

Copyright © 2020 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2020 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. 57. Is. 3. pp. 1359-1366. 2020
DOI: 10.13187/bg.2020.3.1359
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



The Steamers of the Merchant I.I. Bodalev: the Arguments for the Shipbuilding And His Shipping Company on the Izhevsk Pond

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, *}, Svetlana L. Bautina ^d

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

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

^c Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

^d Kama's Institute of Humanitarian Engineering Technologies, Izhevsk, Russian Federation

Abstract

Available in the registers and ship lists of the early XX century, the indication of the place of construction of some of the steamers “Izhevsk’s Plant”, although noted by some authors, but so far remained without proper comments. Based on the analysis of the office documentation of Izhevsk’s Plants, it was concluded that it is impossible at this enterprise to shipbuilding not reflected in the documentation. In this regard, it was concluded that the existing indications of the construction site of the “Izhevsk’s Plant” do not refer to the “Izhevsk’s Arms and Steel Plants”, but to the settlement – the village of Izhevsk’s Plant. The most likely candidate for the Izhevsk private steamer is the merchant I.I. Bodalev (senior). Earlier, analyzing his activities at the brewery, N.P. Ligenko concluded that Bodalev gradually began to take control of all technological chains, from the production of raw materials to the transportation of finished products. And since at the end of the 19th century, Bodalev also began to actively take contracts for the supply of firewood, other raw materials and components to the Izhevsk’s plants, his failed attempt to monopolize water transport and shipbuilding on the Izhevsk pond seems logical. Izhevsk’s plants entered into a competitive struggle with Bodalev and as a result, by the beginning of the 20th century, ousted him to the Kama. Based on the analysis of photographs, archival documentation and information from periodicals, it was concluded that it is possible to build at least three steamers by Bodalev on the Izhevsk pond: “Izhevsk”, “Maria” and “Pchelka”. A comparative analysis of the ship architecture of the available photographs showed that all the steamers were built according to a standard design, although, judging by the office documentation, they differed in dimensions. All ships had a rather dubious innovation in the form of removable machines and boilers that could be used outside of navigation ashore. Shortly before, or soon after, the death of I.I. Bodalev (senior), two steamers were transported to the Kama and sold. “Pchelka” was owned by the “Izhevsk trade and industrial partnership”, which belonged to the son of I.I. Bodalev – I.I. Bodalev (junior), and in 1915 it was sold to the Izhevsk’s plants. Thus, Izhevsk’s plants became a monopoly of river transportation on the Izhevsk Pond.

Keywords: Izhevsk plants, shipbuilding, merchants, I.I. Bodalev, shipping, Russia, history of technology, history of transport.

1. Введение

Купцы Бодалевы стали одной из крупнейших предпринимательских династий Волго-Камского региона дореволюционного периода. На пике своего успеха несколько представителей этой семьи одновременно вели свой отдельный бизнес. Вероятно, наибольших успехов в нем достиг Иван

* Corresponding author

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

Иванович Бодалев (старший) (1831–1906). Первоначально основав в поселке Ижевский завод пивомедоваренный завод, он начал постепенно брать под свой контроль все производственные цепочки от производства сырья до транспорта для поставки готовой продукции. А в 1899 г. он даже открыл в поселке свой лесопильный завод (Лигенко, 2015: 33).

Еще одной немаловажной статьей доходов И.И. Бодалева (здесь и далее без особой отметки имеется в виду И.И. Бодалев-старший, упоминание его сына – И.И. Бодалева-младшего – будет отмечаться особо) стали постоянные подряды Ижевских заводов на поставку дров и прочего сырья. Вероятно, так же, как попытка взять под свой контроль одну из производственных цепочек, в поселке Ижевский завод появилось купеческое пароходство И.И. Бодалева. Однако многочисленные исследователи его бизнеса лишь вскользь упоминают, что он занимался водными перевозками, полностью игнорируя его судостроительную деятельность.

Вообще, выявление сфер приложения купеческих капиталов является одной из актуальных проблем отечественной исторической науки. Сложность изучения данного вопроса признавал, например, В.П. Бойко, констатировавший: «Что касается отраслевого состава..., трудно определить достаточно точно, кто чем тогда занимался» (Бойко, 1996: 33). Трудность поиска прямых свидетельств состоит в том, что, как правило, купцы либо совсем не вели делопроизводственной документации, либо вели ее в крайне ограниченном объеме. Бухгалтерская документация также либо не сохранилась, либо имеет крайне эклектичный характер. Конечно, существуют официальные статистические сборники, в которых, выражаясь современными терминами, купцы «декларировали» свои производственные мощности. Но, как правило, в них указывалась лишь основная продукция предприятия, обходя молчанием вспомогательное и разовое производство.

