

Copyright © 2019 by International Network Center for  
Fundamental and Applied Research  
Copyright © 2019 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. 53. Is. 3. pp. 1301-1309. 2019  
DOI: 10.13187/bg.2019.3.1301  
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



### Merchant Shipping Company I.I. Bodalev on the Meeting's Journals of the Economic Committee of Izhevsk Plants 1895–1900

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, d, e, f, \*</sup>, Svetlana L. Bautina <sup>g</sup>, Alexander F. Mitrofanov <sup>a</sup>, Yurii N. Makarov <sup>h</sup>

<sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

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

<sup>c</sup> Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Russian Federation

<sup>d</sup> Moscow Economic Institute, Russian Federation

<sup>e</sup> Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

<sup>f</sup> Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

<sup>g</sup> Moscow Economic Institute, Russian Federation

<sup>h</sup> Sochi State University, Sochi, Russian Federation

#### Abstract

Izhevsk pond in the XIX – first half of the XX centuries was an important transport artery for the operation of Izhevsk plants, primarily for the connection of the plant with Volozhka and Koltoma. To reduce the cost and speed up the traffic in the mid-1890-s on Izhevsk pond, the first state-owned steamer "Izh" appeared on the Izhevsk pond. Earlier, based on the analysis of river registers, we discovered the fact of construction of steamboats at the turn of the century in Izhevsk, and there was hypothesized that it had a merchant I.I. Bodalev. The information of the meeting's journals of the Economic Committee of Izhevsk Plants (the highest center of economic management of Izhevsk Plants) in 1892–1900, there was analyzed concerning the ships of merchant I.I. Bodalev on Izhevsk pond. It was established that in the period under review, Bodalev had at least two steamboats on the pond ("Pchelka" and "Izhevsk"). In addition, Izhevsk plants, apparently, pursued a deliberate policy of "squeezing" competitors from the pond. So the Economic Committee in 1895 refused the request of V.F. Telnov and Yu.G. Semenov deliver his ship to Izhevsk. But at the same time, there was on the pond the first steamboat of I.I. Bodalev. Its appearance occurred with the tacit consent of Izhevsk plants, since Bodalev was one of the main delivery contractors for firewood plants. Therefore, on the one hand, the plants established extremely favorable terms for the lease of the state-owned steamer "Izh", and on the other hand, for example, refused to offer to provide the state-owned steamer when the Bodalev's ship broke down in fulfilling the government contract. As a result, two steamships Bodalev took to Kama ("Izhevsk" and "Maria"), and another one in 1915 sold them to Izhevsk plants ("Pchelka"), after which they became monopolists in transportation along Izhevsk pond. The fact of the construction of a steamboat steam engine at the order of Bodalev at the Izhevsk plants was discovered.

**Keywords:** Izhevsk, Izhevsk pond, Izhevsk plants, history, shipbuilding, navigation, water transport.

#### 1. Введение

Области приложения купеческих капиталов конца XIX – начала XX вв. до настоящего времени остаются практически не исследованными. Хотя большинство купцов занимались торговлей, многие имели свое производство. Сложность изучения данного вопроса признавал, например, В.П. Бойко,

\* Corresponding author

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

констатировавший: «Что касается отраслевого состава..., трудно определить достаточно точно, кто чем тогда занимался» (Бойко, 1996: 33).

Казенные предприятия обычно вели обширную переписку с государственными структурами. Даже если какой-то вопрос производства в технической документации непосредственно не поднимался, может по соображениям конфиденциальности, о нем можно судить, например, по финансовой документации. Существовали также надзорные органы, в переписке с которыми зачастую можно найти ответы даже на секретные вопросы. В отличие от казенных предприятий, частные, в первую очередь купеческие, не вели делопроизводственную документацию в полном объеме. Хотя они вынуждены были давать, например, статистическую информацию об объемах производства, количестве наемных работников и т.д., но имеется множество примеров, когда хозяйственная деятельность купцов могла вообще не отражаться в статистике. Наличные денежные расчеты зачастую могли пройти мимо бухгалтерских книг, а небольшое производство, к примеру, разового или сезонного характера могло остаться за пределами статистических отчетов. Поэтому зачастую области приложения купеческих капиталов можно исследовать лишь на основе косвенных данных, например, личной переписки (Дамешек, Кушнарцева, 2016), сведений из периодической печати (Комлева, 2018), истории строений купцов, семейных преданий и т.д.

В этом отношении можно сказать, что купеческим пароходствам повезло. Имевшиеся в собственности пароходы в обязательном порядке должны были страховаться и ставиться на учет в регистрах (Змерзлый, 2016). А потому регистрационная и страховая документация могут безошибочно указать не только судовой состав купеческих пароходств, но и дать более детальную информацию о перестройке пароходов, районе их действия, возможных конкурентных преимуществах и т.п. (Шармоянц, 2017). Но даже в этой стройной системе имеется значительный пробел, связанный с купеческими пароходствами, действовавшими на замкнутых акваториях, каковым был, например, Ижевский пруд. Там зачастую ходили пароходики, стоимость страховки которых не покрывала возможные риски. В связи с чем те просто не регистрировались и не страховались. А потому нередко о таких судах и целых пароходствах можно судить лишь на основе косвенных свидетельств.

