ С ДРЕВНОСТИ ДО НАЧАЛА XX ВЕКА.....			36
<i>Егошин А.Л.</i>	Погребения с дарственным комплексом в могильниках мордвы Притёшья	36	
<i>Кудряшова А.С.</i>	Вовлечение земель Нижегородского Правобережья в хозяйственный оборот в XII-XIV вв.	39	
<i>Варенцова Л.Ю.</i>	Дворцовые села Нижегородского уезда в конце XVI века	43	
<i>Потанин С.Н.</i>	Благословенная грамота на строительство Владимирской церкви в Арзамасе (1681 г.)	51	
<i>Инжутов А.А.</i>	Исчезнувшие поселения Тёшского стана Арзамасского уезда (бассейн речки Озёрки) в XVII-XVIII вв.	54	
<i>Ледров С.М.</i>	Арзамасские кожевенные промышленники в эпоху Петра Великого (по документам РГАДА)	61	
<i>Бодрин А.В.</i>	Проблемы взаимоотношений государства и церкви в Российской империи в первой половине XVIII века в сфере социокультурных отношений (на примере Нижегородской епархии)	67	
<i>Барина Л.В.</i>	Подготовительные меры к организации и проведению специального межжевания Нижегородской губернии	73	
<i>Николаев Д.А.</i>	Мемуарные «записки» А.П. Болтина как исторический источник: общая характеристика	75	
<i>Чиркунов И.В.</i>	Судостроительный промысел в Чернорецкой волости Балахнинского уезда (вторая половина XIX века).....	76	
<i>Абросимова Л.В., Мочалов Д.С.</i>	Деятельность НГУАК по увековечению подвига Нижегородского ополчения 1612 года	79	
<i>Белохвостов А.Н.</i>	Динамика численности населения Арзамасского уезда во второй половине XIX века	83	

<i>Быкова Н.В., Шестакова Е.А.</i>	Выксунский горный округ во второй половине XIX – начале XX вв.	87
<i>Кузьмина А.Н.</i>	Арзамасская уездная земская почта в конце XIX – начале XX вв.	91
<i>Зайцева И.Г.</i>	Строительство железной дороги в Арзамасе и ее влияние на развитие города	95
<i>Николаев Д.А.</i>	Новые материалы по истории земского либерального движения: эпистолярные источники из фонда А.А. Савельева в Центральном архиве Нижегородской области (ЦАНО)	103
<i>Подрепный Е.И., Титков Е.П.</i>	Императорский Балтийский флот в период между Русско-японской и Первой мировой войнами: опыт современной историографии	105
<i>Долкова Е.А., Сочнев Ю.В.</i>	Нижегородский исследователь, инженер В.А. Зевеке – участник Северной морской экспедиции 1914 г.	113
<i>Саечников В.С., Игонькин С.А.</i>	Мобилизация резервистов в Российской империи в конце июля 1914 г.	120
<i>Сапон В.П.</i>	Полный вариант воспоминаний П.А. Комарова как источник о деятельности левых партий в Сормове в годы Первой мировой войны	126
<i>Воробьева О.В.</i>	Из истории Благовещенской церкви города Арзамаса	134
Раздел II. ОПЫТ ИСТОЧНИКОВЕДЧЕСКОГО АНАЛИЗА ДОКУМЕНТОВ XX – НАЧАЛА XXI ВЕКА.....		138
<i>Хлебникова Л.М.</i>	Движение церковнослужителей Нижегородской епархии за возрождение церковно-общественной жизни после Февральской революции 1917 года	138
<i>Завьялова С.В.</i>	К историографии восстания 1918 года в Поветлужье как части крестьянской войны	142
<i>Быкова Н.В.</i>	Реформирование металлургической промышленности Нижегородского региона в нэповский период	147
<i>Подрепный Е.И.</i>	Павловский завод воздушных винтов № 467: период становления (по документам ЦАНО)	153
<i>Балахонова И.Н.</i>	Особенности развития промысловой кооперации Горьковской области накануне и в годы Великой Отечественной войны	159
<i>Колосунин Е.В.</i>	Книги призыва Арзамасского райвоенкомата 1941-1945 гг. как исторический источник	164
<i>Клюшина А.Е.</i>	Историография одного факта из жизни Сарова военных лет	167

<i>Огурцов П.Е.</i>	Завод имени Ульянова-Ленина (г. Чкаловск Горьковской области) в годы Великой Отечественной войны	175
<i>Филипчук И.В.</i>	Социальное положение колхозного крестьянства Горьковской области в 1945-1960 гг.	179
<i>Каляев В.А.</i>	Микрорайон имени И.П. Складорова (из истории 11-го микрорайона Арзамаса)	185
<i>Хорева Н.В.</i>	Экономическое и социальное развитие Арзамаса в 1990-е гг.: время перемен	191

Раздел III. КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИСТОРИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА..... 197

<i>Тростина М.А.</i>	Приметы как источник народознания (на фольклорном материале, собранном в Республике Мордовия)	197
<i>Панкратова Н.В.</i>	Принцип imitatio Simeone в «Житии Даниила Столпника»: к постановке проблемы	201
<i>Богданович С.С., Торопкина Н.В.</i>	Наставления монашествующих Саровской пустыни о духовной и светской нравственности: историческая ретроспектива и современность	208
<i>Смирнова Н.В.</i>	Мордовский просветитель на Нижегородской земле: к 150-летию со дня рождения М.Е. Евсевьева	214
<i>Болталин Г.И.</i>	Финляндия в воспоминаниях российских императоров (XIX – начало XX вв.)	220
<i>Егошина М.В.</i>	Кинохроника как исторический источник	222
<i>Тулкина Т.В.</i>	Тема исторической памяти в лирике В. Гадаева	227
<i>Маслова Е.И.</i>	Изучение истории родного села как средство духовно-нравственного воспитания обучающихся (из опыта работы краеведческого кружка МБОУ Слизневская ООШ Арзамасского района)	233