В связи с этим для выявления областей приложения купеческих капиталов, поскольку, кроме них, других свидетельств просто не сохранилось, большое значение приобретают косвенные свидетельства, например личная переписка (Дамешек, Кушнарера, 2016), сведения периодической печати (Комлева, 2018), история строений купцов, семейных преданий и т.д.

Именно путем анализа таких косвенных свидетельств, обобщенных в данной работе, можно сделать вывод, что купец И.И. Бодалев занимался судостроением.

2. Материалы и методы

Основными материалами для данного исследования послужили документы Центрального государственного архива Удмуртской республики (ЦГА УР). К сожалению, специального фонда, посвященного И.И. Бодалеву, там нет, но фрагменты его переписки сохранились в делопроизводственной документации Воткинского (ЦГА УР. Ф. 212) и Ижевских (ЦГА УР. Ф. 4) заводов. Оба упомянутых фонда включают лишь заводскую документацию дореволюционного периода, что не является существенным ограничением, поскольку сын И.И. Бодалева (И.И. Бодалев-младший) фактически свернул свою деятельность «пароходчика» еще в 1915 г.

Второй массив материалов, использованных в работе, составили статистические сборники, изданные Министерством путей сообщения. Наибольшую ценность среди них представляли регистровые книги и списки судов. Но использование этого источника имело существенное ограничение, поскольку в нем упоминаются лишь застрахованные суда. Между тем И.И. Бодалев работал на замкнутой акватории, каковой является Ижевский пруд, и страховка имевшихся там пароходов просто теряла смысл. В связи с этим особое внимание уделялось поиску не новых пароходов, которые внезапно появлялись в списках. Это как раз и могло означать, что их перевезли на Каму, где впервые зарегистрировали и застраховали. И если год первого появления в регистрах сильно разнится с годом постройки, это может свидетельствовать о том, что судно до этого находилось на замкнутой акватории.

Большое значение имело также привлечение информации из немногочисленной периодической печати дореволюционного периода (газеты «Волжский вестник» и «Вятский край»). При всей своей ангажированности и субъективности этих средств массовой информации, а также их явно публицистический характер, они тем не менее позволяют уточнить информацию о пароходстве И.И. Бодалева.

В связи с разрозненностью и некоторой эклектичностью имеющихся фактов, большое значение для их анализа и проведения реконструкции событий, имел гипотетико-дедуктивный метод анализа информации. Он заключался в том, что выдвигались гипотезы о возможной принадлежности имевшихся на Ижевском пруду пароходов и месте их постройки, способные увязать располагаемые разрозненные факты. После их всестороннего анализа осталась наиболее вероятная гипотеза, связавшая имевшиеся суда с именем И.И. Бодалева. Далее велся поиск косвенных фактов, способных подтвердить существование пароходства И.И. Бодалева на Ижевском пруду и его активность в области судостроения.

Большое значение имел также исторический метод, заключающийся в мысленном воссоздании исторического процесса с выделением логических закономерностей его развития. Это позволило

высказать предположение, что судостроение и водный транспорт заинтересовал И.И. Бодалева для того, чтобы замкнуть на себя технологическую цепочку перевозки грузов по подрядам Ижевских заводов.

3. Обсуждение

При анализе деятельности пароходства И.И. Бодалева и его судостроительной активности вполне логичным видится использование литературы о самом купце. Но в работах его ведущих библиографов, например Н.П. Лигенко, об этом ничего не сообщается. Между тем Н.П. Лигенко досконально изучила фонды ЦГА УР, Государственных архивов Кировской и Свердловской областей, Национального музея Удмуртской Республики и других архивов. И, судя по отсутствию в ее работах упоминаний о купеческом пароходстве Бодалева, документов об этом она не обнаружила (Лигенко, 2018).

Обширная краеведческая литература о Бодалева также немногословна относительно его пароходов. Но, среди прочего, она упоминает: *«По Каме ходил специальный пароход Бодалева. Пиво перевозилось и хранилось обязательно лежа. Его транспортировали в специальных сумках-пестерях из плотной бересты. Эту идею Бодалев перенял у удмуртов, хранивших так квас и молоко»* (В Ижевске..., 2015).

