

V. ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИИ НАУКИ И ТЕХНИКИ

УДК 629.12: 94(47).083

Р.В. Лапшин, Н.В. Митюков, Л.П. Порцева, А.В. Коробейников

ПАРОХОДЫ ИЖЕВСКИХ ЗАВОДОВ

Показано, что на Ижевских заводах занимались проблемами судостроения и судоремонта. При этом здесь было построено как минимум два парохода. Обоснована гипотеза о том, что причинами организации непрофильного производства в Ижевске могло стать как желание получить изделия со специфическими свойствами, которые удовлетворяли бы потребностям заказчика, так и невысокое качество пароходов, производимых на близлежащем специализированном Воткинском заводе.

Ключевые слова: Ижевский завод, водный транспорт, пароходное сообщение, история, Ижевский пруд.

К началу XX в. Ижевские оружейный и сталелитейный заводы образуют один из ведущих российских арсеналов: здесь в массовом количестве производят знаменитую винтовку-трёхлинейку Мосина – Нагана обр. 1891 г. в трёх модификациях, выпускают широкую номенклатуру специальных оружейных сталей. Однако узкая специализация имела и оборотную сторону – многое, без чего было невозможно производство, в частности транспортные средства, предприятие приобретало и ремонтировало на стороне. В частности, условиями выпуска винтовок являлось широкое применение древесины для ложевых частей, а также дров для отопления котлов многочисленных паровых машин. Коренной лес в округе завода был вырублен столетием ранее, железной дороги не было, и все лесоматериалы приходилось подвозить за десятки вёрст с лесосек в верховьях Ижевского пруда, а для этого заводу требовалось иметь свой собственный «флот». Деревянные оружейные болванки и дрова доставлялись на плотках, которые необходимо было буксировать практически на всем протяжении Ижевского пруда. Кроме того, самоходные плавсредства требовались для перевозки рабочих из городских районов, отделённых от производственной площадки двухвёрстной шириной пруда.

В то же время расположенный от Ижевска в пятидесяти километрах поселок Воткинский завод к этому времени становится известен образованному россиянину не только как родина композитора П.И. Чайковского, а своим казённым машиностроительным заводом, который имеет и литейное, и механическое производство. Предприятие не только делает относительно простые в производстве плуги и бороны, но и выпускает в больших количествах такие сложные в техническом отношении изделия, как артиллерийские снаряды,

мосты, паровозы и пароходы. Такая диверсификация производств была обычной для многих заводов, но строительство речных и даже морских судов в «сухопутном» городе, который не стоит даже на судоходной реке, парадоксально лишь на первый взгляд – сплав судов производился в весеннее половодье по речкам Вотке, Сиве и далее по Каме [1].

Организация судостроения в столь сложных условиях ставила Воткинский завод изначально в конкурентно невыгодные условия, по сравнению с подобными заводами в Кунгуре, Перми, Сормове и т.д. И, как удалось установить авторам, производство судов здесь было планово-убыточным. Расширение производства в Томск и в поселок Кокуй (на Амуре) кардинально проблему не решило, поскольку там предполагалась лишь окончательная сборка вдали от основной площадки, и воткинские пароходы по-прежнему отличались чрезмерно высокой стоимостью.

Традиционно считается, что «менее чем за 80 лет на Воткинском заводе было построено более 400 судов различного класса – пассажирские, нефтеналивные морские шхуны, буксирные и т.д.» [2. С. 51]. Однако есть все основания усомниться в этой цифре. Судя по регистрационным спискам судов, наиболее интенсивное судостроение началось лишь в конце XIX в., а до этой даты в продукции завода преобладала менее «интеллектуально емкая» продукция – баржи, понтоны и т.п. В связи с этим, вероятнее всего, цифра 400 – это сумма всех плавсредств, построенных на заводе. Но как бы то ни было, любая оценка будет лишь приблизительной и крайне субъективной до тех пор, пока не будет составлен подробный каталог воткинского судостроения [1].