Раздел IV. ЛОКАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ ГЛАЗАМИ СТУДЕНТОВ..... 238

<i>Тишкина А.В.</i>	Проведение судебной реформы 1864 г. (на материалах Нижегородской губернии)	238
<i>Тронова О.Е.</i>	К вопросу о развитии народного образования в г. Сергаче в XIX веке	243
<i>Ороновский В.С.</i>	Фабричное законодательство Российской империи рубежа XIX-XX вв.: теория и практика	246
<i>Корнеев К.В.</i>	Подготовка и переквалификация рабочих кадров на заводе «Красное Сормово» в годы первой пятилетки	250
<i>Минина М.А.</i>	Свято-Троицкий Серафимо-Дивеевский монастырь в 1927-1991 гг.: воспоминания и свидетельства очевидцев.	254

<i>Карасёв А.А.</i>	Навашинский судостроительный завод в годы первых послевоенных пятилеток (1945-1955 гг.): опыт историографии	259
<i>Калмыков И.А.</i>	Материалы заводского музея как источник по летописи предприятия (на примере авиастроительного завода «Сокол»)	262
<i>Калмыков И.А.</i>	Владимир Помолов: портрет «красного директора»	265
<i>Кириллова К.И.</i>	Из истории Тонкинского народного краеведческого музея	270
НАШИ АВТОРЫ.....		274
<i>Приложение 1 (к статье А.С. Петряшина)</i>		
<i>Приложение 2 (к статье С.Н. Потанина)</i>		
<i>Приложение 3 (к статье Е.А. Долковой, Ю.В. Сочнева)</i>		
<i>Приложение 4 (к статье В.А. Каляева)</i>		
<i>Приложение 5 (к статье Н.В. Смирновой)</i>		

**НИЖЕГОРОДСКИЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ,
ИНЖЕНЕР В.А. ЗЕВЕКЕ – УЧАСТНИК
СЕВЕРНОЙ МОРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ 1914 Г.**

Одной из выдающихся страниц освоения Российского Севера является открытие и начало эксплуатации Северного морского пути. Он стал не просто кратчайшим водным путем между Европейской Россией и Дальним Востоком, имеющим огромное значение для развития экономики нашей страны, но и уникальным трансконтинентальным маршрутом, представляющим значительный интерес для торговли многих государств мира. По оценкам современных экспертов, перемещение товаров и грузов по Северному морскому пути обходится европейским странам втрое дешевле, чем через Суэцкий канал.

Открытие Северного морского пути имело многовековую предысторию. Исследованием этого маршрута занимались многие известные иностранные и отечественные мореплаватели и путешественники. Волею судьбы оказался вовлеченным в этот процесс и наш земляк, уроженец, казалось бы, совершенно не имеющего отношения к морю, города.

Нижегородец Василий (Вильям) Альфонсович Зевеке (*Приложение 3, фото 1*) родился в 1878 г. в семье известного судовладельца, купца первой гильдии, Альфонса Александровича Зевеке. Альфонс Александрович был управляющим Волжско-Камским пароходством, а затем стал владельцем собственной фирмы¹; кроме того, он сыграл значительную роль в создании Нижегородского речного училища². Как и отец, Василий Альфонсович связал свою судьбу с речным флотом. После успешного окончания Высшего технического училища В.А. Зевеке работал инженером в испытательном отделе Сормовского завода³. В 1914 г. он принял участие в Северной морской экспедиции, которая имела большое значение для исследования Северного морского пути. Во время экспедиции В.А. Зевеке вел путевые заметки, которые затем были опубликованы в журнале «Водные пути и шоссейные дороги»⁴. Кроме того, во время плавания он производил фотосъемку: отснятые им сюжеты отражают быт северных народов, виды пароходов, на которых совершалось плавание и будни членов экипажа (*Приложение 3, фото 2-10*). Стекланные негативы передал в Государственный архив аудиовизуальной документации Нижегородской области в 2007 г. его сын, доктор биологических наук, А.В. Зевеке. Таким образом, заметки и фотографии В.А. Зевеке представляют собой интереснейшие историче-

¹ См.: Макаров И. А. Карман России. – Н. Новгород, 2006. – С. 254-260.

² Сагеев М.И. К вопросу о подготовке кадров работников речного транспорта в Волжско-Камском бассейне во второй половине XIX – начале XX вв. // История России и Татарстана: итоги и перспективы энциклопедических исследований: сборник статей итоговой научно-практической конференции (г. Казань, 11-12 марта 2010 г.). Вып. 2. – Казань, 2010. – С. 82.

³ Макаров И. А. Указ. соч. – С. 265.

⁴ Зевеке В.А. От Гамбурга до Красноярска водным путем // Водные пути и шоссейные дороги. – 1914. – №1. – С. 3-7; Его же. От Гамбурга до Красноярска водным путем (продолжение) // Водные пути и шоссейные дороги. – 1914. – №2. – С.53-57; Его же. От Гамбурга до Красноярска водным путем (продолжение) // Водные пути и шоссейные дороги. – 1914. – №3. – С. 107-109; Его же. От Гамбурга до Красноярска водным путем (окончание) // Водные пути и шоссейные дороги. – 1914. – №4. – С.151-154.

