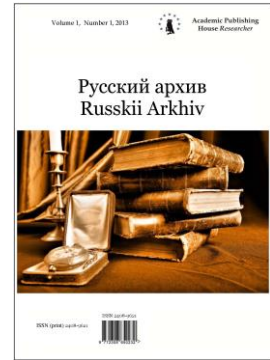


Copyright © 2018 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
 Russkii Arkhiv
 Has been issued since 1863.
 E-ISSN: 2413-726X
 2018, 6(1): 4-19

DOI: 10.13187/ra.2018.1.4
www.ejournal16.com



Articles and Statements

Votkinsk Shipbuilding in the Works of Local Historians P. Luppov, F. Streltsov and V. Stupishin

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, e, *}

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, USA

^b Izhevsk State Technical University, Russian Federation

^c Udmurt State University, Russian Federation

^d Moscow Economic Institute, Russian Federation

^e Moscow Psychoanalysis Institute, Russian Federation

Abstract

The manuscripts written in the 1920s by local historians P. Luppov, F. Streltsov and V. Stupishin on the issues of Votkinsk's shipbuilding stored in the funds of the Votkinsk's Museum of History and Culture are published for the first time. Luppov's manuscript is of exceptional cultural value being the first survey of the history of the Votkinsk's shipbuilding. Streltsov's manuscript is based on archival documents, published statistical reports, but mainly on oral tradition, which predetermined a series of mistakes in numbers and facts, especially as regards the years of construction and the number of boats built. The manuscript of Stupishin is based on a limited number of archival sources, but mostly on published documents and periodicals, and contains clearly politicized assessments regarding the unprofitability of the Votkinsk's shipbuilding and the reasons for it. The analysis of the manuscript and the published book shows that there are numerous abbreviations in the printed version. Despite the frequency of these manuscripts citing, it should be recognized that as a source on the history of the Votkinsk's shipbuilding, they have a limited significance.

Keywords: Votkinsk, history, shipbuilding, Votkinsk's Museum of History and Culture, manuscript.

В архиве Музея истории и культуры города Воткинска (МИКВ) находится ряд рукописей воткинских краеведов, посвященных истории завода: 1) Луппов П.Н. «Историческое описание Воткинского завода (с техническо-производственной стороны)». 20 л. (МИКВ. Д. 1552); 2) Стрельцов Ф.В. «История Воткинского завода за 160 лет со дня основания до Великого Октября». 204 л. (МИКВ. Д. 1862); 3) Ступишин В.Н. «Воткинские были». Т. 2. 149 л. (МИКВ Д. 4826). Рукописи содержат главы по судостроению, однако ни одна из них не была опубликована в полном объеме и не подвергнута критическому разбору.

* Corresponding author

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

Задача данной публикации – введение в научный оборот указанных рукописей и выявление их ценности как источника.

Рукопись П.Н. Луппова

Дело 1552 архива МИКВ – рукопись П.Н. Луппова – представляет собой кустарно переплетенную в серую бумагу канцелярскую книгу. На ее обложке значится: «П.Н. Луппов», ниже: «Д.Г. Давыдов» (зачеркнуто). «Историческое описание Воткинского завода (с технико-производственной стороны)». Ниже: «Рукопись 1923 г. (без начала и конца). г. Воткинск». Разлинованные листы тетради, скрепленные канцелярской скрепкой, имеют сверху следы подреза, чтобы придать тетради квадратный формат (формат 19,7 x 19,5 см). Обрез приходится практически по линии текста, из-за чего на некоторых страницах строка сверху не читается. Текст рукописный, написан, по-видимому, в несколько приемов зелеными чернилами. Нумерация страниц отсутствует. Первая страница рукописи начинается с заголовка «Постройка воткинского завода», после чего следует вполне логичный для начала произведения текст, так что упомянутая выше приписка «без начала и конца» может относиться лишь к полностью автономному фрагменту текста. На предпоследней странице имеется заголовок «Судостроение». Последняя страница обрывается на незавершенной фразе, подтверждая информацию об утерянном тексте.

Тем не менее, эта рукопись, вероятно, первое по дате написания краеведческое исследование, посвященное деятельности судостроительного цеха. При публикации документа орфография приведена в соответствии с современными нормами, в квадратных скобках дается расшифровка имеющихся сокращений.

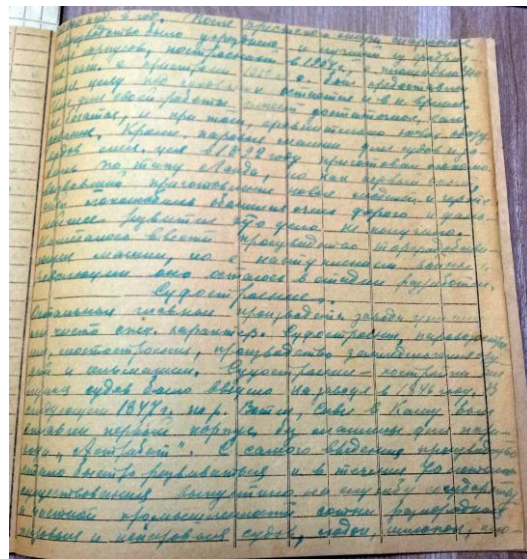
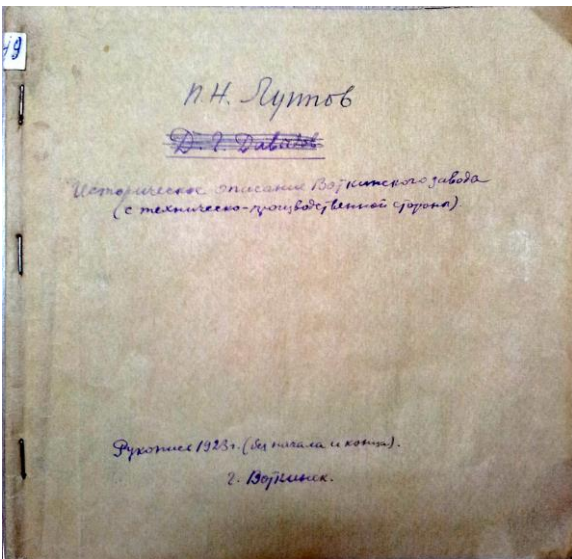


Рис. 1. Рукопись П.Н. Луппова

Поскольку рукопись представляет обзор главной продукции завода, специальная продукция или по терминологии того времени «производства» (паровозы, пароходы и т.д.) выведена в отдельные главы.

«Остальные главные производства завода принимали чисто спец[иальный] характер. Судостроение, паровозостроение, мостостроение, производство земледельческих орудий и сельхозмашин. Судостроение – постройка железных судов – было введено на заводе в 1846 г. В следующем 1847 г. по р. Вотке, Сиве в Каму был сплавлен первый корпус без машин для парохода «Астрабат». С самого введения производство стало быстро развиваться и в течение 70-летнего существования выпустило на службу государственной и частной промышленности сотни разнородных паровых и непаровых судов, лодок, шлюпок, плавучих кранов, баржей, шаланд, плашкоутов, баркасов, пароходов, теплоходов, землечерпалок, шхун, речных и морских нефтяных судов. Штемпель «Воткинский завод» и теперь можно найти на судах, плавающих по Волге, Каме, Белой, Днепру, Двине и морям Каспийскому,

Черному, Балтийскому и Белому, по рекам Западной и Восточной Сибири, до отдаленного Амура. Судовой цех с развитием частных заказов, помимо казенных нарядов, в 1901–[190]2 гг. был перенесен на берег р. Камы во избежание дорого обходившихся сплавов, отнимающих большое количество дорогой воды из заводского пруда, и при том могущие производиться только в период ранней весны. Около с. Галево у пристани был выстроен эллинг¹ с другими небольшими мастерскими, дома для администрации и рабочих, образовался целый “Камский судостр[оительный] завод”. Все теоретические расчеты говорили в пользу такого переноса, по-видимому, облегчающего и упрощающего постройку судов на месте спуска. Однако практика открыла очень много неудобств в таком разделении судовых работ и породила столько разных затрат, что через три года найдено было лучшим и более полезным и выгодным закрыть “Камский судозавод”, и все дело перенести снова в Воткинск. Принятие заказов от сибирских предпринимателей заставило завод открыть значительную Тюменскую верфь для постройки целой...» (МИКВ Д. 1552. Л. 19–20)

Как видно из приведенного отрывка, рукопись носит описательный характер, не содержащий конкретных цифр и фактов. Относительно строительства парохода «Астрабад» (или «Астрабат», как указано в рукописи) – действительно, в 1846 г. завод получил запрос о возможности изготовить корпус парохода к навигации 1847 г. Но только в конце этого года завод смог приступить к постройке, а спуск корпуса на воду состоялся в 1848 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 5451). Следовательно, в датах автор ошибается. Что касается 70-летнего существования судостроительного производства, имеется в виду период на момент написания рукописи. 70-летие воткинского судостроения попадает на 1916 г., но формально автор прав, поскольку в течение нескольких лет работы по судостроению на заводе не производились. Таким образом, рукопись П.Н. Луппова имеет в большей степени культурную ценность. Ее значение как исторического источника невелико.