Однако факт строительства пароходов на Ижевском заводе отразился в речных регистрах и судовых списках, но до определенного момента ему не придавали значения. Так, еще в 2014 г. это отмечал А.С. Павлов в своей работе «Пароходы Сибири» (Павлов, 2014). Не вдаваясь в подробности, он неверно интерпретировал регистровую запись о месте постройки пароходов «Александр» и «Николай» (Ижевский завод Сарапульского уезда), посчитав, что их соорудили хозяйственным способом в Сарапуле силами Ижевского завода (Павлов, 2014: 29, 36). Он же, вероятно, впервые напечатал одну из двух известных в настоящее время фотографий парохода «Услуга». Несколько ранее, в 2007 г., появилась работа с еще одной фотографией парохода «Услуга» (бывший «Ижевск», «Александр»), но факт постройки судна в Ижевске там никак не комментировался (Клименко, 2007).

В 2015 г. при анализе речных регистров нами, независимо от А.С. Павлова, были обнаружены те же самые пароходы, местом постройки которых значился Ижевский завод (Митюков, 2015). Но нами также ошибочно был интерпретирован факт наличия судостроения на Ижевских сталелитейном и оружейном заводах.

Всего удалось обнаружить указания о постройке как минимум двух судов, которые в 1915 г. перевезли на Обь:

- в 1898 г. построен пароход «Ижевск», впоследствии «Александр», «Ново-Николаевск», «Услуга», № 66;
- в 1902 г. – пароход «Мария», потом переименованный в «Николай».

Регистровые данные о размерениях обоих судов сведены в [Таблицу 1](#).

Наконец, при анализе записей журнала заседаний Хозяйственного комитета Ижевских заводов обнаружилось прямые свидетельства наличия на Ижевском пруду пароходов, построенных купцом И.И. Бодалевым (Mitiukov et al., 2019). И в этом случае получалось, что в регистре под «Ижевским заводом» понималось не промышленное предприятие, в одноименный поселок.

Фонды Ижевских заводов, имеющиеся в ЦГА УР, довольно подробные, хотя и обладают множеством пробелов. Вероятность того, что на казенном предприятии, отчитывавшемся за каждый потраченный рубль, смогли бы организовать не отраженную в документации постройку даже единичного парохода, близка к нулю (Mitiukov et al., 2018). Завод не располагал своими денежными фондами, которые можно было бы на это потратить, он лишь мог имевшиеся расходы записать на один из счетов. Именно так он поступал при приобретении пароходов для своих нужд: сначала шло обоснование необходимости покупки, после чего расходы относились на тот или иной счет. Так, пароход «Шрапнель» приобрели после начала русско-японской войны по программе Главного артиллерийского управления (ГАУ) доведения объема производства шрапнели до 550 тыс. штук в год. А расходы на покупку парохода отнесли на счет ГАУ. Аналогично проводилось оприходование и по внеплановым ремонтам. Например, такие затраты перед навигацией 1906 г. также отнесли на счет ГАУ (Mitiukov et al., 2018).

Строгая бухгалтерия Ижевских заводов, исключая неоприходованную постройку пароходов, зафиксировала приобретение в 1915 г. парохода, не внесенного в речные регистры, а значит, всю карьеру проведенного на Ижевском пруду. Судно купили у Ижевского торгово-промышленного товарищества, принадлежавшего И.И. Бодалева (младшему). Из-за ликвидации пивоваренного завода в поселке ему стал не нужен пароход «Пчелка», имевшийся на Ижевском пруду. А завод как раз искал способ организации подачи воды в баки кирпичного завода, которые обычно наполнялись с помощью пароходных паровых машин. Слабая машина «Пчелки» вполне подходила для этой цели. В результате судно приобрели за 1200 руб., 24 июня 1915 г. осуществив приемку парохода в казну (Mitiukov et al., 2018). Размерения парохода по приемному акту приведены в [Таблице 1](#). Из этого же документа следует, что габариты котла составляли: диаметр 1,04 м (3'5"), длина с топкой 1,90 м (6'3"), поверхность нагрева 1,64 м² (17,7 кв. ф.). Видно, что котел относительно небольшой и, вероятно, мог быть легко демонтирован для установки на берегу. Относительно паровой машины тот же документ указывает, что она одноцилиндровая (sic!) с диаметром

единственного цилиндра 152 мм (6"), совпадающим с ходом поршня, что также делало ее удобным и простым для демонтажа (Mitiukov et al., 2018).