ские источники, позволяющие восстановить ход Северной морской экспедиции 1914 г.

В начале XX века освоение Северного морского пути стало одной из насущных задач экономики России. Летом 1913 г. состоялась экспедиция Фритьофа Нансена для организации постоянных торговых отношений с центральной Сибирью морским путем через Карское море в устье Енисея¹. Для этой цели по инициативе норвежского консула Йонаса Лида² было основано Сибирское Акционерное Общество пароходства, промышленности и торговли. 24 сентября 1913 г. в Петербурге на Совете Съездов Представителей Промышленности и Торговли был представлен доклад организатора экспедиции И.И. Лида «Плавание парохода «Коррект» Карским морем в устье Енисея 1913 г.» по итогам этой экспедиции.

Весной 1914 г. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог приобрело за границей несколько судов для нужд Томского округа путей сообщения³. В Германии, в Гамбурге, были куплены четыре речных винтовых буксирных парохода: два однотипных двухвинтовых по 500 л.с. «Эрнст Гюнтер» и «Гертруда Гилле», оба постройки 1910 г., изготовленных на заводе Цезаря Волльгейма в г. Козэле, длиной 40,27 м, шириной 6,5 м и высотой борта 2 м каждый; два однотипных одновинтовых парохода по 220 л.с. «Карл Вальтер» (1911) и «Мария» (1912), построенных на заводе бр. Виман в г. Бранденбурге (Германия), длиной 31,05 м, шириной 5,22 м и высотой борта 1,9 м; и два однотипных мореходных лихтера⁴ «Шальк» и «Корреспондент» грузоподъемностью по 650 т каждый, построенные на заводе Генри Коха в г. Любеке (Германия) в 1897 г., длиной 45 м, шириной 8,3 м и высотой борта 3,725 м. Все эти суда после необходимого ремонта и реконструкции должны были самостоятельно пойти морским путем через Северный Ледовитый океан и Карское море к устьям рек Оби и Енисея⁵. Кроме того, в Англии на заводе Торникрофта в Саутгемптоне (остров в Гудзоновом заливе, в настоящее время принадлежит Канаде – *Авт.*) были заказаны два паровых буксирных катера по 130 л.с., длиной 90, шириной 15 и высотой борта 5. Эти катера назначались на Обь и должны были пойти в разобранном виде на одном из купленных в Гамбурге лихтеров.

Доставка всех этих судов к устьям Оби и Енисея возлагалась на Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли, которое ежегодно совершало один рейс товарными пароходами между портами Западной Европы и устьем Енисея. По договору, заключенному Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог с этим обществом, приобретенные Управлением суда, подготовленные после ремонта и переделок к морскому плаванию, передавались в Гамбург в середине июля 1914 г. Сибирскому акционерному обществу. Общество нанимало на эти суда команды, закупало провиант, топли-

¹ Нансен Ф. В страну будущего. – Пг., 1915. – С. 12.

² После получения российского подданства – Иона Иванович Лид.

³ Центральный архив Нижегородской области (далее – ЦАНО). Ф. 1653. Оп. 1. Д. 1. Л. 4.

⁴ Лихтер – самоходное грузовое судно, служащее для перевозки грузов с морских судов с большой осадкой на берег или обратно, а также и для самостоятельной перевозки морем.

⁵ Архив аудиовизуальной документации Нижегородской области (далее – АрхАДНО). Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 2.

во, смазочные и другие материалы и под конвоем своих двух товарных морских пароходов вело всю флотилию к устьям Оби и Енисея. Лихтера должны были быть доставлены на буксире особого парохода до г. Тромсе (Норвегия), а дальше – буксироваться упомянутыми морскими пароходами. На время морского перехода суда приписывались к Гамбургу и шли до устьев Оби и Енисея под германским флагом; по приходе туда они передавались Сибирским акционерным обществом представителям Томского округа путей сообщения и по телеграфному распоряжению Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог вычеркивались из гамбургских судовых списков.

Нижегородский инженер В.А. Зевеке был откомандирован Управлением для приемки этих судов, для наблюдения за их ремонтом и для сопровождения их при доставке Северным морским путем к устьям Оби и Енисея¹.

Для подготовки приобретенных судов, кроме ремонта, требовалась еще и реконструкция. На пароходах необходимо было заменить имевшееся инжекционное охлаждение поверхностным во избежание порчи котлов при питании их исключительно соленой водой. Так как пароходы были речные, то надо было устроить добавочные крепления корпусов, надежных для морского перехода в бурную погоду. Все иллюминаторы и люки требовалось сделать водонепроницаемыми, а для ледового плавания надо было устроить особые крепления корпусов в носовой части. Кроме того, необходимо было увеличить помещения для команд и спасательных средств, устроить помещения для большого количества провианта и питьевой воды. Перед нижегородским инженером В.А. Зевеке стояла вдвойне сложная задача: необходимо было подготовить речные суда к морскому плаванию по маршруту, прохождение которого вызывало затруднения у экспедиций на морских судах под командованием опытных капитанов. Поэтому от качества работ, производимых под руководством Василия Альфонсовича, зависела вся дальнейшая судьба экспедиции.

