

УДК 629.12: 94

Н.В. Митюков, Л.П. Порцева**О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ КАТАЛОГА ВОТКИНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ**

Несмотря на то, что воткинское судостроение являлось одним из ярких культурно-технических феноменов России, в настоящее время технический аспект этого вопроса практически выпал из поля зрения историков. В работе доказывается актуальность тематики и необходимость ее систематизации через составление каталога воткинских пароходов.

Ключевые слова: водный транспорт, пароходное сообщение, Воткинское судостроение, история.

Судостроение в городе Воткинске второй половины XIX – начала XX в. является одним из культурно-технических феноменов России этого периода. Далёкий от речных магистралей посёлок Воткинский завод являлся тем не менее одним из крупнейших поставщиков пароходов в России. Всего с середины XIX по 20-е гг. XX в. заводом построено свыше 400 морских и речных судов, которые долгие годы несли службу на морях и реках России, а затем и СССР от Амура и Иртыша до Волги и Невы, от Аральского и Белого до Черного и Каспийского морей. После революции воткинское судостроение пресеклось, зато филиалы Воткинского завода, в первую очередь на Амуре и Иртыше, выросли в крупнейшие предприятия отрасли этих регионов. Суда, построенные в Воткинске и филиалах, внесли весьма существенный вклад в историю России. Достаточно отметить, что, например, Аральская военная флотилия практически целиком состояла из судов, построенных этим заводом. С технической точки зрения значение Воткинска в мировом речном судостроении также огромно.

Тем не менее во время работы над монографией «Удмуртские названия в морском и речном флоте России» [1] пришлось констатировать, что до сих пор не существует системного описания технических аспектов истории воткинского судостроения. Немногих историков, занимавшихся воткинскими пароходами, интересовали, прежде всего, капиталистические отношения, например, в свете развития речного транспорта [2] или как элемент развития индустрии Урала [3, 4]. В результате в литературе есть лишь строго ограниченный набор технико-технологических фактов по этой теме, кочующих из книги в книгу.

Чтобы не быть голословными, рассмотрим публикации по такому довольно локальному аспекту, как количество пароходов, построенных по заказу ижевских заводов. Практически все исто-

рики единодушны во мнении, что первым пароходом для Ижевского пруда стал «Иж», а далее начинаются расхождения. Так, работа Шумилова после указания на строительство парохода «Иж» сообщает: «Через десять лет [в 1902 г.] воткинцы изготовили для ижевцев другой пароход под таким же названием (его именовали «Ижонок»). Существовал также заводской пароход «Шрапнель» (с 1920 г. «Свобода»)» [5. С. 23]. Добавляя неразберихи, Новиков сообщает следующее: «По прошествии некоторого времени [с момента доставки парохода «Иж»], увидев на Ижевском пруду паровой буксир с названием «Граната»... жители по достоинству оценили плавающего по воде «железного коня», помогающего исполнять нечеловечески тяжелый труд. Второй пароход – «Шрапнель» – долгие годы совершал по три рейса...» [6]. Информация о пароходах «Шрапнель» и «Граната» подтверждается ижевским краеведом С.Н. Селивановским: «Пароходы назывались «Шрапнель» и «Граната», после революции им дали новые имена: «Красный сплавщик» и «Свобода». Один сплавлял от Воложки лес, другой возил пассажиров» [7]. