

Copyright © 2018 by International Network Center for
Fundamental and Applied Research
Copyright © 2018 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 49. Is. 3. pp. 1307-1320. 2018
DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Steamers of the Izhevsk's Plants on the 1910-s

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, e, *}, Svetlana L. Bautina ^f, Semen I. Adinyaev ^g

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, USA

^b Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

^c Izhevsk State Technical University, Russian Federation

^d Udmurt State University, Russian Federation

^e Moscow Economic Institute, Russian Federation

^f Moscow Psychoanalysis Institute, Russian Federation

^g Peoples Friendship University of Russia (RUDN University), Russian Federation

Abstract

Izhevsk's lake in the XIX – first half of the XX century was an important transport artery to support the work of the Izhevsk's plants, primarily to connect the plants with Volozhka and Koltoma. To reduce the cost and to increase the speed of transportation in the late XIX century the first steamships appeared on the Izhevsk's lake.

Based on the documentation of the Izhevsk's and Votkinsk's plants, local literature and analysis of photographic materials, an attempt was made to establish the total number of Izhevsk steamships and their names. Despite the fact that in different periods there were only two actively used steamships on the lake, the total number of them was at least six. The most likely picture of the composition of the Izhevsk Shipping was follows. Steamer "Storm", probably, and remained on Kama. "Pchelka" a former ship merchant I.I. Bodalev, was used as a non-self-propelled boat. The motor boat, probably "Granata", was operated on the lake for a short time, in the early 1920-s was taken back to the Kama. In 1921, the two most actively used steamship "Izh" and "Shrapnel" were renamed the "Krasnaya Zvezda" and "Svoboda". And in the mid-1920's they were joined by the steam-ship "Krasnaya Zarya", just built in Votkinsk, renamed the "Krasny Splyashnik". In the late 1920's "Krasnaya Zvezda" returned to Votkinsk, where under the name "Azin" she worked on a local lake. The two remaining steamships served on the Izhevsk pond until the 1950-s.

Keywords: Izhevsk, Izhevsk's lake, Votkinsk's plant, Izhevsk's plants, history, shipbuilding, navigation, water transport.

1. Введение

Исторически сложилось, что Ижевский пруд играл значительную роль как главная транспортная артерия, обеспечивающая производство Ижевских оружейного и сталелитейного заводов. С Воложки на завод подвозили дрова (главный вид топлива для обеспечения производства), а из Колтомы – проживавших там рабочих. Промышленная революция в России привела к появлению на пруду первых пароходов, существенно удешевлявших и убыстрявших перевозки. Но, несмотря на важную роль в жизни завода, пароходы Ижевского пруда пока не были объектом комплексного исторического исследования. Отдельные аспекты этого вопроса поднимались в публицистике разных лет, а также нашли отражение в краеведческой и мемуарной литературе. Поскольку ижевские пароходы переименовывались и также имелось множество частных плавсредств, в указанной литературе нашли отражение свыше десятка различных наименований, а информация

* Corresponding author

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

нередко вступает в противоречие друг с другом. Тем не менее пока достоверно известны лишь сведения о двух пароходах Ижевских заводов – «Иж» и «Шрапнель». Поэтому задача данного исследования состояла в обобщении имеющихся данных о других ижевских пароходах 1910-х гг., возможная реконструкция их карьеры, позволяющей объяснить и увязать имеющиеся противоречия.

2. Материалы и методы

Основным историческим источником по ижевским пароходам стала делопроизводственная документация Ижевских заводов, содержащаяся в Центральном государственном архиве Удмуртской республики (ЦГА УР) Ф. 4. и Р-543. К сожалению, она систематизирована по принципу, не позволяющему выделить из всего объема информацию, непосредственно касающуюся пароходов. Она дает лишь определенные срезы, не создающие системной картины. Поскольку часть пароходов строилась на Воткинском заводе, полезным оказалось привлечение делопроизводственной документации этого предприятия, содержащейся в ЦГА УР Ф. 212. Оп. 1. Большое значение имела также графическая документация Технического бюро завода (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7к).

Публицистика и мемуары в качестве источника активно привлекались ижевскими краеведами С.А. Жилиным, С.Н. Селивановским, Е.Ф. Шумиловым и др. Ими опубликованы интересные факты по истории навигации на Ижевском пруду, но эта информация также не создает целостной картины. Кроме того, из-за специфики этого рода литературы, она почти полностью лишена библиографических ссылок, что исключает как возможность перепроверки опубликованных фактов, так и понятие контекста, в котором сообщалась введенная в оборот информация.

Третий комплекс привлекаемых источников пока явно недостаточно применялся для решения подобных задач. Это фотоматериалы, запечатлевшие ижевские пароходы. Большая фотоколлекция имеется в архиве музея Воткинского завода (АВЗ, альбом «Судостроение»), музее истории и культуры города Воткинска (МИКВ), ЦГА УР, Центре документации по новейшей истории Удмуртской Республики (ЦДНИ УР) и частных коллекциях.

В качестве основной гипотезы принималась внутренняя непротиворечивость корпуса источников. При возникновении противоречия между самими источниками должно быть какое-то логическое объяснение этому. Реконструкция истории пароходов на Ижевском пруду строилась на основе делопроизводственной документации, после чего уточнялась и корректировалась другими источниками.

3. Результаты

Анализ архивных документов показал наличие на балансе Ижевских оружейного и сталелитейного заводов в дореволюционный период пяти пароходов.

Работы по первому ижевскому пароходу, будущему «Ижу», начались в 1892 г., в этот год Воткинский завод затратил на него 740 руб. 11 коп. при контрактной стоимости 8000 руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9798). В 1894 г. в документации завода «паровой катер» для Ижевска числится в незавершенных работах. За этот год завод затратил на него 2832 руб. 57 коп., доведя общую стоимость судна до 9425 руб. 83 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9959). Начиная с этого времени, пароход надолго застыл в незавершенном производстве с формулировкой «пароход приготовлен, перевезен в Ижевский завод, но окончательно не сдан». При этом неуклонно растет его заводская цена. На 1894 г. она уже составила 9621 руб. 54 коп. при общей массе конструкций 740 пудов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9958). Документы за 1895 г. утверждают, что зимой Воткинский завод осуществил перевозку построенного парохода на Ижевский пруд (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10037. Л. 17), из чего следует, что уникальная транспортировка, о которой много писали, в том числе и в художественной литературе, была осуществлена зимой с 1894 на 1895 год. И лишь в 1895 г. появляется запись «окончательно сдача произведена в августе 1895 г.» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10036). Из документов Воткинского завода известно, что на момент сдачи масса корпуса парохода составляла 740 пуд. 11 фунтов. Себестоимость постройки составила 10272 руб. 68 коп., стоимость транспортировки 763 руб. 99 коп. И таким образом, поскольку контрактная стоимость была 8000 руб., убыток Воткинского завода составил 3036 руб. 67 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10037. Л. 99).

Имеющаяся графическая документация Воткинского завода позволяет установить характеристики «Ижа». Чертеж «Общий вид парохода Ижевскому заводу» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 88) точную дату не имеет, на нем лишь в правом нижнем углу значится год «1892». Более поздняя приписка добавляет в название чертежа наименование парохода «Иж», так что в идентификации вопросов не возникает. На чертеже приведены и характеристики судна. Длина 16,8 м (55'), ширина без обшивки 2,9 м (9'6"), углубление с топливом до 0,61 м (24"), высота борта с ахтерштевнем 1,45 м (4'9"), с форштевнем 1,52 м (5'). Замеры на чертеже дают возможность определить, что ширина с колесами парохода составляла 6,1 м (20'2"). На чертеже машинного фундамента (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 382) имеется интересная надпись: «Машинный фундамент для парохода Ижевский завод», в которую внесено явно более позднее исправление: «Машинный фундамент для парохода на Ижевский завод». Чертеж утвержден 31.07.1892, из чего можно сделать вывод, что, вероятно, на эту дату пароход имел наименование не «Иж», а «Ижевский завод». Оба чертежа были опубликованы

нами в ранних работах (Лапшин и др., 2014: 97, 99; Mitiukov, Portseva, 2014). На судне стояла паровая машина мощностью в 20 номинальных лошадиных сил.

Вторым пароходом на пруду стала «Шрапнель».