Подготовка и начало экспедиции совпали с драматичным периодом начала Первой мировой войны. Ремонт и реконструкция пароходов и лихтеров были начаты в Гамбурге в конце мая и закончены в начале июля 1914 г. 12 июля пароходы «Эрнст Гюнтер», «Гертруда Гилле», «Карл Вальтер» и «Мария», а также лихтера «Шальк» и «Корреспондент» вышли из Куксхафена, аванпорта Гамбурга, а на следующий день германскими властями уже был запрещен выход судов из этой гавани в море. 2 августа в Бергене экспедиция получила известие об объявлении Германией войны России. Так как позиция Англии еще не была известна, то положение мореплавателей казалось очень неприятным: они думали, что часть германского флота пойдет на Архангельск и по пути захватит всю их флотилию. Несмотря на возникшую угрозу, было принято решение следовать первоначальному маршруту и идти в норвежский г. Тромсе. *«И погода, и окружающие виды были так хороши, что мы все время оставались на палубе и любовались природой, – пишет В.А. Зевеке в своих путевых заметках. – И только мысль о войне вносила резкий диссонанс в общее настроение.*

¹ ЦАНО. Ф. 1653. Оп. 1. Д. 2. Л. 8.

Многим из команды пароходов предстояло идти на войну: за исключением нескольких человек норвежцев, почти все были германцами»¹.

По прибытию в порт Тромсе члены экспедиции получили известие о том, что Англия объявила войну Германии, из-за чего германский флот не стал драться перед превосходившим его английским флотом и не пошел на север, в сторону экспедиции. Также из газет они получили объяснение одному странному явлению. *«Когда наши пароходы проходили мимо какого-нибудь селения, то жители толпой выходили к берегу и пристально рассматривали суда, – пишет В.А. Зевеке. – Оказалось, что они были приняты за германские миноносцы: экспедиция шла под германским флагом, все четыре парохода были окрашены однообразно, или в кильватер; по форме длинные, низкобортные и однотипные они, действительно, напоминали собою миноносцы; бугирипы были приняты за минные аппараты»².* В помещенных в газетах телеграммах из тех городов, мимо которых проходила экспедиция, так и говорилось, что прошли к северу четыре германских миноносца.

Более того, в г. Тромсе выяснилось, что почти все германские граждане, которые были членами экипажей кораблей, призывались на военную службу; оставалось только несколько человек, свободных от службы, но они не желали ехать дальше, чтобы не попасть в плен. В своих путевых заметках В.А. Зевеке так рассказывает об этом событии: *«Никому не хотелось идти на войну, все возмущались ею, многие проклинали своего кайзера. Всем хотелось продолжать так хорошо начавшееся путешествие. Надо отдать справедливость, команды были образцовые, они с любовью относились к делу; все было выхолоно, вычищено, содержалось все в образцовом порядке, пароходы блистали чистотой. Приходилось нанимать новую команду из норвежцев»³.*

В первые дни пребывания в г. Тромсе каждый день с севера приходило по два-три германских парохода, успевших до войны выйти из России. Все суда шли до Тромсе, чтобы здесь переждать войну, по прибытии они попарно вставали в ряд и становились на якоря, команды отправлялись в Германию на войну, за исключением двух-трех человек, необходимых для охраны парохода; так накопилось десятка полтора германских судов.

Вечером 28 июля в порт Тромсе пришел пароход «Рагна» Сибирского акционерного общества – один из тех двух пароходов, которые должны были сопровождать казенные суда до устьев рек Оби и Енисея; на следующий день пришел второй пароход – «Скулэ». Оба судна были оборудованы радиотелеграфом. Через три дня приехал директор-распорядитель Сибирского акционерного общества И.И. Лид, под руководством которого велась эта экспедиция к устью Енисея. Пароходы стали готовиться к выходу в море. В течение трех дней была нанята норвежская команда, закуплен провиант, возобновлены запасы пресной воды⁴. Вместе с И.И. Лидом к экспедиции присоединился лоцман

¹ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 4.

² Там же.

³ Зевеке В.А. От Гамбурга до Красноярска водным путем // Водные пути и шоссезные дороги. – 1914. – №1. – С. 7.

⁴ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 4.

Иоганнесен, сподвижник знаменитого полярного путешественника Норденшельда.

Последним культурным пунктом на пути экспедиции был г. Хаммерфест, затем плавание было продолжено в обход с юга острова Магера и мыса Нордкап, после чего суда вышли в Северный Ледовитый океан.

11 августа флотилия прошла Карские ворота, а 15 августа суда обошли севернее остров Белый. На следующий день при проходе Обской губы начался шторм. *«Волны были громадны, члены экспедиции стали опасаться за участь маленьких пароходов»*, – пишет В.А. Зевеке¹. Несмотря на закрытые люки и иллюминаторы, пароходы очень сильно заливало водой. В котельных отделениях накопилось так много воды, что пришлось пустить в ход водооткачивающие средства. Этот шторм стал самым серьезным испытанием на пути экспедиции. В то же время, благодаря качеству проделанной под руководством В.А. Зевеке реконструкции судов и их укрепления, экспедиция смогла пройти данный участок пути без потерь и направиться к острову Диксон.

19 августа флотилия подошла к острову Белый с южной стороны и стала на якорь. Вдали, у самого острова, в проливе между ним и берегом материка виднелось какое-то трехмачтовое судно. Оказалось, что это был пароход «Эклипс» экспедиции О.Н. Свердрупа, посланной на розыски экспедиции Г.Л. Брусилова. В подзорную трубу было видно, что это судно стоит, как-то неестественно накренившись, как будто потерпело аварию. В 10 часов утра начальник экспедиции И.И. Лид, капитаны всех пароходов и инженер В.А. Зевеке на пароходе «Гертруда Гилле» направились к этому судну. На моторной лодке к ним подплыл О.Н. Свердруп и сообщил, что «Эклипс» сел на мель без повреждений корпуса в том месте, где по карте значится достаточная глубина. Судно было уже наполовину разгружено (груз свезли на берег), но, несмотря на все усилия, оно не может сойти с места, а вода с каждым днем убывала².

