

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2021. 16(4): 2073-2083  
 DOI: 10.13187/bg.2021.4.2073

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



## Identification of the Steamer “Granata”, acquired by Izhevsk Factories during the First World War

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, \*</sup>

<sup>a</sup> Cherkas Global University, Washington, USA

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

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

### Abstract

The steamers of the Izhevsk Arms and Steel Works had a significant impact on the cultural and economic life in the village of Izhevsk Zavod. In the scientific and local history literature, there is often a mention of the steamer “Granata”, acquired by Izhevsk plants during the World War I. Unfortunately, in most works, information about the ship is reduced only to the very fact that there was such a ship. Analysis of graphic images and textual documentation shows that the Izhevsk steamer “Granata” is apparently a serially built steamer at the Votkinsk plant. But the analysis of biographies according to the data of registers and ship lists unambiguously showed that the Votkinsk plant by 1914 had not built steamers with an unknown fate, with characteristics similar to the “Granata”. On the other hand, the existing steamers “Krasnovodsk” (i) and “Oriet”, whose biography by 1914 is not clear, differ too much in characteristics from the “Granata” and it would take a lot of money and time to rebuild them. This makes a rebuilt version unlikely. So the most promising version is with the use of the Votkinsk plant of the old hull from the steamer “Vyatka”, built by order of the Ministry of Railways. Votkinsk plant has been in litigation with the Ministry of Railways for a long time over the excess of costs for work on the “Vyatka” in excess of the contractual amounts, so the possibility of using the old hull of the steamer is quite likely as a way to partially repay the debt. On the other hand, among the ships attributed to the Votkinsk plant, there is a steamship “Galevskaya Pristan”, the construction documentation of which is absent. And it is quite probable that the former hull of “Vyatka” passes under this name.

**Keywords:** reconstruction, steamboat, shipbuilding, Votkinsk plant, Izhevsk plants, World War I.

### 1. Введение

Пароходы Ижевских оружейного и сталелитейного заводов оказали существенное влияние на культурную и хозяйственную жизнь поселка Ижевский завод. В научной и краеведческой литературе часто встречается упоминание о пароходе «Граната», приобретенном Ижевскими заводами в годы Первой мировой войны. К сожалению, в большинстве работ информация о судне сводится лишь к самому факту, что такой пароход был. При детальном знакомстве с делопроизводственной документацией Ижевских заводов можно узнать, что судно построено на Воткинском заводе. Но среди построенных воткинских судов, биографии которых не удастся реконструировать на начало Первой мировой войны, т.е. на дату появления в Ижевске, нет ничего похожего по характеристикам на «Гранату». Соответственно биографии тех судов, которые имеют подобные характеристики, реконструированы на весь период мировой войны, что исключает их даже кратковременное пребывание в Ижевске.

\* Corresponding author

E-mail addresses: [nicoo2@mail.ru](mailto:nicoo2@mail.ru) (N.W. Mitiukov)

## 2. Материалы и методы

Многочисленные публикации о пароходе «Граната» сообщают лишь сам факт появления судна в Ижевске в начале 1915 г. В основном они базируются на мемуарах А.Н. Бердникова и Г.М. Кутузова. Ранее автором были опубликованы обзоры делопроизводственной документации, содержащейся в фондах Центрального государственного архива Удмуртской республики (ЦГА УР). Несмотря на то, что они сообщают о технических деталях парохода, тем не менее не дают возможности установить раннюю биографию судна. Для создания завершённой картины были использованы данные речных регистров и списков судов.

Основным принципом для реконструкции биографий судов на уровне идеологии послужил принцип минимума энтропии, сформулированный Ильёй Пригожиным. Применительно к исторической реконструкции, поскольку в данном случае задача имеет вероятностный характер, его можно сформулировать следующим образом: наибольшую вероятность будет иметь та реконструкция, которая требует наименьших усилий от ее исполнителей. Таким образом, приоритет отдается самым простым для реализации альтернативам. В качестве основных методов выступили историзм и логические методики, позволившие по разрозненным и эклектичным свидетельствам источников предложить логичную реконструкцию ранней биографии парохода «Граната».

## 3. Обсуждение

Нельзя сказать, что пароход «Граната» обделен вниманием в ижевской краеведческой литературе. Но, к сожалению, информация о нем сводится лишь к самому факту, что такой пароход был. Поскольку библиографический аппарат в подобного рода изданиях отсутствует, можно лишь предполагать, что их источником послужили мемуары, в первую очередь Г.М. Кутузова. Описывая жизнь Ижевска военного периода, мемуарист дословно сообщает следующее: «Пароход “Граната” в будни перевозил рабочих, живущих в Колтоме, к заводской пристани» (Кутузов, 2019: 83). И далее, что зимой «четыре парохода – “Шрапнель”, “Граната”, “Ижонок” и “Шторм” – стояли на причале возле угольных ворот на ревизи» (Кутузов, 2019: 85). Что интересно, Г.М. Кутузов, характеризуя каждый пароход, подчеркивает, что «Шрапнель» использовалась на буксировке, в то время как «Граната» (это видно из приведенного отрывка) – на пассажирских перевозках.

Интересное уточнение дает краевед О.В. Севрюков. При этом он ссылается на мемуары ижевского рабочего А.Н. Бердникова (1889–1938), по-видимому, в настоящее время утерянные, так что о них можно составить представление исключительно по пересказу О.В. Севрюкова. Цитируя дневники мемуариста, он сообщает: «Казна купила еще два парохода... Первый везли на 360 лошадях 9 января 1915 г., второй – 23 января на 150 лошадях» (Севрюков, 1972). Ранее мы уже говорили об интересном совпадении с записью в Журнале заседаний Хозяйственного комитета, высшего органа административного управления Ижевских заводов от 24 января 1915 г.: «купленные два парохода уже на пути к Ижевку. Один подвезен к селению, а другой скоро прибудет к Гольянам». Из чего сделан вывод, что А.Н. Бердников, скорее всего, описывает один и тот же пароход, который, возможно, начали буксировать из Гольян 9 января, а закончили 23 января. К этому времени заводы действительно приобрели два парохода «Гранату» и «Шторм», и речь явно идет о доставке «Гранаты».

Существенно дополняет историю «Гранаты» делопроизводственная документация Ижевских заводов, ранее обобщенная нами в ряде работ (Mitiukov et al., 2019). К сожалению, составить цельную картину по имеющимся осколкам информации из делопроизводственной документации Ижевских заводов вряд ли возможно. Основной массив документов этого периода отражает разнообразные технологические вопросы, объемы производства винтовок для армии и прочие технические аспекты функционирования заводов, почти обходя вниманием заводскую флотилию. Что, в общем-то, и понятно: водный транспорт справляется со своими функциями, проблем не приносит.

