

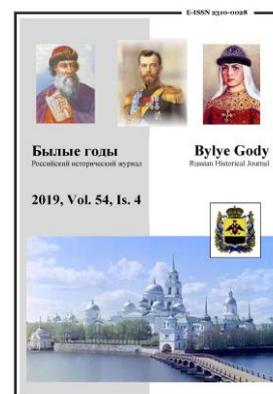
Copyright © 2019 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

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



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 54. Is. 4. pp. 1896-1906. 2019
DOI: 10.13187/bg.2019.4.1896
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Steamers of the Izhevsk Plants during WW1

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, g, *}, Svetlana L. Bautina ^e, Anatoly N. Loshkarev ^c, Yurii N. Makarov ^f

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

^b Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

^c Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Russian Federation

^d Moscow Institute of Psychoanalysis, Moscow, Russian Federation

^e Kama Institute of Humanitarian and Engineering Technologies, Izhevsk, Russian Federation

^f Sochi State University, Sochi, Russian Federation

^g Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Abstract

The Izhevsk armory and steel plants played a large role in the First World War, primarily in providing the Russian army with weapons. But in their history, the role of factory's water transport has not yet been explored. Meanwhile, starting in 1912, in the wake of pre-war orders, its substantial growth began. The two steamers available at Izhevsk Pond at the beginning of the century ("Izh" and "Shrapnel") were supplemented by the "Granata" steamer and the "Izhzavod" motor boat built in Votkinsk. In 1915, the steamer "Pchelka" was purchased from the merchant Bodalev. At the same time, the ship "Shtorm" was purchased, due to technical and military problems, which did not end up in Izhevsk. After the revolution, the factories probably got the nationalized motor-boats of the manufacturers Petrov and Evdokimov. Despite their small size and low power, this was the best of what was available at the Izhevsk Pond during this period. As a result, by 1925 the factory flotilla reached its peak (four steamers and five motor-boats).

The reasons for the growing importance of factory water transport during the First World War should be sought in the remoteness of the Izhevsk Pond from Kama. The transportation of motor-boats and steamers was a rather labor-intensive operation, as a result of which the Izhevsk factories, which survived in 1918-19 four evacuations, preserved their fleet in relative order, but almost completely lost the stolen or destroyed railway transport. With its restoration, the role of water transportation, as well as water transport on the Izhevsk Pond, quite naturally fell. In the second half of the 1920-s there is a significant reduction in the number of factory flotilla, and by the beginning of the 1930-s only the "Svoboda" steamer and two motor-boats remained in operation.

Keywords: Izhevsk factories, water transport, World War I, civil war, water transportation, support for defense production.

1. Введение

Ижевские оружейный и сталелитейный заводы сыграли видную роль в Первой мировой войне, в первую очередь в деле обеспечения российской армии стрелковым оружием. Однако в истории этих заводов имеется существенная лакуна: исследователи обходят полным молчанием заводскую флотилию, создававшуюся для обеспечения заводов дровами (подвозились с верховьев Ижевского пруда) и пассажирских перевозок (в первую очередь рабочих Колтомы к заводской проходной и обратно). Созданный вакуум частично восполняют краеведческие работы со всеми

* Corresponding author

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

присущими данному виду литературы недостатками. Тем не менее устная традиция, на которой в основном и базируются работы краеведов, использует информацию, которую зачастую сложно проверить по делопроизводственной документации.

Обычная дореволюционная практика предполагала, что все суда подлежат страхованию на возможный несчастный случай, для чего они в обязательном порядке вносились в речные регистры (фактически являющиеся министерской делопроизводственной документацией). А поскольку регистры довольно часто переиздавались, по записям в них можно достаточно легко восстановить эволюцию судового состава того или иного хозяйства. Однако для замкнутых акваторий, каковым является и Ижевский пруд, страхование теряло смысл, поскольку все плавсредства в них принадлежали одному хозяину. В связи с этим в регистрах отсутствует какая-либо информация о судах замкнутых акваторий.

Заводская делопроизводственная документация также обычно не дает возможности прояснить судовой состав. В отличие, например, от железнодорожного транспорта, располагавшегося прямо на заводской территории, водный транспорт жил по своему особому распорядку, вмешательство в который сухопутных служб обычно ничего хорошего не несло. Хотя пароходы Ижевских заводов организационно входили в транспортные службы завода, по факту представляли собой обособленное подразделение, с только ему характерной особенностью работы (например, межсезонным ремонтом, обычным увольнением личного состава между навигациями и повторным его набором в апреле–мае, круглосуточной работой в период навигации и др.).

2. Материалы и методы

Основу данного исследования составили отдельные упоминания заводских плавсредств в делопроизводственной документации Ижевских заводов. К сожалению, они представляют собой эклектичный и зачастую совершенно не связанный между собой массив данных. Потому задача в подобного рода исследованиях состоит в разработке теорий, позволяющих взаимно увязать всю имеющуюся фактологию. В связи с этим основным методом исследования выступает логическая реконструкция, то есть выявление возможной логической связи между отдельными имеющимися фактами, зачастую не связанными между собой. А архивный и информационный поиск как раз и состоял в том, чтобы обнаружить максимальное количество фактов, какими бы неправдоподобными они ни казались. В связи с этим пришлось привлечь, кроме делопроизводственной документации, мемуарную литературу и фотграфические источники.

3. Обсуждение

По поводу наличия в предвоенный период двух заводских пароходов на Ижевском пруду не возникает никаких сомнений. Во-первых, это «Иж», заказанный на Воткинском заводе в 1892 г. под программу увеличения производства винтовок для перевооружения армии. Судя по имеющемуся чертежу, его длина составляла 16,8 м (55'), ширина без обшивки 2,9 м (9'6"), углубление с топливом до 0,61 м (2'4"), высота борта с ахтерштевнем 1,45 м (4'9"), с форштевнем 1,52 м (5'). Замеры на чертеже дают возможность определить, что ширина с колесами составляла 6,1 м (20'2"). На судне стояла паровая машина двойного расширения мощностью 20 л.с. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 88). Реконструкция раннего периода его биографии проведена авторами на основе журналов заседаний Хозяйственного комитета Ижевских заводов (Mitiukov et al., 2019).