Было принято решение немедленно приступить к стаскиванию «Эклипса». После безуспешной попытки провести спасательную операцию сначала с помощью одного, а затем трех пароходов экспедиции, к стаскиванию подключили еще один пароход – «Скулэ».

Пока пароходы стаскивали «Эклипс», О.Н. Свердруп предложил поохотиться на белых медведей и оленей. По его словам, на острове Диксон в это время было много оленей и около семи медведей; трех из них он уже убил. На охоту поехали Свердруп, И.И. Лид, капитан парохода «Гертруда Гилле» Ханневиг, механик Свердрупа и инженер В.А. Зевеке³.

По возвращении они обнаружили, что буксирный трос, который использовали для стаскивания «Эклипса», лопнул. Поэтому было решено окончательно разгрузить корабль и затем снова его стаскивать. 20 августа после разгрузки «Эклипса» вновь предприняли попытку снять его с мели. Пароходы «Скулэ», «Эрнст Гюнтер» и «Гертруда Гилле» тащили «Эклипс» назад, а пароход «Карл

¹ Зевеке В.А. От Гамбурга до Красноярска водным путем (продолжение) // Водные пути и шоссейные дороги. – 1914. – №2. – С. 56.

² АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 7.

³ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 8.

Вальтер» закрепил свой трос за грот-мачту и тянул вбок, накрывая «Эклипс». В 12 часов дня трос лопнул, «Эклипс» выпрямился и в тот же момент сошел с камней. После погрузки провианта на судно, простившись с О.Н. Свердрупом и членами команды парохода «Эклипс», экспедиция снялась с якоря и пошла на юг по Енисейскому заливу, к Носоновскому острову¹. Следует отметить, что подробное описание этого происшествия с экспедицией О.Н. Свердрупа отсутствует в историографии, посвященной его плаванию, авторы ограничиваются лишь упоминанием о случившемся.

С приходом к Носоновскому острову, лежащему в устье Енисея, морская часть путешествия закончилась. Пароходам «Эрнст Гюнтер», «Гертруда Гилле», «Карл Вальтер» и лихтеру «Корреспондент» предстоял долгий, но уже более безопасный путь по Енисею до Красноярска; это плавание подробно описано в статьях инженера Е.А. Краснова, принявшего суда в устье Енисея².

Утром 23 августа началась перегрузка товаров с пароходов «Рагна» и «Скулэ» на лихтера казенного пароходства³.

На рассвете следующего дня подошел пароход «Обь» Томского округа путей сообщения с комиссией для приемки прибывших из-за границы судов. Суда были украшены флагами, с «Оби» был произведен пушечный салют.

Согласно договору Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог с Сибирским акционерным обществом о доставке приобретенных за границей судов, комиссия Томского округа путей сообщения приняла эти суда от Сибирского общества у Носоновского острова. Здесь суда поступали в ведение округа и отсюда под управлением его представителей должны были идти вверх по Енисею до Красноярска. Команды на них оставались норвежские, они подчинялись на этом пути представителям округа, а в Красноярске освобождались от своих обязанностей и отправлялись на родину по железной дороге.

Новые суда были переименованы. Пароходы получили названия сибирских рек: «Эрнст Гюнтер» – «Иртыш», «Гертруда Гилле» – «Ангара», «Карл Вальтер» – «Тобол», а лихтер «Корреспондент» был переименован в «№ 623». На пароходах приступили к чистке котлов и механизмов, грузили уголь, распределяли смазочные и другие текущие материалы для предстоявшего путешествия по Енисею.

Тем временем непрерывно шла перегрузка морских товаров с пароходов «Рагна» и «Скулэ» на лихтера казенного пароходства и речных грузов с лихтеров на «Рагну» и «Скулэ». Пароходы «Тобол», «Иртыш», «Ангара» и «Обь» должны были взять с собой на буксир каждый по одному лихтеру и дожидались окончания этой перегрузки. Через десять дней после прихода флотилии к Носоновскому острову четыре лихтера казенного пароходства были уже нагружены и готовы к отплытию. 2 сентября пароходы готовились к отходу. Украшен-

¹ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 9.

² Краснов Е.А. Прибытие новой казенной флотилии на Енисей // Водные пути и шоссейные дороги. – 1914. – №5. С. 213-217; Его же. Прибытие новой казенной флотилии на Енисей (окончание) // Водные пути и шоссейные дороги. – 1914. – №6. – С.251-257.

³ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 10.

ные флагами «Тобол», «Иртыш», «Ангара» и «Обь», взяв на буксир каждый по одному лихтеру, двинулись в путь по Енисею.

22 сентября суда пришли в Енисейск. На набережной собралось очень много публики. Приход флотилии стал для горожан целым событием, новые пароходы были предметом всеобщего любопытства. Многие жители не верили, что низкобортные пароходы могли благополучно пройти столь большой морской путь. В Енисейске пароходы простояли два дня. На следующий день после прибытия флотилии в город пришли пароходы «Туруханск» и «Енисейск» с остальными лихтерами казенного пароходства и лихтером «Корреспондент».

29 сентября суда благополучно пришли в Красноярск – конечный пункт путешествия. Здесь суда должны были стать на зимовку. Через день после прибытия пришло известие из Томска, что туда благополучно пришли пароход «Мария» и лихтер «Шальк», отделившиеся от экспедиции в Обской губе. В Красноярске норвежские команды были отправлены по железной дороге на родину. По дороге из Томска к ним присоединились команды парохода «Мария» и лихтера «Шальк».