На основе анализа речных регистров в 2015 г. нами были обнаружены как минимум два парохода, местом постройки которых значился Ижевский завод (Митюков, 2015). Позднее на основе косвенных свидетельств, в первую очередь схожести корабельной архитектуры при анализе фотографической документации ижевских (Селивановский, 2014) и сибирских (Павлов, 2014) пароходов, мы предположили, что выражение «Ижевский завод» в качестве места постройки относится не к предприятию, а к одноименному населенному пункту, ныне называемому «город Ижевск». А сами пароходы, вероятно, принадлежали купцу И.И. Бодалева (Митюков, Баутина, 2019). Это предположение удалось подтвердить данными периодической печати. Но если в газете «Волжский вестник» 4 марта 1897 г. собственник парохода назван «местным благодетелем», намекая на И.И. Бодалева (Волжский вестник, 4.03.1897), то 26 апреля 1897 г. газета уже прямо говорит, что прошлым летом (т.е. в 1896 г.) Бодалев выстроил малый пароход для перевозки дров (Волжский вестник, 26.04.1897).

В предлагаемой работе произведена попытка подтвердить данную гипотезу и произвести реконструкцию действий купеческого пароходства И.И. Бодалева на основе протоколов заседаний Хозяйственного комитета Ижевских заводов (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1). Важно отметить, что разные аспекты речного пароходства уже неоднократно затрагивались нами (Mitiukov et al., 2017; Mitiukov et al., 2018; Mitiukov et al., 2018a; Mitiukov et al., 2019).

## 2. Материалы и методы

Основными материалами для данного исследования послужили протоколы заседаний Хозяйственного комитета Ижевских заводов, которым со второй половины XIX в. осуществлялось хозяйственное управление заводами (Родионов, 2009). Ведение делопроизводства поручалось заводской канцелярии. Комитет собирался регулярно, по мере необходимости, иногда по несколько раз в день, для решения создавшихся вопросов. По 1900 г. все протоколы заседаний переплетались в общий том, которых могло быть по три–четыре тома в год, объемом по 400–500 страниц каждый. С 1901 г., судя по фондам ЦГА УР, протоколы стали сшивать по группам рассматриваемых вопросов и хранить в канцелярии архитектора, механика заводов и т.д. В связи с потерей ряда дел выявить непрерывный поток документов всех заседаний Хозяйственного комитета в настоящее время вряд ли возможно. Таким образом, в целях данного исследования определились хронологические рамки: с 1895 г. – от начала пароходных навигаций на Ижевском пруду – до 1900 г. – последнего года полного комплекта заседаний Хозяйственного комитета.

В исследовании применялся в первую очередь принцип историзма. Принятое решение, воплощенное в жизнь, вызывало последствия, обсуждавшиеся в более поздних протоколах. Зачастую это дает возможность выделить причинно-следственные связи.

### 3. Обсуждение

В 1892 г. Ижевские оружейный и сталелитейный заводы для реализации программы Главного артиллерийского управления по перевооружению армии, потребовавшей увеличения объемов производства винтовок, приобрели для перевозок по Ижевскому пруду пароход «Иж». Однако из-за наличия заводских дефектов и отсутствия какого-либо опыта эксплуатации пароход зарекомендовал себя не с лучшей стороны. Но из-за большой производственной необходимости завод был вынужден использовать его для перевозки дров по пруду, даже несмотря на то, что «Иж» официально не приняли в казну вплоть до 1895 г. Тем не менее пароход на Ижевском пруду имел большое значение для городских обывателей.

15 июня 1895 г. на завод обратились крестьянин Рязанской губернии В.Ф. Тельнов и мещанин из Чистополя Ю.Г. Семенов с просьбой поставить на заводской пруд легкий пароход с длиной корпуса 7 саж. (12,8 м). Авторы проекта предполагали перевозить на нем жителей Колтомы, работавших на заводе. Кроме того, они предполагали оборудовать пристани и «*возить людей в увеселительные поездки по пруду*». 26 июня 1895 г. на очередном заседании Хозяйственного комитета, рассмотревшего поступившее предложение, было отмечено, что авторы проекта фактически хотят завести пароход лишь для организации досуга горожан, поскольку рабочие Колтомы вряд ли согласятся на относительно дорогие ежедневные рейсы через пруд. Поездки выходного дня также насторожили членов комитета из-за возможных лесных пожаров, которые явно будут сопровождать выезды на природу. И место в районе 5-й улицы, на котором предполагалось строить пароход, авторы проекта выбрали также неудачно: оно было нужно для производственных целей. В итоге предложение не было принято (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3122. Л. 601-602). В числе неназванных причин отказа могло также фигурировать нежелание лишиться монополии на пароходные перевозки по пруду.