Малая степень достоверности в оценке итогов судостроения на Воткинском заводе наложила

свой отпечаток и на историю пароходства ижевских заводов. Например, до настоящего времени было общепризнано, что пароходная навигация на Ижевском пруду началась в 1892 г. Об этом заявляют официальные сайты города Ижевска, МУП «Ижевская пристань» и др. Вероятно, корни этого утверждения следует искать в публикациях ижевского краеведа Е.Ф. Шумилова: *«Много раньше паровозов до Ижа добрались пароходы. Клепали их по соседству, на Воткинском заводе, еще с 1847 года. В 1892 году "чебаки" [жители Воткинска] выдали "рябинникам" [жителям Ижевска] юркий пароходик "Иж", очевидно, первый в ижевской флотилии. На рубеже веков этих трудяг было уже несколько»* [3. С. 105]. Что интересно, в своих последующих работах Шумилов уже не столь категоричен: *«Известен, например, датированный 1892 годом воткинский чертеж парохода для Ижевского завода под названием "Иж". Это небольшой (около 12 м в длину) колесный пароход с одной каютой впереди»* [4. С. 23].

Тезис о начале навигации в 1892 г. повторяется и в популярной книге А.В. Новикова [5] (которую, кстати, используют для преподавания курса краеведения в школах Ижевска): *«Воткинцы сообщили, что очередь [на поставку парохода для Ижевского завода] подойдет весной 1892 года»*, а поскольку далее идет рассказ о транспортировке упомянутого парохода на Ижевский пруд, то читатель может сделать вывод, что именно в этом году его туда и доставили.

Не добавляет ясности и анализ численного состава первых ижевских пароходов. Так, упомянутая работа Шумилова после указания на строительство парохода «Иж» сообщает: *«Через десять лет (получается, в 1902 г.) воткинцы изготовили для ижевцев другой пароход под таким же названием (его именовали "Ижонок"). Существовал также заводской пароход "Шрапнель" (с 1920 г. "Свобода")»* [4. С. 23]. А Новиков, лишь добавляя неразберихи, сообщает: *«По прошествии некоторого времени (с момента доставки парохода "Иж"), увидев на Ижевском пруду паровой буксир с названием «Граната»... жители по достоинству оценили плавающего по воде «железного коня», помогающего исполнять нечеловечески тяжелый труд. Вторым пароходом – "Шрапнель" – долгие годы совершал по три рейса...»* [5]. Информация о пароходах «Шрапнель» и «Граната» повторяется ижевским краеведом С.Н. Селивановским: *«Пароходы назывались "Шрапнель" и "Граната", после революции им дали новые имена: "Красный сплавщик" и "Свобода". Один сплавлял от Воложки лес, другой возил пассажиров»* [6]. Таким образом, из

суммы всех публикаций получается, что на Ижевском пруду будто бы имелось одновременно сразу четыре заводских парохода «Иж», «Ижонок», «Шрапнель» и «Граната».

К сожалению, приходится констатировать, что введенные в широкий оборот краеведами сведения о начале навигации на Ижевском пруду в 1892 г. и наличии там четырех пароходов опубликованы без должных ссылок на источники и являются противоречивыми. Таким образом, задача выяснения общего количества ижевских пароходов и реконструкция основных моментов их истории продолжает оставаться актуальной.

Изучение документов из фондов Ижевских и Воткинского заводов позволяет внести достаточную ясность. Проведенный нами анализ построечной документации Воткинского завода выявил наличие чертежей лишь на два парохода: «Иж» и «Шрапнель». Именно эти два судна упоминаются и в массиве производственной документации по судостроительному производству [7]. Изучение документации по Ижевским заводам также показало, что к началу XX столетия на балансе заводов числилось лишь два парохода. Это подтверждается ведомостями на проведение ремонта, документами на осуществление перевозок и т.д., например, за 1906 г. [8]:

«Подвозку дров из Волыжского и Колтоминского складов к мастерским заводов и в запас в склад на заводском дворе в течение навигации 1907 г. по примеру прежних лет предполагается производить на казенных баржах пароходами "Иж" и "Шрапнель"» [8. 1906. 7 нояб. № 783].