Длина всего пути, пройденного судами от Гамбурга до Красноярска, равна 7,8 тыс. верстам (8.321 км). Из этого расстояния на долю речного пути, считая его от Носоновского острова, приходится 2.336 верст (2.492 км). От г. Куксхафена до г. Тромсе пароходы шли 8 дней, с учетом стоянки в Бергене. Путь от г. Тромсе до Носоновского острова пройден за 19 дней, считая, в том числе, остановку на один день у острова Вайгач, заход на Обскую губу для проводов парохода «Мария» и лихтера «Шальк» и два дня стоянки у острова Диксона. По Енисею от Носоновского острова до Красноярска пароходы шли 27 дней.

Как отмечалось, за время морского пути самым опасным переходом для судов оказался переход по Обской губе, где экспедиция попала в сильный шторм. Весь путь от Гамбурга до Красноярска и Томска был пройден благополучно, без каких-либо аварий, а суда пришли в эти конечные пункты в хорошем состоянии¹.

Цель экспедиции – доставить суда маршрутом из Гамбургского порта через Северный Ледовитый океан до Красноярска – была достигнута. Эта экспедиция стала значительным этапом в освоении Северного морского пути, она преодолела большой отрезок этого маршрута без серьезных происшествий впервые за историю его исследования.

Впоследствии, в 1917 г. В.А. Зевеке был отправлен в еще одну зарубежную командировку – в Чикаго – для закупки многоковшовых экскаваторов и их доставки в Россию. Однако, по возвращению на родину оказалось, что произошел Октябрьский переворот, дорогостоящие машины оказались никому не нужны, не были использованы и пришли в негодность. После революции В.А. Зевеке – нижегородский инженер с немецкими корнями – продолжал работать в испытательном отделе Сормовского завода. Исследователи отмечают,

¹ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Л. 12.

что новая власть относилась к талантливому инженеру «*весьма терпимо*»¹. Среди пароходов, в испытаниях которых принимал участие нижегородец, оказался пароход «Максим Горький», предназначенный для поездок И.В. Сталина. Но в 1941 г. после нападения фашистской Германии на СССР В.А. Зевеке уволили с работы, он был вынужден устроиться на борский завод «Теплоход»; в этом же году Василий Альфонсович скончался от инфаркта².

В ходе долгого освоения Арктики усилиями многих мореплавателей и путешественников шаг за шагом прокладывался Северный морской путь, но именно Северной морской экспедиции 1914 г. удалось показать эффективность использования этого маршрута. Нижегородский инженер, сормович В.А. Зевеке, будучи грамотным специалистом в области кораблестроения, руководил переоснащением и ремонтом экспедиционных судов перед сложнейшим плаванием. Закупленные речные суда требовали многочисленных переделок и тщательной, сложной с технической стороны, подготовки к морскому походу, от качества которых зависела судьба этой экспедиции. Все поставленные перед ним сложнейшие задачи наш земляк с успехом выполнил. Будучи разно-сторонне образованным человеком, знакомым с передовыми техническими достижениями своего времени, он производил фотосъемку и вел путевые заметки, позволяющие нам получить точное представление о ходе Северной морской экспедиции 1914 г. Эти записки и фотоснимки являются ценными историческими источниками. В жизни многих наших земляков служение Отечеству играло важнейшую роль, несмотря на то, что Родина не всегда по достоинству оценивала их деятельность. К их числу можно отнести и В.А. Зевеке.

¹ Макаров И. А. Указ. соч. – С. 266.

² Там же. – С. 267.

*В.С. Саечников (Арзамасский филиал РУК),
С.А. Игонькин (г. Арзамас)*

МОБИЛИЗАЦИЯ РЕЗЕРВИСТОВ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ ИЮЛЯ 1914 Г.

В 2014 г. наша страна отметит юбилейную дату: 100-летие начала Первой мировой войны. В отечественной историографии эта война называлась по-разному: вторая Отечественная, империалистическая, Первая мировая. Ну, а в народе ее называли просто германской. Многие советские историки представляли эту войну прологом Октябрьской социалистической революции 1917 г. Отчасти это верно, но не совсем. А, между тем, эта война была тяжелым испытанием для России.

Архивные материалы и историческая литература дают возможность осветить тему мобилизации военнообязанных русской армии в 1914 г. Мы рассмотрим учет мобилизованных во время призыва, полное и временное освобождение от воинской службы, продовольственное и финансовое обеспечение семей мобилизованных и другие вопросы.



Фото 1. Василий (Вильям) Альфонсович Зевке. 1914 г.