Но что интересно, чуть ранее, 11 марта 1895 г., смотритель казенных заводов написал рапорт № 74 о необходимости оснастить заводской пароход «Иж» кожановыми фонарями, как того предполагает практика судовождения, – красным и зеленым, поскольку по пруду в текущую навигацию также будет совершать рейсы пароход И.И. Бодалева. На заседании 14 марта Хозяйственный комитет постановил приобрести эти фонари (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3191. Л. 147). Таким образом, протоколы заседаний подтверждают высказанную нами гипотезу о наличии у купца И.И. Бодалева своих пароходов. Когда эксплуатируется единственный пароход на акватории, он не может столкнуться с другим пароходом, но при появлении еще хотя бы одного сразу же появляется риск столкновения, что делает необходимым соблюдение общепринятых правил судовождения.

26 июня 1896 г. Бодалев обратился на завод с просьбой отлить чугунный паровой цилиндр весом около семи пудов, взамен сломанного, по его образцу для машины парохода, работающего на заводском пруду по доставке дровяных плотов. По сообщению № 1535 от 17 июля временно исполнявшего дела начальника оружейного завода, «*в отливке цилиндров затруднений нет*», заводской бухгалтер подсчитал, что она обойдется заводу в 1 руб. 70 коп. за пуд (всего 11 руб. 90 коп.). Отделку отливки может произвести механическая мастерская по отдельному наряду. 2 августа Хозяйственный комитет постановил выдать наряды на изготовление цилиндров пароходу Бодалева, с которого будут взысканы расходы (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3193. Л. 235, 235 об.).

23 июня 1897 г. Бодалев обратился к начальнику заводов с просьбой: «*Пароходик мой, перевозящий по заводскому пруду бревна в плотях на распиловку и в дрова, а также строевой лес, вчерашнего 22 июня поломался, требует исправления не менее двух или трех суток, новый же еще не достроен. Упомянутые выше бревна необходимо перевозить, так как их скучено на заводском пруду довольно порядочное количество: а посему имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство разрешить казенному пароходу перевозить эти бревна на время ремонта моего парохода, или же не найдете ли возможным разрешить по исправлении моего парохода в течение этой недели, так как на этой неделе почти все плоты выгнаны на пруд. Мой же пароход один перевозит медленно. Рабочие все по случаю наступления сенокосного времени и других полевых работ торопятся домой, почему желательнее было бы отпустить их поскорее. Причем в случае надобности Ижевским заводам мой пароход будет во всякое время предоставлен заводам*». 30 июня по этому прошению состоялось заседание Хозяйственного комитета, на котором, «*принимая во внимание, что при перевозке по заводскому пруду бревен в плотях может произойти поломка и казенного парохода, как это случилось с пароходом Бодалева*», было решено просьбе отказать (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3324. Л. 500, 500 об.).

Таким образом, имеются как минимум три записи в протоколах заседаний Хозяйственного комитета, подтверждающих наличие двух пароходов у И.И. Бодалева. Из позднейшей делопроизводственной документации Ижевских заводов можно заключить, что в 1915 г. единственный имевшийся в то время на Ижевском пруду пароход И.И. Бодалева был продан его наследником заводам. В том же году основанное Бодалевым Ижевское торгово-промышленное товарищество из-за ликвидации пивоваренного завода предложило заводам ставший ненужным ему пароход «Пчелка» за относительно низкую цену в 1200 руб. При обследовании парохода выяснилось, что, несмотря на ветхость деревянной надстройки, корпус, машины и котел находятся в

удовлетворительном состоянии. Исходя из этого, Хозяйственный комитет принял решение о приобретении парохода, а подполковнику Сорочинскому приказывалось нанять для его обслуживания механика и кочегара (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 от 24 июня докладывала об успешной приемке «Пчелки» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 562). Согласно приемному акту приемки, 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 м<sup>2</sup> (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).

#### 4. Результаты

При анализе протоколов заседаний возникают вопросы: «Почему И.И. Бодалеву вообще позволили завести на пруду пароход, да еще не один, которые он, наверняка, использовал в «увеселительных поездках», против чего выступал Хозяйственный комитет при рассмотрении запроса В.Ф. Тельнова и Ю.Г. Семенова? Почему два парохода, построенные в Ижевске, если верить речным регистрам, покинули пруд, несмотря на трудоемкую операцию доставки парохода на пруд и не менее трудоемкую обратную операцию?».

Несмотря на то, что Ижевские заводы не смогли повлиять на появление на пруду пароходов конкурента в лице Бодалева, они смогли создать невыносимые условия, чтобы их владелец увел суда с пруда. Решение Хозяйственного комитета от 30 июня 1897 г. об отказе предоставить Бодалеву казенный пароход взамен его сломанного для работы по контракту Ижевских же заводов выглядит более чем странно. Да и сам факт, что все подряды на перевозку дров передали конкуренту Бодалева Порсеву также работает за гипотезу о «выдавливании» конкурента.