Рукопись Ф.В. Стрельцова

Следующей по дате написания в фондах МИКВ является рукопись о воткинском судостроении Ф.В. Стрельцова (МИКВ. Д. 1862). Фонд, содержащий коллекцию Федора Васильевича Стрельцова (1877–1966), заслуженного врача Удмуртской АССР, краеведа, в архиве МИКВ имеет нумерацию документов с 1515 по 1884. В 1939 г. Ф.В. Стрельцов приступил к работе над рукописью «История Воткинского завода за 160 лет со дня основания до Великого Октября», материал для которой он подбирал почти десять лет. Официальной датой написания считаются 1950–1954 гг. Первый экземпляр работы, судя по архивной справке, находится в фондах «Исторического музея Москвы» (вероятно, имея в виду Государственный исторический музей). Имеющаяся в Воткинске рукопись – второй экземпляр, отпечатанный через копировальную бумагу и переплетенный типографским способом. Текст отпечатан на одной стороне листов форматом 28 x 19,5 см, на оборотах которых имеются многочисленные примечания, написанные синими чернилами. На многих страницах – подклейки с нижней стороны листа с дополнениями к ранее отпечатанному тексту. Рукопись состоит из 204 листов. Для анализа вопросов, связанных с воткинским судостроением, наибольший интерес представляет глава XI «Судостроение на Воткинском заводе» (МИКВ. Д. 1862. Л. 122–126). Библиографические сноски Ф.В. Стрельцов приводит внизу страницы. Для удобства анализа текста в публикуемом отрывке они включены в текст в квадратных скобках.

¹ Эллинг – выделенное на берегу место для строительства корпуса парохода до его спуска на воду.

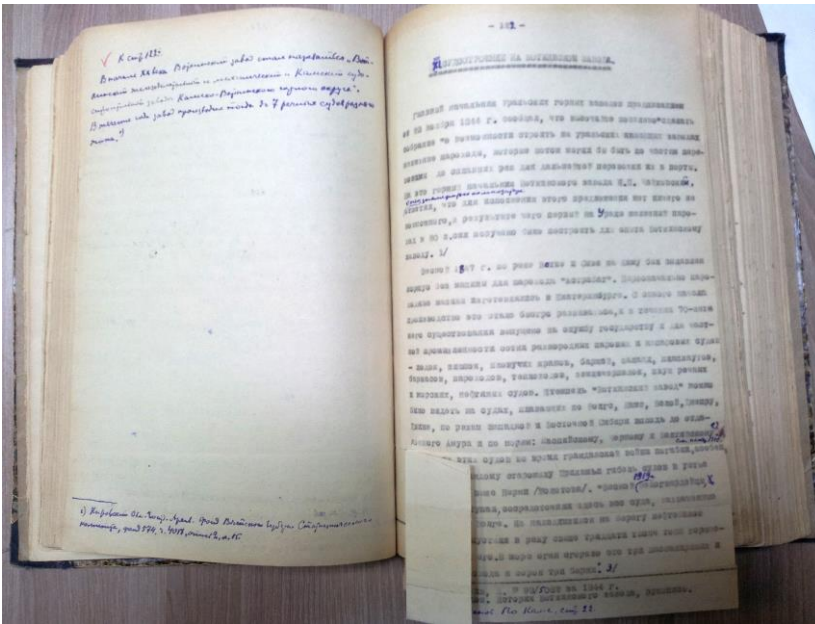


Рис. 2. Разворот рукописи Ф.В. Стрельцова

«Судостроение на Воткинском заводе. Главный начальник Уральских горных заводов предписанием от 23 ноября 1814 г. сообщал, что высочайше повелено сделать собрание “о возможности строить на уральских казенных заводах железные пароходы, которые потом могли бы быть по частям перевезены до сплавных рек для дальнейшей перевозки их в порты”. На это горный начальник Воткинского завода И.П. Чайковский, отец знаменитого композитора, отметил, что для исполнения этого предложения нет ничего невозможного, в результате чего первый на Урале железный пароход в 80 л[ошадиных] сил поручено было построить для опыта Воткинскому заводу [Заводской архив. Д. № 93/5082 за 1844 г.]»

Весной 1847 г. по реке Вотке и Сиве на Каму был сплавлен корпус без машины парохода “Астрабат”. Первоначально пароходные машины изготовлялись в Екатеринбурге. С самого начала производство стало быстро развиваться, и в течение 70-летнего существования выпущено на службу государству и для частной промышленности сотни паровых и непаровых судов – лодок, шлюпок, плавучих кранов, баржей, шаланд, плашкоутов, баркасов, пароходов, теплоходов, землечерпалок, шхун речных и морских, нефтяных судов. Штемпель “Воткинский завод” можно было видеть на судах, плавающих на Волге, Каме, Белой, Днепру, Двине, по рекам Западной и Восточной Сибири вплоть до отдаленного Амура и по морям: Каспийскому, Черному и Балтийскому [Давыдов Д.Г. История Воткинского завода. Рукопись¹]. В начале XX в. Воткинский завод стал называться “Воткинский железодельный и металлический и Камский судостроительный заводы Камско-Воткинского горного округа”. В течение года завод производил тогда до 7 речных судов разного типа [Кировский областной государственный архив. Ф. 574 (Воткинский губернский статистический комитет). Д. 4088. Оп. 9. Л. 15]. Многие из этих судов во время гражданской войны погибли, особенно памятна каждому старожилу Прикамья гибель судов в устье реки Чусовой выше Перми (Молотова)². Весной 1919 г. белогвардейцы, отступая, сосредоточили здесь все суда, захваченные ими на Каме и Волге. Из находившихся на берегу нефтебаков колчаковцы выпустили в реку свыше тридцати тысяч тонн горючего и подожгли его. В море огня сгорело сто три пассажирских и буксирных парохода и сорок три баржи [Селиванов П. По Каме. С. 22]» (МИКВ. Д. 1862. Л. 122–123).

Как показывает список судов (Коробейников, 2014: 172–175), уничтоженных в ходе пожара в устье реки Чусовой, пароходов воткинской постройки там не так много. А из

¹ Далее идет практически дословное заимствование у П.Н. Луппова, рукопись которого является более ранней по сравнению с рукописью Д.Г. Давыдова.

² В 1940–1957 гг. Пермь назвалась Молотовым.

заводских пароходов пострадал лишь «Шторм», но это, вероятно, пароход сормовской постройки завода Журавлева. Относительно остальных пароходов следует отметить, что большинство из пострадавших судов имели крайне незначительные повреждения и вскоре были отремонтированы. Список поврежденных пароходов (Коробейников, 2014: 172–175) насчитывает 107 позиций (барж и пароходов, а не только пароходов), из которых 42 баржи. Автор данной статьи не ставил перед собой задачи выявления в списке уничтоженных судов пароходов воткинской постройки, но их никак не более полутора десятков. В работе А.В. Коробейникова также подробно рассмотрен миф о «выпущенных колчаковцами тоннах горючего» (Коробейников, 2014: 191).

«С развитием частных заказов судовой цех в 1901–1902 гг. был перенесен на берег р. Камы, во избежание дорого обходящихся сплавов построенных судов по р. Вотке и Сиве, требовавших расхода крайне нужной для завода воды из пруда.

При каждой операции сплава терялось воды из пруда до 4-х вершков; это в течение лета обыкновенно составляло до одного аршина, или площади пруда в 15 кв. верст – 1 250 000 куб. саж[еней] воды [Отчет Уральской экспедиции для исследования хозяйства казенных горных заводов. 1882 г. Ч. 2]. К тому же такие сплавы могли производиться только ранней весной – в половодье и были связаны с риском порчи судов. Около с. Галево у пристани был выстроен элинг с другими небольшими мастерскими, дома для администрации и рабочих и таким образом возник новый “Камский судостроительный завод”.

Все теоретические расчеты говорили в пользу такого переноса, облегчающего и упрощающего постройку судов на месте спуска их на воду. Однако практика показала очень много неудобств в таком разделении судовых работ, и породила столько разных затрат, что через три года не найдено было лучшим и более полезным и выгодным закрыть новый завод, и все дело снова перенести в Воткинск¹.

По мнению горного начальника и членов экспедиции от Министерства путей сообщения 80-х годов прошлого столетия, невыгодные для заводского хозяйства последствия при спуске судов по речкам Вотке и Сиве могли быть устранены путем устройства на этих речках полушлюзов, сооружение которых оценивалось тогда в 50 000 руб., по соображениям же инженера Зацвилюховского² требовалось всего 20 000 руб., при ежегодной затрата 3 тыс. руб. на ремонт, разборку и постановку шести разборчатых на зиму полушлюзов на протяжении 25 верст, причем каждый бьеф³ равнялся бы пяти верстам, а сплавная призма его в 1 ½ аршина, не принимая в расчет постоянной глубины рек в 10 вершков, при ширине реки в 20 сажень потребует 25 куб. сажень воды. Для такого количества не понадобилось бы спуска воды из пруда, так как оно легко восполнялось бы суточным расходом воды гидравлических заводских двигателей [Отчет Уральской экспедиции для исследования хозяйства казенных горных заводов. 1883 г. Ч. 2].

Почему это предложение не получило осуществления, нам неизвестно, но думается, что в настоящее время оно заслуживает внимания для сплава продукции завода водой» (МИКВ. Д. 1862. Л. 123–124).

Проект устройства шлюзов для сплава пароходов получался довольно дорогой, поэтому необходимо рассмотреть его экономическую целесообразность. На момент написания рукописи, в 1950-е гг., когда основной грузооборот производился по железной дороге, он вряд ли себя окупил. На момент составления отчета 1883 г. очевидно, что он также был слишком дорогой в реализации. Именно после этого в воткинском судостроении наступило несколько лет застоя, когда работы ни по пароходам, ни по баржам не велись, вполне возможно, под влиянием этого отчета.

«Поступление заказов на суда сибирских предпринимателей заставило завод открыть в 1902 г. значительную верфь в г. Тюмени для постройки целой серии судов [Давыдов Д.Г. История Воткинского завода. Рукопись]. Там пароходы собирались из частей, изготовленных на Воткинском заводе. В 1903 г. построено таким способом на Тюменской

¹ Здесь практически дословно заимствуются сведения из рукописи П.Н. Луппова без указания источника.

² Биографию инженера Зацвилюховского выяснить пока не удалось.

³ Бьеф – участок канала между двумя соседними плотинами или шлюзами.

верфи два легкопассажирских парохода, в 1908 г. пять крытых барж под сухой груз, 5 пассажирских парохода и легкий пароходик «Птенчик». В 1909 г. там собрано шесть легких пассажирских парохода и в 1912 г. 4 парохода» (МИКВ. Д. 1862. Л. 124).

В 1903 г. началась постройка двух пароходов «Н. Сухотин» и «И. Соколовский» для сибирского пароходоладельца Плещеева¹. Они строились на главной площадке, и лишь после этого разбирались и по частям доставлялись в Тюмень. В этот период ни о какой верфи речи не шло. Суда собирались хозяйственным способом². Собраны оба парохода были лишь в 1904 г. (не в 1903 г.). После этого поступил заказ в 1906 г. на два парохода для Е.И. Мельниковой – «Горный инженер Воронцов» и «Инженер-механик Гуллет», которые были собраны в 1907 г. В 1908 г. строились пароходы Плещеева «Китай» и «Русь», которые он перекупил у Попова, «Азия», «Европа» и «Прокопий Плещеев». Но все они были собраны в Тюмени лишь в 1909 г. (Митюков, Матвеев, 2017). На следующий год был построен однотипный пароход для Мельниковой «Воткинский завод», также незначительно отличающиеся друг от друга «Богатырь» и «Двигатель». Кроме того, в 1910 г. построены «Горный начальник Афанасьев» для Двинаренко, «Храбрый» и «Решительный» для Кругляшова, Ядрышникова и Андреева, «Прохор Андреев» и «Петр Березницкий» для Плещеева. В 1911 г. был построен «Скромный» по заказу братьев Машаровых, в 1913–1914 гг. четыре парохода типа «Урал» для Министерства путей сообщения, в 1913 г. «Витязь» для Коншина и в 1915 г. «Станкевич» для тобольского губернатора³ (Митюков, Матвеев, Семенов, 2017). Таким образом, система подсчета мемуариста остается непонятной.

В 1905 г. после постройки серии грунтоотвозных шаланд для Волги Министерство путей сообщения заказало заводу еще четыре шаланды для Томского отдела путей сообщения с целью обеспечения каравана землечерпалки «Сибирская VII». Вместе с ними также строились баржа-квартира и баржа-дровянка. Все шесть баржей построены с задержкой контрактных сроков сдачи, за что заводу пришлось заплатить штраф. В связи с чем патетика автора мемуаров в описании этого события не совсем понятна, как не понятна и система подсчета. Что касается барж под сухой груз, сведений об их строительстве по заказу сибирских судовладельцев не имеется. Конечно, были воткинские баржи на Енисее, но их туда доставили лишь в 1920-е гг. по Северному морскому пути. Пароход «Птенчик» строился по заказу общества Любимова в 1908 г. и всю свою карьеру провел на Волге и Каме.

«Для окончательной отделки и сдачи судов по нарядам водных торговых портов Воткинский завод имел также временные отделения в Феодосии, Архангельске и в Кокуях на Амуре для пароходства этой реки. В последнем, например, были собраны два легких пассажирских парохода в 1913 г.» (МИКВ. Д. 1862. Л. 124).

Отделение завода располагалось в Сырыголе, недалеко от Феодосии. Для Амуре в 1912 г. были построены пароходы: «Воткинский» – для Кондакова, «Слава» – для Попова, «Дунай» – для Матвеевко, «Адмирал Макаров» – для Волосина. В 1913 г. построены два плашкоута «Зея» и «Шилка», после чего отделение перестало работать (Митюков, Матвеев, Семенов, 2017). Опять, как и в вышеуказанных случаях, система подсчета мемуариста остается непонятной.

«Для Архангельска в 1911 г. сделаны 3 землечерпалки и плавучий кран, в 1913 г. – второй плавучий кран и в 1914 г. – 3 буксирных парохода» (МИКВ. Д. 1862. Л. 124).

Завод строил с 1911 г. пять землечерпалок: «Сергей Шубинский» (№ 1), «Инженер Шуляченко» (№ 2), «Инженер Флорин» (№ 3), «Инженер Руденко» (№ 4). Все – для Волго-Каспийского канала. Была не достроена землечерпалка № 5 «Инженер Петерсон» для Балтийского моря. О заказе и постройке землечерпалок для Архангельска ничего не известно. В составе портовых средств они также отсутствуют.