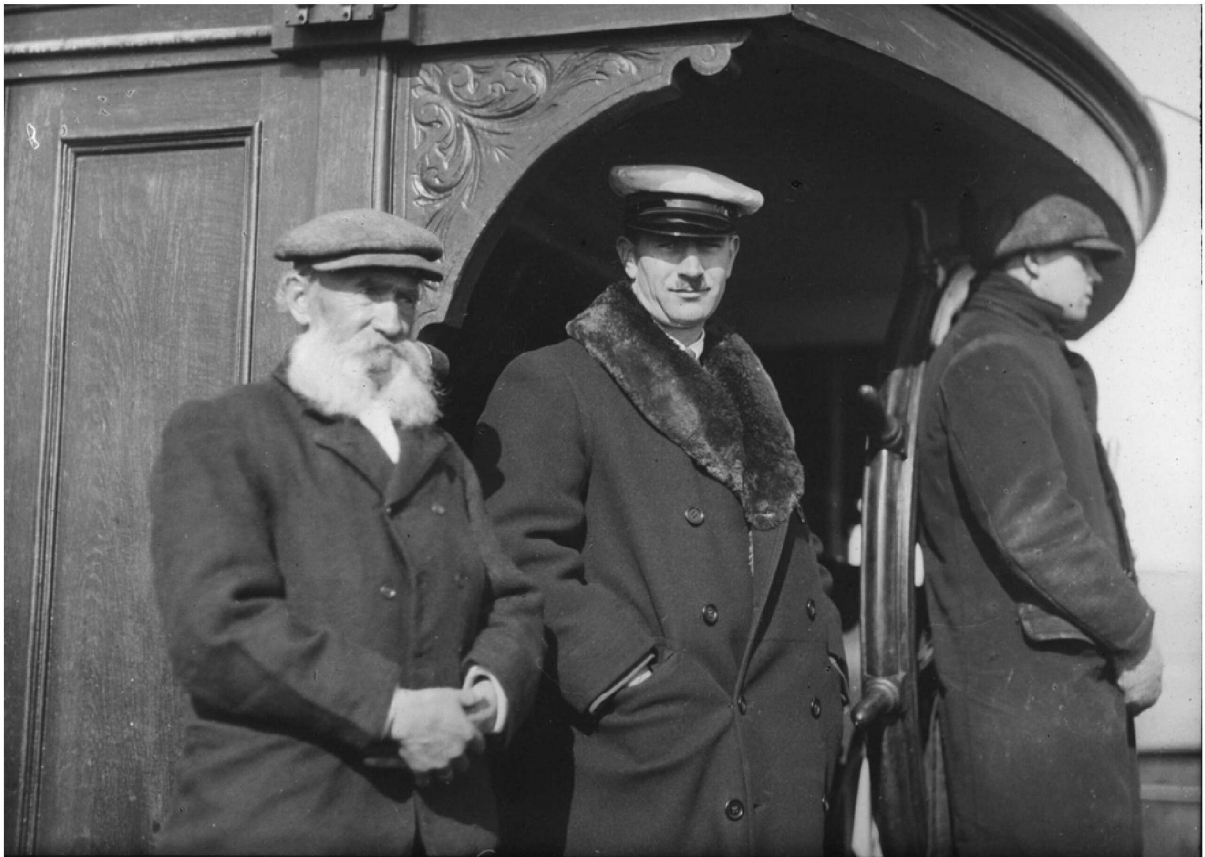


Фото 2. Члены экспедиции. Второй слева И.И. Лид. 1914 г. (фото В.А. Зевеке).¹



Фото 3. Члены экспедиции. 1914 г. (фото В.А. Зевеке)².

¹ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 23.

² АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 82-8315.



Фото 4. Пароход «Мария» в Гамбурге. 5 мая 1914 г. (фото В.А. Зевеке)³.



Фото 5. Вид на караван судов в Северном Ледовитом океане. 1914 г.
(фото В.А. Зевеке)⁴.

³ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 4.

⁴ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 30.



Фото 6. Карское море. Вид на караван судов.
На переднем плане – пароход «Корреспондент». 1914 г. (фото В.А. Зевеке)⁵.



Фото 7. Карское море. Члены экипажа парохода (подвахтенный и штурман)
на ходовом мостике. 1914 г. (фото В.А. Зевеке)⁶.

⁵ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 31.

⁶ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 33.



Фото 8. Карское море. Пароход «Скулэ» и лихтер «Шальк». 1914 г. (фото В.А. Зевеке)⁷.

⁷ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 34.



Фото 9. Красноярск. Вид на пароходы, пришвартованные у берега. 1914 г. (фото В.А. Зевеке)⁸.



Фото 10. Группа остяков (коренное население Сибири, устаревшее название хантов). 1914 г. (фото В.А. Зевеке)⁹.

⁸ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 48.

⁹ АрхАДНО. Фонд семьи Зевеке. Оп. 1.1/8. Д. 50.

НАШИ АВТОРЫ

Абросимова Лада Вячеславовна – главный архивист отдела публикации документов Центрального архива Нижегородской области.

Балахонова Ирина Николаевна – кандидат исторических наук, учитель истории Арзамасской средней общеобразовательной школы № 7 им. А.П. Гайдара.

Баринова Любовь Валерьевна – аспирант кафедры истории России и краеведения досоветского периода ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Богданович Станислав Сергеевич – краевед (г. Саранск).

Бодрин Алексей Владимирович – кандидат исторических наук, доцент кафедры социальной работы, сервиса и туризма Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Болталин Георгий Иванович – аспирант НГТУ им. Р.Е. Алексеева, учитель истории Арзамасской средней общеобразовательной школы № 1 им. М. Горького.

Быкова Наталья Владимировна – кандидат исторических наук, доцент кафедры общеобразовательных и общепрофессиональных дисциплин Выксунского филиала НГТУ им. Р.Е. Алексеева, помощник директора по научно-исследовательской работе студентов.

Варенцова Лариса Юрьевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России и краеведения досоветского периода ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Воробьева Ольга Валерьевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Долкова Елизавета Александровна – студентка факультета права Национального исследовательского университета Высшая школа экономики, г. Нижний Новгород.

Егошин Алексей Леонидович – старший преподаватель кафедры теологии и истории культуры Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Егошина Марина Владимировна – кандидат исторических наук, доцент кафедры экономики и управления в машиностроении Арзамасского политехнического института (филиала) НГТУ им. Р.Е. Алексеева.