Второй заводской пароход, приобретенный под программу производства шрапнели к трехдюймовым пушкам, также поставил Воткинский завод. Это был пароход «Ревизор» 1902 года постройки, забракованный Управлением рыбных промыслов и потому выставленный на продажу. В соответствии с имеющимися чертежами у судна была максимальная длина 32,32 м, длина по ватерлинии 30 м, ширина корпуса 5 м, водоизмещение 162 т. (так в оригинале, вероятно ошибка – 62 т.) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 41). Мощность машины также указывалась в 20 л.с. Пароход приобрели в 1904 г. и после перестройки под требования заказчика его зимой 1905/06 г. доставили на Ижевский пруд, где он работал под наименованием «Шрапнель». Дореволюционный период его биографии также однозначно реконструируется по журналам заседаний Хозяйственного комитета Ижевских заводов (Mitiukov et al., 2018).

В краеведческой литературе имеется информация, что на Ижевском пруду имелись также пароходы «Шторм» и «Граната», не давая по ним никаких технических деталей, позволявших бы прояснить их историю до перевозки на Ижевский пруд (например, Жилин, 2012). Но известно, что 1 мая два парохода получили новые наименования: «Красная звезда» и «Свобода», только год этого события различается от 1919 до 1922 г. и непонятно, какие из четырех пароходов переименовали (см., например, Жилин, 2011). Логично было бы предположить, что эти имена получили «Иж» и «Шрапнель», о которых упоминает предвоенная делопроизводственная документация (Mitiukov et al., 2018).

Следующее расширение заводского пароходного парка произошло в 1912 г. В этот год из-за боязни пожара лесопилка и склады пиломатериалов были перенесены из заводской черты на противоположный берег пруда, в район Колтомы, в результате затруднилась доставка

пилотериалов на завод. Поэтому в докладной начальнику завода техника при заведующем техническими артиллерийскими заведениями имелось предложение заложить в план 1913 г. приобретение моторной лодки, которая «*облегчит сообщение с противоположным берегом, так и доставку пилотериала*» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4512. Л. 84 об.). Документация Воткинского завода также упоминает о постройке моторной лодки для Ижевска, сообщая ее характеристики: длина по ватерлинии 8,23 м (27'), ширина 1,83 м (6'), высота борта 0,99 м (3'3"), осадка 0,53 м (1'9"). На лодке предполагалось поставить двигатель с эффективной мощностью 10 л.с., но уже силами заказчика. Год постройки – 1913-й (МИКВ. Д. 4812. Л. 22).

Однако на заседании высшего органа хозяйственного управления Ижевскими заводами Хозяйственного комитета от 9 июня 1914 г. фигурирует факт, что завод обладает на данный момент уже четырьмя пароходами (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 534). В этой связи интересен еще один документ. Как признавал Хозяйственный комитет, к началу 1914 г. «Иж» пришел в совершенную негодность. В результате 11 августа командированный в Нижний Новгород и Казань для закупки материалов подполковник Сорочинский получил задание подыскать подходящий пароход для замены «Ижа». Предпочтение отдавалось уже готовым пароходам, которые можно было бы в навигацию 1914 г. доставить в Гольяны и зимой по санному пути перевезти в Ижевск (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4544. Л. 102, 102 об.). В цитируемом документе наименование парохода не указывается.

24 января 1915 г. начальник Ижевских заводов в рапорте в ГАУ докладывал, что ранее «*купленные два парохода уже на пути к Ижевцу. Один подвезен к селению, а другой скоро прибудет к Гольянам*» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 321). Очевидно, что подвезен к селению пароход, приобретенный подполковником Сорочинским, а «скоро будет» – построенная в Воткинске лодка для перевозки пилотериалов.

Ранее нами было высказано предположение, что упомянутое приобретенное судно – это винтовой пароход «Шторм», но анализ имеющейся по нему информации показал, что его так никогда и не доставили на Ижевский пруд (Mitiukov et al., 2018). По крайней мере в 1917 г. он фигурирует как находящийся на Каме и прошедший в этом году капитальный ремонт, собственниками его значатся не завод, а К.В. Быховский и Л.М. Лейтес. Судно построено в 1902 г., имело номер МПС 557/1, железный корпус длиной 29,25 м (13 саж. 2 арш., 2 верш.), шириной 4,79 м (2 саж., 12 верш.), высоту борта 2,53 м (14 четв. 1 верш.), осадку порожняком 1,15 м (6 четв. 2 верш.), в полном грузе 1,42 (8 четв.). На судне стояла паровая машина 55 н.л.с. или 220 и.л.с. (Список, 1918: 8-9).

Так что очевидно: судно не могло быть приобретено в 1915 г. и получается, что в этот период, кроме «Ижа» и «Шрапнели», завод имел в своей флотилии неизвестную лодку для перевозки пилотериалов и неизвестный пароход.

9 июня 1914 г. Хозяйственный комитет Ижевских заводов констатировал, что из практики работы на новом кирпичном заводе, построенном в Колтоме, подача воды в водонапорный бак производилась пароходными насосами. А поскольку все имевшиеся у завода **четыре парохода** использовались для других целей, баки кирпичного завода заполнялись крайне нерегулярно. Выходит, что упомянутые выше суда приняты заводами уже летом 1914 г.

Строительство насосной станции требовало времени и денег, и тогда Ижевское торгово-промышленное товарищество ввиду ликвидации пивоваренного завода предложило ставший ненужным ему пароход «Пчелка», уже имевшийся на пруду за относительно низкую цену в 1200 руб. Ранний период биографии судна нашел отражение в журналах заседаний Хозяйственного комитета (Mitiukov et al., 2019), там же и отразилась история его продажи заводам (Mitiukov et al., 2018). Согласно приемному акту, пароход имел длину 12,65 м (41'6"), ширину 2,13 м (7'), высоту борта 1,14 м (3'9"), осадку 0,64 м (2'1"). На пароходе располагался один котел и одноцилиндровая паровая машина (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 563), которая для возможной работы зимой была выполнена легкосъемной.