Действительно, на 1894 г. основными подрядчиками по доставке дров на Ижевские заводы были Порсев и Бодалев. На 25 января 1895 г. по заводским документам имелись следующие запасы дров, доставленные подрядчиками: на Колтоминском складе 5521 саж., при заводском дворе 17136 саж., в нагорном складе 3147 саж., складе на 14-й улице 6696 саж., на Воложке 22326 саж. Причем запасы на последнем пункте были созданы усилиями Порсева, а на остальных – Бодалева (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3121. Л. 176 об., 177) (здесь и далее речь идет о квартирных сажень – мере объема дров, имевших хождение на Урале: одна такая сажень представляла собой поленницу длиной и высотой в три аршина с длиной дров в 3/4 аршина, и, таким образом, квартирная сажень равнялась 0,25 кубических сажень, около 9,7 м<sup>3</sup>). Указанная картина позволяет высказать предположение, что между Порсевым и Бодалевым существовала договоренность, возможно только устная, что первый участвует в заготовке и вывозе дров к Воложке, а второй – в непосредственной доставке на заводы.

8 февраля 1895 г. Хозяйственный комитет постановил заключить контракт с Бодалевым и Порсевым на вывозку дров из дровосек на склады и подвозку их к мастерским, генераторным печам и казенным зданиям. На период межсезонья признавалось необходимым иметь запас на заводском складе в 15 тыс. саж. Весной подвоз дров с Колтоминского склада затруднялся наличием долго не таящего льда, а осенью – обмерзанием колес парохода. Подвоз со склада на 14-й улице также затруднялся из-за грязи, поскольку подвозить приходилось по болотистой местности. Нагорный же склад из-за своих небольших размеров мог покрыть едва ли полумесячные потребности в дровах. Увеличение этого склада было крайне нежелательным из-за риска пожара (городские постройки стояли вплотную к нему). Вблизи от него располагался еще и склад ложевых болванок, а доставка воды в нагорную часть представляла собой крайне трудоемкую процедуру. Но имелись проблемы и по доставке дров в навигационный период. Так, подвозка дров из Колтоминского склада обходилась в 33 коп. за сажень, в то время как по опыту навигации 1893 года с использованием пароходов она стоила 40 коп., а в 1894 г. с использованием пароходов и барж – 49,5 коп. В связи с этим с Порсевым и Бодалевым заключался двухгодичный контракт. Порсев должен был вывозить дрова из дровосек, в то время как на Бодалева ложилась подвозка дров на баржах и пароходе, за которую ему предполагалось заплатить 38 коп., что было выгодней для казны, чем заниматься самоподвозом, который обходился дороже. Контрактный объем подвоза к мастерским и печам составлял 100 тыс. саж. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3121. Л. 195 об., 196).

Бодалев аккуратно исполнял свои договорные обязательства. Так, 16 февраля 1896 г. завод выплатил ему за заготовку дров 3250 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3190. Л. 411), 19 июня – 18955 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3192. Л. 372), 27 июля 1896 г. – 12557 руб. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3193. Л. 201).

6 июля 1896 г. Хозяйственный комитет, подводя итоги контракта от 23 марта и 12 мая 1895 г., отмечал, что подрядчиками Порсевым из Люкшудьинского дровосека на пристань Воложку было вывезено 44314 саж.; Бодалевым из Михайловского и Никольского дровосеков на склады Колтоминский, Нагорный, 14-й улицы и заводской двор – 96204,5 саж. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3193. Л. 36). При этом цена за сажень при подвозке дров на заводские склады у Бодалева составила 2 руб.,

а у Порсева – 1 руб. 40 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3193. Л. 37 об.). Следует отметить, что Бодалев при этом использовал свой пароход, а Порсев – казенный.

28 июня 1896 г. прошли новые торги по заключению контракта на подвозку дров. Всего в конкурсе участвовали три претендента: сельский обыватель Ижевско-Нагорной волости Степан Васильевич Петров и сарапульские купцы Иван Иванович Бодалев и Петр Григорьевич Порсев. В части перевозки к мастерским в навигацию пароходом из склада на Воложке первый заявил цену 52 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп., второй – 50 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп., третий – 49 коп. Из Колтоминского склада к мастерским – соответственно 55 коп.; 50 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. и 48 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3193. Л. 38). 6 июля Хозяйственный комитет утвердил результаты торгов, и контракт на подвозку дров с 1 октября 1896 г. по 1 января 1898 г. достался Порсеву (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3193. Л. 39). При этом в контракте ясно было указано, что подвозка дров осуществляется на казенном пароходе с помощью казенных барж. 14 марта 1897 г. Хозяйственный комитет решил передать часть подряда, доставшегося Порсеву, по рубке и подвозке бревен Бодалеву (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3323. Л. 510).

25 сентября 1897 г. состоялись торги по заключению контракта на перевозку дров на 1898 г. Снова в конкурсе участвовали лишь Бодалев и Порсев. Относительно подвозки дров в навигацию пароходом Бодалев предложил цену в 39 коп., Порсев в 35 коп. за сажень, на основании чего контракт снова достался Порсеву. На подрядчика возлагалась обязанность содержания и ремонта парохода и барж, а также содержание их прислуги. В итоге при подписании контракта с учетом этих расходов цена сажени при подвозке к мастерским из склада на Воложке предполагалась 49 коп., со склада в Колтоме – 48 коп. Цена доставки гужевым транспортом в зимнее время получалась в среднем на 10 коп. дешевле. 15 ноября 1897 г. Хозяйственный комитет постановил утвердить результаты торгов (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3326. Л. 179-181).

По контракту в редакции от 8 декабря 1895 года Бодалев должен был подвести 100 тыс. саж. дров. По 50 тыс. саж. он вырубил в зиму 1895/96 г. и 1896/97 г., и бревна были подготовлены к сплаву. Соответственно сам сплав осуществлялся в навигациях 1896 и 1897 гг. Остальные дрова предполагалось подвезти в зимнее время. В итоге за доставку дров сплавом, куда вошла также цена вырубки и доставки к берегу пруда, за навигации 1896 и 1897 гг. Бодалеву насчитали 394913 руб. 90 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3401. Л. 63-64). 10 апреля 1898 г. Бодалеву за подвозку бревен в плотках заплатили 3692 руб. 80 коп. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3399. Л. 38-39). 16 декабря 1898 г. с Бодалевым и Порсевым был произведен окончательный расчет за подвозку дров (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3401. Л. 413).

Таким образом, можно сделать предположение, что Бодалев завел пароходы на Ижевском пруду в надежде, что именно ему достанутся подряды на поставку дров. Как видно из цитируемых источников, речь идет о многотысячных суммах. В связи с этим конкурентное преимущество в виде своего парохода и удешевления стоимости доставки выглядит весьма логичным.

Однако Бодалев явно просчитался в оценке возможностей завода. Ижевские заводы предоставили пароход «Иж» на весьма льготных условиях. Они оплачивали, например, наем команды, производили ремонт перед навигацией, а также починку наиболее сложных частей. В случае собственного парохода эти расходы ложились на его владельца. И получалось так, что аренда «Ижа» обходилась выгоднее наличия собственного судна. В связи с этим, построив как минимум два парохода на пруду, Бодалев в итоге вынужден был один из них около 1900 г. увезти на Каму.

Вопрос возможности такой операции подтверждается теми же протоколами заседаний Хозяйственного комитета. Так еще 29 апреля 1894 г. там рассмотрели счет Бодалева за доставку 242 тыс. пудов заводских грузов из Гольян в Ижевск. Причем цены признавались выгодными, поскольку комитет постановил «*впредь до производства торгов на перевозку тяжестей из Ижева в Гольяны и обратно производить таковую через купца Бодалева...*» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3064. Л. 138 об.). Причем речь шла и о доставке довольно тяжелых элементов, таких как машинных частей, например, динамо-машины весом свыше 57 пуд. (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3066. Л. 148). Это доказывает принципиальную возможность доставки даже тяжелых комплектующих для постройки парохода в Ижевск. Но вот вопрос, как уже готовый пароход везли на Каму, пока остается открытым. Возможно, целиком или с предварительной разборкой.

По-видимому, имея на Каме собственный пароход, Бодалев надеялся извлечь из него выгоду, которую не мог реализовать на Ижевском пруду. 18 августа 1900 г. Хозяйственный комитет решил уплатить Бодалеву 480 руб. за перевозку из Воткинска 4000 пуд. хромистого известняка и доломита (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3517. Л. 376). 26 июня 1900 г. из Ижевска в Воткинск отправилась партия из 101 пуд. черновой никелевой стали для проката, необходимой при изготовлении стрелковых щитов. 7 июля Бодалев доставил ее в Воткинск. 11 октября 1900 г. Ижевские заводы заплатили 75 руб. 75 коп. Воткинскому заводу за прокат никелевой стали и доверенному лицу Бодалева Ловцову 20 руб. 15 коп. за доставку ее в Ижевск (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3518. Л. 152).

В этих записях нет прямого утверждения, что Бодалев использовал при реализации контракта свой пароход на Каме, но это выглядит весьма логичным. Вместо относительно дорогой доставки гужом в летний период из Ижевска в Воткинск и обратно он вполне мог сплавить грузы из Воткинска по Вотке и Сиве до Камы, потом перевезти в Гольяны и только оттуда доставить гужом.

Кроме всего прочего, протоколы заседаний Хозяйственного комитета имеют ряд совпадений, которые могут представляться не простой случайностью.