4. Результаты

Ижевское торгово-промышленное общество, которому принадлежала «Пчелка», это предприятие И.И. Бодалева (младшего), отец которого И.И. Бодалев (старший) был также первым владельцем парохода «Ижевск», что вряд ли является случайным совпадением. Из приведенных размерений «Пчелки» видно, что это довольно крупный пароход, совсем немного уступающий габаритами заводскому пароходу «Иж». Но история доставки «Ижа» из Гольяны в Ижевск достаточно широко освещалась в периодике и документах того времени как довольно трудоемкая и уникальная операция. Она даже попала на страницы художественной литературы (Новиков, 1998: 31-32). Для транспортировки были построены специальные железные сани, которые потом также успешно применялись для доставки более крупного парохода «Шрапнель». Однако какой-либо информации, что подобным образом тащили «Пчелку» с Камы в поселок Ижевский завод, обнаружить пока не удалось. Зато имеется газетная публикация, что И.И. Бодалев транспортировал свой пароход обратно: из поселка на Каму в Гольяны (Вятский край). Из анализа текста заметки понятно, что это произошло 6 (19) декабря 1897 г. (Митюков, Баутина, 2019). Все это наводит на мысль, что пароходы строились И.И. Бодалевым хозяйственным способом прямо на Ижевском пруду.

Благодаря любезно предоставленным Е.Ф. Шумиловым материалам, гипотеза о постройке И.И. Бодалевым пароходов нашла подтверждение в периодических изданиях. В частности, в газете «Волжский вестник» за 4 марта 1897 г. им была обнаружена запись: «Говорят, местный благодетель намерен с весны пожертвовать свой пароход, по крайней мере, на часы наоживленного движения» (Волжский вестник, 4.03.1897). Под «местным благодетелем» имеется в виду И.И. Бодалев. «Часы наоживленного движения» – это пересменок, чтобы возить рабочих через пруд от заводской проходной в район Колтомы и обратно.

Еще одна запись в той же газете от 26 апреля 1897 г. говорит: «Прошлым летом Бодалев выстроил малый пароход для перевозки дров. Он вышел неуклюжим, но зато машину с паровым котлом можно было вынимать и использовать для лесопилки». Снова повторяется информация о съемной машине, так что сомнений, что это именно «Пчелка», не возникает. Таким образом, этот пароход был построен в 1896 г. Получается, что каждые два года И.И. Бодалев строил по пароходу: 1896 г. – «Пчелка», 1898 г. – «Ижевск», 1902 г. – «Мария».

В работе С.Н. Селивановского (Селивановский, 2014) имеется фотография завода Бодалева. На Рисунке 1 приведен ее левый нижний фрагмент, на котором запечатлен некий пароход. Своей архитектурой он не походит ни на «Иж», ни на «Шрапнель» (в этот период пароходы, принадлежавшие Ижевским заводам). Хотя фрагмент не очень четкий, но создается впечатление, что это винтовой пароход, а вышеперечисленные пароходы Ижевских заводов были колесные. Судя по низкорасположенным окнам пассажирского салона, это беспалубный пароход, как «Иж». Сравнивая пропорции, видно, что высота рубки примерно пять раз укладывается на длину корпуса, а поскольку оконечности судна на фотографии проступают нечетко, возможно и шесть раз. Принимая высоту рубки в 2 м (чтобы туда мог свободно войти человек даже высокого роста), получается, что длина корпуса парохода составляет 10–12 м, что примерно соответствует «Пчелке».

На Рисунках 2, 3 приведен пароход «Услуга» (бывший бодалевский пароход «Ижевск»), обладающий чрезвычайно похожей архитектурой. Судно также беспалубное, носовой салон имеет условия для размещения на крыше дополнительных пассажиров. Сход осуществляется с пассажирской палубы по трапу, идущему от рубки. Далее в корму идет, вероятно, совмещенные, машинное и котельное отделения. На корме видны буксировочные устройства. Создается ощущение, что если «Услуга» и «Пчелка» не однотипные, то, по крайней мере, очень похожей конструкции.