Ранее нами была проведена критика неопубликованной рукописи ижевского краеведа Г.М. Кутузова, описывавшего жизнь в Ижевске во время Первой мировой войны (Mitiukov, Баутина, Лошкарев, 2018). Исходя из его воспоминаний, получается, что во время мировой войны в Ижевске имелось четыре парохода: «Иж», «Шрапнель», «Шторм» и «Граната». 13 февраля 1916 г. на железнодорожной платформе на Старую улицу из Гольян доставили винтовой пароход «Шторм». Г.М. Кутузов особо отмечает, что из всех ижевских пароходов он обладал наибольшей скоростью. В 1921 г. судно передали в Сарапул. Кроме того, по описанию выходит, что этот пароход представляет собой небольшое судно, которому сложно работать при волнении на пруду. Исходя из описания, под него практически идеально подходит лодка для перевозки пилотериалов. Но совпадение названия с винтовым пароходом вряд ли случайно. Скорее всего, мемуарист нашел информацию о приобретении винтового парохода «Шторм» и, не разобравшись, посчитал, что винтовая лодка и есть данный пароход. Соответственно, поскольку мемуарист приводит четыре названия, а по журналам заседаний Хозяйственного комитета выходит, что на заводском пруду также имелось четыре судна, логично было бы предположить, что «Пчелка» и стала «Гранатой». Хорошо известно также, что в 1930-е гг. на Ижевском пруду имелся крупный пароход «Красный сплавщик», который не понятно когда появился на данной акватории. Анализ графической документации показал, что он однотипен

построенным в 1922 г. в Воткинске пароходам «Красная заря» и «Вперед», а поскольку в регистре 1926 г. упоминается лишь «Красная заря» (Регистр, 1926), мы пришли к выводу, что вероятно, «Вперед» и есть доставленный в Ижевск пароход (Mitiukov et al., 2018). Разумеется, исходя из даты постройки, ранее 1922 г. попасть в Ижевск он не мог.

4. Результаты

Несмотря на достаточную логичность полученной картины эволюции заводской флотилии Ижевских заводов периода Первой мировой войны, обнаруженная делопроизводственная документация советского периода требует ее серьезного пересмотра.

Так, имеются сведения о наличии оборудования на заводах – дело начато в феврале 1920 г., закончено 3 февраля 1921 г. (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 28). Среди прочего оборудования там имеется «опись локомотивов завода», среди которых фигурируют и пароходы (Таблица 1). Дата составления документа неизвестна, но, поскольку он стоит на первых же страницах дела, можно предположить его датировку февралем 1920 г., так как листы в деле располагаются в хронологическом порядке. Графы таблицы не подписаны, но все позиции (кроме двух) достаточно очевидно реконструируются.

Таблица 1. Сведения о локомотивах завода (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 28. Л. 3-3 об.)

Заводской номер	№ 14	№ 15	№ 16
Пароход	«Шрапнель»	«Граната»	«Иж»
Номер котла	4654	5553	5658
Тип машины	Компаунд	Компаунд	Компаунд
Место постройки	Воткинский 3-д	Воткинский 3-д	Воткинский 3-д
Расширение	2	2	2
Диам. цилиндров	432 и 882 мм	432 и 882 мм	288 и 576 мм
Ход поршня	840 мм	840 мм	576 мм
Мощность	45 л.с.	40 л.с.	12 л.с.
?	35	130	40
?	120 ф.	180 ф.	180 ф.

Следующий важный документ того же дела озаглавлен «В дополнение отношения от 15 декабря за № 2534... сообщает о площади пароходов», и далее дается список: «Свобода» 105 футов (32,02 м), «Иж» 57 футов (17,38 м), «Крас[ная] Звезда» 114 футов (34,77 м) (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 28. Л. 68). Судя по всему, под «площадью» в документе понимается длина пароходов. Дата документа не указана, но понятно, что он составлен как ответ на отношение 15 декабря вскоре после этой даты, т.е. в декабре 1920 г., поскольку дело было закрыто в феврале 1921 г. Как видно, в списке приведены новые названия пароходов, что доказывает факт их переименования в 1920 г. При сопоставлении данных этой и последующих таблиц не остается никаких сомнений, что «Шрапнель» стала «Свободой», а «Граната» – «Красной звездой». «Иж», поскольку его планировалось вскоре списать, остался под прежним именем.

Далее в деле в переписи оборудования снова приводятся сведения о котлах пароходов (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 28, Л. 109-113). У «Шрапнели» указан номер по котловой книге № 4654, у «Гранаты» – № 5553, что полностью совпадает с данными таблицы 1 и нашими предположениями о переименовании. Несколько неожиданно, что котел «Ижа» не имеет номера (в графе, где должен стоять номер указано «нет»). Данный факт можно интерпретировать, как демонтаж в указанный период (середина 1920 г.) котла из-за большого износа, и пароход пока находится без него. Данное предположение подтверждается «Годовым отчетом по отделу главного механика во время с 1 октября 1922 по 1 октября 1923 г.», в котором прямо указано, что в этот период «Изготовлены вновь ... паровой котел для парохода «Иж»» (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15, Д. 60, Л. 63 об.).

Но вернемся к 1920 г.: в сведениях парового отдела о паровых машинах относительно пароходов указывается мощность машин: «Иж» – 15 л.с., «Граната» и «Шрапнель» – по 30 л.с. Режим работы по всем пароходам указан – «летом по 8 часов» (имеется в виду в сутки) (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 28. Л. 114).

Предположение, что переименование «Гранаты» и «Шрапнели» произошло в 1920 г., подтверждается делом «Месячные сведения о наличии оборудования в разрезе мастерских», начатом 26 февраля 1921 г. На протяжении всего дела пароходы фигурируют уже под своими новыми названиями (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 43). Среди перечня оборудования, подлежащего смазке, даются и пароходы «Свобода», «Красная звезда» и «Иж» с мощностью машин 45, 40 и 15 л.с., соответственно, что снова подтверждает высказанное выше предположение о новых и старых названиях при переименовании. Среднее число рабочих часов в сутки по всем указано 15, а рабочих дней в месяце – 30 (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 43, Л. 65). В отчете на запрос ВСНХ № 24 в перечне оборудования заводов на 1 сентября 1921 г., кроме трех пароходов, значатся также 9 моторных лодок.

Относительно них указывается: «из них 2 железных с моторами, 2 деревянных с моторами и 5 деревянных без моторов, на которые моторы устанавливаются по надобности» (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 43, Л. 162 об.).

Черновик того же документа дает некоторую дополнительную информацию. Во-первых, в таблице дается детализация по оборудованию, требующему ремонт. Ни один из пароходов или лодка в ремонте не нуждаются. Во-вторых, указан типаж имеющихся моторов. На пять лодок без моторов могут быть установлены имеющиеся в наличии моторы «Инвенруд», которых на заводе 8 штук. Далее дается описание моторов, написанная от руки, и потому из-за неразборчивости почерка некоторые позиции вызывают сомнения. Тем не менее, судя по ней, завод, кроме указанных выше 8 моторов «Инвенруд», имеет один мотор, марка которого написана неразборчиво, но возможно, «Орел», один «Болиндер» и один «Аванс» (он вынесен во второй столбец, так что к описи лодочных моторов может и не иметь отношения) (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 43. Л. 170).

Наконец, имеется полная опись всего оборудования заводов, в том числе и транспортного цеха на 1 октября 1926 г. (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 337. Л. 30 об.-32). В соответствии с ней у завода имеются следующие плавсредства:

1. Буксирный колесный пароход «Красная звезда», постройки Воткинского завода 1902 г. Длина корпуса 35 м, ширина 5,75 м, высота бортов 1,92 м. Мощность машины 30 л.с.
2. Буксирный колесный пароход «Свобода», постройки Воткинского завода 1902 г. Длина корпуса 32,35 м, ширина 4,9 м, высота бортов 2,25 м. Мощность машины 25 л.с.
3. Буксирный колесный пароход «Иж». Длина корпуса 17 м, ширина без кожухов 3,15 м, с кожухами 5,15 м, высота бортов до нижней палубы 2,5 м. Мощность машины 12 л.с. Пароход выведен в отстой.
4. Винтовой пароход «Шторм», длина 27,43 м, высота в носу 2,34 м, в корме 1,85 м, ширина 3,66 м. Корпус сильно проржавел.
5. Моторная лодка «Коммунар» длиной 4,8 м, шириной 1,25 м, высотой 1 м.
6. Моторная лодка «Задорный», корпус деревянный, длиной 5,2 м, шириной 1,3 м, высота 0,33 м.
7. Катер «Ижзавод», железный корпус длиной 8,9 м, шириной 2 м, высотой 1,1 м.
8. Катер «22», деревянный корпус, длина 10 м, ширина 1,9 м, высота 1 м.
9. Моторная лодка «Беспощадный», железный корпус, длиной 5,8 м, шириной 1,5 м, высотой 0,9 м, стоит двигатель «Болиндер».

Видно, что характеристики «Свободы» и приведенные выше «Шрапнели» практически идентичные, как и данные по «Ижу» и «Шторму», а имеющиеся различия можно объяснить разными способами замера. У «Ижа» ширина по кожухам колес различается почти на метр, но имеется информация, что он в 1910-е гг. проходил ремонт со сменой колес (Mitiukov et al., 2018). Указание, что пароход выведен в отстой, подтверждает предыдущее предположение, что на нем демонтировали котел.

В связи с этим интересен еще один документ, из которого ясно, что на ноябрь 1919 г. Цеховой комитет по части Смотрителя казенных зданий Ижевских заводов имел в своем распоряжении три парохода: «Иж», «Шрапнель» и «Гранату» (ЦГА УР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 10. Л. 23-24). Все пароходы после «резвакуации» белых достались в исправном состоянии. В течение 1919 г. на всех пароходах производилась перевозка пассажиров, для чего Цеховой комитет выдавал капитанам пароходов билетные книжки. При этом с парохода «Шрапнель» поступило 5020 руб. от продажи билетов в четырех книжках, с «Ижа» – 4393 руб. по трем книжкам и с «Гранаты» 2154 руб. по двум книжкам. Получается, что «Шторма» в 1919 году на Ижевском пруду не было.

Характеристики парохода «Шторм» также подтверждают нашу версию, что это довольно крупное, по ижевским меркам, судно. Его невозможно, как утверждает Г.М. Кутузов, перевезти на железнодорожной платформе. Таким образом, пароход «Шторм», приобретенный Ижевскими заводами, всю свою карьеру в качестве заводского парохода пробыл на Каме. Напомним, что на это указывают следующие факты:

1. В 1917 г. пароход проходит капитальный ремонт (в Ижевске он его бы не прошел: там просто не было соответствующих мощностей).
2. Во время Ижевского восстания 1918 г. судно находилось в Гольянах, о чем упоминают в своих мемуарах участники событий.
3. В 1919 г. при отступлении белых пароход пострадал от пожара в Левшино.
4. В 1920-х гг. пароход пытались отремонтировать на Воткинском заводе, но до консервации к работам не приступали.
5. Судно имеется в списке рабочего ядра 1923 г. (пароходы замкнутых акваторий там отсутствуют).

Указанные предположения косвенно подтверждаются мемуарами того же Г.М. Кутузова, который указывает, что в 1921 г. «Шторм» передали в Сарапул. Очевидно, он имел информацию, что в этом году пароход был в Сарапуле, а поскольку ранее он ошибочно «отправил» его в Ижевск, получается, что его увезли обратно.

В регистре 1926 г. пароход «Шторм» с подобными характеристиками указывается как служебное судно в составе Волжского государственного речного пароходства (ВГРП) (Регистр, 1926: 260-261). Выходит, что если на 1.10.1926 г. судно находится еще на балансе Ижевских заводов, то в этом же году его передали в ВГРП, поскольку данные в регистре приведены на 1 марта 1926 г. Вероятно, «накладка» произошла из-за проблем с приемкой.