В «Списке речных паровых судов Европейской России по переписи 1906 г.» (Список, 1906) дается информация по пароходу «Ижевск», принадлежавшему на этот момент П.А. Панову. Размерения судна приведены в таблице. Обращает на себя внимание, что и корпус парохода, и машина, и котел сделаны на Ижевском заводе. Как говорилось выше, под местом постройки корпуса здесь имеется в виду поселок Ижевский завод. А вот что касается машины, то запись в заседаниях Хозяйственного комитета от 2 августа 1896 г. может объяснить историю ее происхождения. Производство паровых машин довольно сложное, для его организации требуются как специальные промышленные мощности, так и опытные кадры. Корпус машины, имеющий сложную конфигурацию, изготавливался в то время исключительно литьем. Однако сами цилиндры после этого должны были растачиваться и шлифоваться, что требует наличия фрезерных и токарных станков. Так что изготовить его «у себя в подвале» без этого оборудования затруднительно. Но Бодалев этого и не делал. Он заказал самую сложную деталь – корпус – отлить на Ижевских заводах. Наверняка, после этого он мог договориться с доработкой отливки до рабочего состояния. Металлообработка в Ижевске имела не только на казенных заводах, но и на частных, так что заказанная 26 июня 1896 г. паровая машина вполне могла быть предназначена не для «Пчелки», а для «Ижевска». То, что в регистре 1906 г. относительно нее стоит дата производства 1898 г., в нашей реконструкции вполне вероятна, поскольку 1896 г. – это год отливки. Так что дорабатываться она могла и позже.

Но запись от 30 июня 1897 г. заставляет усомниться в дате готовности «Ижевска». Это явно о нем и о «Пчелке» говорится в обращении Бодалева. На момент написания записки «Ижевск» еще не был готов. Но то, что его сделали в 1898 г., как указано в регистре, тоже не факт. Вполне вероятно, это дата перевода его на Каму, когда его, как положено, застраховали и зарегистрировали. До этого в страховке и регистрации не было смысла, как, например, не страховалась и не регистрировалась «Пчелка». Возможно, уже тогда Бодалев задумывался о продаже парохода, так что 1898 год постройки делал его «новее» и, следовательно, более предпочтительным в глазах потенциальных покупателей. Но может быть, что 1898 г. – это просто год изготовления и монтажа котла, который, судя по «Списку», тоже сделали в Ижевске. К сожалению, журнал Хозяйственного комитета о заказе Бодалевым котла умалчивает.

Конструкция машины «Ижевск», как явствует из протоколов заседаний Хозяйственного комитета, повторяла конструкцию «Пчелки», то есть была съемная. При постройке «Пчелки» это стало своего рода «ноу-хау» Бодалева. В зимнее время паровая машина могла работать на пивоваренном заводе, а в летнее – на пароходе. Но для постоянно работающего парохода такая двойственность была неудобна. Переносная машина всегда менее надежнее стационарной. Поэтому, как явствует из регистра 1912 г. (Список, 1912), в 1903 г. на пароходе ее заменили. Если бы это была обычная машина, ее замена спустя всего пять лет после изготовления выглядит очень странной.

**Таблица 1.** Размерения пароходов И.И. Бодалева, м

Название	Год	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Высота борта, м
«Пчелка»	1896	12,65	2,13	0,64	1,14
«Ижевск»	1898	19,34	3,35	0,76	1,63
«Мария»	1902	12,25	2,14	0,90	1,42

Третий, упоминаемый в регистрах, пароход «Мария», как было нами ранее обнаружено, появляется в регистрах лишь в 1912 г. Местом изготовления корпуса также значится Ижевский завод, пароход изготавливался хозяйственным способом, длина 35', высота борта 4'8", ширина корпуса 7', осадка 5' (Таблица 1) (Список, 1912: 218-219). При этом даты постройки котла (1908 г.) и машины (1909 г.) не оставляют сомнений, что новый хозяин также вскоре после приобретения заменил весьма сомнительную инновацию Бодалева. Обращает на себя внимание еще один интересный факт: «Мария» отсутствует в регистре 1906 г. (Список, 1906). Ранее мы интерпретировали этот факт как доказательство отсутствия машины на пароходе до 1906 г. Однако может быть и другое объяснение: до своей продажи пароход мог быть на Ижевском пруду снова без страховки и регистрации, как «Пчелка». Из таблицы также видны практически идентичные характеристики у «Пчелки» и «Марии», что может указывать на их однотипность.

## 5. Заключение

Журналы заседаний Хозяйственного комитета Ижевских заводов полностью подтверждают информацию о наличии на Ижевском пруду как минимум двух пароходов Бодалева. Появление этих пароходов связано с получением большого контракта на доставку дров для Ижевских заводов. Однако они предпочли стратегию «выдавливания» конкурента с рынка. На это указывают более чем льготные условия аренды казенного парохода, отказ во временном предоставлении Бодалеву

казенного парохода, когда его сломался при работе по казенным же нарядам, а также отказ на предоставление В.Ф. Тельнову и Ю.Г. Семенову доставить на пруд свой пароход. В результате два из трех построенных в Ижевске пароходов Бодалев перевез на Каму, надеясь на них заработать там, но в итоге был вынужден продать все три. В результате всех этих действий Ижевские заводы остались монополистом в пароходных перевозках по Ижевскому пруду.

## 6. Благодарности

Статья подготовлена при поддержке Комплексной программы фундаментальных научных исследований УрО РАН, № 18-6-6-38.

