

**Н. В. Митюков**

**ПАРОХОДЫ ПОСТРОЙКИ ИЖЕВСКИХ ЗАВОДОВ**



По данным речных регистров реконструируется карьера пароходов «Ижевск» и «Мария» производства Ижевских заводов. Показано, что оба судна были спущены на воду на Каме и незадолго до Первой мировой войны перевезены в Обско-Иртышский регион, где и завершился срок их эксплуатации.

*Ключевые слова:* пароходство, судостроение, Ижевские заводы, Кама, Иртыш, навигация.

История судостроения в Ижевске в литературе пока не освещалась. В первое издание нашей работы «Удмуртские названия в морском и речном флоте России» (2010), на основе анализа отечественных дореволюционных регистров, мы зафиксировали упоминание о строительстве на Ижевских заводах винтового баркаса «Ижевск» [1]. Но поскольку тогда информация показалась нам сомнительной, мы указали, что это, возможно, опечатка, а имелся в виду первый собственник баркаса. Однако вскоре обнаружили упоминание еще одного баркаса («Мария»), построенного Ижевскими заводами, так что вероятность опечатки была снята [2]. Существенное дополнение к данным регистрам дала работа А. С. Павлова [3], в которой, кроме всего прочего, уточнялись два важных момента. Во-первых, тот, что оба баркаса строились в Сарапуле хозяйственным способом (непосредственно на берегу Камы осуществлялась отверточная сборка из комплектующих, поставлявшихся из Ижевска). Во-вторых, что их эксплуатация была завершена в Обско-Иртышском бассейне. В связи с этим задача нашего исследования состоит в реконструкции биографии указанных судов, в первую очередь на основе речных регистров [4–8].

Несмотря на уверенность А. С. Павлова в строительстве обоих пароходов хозяйственным способом в Сарапуле, эта версия вызывает у нас сомнение. Во-первых, железной дороги, которая связывала бы Ижевский поселок с остальной Россией, в то время не существовало, и грузы шли по Каме до пристани Гольяны.



В связи с этим, если бы пароходы сооружались в Сарапуле, требовалась бы дополнительная перегрузка в Гольянах, так что экономически целесообразнее было бы строительство непосредственно в Гольянах. Возможно, причиной утверждения автора послужила запись в регистрах относительно места постройки: «з. Ижевский, Сарапул. у.» или «г. Сарапул, Ижевский зав., Вятской губ.», – которые могли означать: Ижевские заводы Сарапульского уезда, – но неверно были истолкованы как место постройки в Сарапуле.

Во-вторых, в регистрах, по дате близких ко времени постройки пароходов, отсутствует какое-либо упоминание о них, что можно было бы объяснить двумя причинами:

1) пароходы строились как заводские, без внесения их в регистр (в этом нет ничего странного: так, Воткинские заводские пароходы в регистрах тоже не числились), что очень вероятно для «Ижевска»;

2) пароходы изначально создавались как несамоходные (например баржи в регистры не вносились), а при продаже покупатель потребовал установить машины и котлы, или же сам их установил, что вполне вероятно для «Мариин».

### **История парохода «Ижевск»**

Это – железный одновинтовой однопалубный одномачтовый буксирный баркас. Первым его собственником стал купец Бодалев, известный производитель пива (наличие парохода в собственности Ижевских заводов в их регистрах отсутствует). Из речных же регистров можно узнать, что принадлежавший ему баркас имел следующие характеристики: длина корпуса – 19,3 м (63,5 ф.), ширина – 3,35 м (11 ф.), осадка пустого 0,76 м (2,5 ф.), в грузу – 0,8 м (2,6 ф.). На судне стояла одна паровая машина двойного расширения; судя по регистру 1906 г. – мощностью 15 н. л. с. – была построена на Ижевских заводах. Диаметры цилиндров машины – 210 и 380 мм, ход – 254 мм, 140 оборотов в минуту. На баркасе стоял один паровой котел, также постройки 1898 г., имевший по котловой книге регистрационный № 834, с поверхностью нагрева 31,86 м<sup>2</sup>, и рабочим давлением пара 7,33 атм. Команда судна состояла из 8 человек. Принимать грузы на палубу пароход не мог, а буксировал общим весом до 20 тыс. пудов.

В собственности у Бодалева «Ижевск» совершал рейсы от Астрахани до Перми, но по преимуществу его перевозки ограничивались Камой. Судно имело номер русского регистра 223, номер МПС 3412. В 1902 г. его купил П. А. Панов. Спустя всего 5 лет после постройки, в 1903 г. машина прошла капитальный ремонт со сменой типа топлива на нефть, запас которой составлял 3 пуда. В результате поздние регистры указывают мощность машины уже 20 н.л.с., что соответствует 80 л. с. В апреле 1907 г. пароход прошел осмотр в Перми, и специальная комиссия установила срок следующего освидетельствования – 2 года, а срок дальнейшей эксплуатации машины – 6 лет.