Как явствует из журналов заседаний Хозяйственного комитета, в 1915 г. заводы приобрели пароход «Пчелка». Его характеристики близки к катеру «22» (длина различается на 2 м, ширина на 0,2 м).

Между тем в «Нормах расхода транспортного сектора завода № 10» за 1932 г. указано, что в этом году горюче-смазочные материалы, кроме парохода «Свобода», планируются на моторные лодки «Буффало» (60 л.с.) и «22» (40 л.с.) (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 14. Д. 388. Л. 8а). Примерно в это же время была сделана серия снимков, в настоящее время хранящаяся в фондах УРМ. На них четко различаются два разных катера (Рис. 1). Судя по фигурам людей, длина обоих составляет около 10 м (рост человека укладывается в длину катера чуть больше пяти раз), но зрительно видно, что один из них больше (Рис. 1, слева). Вопрос о наличии катеров завода № 10 (позднее № 180 и еще позднее № 74) уже поднимался нами (Mitiukov et al., 2019). В 1936–1937 гг. у завода имелось четыре катера, поэтому однозначно утверждать, что один из катеров, приведенных на Рисунке 1 – «Буффало», а второй – «22», невозможно. Однако при большом увеличении одного из снимков (Рис. 1, слева), становится видно, что он обладает очень коротким названием, написанным в носу. Оно напоминает две или три буквы, но такое количество имеет лишь катер «22».

На Рисунке 2 приведены имеющиеся фотографии парохода Бодалева, вероятно «Пчелки» и катера Евдокимова «Фабрикант». Зрительно видно, что бодалевский пароход все-таки значительно больше того, что изображен на снимке 1933 г. (Рис. 1, слева). И наоборот, катер «Фабрикант» и архитектурой, и размерами очень его напоминает.

На обороте фотографии имеется надпись, выполненная чернилами, гласящая, что катер «Фабрикант» построен по заказу фабриканта А.Н. Евдокимова мастером Рогозиным в 1910 г. На нем стоял двигатель 7 л.с., длина корпуса 23 фута (7 м), скорость 18 верст в час. Снимок сделан в 1910 г. у Евдокимовской дачи на Воложке. Сам фабрикант сидит в лодке, Рогозин стоит у руля. На снимке у стоящего мужчины (Рогозин) видно, что срез борта ему примерно по пояс. Катер явно беспалубный, что позволяет оценить высоту борта как около метра. Однако «укладывая» фигурку человека вдоль ватерлинии, можно увидеть, что он длиннее человека примерно в пять раз. Таким образом, если рост составляет 1,5–2 м, то длина катера получается 7,5–10 м (никак не 7 м), поэтому, возможно, разные источники могли привести разную длину (например, максимальную или длину по палубе).

Дополнительное косвенное доказательство, что «Фабрикант» вполне мог быть «22», заключается в том, что еще в 1919 г. Ревком города Ижевска постановил произвести регистрацию всех частных лодок, имевшихся на пруду. Так в августе этого года Ревком принимает решение возратить незаконно реквизированную лодку № 62 ее владельцу Е. Игнатьеву и снова напомнить всем гражданам о необходимости зарегистрировать свои лодки и получить на них номера (ЦГА УР. Ф. Р-177. Оп. 1. Д. 31. Л. 12. 12 об.).

На 1917 г. крупнейшими частными ружейными фабриками Ижевска были фабрика М.И. Березина (329 рабочих), А.Н. Евдокимова (320 рабочих) и В.И. Петрова (185 рабочих) (ЦГА УР. Ф. Р-224. Оп. 1. Д. 53, Л. 125). Но имеются сведения о наличии собственных лодок только у Евдокимова и Петрова. Если Петров сразу после революции передал все свое имущество в распоряжение новой власти, в результате чего его лодки, попавшие в новые госструктуры, вполне могли избежать регистрации, то катер Евдокимова просто обязан был получить номер и из-за явной аполитичности названия «Фабрикант» далее вполне мог фигурировать в документации только под номером.



Рис. 1. Фотографии из фондов УРМ: вид на Ижевский пруд, 1933 г. (слева) (УРМ. Фото № 8580, фрагмент); парк С.М. Кирова в Ижевске, 1930-е гг. (справа) (УРМ. Фото № 8557, фрагмент)



Рис. 2. Пивоваренный завод Бодалева (слева) (Селивановский, 2014: 38, фрагмент фото № 40), катер «Фабрикант» (ЦДНИ. Ф. 4961. Оп. 2. Д. 347)

Что касается «Пчелки», то на момент покупки ее Ижевскими заводами она уже находилась в довольно запущенном состоянии. В переписке по ее покупке прямо звучит, что в основном судно приобретают, чтобы использовать его легкокошмную машину для нужд завода. К сожалению, информации о машине в приемном акте парохода недостаточно, чтобы ее однозначно идентифицировать как какую-то паровую машину по описи 1921 г. Поэтому, скорее всего, к 1925 г. бывшая «Пчелка» либо стояла на приколе, либо уже была разобрана.

Характеристики лодки для перевозки пиломатериалов очень близки к катеру «Ижзавод». Кроме всего, «Ижзавод» значится с железным корпусом, а Воткинский завод, построивший лодку, строил исключительно железные суда. Все это однозначно показывает, что «Ижзавод» – это данная лодка.

В 2011 г. краевед С.А. Жилин опубликовал воспоминания ижевского фабриканта Петрова. В числе прочего там имеется следующая фраза: «На Воложке заготавливали дрова для фабрики и дома. Эти дрова вывозили на большой барже, которую буксировал небольшой нефтяной катер «Садик»» (Жилин, 2011). «Нефтяным» по терминологии того времени назывался дизельный двигатель. Что интересно, в списке на 1.10.1926 г. также имеется один катер с двигателем «Болиндер». Указание на него, скорее всего, подчеркивает его исключительность (в описи двигателей прямо указывается, что «Болиндер» один на заводе). Поэтому возможно, что после национализации «Садик» фабриканта Петрова и стал «Беспощадным».