Для сравнения в Таблице 2 сведены размерения всех трех пароходов: данные «Пчелки» даны по приемному акту 24 июня 1915 г., «Марии» и «Ижевска» по регистрам (Митюков и др., 2018). Видно, что характеристики «Пчелки» занимают промежуточную величину между «Марией» и «Ижевском». Однако, казалось бы, явно меньшие размеры «Марии» по сравнению с «Пчелкой», скорее всего, просто следствие разных способов замера. Ширина у обоих судов практически идентичная, осадка у «Марии» даже больше, чем у «Пчелки». Так что, возможно, оба судна однотипны, но в приемном акте на «Пчелку» дается максимальная габаритная длина, а в регистрах данных на «Марию» могла быть указана, например, длина по ватерлинии. Аналогично высота борта – в одном случае она могла быть дана по корпусу, во втором – по надстройке, как и осадка (в полном водоизмещении, в стандартном, или пустом). Если способ замера в регистрах иногда указывался, то как его осуществляли при составлении приемного акта можно лишь догадываться. В этом случае ширина является более универсальной характеристикой: хотя ее тоже можно замерять как максимальную, а можно по мидель-шпангоуту, но оба замера будут не сильно отличаться.



Рис. 1. Пивоваренный завод Бодалева. Виден пароход, для которого Бодалев построил пристань (Селивановский, 2014: 38, фото № 40, фрагмент)

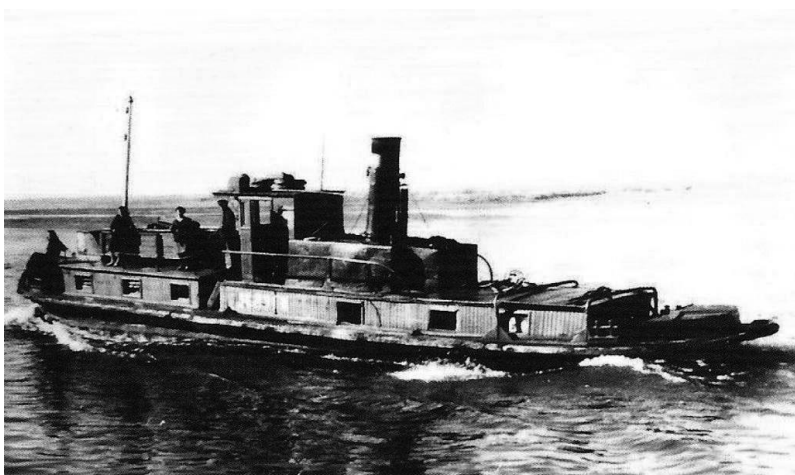


Рис. 2. Пароход «Услуга» на реке Томь (Клименко, 2007)



Рис. 3. Пароход «Услуга» (Павлов, 2014: 29)

Логично предположить, что, если И.И. Бодалев решил открыть производство своих пароходов, это, скорее, был один и тот же проект, который в зависимости от задач делается то крупнее, то мельче.

Сам факт, что предприятие Бодалева было способно на строительство корпусов, доказывается подрядами на Ижевских заводах на самые разнообразные работы. Но вот факт постройки Бодалевым своими силами машин и котлов вызывает сомнения. В ЦГА УР имеется дело об изготовлении на Воткинском заводе по заказу Бодалева котла (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10302). В нем речь идет о довольно крупном котле, необходимом для приведения в действие динамо-машины, мощности

которой хватало бы для запитки свыше двух сотен электрических ламп. Причем этот котел был построен в 1899–1900 г., когда пароход «Ижевск» уже начал эксплуатироваться.

Между тем имеется информация регистров о наличии котла и машины производства Ижевского завода лишь применительно к «Ижевску». Причем сразу после продажи парохода в 1902 г. П.А. Панову он уже на следующий год проходит капитальный ремонт с заменой «родных» ижевских машин и котлов. Причины этого следует искать в сомнительной «инновации» Бодалева применить съемную машину и котел для использования их в зимнее время. Как явствует из приемного акта Ижевских заводов, машина была одноцилиндровая, поэтому, кроме низкой массы, других преимуществ у нее, скорее всего, не было. А поскольку паровая машина не может работать без котла, возможно, съемным был и котел (как сообщается в газете «Волжский вестник»). Поэтому П.А. Панов и поставил на судно стационарную машину традиционной конструкции. Однозначно, что новая машина требовала большего количества пара, поэтому заодно пришлось заменить и котел.

Кстати, факт постройки на Ижевских заводах паровой машины для Бодалева подтверждается архивной информацией (Mitiukov et al., 2019), хотя в документе речь идет о якобы новой машине, взамен поломанной на «Пчелке», возможно, «Пчелка» осталась со старой машиной, а вновь изготовленная пошла на «Ижевск».