«Смотритель наземных зданий рапортом от 7 марта за № 170 просит произвести окраску «Шрапнели» по образцу производимой окраски на "Иже"» [8. 1906. 10 марта. № 205].

«Хозяйственный комитет, осмотрев их [ижевские пароходы], нашел необходимым произвести ремонт: "Шрапнель" – для производства пароход необходимо выморозить.

1. Очистить днище и окрасить снаружи и внутри.

2. Отремонтировать спасательные круги.

3. Проконопатить нижнюю палубу и починить прогнившие места.

4. Устроить вентиляцию помещения машины.

5. Исправить на корме решетку, брус, выровнять угольники на нем.

6. Исправить планширь... [всего 9 пунктов, сверх того еще 5 пунктов].

"Иж":

1. Для производства работ необходимо выморозить и окрасить как снаружи, так и внутри.

2. Обменять бушкер на носовой части.
3. Исправить на палубе поручни и решетку.

Исправить кожуховые доски и помятые стенки в каюте... [всего 10 пунктов]» [8. 1906. 7 нояб. № 783].

Как видно из приведенного перечня работ, выявленные дефекты в основном носят эксплуатационный характер, они типичны для судов, находящихся в навигации. И, как видно из приведенного документа, остальные пароходы (если бы они на тот момент и имелись) подобных дефектов не имели, следовательно, в эксплуатации не были.

Немаловажными являются и использованные нами устные источники. Так один из авторов этих строк, будучи ребенком, слышал от старших информацию лишь о двух колесных пароходах на пруду. Отмеченный выше факт смены наименований лишь двух пароходов («Свобода» и «Красный сплавщик»), а не четырех также косвенно это доказывает [9. С. 125].

Информацию о том, что по Ижевскому пруду ходили именно два парохода, подтвердил нам в ходе личной беседы, состоявшейся в 2010 г. [10], старейший работник МУП «Ижевская пристань» В.К. Луняшин. По его воспоминаниям, в 1956 г. корпус стоявшего в отстое бывшего парохода «Иж» решили использовать как нефтебазу, но после заправки нефти разошлись клепаные швы, и корпус затонул в районе нынешней пристани № 3. В дальнейшем при прокладке дороги вокруг ТЭЦ-1 ее насыпь была выполнена по затонувшему корпусу «Ижа». Что касается бывшей «Шрапнели», она в 1970-х гг. была переоборудована в понтон и долгое время стояла у лодочной станции «Ижсталь», числясь на балансе школы № 26. О корпусах каких-либо других пароходов В.К. Луняшин не знает.

Кроме того, устные источники подтвердили, что «Ижонок» являлся всего лишь неофициальным прозвищем парохода «Иж», который назывался так жителями из-за его малых размеров. Пока остается без ответа вопрос о пароходе «Граната». По крайней мере, документальных подтверждений его существования на пруду авторам найти не удалось. В связи с этим можно выдвинуть следующую гипотезу. Имеется практически полная синонимичность слов «Шрапнель» и «Граната» в русском языке начала XX в. Существовал даже термин «граната-шрапнель», современным языком – бризантный боеприпас. Так что вполне вероятно, что «Граната» является жаргонной производной той же «Шрапнели». Итак, пароходы «Иж» и «Шрапнель» приобретались на Воткинском заводе. Но история их ввода в эксплуатацию

сложилась столь неудачно, что руководству Ижзаводов пришлось подумать о самостоятельной постройке судов для производственных нужд.

Так, спустя несколько лет после доставки «Шрапнели» на Ижевский пруд в «Журнале заседаний хозяйственного комитета» записано: «Поскольку "Шрапнель" до сих пор не принята от Воткинского завода, хозяйственный комитет постановил произвести необходимые работы с вычетом их из сумм уплат Воткинскому заводу». И далее идет список работ из шести пунктов [8. Д. 4020]. Из дальнейшей переписки видно, что работы по устранению недоделок ижевчанам пришлось выполнить своими силами. Мало того, в постановлении от 16 декабря 1906 г. написано: «И.Д. [исполняющий должность] начальника [ижевских] заводов полк[овник] Савостьянов постановил выдать наряд на изготовление новых [гребных] колес парохода «Иж» ремонтным мастерским» [8].

