

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
 Russkaya Starina  
 Has been issued since 2010.  
 E-ISSN: 2409-2118  
 2019, 10(1): 26-31

DOI: 10.13187/rs.2019.1.26  
[www.ejournal15.com](http://www.ejournal15.com)



## Vessel's Composition of the Plant Number 74 ("Izhmash") in 1930–1950-ies

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, \*</sup>, Anatoly N. Loshkarev <sup>d</sup>, Svetlana L. Bautina <sup>e</sup>

<sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington (DC), USA

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

<sup>c</sup> Moscow Psychoanalyze Institute, Russian Federation

<sup>d</sup> Izhevsk State Technical University, Russian Federation

<sup>e</sup> Moscow Economic Institute, Russian Federation

### Abstract

In the 1930-s to 1950-s, a transition from mainly cargo to mostly passenger traffic took place on the Izhevsk pond. On the basis of the industrial plans and statistical reports of the Plant No. 74, the evolution of the vessel's composition was reconstructed. It was concluded that during the specified period the vessels of the plant solved approximately a constant range of tasks, since the numerical composition of 3-4 vessels remained unchanged during this period. In addition, the resolving problems were of approximately the same importance, since the composition of vessels is constantly updated. It is established that some of the vessels were built at the factory, for example, the vessel "Planeta".

**Keywords:** Izhevsk, River Transport, Cargo and Passenger Transportation, Plant No. 74, "Izhmash", Vessel.

### 1. Введение

Предвоенные годы стали для Ижевска периодом модернизации в структуре речных перевозок. Первые пароходы на Ижевском пруду появились в связи с тем, что потребности Ижевских заводов в древесине превысили максимально возможные для сплава объемы. Дерево использовалось в качестве основного энергоносителя в виде дров, как строевой лес для разнообразных построек и, наконец, как полуфабрикат для ружейного производства при изготовлении лож-болванок. Увеличение заводской флотилии, неизменно происходившее в период с 1892 по 1917 гг., практически соответствует увеличению объемов потребления древесины. Поэтому вслед за пароходом «Иж», приобретенным в 1892 г. под программу Главного артиллерийского управления производства винтовок Мосина, последовала покупка парохода «Шрапнель» под программу увеличения объема производства шрапнели для армии 1904 г. Незадолго перед мировой войной Ижевские заводы приобрели баркас для перевозки пиломатериалов, после чего уже под военные заказы в начале Первой мировой войны купили пароход «Шторм».

\* Corresponding author

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

Развитие сети железнодорожного транспорта сделало процесс подвоза древесины более гибким. Теперь лес не обязательно было рубить с учетом последующего сплава по реке Иж, а можно было использовать даже отдаленные лесосеки. Кроме того, с дров можно было перейти на более эффективные энергоносители (мазут, уголь). В связи с этим объемы сплаваемой по Ижу и Ижевскому пруду древесины неуклонно уменьшаются и практически полностью прекращаются в 1960-е гг.

С другой стороны, если до революции водный транспорт для доставки к своим дачам на берегу пруда использовало лишь ограниченное число лиц из администрации завода, состоятельных рабочих и ижевских предпринимателей, то с начала 1920-х гг. поездки на природу и пикники в выходные дни стали практиковаться для простых рабочих. В связи с этим в 1921 г. создается Ижевское пароходство, и заводские пароходы «Иж» и «Шрапнель» (в советское время «Красная звезда» и «Свобода» соответственно) начинают совершать регулярные пассажирские рейсы. К 1960-м гг. пассажирские перевозки стали основным видом перевозок по Ижевскому пруду. Поэтому период 1930–1950-х гг. характеризуется с одной стороны уменьшением объема грузовых перевозок и увеличением пассажирских.