Частично ответить на вопрос о технических характеристиках «Гранаты», ставшей после 1920 г. «Красной звездой», помогает описание заводского имущества на 1 октября 1926 г., в которой за Инв. № 33701 числится пароход «Красная Звезда» постройки Воткинского завода 1902 г. Длина его корпуса 35 м, ширина 5,75 м, высота бортов 1,92 м. «Скорость 15 верст в час [16 км/ч]. Расположение верхней надстройки имеет: салон на 30 чел. На обоих бортах по две каюты. В носовой части находится общий носовой трюм. В кормовой части находятся четыре каюты. Годность 30 %. Паровой котел пролетной системы длиной 5,5 м, диаметр 1,7 м, площадь нагрева 73,22 м<sup>2</sup>. Рабочее давление пара 12 атм. Годность 30 %. <...> Дымовая труба 1 шт. <...>. Паровая машина компаунд. Мощность 30 л.с., двойного расширения с холодильником, число оборотов 40. Диаметр цилиндра высокого давления 270 мм, тоже низкого 485 мм. Ход поршней 535 мм. Гребные колеса системы Моргана, диаметр 2,134 м. Освещение парохода электрическое» (Mitiukov et al., 2019).

Это самое подробное описание парохода, встречающееся в заводских документах. Оно частично дополняется еще несколькими документами. Так имеется «Опись локомотивей завода», датированная февралем 1920 г., среди которых упоминаются и пароходы. Под заводским № 15 там числится пароход «Граната». Упомянутые выше сведения дополняются номером котла по котловой книге – № 5553. Местом постройки парохода также указан Воткинский завод, а вот диаметры

цилиндров, приведенные в дюймах, после перевода в метрическую систему получаются 432 и 882 мм, как и ход поршня 840 мм, что явно противоречит приведенному выше описанию, но полностью совпадает с таковым у парохода «Шрапнель». Поэтому можно предположить, что в документе эти размеры ошибочно продублированы с него. Мощность машин указана в 40 л.с. Впрочем, мощность машин по разным документам «гуляет» от 30 до 45 л.с., очевидно, вследствие разного способа подсчета. Но эта мощность неизменно показана большей, чем у «Свободы» – «Шрапнели».

Следующий важный документ того же дела озаглавлен «*В дополнение отношения от 15 декабря за № 2534 <...> сообщаем о площади пароходов*», и далее дается список: «Свобода» 105 футов (32,02 м), «Иж» 57 футов (17,38 м), «Крас[ная] Звезда» 114 футов (34,77 м). Судя по всему, под «площадью» в документе понимается длина пароходов. Дата документа не указана, но понятно, что он составлен как ответ на отношение 15 декабря вскоре после этой даты, т.е. в декабре 1920 г., поскольку дело было закрыто уже в феврале 1921 г. Как видно, в списке приведены новые названия пароходов, что указывает на их переименование в 1920 г. Далее в деле в переписи оборудования снова приводятся сведения о котлах пароходов, где у «Гранаты» снова указан № 5553, что, таким образом, исключает возможность ошибки или опечатки.

Далее в наших работах мы обратили внимание на практическую идентичность внешнего вида «Красной звезды» (позднее «Красного сплавщика» и после «Звезды») с чертежом воткинского парохода в 175 л.с. по заказу Астраханского порта. Причем при наложении фотографии «Звезды» на чертеж парохода они совпадают не только по пропорциям надстройки и корпуса, но и даже по положению ряда второстепенных элементов, таких как сходные трапы (Mitiukov et al., 2018).

Теоретический чертеж корпуса буксирного рейдового парохода в 175 л.с. указывает длину между перпендикулярами 32 м (104' 11 7/8"), ширину 5,5 м (18' 9/16"), высоту борта 2,3 м (7' 6 1/2"), осадку 0,76 м (2' 5 15/18"). Чертеж общего вида рейдового буксирного парохода в 175 л.с. дает длину по ватерлинии 32 м (105'), ширину по мидель-шпангоуту 5,5 м (18'), высоту борта 2,28 м (7'6"), осадку 0,76 м (2'6") (ВМЗ, 2018). Как видно, цифры близки к характеристикам «Красной звезды», хотя и не совпадают один в один.

В 1915 году, когда Астраханский порт заказал в Воткинске четыре парохода, два винтовых (№ 367 и № 368) заказали по типу «Красноводска» (1904 г.), а у двух колесных в 175 л.с. (№ 365 и № 366) явного прототипа не было. Но они явно разрабатывались на основе предыдущего опыта, так что совпадение внешнего вида «Гранаты» и парохода в 175 л.с. только подтверждает наличие общего прототипа.

Подтверждают факт постройки «Гранаты» в Воткинске и некоторые неофициальные документы. Так, нами был ранее опубликован документ из фондов архива музея Воткинского завода, где имеется папка бывшего директора музея А.З. Воротова. Он вел обширную переписку с организациями, имевшими на тот момент в строю воткинские пароходы. Среди писем имеется фотография парохода «Звезда», присланная в заводской музей 15 сентября 1968 г. помощником капитана Серебряковым. На обороте фотографии написан год – 1945, и указано, что пароход построен в 1901 г., а до революции назывался «Гранат» (ВЗ, папка Воротова, письмо 15.09.1968).

Обращает внимание на себя еще одна интересная закономерность. В 1927 г. «Красная звезда» была выведена в отстой. Поскольку какая-либо делопроизводственная документация о расконсервации судна отсутствует, нами был произведен анализ ижевской периодики 1930-х гг. Самая ранняя дата, связанная с судном, относится к лету 1937 г.

«Ижевская правда» 30 июня 1937 г. писала: «*Сегодня на Воложку едут рабочие станкостроительного цеха и отделов Ижстальзавода. Пароходы "Красный флаг" и "Свобода" за один рейс перевезут 1200 человек*» (На Воложку // Ижевская правда. 1937. 30 июня). Название «Красный флаг» возможно, ошибка журналистов. Но летом 1937 г. сразу несколько удмуртских газет описывают участие «Красного сплавщика» в морском празднике 30 июля 1937 г. А в 1938 г. пароход уже фигурирует в Ижлеспромкомбинате.

И именно начиная с 1937 г., имеются подробные фотографии парохода. До этого он был показан или на заднем плане, или полузагороженным какими-то предметами на переднем.

Это все исходные данные для реконструкции ранней биографии «Гранаты».

#### 4. Результаты

Многочисленное упоминание, что «Граната» построена в Воткинске, позволяет предположить, что ошибки в этих сведениях нет и она действительно построена там. Ранее нами был реконструирован список всей продукции судостроительного цеха Воткинского завода (ВМЗ, 2018). Из него можно выделить:

1. Список пароходов, однотипных 175-силному пароходу для Астраханского порта с неустановленной биографией.

2. Список пароходов с неясной биографией к началу Первой мировой войны.

Среди всех колесных пароходов с длиной корпуса чуть больше 30 м есть один, биография которого осталась неустановленной. Это последний воткинский пароход «Сплавщик». К сожалению, информации о нем в заводской документации немного. Известно, что это было судно с мощностью

машины 175 л.с. А поскольку его проектирование заводские конструкторы провели довольно оперативно (это при том, что после революции он стал единственным построенным с нуля пароходом), возникает предположение, что судно построили по слегка доработанным чертежам буксирного рейдового парохода в 175 л.с.

Можно предположить, что судно после постройки ушло в Ижевск. При этом «Красная звезда» после консервации действительно стала «Красным флагом», а потом быстро отправилась на слом. Соответственно «Сплавщик» стал «Красным сплавщиком».

По отчету Воткинского завода 1937 г. в разделе о произведенной продукции имеется запись о пароходе «Сплавщик», стоимость работ по которому составляет 327,6 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 71. Л. 16 об.). В незавершенном производстве этого года значатся следующие строки: Сборка машины парохода – 12 621 руб. 88 коп. на начало года, на конец – 69 114 руб. 80 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 71. Л. 64-66). И далее подобная картина имеется по некоторым другим цехам, из которой понятно, что на конец 1937 г. пароход еще не готов. В Акте прима-передачи завода от бывшего директора Фролова новому – Фирсову от 30 апреля 1938 г. отмечается, что на февраль этого года в постройке находится пароход «Сплавщик», на котором за февраль смонтировано 635 деталей на сумму 454 руб. С начала же года (то есть за январь–февраль) на него смонтировано 1 165 деталей на сумму 1 450 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 82. Л. 11). В графе, посвященной обзору действующих договоров по состоянию на 31.03.1938 г. отмечается, что пароход строится по заказу Омтеуправления со сметной стоимостью 470 тыс. руб. и со сроком готовности в 1937 г. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 3. Д. 82. Л. 13). Так что постройка судна осуществляется с запаздыванием.

Из дальнейшей документации становится понятным, что в 1938 г. судно предполагали передать Главсевморпути, но передаточные акты в фондах завода отсутствуют, поэтому непонятно, ушел он этому заказчику или нет. Таким образом, явно однотипные воткинский «Сплавщик» и ижевский «Красный сплавщик» вполне могут представлять собой одно судно. Но на лето 1937 г., если первый еще находится в незавершенном производстве, второй уже фигурирует на Ижевском пруду, о чем сообщают ижевские газеты. Вероятность того, что доставка столь большого судна в Ижевск прошла незаметно для ижевских газет, близка к нулю. Тем более именно в 1937 г. в прессе активно обсуждались перспективы появления в Ижевске речного трамвайчика. Так что можно уверенно утверждать, что «Красный сплавщик» – это все-таки бывшая «Граната».

Таким образом, список пароходов по пункту 1 исчерпывается.

Далее можно проанализировать в качестве возможных кандидатов суда, чья биография обрывается до 1914 г. Таких кандидатур две, но они обе винтовые: это пароходы «Красноводск» (1-й) и баркас «Орьет». Таким образом, если это «Граната», ее бы пришлось перестраивать.

В 1900 г. Министерство путей сообщения заказало Воткинскому заводу два винтовых парохода «Дербент» и «Красноводск». Строились они фактически по одним чертежам, что отмечает в своих дневниках инженер завода Н.Г. Богатырев (МИКВ № 707). Однако длина корпуса второго в ходе постройки была увеличена с 30 до 32,5 м. В результате, когда судно достроили, в числе прочих недостатков у него обнаружилась низкая остойчивость, что для низовьев Волги и Каспия виделось серьезным дефектом. Поэтому завод вынужден был заложить новый корпус с большей на полтора фута шириной. В заводских документах они иногда упоминаются как «первый», или «старый» «Красноводск» и «второй», или «новый» «Красноводск». Но чаще всего оба просто указаны как «Красноводск», так что зачастую непонятно, какой из двух пароходов имеется в виду. Первый «Красноводск» имел длину корпуса 32,48 м (106'6"), ширину 5,03 м (16'6"), высоту борта 2,59 м (8'6") и осадку 1,68 м (5'6") (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 132), что очень близко к размерениям «Гранаты».

«Красноводск» числится в составе заводской флотилии, изредка безуспешно выставляется на аукцион. С 1904 г. он стоял в Астрахани фактически без использования, постепенно приходя в негодность. Сам пароход обошелся заводу в 61 273 руб., но цена эта для продажи была явно завышенной, и судно в первый раз ставят на аукцион за 30 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10790. Л. 1). Но и она для потенциальных покупателей выглядела слишком высокой. В ноябре 1908 г. завод ходатайствовал о снижении цены до 16 тыс. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10768. Л. 81), но и тогда покупателей не нашлось.

Лишь в 1909 г. судно купил Джевад Велиев с рассрочкой платежа до 1912 г. На 1 января 1910 г. он числился среди дебиторов завода с суммой 4 000 руб. в 1911 г. и столько же в 1912 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10925. Л. 34).

В 1915 г. судно числится в Русском регистре судов Каспийского моря в собственности у Бакинского пароходства «Ислам» в качестве двухвинтового буксирного парохода с железным корпусом. Регистровый № 3692. Место постройки – Воткинский завод, 1903 г., а ширина 5,00 м (16'5"), что однозначно указывает на «Красноводск» (1-й). В феврале 1914 г. судно в Баку осмотрено представителями регистра и собственнику выписано свидетельство сроком на 14 месяцев (Регистр, 1915, Ч. 10: 32-33). Но вот что интересно, в этом же регистре, но в части по Волжскому бассейну, это же судно уже с регистровым № 266 принадлежит Воткинскому заводу и находится в аренде у Д. Велиева. Оно проходило в последний раз осмотр регистром в октябре 1909 г. в Астрахани,



свидетельство выдано сроком на один год. Ширина корпуса показана 5,03 м (16'6"), что снова указывает на «Красноводск» (1-й) (Регистр, 1915, Ч. 7: 176-177).

Понятно, что одна из этих регистраций ошибочная, скорее всего, вторая – судно перешло в другой бассейн, о чем забыли известить представителей регистра по месту бывшего пребывания. И тогда к моменту, когда «Граната» уже находилась на Ижевском пруду, первый «Красноводск», скорее всего, был в Баку. Поскольку с момента прохождения осмотра представителями регистра в феврале 1914 г. судно должно было успеть перейти в Воткинск, где пройти перестройку. Вряд ли это можно было успеть до окончания навигации 1914 г., чтобы судно перед ледоставом уже стояло бы в Гольянах.

Вторая потенциальная кандидатура для «Гранаты» – это барказ «Орьет». Информации о нем в заводских документах тоже немного.

Характеристики судна приводятся в списке продукции судостроительного цеха Воткинского завода, составленном директором Воткинского краеведческого музея В.Н. Ступишиным. Буксирный пароход «Ориет» находится в нем под № 37. Длина корпуса 24,02 м (78'9"), ширина 3,96 м (13'), высота борта 1,98 м (6'6"), осадка порожним 0,95 м (3' 1 1/2"). Машина 100 л.с., тип – компаунд морской. Стояло две машины по два цилиндра с приводом на винты. Диаметры цилиндров 162 мм (6 3/8") и 305 мм (12"), ход поршня – 222 мм (8 3/4"). Котел оборотный, один. Диаметр 1,98 м (6'6"), длина 3,02 м (9' 10 3/4"), поверхность нагрева 46,64 м<sup>2</sup> (502 кв.ф.), давление пара 9,2 атм. (135 фн/кв.д.). Год постройки 1902, стоимость 23 000 руб. (МИКВ. Д. 4812: 2).

Судя по чертежу «Общий вид двухвинтового полуморского барказа "Орьет"», утвержденного 19 сентября 1902 г., длина судна 24,02 м (78'9"), высота бортов 1,98 м (6'6"), ширина 3,96 м (13'0"), осадка 0,76 м (2'6") (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 188). Эти же размерения указаны на чертеже железных работ «Корпус барказа "Ориет" г. Велиева», утвержденном 26.01.1901 г. (АВЗ. Рулон 2. № 23). Таким образом, судно для превращения в «Гранату» должно было пройти довольно кардинальную перестройку с удлинением и уширением корпуса. На втором чертеже (АВЗ. Рулон 2. № 23) приводятся также поперечные разрезы, на основании которых создается достаточно полное впечатление о теоретическом чертеже корпуса «Орьета». Это плоскодонное судно, расширение и удлинение которого представляет вполне реализуемый процесс. При обрезании оконечностей в центр образовавшейся секции можно вставить довольно простую по очертаниям продольную вставку. После этого остается сформировать лишь поперечные вставки для стыковки с ранее обрезанными оконечностями.

Информация о судне содержится в Русском регистре 1915 г. С регистрационным № 1104 там числится служебный двухвинтовой железный барказ «Ориед» постройки Воткинского завода 1902 г. Капитана у судна нет, в последний раз осматривалось регистром в феврале 1904 г. в Галево, из чего явствует, что свидетельство на судно уже давно просрочено. Характеристики судна полностью совпадают с приведенными выше (Регистр, 1915, Ч. 7: 256-257).

Интересно также дело Астраханского бюро Русского регистра об осмотре барказа «Орьет». В феврале 1904 г. судно было осмотрено в Галево представителями регистра, на этот момент с Рег. № 1104 оно принадлежало Воткинскому заводу (ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 1104. Л. 1). А вот актов осмотра 18 сентября 1904 г. в деле два. Оба они идут под МПС № 889. Первое напечатано на бланке Астраханского технического бюро страховых обществ с указанием карандашом, что осмотр проведен в Нижнем Новгороде (ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 1104. Л. 2), а второй акт осмотра заполнен на бланке Нижегородского (ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 1104. Л. 3). Но в любом случае получается, что с сентября 1904 г. свидетельство не продлялось.

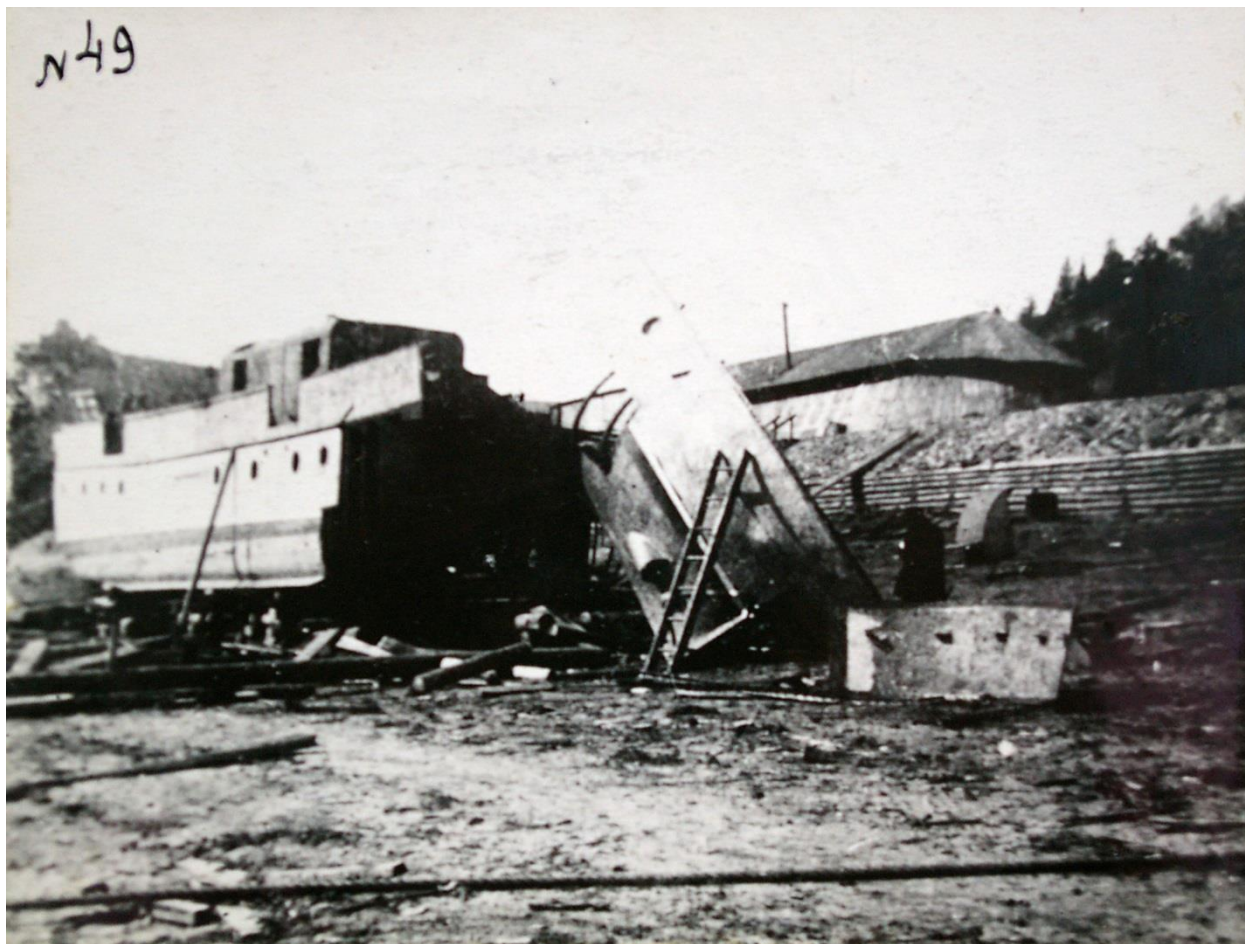
Поскольку у заказчика возникли финансовые затруднения, в 1902 г. «Орьет» включили в заводскую флотилию. Так что осмотр регистром как раз и проведен с целью эксплуатировать судно в предстоящую навигацию. Судно начало ее уже 29 апреля 1902 г. и завершило 14 октября, став на якорь в Галево (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10525. Л. б.н.). Документы Воткинского завода о действии барказа «Орьет» за следующий 1903 г. дают расходы по нему: на приобретение материалов и вещей 1 936 руб. 65 1/4 коп., на заработную плату 2 037 руб. 82 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10587. Л. 218об.). Кроме того, в течение года з 282 руб. 72 коп. было затрачено на погрузку и разгрузку буксируемых «Орьетом» барж. Общая сумма прибылей за 1903 г. составила 8 950 руб. 32 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10587. Л. 331 об.-332). Чем занимался «Орьет» в 1904 г., из документации завода не понятно, но в этом году на него было затрачено всего 54 руб. 77 коп. полуфабрикатов, изготовленных на самом заводе, 54 руб. 69 1/2 коп. покупных материалов, и 290 руб. 8 коп. пошло на заработную плату команды. Учитывая прочие статьи расходов, на содержание судна в год ушло 418 руб. 65 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10592. Л. б.н.). Так что можно утверждать, что в 1904 г. судно толком не работало. Можно предположить, что оно стоит на каких-то аукционах.

В сводном отчете работы завода за 1905 г. в графе «Списано и принято на счет прибылей и убытков» в строке «Убытков от продажи состоявших на сч[ете] инвентарного имущества» значится «Пароход "Орьет"», рядом с ним в скобках указано: «Телегр[аммой] Гл[авного] Нач[альни]ка Ур[альских] казен[ных] зав[одов] з мая». Очевидно, имеется в виду документ, по которому разрешена продажа судна по цене, меньшей построечной стоимости. Далее уточняется, что эта телеграмма имела № 293. А далее в графе «на счету прибыток или убыток» значится сумма 8 016 руб. 90 1/2 коп., списанная в убыток завода (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10619. Л. б.н.).

Таким образом, можно заключить, что в мае 1905 г. судно уже продали. При себестоимости 24 тыс. руб. оно ушло за 16 тыс., с убытком в 8 тыс. Общая калькуляция по строительству судна, приводимая В.Н. Ступишиным, подтверждает это. Она выглядит следующим образом: постройка корпуса 23,3 т (1423 п. 28 ф.) – 8 348 руб. 75 коп.; приготовление паровых машин 5,5 т (336 п. 4 ф.) – 7 032 руб. 42 коп.; приготовление котлов 2,5 т (154 п. 36 ф.) – 2 325 руб. 5 коп. Всего по цеховой стоимости 29 665 руб. продажная цена 16 000 руб., общий убыток завода 13 665 руб. (МИКВ. Д. 4812: 90б.).

К сожалению, в документации не приводятся инициалы покупателя, а поскольку на Каспийском море свои суда имели несколько Тагиевых, остается лишь догадываться, какой из них приобрел «Орьет». Скорее всего, речь идет о Гаджи Зейнахе Абдин Тагиеве, в 1904 г. выкупившем построенные также для И.В. Велиева пароходы «Кизил-Агач» и «Бакинец». Очевидно, под эту сделку «Орьет» и осмотрели представители регистра в феврале 1904 г. А вот далее барказ полностью теряется как в заводской документации, так в регистрах и списках судов. Справочник «Русский торговый флот» дает список морских судов России на 1 января каждого года. Он ежегодно обновлялся и издавался. Но, что характерно, ни в одном из выпусков нет парохода «Орьет». Так что дальнейшая судьба судна после 1905 г. неизвестна.

Относительно возможности перестройки судна, в архиве музея Воткинского завода имеется интересная фотография. Подпись к ней гласит: «Камский судостроительный завод. Пароход «Ориет» с отрубленной кормой. Фото 1902 г.» (АВЗ. Альбом Судостроение. № 49). На переднем плане хорошо видна обрубленная корма. Но, если присмотреться, становится видно, что и нос, скорее всего, у судна также отрублен. Таким образом, здесь запечатлено не последствие какой-то аварии, а явно перестройка с удлинением корпуса (Рисунок 1).



**Рис. 1.** Камский судостроительный завод. Пароход «Ориет» с отрубленной кормой. Фото 1902 г. (АВЗ. Альбом Судостроение. № 49)

Таким образом, поскольку фотография явно указывает на удлинение корпуса, вполне возможно, что это была указанная выше перестройка и с его уширением. Так что размерения судна вполне могли соответствовать таковым у «Гранаты», правда, непонятно, зачем могла понадобиться такая трудоемкая операция.

Но это предположение опровергается текстом контракта на постройку судна. 7 октября 1900 г. «Бакинский житель» (так указано в документе) имам Верди Велиев и горный начальник Камско-

Воткинского горного округа П. Троян заключили контракт на постройку речного двухвинтового барказа «Орьет». Техническое задание на последний гласило: длина 18,3 м (60 футов), ширина 3,96 м (13 футов), высота 1,98 м (6,5 футов) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10399. Л. 22 об.-25). Получается, что изначально планировался более короткий на 6 м барказ. Так что на фотографии, скорее всего, изображено удлинение корпуса, осуществленное действительно в 1902 г., как указано в подписи к фотографии (или на год раньше), под влиянием аварии на пароходе «Маштага».

Так что, скорее всего, «Орьет» также к «Гранате» не имеет никакого отношения: слишком трудоемкая процедура требуется для его перестройки. Поэтому, возможно, Воткинский завод имел в своем распоряжении какой-то чужой корпус, который и стал «Гранатой».

В 1905 г. Воткинский завод получил заказ на «ремонт с заменой корпуса» на два судна МПС – пароход «Вятка» и барказ «Красотка». Предполагалось, что все работы завод проведет зимой 1905/06 гг. и сдаст готовый заказ к началу навигации 1906 г., то есть не позднее 12 апреля 1906 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10628. Л. 25). Контракт предусматривал «старый корпус парохода “Вятка” переделать на нефтянку с устройством переборок, мерников и разных насосов для накачивания нефти в мерники и пр.» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10628. Л. 9).

Относительно парохода «Вятка» списки судов сообщают следующие сведения. В списке 1892 г. судно отсутствует (Список..., 1892) и появляется впервые лишь в списке 1897 г. под № 2789. Длина 34,65 м (16 саж. 13 верш.), ширина с кожухами 8,83 м (4 саж. 7 верш.), без кожухов 4,92 м (2 саж. 15 верш.), высота борта 1,91 м (2 арш. 11 верш.), осадка порожним 0,62 м (3 четв. 2 верш.). Судно построено в 1893 г. в Або на заводе «Крейтон и Ко». Информации о машине и котле отсутствует (кроме мощности 45 н.л.с и 180 и.л.с.), а район плавания показан от устья Вишеры до устья Камы (Список..., 1897: 256-257). Характеристики «Вятки» в списке за 1900 г., где судно помещено под № 3211 с районом плавания Кама, Вишера и Колва, сообщаются следующие: длина 34,90 м (114'5"), ширина с кожухами 9,30 м (30'6"), без кожухов 5,01 м (16'5"), высота борта 1,91 м (6'3"), осадка порожним 0,84 м (4 четв. 3 верш.). Машина компаунд без холодильника, мощность 45 н.л.с., 180 и.л.с. Котел по котловой книге № 1202 (запись от 1897 г.), рабочее давление  $6 \frac{2}{3}$  атм. Отопление котла смешанное, запас топлива 0,5 куб. саженой дров и 8,5 пудов нефти. Команда 16 чел. (Список..., 1900: 344-345).

В списке 1908 г. судно помещено уже с новыми характеристиками под № 3777: длина 40,26 м (132'), высота борта 2,21 м (7'3"), ширина с кожухами 9,30 м (30'6"), без кожухов 4,95 м (16'3"), осадка порожним 0,89 м (5 четв.). Корпус значится постройкой Воткинского завода 1906 г., а машина и котел – завода Крейтона из Або 1892 г. Команда 14 чел. Район плавания Чердынь – устье Белой (Сборник, 1908: 422-423).

Что интересно, размерения в точности соответствуют таковым на «Гранате». Длина совпадает с точностью до фута: 114' на «Гранате» (в сообщении «о площади пароходов») и столько же у «Вятки» в списке 1900 г. Высота бортов также совпадает с точностью до сантиметров. И лишь ширина немного различается. Так что выходит, Воткинский завод продал в Ижевск бывший корпус «Вятки».

Судя по списку 1912 г., котлы с номерами 555Х произведены около 1912 г. (Сборник, 1912). Возможно, эта дата и определяет год, когда старый корпус «Вятки» снова получил машину и котел. К сожалению, за этот год отсутствует традиционный ежегодный отчет о работе завода, так что проверить по делопроизводственной документации это предположение не получится.

Интересно отметить, что именно в этот период в «Русском регистре» появляется пароход «Галевская пристань» постройки Воткинского завода, который отсутствует в заводских документах. Так что получается пароход с завода, который сам завод не строил. Но единственная информация о судне встречается лишь в «Русском регистре» за 1915–1916 гг., а в списках судов оно отсутствует: его еще нет в списке 1912 г. и уже нет в списке 1917 г. Если ориентироваться на номер котла, в списке 1912 г. судно еще могло не быть. Публикуя характеристики «Галевской пристани» (порядковый № 334), регистр явно дублирует данные по идущему перед ним пароходу «Галево» (порядковый № 333).

Буксирный колесный железный пароход «Галевская пристань» имел длину корпуса 48,8 м (160'), ширину 6,71 м (22'), высоту 2,14 м (7'). Различается осадка: у «Галево» она составляет порожним 0,53 м (3 четв.), с топливом 0,71 м (4 четв.), у «Галевской пристани» – порожним 0,40 м (2  $\frac{1}{4}$  четв.). Корпус имел шесть переборок (у «Галево» – 7), электрическое освещение и деревянную палубу. Машина компаунд с инжектором и холодильником. Диаметры цилиндров 343 мм (13  $\frac{1}{2}$ "") и 635 мм (25"), ход 915 мм (36"). На обоих судах стояло по одному оборотному котлу с нефтяным отоплением и с давлением пара 9,2 атм. (135 фн./кв. д.). Различаются поверхности нагрева: у «Галево» 71,25 м<sup>2</sup> (767 кв. ф.), у «Галевской пристани» – 68,93 м<sup>2</sup> (742 кв. ф.).

Регистровый номер «Галевской пристани» – 138, капитан, в отличие от «Галево», отсутствует. Последний осмотр регистром судно проходило в Галево в феврале 1904 г., при этом год постройки корпуса, машин и котлов значится 1904 г. Если у «Галево» осмотр котла проводился в июле 1911 г. и сертификат имел годность шесть лет, то по «Галевской пристани» в этом пункте стоит прочерк. А вот мощности машин снова не совпадают у «Галево» – 180 и.л.с., у «Галевской пристани» – 45 и.л.с. (Регистр, 1915, Ч. 7: 84-85). Информация по «Галевской пристани» один в один повторяется в регистре 1916 г., где «Галево» идет с порядковым № 356, а «Галевская пристань» с № 357 (Регистр, 1916: 86-87).



В публикуемой справке «Русского регистра» есть ряд странностей. Главная: если судно действительно постройки 1904 г., представители регистра никак не могли осмотреть его в феврале этого года в Галево. Обычно корпуса строившихся пароходов сплавлялись по внешней воде (конец апреля, начало мая) из заводского пруда по Вотке и Сиве на Каму. Выходит, судно построено не в 1904 г., а ранее. Отсутствие регистрации котла также очень странно, поскольку означает, что его, скорее всего, не эксплуатировали. Наконец, отсутствие регистрации МПС может означать, что судно находилось в собственности у какого-то казенного предприятия.

Можно предположить, что название «Галевская пристань» как раз и получил корпус парохода «Вятка», информация по которому в Русском регистре ошибочно была позаимствована с практически однозвучного «Галево». В этой связи разночтения с «Галево» как раз и могут указывать на истинные элементы судна. Мощность машин 45 и.л.с. также совпадает с таковой у «Гранаты».

Хотя больше информации о «Галевской пристани» нет ни в заводских документах, ни в регистрах или списках судов, об этом судне упоминает в своей записной книжке инженер Н.Г. Богатырев. Правда, в отличие от других судов, запись его в данном случае предельно лаконичная: «*Пар[оход] “Галевская пристань” В[откинского] К[азенного] З[авода] по типу Седова*» (МИКВ. Д. 707).

Относительно однотипных судов Н.Г. Богатырев обычно ориентируется на корпус. По крайней мере каких-либо несоответствий по его записям найти не удалось. Указанные им однотипные суда действительно имеют схожие размерения, и иногда в заводских чертежах прямо указано, что они строились по одному проекту. Поэтому утверждать, что в данном случае он мог иметь не однотипность корпусов, а, например, машин или котлов, оснований нет.

Для И.П. Седова в 1901 г. завод построил пароход «Владимир», который, судя по «Русскому регистру», имел следующие размерения: длина 33,35 м (109'4"), ширина 5,18 м (17'), высота 2,14 м (7'), осадка порожним 0,71 м (4 четв.), с топливом 1,06 м (6 четв.). (Регистр, 1915, Ч. 7: 62-63). Заводской чертеж общего вида «*Пароход “Владимир” г. Седову*» не имеет в экспликации указанных размерений, но, учитывая масштаб ( $1/4" = 1'$ ), все они вполне определяются. Полная длина судна по чертежу 76 см, что соответствует 36,5 м, длина по ватерлинии – 69,5 см (33,38 м), ширина по кожухам – 21,5 см (10,32 м), ширина корпуса – 10,8 см (5,19 м), осадка – 1,3 см (0,62 м) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 150). Как видно, они довольно близки с размерениями «Гранаты».