Незадолго до Русско-японской войны предписаниями Главного артиллерийского управления (ГАУ) от 3 ноября 1902 г. и 9 августа 1903 г. Ижевские заводы были назначены для выполнения программы перевооружения полевой артиллерии русской армии. В ее рамках предусматривалась организация ежегодного производства шрапнельных снарядов к трехдюймовой пушке до 150 тысяч штук в год. Но с началом Русско-японской войны ГАУ дало задание довести годовой объем производства шрапнели до 550 тысяч штук. В результате 3 ноября 1904 г. хозяйственный комитет Ижевских оружейного и сталелитейного заводов составил смету необходимых расходов для организации производства, на следующий день ее одобрил исполняющий дела начальника заводов полковник Савостьянов. Среди прочих расходов имелось обоснование для приобретения буксирного парохода, необходимого для перевозки дров в летнее время, потребных на выполнение нарядов. На покупку буксирного колесного парохода, развивающего до 100 индикаторных сил с осадкой не более 0,71 м (16 вершков), запрашивалась сумма 23000 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3896. Л. 64-68).

К счастью для Ижевского завода, к этому времени в соседнем Воткинске имелось два парохода, забракованных заказчиком и потому выставленных на продажу по цене ниже себестоимости. В 1900 г. Управление рыбных промыслов предоставило заводу «Теоретический чертеж буксирно-разъездного парохода для работ в Каспийском море». Разработчик чертежа непонятен, но на нем стоит штамп «Казенные горные заводы. Комиссионеры г. Петербург» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 30). Характеристики проекта следующие: максимальная длина 32,32 м, длина по ватерлинии 30 м, ширина корпуса 5 м, водоизмещение 162 т. (так в оригинале, вероятно ошибка – 62 т.). Исходя из конструкции корпуса, понятно, что пароход колесный. На его основе завод разработал свой теоретический чертеж «Парохода в 20 номинальных сил для Управления рыбных промыслов 2 парохода “Ловец” и “Ревизор”» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 41). Дата утверждения чертежа – 16 марта 1902 г. В соответствии с ним длина корпуса составляла 30,5 м (100'), ширина 4,88 м (16'), осадка 0,61 м (2'), водоизмещение 64,9 т (2294,35 куб. ф. или 3946,28 пудов).

Следующий чертеж дает представление об общем виде «Парохода в 20 сил по заказу Управления рыбных промыслов» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 155). Он датирован 15 октября 1901 г., размеры и водоизмещение полностью соответствует только что упомянутому теоретическому чертежу. Следующий «Чертеж проекта переделки из буксирных в пассажирские двух пароходов “Ловец” и “Ревизор”» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 198) имеет дату утверждения 9 января 1903 г. Очевидно, что в период с 1901 по 1903 гг. оба парохода пытались безуспешно сдать заказчику, в результате чего и родился проект переделки их из чисто буксирного в буксирно-пассажирский. Размещения и водоизмещение на чертеже не указаны, но имеется масштабная линейка, позволяющая установить, что размещения корпуса остались прежние. Центральная надстройка продлена в нос и корму, где оборудованы пассажирские помещения. Вполне очевидно, что в результате возросло водоизмещение и осадка. Но поскольку и в этот раз пароходы заказчику сдать не удалось, Воткинский завод выставил их на продажу, и «Ревизор» ушел Ижевским заводам.

Относительно объема работ по переделке под требования Ижевских заводов можно судить по чертежу «Общий вид буксирного парохода в 20 сил для Ижевского завода» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 224), также впервые опубликованному нами (Mitiukov, 2014; Лапшин и др., 2014). Характеристики судна такие же, как у оригинального парохода до переделки в пассажирский, причем совпадает все, вплоть до водоизмещения. Пароход лишился пассажирских салонов, вернувшись к комплектации буксирного парохода.

Исходя из бухгалтерского отчета Воткинского завода, работа по двум барказам по заказу Управления рыбной промышленности началась в 1900 г., когда на их постройку было затрачено 3050 руб. 1 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10362. Л. 43). Всего при стоимости заказа 45000 руб. завод на их постройку до 1903 г. потратил 51034 руб. (МИКВ. Д. 4812. Л. 11). Двойная переделка в пассажирский и потом снова в буксирный еще более удорожила пароход.

Наличие «Ижа» и «Шрапнели» на Ижевском пруду не вызывает сомнений. Они фигурируют также и в архивной документации Ижевских заводов.

Уже 3 марта 1906 г. в журнале Хозяйственного комитета Ижевских заводов имеется запись о необходимости производства ремонтных работ на «Шрапнели»: исправление помятого привального бруса, строгание палубы перед окраской (поскольку пароход сдан Воткинским заводом с палубой в черновом виде), исправление дверок у кают, железного угольника в кормовом бруске и боковых поручней, исправление штурвальных рамок у румпеля, окончание работ по устройству ватерклозета, устройство искротушителя. К этому времени пароход еще не был окончательно принят, поэтому работы, хоть и производились своими силами, расходы по ним были удержаны из выплат Воткинскому заводу (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4020. Л. 12, 120б). 10 марта 1906 г. Хозяйственный комитет постановил произвести окраску «Шрапнели» по образцу производимой окраски парохода «Иж». Сейчас расходы легли в смету ГАУ (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4020. Л. 13, 130б). Исходя из этого, очевидным кажется предположение, что навигация 1906 г. стала первой навигацией «Шрапнели» на Ижевском пруду, поэтому, вероятнее всего, ее доставили на пруд зимой 1905/06 гг.

В навигации 1906 г. «Иж» и «Шрапнель» в основном занимались подвозкой дров из Колтоминского и Воложского складов к мастерским завода для создания запаса на складе заводского двора. Эта же задача планировалась на навигацию 1907 г. Для подготовки к ней должны были провести следующие работы: на «Шрапнели» после выморозки предполагалось очистить днище, покрасить весь пароход, проконопатить нижнюю палубу, заменив прогнившие места, исправить поврежденные в ходе навигации планширь, решетку на корме и выполнить множество других работ. На «Иже» также после выморозки планировалась окраска, выправление погнутых поручней и решетки, руля. Требовались большие работы по машине и колесам. Изготовление отдельных пришедших в негодность частей было произведено на самом заводе, а работы по пароходам выполнены хозяйственным способом в течение зимы 1906/07 гг. (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4020. Л. 47-49). 7 ноября 1906 г. заводу выдали наряд на изготовление необходимых узлов со сроком готовности к 1 февраля, чтобы оставалось время до навигации для их монтажа (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4020. Л. 51-52). Относительно парохода «Иж» первоначально предполагалось изготовить несколько плиц и других частей к его колесам. Но 22 декабря было решено выдать наряд на изготовление всех колес целиком (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4020. Л. 57).

В навигацию 1907 г. «Иж» и «Шрапнель» снова занимались подвозкой на завод дров. Если по результатам 1906 г. цена доставки одной квартирной сажени дров составляла $37 \frac{7}{8}$ коп., то в 1907 г. – 45 коп. (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4124. Л. 306).

Как видно, заводская делопроизводственная документация довольно подробно описывает ремонт и работы на обоих пароходах, в связи с чем факт наличия какого-то третьего парохода в этот период представляется маловероятным. Расширение материальной части пароходства Ижевских заводов началась в 1912 г.

В этот год из-за боязни пожара лесопилка и склады пиломатериалов были перенесены из заводской черты на противоположный берег пруда, в район Колтомы, в результате затруднилась доставка пиломатериалов на завод. Поэтому в докладной начальнику завода техника при заведующем Техническими артиллерийскими заведениями имелось предложение заложить в план 1913 г. приобретение моторной лодки, которая *«облегчит сообщение с противоположным берегом, так и доставку пиломатериала»* (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4512. Л. 8406).

Документы Воткинского завода также упоминают о постройке моторной лодки для Ижевска. Цена ее составила 1500 руб. Длина по ватерлинии 8,23 м (27'), ширина 1,83 м (6'), высота борта 0,99 м (3'3"), осадка 0,53 м (1'9") (МИКВ. Д. 4812. Л. 22). На лодке предполагалось поставить двигатель с эффективной мощностью 10 л.с., но уже силами заказчика. Год постройки – 1913 г.

В заседании Хозяйственного комитета 9 июня 1914 г. фигурирует факт, что завод обладает на данный момент уже **четырьмя** пароходами (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4556. Л. 534). В этой связи интересен еще один документ. Как признавал Хозяйственный комитет, к 1914 г. «Иж» пришел в совершенную негодность. В результате 11 августа командированный в Нижний Новгород и Казань для закупки материалов подполковник Сорочинский получил задание подыскать подходящий пароход для замены «Ижа». Предпочтение отдавалось уже готовым пароходам, которые можно было бы в навигацию 1914 г. доставить в Гольяны и зимой по санному пути перевезти в Ижевск (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4544. Л. 102, 10206). 24 января 1915 г. начальник Ижевских заводов в рапорте в ГАУ докладывал, что ранее *«купленные два парохода уже на пути к Ижевцу. Один подвезен к селению, а другой скоро прибудет к Гольянам»* (ЦГА УР. Ф. 4, оп. 1, Д. 4556. Л. 321). Возможно, что цифра «четыре» имела в виду выделенные ассигнования на приобретение пароходов.