## 2. Обсуждение и результаты

**Судовой состав хозяйств Ижевского пруда в 1920-х гг.** Перед революцией крупнейшим и практически единственным перевозчиком на Ижевском пруду стали Ижевские оружейный и сталелитейный заводы. Ижевский краевед Г.М. Кутузов, описывая судовой состав, упоминает о четырех судах: «Иж», «Шрапнель», «Шторм» и «Граната» (Митюков, Баутина, Лошкарёв, 2018). Как было показано нами, Г.М. Кутузов ошибочно связал лодку для доставки пиломатериалов и пароход «Шторм», представлявшие собой разные суда. С другой стороны, в 1915 г. заводы приобрели у Торгово-промышленного товарищества пароход «Пчелка» (Митюков, Баутина, Адиняев, 2018), название которого Г.М. Кутузов не упоминает. В связи с этим уместно предположить, что именно «Пчелка» и стала «Гранатой». К сожалению, достоверные источники о судьбе указанных пароходов в 1920–1930-е гг. отсутствуют. Хотя Г.М. Кутузов упоминает, что лодка для перевозки пиломатериалов в 1921 г. передана в Сарапул, т.е. перевезена на Каму, более ни один источник об этом не сообщает. Кроме того, поскольку он эту лодку называет «Штормом», бывшим заводским пароходом, это походит на правду, поскольку оставшийся на Каме заводской пароход «Шторм» пострадал при эвакуации Колчаковской армии в Левшино (Коробейников, 2014) и в 1921 г. вполне мог быть переданным в Сарапул в Пермское районное управление водного транспорта. В 1922 г. пароход числится в делопроизводственной документации Воткинского завода как поступивший туда на ремонт (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154). Причем, как явствует из имеющегося архивного дела, завод к ремонту так и не приступил. Между тем, в 1923 г. пароход числился в списке рабочего ядра (Список, 1923), это может свидетельствовать, что повреждения, полученные при пожаре в Левшино, были не фатальными и судно вполне могло эксплуатироваться в 1921 г. Кроме того, против гипотезы Г.М. Кутузова, что «Шторм» и лодка для перевозки пиломатериалов – одно судно, играет факт отсутствия судна с подобными лодке характеристиками в довольно подробном речном регистре 1926 г. (Регистр, 1926). Суда замкнутых акваторий типа Ижевского пруда там не упомянуты, так что данная лодка вполне могла быть там.

Относительно парохода «Иж» Г.М. Кутузов говорит, что его в 1931 г. передали в Воткинск, не указывая причины этого (на разборку или на ремонт). С одной стороны, в книге С.Н. Селивановского приводится фотография парохода, бывшего «Ижа», которая датирована маем 1932 г. (Селивановский, 2014: 182), но с другой стороны, имеется информация о наличии в Воткинске парохода «Азин». Но вот кем именно он был до революции – пароходом «Иж» или однотипным ему пароходом «Шаркан», до революции ходившим на Воткинском пруду, – пока не понятно.

В середине 1920-х гг. в составе треста «Ижлес» на Ижевском пруду появляется пароход «Красный сплавщик» (Митюков, Баутина, Адиняев, 2018), находившийся в эксплуатации до 1960 г. Таким образом, через 1920–1930-е гг. проходят лишь два судна: «Шрапнель» («Свобода») и «Красный сплавщик» («Звезда»).

**Промфинплан завода № 74.** В 1939 г. некогда единое предприятие Ижевские заводы (завод № 10) разделилось на два: № 71 (ныне «Ижсталь») и № 74 (ныне «Ижмаш»). Поскольку пароход «Свобода» числился в составе железнодорожного цеха, он перешел заводу № 71, где в 1940-е гг. был единственным судном. С другой стороны, транспортный цех перешел заводу № 74 и, несмотря на то, что он стал самостоятельным лишь в 1939 г., более ранние промышленно-финансовые планы транспортного цеха находятся в архивных фондах этого завода.

В штате завода на 1936 г. числится старший моторист-бригадир в течение 11,25 месяцев (получается, весь год за вычетом отпуска), а также 5 мотористов катеров «Темп», «Буффало», «Эпрон», «Беспощадный» (у последнего – два). Кроме того, имеется в штате еще один моторист без указания катера и штурвальный. Все – сезонные на 8 месяцев (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 98. Л. 57). В фондах имеется промышленно-финансовый план на предыдущий год, названия катеров там не сообщаются, но в штате числятся бригадир моторной станции, 8 мотористов и штурвальный. Все – круглогодично. Это можно расценить, как сокращение судового парка или сокращение штата в 1936 г. (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 68. Л. 38). Тем не менее, пока состав плавательных средств на 1936 г. – самый ранний сохранившийся документ.

На 1937 г. в штате идет дальнейшее сокращение. В составе транспортного цеха (отдел № 4) числится Моторо-лодочная станция, в плане имеются должности старшего моториста-бригадира и мотористов катеров «Темп», «Буффало», «Эпрон». Должность моториста «Беспощадного» объединена с «мотористом прочих лодок». И снова имеется должность штурвального. Количество мотористов – 4 единицы (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 136. Л. 20).

На конец 1936 г. балансовая стоимость Моторо-лодочной станции составляла 30,76 тыс. руб. При этом на следующий год было запланировано ее снижение до 27,92 тыс., т.е. примерно на 10 %. (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 136. Л. 71).

На 1941 г. были запланированы штатные единицы 2 мотористов катера «Буффало», еще 2 мотористов других лодок, 2 штурвальных и одного кладовщика (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 358. Л. 15). Однако в апреле план откорректировали: должность кладовщика была упразднена, остались один моторист «Буффало», моторист прочих лодок и штурвальный. Все – только в период навигации. Выходит, что среди названий катеров прямо указан лишь один «Буффало», хотя не исключена возможность, что в этот период имелись еще катера. Балансовая стоимость станции в 1941 г. составляла 23,4 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 358. Л. 410б).

Таким образом, анализ промышленно-финансового плана говорит о постепенном сокращении личного состава заводских плавсредств, что может свидетельствовать и о сокращении количества самих судов. Кроме того, поскольку команда «Буффало» была явно больше остальных, можно предположить, что он был самым крупным катером заводской флотилии.

При анализе оказанных услуг видно, что водные перевозки не находились в числе приоритетов завода. Так на 1940 г. их объем был всего 6,4 тыс. руб., что составляло примерно 1 % от общих перевозок цеха. Для сравнения – эта статья соизмерима лишь с перевозками легким конным транспортом, использовавшимся в основном для посылной службы (5,6 тыс. руб.) (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 18. Д. 359. Л. 520б).

Получается следующая картина: завод № 74 избавляется от водного транспорта, находящегося на его балансе. Но так ли это на самом деле? К сожалению, в анализируемых делах отсутствуют характеристики имеющихся плавсредств. Но зато приведены расходы на заработную плату их команд. Из документации видно, что команды всех лодок состояли из одного человека, в то время как в «Буффало» числились два моториста и штурвальный (в плане на 1937 г. – моторист-бригадир). Это позволяет сделать вывод, что «Буффало» был более крупным и мощным катером, чем остальные. В связи с этим снижение основных фондов на 2,84 тыс. руб. в 1937 г. вполне можно интерпретировать как списание одного из катеров. Но все три мелких катера могут стоить около 6 тыс. руб., что и наблюдается в плане 1941 г. Безусловно, балансовая стоимость в 23,4 тыс. руб. – это не одна стоимость «Буффало». В штатной ведомости присутствует еще должность кладовщика, что может свидетельствовать о наличии у лодочной станции склада, скорее всего ГСМ.

То, что катер «Буффало» крупнее остальных, доказывается также самим его названием. Во время Первой мировой войны в Россию было завезено много мощных двигателей «Буффало» (до 70 л.с.), так что катер вполне мог получить свое довольно странное название исключительно благодаря мотору.

Таким образом, анализ предвоенной статистической документации показывает, что модернизация услуг речников с грузовых на пассажирские перевозки произошла уже в конце 1930-х гг. Другое дело, что из-за подготовки к войне государство не имело достаточных ресурсов для производства пассажирских катеров, поэтому их осуществлял заводской пароход «Свобода», специально переоборудованный из буксирного в буксирно-пассажирский еще до революции. Остальные катера, вероятно, были грузо-пассажирские.

Судя по документации сектора статистики промышленности, группы транспорта Удмуртской АССР, в 1940 г. перевозки на Ижевском пруду, кроме заводских, осуществлял лишь один пароход с мощностью машин 115 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 153. Л. 3). Речь явно идет о пароходе «Красный сплавщик».

**Статистические отчеты.** Источники о составе плавсредств в военное время пока не обнаружены, а вот послевоенные свидетельства могут базироваться на статистических отчетах, подаваемым в ЦСУ. Наибольшую ценность имеют формы № 26-вод и пояснительные записки к ним.

Именно в пояснительной записке к отчету 1949 г. содержатся наименования катеров. На 19 января 1950 г. на заводе числились катера «Кировец» (75 л.с.), «Стальной» (50 л.с.), катер «Планета» (90 л.с.) был построен в 1949 г. взамен списанного в тот же год «Эпрона» (50 л.с.). Имелся также один полуглиссер (63 л.с.). Последний указан как грузо-пассажирский, а остальные – буксирные. Завод также располагал 4 баржами общей грузоподъемностью 255 т.

Выходит, что в военное и послевоенное время завод полностью обновил свои плавсредства. Последний из довоенных катеров, имевшихся в Промфинпланах, – это «Эпрон», который был списан в 1949 г., на замену ему построен катер «Планета».

Хотя отчет 1949 г. – хронологически первый, где все катера прописаны поименно, имеется еще отчет 1947 г., указывающий, что завод имеет два грузо-пассажирских катера суммарной мощностью двигателей 113 л.с., два буксирных со 125 л.с. и упомянутые выше четыре баржи. Грузо-пассажирским явно показан полуглиссер (63 л.с.) и, очевидно, списанный «Эпрон» (50 л.с.). Так что буксирными получаются «Кировец» (75 л.с.) и «Стальной» (50 л.с.).

Статотчет 1951 г. полностью повторяет таковой 1949 г. Наконец, в отчете 1956 г. фигурируют как грузо-пассажирский один катер в 63 л.с. (получается, что полуглиссер) и два буксирных в 165 л.с. Последние – явно «Кировец» и «Планета», что свидетельствует о списании «Стального» в период с 1952 по 1955 гг. Наконец, в этом же году на заводе имелись только три баржи суммарной грузоподъемностью 95 т. Но это может свидетельствовать как о списании одной баржи в 160 т., так и полном обновлении парка барж, причем последнее более вероятно, учитывая особенности навигации на Ижевском пруду (баржа в 160 т. для него слишком крупная).

При этом можно уточнить время этой реорганизации. Имеются также отчеты по всем хозяйствам УАССР за 1952, 1953 и 1956 гг., хотя без детализации по заводам, но с детализацией по министерствам. Там завод № 74 фигурирует в строке «прочие перевозчики». Если в 1952 и 1953 гг. по ним указывается 5 барж суммарной грузоподъемностью 290 т., то в 1956 г. – заявленные заводом № 74 три в 95 т. Таким образом, обновление парка барж произошло в период с 1954 по 1955 гг.

### 3. Заключение

Промфинпланы и статотчеты дают возможность реконструировать состав заводской флотилии по годам (Таблица 1). Получается, что среди неназванных в 1941 г. катеров имелся также «Эпрон».



**Таблица 1.** Состав заводской флотилии с 1936 по 1956 гг.

Катер	1936 г.	1937 г.	1941 г.	1947 г.	1949 г.	1951 г.	1956 г.
«Темп»			?				
«Буффало»				X			
«Эпрон»					X		
«Беспощадный»			?				
Полуглиссер							
«Кировец»							
«Стальной»							
«Планета»							

Поскольку в период 1930–1950-е гг. состав катеров на «Ижмаше» остается по численности примерно постоянным (3–4 катера), с непрерывным обновлением материальной части, анализ судового состава завода позволяет сделать выводы, что в указанные хронологические рамки:

1. Транспортный цех решал круг неизменных задач из года в год, о чем свидетельствует постоянная численность катеров.
2. Эти задачи не теряли своей важности, поскольку обновление судового парка происходило регулярно.
3. Имеются неоспоримые свидетельства о наличии судостроения на заводе (построен катер «Планета»).

#### 4. Благодарности

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

#### Литература

- [ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.  
[Коробейников, 2014](#) – Коробейников А.В. О мартирологе Волго-Камского флота // *Иднакар: методы историко-культурной реконструкции*. 2014. № 6 (23). С. 168-193.  
[Митюков и др., 2018](#) – 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.  
[Регистр, 1926](#) – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1-е марта 1926 г. / под ред. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 632 с.  
[Селивановский, 2014](#) – Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Ижевск: КнигоГрад, 2014. 292 с.  
[Список..., 1923](#) – Список судов рабочего ядра речного флота СССР. Ч. 1. Транспортный флот волжского бассейна / под ред. П.Е. Кульгана. М.: Центральное управление речного транспорта НКПС, 1923. 151 с.  
[Mitiukov et al., 2018](#) – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I. Steamers of the Izhevsk's plants on the 1910-s // *Bylye Gody*. 2018. № 49 (3). pp. 1307-1320.

#### References

- [CGA UR](#) – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].  
[Korobejnikov, 2014](#) – Korobejnikov A.V. (2014). O martirologe Volgo-Kamskogo flota [On the martyrology of the Volga-Kama fleet]. *Idnakar: metody istoriko-kul'turnoi rekonstruktsii*. № 6 (23). pp. 168-193. [in Russian]

[Mityukov et al., 2018](#) – *Mityukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I.* (2018). Steamers of the Izhevsk's plants on the 1910-s. *Bylye Gody*. № 49 (3), pp. 1307-1320. [in Russian]

[Mityukov i dr., 2018](#) – *Mityukov N.V., Bautina S.L., Loshkarev A.N.* (2018). Rukopis G.M. Kutuzova kak istochnik po izhevskim parohodam [The manuscript G.M. Kutuzov as a source for Izhevsk steamers]. *Vostochno-Evropeiskii nauchnyi vestnik*. № 2 (14), pp. 50-53. [in Russian]

[Registr, 1926](#) – Registr Soyuzа SSR. Spisok rechnyh sudov. Sostavlenn po dannym Mestnyh Byuro Registra Soyuzа SSR na 1-e marta 1926 g. [Register of the USSR. List of river vessels. Compiled according to the Local Bureau of the Register of the USSR on March 1, 1926]. Ed. N.Ya. Volpyansky. M.: Transpechat', 1926. 632 p. [in Russian]

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

[Spisok..., 1923](#) – Spisok sudov rabocheho yadra rechnogo flota SSSR (1923) [List of ships of the working core of the river fleet of the USSR]. Part. 1. Transportnyj flot volzhskogo bassejna [Transport fleet of the Volga basin]. Pod red. P.E. Kul'gana. M.: Tsentral'noe upravlenie rechnogo transporta NKPS, 1923. 151 p. [in Russian]

### Судовой состав завода № 74 («Ижмаш») в 1930–1950-е гг.

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, c, \*</sup>, Анатолий Николаевич Лошкарев <sup>d</sup>,  
Светлана Леонидовна Баутина <sup>e</sup>

<sup>a</sup> Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

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

<sup>c</sup> Московский институт психоанализа, Российская Федерация

<sup>d</sup> Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

<sup>e</sup> Московский экономический институт, Российская Федерация

**Аннотация.** В 1930–1950-е годы на Ижевском пруду произошел переход от преимущественно грузовых перевозок к преимущественно пассажирским. На основе промфинпланов и статотчетов завода № 74 реконструирована эволюция судового состава завода. Сделан вывод, что в указанный период катера завода решали примерно постоянный круг задач, поскольку численный состав в 3-4 катера остается неизменным в течение этого периода. Кроме того, решаемые задачи имели примерно одинаковую важность, поскольку состав катеров постоянно обновлялся. Установлено, что некоторые из катеров построены на самом заводе, например, катер «Планета».

**Ключевые слова:** Ижевск, речной транспорт, грузопассажирские перевозки, завод № 74, Ижмаш, катер.

\* Корреспондирующий автор

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