Что касается «Марии» 1902 г. постройки, регистры не доносят никакой информации относительно участия Бодалева в ее судьбе. У нее изначально значится другой собственник. Известно также, что в 1908–1909 гг. судно проходит ремонт с заменой машины и котла (аналогично «Ижевску»). В Списке судов 1906 г. (Список..., 1908) имеется запись об «Ижевске», но отсутствует о «Марии». Причем нет не только самой «Марии», но и любого другого судна, которое можно было бы интерпретировать как «Марию» под другим именем. В связи с этим можно сделать вывод, что до 1906 г. судно, возможно, под другим именем эксплуатировалось на Ижевском пруду. В этом случае в регистр ее можно было не вносить и не страховать. Возможно, на судне также стояла аналогичная одноцилиндровая съемная машина, но уже не ижевского производства (указаний на место ее изготовления нет, поэтому она могла быть построена там же, где и машина «Пчелки»). После перевозки судна на Каму его продали, но не понятно, с машиной или без.

В 1906 г. И.И. Бодалев (старший) умер, а чуть раньше он передал свои дела сыновьям. Так что версия, что незадолго до его смерти или сразу после нее были проданы оба камских парохода (один – эксплуатировавшийся уже несколько лет, а второй – только что построенный), выглядит вполне вероятной. Таким образом, с определенной долей уверенности можно предполагать, что именно И.И. Бодалев и организовал в Ижевске изготовление частей для корпусов пароходов.

5. Заключение

Исходя из приведенного анализа, можно утверждать, что судостроение в поселке Ижевский завод было организовано и осуществлялось купцом И.И. Бодалевым, строившим суда для своих целей. Вероятной причиной этого шага стало его желание взять под контроль технологическую цепочку речных перевозок по Ижевскому пруду по подрядам Ижевских заводов. Им построено как минимум три парохода: «Ижевск», «Мария» и «Пчелка». Пароходство И.И. Бодалева вступило в конкурентную борьбу с казенным перевозчиком в лице Ижевских заводов и ее проиграло. В результате уже в 1897 г. второй построенный в Ижевске пароход «Ижевск» был перевезен на Каму, а незадолго до смерти И.И. Бодалева или сразу после нее в 1906 г. на Каму отправился третий пароход «Мария», где оба были проданы. А в 1915 г. при ликвидации пивоваренного завода на Ижевском пруду продана и «Пчелка».

Таким образом, история судостроения и речных перевозок пароходством И.И. Бодалева по Ижевскому пруду представляет собой уникальный феномен, когда частное лицо пыталось составить конкуренцию казенному предприятию на казенные перевозки.

6. Благодарности

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

Авторы выражают благодарности проф. Е.Ф. Шумилову, который предоставил информацию, касающуюся И.И. Бодалева, обнаруженную им при работе с казанской газетой «Волжский вестник», и краеведу С.А. Жилину за информацию из кировской газеты «Вятский край».

Литература

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

Бойко, 1996 – Бойко В.Л. Томское купечество в конце XVIII–XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996. 320 с.

В Ижевске..., 2015 – Исторические прогулки по Ижевску: Завод Бодалева // В Ижевске. [Электронный ресурс]. URL: <http://vizhevske.ru/blog/vizhevske-foto/12754.html>

Волжский вестник, 26.04.1897 – Волжский вестник. 26 апреля 1897 г.

Волжский вестник, 4.03.1897 – Волжский вестник. 4 марта 1897 г.

Вятский край – Вятский край. 28 мая 1898 г.

Дамешек, Кушнарева, 2016 – Дамешек Л.М., Кушнарева 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.

Клименко, 2007 – Мы служим России: 110-летию ордена Трудового Красного Знамени Западно-Сибирского речного пароходства / Под ред. Н. Клименко. Новосибирск: Издательский дом «Вояж», 2007.

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.

Лигенко, 2015 – Лигенко Н.П. История жизнедеятельности династии Бодалевых – крупных предпринимателей Камско-Вятского региона в пищевой отрасли промышленности // *Вестник Удмуртского университета. Серия «История и филология»*. 2015. Т. 25. № 4. С. 29-38.

Лигенко, 2018 – Предпринимательские династии Камско-Вятского региона XVIII–XX вв. Кн. 2 / Ред. и сост. Н.П. Лигенко. Ижевск, 2018. 352 с.

Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I. Steamers of the Izhevsk's Plants on the 1910-s // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 49. Is. 3: 1307-1320. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Mitrofanov A.F., Makarov Yu.N. Merchant Shipping Company I.I. Bodalev on the Meeting's Journals of the Economic Committee of Izhevsk Plants 1895–1900 // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 53. Is. 3: 1301-1309. DOI: 10.13187/bg.2019.3.1301

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. Заметка в газете «Вятский край» о транспортировке купцом Бодалевым парохода из Ижевского завода в Гольяны // *Восточно-Европейский научный вестник*. 2019. № 15. С. 22-24.

Новиков, 1998 – Новиков А.В. Золотой ларец. Ижевск, 1998. 500 с.

Павлов, 2014 – Павлов А.С. Пароходы Сибири 1844–1918. Якутск, 2014. 168 с.

Селивановский, 2014 – Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Ижевск: Киноград, 2014. 292 с.

Список..., 1908 – Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1906 г. Вып. V. СПб., 1908.

References

CGA UR – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj respubliki [Central state archive of the Udmurt Republic].

Bojko, 1996 – Bojko V.P. (1996). Tomskoe kupechestvo v konce XVIII–XIX vv. Iz istorii formirovanija sibirskoj burzhuzii [Tomsk merchants at the end of the 18th – 19th centuries From the history of the formation of the Siberian bourgeoisie]. Tomsk. 320 p. [in Russian]

V Izhevsk..., 2015 – Istoricheskie progulki po Izhevsku: Zavod Bodaleva [Historical walks in Izhevsk: Bodalev Plant]. V Izhevsk. [Electronic resource]. URL: <http://vizhevsk.ru/blog/vizhevsk-foto/12754.html> [in Russian]

Volzhskij vestnik, 26.04.1897 – Volzhskij vestnik. April 26, 1897. [in Russian]

Volzhskij vestnik, 4.03.1897 – Volzhskij vestnik. March 4, 1897. ([in Russian]

Vjatskij kraj – Vjatskij kraj. May 28, 1898. (In Russian).

Dameshek, Kushnareva, 2016 – Dameshek L.M., Kushnareva M.D. (2016). Kupecheskaja perepiska kak istochnik izuchenija problem razvitija pushnoj trgovli krupnym kapitalom v Severo-Vostochnoj Sibiri vo vtoroj polovine XIX – nachale XX vv. [Merchant correspondence as a source of studying the problems of the development of the fur trade by large capital in North-Eastern Siberia in the second half of the XIX – early XX centuries]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. № 403. Pp. 43-48. [in Russian]

Klimenko, 2007 – Мы служим России: 110-летию ордена Трудового Красного Знамени Западно-Сибирского речного пароходства [We Serve Russia: 110th Anniversary of the Order of the Red Banner of Labor of the West Siberian River Shipping Company]. Ed. by N. Klimenko. Novosibirsk: Izdatel'skij dom «Vojazh». [in Russian]

Komleva, 2018 – Komleva E.V. (2018). "Tuzy-kapitalisty": obraz sibirskogo kupca v regional'noj periodicheskoj pechati vtoroj poloviny XIX v ["Aces-capitalists": the image of a Siberian merchant in the regional periodicals of the second half of the 19th century]. *Izvestija Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija: Istorija*. Т. 24. Pp. 36-45. [in Russian]

Ligenko, 2015 – Ligenko N.P. (2015). Istorija zhiznedejatel'nosti dinastii Bodaljevovyh – krupnyh predprinimatelej Kamsko-Vjatskogo regiona v pishhevoj otrasli promyshlennosti [The history of the life of the Bodalev dynasty – large entrepreneurs of the Kama-Vyatka region in the food industry]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Serija Istorija i filologija*. Т. 25. № 4. Pp. 29-38. [in Russian]

Ligenko, 2018 – Predprinimatelskie dinastii Kamsko-Vyatского региона XVIII–XX vv. [Entrepreneurial dynasties of the Kama-Vyatka region of the 18th – 20th centuries]. Book 2. Ed. and cont. by N.P. Ligenko. Izhevsk, 2018. 352 p. [in Russian]

Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I. (2018). Steamers of the Izhevsk's Plants on the 1910-s. *Bylye Gody*. Vol. 49. Is. 3: 1307-1320. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Mitrofanov A.F., Makarov Yu.N. (2019). Merchant Shipping Company I.I. Bodalev on the Meeting's Journals of the Economic Committee of Izhevsk Plants 1895–1900. *Bylye Gody*. Vol. 53. Is. 3: 1301-1309. DOI: 10.13187/bg.2019.3.1301