Наконец, имеется упоминание о пятом пароходе. 9 июня 1914 г. Хозяйственный комитет Ижевских заводов констатировал, что из практики работы на новом кирпичном заводе, построенном в Колтоме, подача воды в водонапорный бак производилась пароходными насосами. А поскольку все имевшиеся у завода четыре парохода использовались для других целей, баки кирпичного завода заполнялись крайне нерегулярно. Завод имел три бака объемом до 1000 ведер, при этом только один бак использовался как рабочий, а два другие содержали запасы на случай пожара. Так что нередко в нарушении правил противопожарной безопасности приходилось использовать противопожарные баки, чтобы не останавливать производство. Строительство насосной станции требовало времени и денег, и тогда Ижевское торгово-промышленное товарищество ввиду ликвидации пивоваренного завода, предложило ставший ненужным ему пароход «Пчелка» на пруду за относительно низкую цену в 1200 руб. Несмотря на слабость пароходных машин и насоса, их мощность оказалась вполне достаточной для закачивания воды в баки. При покупке парохода его эксплуатация обошлась бы недорого, поскольку ему не потребовался бы ни штурвальная, ни матрос и команду можно было ограничить лишь машинистом и кочегаром. Недостающие должности в случае пожара могли бы заменить служащие и рабочие кирпичного завода.

При обследовании парохода выяснилось, что, несмотря на ветхость деревянной надстройки, корпус машины и котел находятся в удовлетворительном состоянии. Впрочем, в случае продажи Товарищество гарантировало ремонт надстройки за свой счет. Дополнительная функция имевшегося парохода состояла в надзоре за пожарной обстановкой в близлежащих лесах, поскольку с Колтоминского мыса открывался широкий обзор практически до самой Воложки.

Исходя из этого, Хозяйственный комитет принял решение о приобретении парохода, а подполковнику Сорочинскому приказывалось нанять для обслуживания парохода механика и кочегара, а также организовать подачу воды и порядок караульной службы на акватории пруда (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 534-535).

15 июня 1915 г. вышел приказ о создании специальной приемочной комиссии, которая в своем рапорте 24 июня докладывала об успешной приемке «Пчелки» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 562). Согласно приемному акту, пароход имел длину 12,65 м (41'6"), ширину 2,13 м (7'), высоту борта 1,14 м (3'9"), осадку 0,64 м (2'1"). Корпус имел 20 шпангоутов и толщину листов корпуса 3,2 мм (1/8"). На пароходе располагался один котел диаметром 1,04 м (3'5"), длиной с топкой 1,90 м (6'3"), с поверхностью нагрева 1,64 м² (17,7 кв. ф.). Машина была одноцилиндровая с диаметром цилиндра 152 мм (6"), ходом поршня 152 мм (6") и давала 100 оборотов при максимальном давлении 20,4 атм. (300 фн./кв. дм) (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 563).

По информации Е.Ф. Шумилова, который ссылается на газету «Вятские губернские ведомости», 27 апреля 1897 г. там была опубликована информация: «Прошлым летом Бодалев выстроил малый пароход для перевозки дров. Пароход вышел неуклюжим, но зато машину с паровым котлом можно было вынимать для использования на лесопилке». 4 марта 1897 г. та же газета писала: «Говорят, местный благодетель [Бодалев] намерен с весны пожертвовать свой пароход, по крайней мере, на часы наоживленного движения», – имеется в виду для перевозки рабочих с завода. Наличие одноцилиндровой машины как раз и делает ее легкокошмой. Поэтому, вероятно, газета сообщает именно о «Пчелке».

4. Обсуждение

При анализе имеющейся архивной информации следует принять теорию, что из всего множества возможных решений следует искать вариант с минимальным числом возможных пароходов. Исходя из приведенной документации, не подлежит сомнению, что в 1914–1915 гг. на Ижевский пруд была доставлена винтовая лодка для перевозки пиломатериалов. К сожалению, в документации не названо ее наименование.

По данным Е.Ф. Шумилова (Шумилов, 2002), в 1916 г. на пруду появился винтовой пароход «Шторм». Анализ речных регистров как военного, так и предвоенного периода, показал, что имеется лишь один вероятный кандидат на ижевский пароход с таким именем.

Судя по регистру 1912 г. буксирный пароход «Шторм» построен на заводе М.Н. Журавлева (Рыбинск) для собственных нужд в 1903 г. Номер МПС 557/1. На пароходе стояли две паровые машины компаунд мощностью в 55 н.л.с. или 220 л.с., пар поставлялся от одного оборотного котла (номер по котловой книге № 506). Длина корпуса 29,28 м (96'), ширина 4,78 м (15'8"), осадка порожним 1,09 м (6 четв. 1/2 верш.), в полном грузу 1,24 м (7 четв.). Судно работало в Рыбинске на 12-футовом рейде (Список, 1914: 38-39). Судя по регистру 1917 года (Список, 1918: 8-9), в этом году хозяевами парохода числились К.В. Быховский и Л.М. Лейтес. Хотя их контора находилась в Петрограде, пароход по-прежнему ходил по Волге на 12-футовом рейде. Имеются небольшие расхождения в характеристиках судна по сравнению с регистром 1912 г., но номер МПС 557/1 не оставляет сомнений, что это тот же самый пароход. Интересно, что регистр показывает наличие капитального ремонта, проведенного в 1917 г., чем, вероятно, и объясняются небольшие несоответствия в характеристиках.

В списке дореволюционных акционерных предприятий Карл Викторович Быховский и Лев Моисеевич Лейтес числятся членами правления нефтепромышленного и торгового общества «Шихово», учрежденного в 1901 г. (URL: <https://www.ourbaku.com/index.php>). Кроме нефтяного бизнеса, они занимались посреднической торговлей. Поэтому наличие их в регистрах данных даже после покупки парохода Ижевскими заводами вполне вероятно, тем более если учесть прошедший в 1917 г. ремонт (отказ принять пароход, пока не будут ликвидированы выявленные недостатки). Пароходы на Ижевском пруду действовали во внутренней акватории, и потому их постановка на учет в регистры была просто бессмысленна. Ни один из пароходов Ижевского пруда в регистрах не значится. Что касается «Шторма», то резонно предположить, что новые хозяева не спешили вычеркнуть пароход из регистра, пока не перевезли его на пруд. Возможно также, что Быховский и Лейтес застраховали «Шторм» на длительный период, в течение которого пароход мог находиться в аренде заводов. В любом случае без обнаружения купчих документов это все будут лишь предположения. Но в данном случае более важно то, что имеющиеся сведения вполне укладываются в предложенную реконструкцию.

В ходе личной беседы с автором Е.Ф. Шумилов признался, что источником по «Шторму» стало интервью с ижевским краеведом и коллекционером Г.М. Кутдузовым. Дословно он сообщил следующее: «13 февраля 1916 г. с железнодорожной платформы на Старой улице сняли винтовой пароход «Шторм», доставленный из Гольян. Скорость его была выше всех на пруду. В 1921 г. пароход передан в Сарапул».

Можно предположить, что «Шторм» вместе с «Ижом», «Шрапнелью» и лодкой для перевозки пиломатериалов и составляют те четыре парохода, упоминаемые на заседании Хозяйственного комитета от 9 июня 1914 г., и для приобретения которого в Казань и Нижний Новгород был

командирован подполковник Сорочинский. Кстати, судя по датам, он, скорее, должен был его осмотреть и осуществить приемку, после которой могла последовать оплата. И вполне вероятно, это именно тот пароход, который в заседании Хозяйственного комитета 24 января 1915 г. упоминается, что он «*скоро прибудет к Гольянам*». В период ледостава сделать это было невозможно, так что прибыть он мог лишь во время навигации 1915 г. Но на пруд его, видимо, так и не доставили (это более вероятно, чем предположение, что его тащили сначала на пруд, а потом снова на Каму), поскольку пароходу требовался ремонт, завершённый, судя по регистру 1918 г., в 1917 г.

За предположение, что «Шторм» не покидал Камы, «работает» и тот факт, что 10 октября 1918 г. пароход «Шторм» в числе прочих судов в Гольянах видели баржевики со знаменитой «баржи смерти», впоследствии спасенные миноносцами Ф.Ф. Раскольников (Карманов, 2017: 147).