В этой связи интересно еще одно совпадение. Как отмечалось выше, в отличие от Евдокимова, Петров после революции сам добровольно передал свое имущество новой власти. А как указывает С.А. Жилин в цитируемых воспоминаниях, «рядом с его домом была пристань с мостиками для лодок и купания, а для моторной очень хорошей лодки «Чайка» – крытый домик на воде. Еще была лодка с подвесным мотором «Альбатрос»» (Жилин, 2011).

Имеющаяся на заводах лодка «Коммунар» явно получила свое наименование после революции. Остальные названия нейтральные и однозначно утверждать, что они также появились после революции, невозможно. К сожалению, фотографии петровских лодок авторам не известны, кроме одной – «Альбатрос» (Рис. 3). На снимке видна обычная лодка, каких в то время на пруду был не один десяток. Совмещая размеры изображенных в лодке людей с ее габаритами, можно увидеть, что высота борта лодки примерно по колено взрослому человеку, а это как раз около 0,33 м – из характеристик лодки «Задорный». Но у этой же лодки указана длина 5 м, в то время как у «Альбатроса» на снимке явно меньше. Но если присмотреться к отражению на воде, оно дает несколько иной ракурс лодки: видно, что между взрослым человеком в центре лодки и военным на корме довольно приличное расстояние. Из этого можно заключить, что собака, мужчина за ней, еще один мужчина на левом борту и военный с ребенком явно сидят на разных банках. Кроме того, на лодке не видно уключин и весел, это может свидетельствовать, что за спиной у военного находится подвесной мотор, как это указано в приведенном выше описании петровской лодки. Таким образом, можно отметить, что характеристики «Задорного» вполне могут соответствовать лодке «Альбатрос». К сожалению, провести параллель между оставшимися лодками – петровской «Чайкой» и заводским «Коммунаром» невозможно из-за недостаточности данных, но характеристики последнего в описи заводского имущества позволяют утверждать, что это действительно «хорошая лодка», явно со штатным мотором. А судя по высоте борта, возможно, имевшая и крытый верх.

То, что по крайней мере часть лодок попала на Ижевские заводы после революции, доказывает выписка из заседания Правления Ижевскими заводами от 3 августа 1920 г. В этот день слушался вопрос «О создании дежурных лодок на случай пожара и для исполнения служебных обязанностей Коменданта заводов». В результате было принято решение: «Назначить в распоряжение Коменданта заводов три лодки: «Задорная», «Ватага» и ...» (ЦГА УР. Ф. Р-1. Оп. 1.

Д. 31. Л. 220). Наименование третьей лодки в документе отсутствует, возможно, она была безымянная, а название «Задорная» и «Задорный» практически идентичны. Вполне возможно, что этим решением все три бывшие петровские лодки и были приняты в заводскую флотилию.



Рис. 3. Лодка фабриканта Петрова «Альбатрос» (слева) (колл. С.А. Жилина); помощник капитана Серебряков и капитан Байгуров на палубе парохода «Звезда» (справа) (АВЗ, папка Воротова, письмо 15.09.1968)

Из списка судов транспортного цеха непонятным остается лишь вопрос о пароходе «Красная звезда». Из более поздних заводских документов можно заключить, что в начале 1930-х гг. он находился на консервации, а в 1938 г. он как «Красный сплавщик» появляется среди судов хозяйств Наркомата лесной промышленности, действовавших на Ижевском пруду. Среди неописанных документов архива Воткинского завода есть прямое указание, что пароход «Звезда», находившийся в Ижевской эксплуатационной конторе, – это бывшая «Граната». На обороте фотографии 1945 г. (Рис. 3, слева), присланной в заводской музей 15 сентября 1968 г. помощником капитана Серебряковым, указано, что пароход построен в 1901 г. и до революции назывался «Гранат» (описка автора письма, на самом деле «Граната») (АВЗ, папка Воротова, письмо 15.09.1968).

Ранее путем сопоставления фотографии «Красного сплавщика» и чертежа пароходов «Красная заря» и «Вперед», мы сделали заключение, что они однотипные (Mitiukov et al., 2018). Однако указанные выше документы однозначно показывают, что «Граната» была на Ижевском пруду уже в 1919 г., в то время как «Красную зарю» и «Вперед» только в апреле 1921 г. спустили на воду (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128. Л. 76 об.). Между тем характеристики этих пароходов и «Красной звезды» удивительно совпадают. Длина корпуса по грузовой ватерлинии 32 м, но максимальная длина, снятая с чертежа, – 34,8 м (114 ф.), ширина по мидель-шпангоуту 5,5 м, ширина по кожухам колес, снятая с чертежа, – 10,2 м, высота борта 2,28 м, осадка 0,76 м (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7т. Д. 336). Самое удивительное в этой ситуации то, что реконструируемые нами биографии судов воткинской постройки не дали ни одного судна постройки 1901–1902 гг., чья бы биография была не определена в период после 1914 г. (Воткинский завод). Правда, есть вопросы по поводу судьбы буксира «Красноводск» (1-й) 1901 года постройки, с длиной корпуса 106 футов, но он был винтовой. Гипотеза перестройки винтового парохода в колесный выглядит очень экзотичной и непонятной.

Но может быть высказана еще одна версия по поводу появления «Гранаты». Реконструкция номеров заказов судостроительного цеха Воткинского завода показала, что отсутствует какая-либо информация о постройке судна с № 278. Номера построенных судов по соседним номерам дают возможность утверждать, что № 278 построен, скорее всего, в 1913 г. Поскольку приведенная выше заводская документация показывает, что на судне стоял котел № 5553 (Таблица 1), было бы полезным посмотреть, а имелся ли такой котел в дореволюционных регистрах. Поиск по регистрам периода 1906–1917 гг. дал отрицательный результат: пароход с котлом № 5553 в них отсутствует. Зато имелись несколько судов, имеющих номер котла 555X – все они оказались на судах 1912–1913 годов постройки. Делопроизводственная документация Воткинского завода, имеющаяся в фондах ЦГА УР имеет несколько лакун, одна из которых как раз и приходится на период реализации заказа № 278. Исходя из этого, можно заключить, что под этим номером проходил какой-то небольшой заказ, который построили очень быстро. Постройка парохода размерами «Гранаты» в него явно не укладывается, а вот «обновление» старого корпуса для выставления на продажу – вполне. Параметры паровой машины и котла выглядят также вполне обычными для Воткинского завода, который подобную продукцию производил десятками в год. Остается лишь вопрос, какой пароход 1901–1902 года постройки могли переделать в 1913 г. и выставить на продажу в 1914 г.?

Факт, что «Красной звездой» мог стать бывший «Вперед», практически исключен. Документы показывают, что переименование «Гранаты» в «Красную звезду» произошло в 1920 г. В это время по Каме ходил агитпароход «Красная звезда» с Н.К. Крупской и другим видными советскими деятелями

на борту. Есть информация, что некоторые из них могли встречать 1 мая 1920 г. в Ижевске, возможно, этим и объясняется новое наименование «Гранаты». Можно предположить, что в 1922 г. на Ижевский пруд доставили «Вперед», получивший имя какого-то списанного парохода, например «Пчелки». Но эта гипотеза опровергается тем, что на «Гранате» уже в 1920 г. стояла мощная паровая машина, по приведенным выше данным, она либо соизмерима с таковой на «Шрапнели», либо более мощная, какой на «Пчелке» быть не могло.

5. Заключение

Делопроизводственная документация Ижевских заводов периода 1920-х гг. заставляет пересмотреть и скорректировать картину эволюции заводской флотилии. По всей вероятности, два дополнительно упоминающихся на 1914 г. парохода – это «Граната» и «Ижзавод», к которым в 1915 г. добавилась «Пчелка», доведя количество судов до пяти. А вот дату приемки «Шорма», скорее всего, необходимо отодвинуть на 1918 г. или даже на более поздний период.

Таким образом, в период Первой мировой войны наблюдался резкий численный рост заводской флотилии Ижевских заводов, объясняющийся увеличением военных заказов. Поскольку перевозка пароходов с Ижевского пруда до камского села Гольяны представляла собой трудоемкую процедуру, все пароходы сохранялись в рабочем состоянии при всех четырех эвакуациях завода в период 1918–1919 гг. (в отличие от железнодорожного состава). Пароходы «Шрапнель», «Иж» и «Граната» эксплуатировались весь указанный период. Пароход «Шторм» в это время оставался на Каме из-за проблем технического (ремонт 1917 г.) и военного характера (поврежден в Левшино в 1919 г., новый ремонт сильно затянулся в условиях послевоенной разрухи).

Анализ судового состава Ижевских заводов позволяет сделать вывод, что, несмотря на значительный рост, заводы все-таки продолжали испытывать дефицит самоходных плавсредств. Это доказывается покупкой старого, уже практически негодного парохода «Пчелка» (единственное достоинство которого состояло в том, что он в 1915 г. уже находился в Ижевске), парохода «Шторм», который так и не смогли доставить в Ижевск, а также очень бережной эксплуатацией парохода «Иж». Техническое состояние «Ижа» заставило Хозяйственный комитет еще в 1914 г. подыскать ему замену, но вместо этого он эксплуатируется до 1920-х гг., и на него даже ставят новый котел.

После революции дефицит водного транспорта пытались решить за счет национализации частных плавсредств, что дало возможность преодолеть кризис лишь частично (все катера и лодки были маломощные и небольшого водоизмещения). Вероятно, к началу 1920-х гг. произошла окончательная монополизация всех крупных плавсредств, находящихся на Ижевском пруду, и в состав заводской флотилии вошли бывшие катера и моторные лодки фабрикантов Евдокимова («Фабрикант») и Петрова («Садик», «Альбатрос» и «Чайка») – лучшее из того, что имелось на Ижевском пруду.

С развитием сети железных дорог на Ижевских заводах и в округе необходимость в развитии водного транспорта отпала. В 1926 г. завод отказывается от парохода «Шторм», еще ранее пароходы «Иж» и «Красная звезда» ставятся на консервацию, в связи с чем единственным действующим пароходом остается «Свобода» («Шрапнель»). По-видимому, она вполне справлялась с объемом необходимых перевозок, поскольку остальные пароходы еще до начала 1930-х гг. так и оставались на консервации.

6. Благодарности

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

Литература

- АВЗ** – Архив Воткинского завода.
Воткинский завод – Воткинский машиностроительный завод. Век судостроения (1847–1945) / Р.В. Лапшин, Н.В. Митюков, Д.В. Матвеев, А.В. Коробейников. Ижевск, 2018. 434 с.
Жилин, 2011 – Жилин С. На Ижевском пруду // *Автотрибуна*. 2011. 12 сентября. С. 13.
Жилин, 2012 – Жилин С. На берегах истории // *Деловой квадрат*. 2012. № 9 (84). С. 62-64.
МИКВ – Музей истории и культуры города Воткинска.
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 марта 1926 г. / Под ред. инж. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 503 с.
Селивановский, 2014 – Селивановский С.Н. Старый Ижевск. События и люди в объективе фотографов. Ижевск: Киноград, 2014. 292 с.
Список, 1918 – Список судов речного флота по переписи 1916–17 гг. Бассейн реки Волги. СПб, 1918.
УРМ – Национальный музей Удмуртской Республики им. К. Герда

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

ЦДНИ – Центр документации новейшей истории Удмуртской Республики.

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L. Vessel's Composition of the Plant Number 74 ("Izhmash") in 1930–1950-ies // *Russkaya Starina*. 2019. № 10 (1), pp. 26-31. DOI: 10.13187/rs.2019.1.26

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. Vol. 49. Is. 3, pp. 1307-1320. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Loshkarev A.N., Seliverstova M.A. The Navigation's Beginning on Izhevsk Pond on the Meeting's Journals of the Economic Committee of Izhevsk Plants in 1892–1900 // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 52. Is. 2, pp. 808-820. DOI: 10.13187/bg.2019.2.808

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Mitrofanov A.F., Makarov Y.N. Merchant Shipping Company I.I. Bodalev on the meeting's journals of the Economic Committee of Izhevsk plants 1895-1900 // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 52. Is. 3, pp. 1301-1309. DOI: 10.13187/bg.2019.3.1301

References

AVZ – Archive of the Votkinsk plant.