Очевидно, что заказ этих пароходов потребовал от Ижевских заводов в большей или меньшей степени ознакомиться с технологией судостроения. Немаловажную роль в этом могла сыграть трудоемкость транспортировки пароходов с Камы на акваторию Ижевского пруда. Вероятно, знакомство это получилось настолько всесторонним, что руководство решилось на постройку собственных пароходов. Но, вероятно, опыт постройки судов чем-то не удовлетворил руководство, и оно все-таки решилось на покупку пароходов на Воткинском заводе. К сожалению, прямого подтверждения этой гипотезы в документации Ижевских заводов мы пока не обнаружили, но её усиливают как минимум два важных обстоятельства.

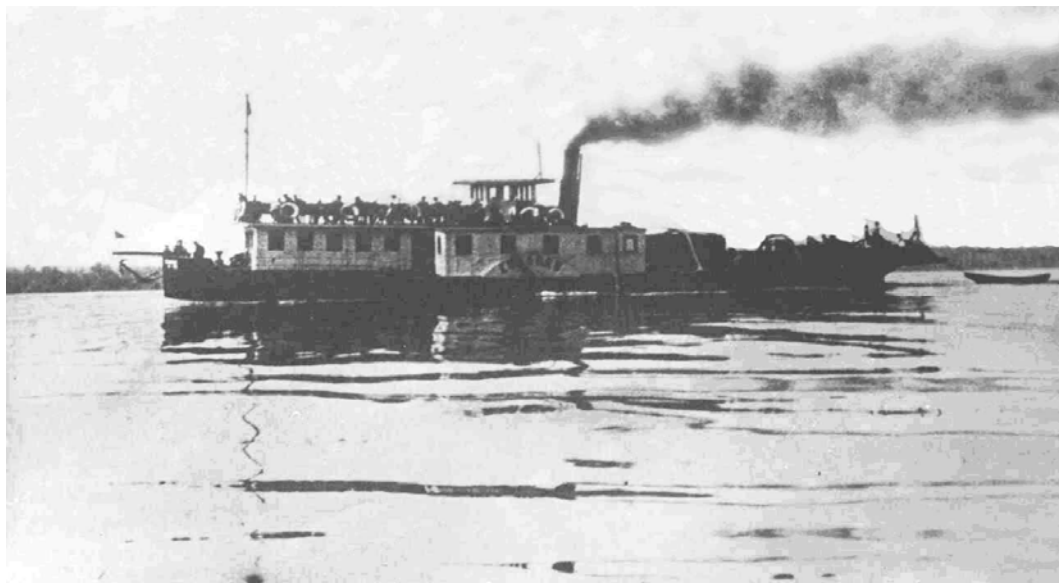
Первое. Воткинцы передали ижевцам комплект разработанных в 1892 г. построечных чертежей, что подтверждается подписью в угловом штампе: «*Чертеж машинного фундамента для парохода Ижевский завод*» [7. Д. 382 от 31 июля 1892 г.], «*Чертеж общего расположения труб на пароход в Ижевский завод*» [7. Д. 539, от 12 августа 1892 г.] и др.

Второе. Дополнительным доказательством вступают речные регистры. На прилагаемом рисунке приведен фрагмент соответствующих страниц регистра за 1906 и 1915 г., доказывающих, что информация, содержащаяся в каждом из отдельных регистров, – не опечатка [11, 12].