Mitiukov, 2015 – Mitiukov N.V. (2015). Parohody postrojki Izhevskih zavodov [Steamers built by Izhevsk factories]. *Ezhegodnik finno-ugorskikh issledovanij*. 2015. № 2. S. 95-99. [in Russian]

Mitiukov, Bautina, 2019 – Mitiukov N.V., Bautina S.L. (2019). Zametka v gazete "Vjatskij kraj" o transportirovke kupcom Bodalevym parohoda iz Izhevskogo zavoda v Gol'jany [A note in the newspaper "Vyatka Krai" about the transportation of a steamer by the merchant Bodalev from the Izhevsk plant to Golyany]. *Vostochno-Evropeskij nauchnyj vestnik*. № 15. Pp. 22-24. [in Russian]

Novikov, 1998 – Novikov A.V. (1998). Zolotoj larec [Gold box]. Izhevsk. 500 p. [in Russian]

Pavlov, 2014 – Pavlov A.S. (2014). Parohody Sibiri 1844–1918 [Siberian steamships 1844–1918]. Yakutsk. 168 p. [in Russian]

Selivanovskij, 2014 – Selivanovskij S.N. (2014). Staryj Izhevsk. Sobytiya i ljudi v ob'ekte fotografirovanija [Old Izhevsk. Events and people in the lens of photographers]. Izhevsk: Kinograd. 292 p. [in Russian]

Spisok..., 1908 – Spisok rechnyh parovyh sudov Evropejskoj Rossii po perepisi 1906 g. [List of river steam vessels in European Russia according to the 1906 census]. Vyp. V. SPb., 1908. [in Russian]

Пароходы купца И.И. Бодалева: доводы за судостроение и его пароходство на Ижевском пруду

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, *}, Светлана Леонидовна Баутина ^d

^a Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

^b Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения

Российской академии наук, Российская Федерация

^c Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^d Камский институт гуманитарных инженерных технологий, Российская Федерация

Аннотация. Имеющееся в регистрах и судовых списках начала XX века указание места постройки некоторых судов – «Ижевский завод», хоть и отмечалось некоторыми авторами, но пока оставалось без должных комментариев. На основе анализа делопроизводственной документации Ижевских заводов сделан вывод о невозможности на этом предприятии не отраженного в документации судостроения. В связи с этим сделан вывод, что имеющееся указание места постройки – «Ижевский завод» – относится не к предприятию «Ижевские оружейный и сталелитейный заводы», а к населенному пункту – поселку Ижевский завод. Наиболее вероятная кандидатура ижевского частного пароходостроителя – купец И.И. Бодалев (старший). Ранее, анализируя его деятельность по пивомедоваренному заводу, Н.П. Лигенко сделала вывод, что Бодалев постепенно стал брать под свой контроль все технологические цепочки, начиная от производства сырья и заканчивая транспортировкой готовой продукции. А поскольку в конце XIX века Бодалев также начал активно брать подряды на поставку Ижевским заводам дров, прочего сырья и комплектующих, логичным видится его неудавшаяся попытка монополизации водных перевозок и пароходостроения на Ижевском пруду. Ижевские заводы вступили в конкурентную борьбу с Бодалевым и в итоге к началу XX века вытеснили его на Каму. На основе анализа фотографий, архивной документации и сведений периодической печати сделан вывод о возможности строительства как минимум трех пароходов Бодалевым на Ижевском пруду: «Ижевск», «Мария» и «Пчелка». Сравнительный анализ корабельной архитектуры имеющихся фотографий показал, что все пароходы строились по типовому проекту, хотя, судя по делопроизводственной документации, и различались размерениями. Все суда имели довольно сомнительную инновацию в виде съемных машин и котлов, которые можно было использовать вне навигации на берегу. Незадолго до смерти И.И. Бодалева (старшего) или вскоре после нее два парохода были перевезены на Каму и проданы. «Пчелка» находилась в собственности у Ижевского торгово-промышленного товарищества, принадлежавшего сыну И.И. Бодалева – И.И. Бодалеву (младшему), и в 1915 г. продана Ижевским заводам. Таким образом, Ижевские заводы превратились в монополиста речных перевозок на Ижевском пруду.

Ключевые слова: Ижевские заводы, судостроение, купечество, И.И. Бодалев, судоходство, Россия, история техники, история транспорта.

* Корреспондирующий автор

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