Первый плавучий кран для Архангельска был заказан в 1912 г., сдан заказчику в 1914 г. Краны № 2 и № 3 сданы в 1915 г., №№ 5, 6, 7 и 8 – в 1916 г. О строительстве буксирных пароходов ничего не известно (Митюков, Матвеев, Семенов, 2017).

¹ Имена пароходоладельцев даются по документации технического бюро Воткинского завода, где инициалы заказчиков чаще всего не указаны (например: «Пароход в 200 сил для Плещеева»).

² Постройка хозяйственным способом – строительство судов на неподготовленных площадках из привозных комплектующих.

³ Так он фигурирует в делопроизводственной документации.

«Для Каспийского моря Воткинский завод построил 12 шхун, последняя из них – «Крюгер», выпущенная в 1902 г., до сих пор считается еще первоклассным судном. Первая шхуна носила название «Виктор Гирш» (МИКВ. Д. 1862. Л. 124–125).

В 1889 г. была построена первая нефтеналивная шхуна «Воткинский завод» для Грубишича. Заказанные им еще две шхуны он выкупить не смог, и их достроили после целой серии перепродаж в 1890 г. в собственности у Гирша: «Виктор Гирш» и «Конрад Бонза». Следующий три шхуны после многочисленных перепродаж в итоге вошли во флот «Восточного общества»: в 1893 г. – «Вера», в 1894 г. – «Варвара», в 1895 г. – «Любовь». Наконец, две шхуны строились по заказу Беглярова: в 1898 г. «Эдиссон» и в 1902 г. «Президент Крюгер». Сведения о четырех оставшихся шхунах отсутствуют.

«Для Камы, Волги и их притоков были построены в 1899 г. 3 керосино-наливных баржи для елабужского купца Стахеева и 4 – акционерному о[бщест]ву «Ока» (МИКВ. Д. 1862. Л. 125).

В 1899 г. действительно были построены три наливные баржи: «Агар», «Ревекка» и «Рахиль», но по заказу общества «Мазут». Для общества «Ока» были построены четыре наливные баржи, но в 1900 г. («Галатя», «Геба», «Сирена») и 1902 г. («Вязовка»). Как видно, количество и года снова не совпадают (МИКВ Д. 4812. Л. 1–3).

«В 1900 г. по заказу перса построены пароходы “Кизилагач”, “Бакинец”, “Маштага” и “Орреш”» (МИКВ. Д. 1862. Л. 125).

В 1900 г. И.В. Велиев заказал пароходы «Кизил-Агач» и «Бакинец», построенные в 1901 г., одновременно с ними был заказан пароход «Маштага», в проект которого заложили грубые просчеты. В результате летом 1902 г. он лег на борт. Заводу пришлось за свой счет поднимать и переделывать судно. В итоге, когда пароход был готов, заказчик от приобретения отказался. В 1901 г. Велиев заказал еще барказ «Орьет» (не «Орреш»), но из-за инцидента с «Маштагой» также отказался его выкупать после его изготовления в 1902 г. Так что 1900 г. – это не год постройки, а год заказа.

«В 1902 г. выпущены 3 буксирных парохода: “Камышлов”, “Астрахань” и “Киев” в 250 лош[адиных] сил каждый» (МИКВ. Д. 1862. Л. 125).

В 1902 г. заказаны (не построены) пароходы «Камышин» (не «Камышлов») и «Астрахань». Непонятно, какие лошадиные силы имеются в виду в данном случае: мощность их машин в реальности составила 160 н.л.с.¹ или 800 л.с.² В 1909 г. пароходы были переименованы в «Киев» и «Одессу». С другой стороны, в 1899 г. заказаны и в 1900 г. построены три парохода «Москва», «Смоленск», «Киев». Но и в этом случае мощность машин далека от указанных мемуаристом.

«В 1905 году построены: для Казанского водного округа 6 землечерпалок и пассажирские пароходы – 2 Любимову, 2 Карповой на Каму и 2 Сорокину на р. Белую» (МИКВ. Д. 1862. Л. 125).

Не землечерпалок, а грунтоотвозных шаланд: две для Нижнего Новгорода и четыре для Казани (Митюков, Матвеев, 2017).

«Строились пароходы Кашину, Малютину, Мясникову, Волжскому купеческому о[бщест]ву и Овчинникову для р. Ветлуги. В случае надобности, в том же цехе изготавливались цистерны и баки. Таков примерный перечень продукции судового цеха Воткинского завода [Из сообщения инвалида труда – маляра Мещерякова Ив.Ив.]

Для пароходства Любимова в 1905 г. были построены пассажирские пароходы «Инженер-техник» и «Коммерции советник», предназначенные для линии Пермь – Чердынь, для А.И. Милютина построен пассажирский двухпалубный пароход, типа и размеров военно-санитарного парохода «Новик» за 53 тыс. руб.³, для наследницы У.С. Курбатова Карповой построены два парохода американского типа за 175 тыс. руб. [Мултановский Я. Памятная книжка Вятской губернии и календарь на 1905 г. С. 196]» (МИКВ. Д. 1862. Л. 125).

В 1905 г. пароходству Любимова были сданы пароходы «Инженер-технолог» (не «техник») и «Коммерции советник». Судя по регистру 1906 г., они находились на линии

¹ Номинальных лошадиных сил.

² Лошадиных сил.

³ «Новик» был построен за 48 тыс. руб.

Тверь – Астрахань – Чердынь (Регистр, 1908). Для Милютина в это время построили пароход «Новик», именно пароход, а не «типа санитарного парохода». Другое дело, что его на купеческие деньги переоборудовали в санитарный пароход. Под флагом Красного креста он использовался для доставки раненых из Манчжурии, приезжавших по железной дороге в Пермь, далее по волжским и камским городам. Цена парохода составляла 62 тыс. руб. при заводских расходах в 95 тыс. руб. Однотипный пароход «Цесаревич» с самого начала использовался Милютиным, но и его цена составила 62 тыс. руб. при себестоимости в 79 тыс. руб. Поэтому приведенные суммы совершенно не ясны. В 1905 г. для Карповой было построено три (не два) парохода «Чистополец», «Нижегородец» и «Казанец» за 262 тыс. руб. при заводских расходах в 356 тыс. руб. 262 тыс. за три парохода – это, примерно, 175 тыс. руб. за два.

«Пароходов и барж Воткинским заводом за период времени с 1900 по 1908 гг. выпущено 96 по цеховой стоимости 683 млн рублей с прямым убытком для завода около 600 тысяч рублей» [Иллюстрированный путеводитель о Камск ПС р. Вишере с Колвой. 1911 г. С. 82]. За 1912–1914 гг. судовой цех вырабатывал за год до 21 единицы судов [Из записок Кривоногова М.П.]. Годовая производительность его достигала 250 000 пудов судовых изделий [Архив завода «История и описание Воткинского завода». С. 12]» (МИКВ. Д. 1862. Л. 125).

Непонятно, каким образом рассчитаны указанные суммы. Вполне вероятно, что при определенном способе подсчета они окажутся верными. Возможно, речь идет о постройке заказанных в этот период плавсредств. Например, заказанные в 1914 г. шаланды достраивали в 1915, 1916 и 1917 гг.

«Теоретическая конструктивная сторона судостроения была сосредоточена в особом техническом судостроительном бюро, где вырабатывались все чертежи и спецификации для строящихся судов. Для подтверждения своих расчетов, для большей уверенности, что на практике не окажутся ошибочными и непригодными, руководители судостроения обращались к заграничным профессорам-специалистам для отзывов, советов и указаний [Архив завода «История и описание Воткинского завода». С. 11].

Для судовых работ был построен металлический корпус, имелись лекальная и судовой плаз, где производилась разбивка судов и изготовление шаблонов и лекал, правильная с тремя правильными плазами для правки листового железа, кузница с 24 одноместными горнами, мастерская для обработки судового железа, где находилось 10 разного размера дыропробивных прессов, 9 разных сверлильных станков, 2 вальцовки и 2 правильные плиты. Оборудование приводилось в движение тремя моторами.

Для сборки судов имелся элинг, достаточный для перемещения 6–10 корпусов, смотря по величине их.

Для отделочных работ, а главным образом, для ремонта судов, имелись специальные приспособления, частью остававшиеся от бывшего Камского судостроительного завода, частью устроенные вновь на р. Каме у заводской пристани в Галево.

Из лучших руководителей судостроения следует отметить инженера Р.П. Бромериуса, при котором значительно повысилось качество работ и продуктивность; большие трудные заказы при нем выполнялись с удивительной быстротой и аккуратностью. Для примера укажем на следующий факт: в августе 1908 г. был заключен договор с Плещеевым на постройку 4 пароходов и в ноябре – еще на один – пятый пароход. Три из них 500 сильных и два 360-сильных. Четыре парохода в полной готовности вышли на работу один за другим с открытием навигации в 1909 г. и пятый в июне месяце, на две недели раньше обусловленного срока. Не задерживали выполнение заказа ни самый неблагоприятный строительный сезон – зима, ни разделение работ, ни отдаленность завода от Тюменской верфи, сопряженная с переброской материалов, ни другие обстоятельства [Архив завода «История и описание Воткинского завода». С. 12]» (МИКВ. Д. 1862. Л. 126).

При работе над рукописью Ф.В. Стрельцов использовал как архивные документы, так и опубликованные статистические отчеты. Но при описании фактической стороны вопроса он опирается на устные традиции (воспоминания И.И. Мещерякова, М.П. Кривоногова и, вероятно, другие). В связи с этим сведения по постройке в Воткинске судов, а тем более полученная на ее основе обобщающая статистическая информация неточна, содержит как

орфографические, так и фактические ошибки (в годах постройки и количестве построенных судов и плавсредств).

Рукопись В.Н. Ступишина

Фонд В.Н. Ступишина (1900–1982), краеведа и основателя краеведческого музея в Воткинске, в МИКВ включает в себя дела №№ 4811–4897. Дело 4826 – это рукопись книги «Воткинские были», написанная в 1959 г. Она представляет собой вторую копию отпечатанных под копирку листов рукописи, переплетенные по томам типографским способом. Формат – 28×19,5 см. Правки и примечания практически отсутствуют. Следовательно, рукопись – одна из окончательных версий впоследствии изданной книги. Однако от печатной версии рукопись отличаются некоторые разночтения.

Вопросу воткинского судостроения посвящен второй том рукописи, насчитывающий 149 листов. Рукопись имеет двойную нумерацию листов (отпечатанную на машинке и вписанную от руки), которые из-за вставленных листов не совпадают. Наибольший интерес представляют листы 11 (13 по рукописной нумерации) – 18 (20).

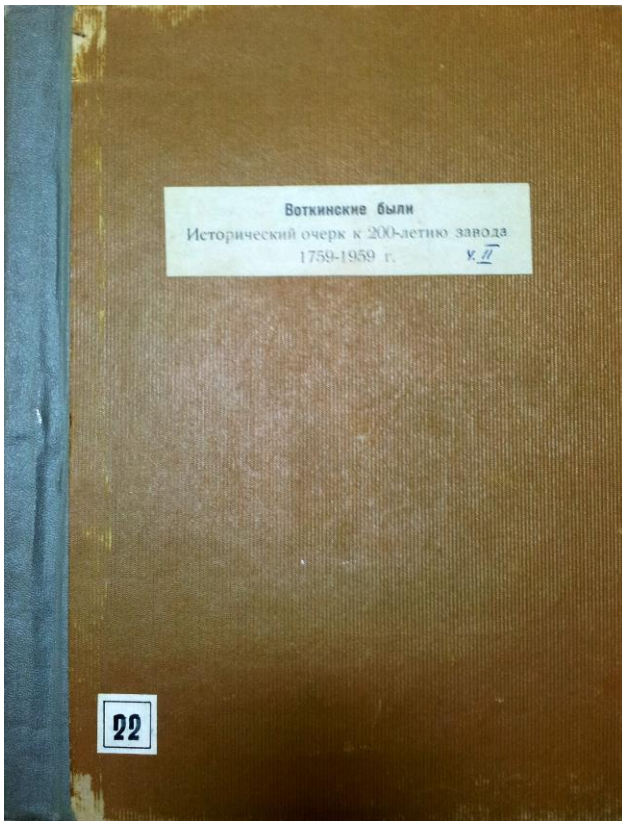


Рис. 3. Рукопись В.Н. Ступишина

«Конец прошлого, начало этого столетия ознаменовались экономическим кризисом. Завод не имел достаточных заказов. Поэтому, используя свободную рабочую силу, предпринял большое переустройство старых фабрик. В эти годы были выстроены паровозная фабрика, модельный цех, меднолитейный, чугунолитейный, механический, котельный цехи, цех сельхозорудий и другие.

Деревянных построек в заводе больше не осталось. Все эти корпуса, построенные шестьдесят лет назад, используются и сейчас. Через сорок лет после этого строительства, в годы Великой Отечественной войны, завод предпринял новое строительство и значительно расширил свои производственные площади.

С 1846 года на Каме началось регулярное пароходное движение. Это имело большое значение на жизнь местного населения и деятельность прикамских заводов. Они получили удобное сообщение с другими промышленными и торговыми центрами.

Значительно облегчилась и транспортировка грузов. Камское судоходство быстро развивалось. Для него нужен был флот.

Учитывая спрос на речные суда, Воткинский завод открыл судостроительную верфь.

Мысль основать пароходостроительное заведение в Воткинске принадлежала главному начальнику Уральских заводов Глинке.

Ни один из других заводов Урала для этой цели не подходил, то ли по своему географическому положению, то ли по недостаточно развитому производству. Воткинский же завод, расположенный вблизи от Камы имел возможность сплавлять в нее готовые суда по рекам Вотке и Сиве, имел развитую металлургию и уже введенное пудлингование¹ и прокат, т.е. был наиболее подходящим для судостроения заводом.

Дело для завода было новое, но оно давало возможность развития наряду с металлургией машиностроения. Сбыт железа в необработанном виде был малоэффективным для завода. Переработка же его в сложные машины давала заводу экономические выгоды и позволяла значительно расширить производство.

Новое производство – суда с железным корпусом на первых порах было недоверчиво встречено рабочими. «Кто видел, чтоб медведь летал» и «слыханное ли дело, чтобы железо плавало» – говорили они. Однако производство успешно осваивалось, и уже в 1847 г. в Каму был сплавлен первый изготовленный заводом корпус, без машины, для парохода «Астрабад», затем до 1855 г. были сделаны пароходы “Граф Вронченко”, “Урал”, “Кура” и две железные баржи» (МИКВ. Д. 4826. Л. 11–12).

До 1855 г. были построены указанные четыре парохода. В 1856 г. на заводе произошел сильный пожар, уничтоживший строившиеся суда. Часть из них впоследствии была отстроена заново. Среди баржей, вероятно, указаны две баржи, построенные к пароходам «Урал» и «Кура». Не учтена баржа, построенная в 1850 г. по заказу Морского ведомства для Балтийского моря. Она использовалась как плавсредство Кронштадтского порта.

«Завод не имел специалистов-судостроителей, и поэтому пришлось прибегнуть к помощи иностранных инженеров. Им платили огромные деньги. Так, судостроитель, англичанин Карр, получал за работу в Воткинске по 1 тыс. руб. в месяц, в то время как управитель завода, горный инженер В.И. Романов получал 2 тыс. руб. в год.

К этому времени завод развернулся уже в 16 фабрик и мастерских, имел 69 водяных колес, на нем было введено пудлинговое производство железа и к 1845 г. изготовлялось до 450 тыс. пудов в разнообразнейших видах и размерах. С введением машиностроения резко возросло и количество рабочих завода. Так, ко времени приема завода горным начальником Чайковским, в 1837 г. рабочих было 1956 человек, а к концу его пребывания уже 2969 человек. Одно судостроительное заведение имело постоянно шесть мастеров и 480 рабочих [Памятная книжка Вятской губернии на 1873 год. Справочник].

В первые десятилетия существования верфи судов на ней изготовлялось немного. С 1846 по 1886 г., т.е. за сорок лет их было сделано всего около ста. Но с 1886 г. судостроение значительно расширялось, и в начале этого столетия ежегодно изготовлялось в среднем 8–12 самоходных и несамоходных судов. Так с 1895 по 1905 г., т.е. за десять лет было приготовлено 75, а за пятилетие с 1913 по 1918 г. уже 87 пароходов и барж» (МИКВ. Д. 4826. Л. 12–13).

Непонятно, как происходила калькуляция построенных пароходов и барж. Учтены или нет плавсредства для собственных нужд (вероятно, не все), учтены ли те, которые построили, но сдать не смогли (вероятно, не учтены).

«Здесь изготовлялись пароходы пассажирские, буксирные, морские шхуны, баркасы, баржи, плашкоуты, шаланды, дебаркадеры, плавучие подъемные краны и землечерпательницы. Всего заводом изготовлено в дореволюционный период до четырехсот различных судов» (МИКВ. Д. 4826. Л. 12).

Вероятно, цифра примерно в 400 построенных в Воткинске судов введена в оборот именно Ступишиным. И также вероятно, что за ее основу положены номера выданных заказов. Это важное дополнение, пропавшее из последующих публикаций в дореволюционный период, поскольку количество построенных в советский период судов

¹ Пудлингование – технология снижения содержания углерода, благодаря чему чугун преобразуется в железо.

является поводом для отдельной дискуссии. Последний заказ, полученный перед революцией, имел № 393. Это заказ на пароход Михалева. Однако выданные заказы крайне неоднородны. Например, семиметровые лодки для Гороблагодатского округа и Ижевского завода имели отдельные номера заказов, в то время как бортовые плавсредства морских шхун при большей длине корпуса – нет (они сдавались вместе со шхунной). Из выданных заказов заказ на 10 120-тонных барж для Архангельского порта (№№ 383–392) и на 6 грунтоотвозных шаланд для Астраханского порта (№№ 313–318) был отменен. С другой стороны, гребные катера для Аральской флотилии и Балтийского моря, заказывавшиеся партией по 4–10 единиц, по-видимому, имел один заказ, в связи с чем цифра в 400 судов крайне дискуссионная (Митюков, Матвеев, Семенов, 2017).

«С развитием судостроения, для обслуживания сибирских рек, завод открыл верфь в городе Тюмени и небольшое отделение в Кокуях на реке Амуре. Имелись так же временные сборочные отделения в Феодосии и в Архангельске. Суда воткинской постройки можно и сейчас встретить не только в Волжско-Камском бассейне, но и на Оби и далеком Амуре. Имеются они и в Каспийском, и Черном, и Белом морях. В составе флота Камского речного пароходства до сих пор работают пассажирские пароходы "Память Вахитова" – прежнее название "Инженер-технолог", "Поэт Василий Каменский", ранее называвшийся "Казанец" и "Н.Г. Славянов" – имевший прежнее название "Пермяк"» (МИКВ. Д. 4826. Л. 13–14).

По-видимому, название «Память Вахитова» имел не «Инженер-технолог», а однотипный «Коммерции советник». А «Инженер-технолог» стал называться «Советская республика». Новое название «Казанца» – «Василий Каменский», слово «Поэт» в названии не фигурирует.

«Завод получал заказы на изготовление судов преимущественно от частных лиц. Поэтому характер их был весьма разнообразным. Так с 1885 по 1907 гг. из 127 построенных верфью судов было: пароходов пассажирских – 41, пароходов буксирных – 30, барж различных – 22, шхун морских – 7, шаланд – 13, плашкоутов¹ – 5, барказов² – 5, землечерпательница – 1 и т.д.» (МИКВ. Д. 4826. Л. 14)

Автору удалось практически полностью реконструировать номера заказов, начиная с 248. Поэтому номера, выданные в 1907 г., начинаются примерно с цифры 240. Номера, выданные в 1885 г., пока не определены, но, очевидно, что начинаются, примерно, с номера 100. Исходя из этого, с 1885 по 1907 гг. даны номера примерно на 140 заказов. Это подтверждает предположение, что Ступишин пользовался для расчета статистики номерами заказов. Но сразу возникают вопросы. В 1901–1902 гг. в Воткинске по заказу Морского ведомства была построена землечерпалка. По заводским документам, завод точно построил одну (МИКВ. Д. 4812. Л. 1–3) но судовой список за 1904 г. (Судовой список, 1904) упоминает две землечерпалки: одна сдана для Бакинского порта, другая – для Николаевского порта, которую на момент издания «Судового списка» не могли сдать заказчику. Сведений о сдаче второй землечерпалки не имеется. Пять плашкоутов для Кронштадтского порта не вызывают сомнений. Они проходят и по заводским документам, и по Судовому списку (под литерами «Ж», «З», «И», «I» и «К»). 13 шаланд – это, вероятно, грунтоотвозные шаланды для землечерпалок. За указанный период завод построил шесть шаланд для Волги и четыре для Томи. Кроме того, 2 шаланды были выстроены вместе с землечерпалками по заказу Морского ведомства в 1901–1902 гг. Про тринадцатую ничего не известно. Морских шхун, как указывалось выше, получается 8 (по Стрельцову – 12). Как видно, снова имеются разночтения. Таким образом, информация внутри заказа Ступишиным приводится верно, но как только речь идет о калькуляции по нескольким заказам, он, скорее всего, ошибается.

«Заказы на пароходы Обского бассейна выполнялись Тюменской верфью. Все детали судов, изготовленные в Воткинске отдельно или узлами, зимой, доставлялись гужом до ст[анции] Чепца и оттуда по железной дороге до Тюмени, где и собиралась. Несмотря на сложность транспортировки, заказы выполнялись оперативно. Так, в 1908 г. был заключен договор на постройку трех 500-сильных и двух 360-сильных пароходов, причем договор на

¹ Плашкоут – плоскодонное несамоходное беспалубное судно.

² Барказ – (устар.) небольшое самоходное судно, сейчас синоним катера, в отличие от баркаса – несамоходного плавсредства.

четыре парохода был оформлен в августе, а на пятый лишь в ноябре. В течение зимы 1908–1909 гг. все эти пароходы были изготовлены, и четыре из них вышли на работу один за другим с открытием навигации 1909 г., а пятый был сдан заказчику на две недели раньше срока – в июне. Ни дальность расстояния до Тюмени, ни сложность перевозки, ни неблагоприятные условия постройки пароходов зимой не отразились на выполнении заказа» (МИКВ. Д. 4826. Л. 14).

Здесь идет практически дословное цитирование работы Стрельцова. Вопрос лишь в том, заимствовал ли Ступишин сведения Стрельцова, или у них был общий источник.

«Теоретическая и конструктивная сторона судостроения были сосредоточены в особом техническом судостроительном бюро. В нем разрабатывались все чертежи и спецификации для строящихся судов. Однако для проверки своих расчетов судостроительное бюро нередко обращалось за консультацией к иностранным специалистам. Тем не менее, бывали грубые просчеты. Так, при постройке парохода «Маштага» (1902 г.) практики-судостроители указывали на неправильные расчеты судна, уверяя, что оно не будет иметь устойчивости. Однако пароход построили по разработанным чертежам. Когда его вывели в Каму, он лег на бок и затонул. Потребовалось немало сил на то, чтобы его поднять. Корпус судна пришлось разрубить и переделать. Эта ошибка дорого обошлась заводу. Цеховая стоимость парохода выразилась в 51 149 руб. 60 к[оп]., при продажной его цене (согласно договору), в 19 800 руб. Таким образом, убыток от парохода «Маштага» составил 31 299 руб. 60 к[оп]., или 158 % его стоимости.

Уместно заметить, что это не единственный случай продажи пароходов с убытком. Так, от шхуны «Президент Крюгер» (1902 г.) получено убытка 30 213 руб. 75 к[оп]., от парохода «Медик» (1903 г.) – 35 104 руб., от буксирного парохода «Красноводск» (1904 г.) – 29 604 руб. 60 к[оп]., а от парохода «Пермяк» (1906 г.) – 41 198 руб. 41 к[оп]., при продажной стоимости его в 95 000 руб.» (МИКВ. Д. 4826. Л. 15).

