

Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
Russkaya Starina
Has been issued since 1870.
ISSN: 2313-402X
Vol. 10, No. 2, pp. 85-93, 2014

DOI: 10.13187/rs.2014.2.85
www.ejournal15.com



UDC 629.12: 94(47).083

Ministerial Campaigns: The “Izh” and “Shrapnel” Steamers

¹Nikolai V. Mityukov

²Lyudmila P. Portseva

¹Kamsky Institute of Humanities and Engineering Technology,
Izhevsk State Technical University, Russian Federation
Dr. Sci. Sciences, Associate Professor

²Izhevsk Trade and Economics College, Russian Federation
PhD (History), Associate Professor

Abstract. Based on archive documents and information from the periodical press, the author makes an attempt at reconstructing the biographies of the Izhevsk Pond steamers “Izh” and “Shrapnel”. The article is illustrated with archive drawings put into scientific circulation for the first time ever.

Keywords: Izhevsk; Izhevsk armories and steelworks; navigation; steamer traffic.

Введение

Проект первого парохода для ижевского пруда “Иж” разработали в 1892 г., именно этим годом датируются заводские чертежи, имеющиеся в фондах Центрального государственного архива Удмуртской Республики: “Чертеж машинного фундамента для парохода Ижевский завод” [1, от 31 июля 1892 г.], “Чертеж общего расположения труб на пароход в Ижевский завод” [2 от 12 августа 1892 г.] и другие. Интересно отметить, что в первых листах технической документации пароход числится как «Ижевский завод», и лишь позднее как «Иж». Основные размерения корпуса составляли: длина 16,8 м (55 футов), ширина корпуса – 2,9 м (9,5 футов), ширина с колесами – 6,1 м (20,2 футов), осадка – 0,61 м (2 фута). На судне стояла одна паровая машина мощностью 20 н.л.с.

Результаты

Судя по данным речного регистра, “Иж” начал навигацию на Ижевском пруду лишь в 1902 г. Такое различие в датах дало основание некоторым историкам утверждать, что в навигации были одновременно два парохода “Иж” и “Ижонок” [3]. Но ни архивные данные, ни свидетельства периодической печати этой теории не подтверждают. Мало того, имеется информация мемуарного характера, что пароход “Иж” из-за своих скромных размеров получил шутливое прозвище “Ижонок”. Тем не менее, возникает резонный вопрос, чем объясняется десятилетний перерыв с момента разработки проекта и временем начала навигации. Самое простое объяснение видится в трудностях доставки парохода в Ижевский пруд.

Первоначально разрабатывался план водной доставки парохода через реки Вотка – Сива – Кама – Иж [4, С. 29]. Но если путь до Камы от Воткинского завода был более-менее

освоенный, поскольку именно так пароходы переводились на Каму для достройки, то извилистый и мелководный фарватер Ижа требовал больших вложений для осуществления этой операции. Вторым альтернативным вариантом заключался в строительстве парохода так называемым "хозяйственным способом", когда практически на неподготовленном берегу осуществляется "отверточная" сборка. Хотя историки признают возможность такой операции, традиционно считается, что от этого варианта отказались из-за невозможности преодоления ряда объективных трудностей [4, С. 29]. Однако, как нам удалось выяснить, эксперименты в этом направлении отнюдь не завершились умозрительным экспериментом. Напротив, можно говорить об организации судостроения Ижевскими заводами. Как показал анализ речных регистров, за период 1898–1902 гг. начали навигацию как минимум два парохода, построенных Ижевскими заводами в Сарапуле хозяйственным способом: "Ижевск" и "Мария" [5].

Третий вариант предполагал доставку парохода на Ижевский пруд волоком. *"На Ижевских заводах собрали совет, чтобы назвать имя авторитетного, исполнительного и ответственного за сборку человека. Начальник интендантской службы охраны завода Крюков для этой должности подходил вполне"* [4]. В 1900-01 гг.* с помощью жителей близлежащих деревень отремонтировали дорогу Гольяны – Ижевский завод. Крюков лично изучил все спуски и подъемы, сделал необходимые расчеты и ранней весной отправился на Воткинский завод, чтобы осмотреть уже готовый пароход. Традиционная операция проводки пароходов из Воткинского пруда в Каму предполагала использовать весеннюю высокую воду, на волне которой, спущенной из пуда, пароход и доставлялся до Камы и далее пристани Галево. Первоначальный проект использования бревен и катков для волока на Воткинском заводе не одобрили, и посоветовали изготовить специальную галошу-волокушу, которую и заказали на Ижевских заводах. Обе стороны галоши-волокуши щетинились крючьями, на которые удобно крепились петли канатов. Спереди для удобства руления устанавливались две специальные лыжи. Используя данную ему власть, Крюков выхлопотал три десятка ломовых лошадей, которые обычно курсировали между Гольянами и Ижевскими заводами, переводя металл и оборудование.

Реализацию операции назначили на зиму, чтобы можно было несколько снизить трудозатраты. Воткинское начальство проект одобрило и даже обещало квалифицированную поддержку для преодоления первых 500 метров – до палаточного лагеря. В полдень 44 тяжеловоза при поддержке человеческой тяги получили пушечный сигнал о начале операции и двинулись в путь по снежному насту...

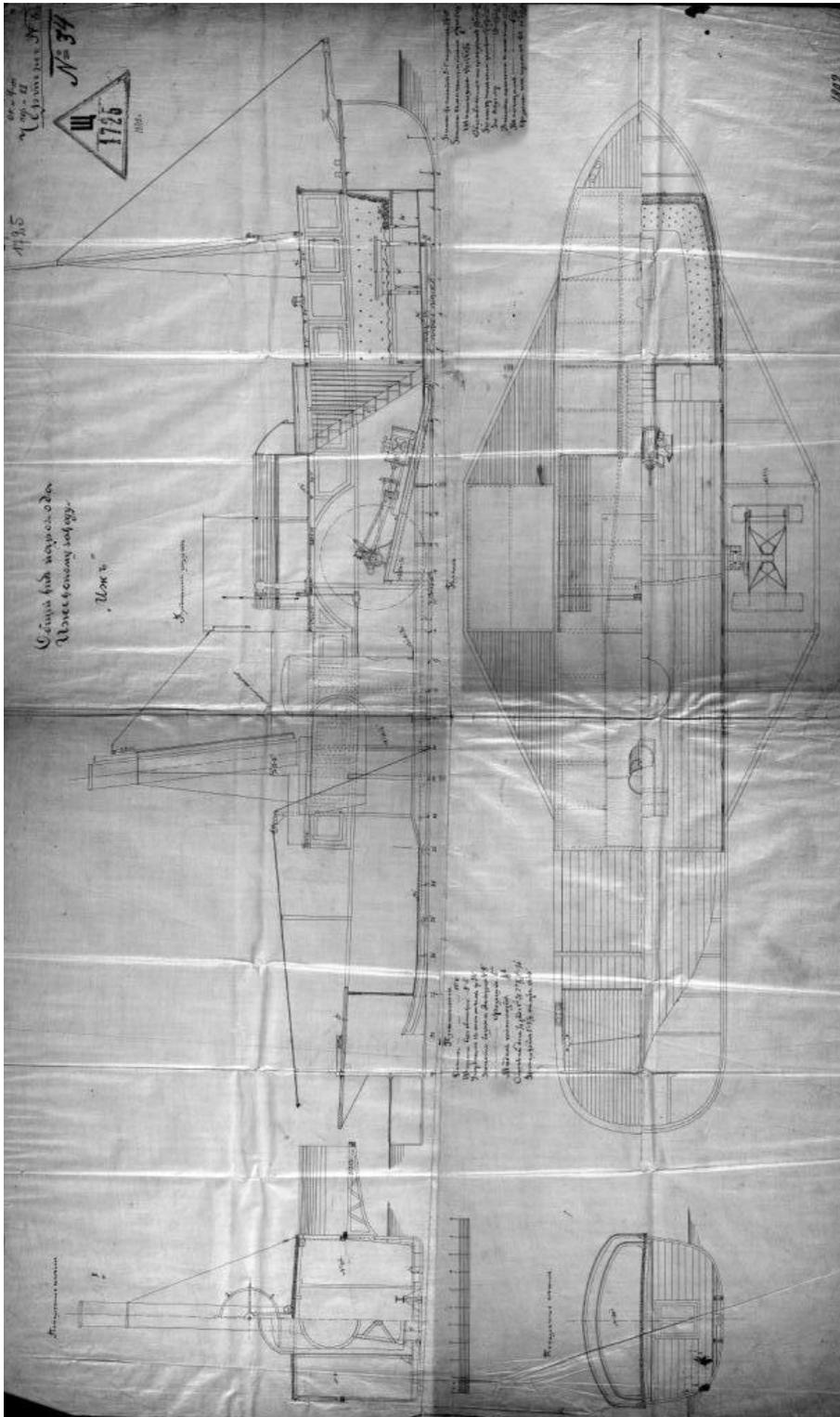
Окончательная комплектация парохода происходила уже на берегу Ижевского пруда между зданием заводоуправления и пожарной частью. И уже летом 1902 г. пароход "Иж" начал навигацию, таская плоты из деловой древесины с Воложки.

Удачный опыт доставки "Ижа" на Ижевский пруд способствовал тому, что спустя некоторое время был заказан второй более крупный пароход – "Шрапнель". Водоизмещение ее составляло 64,9 т, размерения: 30,5 м длина, 4,88 м ширина и 0,61 м осадка. Как и на "Иже" на нем стояла одна паровая машина мощностью 20 н.л.с. Если возможности по перевозке пассажиров на "Иже" были ограничены тесной каютой в носовой части, то на "Шрапнели" ее размеры существенно увеличили. Но как оказалось, даже ее не хватало для всех желающих и потому в ней размещались лишь VIP-персоны. А людям попроще было уготовано место на палубе или на буксируемых пароходами плотках.

Судно доставили на пруд по той же технологии, что и "Иж". После чего ввиду ненужности галошу утилизировали, отправив на склад, где позднее ее приспособили как емкость для хранения горюче-смазочных жидкостей.

Весной 1904 г. "Шрапнель" начала навигацию по пруду, долгое время совершая каждый день по три рейса: первый – на заводскую лесопилку, второй – на плотину к заводоуправлению, третий – в Колтоминском направлении с промежуточной остановкой между Средней улицей и парком. Этот первый маршрут был увековечен в специально выпущенной открытке [4].

* Новиков сообщает даты 1891–1892 гг., но он ошибается.



ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7к, д. 3, л. 88. Пароход Иж

Что интересно, опыт эксплуатации "Ижа" с появлением "Шрапнели" был в полной мере применен и для нее. Так, например, по решению Хозяйственного комитета «Шрапнель» красилась по образцу "Ижа": *"Смотритель наземных зданий рапортом от 7 марта за № 170 просит произвести окраску "Шрапнели" по образцу производимой окраски на "Иже"* [6, от 10 марта 1906 г. № 205]. Но даже несмотря на это, судя по заводской переписке, Воткинский завод долго не мог сдать пароход заказчику, борясь с разнообразными выявленными дефектами. *"Смотритель казенных зданий просит распоряжение Хозяйственной палаты о производстве работ на пароходе "Шрапнель". Постановили: поскольку "Шрапнель" до сих пор не принят от Воткинского завода, Хозяйственный комитет постановил произвести необходимые работы с вычетом их стоимости из сумм, уплаченных Воткинскому заводу".* Далее идет список необходимых работ: *"Исправить кормовой помятый деревянный брус. Прострогать тщательно обе палубы перед их покраской, т.к. эти работы сделаны на Воткинском заводе в черном виде. Исправить дверки у кают. Исправить железные угольники на кормовом бруске и боковые поручни. Исправить штурвальные рамки около румпеля. Окончить работу по устройству ватерклозета"* [7, от 28.02.1906]. Кстати, последний пункт особо примечателен, т.к. на современных "Москве" и "Москвичах" такового просто нет.