## Литература

- ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.  
 Волжский вестник, 4.03.1897 – Волжский вестник. 4 марта 1897 г.  
 Волжский вестник, 26.04.1897 – Волжский вестник. 26 апреля 1897 г.  
 Бойко, 1996 – Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII – XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996. 320 с.  
 Дамешек, Кушнарера, 2016 – Дамешек Л.М., Кушнарера М.Д. Купеческая переписка как источник изучения проблем развития пушной торговли крупным капиталом в Северо-Восточной Сибири во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 403. С. 43-48.  
 Змерзлый, 2016 – Змерзлый Б.В. Организация освидетельствования торговых судов в России в XIX – первой половине XX вв. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2016. Т. 2 (68). № 1. С. 46-51.  
 Комлева, 2018 – Комлева Е.В. «Тузы-капиталисты»: образ сибирского купца в региональной периодической печати второй половины XIX в. // Известия Иркутского государственного университета. Серия: История. 2018. Т. 24. С. 36-45.  
 Митюков, 2015 – Митюков Н.В. Пароходы постройки Ижевских заводов // Ежегодник финно-угорских исследований. 2015. № 2. С. 95-99.  
 Митюков, Баутина, 2019 – Митюков Н.В., Баутина С.Л. Пароходы Бодалева // Ежегодник финно-угорских исследований. 2019. № 2.  
 Павлов, 2014 – Павлов А.С. Пароходы Сибири 1844–1918. Якутск, 2014. 168 с.  
 Родионов, 2009 – Родионов Н.А. История оружейного производства в Удмуртии (XIX–XXI вв.). Ижевск, 2009. 316 с.  
 Селивановский, 2014 – Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Ижевск: Киноград, 2014. 292 с.  
 Список, 1906 – Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1906 г. Выпуск V. СПб., 1908.  
 Список, 1912 – Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1912 г. Выпуск VI. СПб., 1914.  
 Шармоянц, 2017 – Шармоянц А.Н. Правовое регулирование деятельности российского регистра в начале XX века в СССР // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2017. Т. 3 (69). № 2. С. 74-82.  
 Mitiukov et al., 2017 – Mitiukov N.W., Kondratenko R.V., Korobeinikov A.V., Dashyan A.V., Mitrofanov A.F. Networking in scientific projects on naval history // Bylye Gody. 2017. 46(4): 1582-1590.  
 Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Matveev D.V. Reconstruction of the order's numbers of the Votkinsk plant's shipbuilding workshop on 1865-1902 // Bylye Gody. 2018. 49(3): 1203-1215.  
 Mitiukov et al., 2018a – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I. Steamers of the Izhevsk's plants on the 1910-s // Bylye Gody. 2018. 49(3): 1307-1320.  
 Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Loshkarev A.N., Seliverstova M.A. The navigation's beginning on izhevsk pond on the meeting's journals of the economic committee of izhevsk plants in 1892-1900 // Bylye Gody. 2019. 52(2): 808-820.

## References

- Bojko, 1996 – Bojko V.P. (1996). Tomskoe kupechestvo v kontse XVIII – XIX v. Iz istorii formirovaniya sibirskoj burzhuzazii [Tomsk merchant in the late XVIII - XIX centuries. From the history of the formation of the Siberian bourgeoisie]. Tomsk, 320 p. [in Russian]  
 Dameshek, Kushnareva, 2016 – Dameshek L.M., Kushnareva M.D. (2016). Kupecheskaya perepiska kak istochnik izucheniya problem razvitiya pushnoj trgovli krupnym kapitalom v Severo-Vostochnoj Sibiri vo vtoroj polovine XIX – nachale XX vv. [Merchant correspondence as a source for studying the problems of the development of fur trade by large capital in Northeastern Siberia in the second half of the XIX – early XX centuries]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. № 403, pp. 43-48. [in Russian]

**Komleva, 2018** – Komleva E.V. (2018). "Tuzy-kapitalisty": obraz sibirskogo kupca v regionalnoj periodicheskoj pechati vtoroj poloviny XIX v ["Aces-capitalists": the image of the Siberian merchant in the regional periodicals of the second half of the XIX century]. *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istorija*. T. 24, pp. 36-45. [in Russian]

**Mityukov, 2015** – Mityukov N.V. (2015). Parokhody postroiiki Izhevskikh zavodov [Steamships built Izhevsk plants]. *Ezhegodnik finno-ugorskikh issledovanii*. № 2, pp. 95-99. [in Russian]

**Mityukov, Bautina, 2019** – Mityukov N.V., Bautina S.L. (2019). Parokhody Bodaleva [Bodalev's steamers]. *Ezhegodnik finno-ugorskikh issledovanii*. № 2. [in Russian]

**Pavlov, 2014** – Pavlov A.S. (2014). Parohody Sibiri 1844–1918 [Steamers of Siberia 1844–1918]. Yakutsk, 168 p. [in Russian]

**Rodionov, 2009** – Rodionov N.A. (2009). Istorija oruzhejnogo proizvodstva v Udmurtii (XIX – XXI vv.) [The history of weapons production in Udmurtia (XIX – XXI centuries)]. Izhevsk, 316 p. [in Russian]

**Selivanovskij, 2014** – Selivanovskij S.N. (2014). Staryj Izhevsk. Sobytiya i lyudi v ob'ektive fotografov [Old Izhevsk. Events and people in the lens of photographers]. Izhevsk, Kinograd, 292 p. [in Russian]