CDNI – Center for Documentation of the Recent History of the Udmurt Republic.

CGA UR – Central State Archive of the Udmurt Republic.

MIKV – Museum of History and Culture of Votkinsk.

Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I. (2018). Steamers of the Izhevsk's plants on the 1910-s. *Bylye Gody*. Vol. 49. Is. 3, pp. 1307-1320. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Loshkarev A.N., Seliverstova M.A. (2019). The Navigation's Beginning on Izhevsk Pond on the Meeting's Journals of the Economic Committee of Izhevsk Plants in 1892–1900. *Bylye Gody*. Vol. 52. Is. 2, pp. 808-820. DOI: 10.13187/bg.2019.2.808

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Mitrofanov A.F., Makarov Y.N. (2019). Merchant Shipping Company I.I. Bodalev on the meeting's journals of the Economic Committee of Izhevsk plants 1895-1900. *Bylye Gody*. Vol. 52. Is. 3, pp. 1301-1309. DOI: 10.13187/bg.2019.3.1301

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L. (2019). Vessel's Composition of the Plant Number 74 ("Izhmash") in 1930–1950-ies. *Russkaya Starina*. № 10 (1), pp. 26-31. DOI: 10.13187/rs.2019.1.26

Mitiukov i dr., 2018 – Mitiukov N.W., Bautina S.L., Loshkarev A.N. Rukopis G.M. (2018). Kutuzova kak istochnik po izhevskim paroxodam [Manuscript by G.M. Kutuzov as a source for Izhevsk steamboats]. *Vostochno-Evropejskij nauchnyj vestnik*. № 2 (14), pp. 50-53. [in Russian]

Registr, 1926 – Registr Soyuz SSR. Spisok rechnykh sudov. Sostavlenn po dannym Mestnykh Byuro Registra Soyuz SSR na 1 marta 1926 g. [Register of the USSR. List of river vessels. Compiled according to the data of the Local Bureau of the Register of the USSR on March 1, 1926]. M.: Transpechat. 1926. 503 p. [in Russian]

Selivanovskij, 2014 – Selivanovskij S.N. (2014). Staryj Izhevsk. Sobytiya i lyudi v obektive fotoagrafov [Old Izhevsk. Events and people in the lens of photographers]. Izhevsk: Kinograd, 292 p. [in Russian]

Spisok. 1918 – Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1916-17 gg. Basseyn reki Volgi [List of ships of the river fleet according to the census of 1916-17. Basin of the Volga River]. SPb. 1918. [in Russian]

URM – National Museum of the Udmurt Republic named after K. Gerda.

Votkinskij zavod – Votkinskij mashinostroitel'ny`x zavod. Vek sudostroeniya (1847-1945) [Votkinsk Machine-Building Plant. Age of shipbuilding (1847-1945)]. By R.V. Lapshin, N.W. Mitiukov, D.V. Matveev, A.V. Korobejnikov. Izhevsk, 2018. 434 p. [in Russian]

Zhilin, 2011 – Zhilin S. (2011). Na Izhevskom prudu [On the Izhevsk's lake]. *Autovitrina*. 12 sentyabrya. P. 13. [in Russian]

Zhilin, 2012 – Zhilin S. (2012). Na beregakh istorii [On the shores of history]. *Delovoy kvadrat*. № 9 (84), pp. 62-64. [in Russian]

Пароходы Ижевских заводов в Первой мировой и Гражданской войнах

Николай Витальевич Митюков^{a, b, c, d, g, *}, Светлана Леонидовна Баутина^e, Анатолий Николаевич Лошкарев^c, Юрий Николаевич Макаров^f

^a Международным сетевым центром фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

^b Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Ижевск, Российская Федерация

^c Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Ижевск,

* Корреспондирующий автор

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

Российская Федерация

^d Московский институт психоанализа, Москва, Российская Федерация

^e Камский институт гуманитарных и инженерных технологий, Ижевск, Российская Федерация

^f Сочинский государственный университет, Сочи, Российская Федерация

^g Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Ижевские оружейный и сталелитейный заводы сыграли большую роль в Первой мировой войне, в первую очередь в деле обеспечения российской армии стрелковым оружием. Но в их истории до сих пор практически не исследована роль заводского водного транспорта. Между тем, начиная с 1912 г., на волне предвоенных заказов начался его существенный рост. К двум пароходам, имевшимся на Ижевском пруду в начале века («Иж» и «Шрапнель»), добавились построенные в Воткинске пароход «Граната» и моторная лодка «Ижзавод». В 1915 г. у купца Бодалева был куплен пароход «Пчелка». В это же время приобретен пароход «Шторм», из-за проблем технического и военного характера так и не попавший в Ижевск. После революции заводам, вероятно, достались национализированные катера и лодки фабрикантов Петрова и Евдокимова. Несмотря на их небольшой размер и маломощность, это было лучшее из того, что в данный период имелось на Ижевском пруду, в результате чего к 1925 г. заводская флотилия достигла пика своей численности (четыре парохода и пять катеров).

Причины роста значимости заводского водного транспорта в период Первой мировой войны следует искать в удаленности акватории Ижевского пруда от Камы. Перевозка катеров и пароходов представляла собой довольно трудоемкую операцию, в результате чего Ижевские заводы, пережившие в 1918–1919 гг. четыре эвакуации, сохранили в относительном порядке свою флотилию, но при этом практически полностью лишились угнанного или уничтоженного железнодорожного транспорта. С его восстановлением роль водных перевозок, как и водного транспорта на Ижевском пруду, вполне закономерно упала. Во второй половине 1920-х гг. происходит существенное сокращение численности заводской флотилии, и к началу 1930-х гг. в эксплуатации остались лишь пароход «Свобода» и два катера.

Ключевые слова: Ижевские заводы, водный транспорт, Первая мировая война, Гражданская война, водные перевозки, обеспечение оборонного производства.