Как видно, под номером регистра 3412, в собственности купца Бодалева, а потом купца Панова, числится пароход «Ижевск», построенный на Ижевских заводах в 1898 г. Безусловно, одна эта



Буксирный баркас «Иж» (впоследствии «Красный сплавщик») в роли прогулочного судна в верховьях Ижевского пруда (кол. О.В. Севрюкова), ЦГА УР. Ф. 1539. Оп. 2. Д. 297/1



Грузо-пассажирский пароход «Свобода» (быв. «Шрапнель?»), 1950 г. (фото С.Н. Селивановского) [9]

1		2		3		4		5		6			7		8	
№ по порядку.		№ Рус. Рег. № Оффц.		НАЗВАНІЕ СУДНА. Назначеніе и типъ его. Капитанъ. Районъ плаванія.		КЛАССЪ. Время осмотра. Мѣсто осмотра. Срокъ свидѣт.		Владѣлецъ.		КОРПУСЪ. РАЗМѢРЫ. Длина. Ширина. Высота. Футы и дюймы.			Подробности по корпусу.		Мѣсто постройки. Время постройки. Время посл. кап. рем.	
555	223 3412 МПС.	Ижевскъ. Кама. Кап. —		б. в. жс. 4. 07.—2 г. Пермь.		П. А. Пановъ.		63'5" 11' 5'4" 1 п. бѣзъ п.л.			1898. Ижевскій Заводъ.					

9		10		11		12		13		14		15	
МАШИНА.		КОТЕЛЪ.		КОТЕЛЪ.		КОТЕЛЪ.		КОТЕЛЪ.		КОТЕЛЪ.		КОТЕЛЪ.	
Типъ. Система.		Размѣры цилиндровъ. Мощность машины.		Мѣсто постройки. Время постройки. Время посл. кап. рем.		Число котловъ. Поверхн. нагрѣва. Давленіе. Родъ топлива.		Мѣсто постройки. Время постройки. Время посл. кап. рем.		Время освидѣт. Срокъ сви- дѣтельства.		Осадка: порожнемъ (п.) съ топливомъ (т.) съ полнымъ грузомъ (гр.).	
Комп. верт. инж. дод.		8" × 15" 10". 15 HP.		1898. Ижевскій зав. Кап. рем. 1903.		1 обор. прелом. кричн. кам. 342 кв. ф. 110 ф. Нефть.		1898. Ижевскій зав.		4. 07.—6 л.		— т.—5½ ч.	

148

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
№ судна по порядку (въ Спискѣ).	Владѣльцы судовъ (въ алфавитномъ порядкѣ), по какому рѣчному бассейну особо, съ указаніемъ ихъ мѣстопребыванія.	Названіе, данное судну владѣльцемъ (ими или нумеръ).	№ судна по нумерному знаку вѣд. в. с.	Число силъ номинальных и действительныхъ.	Размѣры судна (наружные). Длина (наибольшая). Высота судна по срединѣ судна безъ надстроекъ. фут. дюйм.	Ширина (наибольшая). съ помутками безъ помутковъ. фут. дюйм.	Осадка судна порожня при полной нагрузкѣ. чет. арш. верш.	Наибольшее количество груза: поднимаемаго судовою бункеруемого иротелья тетения. тыс. пуд.	Наибольшее число пассажировъ, принимаемыхъ пассажирскими судами. I кл. II кл. III кл.	Родъ двигателя. Главный двигатель постройки судна.	Годъ постройки. Корпуса. Машины. Котла.
											1800

1315	Пановъ, П. А. . . г. Пермь.	Ижевскъ . . .	3412 (бкр. 1)	20	63 5	5 4	— 11	— —	5 5	— 2	— 20,0	— —	— —	в. ж.	98	98	98
------	--------------------------------	---------------	------------------	----	---------	--------	---------	--------	--------	--------	-----------	--------	--------	----------	----	----	----

12	13	14	15	16	17	18	19	20	1
Мѣсто постройки корпуса (крт.), машины (мн.) и котла (кт.).	Число и система машинъ.	Число и система котловъ.	Нумерация котловъ по котловой книгѣ.	Работаетъ ли котлы въ паръ, въ атмосферу, въ вод. фуг. въ вакуумъ.	Топливо: потребл. машинъ въ часъ. Родъ. Колит. Хроа (д.) въ куб. саж. кам. уг. (м.) и нефть (н) въ пуд.	Число служащихъ.	Противопожарныя приспособленія, имѣющіяся на суднѣ.	Мѣсто плаванія судна.	№ судна по порядку (въ Спискѣ).

зав. Ижевскій, Саравул. у.	1 комп. съ 1 хол.	1 оборот.	834 1898	7 1/2 342	н. 3	8	—	р. Кама.	1315
----------------------------	-------------------	-----------	-------------	--------------	---------	---	---	----------	------

Название	Класс	Водоизмещение, т	Размерения (длина, ширина, осадка), м	Машины	Спущен на воду
«Ижевск»	Буксирный баркас	?	19,3 х 3,35 х 0,80	1 х 20 н.л.с.	1898
«Мария»	Буксирный баркас	?	10,7 х 2,14 х 0,90	1 х 12 н.л.с.	1902
«Иж»	Грузо-пассажирский буксирный пароход	?	16,8 х 2,90 х 0,61	1 х 20 н.л.с.	1902
«Шрапнель»	Грузо-пассажирский пароход	64,9	30,5 х 4,88 х 0,61	1 х 20 н.л.с.	1904

запись может объясняться банальной накладкой: в 1898 г. Ижевский завод мог продать Бодалеву пароход, ранее построенный для Ижевского завода, но так и не доставленный по ряду причин на акваторию Ижевского пруда. Но это возражение не выдерживает критики, поскольку в регистре 1912 г. имеются сведения о постройке в 1902 г. на Ижевских заводах еще одного парохода – «Мария» (на 1912 г. числится в собственности Ф.Г. Шадрина, порт приписки – Пермь, номер по регистру 1912) [13].

Данные речных регистров позволяют составить сводную таблицу характеристик пароходов, которые принадлежали Ижевскому заводу:

Таким образом, можно сделать вывод, что близкое знакомство с продукцией Воткинского завода могло служить катализатором для организации собственного судоремонта и судостроения в Ижевске.

Выводы

1. Заводские нужды обслуживали пароходы «Иж» и «Шрапнель», которые перемещали грузы и пассажиров по Ижевскому пруду с 1902 г.

2. Заказ в 1892 г. парохода для Ижевского пруда дал возможность заводским специалистам ознакомиться с устройством и конструкцией современных речных судов, а впоследствии и организовать судостроение.

3. Низкое качество произведенных воткинских пароходов могло послужить предпосылкой к ор-

ганизации судоремонта и судостроения на Ижевских заводах.

4. Ижевские заводы построили как минимум два парохода – «Ижевск» и «Мария». Таким образом, общее число пароходов, которые можно называть «ижевскими», действительно составило 4 единицы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Митюков Н.В., Порцева Л.П. О необходимости создания каталога воткинского судостроения // Вестник Томского государственного университета. Сер. История. 2012. № 1 (17). С. 62–63.
2. Воткинский завод – вчера, сегодня, завтра. 1759–2009, 250 лет. Воткинск, 2009. 200 с.
3. Шумилов Е.Ф. Город на Иже. 2-е изд., доп. и перераб. Ижевск, 1998. 400 с.
4. Шумилов Е. Ф. История Ижевского пруда и его плотины // Ижевский пруд. Ижевск, 2002. С. 9–35.
5. У истоков Воткинского судостроения // Новиков А.В. Золотой ларец. Ижевск, 1998. С. 13–32.
6. Селивановский С.Н. Краткая история Ижевска // Блог Сергея Селивановского. 6.9.2011. URL: <http://selivanovskiy.ru>.
7. Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф 212. Оп. 7к.
8. Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф. 4. Оп. 1. Т. 2.
9. Митюков Н.В., Коробейников А.В. Из опыта ижевских дайверов: подводная археология, экология, мониторинг водоемов. Ижевск, 2009. 136 с.
10. Митюков Н.В., Лапшин Р.В. Удмуртские названия в морском и речном флоте России. Ижевск, 2010. 96 с.
11. Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1906 г. СПб., 1908. Вып. V.
12. Русский регистр. Список судов на 1 января 1915 г. Пгр., 1915.
13. Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1912 г. СПб., 1914. Вып. VI.