Ефимов Олег Владимирович – кандидат исторических наук, доцент, заведующий кафедрой истории России Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Завьялова Светлана Владимировна – кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры экономики и права Шахунского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Зайцева Ирина Геннадьевна – архивист 1-й категории отдела информационно-поисковых систем и использования документов Государственного архива Нижегородской области, г. Арзамас.

Игонькин Сергей Александрович – краевед (г. Арзамас).

Инжутов Александр Алексеевич – директор Шатковского районного историко-краеведческого музея.

Калмыков Иван Алексеевич – магистрант исторического факультета ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Каляев Владимир Александрович – член Союза журналистов РФ, краевед, заместитель председателя Совета ветеранов ОМВД РФ по Арзамасскому району, член Совета ветеранов 11-го микрорайона.

Карасёв Александр Александрович – студент исторического факультета ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Клюшина Александра Евгеньевна – техник 1-й категории архива РФЯЦ-ВНИИЭФ, студентка историко-филологического факультета Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Кириллова Ксения Ивановна – студентка историко-филологического факультета Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Колосунин Евгений Викторович – преподаватель истории Арзамасского приборостроительного колледжа им. П.И. Пландина.

Корнеев Константин Владимирович – студент исторического факультета ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Косолапова Ирина Сергеевна – научный сотрудник Историко-художественного музея г. Арзамаса.

Кудряшова Анна Сергеевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Кузьмина Анна Николаевна – ведущий архивист отдела информационно-поисковых систем и использования документов Государственного архива Нижегородской области, г. Арзамас.

Курдин Юрий Александрович – кандидат филологических наук, доцент, декан историко-филологического факультета Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского, заведующий кафедрой теологии и истории культуры.

Ледров Сергей Михайлович – кандидат исторических наук, доцент, заведующий кафедрой общеправовых и гуманитарных дисциплин филиала Института государственного управления, права и инновационных технологий в г. Нижний Новгород.

Маслова Екатерина Ивановна – учитель русского языка и литературы Слизневской основной общеобразовательной школы Арзамасского района, руководитель краеведческого кружка, аспирант кафедры общей педагогики и педагогики профессионального образования ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Минина Мария Александровна – студентка историко-филологического факультета Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Мочалов Дмитрий Сергеевич – архивист 1-й категории отдела публикации документов Центрального архива Нижегородской области.

Николаев Дмитрий Андреевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры историографии и источниковедения ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Огурцов Павел Евгеньевич – преподаватель кафедры прикладной лингвистики и межкультурной коммуникации Национального исследовательского университета Высшая школа экономики, г. Нижний Новгород.

Ороновский Владислав Станиславович – студент историко-филологического факультета Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Панкратова Наталья Васильевна – студентка филологического факультета ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Петряшин Анатолий Сергеевич – кандидат исторических наук, член Союза архитекторов РФ, архитектор-реставратор.

Подренный Евгений Ильич – кандидат исторических наук, доцент кафедры современной отечественной истории ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Потанин Сергей Николаевич – начальник отдела информационно-поисковых систем и использования документов Государственного архива Нижегородской области, г. Арзамас.

Саечников Владислав Сергеевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Арзамасского филиала Российского университета кооперации.

Сапон Владимир Петрович – доктор исторических наук, профессор кафедры истории России НГПУ им. Козьмы Минина.

Смирнова Наталья Васильевна – магистрант филологического факультета Мордовского государственного университета им. Н.П. Огарёва.

Сочнев Юрий Вячеславович – кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории права и государства Национального исследовательского университета Высшая школа экономики, г. Нижний Новгород.

Титков Евгений Павлович – доктор исторических наук, профессор кафедры истории России Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского, руководитель Научно-методического центра по изучению дискуссионных вопросов отечественной истории.

Тишкина Анастасия Валерьевна – студентка историко-филологического факультета Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Торопкина Наталья Васильевна – магистрант филологического факультета Мордовского государственного университета им. Н.П. Огарёва.

Тронова Ольга Евгеньевна – студентка историко-филологического факультета Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Тростина Марина Александровна – кандидат филологических наук, доцент кафедры русской и зарубежной литературы Мордовского государственного университета им. Н.П. Огарёва.

Тулкина Татьяна Викторовна – кандидат филологических наук, доцент кафедры русской и зарубежной литературы Мордовского государственного университета им. Н.П. Огарёва.

Филипчук Ирина Владимировна – кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры экономики и управления в машиностроении Арзамасского политехнического института (филиала) НГТУ им. Р.Е. Алексеева.

Хлебникова Людмила Михайловна – преподаватель кафедры истории России Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского, аспирант той же кафедры.

Хорева Наталья Валентиновна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

Чиркунов Илья Вячеславович – аспирант кафедры истории России Арзамасского филиала ННГУ им. Н.И. Лобачевского.

**На последней странице обложки
Благословенная грамота на строительство Владимирской церкви
в городе Арзамасе (1681 г.) / ГАНУ, г. Арзамас.**

Научное издание
ВОПРОСЫ АРХИВОВЕДЕДЕНИЯ И ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЯ
В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ
Сборник материалов XI Региональной научно практической конференции
(5 декабря 2013 г.)

Выпуск X

Материалы сборника представлены в авторской редакции
Технический и художественный редактор С.П. Никонов
Верстка, вывод оригинал-макета Н.Г. Одинцовой

Подписано в печать 11.03.2014.
Формат 60x84/16. Усл. печ. л. 17,3. Тираж 300. Заказ № 3/14

Издатель: Арзамаский филиал ННГУ – Грубов В.И.
607220 г. Арзамас Нижегородской области, ул.К. Маркса, 36
Участок оперативной печати
607220 г. Арзамас Нижегородской области, ул.К. Маркса, 36