В 1909 г. судно приобрели И. Г. Чекан и Г. И. Струлев, перестроив его в буксирно-пассажирский, и назвали «Александр». Затем по железной дороге пароход увезли на Обь, и после ввода в строй он ходил у Ново-Николаевска. С 1910 г. судно как «Ново-Николаевск» состоит у Товарищества пароходства и Торговли (порт приписки – Ново-Николаевск). В том же году его как «Услуга»



купили Е. К. и М. Е. Кнорре (порт приписки Барнаул, № МПС 36/1). Затем оно ходило на Оби и притоках.

11 мая 1911 г. судно прошло очередное освидетельствование комиссией. 6 сентября 1913 г. прошел освидетельствование паровой котел, который для дальнейшей безопасной эксплуатации требовалось заменить. Уже зимой 1914 г. пароход «Услуга» прошел капитальный ремонт на Батуринской судовой верфи со сменой котла.

В фондах Батуринской верфи А. С. Павлов обнаружил интересный документ: ведомость о перерегистрации котлов, где под № 5 значится следующая запись: котел в бане Батуринской верфи, заводской номер которого неизвестен, старый номер по котловой книге № 834, присвоить новый номер № 8405. А поскольку под старым номером числился котел с парохода «Ижевск» – «Услуга», можно сделать вывод, что в 1914 г. на пароходе поменяли котел, установив старый в бане верфи. Очевидно, что производительность нового котла была чуть меньше предшествующего, так как более поздние регистры указывают мощность машин в 18 н. л. с., что соответствовало 75 л. с.

В 1916 г. пароход продали в Управление Земледелия и Госимущества Томской губ. (порт приписки – Томск), где он использовался как служебный.

По декрету Совнаркома от 26 января 1918 г., на основании прошедшего в марте 1918 г. III Всесибирского съезда водников, в начале апреля 1918 г. пароход был национализирован и сдан Государственному пароходству (Госпар) в ведение Западносибирского народного хозяйства. В нач. июня 1918 г. он был взят белочехами в районе Томска и после разгрома красных, к нач. августа 1918 г., сдан владельцу. Данных об участии в гражданской войне нет. К концу 1919 г. взят частями красной 5-й Армии на зимовке и после национализации подчинен Томскому районному управлению водным транспортом Сибирского ОПС, а в начале апреля 1920 г. (в его составе) сдан в Западносибирское областное управление водным и дорожным транспортом. Вскоре пароходу был присвоен № 66. С кон. апреля 1921 г. он подчинен Второму линейному водному отделу Сибирского ОПС. Нет его в списке рабочего ядра на 1923 г.: вероятно, был в отстое. В сер. марта 1923 г., после роспуска ОПС, вошел в Западносибирское Государственное пароходство.

После вывода из отстоя, 20 марта 1926 г. прошел осмотр представителями речного регистра в Омске, и с этого времени работал на реках Томь и Верхняя Обь в составе пароходства как служебный (номер речного регистра 8013).

В январе 1930 г., снова числясь как «Услуга», пароход, стоя на зимовке, был сдан Западносибирскому управлению государственного речного транспорта и в нач. марта 1930 г. включен в его состав. По постановлению ЦИК и СНК СССР от 1 января 1931 г., вошел в созданное (выделением из Западносибирского) Верхне-Иртышское речное пароходство. 30 января 1931 г. подчинен Наркомводу. С 5 февраля 1931 г. с пароходством в Управлении речного транспорта Западносибирского государственного речного флота. Приказом НКВТ от 11 февраля 1931 г. № 3 сдан Верхне-Иртышскому управлению речного транспорта. 15 марта 1934 г. сдан, и с апреля 1934 г. начал работу под управлением Верхне-Иртышского речного пароходства. Постановлением СНК от 26 февраля 1937 г. и приказом НКВТ СССР от 23 марта 1937 г. с управлением подчинен Централь-



ному управлению речных путей НКВТ. Вероятно, в кон. 30-х гг. списан из-за плохого технического состояния и после сдачи разобран на металл. Хотя, по данным А. С. Павлова, его списали лишь в 1962 г., но, вероятно, это ошибка, так как на 1946 г. пароход в регистрах уже не значится. Причем регистр 1946 г., вероятно, самый подробный из всех советских регистров: там приводятся все пароходы, вне зависимости от их ведомственной подчиненности: исполкомовские, нквдшные, пожарные, охотничьи, наркомлесовские и др. А поскольку там указаны даже небольшие моторки (с длиной корпуса 5 м), вероятность, что пароход «Услуга» выпал из него, практически нулевая.

