

Научная статья
УДК 94(47).084
doi: 10.17223/15617793/512/15

Реконструкция состава флотилии завода № 74 на Ижевском пруду

Николай Витальевич Митюков¹, Светлана Леонидовна Баутина²

¹ Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Ижевск, Россия, nico02@mail.ru

² Камский институт гуманитарных и инженерных технологий, Ижевск, Россия, bautinasvetlana@mail.ru

Аннотация. Объектом исследования является водный транспорт завода № 74 (до 1939 г. № 180, ранее № 10, ныне ПО «Ижмаш», входящее в состав концерна «Калашников»), для которого водные перевозки никогда не были основной сферой деятельности. Для создания полной картины на основе документации составляется каркас, дополняемый данными публицистической, краеведческой литературы и фотоматериалами. Установлено, что в период 1916–1956 гг. завод имел по три-четыре катера. За это время флотилия прошла полное техническое перевооружение лишь один раз, а средний срок службы катеров составлял порядка 20 лет.

Ключевые слова: Ижевские заводы, водный транспорт, заводская флотилия, реконструкция судовых биографий

Для цитирования: Митюков Н.В., Баутина С.Л. Реконструкция состава флотилии завода № 74 на Ижевском пруду // Вестник Томского государственного университета. 2025. № 512. С. 137–148. doi: 10.17223/15617793/512/15

Original article
doi: 10.17223/15617793/512/15

Reconstruction of the flotilla of Plant No. 74 on the Izhevsk Pond

Nicholas W. Mitiukov¹, Svetlana L. Bautina²

¹ Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation, nico02@mail.ru

² Kama Institute of Humanitarian and Engineering Technology, Izhevsk, Russian Federation, bautinasvetlana@mail.ru

Abstract. Domestic literature on river transport of the Soviet period usually considers only shipping companies and other structures subordinate to the Ministry of River Fleet. Even in works reviewing water transport of the region, all conclusions, as a rule, are based on data on the work of shipping companies. The reasons for this should be sought in the source base, which is usually optimized for the main activity of the enterprise, mentioning the fleet only occasionally. In this regard, the development of methods that make it possible to reconstruct the biographies of ships based on existing office documentation, as well as to identify the composition and evolution of fleets for organizations where this activity is not their core business, is a topical issue, without which it is impossible to compile a picture of the development of water transport in the entire region and the country. Using the example of Udmurtia, it can be argued that the total fleets of the ministries and departments not subordinate to the Ministry of River Fleet exceeded the composition of the Kama River Shipping Company fleet operating in the region by more than two times. The object of the proposed study is the water transport of Plant No. 74 (until 1939 No. 180, previously No. 10, now PO Izhmash, part of the Kalashnikov concern), for which water transportation has never been the main area of activity. Because of this, the plant's water transport is mentioned in the office documentation extremely eclectically, and it is not possible to form a complete picture of the composition and evolution of the plant's flotilla. In this regard, the following methodology was used to resolve this issue: based on the office documentation contained in the enterprise's archival fund in the Central State Archive of the Udmurt Republic, a reconstruction framework is compiled, which is supplemented by data from journalistic and local history literature, as well as available photographic materials. As a result, it was established that in the period 1916–1956 Plant No. 74 had eight boats, with three to four vessels on its balance sheet at a time. The constancy of the number of personnel proves the relative constancy of the enterprise's transport tasks. During the period under review, the plant's flotilla underwent a complete technical re-equipment only once, and the average service life of the boats was about two decades. It was established that the plant was engaged in its own shipbuilding, having built at least two boats: *Temp* and *Planeta*, and, possibly, *Epron*. The remaining boats were received mainly "by chance": after nationalization (*Besposhchadny* and No. 22) or for the protection of the water area during the war (*Kirovets*).

Keywords: Izhevsk factories, water transport, factory flotilla, reconstruction of ship biographies

For citation: Mitiukov, N.W. & Bautina, S.L. (2025) Reconstruction of the flotilla of Plant No. 74 on the Izhevsk Pond. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 512. pp. 137–148. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/512/15

Введение

Традиционные исторические исследования предполагают что имеется набор фактов, обычно недостаточный для проведения процессуальной реконструкции. Из-за этого проводится поиск дополнительного фактического материала в архивах, на основе которого и производится реконструкция событий. Но, как оказалось, делопроизводственная документация заводов, составляющая основу их архивных фондов, может непреднамеренно вводить в заблуждение, особенно касательно вопросов водного транспорта. Так получилось с заводской флотилией завода № 74 (ранее предприятие «Ижевские заводы», потом завод № 10, после чего № 180; ныне ПО «Ижмаш», входящее в состав концерна «Калашников»). Поскольку сам завод подавал ежегодные секретные отчеты в свой наркомат, а запросы на отчеты по водному транспорту грифа не имели, как правило, форма 26-вод и ей аналогичные сопровождалась проставлением прочерков по всем графам. Возможно, некоторую правомочность этих действий давал тот факт, что практически вся заводская флотилия находилась на замкнутой акватории заводского пруда, и потому, по-видимому, не подпадала под регистрацию контролирующими органами по линии наркомата речного флота. В связи с этим немногие упоминания о водном транспорте в заводской делопроизводственной документации выглядят довольно эклектично и не дают возможность составить целостную картину. Поэтому предлагаемой методикой исследования логичным видится следующая. На основе делопроизводственной документации завода строится каркас фактов, зачастую несвязанный и противоречащий друг другу, после чего на основе публицистической и краеведческой литературы происходит уточнение этого каркаса и построение реконструкции эволюции заводской флотилии. В качестве главного принципа исследования послужил известный из естественных наук принцип минимума энтропии. Применительно к историческим исследованиям его можно сформулировать следующим образом: из всех реконструкций наиболее вероятна та, для реализации которой требуется минимум усилий.

Имеющиеся сведения из делопроизводственной документации о флотилии завода № 74

Первый пароход на Ижевском пруду «Иж» доставили на завод в середине 1890-х гг. Позднее к нему добавились «Шрапнель» и «Граната». Однако по целому ряду производственных задач использовать пароходы, достаточно дорогие при эксплуатации, оказалось неудобно. Поэтому уже перед Первой мировой войной встал вопрос о приобретении мотокатера – «лодки для перевозки пиломатериалов».

В 1913 г. из-за боязни пожаров склад пиломатериалов и лесопилку перенесли на другой берег Ижевского пруда в район Колтомы.

В связи с чем заведующий техническими артиллерийскими заведениями в докладе начальнику завода просил заказать специальную моторную лодку, кото-

рая «облегчит сообщение с противоположным берегом, так и доставку пиломатериала» [1. Л. 84 об.]. В том же году судно заказали на Воткинском заводе, документация которого говорит о постройке моторной лодки для Ижевских заводов. Это был заказ № 290, за 1913 г., ценой 1 500 руб. Длина по ватерлинии составила 8,23 м (27'), ширина – 1,83 м (6'), высота борта – 0,99 м (3'3"), осадка – 0,53 м (1'9") [2. Л. 22]. Двигатель завод-строитель не устанавливал, он лишь планировал, что тот будет с эффективной мощностью 10 л. с.

Следующим достаточно информативным документом из истории завода являются «Месячные сведения о наличии оборудования» Ижевских заводов, подробно освещающие заводскую флотилию в период с ноября 1921 г. по ноябрь 1924 г. Анализ этого источника ранее нами была посвящена отдельная работа [3]. К сожалению, мотоплот в них идентифицируется лишь по мощности двигателя. Известно также, что на сентябрь 1921 г. флотилия имела «2 железные [лодки] с моторами, 2 деревянные с моторами и 5 деревянных без моторов, на которые моторы устанавливаются по надобности» [4. Л. 170].

Единственная моторная лодка на начало рассматриваемого в «Сведениях» периода – это судно в 25 л. с., проходящее там через весь период, т.е. с ноября 1921 г. по ноябрь 1924 г. С сентября 1923 г. по апрель 1924 г. ее мощность указана как 25/50 л. с. Возможно, имеется в виду эффективная и индикаторная мощности. Поэтому практически нет сомнений, что она указана в сентябре 1921 г. как одна из железных лодок. Еще два катера в 10 и 40 л. с. непрерывно проходят в «Сведениях» с сентября 1922 г. по ноябрь 1924 г. Они значатся как железная и деревянная лодки в сентябре 1921 г. Установление еще одного деревянного катера со стационарным мотором в рамках данного источника не представляется возможным.

Имеется также описание имущества заводов, датированная началом 1927 г., в числе прочих форм, там есть «Список транспортных средств, <...> числящихся на инвентаре Ижзаводов». Кроме деревянных лодок с подвесными моторами, в ней имеются три мотокатера: «Ижзавод» (инв. № 33725), железный, 8,9 × 2,0 × 1,1 м, 150 руб.

№ 22 (инв. № 33726), деревянный, 10,0 × 1,9 × 1,0 м, 810 руб.

«Беспощадный» (инв. № 33727), железный, двигатель «Болиндер», 5,8 × 1,5 × 0,9 м, 137 руб. 80 коп. [5. Л. 32].

Следующее по хронологии упоминание заводских катеров в документации происходит в 1932 г. Среди норм расхода материалов транспортного цеха за этот год имеется статья, связанная с катерами. Под номером 37 списка числится моторная лодка «Буффало» с двигателем 60 л. с., на которую запланировано на один час работы: 13 кг керосина, 6 кг бензина, 0,013 кг тавота, 0,5 кг автола и 0,08 кг ветоши. Под номером 38 числится еще одна моторная лодка № 22 с двигателем 40 л. с., для которой отводилось на час работы: 12 кг керосина, 7 кг бензина, 0,013 кг тавота, 0,5 кг автола и 0,06 кг ветоши [6. Л. 8а]. Расходных материалов на

другие лодки в том году не планировалось. Для обслуживания лодок транспортный цех в сводке на рабочую силу прописывал потребность в одном мотористе 7-го разряда, одном – 6-го, и двух – 5-го. При этом должность одного моториста 5-го разряда была вакантна [6. Л. 10]. С учетом информации об эксплуатации двух катеров, а также принимая во внимание, что в команде каждого из них не более двух человек, можно предположить, что катера планировались не слишком активно использоваться.

Следующая группа источников, упоминающая о заводских катерах, – промфинпланы завода. В промфинплане 1935 г. флот завода не указан, но в штате перечислены три моториста с месячной зарплатой 250 руб., три – с зарплатой 225 руб., два – 190 руб. и один штурвальный – 170 руб. [7. Л. 38]. Учитывая, что в команду обычно включались два человека для сменности, получается, что флотилия завода должна состоять из четырех или даже пяти катеров.

На 1936 г. у завода числятся четыре катера: «Темп», «Буффало», «Эпрон», «Беспощадный» [8. Л. 57]. Потребный фонд зарплаты характеризует предполагаемую интенсивность использования судов: для «Темпа» он составил 2 400 руб., «Буффало» – 4 480 руб., «Эпрона» – 4000 руб. Что касается «Беспощадного», то он составлял 4 400 руб., но, учитывая, что на нем запланировано два моториста, на одного получается по 2 200 руб. Как видно, сильнее всех эксплуатируются «Буффало» и «Эпрон», интенсивность использования «Темпа» и «Беспощадного» ниже почти в два раза. По сравнению с 1935 г. можно предположить, что в этом году один катер списан (вероятно, № 22) или же снизилась нагрузка на суда, из-за чего уменьшились их команды.

В 1937 г. в составе Транспортного цеха (отдел № 4) числятся «Моторо-лодочная станция», где имеются катера «Темп», «Буффало», «Эпрон» и «Беспощадный» [9. Л. 20]. Что интересно, фонд заработной платы, выделяемый на разные катера, распределен следующим образом: «Темп» – 2 310 руб., «Буффало» – 3 990 руб., «Эпрон» – 2 812 руб., «Беспощадный» – 1 350 руб. и прочие лодки – 1 350 руб. По этим суммам можно составить представление о загруженности судов: наиболее интенсивно эксплуатировался «Буффало», на треть меньше – «Эпрон» и т.д.

В 1939 г. в отчете завода присутствует статистическая форма «Основные показатели по транспорту и связи». Но в графах речного транспорта составители поставили прочерки [10. Л. 31], хотя флот точно был.

В промфинплане 1941 г. прямо указано лишь название «Буффало», на котором запланировано два моториста. Кроме того, в штате Мотолодочной станции также указаны еще два моториста и два штурвальных, их фонд часов предполагаемого времени в сумме меньше, чем у мотористов «Буффало», но вполне достаточно для работы еще двух неуказанных катеров [11. Л. 15].

Информация о трех катерах, которыми располагал завод в 1941 г., подтверждается ответом администрации завода на запрос республиканского Освода, которому требовались моторные суда для создания сети спасательных станций на Ижевском пруду. 12 апреля

1941 г. директор завода Новиков писал в СНК УАССР: «*Наш завод не использует Ижевский пруд как водный путь, а транспортных средств кроме трех моторных лодок не имеет*» [12. Л. 47].

Наконец, рассмотрим наиболее плотно покрываемый документацией период 1947–1956 гг. В это время существовало Главное управление речного транспорта, по-видимому, жестко контролировавшее заполнение отчетных форм по водному транспорту. После его ликвидации завод снова стал ставить прочерки в формах о наличии своего флота, несмотря на то, что он у него был. В отчетах за некоторые годы на подаваемых формах – поскольку завод подчинялся оборонному министерству и его отчеты были секретными – сведения о названии завода отсутствуют. Флотилия как бы существует вне завода. Однако если комплексно рассматривать все отчеты по Удмуртии, то проблема идентификации – какому анонимному отчету принадлежит какой флот – решается достаточно просто [13]. В результате получается, что через весь период проходят неназванный полуглиссер с двигателем мощностью 63 л. с. и катер «Кировец» (75 л. с.). В 1953 г. в последний раз был указан катер «Стальной» (50 л. с.), в 1954 г. и 1955 г. форма в отчете отсутствует, а в отчете 1956 г. его уже нет. В 1949 г. отправился на слом катер «Эпрон» (50 л. с.), но вместо него завод построил катер «Планету» (90 л. с.).

Кроме того, имеются формы 26-вод за 1968 г. В ответ на запрос статистического отдела руководство завода № 74 ответило, что «*наше предприятие на 1 января 1969 года не имеет речного флота необщего пользования*» [14. Л. 11].

В итоге имеющиеся в делопроизводственной документации сведения можно свести в схему (рис. 1). Как видно из нее, лодка для перевозки пиломатериалов стала катером «Ижзаводы», а ее мощность составляла 25/50 л. с. Второй катер, проходящий по многим документам, это № 22. Он проходит как деревянный в 1921 г. и 40 л. с. в «Месячных сведениях». По инвентарной описи 1927 г. катер № 22 имеет непропорционально большую цену – 810 руб., более соответствующую пароходу, чем катеру. Для сравнения: по той же описи цена паровоза составляет 12–13 тыс., а пароходов: «Красная звезда» – 10,8 тыс. руб., «Свобода» – 21 тыс. руб., «Иж» – 7,2 тыс. руб., а «Шторм» – 916 руб. Таким образом, получается, что катер № 22, скорее всего, имел богатую внутреннюю отделку, возможно, его построил богатый частник и после революции его национализировали. Указанная мощность в 40 л. с., которую имели двигатели № 22, отсутствует у катеров, заявленных заводом в статистических отчетах. Зато можно обратить внимание, что в промфинпланах завода фигурирует катер «Темп», судя по команде, имеющий немаленькие размеры. Причем судно появилось в середине 1930-х гг. и пропало до войны.

Учитывая, что покупка катеров для пруда обычно широко освещалась в периодической печати, можно предположить, что «Темп» – это новое название старого судна.

1913	1921	1921	1922	1923	1924	1927	1932
Лодка для перевозки пиломатериалов	? (ж.)	25/50 л.с.				«Ижзавод» (ж.)	«Буффало» (60 л.с.)
	? (ж.)	—	40 л.с.			№ 22 (д.)	№ 22 (40 л.с.)
	? (д.)	—	10 л.с.			«Беспощадный» (ж.)	
	? (д.)						

1936	1937	1941	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1956
«Буффало»		«Буффало»	Полуглиссер (63 л.с.)							
«Темп»		?	«Эпрон» (50 л.с.)		—					
«Эпрон»		?	«Кировец» (75 л.с.)							
«Беспощадный»			—		«Планета» (90 л.с.)					
			«Стальной» (50 л.с.)							
			—							

Рис. 1. Схема изменения состава заводской флотилии завода № 74

Третий катер – «Беспощадный» с железным корпусом и дизельным двигателем «Болиндер» в 10 л. с. Поскольку он то появляется, то исчезает, можно предположить, что это буксирный катер, при отсутствии работы находящийся в резерве. Поэтому его нет в 1932 г. и 1937 г. Возможно, он же указан среди трех катеров на пруду в 1941 г. Третий катер в 1941 г. это явно «Эпрон», списанный в 1949 г.

Краеведческая и публицистическая литература как источник о заводской флотилии

Наиболее подробные воспоминания о заводской флотилии Ижевских заводов принадлежат перу Г.М. Кутузова. Ранее мы, проанализировав его свидетельства, сделали вывод, что под видом парохода «Шторм» он описал катер «Ижзаводы» [15]. Судя по всему, этот пароход, приобретенный заводами в 1914 г., работал в Гольянах. В 1918 г. он фигурирует в связи с захватом кораблями Ф.Ф. Раскольниковых «баржи смерти», а в 1919 г. он пострадал от пожара с другими пароходами бывшей колчаковской флотилии в Левшино. Между тем, по данным Кутузова, «Шторм» доставили 13 февраля 1916 г. на Старую улицу Ижевского завода из Гольян на обычной железнодорожной платформе. Он им описывается как небольших размеров и маломореходное судно. По его же данным, в 1921 г. судно увезли обратно на Каму. Это явно не «Шторм», а вот для «Ижзаводов» его данные не только не противоречат информации из делопроизводственной документации, но и хорошо дополняют ее.

Лодка для перевозки пиломатериалов, заказанная в 1913 г., вполне могла быть построена в 1915 г. и до закрытия навигации пришла в Гольяны. Зимой, после открытия узкоколейки между поселком Ижевский завод и селом Гольяны, ее перевезли в числе первых грузов. Вероятно, Ижевским заводам после революции передали и национализированные катера бывших ижевских фабрикантов, которые, возможно, и фигурируют среди

имеющихся катеров в сентябре 1921 г. Поскольку собственно заводской катер лишь «Ижзаводы», он и эксплуатируется в этот период. Но если зимой 1921 г. судно отправили на Каму, вполне логичным видится ввод в строй катеров «Беспощадный» и № 22 к навигации 1922 г., как об этом говорится в «Месячных сведениях». В этой связи интересно еще одно совпадение. В 1947 г. на Каме у завода имеется катер «Стальной» в 50 л. с., что совпадает с мощностью «Ижзаводов». Само название «Ижзаводы» после разделения Ижевских заводов на заводы № 71 и № 74 (в последующем «Ижсталь» и «Ижмаш») утратило свой смысл, что вполне могло послужить основанием для переименования. Да и название «Стальной» видится вполне логичным из-за стального корпуса судна.

Второй катер из инвентаризационного списка 1927 г. – «Беспощадный» (с железным корпусом) единственный из флотилии имеет «нефтяной» (по терминологии того времени) или дизельный двигатель «Болиндер». Вместе с «Ижзаводами» он фигурирует в числе двух катеров с железными корпусами в сентябре 1921 г. В дореволюционной заводской делопроизводственной документации нет ничего похожего на этот катер, а потому, по всей вероятности, он появился на заводе уже в советское время. В 2011 г. ижевский краевед С.А. Жилин опубликовал воспоминания фабриканта Петрова: «На Воложке заготавливали дрова для фабрики и дома. Эти дрова вывозили на большой барже, которую буксировал небольшой нефтяной катер “Садик”» [16]. Сведения об источнике заимствования в работе отсутствуют, но особое упоминание о «нефтяном» катере вряд ли случайно. Скорее всего, это уникальное и исключительное для Ижевска того времени судно. Поэтому вполне закономерно, что после национализации имущества Петрова катер оказался у Ижевских заводов. Разумеется, до обнаружения соответствующих источников это не более чем гипотеза, но она видится весьма вероятной. «Беспощадный» проходит в «Месячных сведениях» как катер с двигателем 10 л. с. Его эксплуатировали, скорее всего, до конца 1930-х гг.

Газетные публикации дают возможность уточнить информацию о следующем катере. В декабре 1926 г. один читателей газеты «Ижевская правда» задал вопрос: *«Почему заводоуправление продало пароходы и будет ли оно покупать взамен их другие?»*. Ответ заводоуправления был следующий: *«Содержание пароходов заводу обходилось очень дорого. Взамен их приобретается паровой катер»* [17]. По-видимому, зимой 1926/1927 гг. искали подходящие варианты, и в мае 1927 г. была опубликована информация: *«Заводоуправление закупило в Ярославле 60-ти сильный катер для буксировки баркаса через пруд. Стоимость катера 18 000 руб. В Ижевск катер прибывает к 15 июля»* [18].

Но, как оказалось, катер не решил транспортную проблему Ижевска. Его двигатель оказался слишком маломощным для буксировки баржи, а вместимость ничтожная для перевозки рабочих. 30 июля в «Ижевской правде» вышел фельетон, написанный по мотивам реальных событий: *«В одно прекрасное утро, вместо парохода у пристани появилась баржа, в которую должны были погрузиться колтоминцы, и небольшой винтовой катер, предназначенный для буксирования баржи... 5 ½ утра. Рабочие погрузились в баржу. Прогудел второй гудок. Катер фыркает, чавкает, а с места тронуться не может... С десятка сажень отъехали от берега. Стоп... Оказывается, буксир попал под корму катера и намотался на винт... Из затруднения вывел лодочник, привязавший с баржи чалку и дотациввший ее на пристань... 1 000 человек опоздали на работу на целый час»* [19]. По-видимому, проблемы с водным сообщением через пруд решить так и не удалось, по крайней мере летом уже следующего 1928 г. один из читателей газеты спрашивал: *«Почему бы к услугам населению не предоставить катер?»* [20]. В сентябре того же года другой читатель предлагал: *«Есть на [водной] станции катер приличный. Почему бы его для перевоза не использовать?»* [21].

Так или иначе, но 60-сильный катер, о котором идет речь в «Ижевской правде», это явно «Буффало». В 1925 г. в журнале «Водный транспорт» была опубликована большая статья про Ярославскую судостроительную верфь [22]. Из приведенной информации следует, что там было организовано серийное производство моторных катеров с длиной корпуса 22, 25, 28, 33, 45 и 50 футов, на которые ставились двигатели «Скриппс», «Буффало» или «Икегай». В частности, четырехцилиндровые двигатели «Буффало» давали мощность 25/30 или 40/60 л. с. Таким образом, странное название катера объяснялось всего лишь маркой стоявшем на нем двигателя. Судно упоминается в промфинпланах завода перед войной. Поскольку оно эксплуатировалось не слишком интенсивно (баржи не буксировало, регулярные рейсы через пруд не совершало), скорее всего, его использовали лишь как развозное судно. Это позволяет утверждать, что к военному периоду оно еще далеко не выбрало свой ресурс. А потому, под 63-сильным полуглиссером, упоминавшимся в статотчетах, выводится именно «Буффало». Дабышний раз не объяснять, почему катер завода имеет иностранное название (тем более в период кампании по борьбе с «безродным космополитизмом»),

его и вывели неопределенно. И, таким образом, судно находилось в заводской флотилии еще в 1956 г.

В 1915 г. Ижевские заводы за 1 200 руб. купили пароход И.И. Бодалева «Пчелка». Согласно приемному акту, он 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") [23. Л. 563]. На пароходе располагалась весьма сомнительная инновация Бодалева – съемный паровой котел и одноцилиндровая паровая машина, которые можно было в зимний период использовать на кирпичном заводе. «Пчелка» вполне могла быть среди судов заводской флотилии. А по своим размерениям она достаточно близка к катеру № 22. Однако анализ газетных публикаций позволяет эту версию полностью исключить. 22 апреля 1926 г. газета «Ижевская правда» писала: *«Около фабрики бывшей Петрова стоит пароход в зимовке по 7-й улице зарекой с 1917 года. На него никто не обращает внимания. Пароход тонет в тине и ржавеет местами. Раз он не нужен – продать его. Больше было бы пользы. Сколько бы тут крестьяне сделали ремонту, исправили бы этим железом свой инвентарь»* [24]. 11 мая газета опубликовала ответ заведующего подотделом неналоговых доходов Бородин: *«Остов парохода взят на учет областной комиссией по учету и реализации государственных фондов в истекшем 1925 году и ныне уже продан на слом»* [25]. Тем не менее даже год спустя судно находилось на прежнем месте. По крайней мере, в наказах депутатам Ижевского совета XIII созыва указывалось: *«Убрать пароход, находящийся по Барановскому переулку»* [26]. Таким образом, пароход «Пчелка», был сдан на слом и в заводской флотилии не фигурирует.

Но в 1927 г. на Ижевском пруду появился еще один катер. История его появления связана с фамилией П.В. Мажарова – будущего конструктора мотоциклов. К сожалению, в литературе история глиссера далее лета 1928 г. не рассматривается. По сообщениям газеты «Ижевская правда» получается следующая картина.

22 марта состоялось заседание президиума областного совета Осоавиахима. Одним из заслушанных вопросов был вопрос о постройке глиссера. Руководство работой поручили инженеру Мажарову. К работам следовало приступить вскоре после заседания, срок постройки предполагался двухмесячный. Вместимость глиссера составляла 26 чел., скорость 60 км/ч, стоимость постройки предполагалась 600 руб. [27]. Но буквально несколько дней спустя вышла менее оптимистичная статья, в которой указывалось, что планируемая скорость составляет от 20 до 24 верст в час (21–26 км/ч), достигнуть скорость в 60 верст в час (64 км/ч), как это писалось раньше, невозможно. Для ускорения постройки вместо стали и дюраля использовался сосновый тес, увеличивший вес корпуса в пять раз. Это полностью исключало глиссирование. Днище имело два редана [28].

Судя по информации, которую сообщил Облсовет Осоавиахима через «Ижевскую правду», постройка глиссера началась 25 апреля 1927 г. и сопровождалась многочисленными трудностями. За год до того, когда возникла идея постройки глиссера, указывалось на

необходимость приобретения воздушного винта, соответствующего мощности мотора и числу его оборотов. В наличии имелся винт, но он ни одному из этих условий не удовлетворял, поскольку был от двигателя Сальмсон в 150 л. с., а в распоряжении имелся мотор в 130 л. с. Но на запрос в центр (вероятно, имеется в виду центр Осоавиахима) требуемый четырехлопастный винт так и не выслали. Поскольку судно было готово, пришлось опробовать его с имевшимся винтом и мотором. В итоге оказалось, что силовая установка развила на динамометре усилие в 35 кг, т.е. столько же, сколько развивает моторная лодка с двигателем в 6 л. с. Понятно, что судно получилось тихоходным. Но даже на скорости 8 км/ч глиссер оказался легок в движении. В ожидании прибытия винта, Осоавиахим решил временно переделать глиссер под водяной винт, оставив раму воздушного мотора на случай прибытия винта [29].

Поскольку аэросани и аэроглиссеры в условиях несудоходных рек, озер и болот являются незаменимым средством передвижения, центральный комитет Осоавиахима снабдил все местные общества авиационными моторами со списанных самолетов для практической реализации этой идеи. Получил такой мотор и Вотский Осоавиахим. Группа активистов во главе с инженером Мажаровым построила аэросани и успешно их испытала. С наступлением лета она начала постройку глиссера. Инженеры Мажаров, Горшков и Лутс разработали чертежи на 26-местное судно. Вся работа проходила в нерабочее время, и только Мажаров на нее затратил около 1 000 часов своего времени. На момент написания статьи глиссер уже был готов и на Ижевском пруду состоялось его первое испытание. Поскольку этот проект стал первым в СССР, от него не следовало ждать выдающихся результатов [30].

Указанные сообщения можно интерпретировать следующим образом. Глиссер построили в конце мая и около двух месяцев он безрезультатно ждал четырехлопастного винта. Поскольку его так и не дождался, в середине августа состоялись испытания, продемонстрировавшие весьма посредственные характеристики. Поскольку винта в Осоавиахиме не дождался, в августе судно переделали на обычный лодочный мотор. В этой связи интересно одно объявление, опубликованное в «Ижевской правде» в 1931 г.: «Срочно продается новый моторный катер на 25–30 человек. Обращаться: Коммунальная, 26. Автотехникум» [31]. Можно достаточно уверенно сказать, что речь идет все о том же глиссере.

Поскольку при строительстве глиссера Ижевские заводы принимали достаточно деятельное участие, вполне вероятно, что именно они и выступили покупателем катера, тем более что в это время они также были главным пассажирским перевозчиком. Все-таки судно емкостью 25–30 чел. это уже масштаб коммерческих перевозок, трудно предположить, что кому-то понадобится такой катер в личных целях. Кроме того, в середине 1930-х гг. флот завода пополнился «Темпом», сведения о покупке которого ни в делопроизводственной документации, ни в периодической печати пока не обнаружены. А судно, проработавшее небольшой срок, буквально несколько навигаций, списали, что

вполне объяснимо, если предположить, что это бывший глиссер Мажарова.

Фотоматериалы о заводской флотилии

На рис. 2 представлены неидентифицированные катера из фондов Национального музея Удмуртской республики [32. Фото № 8546, 8557]. Судя по фотографиям, это один и тот же катер, но на одной фото дается ракурс с кормы, а на другой – с борта. Отличительная особенность – ярко выраженный полубак с пассажирским салоном, на что указывает наличие иллюминаторов. В целом катер имеет современный для 1930-х гг. дизайн и, скорее всего, является серийным. По крайней мере, суда схожего дизайна имелись в составе военноморского флота. На рис. 3 представлены катера Ярославской судостроительной верфи [22]. В целом видна схожесть проекта: пассажирский салон в носовой части и открытая площадка в кормовой. Сравнивая высоту людей, находящихся на верхней палубе, и длину корпуса, можно заключить, что катер длиной примерно 7,5 м, или 25' (7,62 м). 28' это 8,54 м, а 22' – 6,7 м. Первая цифра слишком большая для катера на рис. 2, а вторая – слишком маленькая. Из чего можно достаточно уверенно сделать вывод, что на рис. 2 представлен катер «Буффало».

В газете «Удмурт коммуна» 4 июня 1937 г. была опубликована фотография неназванного катера (рис. 4). Подпись к ней гласила: «*День отдыха работников Ижстальзавода. Пароход отходит с Воложки. Фото Ларионова*» [33].

Хотя в кадр попала лишь кормовая часть катера, находящиеся там люди позволяют оценить габариты судна. Во-первых, обращает на себя внимание чрезвычайная узость судна. Скамейка на четыре человека в самой корме фактически идет от борта до борта. Это дает возможность оценить ширину судна как около полутора метров. Двухметровая ширина давала бы возможность расположить как минимум пять человек, здесь же видно, что люди сидят довольно плотно, с учетом того, что крайний справа это ребенок. Примерно в 3–3,5 м от кормы находится рубка. Это расстояние занято тремя рядами скамеек, и одна скамейка, судя по всему тех же габаритов, стоит вдоль борта. Высота борта примерно соизмерима с высотой скамейки, что позволяет оценить его как 0,7–1,0 м.

В частной коллекции А.А. Коробейникова имеется фотография неизвестного катера на Ижевском пруду из семейного архива его жены Т.В. Грозовой, датированная концом 1940-х гг. (рис. 5). Судно, судя по всему, совершает регулярные рейсы. Видно, что катер несерийной постройки, возможно, даже единичной.

Сравнение его с катером на рис. 4 показывает их полную идентичность. Ширину корпуса катера на рис. 5 оценить сложно, но видно, что она небольшая. Расположение скамеек изменилось, теперь вдоль бортов стоит по две скамейки, а сам транец кормы приспособлен для схода. На рис. 4 для схода использовали пространство между скамейками и рубкой.



Рис. 2. Неидентифицированные катера на Ижевском пруду у парка С.М. Кирова, 1930-е гг.: слева [32. Фото № 8557] (фрагмент), справа [32. Фото № 8546] (фрагмент)



Рис. 3. Ярославские катера [22]

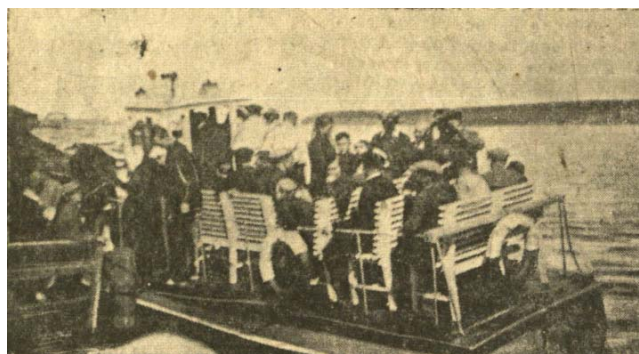


Рис. 4. Катер на пруду [33]



Рис. 5. Неизвестный катер у Соловьевской дачи, Ижевский пруд

В этом отношении количество сидячих мест уменьшилось (четыре скамейки вместо пяти). Но видно, что площадь палубы за рубкой примерно такая же. Длина корпуса 11–12 м, что явно больше имевшихся в описи 1927 г. катеров.

Обращают на себя внимание также габариты и форма рубки, которые практически идентичные. При этом крыша рубки выходит за габариты ее стен, что

сделано на случай осадков, чтобы дождь не заливал окна.

В обоих случаях это выступание одинаковое и составляет примерно 10–15 см. На крыше рубки находятся навигационные огни и рожок звукового сигнализатора. Располагаются они в передней части крыши полностью идентичным образом. Таким образом, очень велика вероятность, что на рис. 4 и 5 изображен

один и тот же катер, особенно учитывая то, что однотипных катеров на заводе не было.

Судя по схеме (рис. 1), одновременно и в 1937 г., и в конце 1940-х гг. в строю было всего два катера: «Буффало» и «Эпрон». Таким образом, на рис. 4 и 5 в кадр попал «Эпрон». Информации о постройке судна нет. Ижевские газеты этого периода обычно информировали своих читателей о доставке катеров на Ижевский пруд. Так, 14 октября 1939 г. «Удмуртская правда» информировала о получении Осводом нового спасательного катера [34].

С другой стороны, в 1935 г. решением конференции молодежи машиностроительного цеха постановили: *«забронировать на водной станции заводского комитета 5-весельных лодок для ежедневного отдыха молодежи на пруду и приобрести один катер на средства цеха»* [35]. Из чего можно предположить, что это был катер собственной постройки *«для ежедневного отдыха молодежи»*, который приспособили для пассажирских перевозок. Отчасти видится логичным, что в 1950 г. завод, списав такой катер, заменил его аналогичным собственной постройки.

На рис. 6 приведена репродукция известной фотографии Ижевского пруда 1933 г. В фондах Удмуртского республиканского музея она есть в двух несколько различающихся вариантах ([32. Фото № 8580] и [32. Фото № 8553]). Детальное изучение фотографий подтвердило, что в носовой части у изображенного катера имеются цифры, похожие на № 22. Фигурки имеющих на палубе людей вполне укладываются пять-шесть раз в длину судна, из чего можно сделать вывод, что оно действительно длиной около 10 м. Ширину катера с приведенного ракурса определить сложно, но сравнивая с фигурками людей, можно сделать вывод, что она составляет около двух метров, что также указывает на № 22. Судно действительно деревянное и, скорее всего, дореволюционной постройки. К сожалению, в литературе упоминаний о том, кто бы мог быть собственником столь крупного катера, нет.

На рис. 7 приведена фотография судна еще одного деревянного катера ижевского предпринимателя Евдокимова [36]. На обороте фотографии имеется надпись, выполненная чернилами, гласящая, что это катер «Фабрикант», построенный по заказу А.Н. Евдокимова мастером Рогозиным в 1910 г. На нем стоял двигатель 7 л. с., длина корпуса 23 фута (7 м), скорость 18 верст в час (20 км/ч). Снимок сделан в 1910 г. у Евдокимовской дачи на Воложке. Сам предприниматель сидит в лодке, Рогозин стоит у руля. Даже зрительно видно, насколько «Фабрикант» меньше № 22. Относительно судна имеется неподтвержденное другими источниками свидетельство Г.М. Кутузова, что незадолго до революции Евдокимов увез «Фабриканта» на Каму. Так что если судно национализировали, оно вполне могло проходить как второй деревянный катер Ижевских заводов в сентябрьской описи 1921 г. И мощность мотора вполне укладывается в мощности катеров, числящихся в «Месячных сведениях».

В 1926–1928 гг. в составе флота треста «Камметалл», куда вошли все суда, имевшиеся в собственности Воткинского и Ижевских заводов, имелся катер «Коммунар» с двигателем мощностью 36 л. с. [37.

Л. 3]. Корпус деревянный, длина 10 м, ширина 1,85 м, двигатель 24-тактный (явно ошибка в документе, 2- или 4-тактный) бензиново-керосиновый, крейсерского типа. Динамо – маловольтная, аккумуляторные батареи емкостью 40 ампер-часов. Гребной винт, каюта для пассажиров с двумя спальными местами [38. Л. б/н]. Как видно, судно характеристиками походит на № 22, и крупнее «Фабриканта». Так что судьба судна после революции остается невыясненной.

Наконец, относительно глissера П.В. Мажарова также имеется несколько фотографий (рис. 8). Видно, что судно обладает довольно просторным корпусом, из-за чего заявленная пассажировместимость в 26 чел. не кажется преувеличением. Так что при замене воздушного винта на обычный гребной его вполне можно использовать для пассажирских перевозок. На борту написано: «Клементий Ворошилов. Вотский осо-авиахим». Оба снимка лета 1927 г. и, по-видимому, были сделаны до испытаний.

На рис. 9 и 10 представлены фотографии ижевской набережной в момент ее постройки из частных коллекций, опубликованные на форуме «Как жил и развивался Ижевск» [41, 42]. На рис. 9 дается одна из фотографий целиком для воспроизведения городского ландшафта, который может помочь датировать снимок, а на рис. 10 – кадрированные версии с изображением непосредственно катера, стоящего у набережной. Анализ городского ландшафта показывает (рис. 9), что на фотографии запечатлена первая ижевская телевышка, строительство которой закончилось с открытием телецентра в 1956 г. С другой стороны, видна водонапорная башня на центральной площади, снесенная в 1968 г. Переулок Широкий упирается в многоэтажную застройку, за которой видны строительные краны, показывающие, что строительство еще не завершено. В период 1956–1968 гг. производилась застройка улицы Пушкинской, которая и попала в кадр. Поскольку дома возвышаются над всем рельефом, можно заключить, что это холм на улице Пушкинской, по году постройки домов № 235, № 216 и № 224 можно заключить, что это 1963–1964 гг.

Анализ рис. 10 показывает, что в кадр попал серийный катер проекта Я-5. Производство этих судов происходило в годы войны и они шли на комплектование военно-морского флота. Штатные двигатели катеров имели мощность 75 л. с., точно такую же мощность имеет катер «Кировец». Наличие этого судна в Ижевске позволяет предположить, что его доставили сюда в годы войны, скорее всего для вооруженной охраны плотины со стороны акватории, поскольку та имела стратегическое значение.

Диверсия на плотине могла иметь самые печальные последствия для оружейного завода, производившего стрелковое оружие. К 1963–1964 гг. штатное вооружение судна уже демонтировано. Но интересна его кормовая часть. Здесь видны следы переделки – демонтаж имевшихся там элементов с целью выровнять палубу и размещения пассажирских скамеек. Это подтверждается статистическими отчетами завода № 74, показывавшими катер «Кировец» как грузопассажирский.



Рис. 6. Ижевский пруд, 1933 г.



Рис. 7. Катер «Фабрикант»



Рис. 8. Глиссер П.В. Мажарова перед испытаниями [39. С. 174] – слева, [40. С. 173] – справа



Рис. 9. Вид на строящуюся набережную Ижевского пруда



Рис. 10. Снимки неизвестного катера с форума «Как жил и развивался Ижевск»

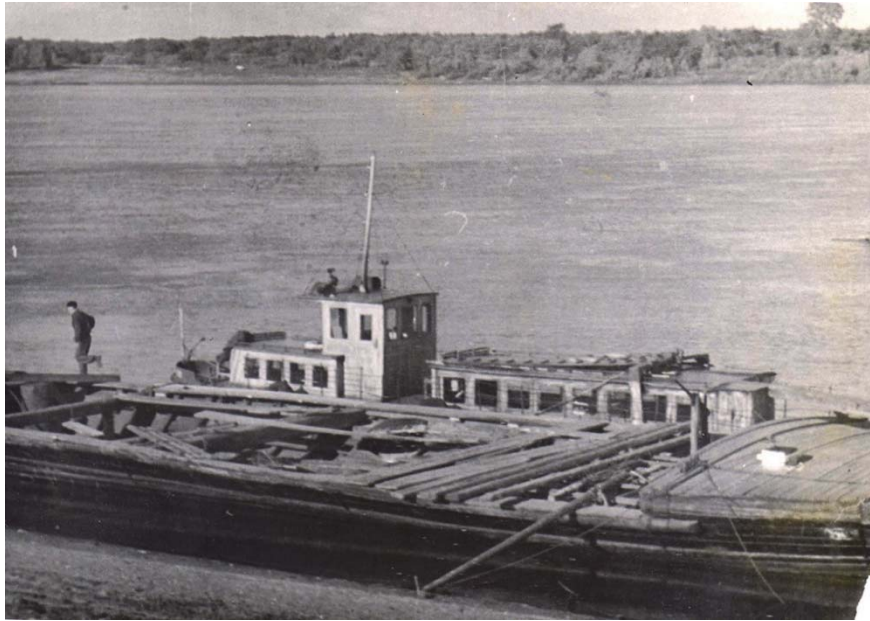


Рис. 11. Незвестный катер, 1955 г. (коллекция автора)

На рис. 11 представлен неизвестный катер на Ижевском пруду из коллекции автора. Снимок датирован 1955 г. Своим силуэтом судно походит на самоходную баржу проекта Т-81П [43. С. 187]. Этот тип действительно появился в Ижевске в 1956 г. в составе Чуровского леспромхоза – тогда получается дата снимка указана неверно. Однако при анализе изображения выясняются странности, исключающие идентификацию судна как Т-81П. Во-первых, в сравнении с человеком, попавшим в кадр, можно заключить, что ширина корпуса около двух метров – чуть больше роста человека. У «самоходки» же она составляет 3,2 м [43]. Возможно, правда, что человек, попавший в кадр, находится слишком близко от фотографа, создавая оптическую иллюзию. Но вывод о двухметровой ширине подтверждается также размерами капитанской рубки. Видно, что она располагается практически от борта до борта, оставляя узкий проход до леерного ограждения. Высота рубки явно больше ширины. Даже если предположить двухметровую высоту, ширина получается метра полтора, что снова дает ширину корпуса порядка двух метров. Рост человека укладывается в длину корпуса 6–7 раз, из чего длина получается 10–12 м. И снова, для «самоходки» это очень мало, поскольку ее длина составляет 17,4 м [43]. Наконец, если это судно проекта Т-81П, то справа у него должен быть нос, а слева корма. Но на фотографии все наоборот. То, что нос слева, доказывает наклон мачты на крыше рубки. Навигационные огни и рожек звукового сигнализатора обычно устанавливаются в носовой части крыши рубки, и на снимке они ясно видны слева. Для защиты стекол рубки от осадков спереди обычно делается козырек. И снова козырек слева, а справа крыша заподлицо со стенкой рубки. Мало того, здесь явно угадывается дверь в рубку, точно посередине. Так что для навигационного оборудования, если оно помещено справа, просто не остается места. Все надстройки судна деревянные, что создает ощущение кустарности ее производства.

В 1955 г. своими флотами на Ижевском пруду обладали Ижевская эксплуатационная контора, Чуровский леспромхоз и ДОСААФ. Но ничего похожего в их составе не было. Кроме того, рядом с катером стоит деревянная баржа, которыми в указанный период владел лишь завод № 74. Указанные обстоятельства позволяют идентифицировать судно на рис. 11 как катер «Планета». Дополнительную уверенность придают практически идентичные размерения с катером «Эпрон», для замены которого его и построили.

Реконструкция биографий катеров завода № 74 (№ 10, № 180)

Сказанное выше дает возможность реконструировать биографии катеров завода № 74.

«Ижзаводы» (8,9 × 2,0 × 1,1 м, 25/50 л. с.). Заказан Воткинскому заводу как катер для перевозки пиломатериалов в 1913 г. Доставлен на Ижевский пруд по железной дороге зимой 1915/1916 г. Увезен на Каму в конце 1921 г., по-видимому, переименован в «Стальной», эксплуатировался в районе села Гольяны. Списан в 1954–1955 гг.

№ 22 (10,0 × 1,9 × 1,0 м, 40 л. с.). По-видимому, частный катер, национализированный после революции. Начал эксплуатироваться с навигации 1922 г. Списан в середине 1930-х гг. Возможно, переименован в «Темп».

«Беспощадный» (5,8 × 1,5 × 0,9 м, 10 л. с.). По-видимому, бывший буксирный катер фабриканта Петрова «Садик», национализированный после революции. Начал эксплуатироваться с навигации 1922 г. Списан в конце 1930-х гг.

«Буффало» (7,62 × ? × ? м, 60 л. с.). Приобретен на Ярославском заводе для замены пароходов на переправе из Колтомы до заводской проходной в 1927 г. Использовался в 1956 г., дальнейшей информации нет, к 1968 г. списан.

«Темп». По-видимому, бывший глиссер П.В. Мажорова, переделанный в пассажирский катер в 1927 г. и начавший эксплуатироваться с 1931 г. Возможно, также бывший катер № 22. В середине 1930-х гг. списан.

«Эпрон» (50 л. с.). Прогулочный катер, приобретен машиностроительным цехом в 1936 г. По-видимому, собственной постройки. Использовался для пассажирских перевозок, списан в 1949 г.

«Кировец» (18,7 × 3,56 × 0,98 м, 75 л. с.). Серийный катер ярославского завода № 345 типа Я-5, доставленный в Ижевск в годы войны для охраны плотины пруда со стороны акватории. После войны использовался для пассажирских перевозок. Списан в середине 1960-х гг.

«Планета» (90 л. с.). Пассажирский катер, построен заводом № 74 для замены катера «Эпрон» в 1950 г. Эксплуатировался в 1956 г. дальнейшей информации нет, к 1968 г. списан.

Выводы

В ходе реконструкции состава и эволюции заводской флотилии завода № 74 было установлено, что на протяжении 1916–1956 гг. завод имел на балансе три-четыре катера. Постоянство численного состава доказывает относительное постоянство задач. За рассматриваемый период флотилия прошла полное техническое перевооружение лишь один раз, а средний срок службы катеров составлял порядка двух десятков лет.

Установлено, что завод занимался собственным судостроением, построив как минимум два-три катера: «Темп», «Планета» и, возможно, «Эпрон». Остальные катера были получены в основном случайно: после национализации («Беспощадный» и № 22) или для охраны акватории в годы войны («Кировец»).

Список источников

1. Центральный государственный архив Удмуртской Республики (ЦГА УР). Ф. 4. Оп. 1. Д. 4512.
2. Музей истории и культуры города Воткинска (МИКВ). Д. 4812.
3. Митюков Н.В., Файзуллин Р.В., Баутина С.Л. «Месячные сведения о наличии оборудования» Ижевских заводов, как источник о заводской флотилии // Вопросы истории. 2022. № 1–2. С. 19–32. doi: 10.31166/VoprosyIstorii202201Statyi59
4. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 43.
5. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 337.
6. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 14. Д. 388.
7. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 68.
8. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 98.
9. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 136.
10. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 1499.
11. ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 358.
12. ЦГА УР. Ф. Р-551. Оп. 2. Д. 312.
13. Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Реконструкция речных флотов хозяйств региона на основе формы 26-вод статистических отчетов на примере Удмуртской АССР 1947–1956 гг. // Русский архив. 2023. Т. 11, № 1. С. 28–41. doi: 10.13187/ra.2023.1.28
14. ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 8920.
15. Митюков Н.В., Баутина С.Л., Лошкарев А.Н. Рукопись Г.М. Кутузова как источник по ижевским пароходам // Восточно-Европейский научный вестник. 2018. № 2 (14). С. 50–53.
16. Жилин С. На Ижевском пруду // Автовирина. 2011. 12 сентября. С. 13.
17. Справочник рабочего // Ижевская правда. 1926. № 297. 25 декабря. С. 3.
18. Катер для перевозки рабочих // Ижевская правда. 1927. № 104. 8 мая. С. 2.
19. Жвакин Н. Простой случай, или путешествие колтоминцев вокруг и около // Ижевская правда. 1927. № 197. 30 августа. С. 3.
20. Бабанов. Есть вода, есть катер, и пешком ходим // Ижевская правда. 1928. № 173. 28 июля. С. 3.
21. Инский. На водной станции // Ижевская правда. 1928. № 204. 2 сентября. С. 3.
22. П.К. Ярославская судостроительная верфь // Водный транспорт. 1925. № 6. С. 427–428.
23. ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556.
24. Леканцев. «Я вязну и липну в тине глубокой» // Ижевская правда. 1926. 22 апреля. С. 3.
25. Бородин. Пароход взят на учет // Ижевская правда. 1926. 11 мая. С. 3.
26. Рабочие государственного сталелитейного завода № 10 предлагают новому составу горсовета // Ижевская правда. 1927. 9 февраля. С. 3.
27. С. Работа Осоавиахим (с заседания президиума облсовета Осоавиахим) // Ижевская правда. 1927. № 067. 24 марта. С. 3.
28. Зворыгин Н. О постройке глиссера // Ижевская правда. 1927. № 095. 27 апреля. С. 3.
29. Почему оказался плох глиссер // Ижевская правда. 1927. № 184. 14 августа. С. 3.
30. Мокрушин Н., Будаков Я., Шихов М. Что такое аэросани и глиссер // Ижевская правда. 1927. № 185. 16 августа. С. 3.
31. Ижевская правда. 1931. № 283. 21 декабря. С. 4.
32. Национальный музей Удмуртской Республики им. К. Герда (УРМ).
33. Шутэтскон нуналэ [Выходные дни] // Удмурт коммуна. 1937. 4 июня. С. 4 (на удмуртском).
34. В Осводе // Удмуртская правда. 1939. 14 октября. С. 4.
35. Практические мероприятия по политико-воспитательной и культурно-массовой работе среди молодежи Машиностроительного цеха (решение конференции молодежи) // Егит большевик. 1935. 15 апреля. С. 3.
36. Государственный архив общественно-политической истории, филиал ЦГА УР (ЦДНИ). Ф. 4961. Оп. 2. Д. 347.
37. Государственный архив Пермского края (ГАПК). Ф. Р-196. Оп. 1. Д. 141.
38. ГАПК. Ф. Р-13. Оп. 1. Д. 439.
39. Шумилов Е.Ф. Два века «Ижмаша». Т. 2: Завод заводов, 1917–2007. Ижевск : Ижмашпринт, 2007. 702 с.
40. Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Ижевск : Киноград, 2014. 292 с.
41. Форум «Как жил и развивался Ижевск». URL: https://izhevsk.ru/forums/icons/forum_pictures/009989/9989820.jpg
42. Форум «Как жил и развивался Ижевск». URL: https://izhevsk.ru/forums/icons/forum_pictures/009989/9989822.jpg
43. Мелкосидящий грузовой катер Т-81 // Лесосплавные суда с двигателями внутреннего сгорания : учеб. пособие для лесотехнических школ и училищ. М. : Лесбумиздат, 1958. С. 185–191.

References

1. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund 4. List 1. File 4512.
2. Museum of History and Culture of the City of Воткинск (MIKV). File 4812.

3. Mitiukov, N.W., Fayzullin, R.V. & Bautina, S.L. (2022) "Mesyachnye svedeniya o nalichii oborudovaniya" Izhevskikh zavodov, kak istochnik o zavodskoy flotilii ["Monthly information on the availability of equipment" of the Izhevsk plants as a source on the plant flotilla]. *Voprosy istorii*. 1–2. pp. 19–32. doi: 10.31166/VoprosyIstorii202201Statyi59
4. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 15. File 43.
5. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 15. File 337.
6. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 14. File 388.
7. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 18. File 68.
8. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 18. File 98.
9. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 18. File 136.
10. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 15. File 1499.
11. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-543. List 18. File 358.
12. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-551. List 2. File 312.
13. Mitiukov, N.W. & Kim, Yu.L. (2023) Rekonstruktsiya rechnykh flotov khozyaistva regiona na osnove formy 26-vod statisticheskikh otchetov na primere Udmurtskoy ASSR 1947–1956 gg. [Reconstruction of the river fleets of the region's enterprises based on form 26-vod of statistical reports on the example of the Udmurt ASSR, 1947–1956]. *Russkiy arkhiv*. 11 (1). pp. 28–41. doi: 10.13187/ra.2023.1.28
14. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund R-845. List 4. File 8920.
15. Mitiukov, N.W., Bautina, S.L. & Loshkarev, A.N. (2018) Rukopis' G.M. Kutuzova kak istochnik po izhevskim parokhodam [The manuscript of G.M. Kutuzov as a source on Izhevsk steamships]. *Vostochno-Evropeyskii nauchnyy vestnik*. 2 (14). pp. 50–53.
16. Zhilin, S. (2011) Na Izhevskom prudu [On the Izhevsk Pond]. *Avtovitrina*. 12 September. p. 13.
17. *Izhevskaya pravda*. (1926) Spravochnik rabochego [Worker's Handbook]. 297. 25 December. p. 3.
18. *Izhevskaya pravda*. (1927) Kater dlya perevozki rabochikh [Boat for transporting workers]. 104. 8 May. p. 2.
19. Zhvakina, N. (1927) Prosto sluchai, ili putesthestvie koltomintsev vokrug i okolo [A simple case, or the journey of the Koltoma people around and about]. *Izhevskaya pravda*. 197. 30 August. p. 3.
20. Babanov. (1928) Est' voda, est' kater, i peshkom khodim [There is water, there is a boat, and we walk]. *Izhevskaya pravda*. 173. 28 July. p. 3.
21. Inskiy. (1928) Na vodnoy stantsii [At the water station]. *Izhevskaya pravda*. 204. 2 September. p. 3.
22. P.K. (1925) Yaroslavl'skaya sudostroitel'naya verf' [Yaroslavl shipbuilding yard]. *Vodnyy transport*. 6. pp. 427–428.
23. Central State Archive of the Udmurt Republic (TsGA UR). Fund 4. List 1. File 4556.
24. Lekantsev. (1926) "Ya vyznu i lipnu v tine glubokoi" ["I get stuck and cling in the deep silt"]. *Izhevskaya pravda*. 22 April. p. 3.
25. Borodin. (1926) Parokhod vzyat na uchët [The steamer has been registered]. *Izhevskaya pravda*. 11 May. p. 3.
26. *Izhevskaya pravda*. (1927) Rabochie gosudarstvennogo staliteinogo zavoda № 10 predlagayut novomu sostavu gorsovetu [Workers of the state steel foundry plant No. 10 propose to the new composition of the city council]. 9 February. p. 3.
27. S. (1927) Rabota Osoaviakhim (s zasedaniya prezidiuma obshchestva Osoaviakhim) [Work of Osoaviakhim (from the meeting of the presidium of the regional council of Osoaviakhim)]. *Izhevskaya pravda*. 67. 24 March. p. 3.
28. Zvorygin, N. (1927) O postroike glissera [On the construction of a glider]. *Izhevskaya pravda*. 95. 27 April. p. 3.
29. *Izhevskaya pravda*. (1927) Pochemu okazalsya plokh glisser [Why the glider turned out to be bad]. 184. 14 August. p. 3.
30. Mokrushin, N., Budakov, Ya. & Shikhov, M. (1927) Chto takoe aerosani i glisser [What are aero-sleds and a glider]. *Izhevskaya pravda*. 185. 16 August. p. 3.
31. *Izhevskaya pravda*. (1931) 283. 21 December. p. 4.
32. National Museum of the Udmurt Republic named after K. Gerd.
33. *Udmurt kommuna*. (1937) Weekend days. 4 June. p. 4. (In Udmurt).
34. *Udmurtskaya pravda*. (1939) V Osvod [In Osvod]. 14 October. p. 4.
35. *Egit bol'shevik*. (1935) Prakticheskie meropriyatiya po politiko-vospitatel'noy i kul'turno-massovoy rabote sredi molodezhi Mashinostroitel'nogo tsekha (reshenie konferentsii molodezhi) [Practical measures for political, educational and cultural-mass work among the youth of the Machine-Building Shop (decision of the youth conference)]. 15 April. p. 3.
36. State Archive of Socio-Political History, branch of the Central State Archive of the Udmurt Republic. Fund 4961. List 2. File 347.
37. State Archive of Perm Krai (GAPK). Fund R-196. List 1. File 141.
38. State Archive of Perm Krai (GAPK). Fund R-13. List 1. File 439.
39. Shumilov, E.F. (2007) *Dva veka "Izhmasha"* [Two centuries of "Izhmash"]. Vol. 2. Izhevsk: Izhmashprint.
40. Selivanovsky, S.N. (2014) *Staryy Izhevsk. Sobytiya i lyudi v ob'ekte fotografirovaniya* [Old Izhevsk. Events and people in the lens of photographers]. Izhevsk: Kingrad.
41. Izhevsk.ru. (n.d.) *Forum "Kak zhil i razvivalsya Izhevsk"* [Forum "How Izhevsk lived and developed"]. [Online] Available from: https://izhevsk.ru/forums/icons/forum_pictures/009989/9989820.jpg
42. Izhevsk.ru. (n.d.) *Forum "Kak zhil i razvivalsya Izhevsk"* [Forum "How Izhevsk lived and developed"]. [Online] Available from: https://izhevsk.ru/forums/icons/forum_pictures/009989/9989822.jpg
43. Lesbumizdat. (1958) Melkosidyashchii gruzovoy kater T-81 [Shallow-draft cargo boat T-81]. In: *Lesosplavnye suda s dvigatelyami vnutrennego sgoraniya* [Timber-floating vessels with internal combustion engines]. Teaching aid for forestry schools and colleges. Moscow: Lesbumizdat. pp. 185–191.

Информация об авторах:

Митюков Н.В. – д-р техн. наук, ведущий научный сотрудник Удмуртского федерального исследовательского центра Уральского отделения Российской академии наук (Ижевск, Россия). E-mail: nico02@mail.ru

Баутина С.Л. – проректор по учебной работе Камского института гуманитарных и инженерных технологий (Ижевск, Россия). E-mail: bautinasvetlana@mail.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

N.V. Mitiukov, Dr. Sci. (Engineering), leading research fellow, Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Izhevsk, Russian Federation). E-mail: nico02@mail.ru

S.L. Bautina, Vice-Rector for Academic Affairs, Kama Institute of Humanitarian and Engineering Technology (Izhevsk, Russian Federation). E-mail: bautinasvetlana@mail.ru

The authors declare no conflicts of interests.

*Статья поступила в редакцию 10.10.2024;
одобрена после рецензирования 18.11.2024; принята к публикации 31.03.2025.*

*The article was submitted 10.10.2024;
approved after reviewing 18.11.2024; accepted for publication 31.03.2025.*