Среди документов Государственного архива Пермского края (ГАПК) имеется «*Список сгоревших пароходов и барж 1 июля 1919 г.*» (ГАПК. Ф. 196. Оп. 1. Д. 510. Л. 194-197). Этот список был детально проанализирован А.В. Коробейниковым, который пришел к выводу, что его составители пытались искусственно завесить потери, причиненные пожаром (Коробейников, 2014). Но для тематики данной работы более важно то, что среди сгоревших судов под № 59 числится винтовой буксир «Шторм», принадлежащий Воткинскому заводу. Как он мог попасть на Воткинский завод, остается только догадываться, хотя вполне вероятно, что после захвата белыми Камы в 1919 г. все находящиеся на плаву суда были переведены в базу белой флотилии в Галево, а потом часть их них могла использоваться для нужд Воткинского завода.

В списке рабочего ядра 1923 г. имеется уже три «Шторма», но один из них колесный, а второй – товаро-пассажирский, так что под описание Ижевско-Воткинского «Шторма» подходит лишь один (Список, 1923: 21). Его характеристики более или менее совпадают с изложенными выше, а годом постройки значится 1917 г., как показано выше – год капитального ремонта. Биографию парохода немного дополняет документация Воткинского завода. Судя по ней, пароход находится на балансе Пермского рупвода и в 1922 г. он поступил на завод с требованием устройства нового котла, восстановления арматуры и деревянных конструкций (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154). Однако по другим документам выходит, что завод к ремонту так и не приступал, вплоть до своей консервации (Митюков, Матвеев, 2017), в связи с чем можно сделать вывод, что «Шторм» на Ижевский пруд так и не попал.

А вот катер для перевозки пиломатериалов, вероятно, на пруд попал. Это, скорее всего, про него 24 января 1915 г. Хозяйственный комитет пишет: «*Один [пароход – Н.М.] уже подвезен к селению [Гольяны, или поселок Ижевский завод?]*». То, что в январе 1915 г. на Ижевский пруд были доставлены пароход (или пароходы?) подтверждается информацией Ю.А. Ломаева: «*В январе 1915 года на Ижевский пруд с реки Камы были доставлены 2 парохода Воткинского завода. Первый везли на 360 лошадях, второй – на 150*» (Воткинский завод, 1999: 37). Если автор ничего не путает, выходит, что оба купленных парохода в январе доставили на пруд. В этой связи смущает два обстоятельства: во-первых, впрячь одновременно 360 лошадей в сани с пароходом весьма проблематично. Имеется информация, что для «Ижа» или «Шрапнели» это делали четыре десятка тяжеловозов. Хотя, возможно 360 и 150 – это общее число привлеченных лошадей. А поскольку «Иж» примерно в два раза меньше «Шрапнели», для его доставки потребовалось бы примерно в два раза меньше лошадей. Логичным видится, что автор свел воедино два разных факта: доставку в Гольяны двух пароходов в 1915 г. и доставку ранее на пруд «Ижа» и «Шрапнели». Если предположить, что это доставили лодку для перевозки пиломатериалов и «Шторм», то информация явно не стыкуется. Первая – легкое суденышко длиной всего 8 м, второй – крупное судно в 30 м.

А вот если вспомнить свидетельство Г.М. Кутдузова, что пароход доставили на железнодорожной платформе, то вероятная картина становится более определенной. Грузоподъемность обычного железнодорожного вагона составляет около 10 т. Масса «Шторма» превышает это значение в несколько раз. «Шрапнель», имевшая схожие размеры, имела водоизмещение свыше 60 т. Поэтому для транспортировки «Шторма» необходима специальная платформа плюс специальные грузоподъемные краны, что практически полностью исключает возможность данной операции. Если его и доставляли в Ижевск, то только на специальных санях, на которых до того доставили «Иж» и «Шрапнель». А вот для 8-метровой лодки стандартная платформа в самый раз. В связи с этим логично было бы предположить, что свидетельства Ломаева и Кутдузова относятся к доставке именно лодки для перевозки пиломатериалов в 1915-м году в Гольяны, а зимой 1916-го на пруд.

В 2007 г. ижевский краевед С. Жилин опубликовал воспоминания ижевского фабриканта Петрова. В числе прочего там имеется следующая фраза: «*На Воложке заготавливали дрова для фабрики и дома. Эти дрова вывозили на большой барже, которую буксировал небольшой нефтяной катер “Садик”*» (URL: <http://avi.udm.ru/history-izhevsk/798>). Поскольку двигатель для лодки по заказу Ижевского завода устанавливали вне Воткинского завода, логично предположить, что это был не паровой двигатель, а какой-то другой. «Нефтяными» по терминологии того времени называли дизеля. Среди построенных до ижевской лодки воткинских судов имелись некоторые, на которых также стояли дизельные двигатели не российского производства. В различных вариантах мемуаров наименование катера звучит либо как «Садик», либо как «Садък». Название довольно странное для

заводского парохода, поскольку ни топонимов, ни персоналий, в честь которых могло быть названо судно, не известно. Возможно, это имя капитана?

Однако имеются многочисленные свидетельства, что на Ижевском пруду находился пароход под названием «Граната» (Жилин, 2011, 2012, 2015; Гусев, 2005). Поскольку для четырех пароходов названия известны, уместно было бы предположить, что именно так могла называться лодка для перевозки пиломатериалов.

Таким образом, к 1917 г. на Ижевском заводе образовалась флотилия из пяти пароходов: «Иж», «Шрапнель», «Шторм», «Граната» и «Пчелка». Из них, по-видимому, «Шторм» так и не дошел до Ижевского пруда, «Пчелка» из-за проблем с машинами, вероятно, более использовалась как несамоходное плавсредство. «Гранату», если верить Кутдзуову, уже в 1921 г. отвезли в Сарапул. И таким образом, наиболее активно действовавшими на пруду остаются, как указывалось выше, два парохода – «Иж» и «Шрапнель».

Факт наличия на пруду именно двух пароходов, а не трех или большего числа, кроме указанных выше работ С. Жилина (в основу которых положены воспоминания старожилов Ижевска и периодическая печать), подтверждается также устными свидетельствами, например, рассказом старейшего работника МУП «Ижевская пристань» В.К. Лунышина (Лапшин и др., 2014: 96). По его данным, первый пароход («Красный сплавщик») в 1956 г. был переоборудован в нефтебазу и затонул у пристани из-за разошедшихся швов. Второй пароход – «Свобода» – с прибытием на пруд дизельных катеров типа «Москвич» вывели из эксплуатации в 1960-х гг. и позднее превратили в баржу. Ранее автор этих строк полагал, что указанные два парохода – это «Иж» и «Шрапнель» (Лапшин и др., 2012), а согласно имевшимся краеведческим данным, был еще и пароход «Граната», название которого было интерпретацией, как «прозвище» парохода «Шрапнель», так упоминающийся краеведами пароход «Ижонок» на поверку оказался прозвищем «Ижа». Исходя из этой гипотезы получалось, что «Иж» – это «Красный сплавщик», а «Шрапнель» – «Свобода» (Лапшин и др., 2012).

Однако недавно в оборот были введены уникальные фотографии ижевских пароходов, где запечатлены оба парохода сразу. Фотография из фотоколлекции А.К. Пекшуровой (Рис. 1), вероятно, сделанная известным ижевским фотографом Н.А. Арбузовым, изображает пароходный причал в районе ТЭЦ-1 в начале 1950-х гг. Один из пароходов, явно «Свобода», стоит справа бортом к фотографу, и очертания его надстроек видны довольно отчетливо. Второй пароход, по правилу исключения, получается «Красный сплавщик», расположен к фотографу под слишком острым углом, из-за чего непонятно, виден он с кормы или с носа. Судя по всему, это все-таки вид с носа, но на фотографии он выглядит явно крупнее «Свободы», несмотря на то, что находится ближе к фотографу. «Иж», исходя из приведенных размерений, меньше «Шрапнели» почти в два раза (длина 16 м и 30 м). Вывод напрашивался один: на пруду имеется третий пароход, не «Иж» и не «Шрапнель». Это предположение полностью подтверждается фотографией из фотоколлекции С.Н. Кошурникова (Рис. 2). Здесь также пароход без носовой надстройки зрительно больше парохода с надстройкой, но в отличие от предыдущей фотографии (Рис. 1) здесь на борту отчетливо читается «Красный сплавщик» (ближний) и «Свобода» (дальний).



Рис. 1. Водная станция (фото колл. А.К. Пекшуровой)

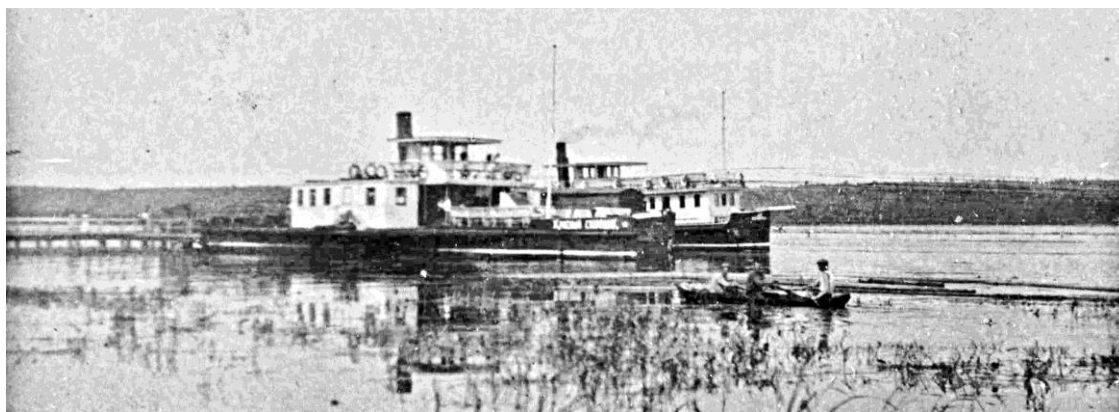


Рис. 2. Пароходы на Воложке 1938 г. (фото С.Н. Кошурникова, публикуется впервые)

Таким образом, фотодокументация 1930–1950-х гг. однозначно показывает наличие в Ижевске третьего парохода. И в этом отношении примечателен еще один факт, содержащийся в интервью Г.М. Кутдузова, данном Е.Ф. Шумилову. По его словам, в 1931 г. «Иж» передали в Воткинск. Эта точка зрения подтверждается фотографией, опубликованной в альбоме Воткинского завода, посвященном 65-летию Победы ([Воткинский завод, 2010: 138](#)). На фотографии, сделанной на Воткинском пруду, вероятно в 1940-х гг., изображены отдыхающие люди, за которыми находится пароход, имеющий поразительное сходство с бывшим «Ижом».

Таким образом, если предположить, что бывший «Иж» вывели из эксплуатации в конце 1920-х гг. и в начале 1930-х отправили в Воткинск, получается, что непродолжительное время (в конце 1920-х гг.) на Ижевском пруду все-таки имелось три парохода. Но многочисленные свидетельства, например, интервью В.К. Лунышина (данное автору перед изданием первой редакции работы «Удмуртские названия в морском и речном флоте России» в 2010 г.), утверждают, что оба ижевских парохода, имевшихся в 1950-х гг., построены в Воткинске.

Проблема заключается в том, что в годы Первой мировой войны Воткинский завод практически прекратил производство пароходов, сосредоточив свои усилия на баржах, шаландах и плавучих кранах. Исключение было сделано лишь для пароходов «Сплавщик» и «Сорванец», заложенных для собственных нужд, и нескольких пароходов для Астраханского порта (из которых в 1922 г. достроили лишь два – «Вперед» и «Красная заря»). Кроме того, в 1917–1918 гг. началась постройка парохода по заказу купца Михалева ([Mitiukov et al., 2017](#)). Судя по информации регистра 1926 г., все построенные в период с 1917 по 1924 гг. пароходы находятся на балансе различных предприятий и объединений, кроме «Красной зари» ([Регистр, 1926](#)). Но могла ли «Красная заря» стать ижевской «Свободой» или «Красным сплавщиком»?

Судя по документации Воткинского завода, 23 апреля 1921 г. однотипные пароходы «Вперед» и «Красная заря» были сплавлены для достройки в Каму ([ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128](#)). На этот момент их готовность оценивалась в 99 %, в частности, на «Красной заре» еще не закончили малярные работы и нарезку якорей. Получается, что судно окончательно сдали в 1921 г., возможно в 1922 г.

Документация Ижевского завода этого периода также упоминает о пароходах.

Распоряжением 8 августа 1920 г. исполняющего обязанности помощника машиниста парохода «Иж» А. Буркина за неисполнение распоряжения председателя Правления завода отправили в Дом штрафных команд на 7 дней ([ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 13. Д. 23. Л. 184](#)). Этот документ интересен также еще и тем, что, по данным краеведов, публикуемым в местных газетах, то ли в 1919 г., то ли в апреле 1920 г. имевшиеся на пруду пароходы переименовали. Как видно, еще в августе 1920 г. пароход имел свое старое название.

В навигации 1921 г. распоряжением по заводам от 27 мая с целью дать возможность рабочим и служащим бесплатно развлечься в дни праздничного отдыха поездками на пароходах по заводскому пруду и провести некоторое время в растущем по берегам лесе с 29 мая пароходы «Красная звезда» и «Свобода» (чередуюсь между собой) организуют два рейса в день до Воложки и обратно ([ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 13. Д. 29а. Л. 111 об.](#)). В названиях пароходов нет никакой ошибки, поскольку они же повторяются в дальнейших распоряжениях. Так, 11 ноября 1921 г. на основании предложения заведующего цехом от 21 октября объявляется благодарность командиру парохода «Свобода» Д. Бангурову и машинисту И. Клековскому за своевременную подачу тревожного сигнала во время пожара в Замочной мастерской 20 октября и своевременную подачу парохода к месту пожара. В свою очередь, машинист парохода «Красная звезда» И. Кузьмин и кочегар М. Юдин лишались четверти своего заработка за октябрь за спуск пара до нуля, из-за чего стало невозможным произвести подачу воды бортовыми насосами во время пожара. Командир парохода «Красная звезда» И. Суслов и его

помощник А. Масленников увольнялись с завода. Первый – за посадку парохода на мель, а второй – за хищение пуда ржи из кладовой парохода (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 13. Д. 28. Л. 31).

В 1922 г. в навигации на пруду снова участвовали два парохода (названия не указываются). На начало июля один из них выходит на Воложку в 10 часов утра, обратно – в 12 часов, второй уходит в 5 часов вечера, обратно – в 7 часов (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 13. Д. 38а. Л. 115). В сентябре из-за уменьшения светлого времени суток расписание было откорректировано: первый пароход ходил по прежнему расписанию, а второй выходил с Ижевского завода в 4 часа дня, от Воложки – в 6 вечера (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 13. Д. 38а. Л. 155об.). При этом есть четкое указание, что один из пароходов – «Свобода». 4 августа 1922 г. командиру парохода Бангурову объявили пролетарскую благодарность за спасение утопающего (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 13. Д. 38а. Л. 132).

Из приведенных документов можно сделать вывод, что по крайней мере до 1922 г. на Ижевском пруду находятся два парохода – «Красная звезда» и «Свобода». Это явно бывшие «Иж» и «Шрапнель», которые получили свои новые имена в период с августа 1920 г. по май 1921 г., вероятнее всего к началу навигации или к 1 мая 1921 г. Никаких упоминаний о «Красном сплавщике» до конца 1922 г. (до момента гипотетической готовности «Красной зари») не имеется.

На Рис. 3 приведен чертеж общего вида пароходов «Красная зари» и «Вперед», заложенных по заказу Астраханского порта. Характеристики парохода следующие: длина 32 м, ширина 5,5 м, высота борта 2,3 м, осадка 0,76 м, водоизмещение 106,3 т. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 76). Имеется одна из наиболее четких фотографий «Красного сплавщика», на которой он изображен практически в боковой проекции (URL: https://izhevsk.ru/forums/icons/forum_pictures/013254/13254334.jpg). При их совмещении (Рис. 4) видно практически полное совпадение пропорций. Правда, ось гребного колеса получается чуть сзади, чем это следует из чертежа, но это происходит из-за того, что на фотографии пароход находится под небольшим углом к фотографу, и при совмещении объектов, находящихся в диаметральной плоскости совпадение будет хорошее, но чем дальше от нее, тем больше несовпадение. А максимально отнесенной от диаметральной плоскости точкой как раз и является наружная обшивка кожуха колеса с сиянием. Кроме того, судя по чертежу, у «Красной зари» есть еще одна характерная особенность конструкции, присутствующая на фотоснимках (рис. 1, 2), – это навесная палуба, идущая вдоль всего борта и даже уходящая за корму. На Рис. 2 она проступает в виде тени, идущей вдоль борта под палубой. На Рис. 1 ракурс «Красного сплавщика» крайне неудачный, но и на нем видно, как палуба буквально «нависает» над бортами.

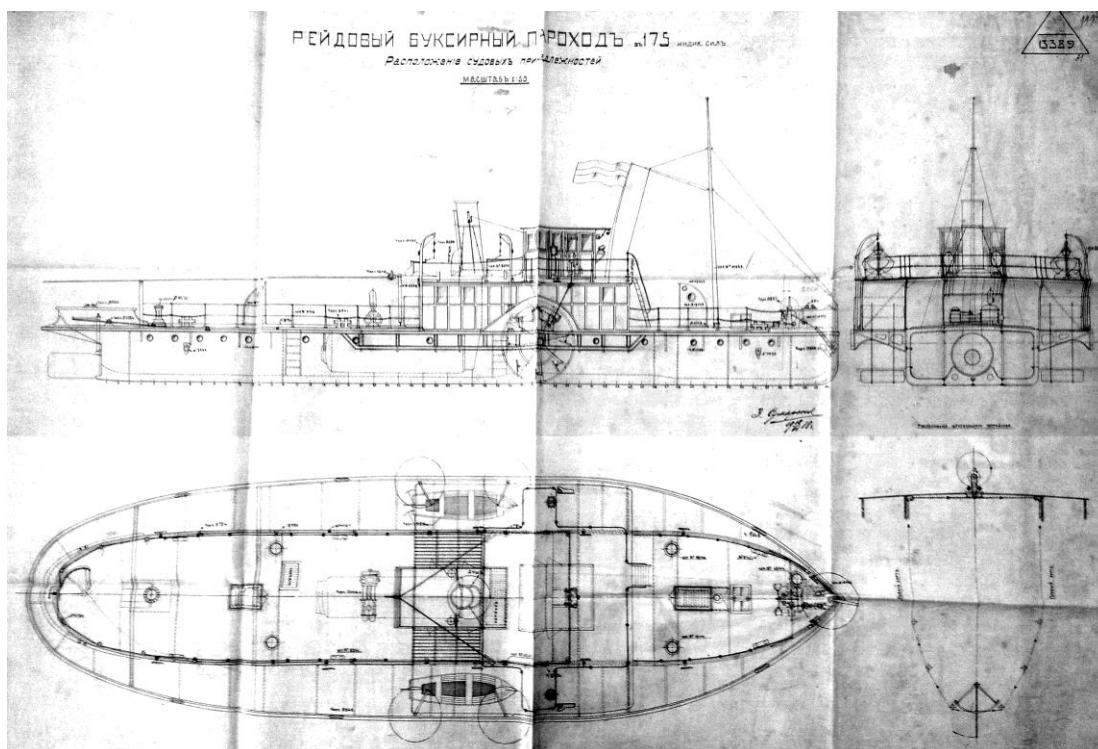


Рис. 3. Общий вид пароходов «Красная зари» и «Вперед» (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 7к. Д. 971), публикуется впервые

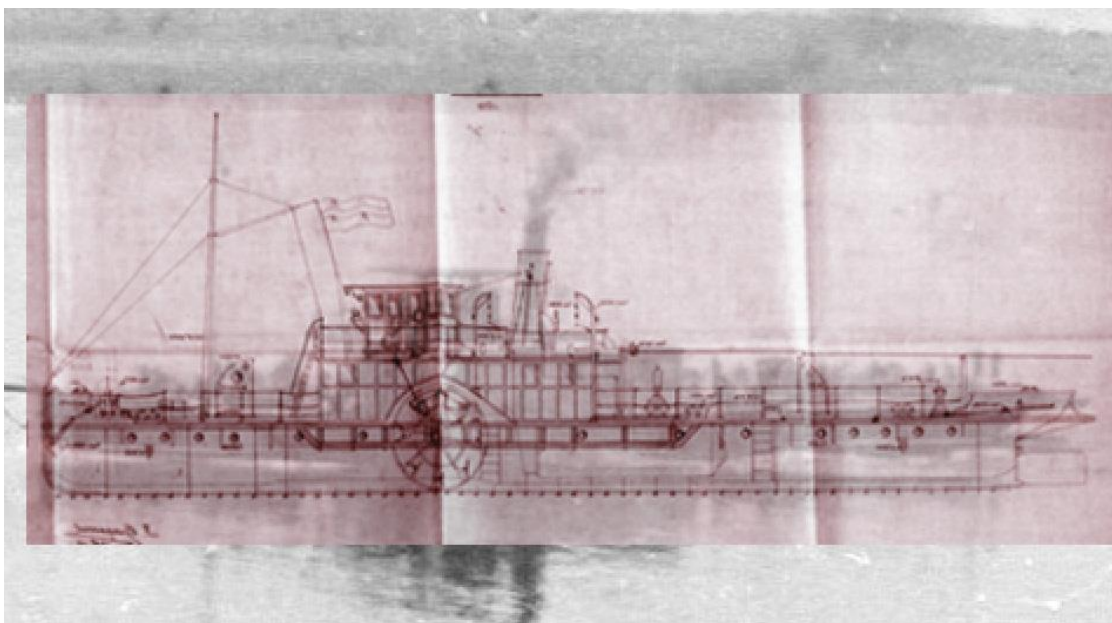


Рис. 4. Совмещение чертежа «Красной зари» и фото «Красного сплавщика»

Подобное совмещение для «Свободы» – «Ревизора» дает тоже наглядный результат. На **Рис. 5** приведен начальный вид пароходов «Ловец» и «Ревизор» до их перестройки в пассажирские пароходы. На фотографии С.Н. Селивановского ([Селивановский, 2014: 241, Фото № 366, URL: http://db.gasur.ru/foto/cache/36249.jpg](http://db.gasur.ru/foto/cache/36249.jpg)) – практически боковой вид парохода «Свобода». При их совмещении (**Рис. 6**) также видно хорошее совпадение пропорций. При этом заметно, что мостик расширен и смещен в корму, очевидно, результат поздней перестройки. И даже наличие пассажирского салона в носу имеет вполне логическое объяснение. После постройки и перед продажей Ижевским заводам «Ревизор» имел реализованный вариант с пассажирскими салонами (чертеж: ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 198) (фото: [АВЗ, альбом «Судостроение», фото № 60, URL: http://gasur.ru/activity/publications/pub_arh/2001/images/pub0401/1.jpg](http://gasur.ru/activity/publications/pub_arh/2001/images/pub0401/1.jpg)). Вполне вероятно, что на определенном этапе эксплуатации «Шрапнели» / «Свободы» о нем вспомнили.

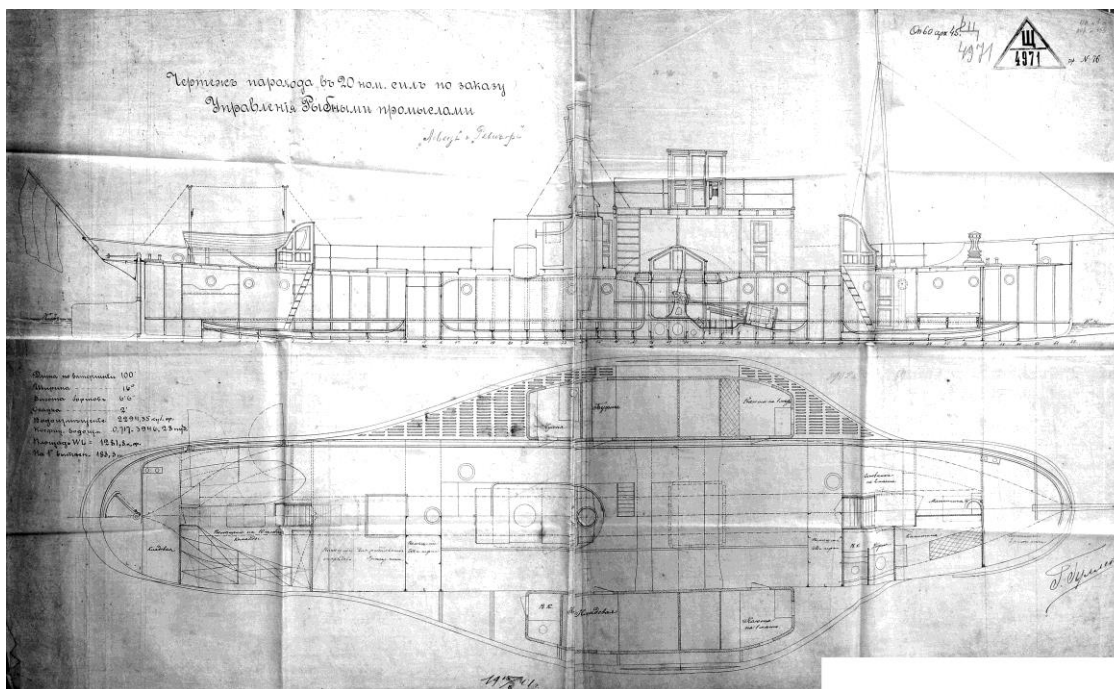


Рис. 5. Первоначальный вид пароходов «Ловец» и «Ревизор» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 155), публикуется впервые



Рис. 6. Совмещение чертежа «Ревизора» и фотографии парохода «Свобода»

Время перестройки «Свободы» в буксирно-пассажирский пароход требует дальнейшего уточнения, но дореволюционные фотографии показывают, что он тогда был еще чисто буксирным. На первой фотографии (МИКВ Фото № 239, URL: <http://www.votmuseum.ru/node/85>, фото № 25) приведен вид «Ревизора», судя по подписи к снимку, на 1907 г. Но это исключено. К этому времени пароход, судя по вышеприведенной заводской документации, уже не первый год находился на Ижевском пруду под названием «Шрапнель». Вполне возможно, что эта дата вообще настолько ошибочная, что дает вид до переделки в буксирно-пассажирский пароход. На фотографии из фондов АВЗ (АВЗ, альбом «Судостроение», фото № 53), имеющейся также в фондах МИКВ (МИКВ Фото № 3613, URL: http://gasur.ru/activity/publications/pub_arh/2001/images/pub0401/2.jpg) приведен как раз вид на этот период. Ближний к фотографу пароход – «Ловец», что отчетливо читается на сиянии и пожарных ведрах перед рубкой, за ним – «Ревизор», что можно угадать по количеству пожарных ведер, на каждом из которых была написана одна из букв названия. Факт ошибочной датировки фото № 239, которое также, вероятно, 1902 г. (т.е. до перестройки в буксирно-пассажирский пароход) подтверждается фотографиями «Шрапнели» уже на Ижевском пруду: первой из фондов ЦДНИ УР (ЦДНИ УР. Ф. 4994. Оп. 3. Д. 59, URL: <http://db.gasur.ru/foto/cache/45416.jpg>) и второй из работы О. Никитина (Никитин, 2016: 68). Обе фотографии сделаны с носового ракурса, а поскольку в кадр попали мачта и сходный тамбур, фотограф явно находится у носового фальшборта, по высокорасположенному положению камеры можно даже предположить, что он стоит на шпигеле. Носовой ракурс доказывается также фактом, что рубка находится перед трубой. Но на кадрах видно, что стойки для пожарных ведер разделены пополам и разнесены к бортам: четыре с буквами «ШРАП» к правому, а еще четыре с буквами «НЕЛЬ» – к левому. Между ними висят спасательные круги. Перед мачтой имеется скамья. Все эти элементы отсутствуют на виде якобы 1907 г. А вот форма рубки на всех этих фотографиях одинаковая, так что ее, видимо, изменили вместе с пристройкой носовой каюты. Таким образом, перестройка, вероятно, произошла уже после Гражданской войны. Самое раннее изображение перестроенного парохода относится к 1937 г. (Удмуртская правда, 1937).

5. Заключение

Исходя из анализа делопроизводственной документации Ижевского и Воткинского заводов и имеющихся фотодокументов, можно сделать следующие выводы.

1. В период революции и Гражданской войны на балансе Ижевских заводов находилось как минимум пять пароходов: «Иж», «Шрапнель», моторная лодка для перевозки пиломатериалов («Граната?»), «Шторм» и «Пчелка».
2. Пароход «Красный сплавщик», вероятно, представлял собой построенный в 1921 г. в Воткинске пароход «Красная заря».
3. За исключением небольшого периода в конце 1920-х гг. на Ижевском пруду находилось два парохода, оба Воткинской постройки, что и указывается практически во всей краеведческой литературе.

6. Благодарности

Публикация подготовлена при поддержке Программы РУДН «5-100».

Литература

Воткинский завод, 1999 – Воткинский завод. История развития производства за 240 лет. Ижевск: Ижевский полиграфический комбинат, 1999. 338 с.

- [Воткинский завод, 2010](#) – Воткинский завод. Нас объединяет Победа! Завод № 235 в Отечественной войне 1941–45 гг. Ижевск: Ижевский полиграфический комбинат, 2010. 192 с.
- [Гусев, 2005](#) – Гусев А. Ижевское озеро // *Луч*. 2005. № 5–6. С. 82–84.
- [Жилин, 2015](#) – Жилин С. Вверх по Ижевскому пруду // *Деловой квадрат*. 2015. № 7 (115). С. 62–65.
- [Жилин, 2012](#) – Жилин С. На берегах истории // *Деловой квадрат*. 2012. № 9 (84). С. 62–64.
- [Жилин, 2011](#) – Жилин С. На Ижевском пруду // *Автотитрина*. 2011. 12 сентября. С. 13.
- [Карманов, 2017](#) – Карманов В. На барже от Сарапула до Гольян // Коробейников А.В. Ижевско-воткинское восстание: правда победителей. Ижевск: Иднакар, 2017. С. 143–159.
- [Коробейников, 2014](#) – Коробейников А.В. О мартирологии Волго-Камского флота // *Иднакар: методы историко-культурной реконструкции*. 2014. № 6 (23). С. 168–193.
- [Лапшин и др., 2014](#) – Лапшин Р.В., Митюков Н.В., Порцева Л.П. Удмуртские названия в морском и речном флоте России. Prague: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ», 2014. 104 p.
- [Лапшин и др., 2012](#) – Лапшин Р.В., Митюков Н.В., Порцева Л.П., Коробейников А.В. Пароходы Ижевских заводов // *Вестник Томского государственного университета. Сер. История*. 2012. № 3. С. 138–143.
- [Митюков, Матвеев, 2017](#) – Митюков Н.В., Матвеев Д.В. Воткинское судостроение в начале 1920-х гг. // *Ежегодник финно-угорских исследований*. 2017. № 2. С. 98–106.
- [Митюков, 2015](#) – Митюков Н.В. Пароходы постройки Ижевских заводов // *Ежегодник финно-угорских исследований*. 2015. № 2. С. 95–99.
- [Никитин, 2016](#) – Никитин О. Судостроение на Воткинском заводе в конце XIX – начале XX вв. // *Витиль*. 2016. № 5. С. 5–41.
- [Регистр, 1926](#) – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1 марта 1926 г. Под ред. инж. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 503 с.
- [Селивановский, 2017](#) – Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Ч. 2. Ижевск: Книгоград, 2017. 380 с.
- [Селивановский, 2014](#) – Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Ижевск: Книгоград, 2014. 292 с.
- [Список, 1914](#) – Список речных паровых судов Российской империи по переписи 1912 года. По речным бассейнам. СПб, 1914.
- [Список, 1923](#) – Список судов рабочего ядра речного флота СССР. Ч. 1. Транспортный флот волжского бассейна. Под ред. инж. П.Е. Кульгана. М.: Центральное Управление Речного Транспорта НКПС, 1923.
- [Список, 1918](#) – Список судов речного флота по переписи 1916–17 гг. Бассейн реки Волги. СПб., 1918.
- [Удмуртская правда, 1937](#) – На Ижевском пруду // *Удмуртская правда*. 1937. 3 июня.
- [Шумилов, 2002](#) – Шумилов Е.Ф. История Ижевского пруда и его плотины // *Ижевский пруд*. Ижевск: Удмуртский университет, 2002. С. 9–35.
- [ЦДНИ УР](#) – Центр документации новейшей истории Удмуртской Республики.
- [ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.
- [МИКВ](#) – Музей истории и культуры города Воткинск.
- [АВЗ](#) – Архив музея Воткинского завода.
- [ГАПК](#) – Государственный архив Пермского края.
- [Mitiukov et al., 2017](#) – Mitiukov N.W., Matveev D., Semyonov A.S. Votkinsk's shipbuilding during the First World War. Reconstruction and analysis of the structure of military orders // *Bylye Gody*. 2017. № 44 (2). pp. 644–652.
- [Mitiukov, Portseva, 2014](#) – Mityukov N.V., Portseva L.P. Ministerial Campaigns: The “Izh” and “Shrapnel” Steamers // *Russkaya starina*. 2014. Vol. 10. № 2. pp. 85–93.

References

- [AVZ](#) – Arkhiv muzeya Votkinskogo zavoda [Archive of the Votkinsk's plant museum]. [in Russian]
- [CDNI UR](#) – Tsentr dokumentatsii noveyshey istorii Udmurtskoy Respubliki [Center for Documentation of Contemporary History of the Udmurt Republic]. [in Russian]
- [CGA UR](#) – Tsentralnyy gosudarstvennyy arkhiv Udmurtskoy Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic]. [in Russian]
- [GAPK](#) – Gosudarstvennyy arkhiv Permskogo kraja [State Archives of Perm Krai]. [in Russian]
- [Gusev, 2005](#) – Gusev A. (2005). Izhevskoye ozero [Izhevsk's Lake]. *Luch*. № 5–6. pp. 82–84. [in Russian]
- [Karmanov, 2017](#) – Karmanov V. (2017). Na barzhe ot Sarapula do Golian [On a barge from Sarapul to the Goliany]. Korobeynikov A.V. Izhevsko-votkinskoye vosstaniye: pravda pobediteley. Izhevsk: Idnakar. pp. 143–159. [in Russian]
- [Korobeynikov, 2014](#) – Korobeynikov A.V. (2014). O martirologe Volgo-Kamskogo flota [On the martyrology of the Volga-Kama fleet]. *Idnakar: metody istoriko-kulturnoy rekonstruktsii*. № 6 (23). pp. 168–193. [in Russian]

- Lapshin et al., 2012 – Lapshin R.V., Mityukov N.V., Portseva L.P., Korobeynikov A.V. (2012). Parokhody Izhevskikh zavodov [Steamers of Izhevsk's plants]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya*. № 3. pp. 138–143. [in Russian]
- Lapshin et al., 2014 – Lapshin R.V., Mityukov N.V., Portseva L.P. (2014). Udmurtskiye nazvaniya v morskome i rechnom flote Rossii [Udmurt names in the sea and river fleet of Russia]. Prague: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ». 104 p. [in Russian]
- MIKV – Muzey istorii i kultury goroda Votkinsk [Museum of History and Culture of Votkinsk].
- Mitiukov, Portseva, 2014 – Mitiukov N.V., Portseva L.P. (2014). Ministerial Campaigns: The “Izh” and “Shrapnel” Steamers. *Russkaya Starina*. Vol. 10. № 2. pp. 85–93.
- Mitiukov et al., 2017 – Mitiukov N.W., Matveev D., Semyonov A.S. (2017). Votkinsk's shipbuilding during the First World War. Reconstruction and analysis of the structure of military orders. *Bylye Gody*. № 44 (2). pp. 644–652.
- Mityukov. 2015 – Mityukov N.V. (2015). Parokhody postroyki Izhevskikh zavodov [Steamships built Izhevsk factories]. *Ezhegodnik finno-ugorskikh issledovaniy*. № 2. pp. 95–99. [in Russian]
- Mityukov, Matveyev, 2017 – Mityukov N.V., Matveyev D.V. (2017). Votkinskoye sudostroyeniye v nachale 1920-kh gg. [Votkinsk's shipbuilding in the early 1920's]. *Ezhegodnik finno-ugorskikh issledovaniy*. № 2. pp. 98–106. [in Russian]
- Nikitin, 2016 – Nikitin O. (2016). Sudostroyeniye na Votkinskom zavode v kontse XIX – nachale XX vv. [Shipbuilding at the Votkinsk's plant in the late XIX – early XX centuries]. *Vital*. № 5. pp. 5–41. [in Russian]
- Registr, 1926 – Registr Soyuza SSR. Spisok rechnykh sudov. Sostavlen po dannym Mestnykh Byuro Registra Soyuza SSR na 1 marta 1926 g. [Register of the USSR. List of river vessels. Compiled according to the data of the Local Bureau of the Register of the USSR on March 1, 1926]. M.: Transpechat. 1926. 503 p. [in Russian]
- Selivanovskiy, 2014 – Selivanovskiy S.N. (2014). Staryy Izhevsk. Sobytiya i lyudi v obyektive fotografov [Old Izhevsk. Events and people in the lens of photographers]. Izhevsk: Knigograd. 292 p. [in Russian]
- Selivanovskiy, 2017 – Selivanovskiy S.N. (2017). Staryy Izhevsk Sobytiya i lyudi v obyektive fotografov [Old Izhevsk Events and people in the lens of photographers]. Ch.2. Izhevsk: Knigograd. 380 p. [in Russian]
- Shumilov, 2002 – Shumilov E.F. (2002). Istoriya Izhevskogo pruda i ego plotiny [The history of the Izhevsk's lake and its dam]. Izhevskiy prud. Izhevsk: Udmurtskiy universitet. pp. 9–35. [in Russian]
- Spisok, 1914 – Spisok rechnykh parovykh sudov Rossiyskoy imperii po perepisi 1912 goda. Po rechnym basseynam [List of river steam vessels of the Russian Empire according to the census of 1912. By river basins]. SPb. 1914. [in Russian]
- Spisok, 1918 – Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1916-17 gg. Basseyn reki Volgi [List of ships of the river fleet according to the census of 1916-17. Basin of the Volga River]. SPb. 1918. [in Russian]
- Spisok, 1923 – Spisok sudov rabochego yadra rechnogo flota SSSR. Ch. 1. Transportnyy flot volzhskogo basseyna [List of vessels of the working core of the river fleet of the USSR. Part 1. Transport fleet of the Volga basin]. M.: Tsentralnoye Upravleniye Rechnogo Transporta NKPS. 1923. [in Russian]
- Udmurtskaya pravda, 1937 – Na izhevskom prudu [On the Izhevsk's lake]. *Udmurtskaya pravda*. 3 iyunya. [in Russian]
- Votkinskiy zavod, 1999 – Votkinskiy zavod. Istoriya razvitiya proizvodstva za 240 let [Votkinsk's Plant. History of production development for 240 years]. Izhevsk: Izhevskiy poligraficheskiy kombinat. 1999. 338 p. [in Russian]
- Votkinskiy zavod, 2010 – Votkinskiy zavod. Nas obyedinyayet Pobeda! Zavod № 235 v Otechestvennoy voyne 1941-45 gg. [Votkinsky plant. We are united by Victory! Factory number 235 in the Patriotic War of 1941-45]. Izhevsk: Izhevskiy poligraficheskiy kombinat. 2010. 192 p. [in Russian]
- Zhilin, 2011 – Zhilin S. (2011). Na Izhevskom prudu [On the Izhevsk's lake]. *Avtovitrina*. 12 sentyabrya. P. 13. [in Russian]
- Zhilin, 2012 – Zhilin S. (2012). Na beregakh istorii [On the shores of history]. *Delovoy kvadrat*. № 9 (84). pp. 62–64. [in Russian]
- Zhilin, 2015 – Zhilin S. (2015). Vverkh po Izhevskomu prudu [Up the Izhevsk's lake]. *Delovoy kvadrat*, № 7 (115). pp. 62–65. [in Russian]

Пароходы Ижевских заводов 1910-х гг.

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, e, *} Светлана Леонидовна Баутина ^f, Семен Ирсылевич Адиньяев ^g

^a Международной сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, США

^b Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^c Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

^d Удмуртский государственный университет, Российская Федерация

^e Московский экономический институт, Российская Федерация

^f Московский институт психоанализа, Российская Федерация

^g Российский университет дружбы народов, Российская Федерация

Аннотация. Ижевский пруд в XIX – первой половине XX вв. представлял собой важную транспортную артерию для обеспечения работы Ижевских заводов, прежде всего для связи завода с Воложкой и Колтомой. Для удешевления и убыстрения перевозок в конце XIX в. на Ижевском пруду появились первые пароходы.

На основе делопроизводственной документации Ижевского и Воткинского заводов, краеведческой литературы и анализа фотоматериалов произведена попытка установить общее количество ижевских пароходов и их наименований. Несмотря на то, что в разные периоды на пруду имелось всего два активно использовавшихся парохода, общее количество их было не менее шести. Наиболее вероятная картина состава Ижевского пароходства следующая: пароход «Шторм», вероятно, так и остался на Каме. «Пчелка», бывший пароход купца И.И. Бодалева, использовался как самоходное плавсредство. Моторная лодка, вероятно «Граната», эксплуатировалась на пруду непродолжительное время, в начале 1920-х гг. увезена обратно на Каму. В 1921 г. два наиболее активно использовавшихся парохода «Иж» и «Шрапнель» переименовали в «Красную звезду» и «Свободу». А в середине 1920-х гг. к ним присоединился только что построенный в Воткинске пароход «Красная заря», переименованный в «Красный сплавщик». В конце 1920-х гг. «Красная звезда» вернулась в Воткинск, где под наименованием «Азин» работала на местном пруду. Оба оставшихся парохода служили на Ижевском пруду до 1950-х гг.

Ключевые слова: Ижевск, Ижевский пруд, Воткинский завод, Ижевские заводы, история, судостроение, навигация, водный транспорт.

* Корреспондирующий автор

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