### История парохода «Мария»

Спустя 4 года после «Ижевска», Ижевские заводы построили еще один баркас, получивший название «Мария». Первая информация о нем содержится в регистре 1912 г., когда судно числится как железный винтовой буксир в собственности у Ф. Г. Шадрина; порт приписки – Пермь; номер МПС 27/26. Характеристики следующие: длина корпуса – 10,67 м, высота корпуса по средней линии без надстроек 1,42 м, ширина 2,14 м, осадка – 0,9 м. Пароход мог принимать на борт грузы до 0,5 тыс. пудов, а буксировать – до 3 тыс. пудов.

Хотя годом постройки корпуса значится 1902 г., на нем стояли машины 1909 г. и котлы – постройки 1908 г. Они были изготовлены на Александровском заводе в Соликамске (Пермской губ.) хозяйственным способом. Это обстоятельство, как указывалось выше, является доводом в пользу того, что пароход мог быть построен как самоходное судно, и машины с котлами на него установили при продаже либо уже новым хозяином. Номер котла по котловой книге № 5716, рабочее давление 8,66 атм., площадь нагревательной поверхности 9,67 м<sup>2</sup> (104 кв. ф.) потребляемое топливо – дрова. Команда – 4 человека. А. С. Павлов дополняет построечные данные, указывая, что осадка пустого – 0,53 м, в грузу – 0,8 м. Машины парохода были представлены одной вертикальной машиной двойного расширения, мощностью 12 н.л.с. (48 и. л. с.).

В 1909 г. судно приобрел А. Д. Иванов, который, переименовав пароход в «Николай», перевез его по железной дороге на Обь. Дата перевоза неизвестна, но регистр 1912 г. указывает его еще в волжском регионе, так что, очевидно, перевозка могла состояться в 1913–14 гг. Вероятно, судно серьезно пострадало в ходе событий гражданской войны, поскольку в 1919 г. его списали и сдали на слом.



Пароход «Услуга» (колл. А. С. Павлова)



### Выводы

1. Ижевские заводы произвели как минимум два парохода («Ижевск» и «Мария»), построенные в 1898 и 1902 г. – соответственно.

2. Оба они, начав свою карьеру на Каме, были перевезены на Обь-Иртыш, где и завершилась их эксплуатация.

Автор благодарен А. С. Павлову (Якутск) и Р. В. Лапшину (Запорожье) за помощь в подготовке рукописи и предоставленные материалы.

### ПРИМЕЧАНИЯ

1. Митюков Н.В., Лапшин Р.В. Удмуртские названия в морском и речном флоте России // Иднакар: методы историко-культурной реконструкции. Ижевск, 2010. № 3 (10). 96 с.

2. Лапшин Р.В. и др. Пароходы Ижевских заводов // Вестник Томского государственного университета. Сер. История. 2012. № 3. С. 138–143.

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

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

5. Русский регистр. Список судов на 1 января 1915 г. Петроград, 1915.

6. Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1912 г. Вып. VI. СПб., 1914.

7. Список паровых и непаровых судов, плавающих по рекам, состоящим в ведении Томского округа Путей сообщения. Томск: Изд-во товарищества А. Усачев и Г. Ливен, 1915.

8. Список паровых и непаровых судов, плавающих по рекам, состоящим в ведении Томского округа Путей сообщения. Томск: Изд-во Г. Ливен, 1917.

Поступила в редакцию 19.03.2015

*N. V. Mityukov*

### Steamers Built in Izhevsk Plants

On the basis of the data of river registers the career of steamers «Izhevsk» and «Maria» built in Izhevsk plants is reconstructed. It is shown that both vessels were launched on the Kama and shortly before the First World War were moved to the Ob-Irtysh region, where they were removed from service.

*Keywords:* steamship line, shipbuilding, Izhevsk plants, the Kama, the Irtysh, navigation.

**Митюков Николай Витальевич,**

доктор технических наук, профессор,

ФГБОУ ВПО «Ижевский государственный технический университет  
имени М. Т. Калашникова»

426069, Россия, г. Ижевск, ул. Студенческая, 7

E-mail: nico01@mail.ru

**Mityukov Nikolay Vitalyevich,**

Doctor of Technical Sciences, Professor

Izhevsk State Technical University

426069, Russia, Izhevsk, Studencheskaya St., 7

E-mail: nico01@mail.ru