Явная ошибка содержится в подсчете расходов на пароход «Красноводск». Дело в том, что с первого раза пароход сдать заказчику не смогли, и он был построен заново с увеличенной шириной корпуса. С учетом этих операций стоимость парохода возросла до более 65 тыс. руб. Продать же его по цене контракта не смогли, и он ушел Джаваду Велиеву из Баку всего за 16 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10 883. Л. 105). Таким образом, налицо убыток в размере почти 400 % – своего рода абсолютный «рекорд» среди всех судов и плавсредств.

«Начиная с 1901 г. завод почти все суда выпускал с убытком. Профессор И.Х. Озеров писал в 1910 г., что в Воткинском заводе “...по данным местной контрольной палаты за 1901–1907 гг. выстроено было 87 судов при условной цене 4 779 000 руб., комиссионного вознаграждения заплачено за приискание заказов 68 965 руб., заказы исполнены за 6 087 535 руб., получился чистый убыток 1 308 083 руб.”, и что только в 1907 г. “весь заказ на 5 пассажирских пароходов и 2 баржи был принят заводом по условленным ценам на сумму 755 848 руб., тогда как по исполнению заказа заводом израсходовано 1 249 525 руб., т.е. завод от сданных в 1907 г. (заказов) потерпел убытка 493 677 руб., или 65 % условленной на заказ суммы...” [Озеров И.Х. Горные заводы Урала. М., 1910. С. 160, 177].

Получая колоссальные убытки, завод, тем не менее, уплачивал петербургским чиновникам премии за подыскание таких убыточных заказов. Так указывает Озеров: “За десять лет г. Износков подучил 48 033 руб. комиссионного вознаграждения только за пароходы” [Там же. С. 164].

Такая деятельность завода характерна для периода управления горного начальника Воронцова. Л.В. Воеводин писал о Воткинском заводе, что “четырёхлетний период, о котором идет речь, относится к управлению заводом генерала В.В. Воронцова, который собственно принадлежит к стае [так в рукописи – *Н.М.*] «активного дельного элемента». В.В. Воронцов больше десяти лет работал в Сормове, затем в Богословске, а потом, кажется, на Саратовском заводе, и чуть ли не везде с одинаковым успехом...” [Воеводин Л.В. Урал и его горнозаводская промышленность в пределах Пермской губернии. Пермь, 1910. С. 116], имея в виду бесхозяйственность, нераспорядительность Воронцова и убыточность заводов, им управляемых. Казна терпела убытки, а чиновники, причастные к делу, наживались» (МИКВ. Д. 4826. Л. 15–17).

Это явно политизированная вставка. В качестве примера отношения к делу В.В. Воронцова есть смысл напомнить о деле по постройке новых корпусов для парохода «Вятка» и барказа «Красотка» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10628. Л. 152). Ввиду перерасхода на 29 316 руб. последовал запрос из Министерства путей сообщения с разъяснениями причин этого обстоятельства. На это В.В. Воронцов ответил, что требования, оговоренные в техническом задании, повлекли бы превышение осадки. А поскольку осадка для указанных пароходов – один из наиболее важных характеристик (им придется ходить в условиях мелководья), для ее обеспечения заводу пришлось повысить размерения¹ судов, поскольку, если бы это не было сделано, «получилось бы как с “Красноводском” и Олонецким пароходом – сделали бы никому не нужное судно». Именно в период, когда В.В. Воронцов занимал пост горного начальника, завод стал намного жестче следить за выполнением контрактных показателей, прежде всего осадки (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10628. Л. 152). Это и повлекло увеличение стоимости и убыточность.

На примере парохода «Павел Троян» для А.Н. Зырянова можно увидеть, что заказчик неоднократно предупреждается о перспективах роста осадки в связи с установкой второго котла, более мощной динамо-машины и т.д. Корректировались статьи договора, в котором пропорционально уменьшался вес допустимых грузов для требуемой осадки. Но при получении парохода Зырянов первым делом нагрузил его и, не заботясь об осадке, налетел на мель, повредив пароход. После этого он с удивлением обнаружил, что, оказывается, пароход заглублен сильнее, чем это оговаривалось контрактом (Матвеев, 2017). С другой стороны, убыточность завода можно объяснить следующим обстоятельством. Частные заказы выполнялись при предоставлении собственникам большой рассрочки. Нередко завод писал ходатайство непосредственно министру, чтобы смягчить условия рассрочки (увеличить срок выплат, снизить процент и т.д.). Это можно интерпретировать как инвестиции в частные пароходные перевозки. Подобной политикой завод в конечном итоге за счет казны, в условиях экономического кризиса начала XX в., пытался оживить речную торговлю.

«Убыточность воткинского судостроения увеличивалась и от того, что судостроительная верфь была сделана на маленькой, даже не сплавной реке Вотке, которая к тому же с вырубкой лесов в ее верховьях значительно обмелела. Чтобы сплавить пароход с верфи, его приходилось проводить по рекам Вотке и Сиве до Камы около сорока километров.

Подготовленные за зиму суда группировались в небольшой запруде, в черте самого завода. С наступлением весеннего половодья река перегораживалась временной перемычкой, вода выше ее подымалась, и пароходы всплывали. Подготовленный к сплаву караван в 5–6 судов, пропускался через открытую перемычку, и дальше по большой воде рек Вотки и Сивы на расчалках (канатах) бурлаками из рабочих проводился в Каму. Для этого требовалось много народа. Поэтому на время сплава пароходов работы в заводе частично приостанавливались на 1–2 недели.

Сплав проходил не всегда удачно. Так, морскую шхуну “Пр[езидент] Крюгер” тащили до Камы около десяти дней. Огромное судно, длиной в 87 м и 10 м шириной застревало на крутых поворотах реки, упиралось носом в берег, или зарывалось в мель. Приходилось неоднократно перепруживать реку временной плотиной, чтобы подъемом воды снять его с мели. Сплав ее обошелся заводу в 13 553 руб. 91 к[оп.], а сплав парохода “Медик” в 5888 руб. 23 к[оп.]. при его продажной цене в 91 000 руб. Таким образом, только сплав до Камы удорожил стоимость парохода “Медик” на 6 ½ % его стоимость» (МИКВ. Д. 4826. Л. 17).

Это также явно политизированная сентенция, написанная для иллюстрации тяжелого положения рабочего класса в Воткинске. Автор специально подобрал самые неудачные и дорогостоящие примеры спуска судов. Имеются следующие сведения по расходу на сплав судов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10883. Л. 64). Навигация 1905 г.: шесть шаланд для Министерства путей сообщения – 932 руб. Навигация 1906 г.: четыре парохода Любимова и Карповой – 136 руб. 65 коп.; пароход Милютинина – 57 руб. 50 коп.; пароход Овчинникова – 57 руб. 50 коп.; два понтона Пермского инженерного товарищества – 130 руб.; пароход Карповой – 100 руб.; пароход «Вятка» – 100 руб.; пароход «Сулак» – 841 руб. 50 коп.

¹ Размерения – совокупность наибольших габаритных размеров судна.

Навигация 1908 г.: два парохода Любимова – 300 руб.; железный плашкоут – 50 руб.; железная баржа – 50 руб. Навигация 1909 г.: баржи «Весна» и «Лето» – 52 руб. 02 коп. Как видно, цены вполне умеренные и, ориентируясь на них, можно сделать вывод, что спуск прошел без каких-либо эксцессов.

«Когда не успевали сплавить пароходы по большой весенней воде, приходилось выпускать воду из пруда, чтобы создать вал, который бы нес на себе пароходы. Создавать вал приходилось неоднократно, и пруд терял столько воды, что нарушалась нормальная работа водяных турбин завода.