Попутно с ремонтом и доделками в конструкцию вносились и дельные изменения, не предполагавшиеся проектом. Так в своей резолюции Начальник заводов постановлял *"Дополнительно просить распоряжение о выдаче механической мастерской наряда на устройство искрогасителя"* [7, от 4 марта 1906 г. за № 187].

Первые несколько лет пароходы эксплуатировались настолько интенсивно, что уже в 1906 г. стал вопрос об их ремонте. *"Хозяйственный комитет, осмотрев их, нашли необходимым произвести ремонт: "Шрапнель" – для производства паровых котлов необходимо выморозить. Очистить днище и окрасить снаружи и внутри. Отремонтировать спасательные круги. Проконопатить нижнюю палубу и починить прогнившие места. Устроить вентиляцию помещения машины. Исправить на корме решетку, брус, выровнять угольники на нем. Исправить планишь... [всего 9 пунктов, сверх того еще 5 пунктов]. "Иж": Для производства работ необходимо выморозить и окрасить как снаружи, так и внутри. Обменять бушкер на носовой части. Исправить на палубе поручни и решетку. Исправить кожуховые доски и помятые стенки в каюте. Обить железом площадку в корме. Перенести гак ближе к трубе. Выпрямить руль... [всего 10 пунктов]."* Но самый серьезный пункт заключался в замене колес: *"Изготовить новые колеса в замену старых совершенно ветхих"* [6, от 7 ноября 1906 г. за № 783]. 16 декабря 1906 г. начальник заводов полковник Савостьянов подписал наряд на изготовление новых колес Ремонтными мастерскими.

Кроме того, традиционно каждый год требовалось машины обоих пароходов разбирать, чистить и снова собирать. Окончательная калькуляция всех зимних работ только по "Шрапнели", таким образом, составила до 400 руб. – громадная по тем временам сумма. В результате был найден более экономичный вариант. С 1 ноября 1906 г. для ремонта был нанят бывший механик "Шрапнели" Николай Зимин, который и производил все необходимые работы из расчета по 50 руб. зарплаты в месяц. В случае если он самостоятельно справиться с чем-то не мог, нанимался заводской слесарь с оплатой 1 руб./час. А маляры и плотники занимались необходимыми работами по обычным заводским расценкам. При необходимости более серьезного ремонта, подключались специалисты Оружейного завода. Все это дало возможность сэкономить почти 100 руб. и закончить работы к 1 февраля следующего 1907 г.

Чуть раньше, 7 ноября 1906 г. распоряжением № 783 о работе пароходов на следующую навигацию, "Ижом" и "Шрапнелью" предполагалось осуществлять *"подвозку дров из Вольжского и Колтоминского складов к мастерским заводам и в запас в склад на заводском дворе в течение навигации 1907 г. по примеру прежних лет производить на казенных баржах, буксируемых пароходами"* [6].

Во время боевых действий в Ижевске в ходе ижевского восстания 1918 г. обороняющиеся части красных поставили на плотине пулемет, который восставшие никак не могли подавить. В результате было проведено два обходных удара – по Долгому мосту и через пруд. Подробно изучавший этот вопрос краевед А. Кробейников считает, что во время

этой операции, "Иж" и "Шрапнель" использовали для перевозки десантных партий на борту и буксировки плавсредств с десантом [8].

С установлением советской власти произошло весьма примечательное событие, описываемое в советских газетах следующим образом: *"19 июня 1919 года новые власти... организовали представление по "похоронам" двуглавого орла, снятого с башни завода. Процесс был организован по тем временам "пышно". На два парохода, ходившие в то время по Ижевскому пруду ... загрузили жителей Ижевска, организовали духовой оркестр и под "ликующие революционные песни" ... вывезли орла на середину пруда и благополучно затопили..."* [9]. Сообщения, подобные этому, часто появлявшиеся в ижевских газетах, дали местным дайверам идею-фикс найти реликвию. Однако проведенные архивные исследования эту информацию не подтвердили. Да и сам здравый смысл подсказывал, что орла, скорее всего, сдали на переплавку, а упомянутое сообщение, в котором якобы приняли участие "Иж" и "Шрапнель", есть ничто иное, как одна из городских баек.

Но, так или иначе, оба судна успешно пережили превратности гражданской войны, не пострадав в ходе боев в районе Ижевска, и продолжили свою работу после нее в том же качестве и подчинении под новыми революционными наименованиями "Красный сплавщик" и "Свобода".

Поскольку до появления на Ижевском пруду катеров типа "Москвич" и "Москва", пароходы не могли обеспечить пассажиропоток по пруду, пароходы таскали за собой баржу, на которой и располагались пассажиры. Но иногда и баржи не хватало. В одной из газет за 1936 г. сообщалось: *"24 июня до прихода парохода на мостках пристани Воложка собралось около 300 человек, и не успел ещё пароход пристать и дать сойти пассажирам, как с мостков начался буквально штурм парохода и баржи. Визг, плач детей, крики, отборная ругань повисли над пристанью. Счастливы, попавшие на пароход, поглаживая помятые бока, с горестью оглядывали свои разорванные платья, рубашки. Вся «организация» посадки со стороны парохода выразилась в том, что по крыше баржи бегал какой-то человек в синем кителе, с тремя золотыми нашивками на рукаве, и в рупор умолял граждан садиться организованно. А ведь достаточно было только поставить 2-3 человек у мостков – и порядок был бы обеспечен. Ни беременные, ни женщины с детьми не пользуются правами посадки на пароход в первую очередь. На пароходе и барже грязь, нет пункта первой помощи, много пьяных, которые пристають к пассажирам, ругаются, курят и бросают окурки на палубу. За порядком никто не следит..."* [10].

В 1940–1950-е годы, когда проход по плотине пруда перевели на пропускной режим, пароходы стали единственным средством коммуникации через пруд, доставляя в том числе и рабочих к проходной.

Активная сорокалетняя эксплуатация "Ижа"–"Красного сплавщика" привела к тому, что в конце 1940-х его вывели из службы. По воспоминаниям старейшего работника МУП «Ижевская пристань» В.К. Лунышина, в 1956 г. корпус стоявшего в отстое бывшего парохода решили оборудовать в стоечную нефтебазу. Однако после установки цистерн, разошлись клепанные швы корпуса, и «Иж» затонул в районе нынешней пристани № 3. Если цистерны местные работники подняли весьма оперативно, то останки бывшего судна никто не трогал, и при прокладке дороги вокруг ТЭЦ-1 насыпь выполнили прямо по затонувшему корпусу, окончательно похоронив первенца Ижевского пруда.

Почти на два десятилетия пережил его "Шрапнель"–"Свобода". Застала она доставку на пруд речных трамвайчиков типа "Москвич", и первое время трудилась с ними на равных. Суда возили пассажиров от пристани у Угольных ворот в Колтому и далее на Воложку, останавливаясь на Юровском мысе и у Евдокимоской дачи. По воспоминаниям ижевского краеведа С.Н. Селивановского, поездки за город на этом пароходе под ритмичный стук колес пользовались большой популярностью [11]. К сожалению, бытовые условия на пароходе, даже несмотря на наличие гальюна, были не пример хуже "Москвичей". Не нашло поддержки и предложение активистов сделать из парохода музей. В результате, в начале 1970-х бывшая "Шрапнель" была переоборудована в понтон и долгое время находилась у лодочной станции "Ижсталь", числясь на балансе школы № 26. Очевидно, бывший пароход "отправился на иголки" в конце 1970-х–начале 1980-х гг.

Примечания:

1. Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф 212. Оп. 7к. д. 382.
2. Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф 212. Оп. 7к. д. 539.
3. Ижевский пруд. – Ижевск: Изд-во УдГУ, 2002. – 188 с.
4. *Новиков А.В.* У истоков Воткинского судостроения // Золотой ларец. Ижевск, 1998. С. 13–32.
5. *Порцева Л.П., Митюков Н.В., Лапшин Р.В.* Пароходы постройки ижевских заводов // Вестник КИГИТ. 2012. № 6. С. 128–130.
6. Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф. 4. Оп. 1. Т. 2.
7. Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4020.
8. *Кардапольцева Е.* Ижевский пруд: 12 интересных фактов // Газета "Центр". 2013. № 17. 25 апреля.
9. *Васильев А.* Первые пароходы на Ижевском пруду // 18 регион. 2000. 16 февр. С. 6.
10. *Жилин С.* На берегах истории // Деловой квадрат. 2012. № 9 (84).
11. *Селивановский С.Н.* Ижевский пруд // Из опыта ижевских дайверов. Ижевск: Изд-во НОУ КИТ, 2009. С. 123–131.

References:

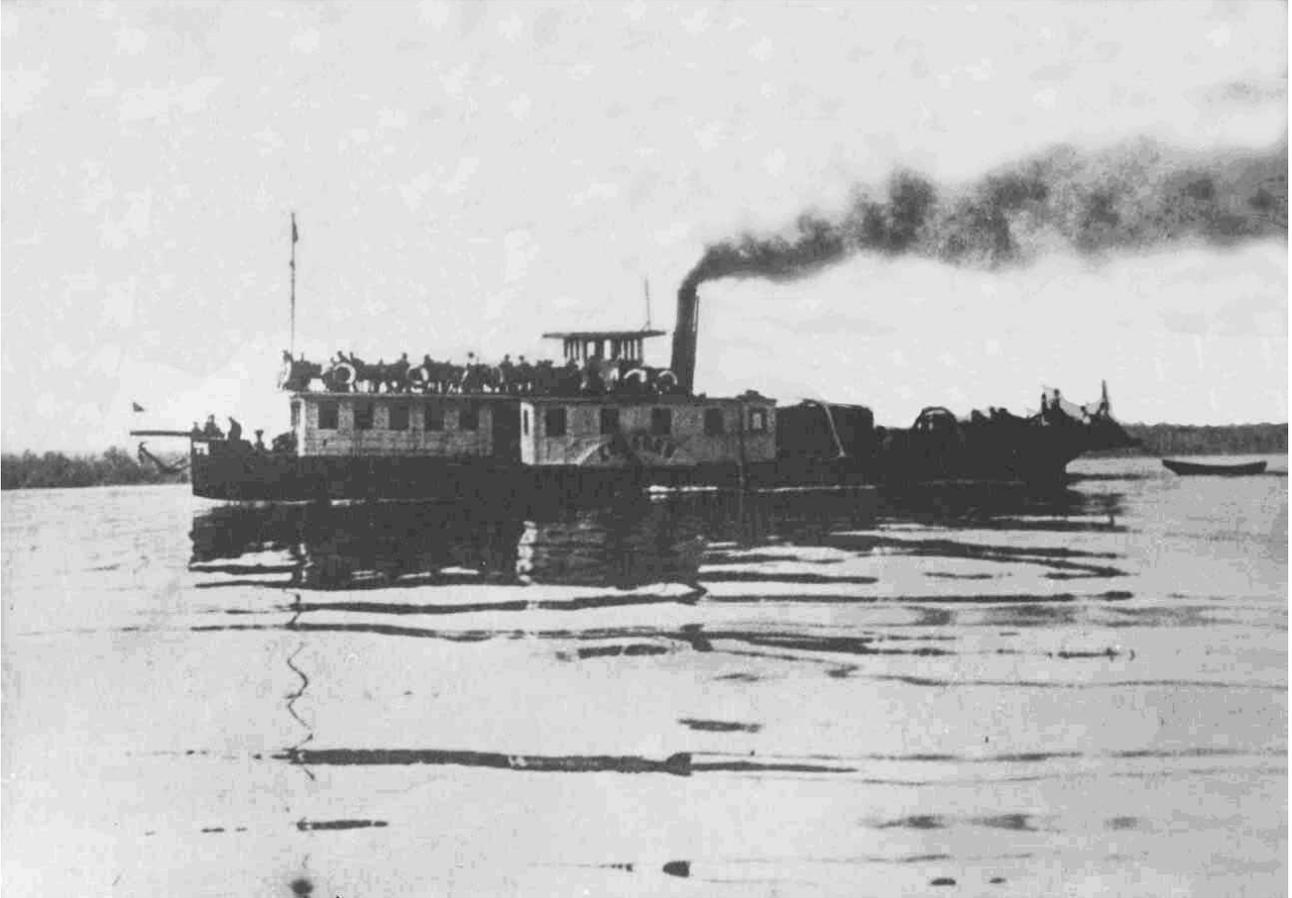
1. Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki. F 212. Op. 7k. d. 382.
2. Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki. F 212. Op. 7k. d. 539.
3. Izhevskii prud. – Izhevsk: Izd-vo UdGU, 2002. – 188 s.
4. Novikov A.V. U istokov Votkinskogo sudostroeniya // Zolotoi larets. Izhevsk, 1998. S. 13–32.
5. Portseva L.P., Mityukov N.V., Lapshin R.V. Parokhody postroiiki izhevskikh zavodov // Vestnik KIGIT. 2012. № 6. S. 128–130.
6. Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki. F. 4. Op. 1. T. 2.
7. Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki. F. 4. Op. 1. D. 4020.
8. Kardapol'tseva E. Izhevskii prud: 12 interesnykh faktov // Gazeta "Tsentr". 2013. № 17. 25 aprelya.
9. Vasil'ev A. Pervye parokhody na Izhevskom prudu // 18 region. 2000. 16 fevr. S. 6.
10. Zhilin S. Na beregakh istorii // Delovoi kvadrat. 2012. № 9 (84).
11. Selivanovskii S.N. Izhevskii prud // Iz opyta izhevskikh daiverov. Izhevsk: Izd-vo NOU KИT, 2009. S. 123–131.



Пароход «Иж» на Ижевском заводе
(колл. О.В. Севрюкова, ЦГА УР, ф. 1539, оп. 2, д. 297/1)



Пароход «Иж» в верховьях Ижевского пруда
(колл. О.В. Севрюкова, ЦГА УР, ф. 1539, оп. 2, д. 297/2)



Грузо-пассажирский пароход "Свобода", 1950 г. (фото С.Н. Селивановского)

УДК 629.12: 94(47).083

Служебные походы: пароходы "Иж" и "Шрапнель"

¹ Николай Витальевич Митюков

² Людмила Павловна Порцева

¹ Камский институт гуманитарных и инженерных технологий,
Ижевский государственный технический университет, Российская Федерация
д-р техн. наук, доцент

² Ижевский торгово-экономический техникум, Российская Федерация
канд. истор. наук, доцент

Аннотация. На основе архивных документов и сведений периодической печати делается попытка реконструкции биографии пароходов Ижевского пруда "Иж" и "Шрапнель". Статья иллюстрирована впервые введенными в научный оборот архивными чертежами.

Ключевые слова: Ижевск; Ижевские оружейный и сталелитейный заводы; навигация; пароходное сообщение.