На вопрос, где могла эксплуатироваться «Галевская пристань», чтобы не попасть ни в списки МПС, ни в заводские документы Воткинского завода, может ответить еще одно совпадение. В июле 1913 г., среди прочих судов, завод выставляет на продажу пароход «Пушкарь» за 30 тыс. руб., находящийся в Перми (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11210. Л. 129). С одной стороны, в собственности у Пермских пушечных заводов в Мотовилихе в регистрах действительно упоминаются пароходы «Пушкарь» и «Пушкаренко», но, с другой – известно, что во время мировой войны бывший мотовилихинский пароход «Пушкарь» (1873 года постройки) уже принадлежит нефтепромышленному и торговому обществу «Петроль». Но возникает резонный вопрос, с чего это Воткинский завод продает чужой пароход? А вот если предположить, что это все тот же достроенный корпус «Вятки» по заказу Пермского завода, но сделка по каким-то причинам сорвалась, в результате пароход, уже переименованный в «Пушкарь», уходит в 1913–1914 гг. Ижевским заводам, все видится вполне логичным.

Тогда в единую цепочку вполне увязываются следующие факты. Корпус парохода «Вятка» в 1912 г. достраивается по типу практически идентичного по длине «Владимира». Примерно в это же время запись о судне вносится в регистр как пароход «Галевская пристань», часть сведений по которому ошибочно дублируется с якобы однотипного «Галево». Поэтому о судне не сообщают списки 1912 г. и более ранние. Пароход уходит в Пермь, но в итоге стороны не согласовали вопросы оплаты, и в 1913 г. Воткинский завод его уже как «Пушкарь» снова выставляет на продажу. Судно получило в Перми это наименование после продажи своего «Пушкаря». Наконец, в 1914 г. пароход приобретает Ижевскими заводами и становится «Гранатой». Единственная неувязка этой теории в том, что у нее нет прямых документальных подтверждений.

История с ремонтом «Вятки» вполне допускает возможность того, что старый корпус судна попал в распоряжение Воткинского завода. Всего заводские расходы по ремонту парохода «Вятка» и барказа «Красотка» составили 51 233 руб. 86 1/2 коп. Но, когда завод выставил счет на 45 900 руб. (с убытком 5 333 руб. 86 1/2 коп.) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10628. Л. 141), МПС отказался что-либо оплачивать сверх контрактной суммы в 22 900 руб. Дело в том, что об увеличении контрактной суммы была лишь устная договоренность горного начальника с руководством МПС, которую потом МПС отказался признать (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10628. Л. 149). Разбирательство вопроса длилось до июля 1914 г. и закончилось ничем (архивное дело на этой дате обрывается). И, таким образом, использование старого корпуса для частичного погашения долга видится вполне логичным.

Между тем история постройки «Вятки» на заводе Крейтона в Або (Турку) оказывается тоже не столь тривиальной, как казалось бы.

Наиболее фундаментальная работа Пааво Хаавикко по истории завода ничего не говорит о постройке «William Crichton & Co» парохода «Вятка» (Haavikko, 1984). Зато под строительным



номером 372 среди продукции верфи фигурирует колесный пароход «Буг», водоизмещением 42,5 т, заказанный в 1892 г. для Варшавского округа МПС.

Хотя упомянутая работа не дает других деталей о построенном судне, интересные детали сообщаются в газете «Åbo Underrättelser» № 224: «Новый колесный речной пароход. Вчера на верфи W.M. Stichton & Co спустили на воду новый колесный речной пароход, построенный для российской короны. Корабль имеет длину 115 футов [35,1 м], ширину 16 футов [4,88 м] и осадку всего 18 дюймов [0,46 м] в собранном и полностью загруженном состоянии. Двигатель представляет собой машину компаунд диагонального типа с конденсатором, которая дает возможность судну разогнаться до 10,5 узлов. Корпус изготовлен из первоклассной мягкой стали Сименс-Мартин. Колесо запатентованной системы. Кроме того, можно отметить, что судно имеет деревянную палубу по всей длине, элегантной конструкции, удобную для экипажа» (Åbo Underrättelser. 1892. 20 августа). Сравнивая информацию с датой выхода газеты, можно определить, что пароход «Буг» спустили на воду 19 августа 1892 г.

Как видно, характеристики судна достаточно точно совпадают с «Вяткой», поэтому сомнений, что это может быть какое-то другое судно, не возникает.

## 5. Заключение

Анализ графических изображений и текстовой документации показывает, что ижевский пароход «Граната», по-видимому, пароход серийной постройки Воткинского завода. Но анализ биографий, по данным регистров и судовых списков, однозначно показал, что Воткинский завод к 1914 г. не строил пароходов с неизвестной судьбой, со схожими с «Гранатой» характеристиками. С другой стороны, имеющиеся пароходы «Красноводск» (1-й) и «Орбет», чья биография к 1914 г. не ясна, слишком отличаются характеристиками от «Гранаты» и для их перестройки потребовались бы большие средства и время. Это делает версию с перестройкой маловероятной. Так что наиболее перспективна версия с использованием Воткинским заводом старого корпуса от парохода «Вятка», строившегося по заказу МПС.

## 6. Благодарности

Автор выражает признание Яри Аромаа (Aalto University, Финляндия) за предоставленные материалы.

## Литература

- ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.  
 МИКВ – Музей истории и культуры города Воткинска.  
 АВЗ – Архив музея Воткинского завода.  
 ГААО – Государственный архив Астраханской области.  
 ВМЗ, 2018 – Воткинский машиностроительный завод: век судостроения (1847–1945 гг.) / Р.В. Лапшин, Н.В. Митюков, Д.В. Матвеев, А.В. Коробейников. Ижевск: Иднакар; Институт компьютерных исследований, 2018. 434 с.  
 Кутузов, 2019 – Кутузов Г.М. История Татарской слободы Ижевска. Ижевск: МарШак, 2019. 244 с.  
 Регистр, 1915, Ч. 10 – Судовой список «Русского регистра». Исправлен на 1 января 1915 г. Ч. 10. Паровые суда Каспийского моря. СПб., 1915. 63 с.  
 Регистр, 1915, Ч. 7 – Судовой список «Русского регистра». Исправлен на 1 января 1915 г. Ч. 7. Паровые суда Волжского бассейна. Петроград: [б/и], 1915. 415 с.  
 Регистр, 1916 – Судовой список «Русского регистра». Исправлен на 1 января 1916 г. Ч. 8. Суда с механическим двигателем Волжского бассейна и Астраханского рейда Каспийского моря. Петроград: Типография А. Лаврова и К°, 1916. 431 с.  
 Сборник, 1908 – Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск 96. Внутреннее судоходство в 1906–1908 гг. СПб.: Типография МПС, 1910. 466 с.  
 Сборник, 1912 – Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск 143. Внутреннее судоходство в 1912–1914 гг. СПб.: Типография МПС, 1917.  
 Севрюков, 1972 – Севрюков О. О чем рассказала тетрадь // Удмуртская правда. 1972. 27 августа.  
 Список..., 1892 – Список паровых судов, плававших по внутренним водяным путям Европейской России в 1892 г. Вып. II. СПб.: Типография МПС, 1893. 157 с.  
 Список..., 1897 – Список паровых судов, плававших по внутренним водяным путям Европейской России в 1897 г. Вып. III. СПб.: Типография МПС, 1898. 256 с.  
 Список..., 1900 – Список речных паровых судов европейской России по переписи 1900 г. Вып. IV. СПб.: Типография МПС, 1902. 360 с.  
 Åbo Underrättelser – старейшая шведоязычная газета Финляндии, выходящая в Турку.  
 Naavikko, 1984 – Naavikko P. Wärtsilä 1834-1984. Helsinki: Oy Wärtsilä Ab, 1984.  
 Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyayev 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., Loshkarev A.N., Makarov Yu.N. Steamers of the Izhevsk Plants during WW1 // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 54. Is. 4: 1896-1906. DOI: 10.13187/bg.2019.4.1896