**Sharmoyants, 2017** – Sharmoyants A.N. (2017). Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti rossijskogo registra v nachale XX veka v SSSR [Legal regulation of the activity of the Russian Register at the beginning of the XX century in the USSR]. *Uchenye zapiski Krymskogo federalnogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki*. T. 3 (69). № 2, pp. 74-82. [in Russian]

**Spisok, 1906** – Spisok rechnykh parovykh sudov Evropeiskoi Rossii po perepisi 1906 g. [List of river steam vessels of European Russia according to the 1906 census] Vol. V. St. Petersburg, 1908. [in Russian]

**Spisok, 1912** – Spisok rechnykh parovykh sudov Evropeiskoi Rossii po perepisi 1912 g. [List of river steam vessels of European Russia according to the 1912 census] Vol. VI. St. Petersburg, 1914. [in Russian]

**TSGA UR** – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

**Volzhskij vestnik, 26.04.1897** – Volzhskij vestnik. 26 aprelya 1897 g.

**Volzhskij vestnik, 4.03.1897** – Volzhskij vestnik. 4 marta 1897 g.

**Zmerzlyj, 2016** – Zmerzlyj B.V. (2016). Organizaciya osvidetelstvovaniya torgovyh sudov v Rossii v XIX – pervoj polovine XX vv [Organization of inspection of merchant ships in Russia in the XIX – first half of the XX centuries]. *Uchenye zapiski Krymskogo federalnogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki*. T. 2 (68). № 1. pp. 46-51. [in Russian]

**Mitiukov et al., 2017** – Mitiukov N.W., Kondratenko R.V., Korobeinikov A.V., Dashyan A.V., Mitrofanov A.F. (2017). Networking in scientific projects on naval history. *Bylye Gody*. 46(4): 1582-1590.

**Mitiukov et al., 2018** – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Matveev D.V. (2018). Reconstruction of the order's numbers of the Votkinsk plant's shipbuilding workshop on 1865-1902. *Bylye Gody*. 49(3): 1203-1215.

**Mitiukov et al., 2018a** – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I. (2018). Steamers of the Izhevsk's plants on the 1910-s. *Bylye Gody*. 49(3): 1307-1320.

**Mitiukov et al., 2019** – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Loshkarev A.N., Seliverstova M.A. (2019). The navigation's beginning on izhevsk pond on the meeting's journals of the economic committee of izhevsk plants in 1892-1900. *Bylye Gody*. 52(2): 808-820.

### **Купеческое пароходство И.И. Бодалева по журналам Хозяйственного комитета Ижевских заводов 1895–1900 гг.**

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, c, d, e, f, \*</sup>, Светлана Леонидовна Баутина <sup>g</sup>, Александр Федорович Митрофанов <sup>a</sup>, Юрий Николаевич Макаров <sup>h</sup>

<sup>a</sup> Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

<sup>c</sup> Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

<sup>d</sup> Московский экономический институт, Российская Федерация

<sup>e</sup> Московский институт психоанализа, Российская Федерация

<sup>f</sup> Волгоградский государственный университет, Российская Федерация

<sup>g</sup> Московский экономический институт, Российская Федерация

<sup>h</sup> Сочинский государственный университет, 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

\* Корреспондирующий автор

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



Воложкой и Колтомой. Для удешевления и убыстрения перевозок в середине 1890-х гг. на Ижевском пруду появился первый казенный пароход «Иж». Ранее на основе анализа речных регистров нами был обнаружен факт постройки в Ижевске пароходов на рубеже веков и высказана гипотеза, что их заказчиком стал купец И.И. Бодалев. Проанализированы сведения из журналов заседаний Хозяйственного комитета Ижевских заводов (высший орган хозяйственного управления Ижевских заводов) в 1895–1900 г., касающиеся пароходов купца И.И. Бодалева на Ижевском пруду. Установлено, что в рассматриваемый период он имел на пруду как минимум два парохода («Пчелка» и «Ижевск»). Кроме того, Ижевские заводы, по-видимому, проводили целенаправленную политику «выдавливания» конкурентов с пруда. Так, Хозяйственный комитет в 1895 г. отказывал в запросе В.Ф. Тельнову и Ю.Г. Семенову доставить в Ижевск свой пароход. Но в это же время на пруду появился первый пароход И.И. Бодалева, что произошло с молчаливого согласия Ижевских заводов, поскольку Бодалев выступал одним из главных подрядчиков по доставке за заводы дров. Поэтому, с одной стороны, заводы установили чрезвычайно льготные условия аренды казенного парохода «Иж», а с другой – например, ответили отказом на предложение предоставить казенный пароход при поломке парохода Бодалева в выполнении казенного же контракта. В результате два парохода Бодалев увез на Каму («Ижевск» и «Мария»), а еще один в 1915 г. продал Ижевским заводам («Пчелка»), после чего те стали монополистом в перевозках по Ижевскому пруду. Обнаружен факт постройки на Ижевских заводах паровой пароходной машины по заказу Бодалева.

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