Чтобы избежать дорогостоящего сплава, в начале этого столетия решено было перенести судостроительную верфь на Каму. У пристани Галево в 1901–1902 гг. был построен Камский судостроительный завод. Туда перенесли постройки с бывшего броневоего завода. Оборудовали верфь. Построили дома для администрации и рабочих. Казалось бы, затраты на сооружение нового завода быстро оправдаются, т.к. теперь не было необходимости в дорогостоящем сплаве. Но практическое выполнение работ на заводе показало, что сборка деталей и узлов, отстоящая за 20 километров от их изготовления, весьма неудобна. Было найдено лучшим отказаться от такой кооперации, и Камский судостроительный завод через три года закрылся. К тому же построили его на таком месте, которое затоплялось весенними разливами Камы. Судостроение по-прежнему продолжалось в Воткинске, и по-прежнему пароходы весной тянули на лямках рабочие, обращенные в бурлаков.

В 1919 г. были достроены начатые ранее суда и на этом судостроение в Воткинске прекратилось» (МИКВ. Д. 4826. Л. 18).

В 1919 г. завод пережил две эвакуации («красную» при занятии городом частями Колчака и «белую» при занятии завода красными), что практически полностью парализовало его деятельность. Разумеется, в 1919 г. ни один из выданных ранее заказов не был закончен. Лишь на следующий год завод активно начал достройку дореволюционных заказов, которая продолжалась до 1923 г., периода консервации.

«В 1936–1939 гг. завод еще раз оборудовал верфь в Галево для выполнения специального правительственного заказа на постройку пяти земмашин для канала им. Москвы. Сроки их сдачи неоднократно срывались, и вместо пяти машин было изготовлено только три. На этом и закончилось судостроение, которое просуществовало на заводе девяносто лет» (МИКВ. Д. 4826. Л. 18).

Как оказалось, в этот период были построены, как минимум, два пассажирских катера – речных трамвая – для Волги, и еще, как минимум, два катера. Поэтому говорить о прекращении судостроения неправомерно. Другое дело, что вопрос воткинского судостроения в 1939–1940-е гг. не рассматривался вообще.

В.Н. Ступишин при работе над рукописью, очевидно, имел под рукой список заводских заказов, чем, вероятно, его знакомство с архивными документами закончилось. В настоящее время этот список утерян. В остальном он базировался на опубликованных документах и публицистике. Произведение автора крайне политизировано в вопросах об убыточности судостроения и о том, кто в этом виноват.

Заключение

Работы воткинских краеведов П.Н. Луппова, Ф.В. Стрельцова и В.Н. Ступишина, хранящиеся в фондах Музея истории и культуры города Воткинска, представляют собой ценные свидетельства ушедшей эпохи. В них имеются сведения, более не встречающиеся в других источниках, полученные либо из устных преданий, либо из недошедших до нас документов. Ценно и собственное отношение мемуаристов к описываемому предмету. Рукопись Луппова, написанная в 1920-е гг., важна как первая обзорная работа по истории воткинского судостроения. Стрельцов использовал архивные документы, опубликованные статистические отчеты, но в основном опирался на устную традицию, что предопределило ошибки в цифрах и фактах, прежде всего в годах постройки и количестве построенных плавсредств. Рукопись Ступишина базируется на ограниченном числе архивных источников, в основном на опубликованных документах и публицистике, и содержит политизированные оценки, например, относительно убыточности воткинского судостроения.

При использовании указанных работ в качестве исторических источников необходима их серьезная критика.

Литература

- [Коробейников, 2014](#) – Коробейников А.В. О мартирологе Волго-Камского флота // *Иднакар: методы историко-культурной реконструкции*. 2014. № 6 (23). С. 168–193.
- [Матвеев 2017](#) – Матвеев Д.В. Андриан Зырянов и пароход «Павел Троян» // *Восточно-Европейский научный вестник*. 2017. № 10. С. 47–49.
- [МИКВ](#) – Архив Музея истории и культуры г. Воткинск
- [Митюков, Матвеев, 2017](#) – Митюков Н.В., Матвеев Д.В. Реконструкция номеров заказов судостроительного цеха Воткинского завода первого десятилетия XX в. // *Восточно-Европейский научный вестник*. 2017. № 3 (11). С. 38–41.
- [Регистр, 1908](#) – Русский торговый флот. Список судов на 1 января 1908 г. СПб.: [Б.и.], 1908.
- [Судовой список, 1904](#) – Судовой список 1904 г. СПб.: [Б.и.], 1904. 412 с.
- [ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской Республики
- [Mitiukov, Matveev, Semenov, 2017](#) – Mitiukov N.W., Matveev D., Semenov A.S. Votkinsk's shipbuilding during the First World War. Reconstruction and analysis of the structure of military orders // *Былые годы*. 2017. № 2 (44). pp. 644–652.

Reference

- [Korobejnikov, 2014](#) – Korobejnikov A.V. (2014). O martirologe Volgo-Kamskogo flota [About the martyrology of the Volga-Kama fleet]. *Idnakar: methods of historical and cultural reconstruction*. № 6(23). pp. 168–193 [in Russian]
- [Matveev, 2017](#) – Matveev D.V. (2017). Andrian Zyrjanov i parohod “Pavel Trojan” [Andrian Zyryanov and the steamer “Pavel Troyan”]. *East-European Scientific Bulletin*. № 10. pp. 47–49. [in Russian]
- [MIKV](#) – Arkhiv Muzea Istorii i Kultury goroda Votkinsk [Archives of the Museum of History and Culture of Votkinsk City].
- [Mityukov, Matveev, 2017](#) – Mityukov N.V., Matveev D.V. (2017). Rekonstrukcija nomerov zaka-zov sudostroitel'nogo ceha Votkinskogo zavoda pervogo desjatiletija XX v. [Reconstruction of the numbers of orders of the shipyard of the Votkinsky factory of the first decade of the 20th century]. *East-European Scientific Bulletin*. № 3 (11). pp. 38–41 [in Russian]
- [Registr, 1908](#) – Russkij torgovij flot. Spisok sudov na 1 janvarja 1908 g. [Russian merchant fleet. The list of ships on January 1, 1908]. St. Petersburg, 1908 [in Russian]
- [Sudovoj spisok, 1904](#) – Sudovoj spisok 1904 g. [Ship list 1904]. St. Petersburg, 1904. 412 p. [in Russian]
- [CGA UR](#) – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj Respubliki [Central State Archives of the Udmurt Republic]
- [Mityukov et al., 2017](#) – Mitiukov N.W., Matveev D., Semenov A.S. (2017). Votkinsk's shipbuilding during the First World War. Reconstruction and analysis of the structure of military orders. *Bylye gody*. № 2 (44). pp. 644–652 [in Russian]

Воткинское судостроение в работах краеведов П. Луппова, Ф. Стрельцова и В. Ступишина

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, e, *}

^a Международным сетевым центром фундаментальных и прикладных исследований, США

^b Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор

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

^c Удмуртский государственный университет, Российская Федерация

^d Московский экономический институт, Российская Федерация

^e Московский институт психоанализа, Российская Федерация

Аннотация. Впервые производится публикация рукописей краеведов П. Луппова, Ф. Стрельцова и В. Ступишина из фондов Музея истории и культуры города Воткинска, касающихся вопросов воткинского судостроения. Рукопись Луппова, написанная в 1920-е гг., имеет исключительно культурную ценность как первая обзорная работа по истории воткинского судостроения. Рукопись Стрельцова базируется на архивных документах, опубликованных статистических отчетах, но в основном на устной традиции, что предопределило серию ошибок в цифрах и фактах, прежде всего в годах постройки и количестве построенных плавсредств. Рукопись Ступишина базируется на ограниченном числе архивных источников, но в основном на опубликованных документах и публицистике и содержит явно политизированные оценки относительно убыточности воткинского судостроения и причинах этого. Анализ рукописи и изданной книги показывает, что в печатной версии имеются многочисленные сокращения. Несмотря на частоту цитирования этих рукописей, следует признать, что в качестве источника по истории воткинского судостроения, они годны лишь ограниченно.

Ключевые слова: Воткинск, история, судостроение, Музей истории и культуры города Воткинск, рукопись.