### Reference

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

**MIKV** – Muzei istorii i kul'tury goroda Votkinska [Museum of History and Culture of the city of Votkinsk].

**AVZ** – Arkhiv muzeya Votkinskogo zavoda [Archives of the Votkinsk plant museum].

**GAAO** – Gosudarstvennyi arkhiv Astrakhanskoi oblasti [State Archives of the Astrakhan Region].

**Åbo Underrättelser** – Finland's oldest Swedish-language newspaper, published in Turku.

**Haavikko, 1984** – *Haavikko, P.* (1984). Wärtsilä 1834-1984. Helsinki: Oy Wärtsilä Ab. [in Finnish]

**Kutuzov, 2019** – *Kutuzov, G.M.* (2019) Istoriya Tatarskoi slobody Izhevsk [History of the Tatar settlement of Izhevsk]. Izhevsk, MarShak, 244 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*. 49(3): 1307-1320. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307

**Mitiukov et al., 2019** – Mitiukov, N.W., Bautina, S.L., Loshkarev, A.N., Makarov, Yu.N. (2019). Steamers of the Izhevsk Plants during WW1. *Bylye Gody*. 54(4): 1896-1906. DOI: 10.13187/bg.2019.4.1896

**Registr, 1915, Ch.10** – Sudovoi spisok «Russkogo registra». Ispravlen na 1 yanvarya 1915 g. Ch. 10. Parovye suda Kaspiiskogo morya [Ship's list of the "Russian Register". Corrected for January 1, 1915. Part 10. Steam ships of the Caspian Sea]. St. Petersburg, 1915. 63 p. [in Russian]

**Registr, 1915, Ch.7** – Sudovoi spisok «Russkogo registra». Ispravlen na 1 yanvarya 1915 g. Ch. 7. Parovye suda Volzhskogo basseina [Ship's list of the "Russian Register". Corrected for January 1, 1915. Part 7. Steam ships of the Volga basin]. Petrograd, 1915. 415 p. [in Russian]

**Registr, 1916** – Sudovoi spisok «Russkogo registra». Ispravlen na 1 yanvarya 1916 g. Ch. 8. Suda s mekhanicheskim dvigatelem Volzhskogo basseina i Astrakhanskogo reida Kaspiiskogo moray [The ship's list of the "Russian Register". Corrected for January 1, 1916. Part 8. Ships with a mechanical engine of the Volga basin and the Astrakhan raid of the Caspian Sea]. Petrograd, 1916. 431 s. [in Russian]

**Sbornik, 1908** – Statisticheskii sbornik ministerstva putei soobshcheniya [Statistical collection of the Ministry of Railways]. Is. 96. Vnutrennee sudokhodstvo v 1906–1908 gg. St. Petersburg, 1910. 466 p. [in Russian]

**Sbornik, 1912** – Statisticheskii sbornik ministerstva putei soobshcheniya [Statistical collection of the Ministry of Railways]. Is. 143. Vnutrennee sudokhodstvo v 1912-1914 gg. St. Petersburg, 1917. [in Russian]

**Sevryukov, 1972** – *Sevryukov, O.* (1972). O chem rasskazala tetrad' [What the notebook told about]. *Udmurtskaya Pravda*. 27 August. [in Russian]

**Spisok..., 1892** – Spisok parovykh sudov, plavavshikh po vnutrennim vodyanym putyam Evropeiskoi Rossii v 1892 g. [List of steam ships sailed on the inland waterways of European Russia in 1892] Vol. II. St. Petersburg, 1893. 157 p. [in Russian]

**Spisok..., 1897** – Spisok parovykh sudov, plavavshikh po vnutrennim vodyanym putyam Evropeiskoi Rossii v 1897 g. [List of steam ships sailed on the inland waterways of European Russia in 1897]. Vol. III. St. Petersburg, 1898. 256 p.

**Spisok..., 1900** – Spisok rechnykh parovykh sudov evropeiskoi Rossii po perepisi 1900 g. [List of river steam vessels of European Russia according to the 1900 census]. Vol. IV. St. Petersburg, 1902. 360 p. [in Russian]

**VMZ, 2018** – *Lapshin, R.V., Mitjukov, N.V., Matveev, D.V., Korobejnikov, A.V.* (2018). Votkinskij mashinostroitel'nyj zavod: vek sudostroenija (1847-1945 gg.) [Votkinsk machine-building plant: the century of shipbuilding (1847-1945)]. Izhevsk: Idnakar; Institut komp'juternyh issledovanij. 434 p. [in Russian]

### Идентификация парохода «Граната», приобретенного Ижевскими заводами в годы Первой мировой войны

Николай Витальевич Митюков<sup>a, b, c, \*</sup>

<sup>a</sup> Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

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

<sup>c</sup> Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

\* Корреспондирующий автор

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

**Аннотация.** Пароходы Ижевских оружейного и сталелитейного заводов оказали существенное влияние на культурную и хозяйственную жизнь в поселке Ижевский завод. В научной и краеведческой литературе часто встречается упоминание о пароходе «Граната», приобретенном Ижевскими заводами в годы Первой мировой войны. К сожалению, в большинстве работ информация о судне сводится лишь к самому факту, что такой пароход был. Анализ графических изображений и текстовой документации показывает, что ижевский пароход «Граната», по-видимому, пароход серийной постройки Воткинского завода. Но анализ биографий, по данным регистров и судовых списков, однозначно показал, что Воткинский завод к 1914 г. не строил пароходов с неизвестной судьбой, со схожими с «Гранатой» характеристиками. С другой стороны, имеющиеся пароходы «Красноводск» (1-й) и «Орбет», чья биография к 1914 г. не ясна, слишком отличаются характеристиками от «Гранаты» и для их перестройки потребовались бы большие средства и время. Это делает версию с перестройкой маловероятной. Так что наиболее перспективна версия с использованием Воткинским заводом старого корпуса от парохода «Вятка», строившегося по заказу МПС. Воткинский завод долго судился с МПС по поводу превышения расходов на работы по «Вятке» сверх контрактных сумм, так что возможность использования старого корпуса парохода вполне вероятно как способ частичного погашения долга. С другой стороны, среди судов, приписываемых Воткинскому заводу, имеется пароход «Галевская пристань», документация о постройке которого отсутствует. И вполне вероятно, что под этим названием проходит бывший корпус «Вятки».

**Ключевые слова:** реконструкция, пароход, судостроение, Воткинский завод, Ижевские заводы, Первая мировая война.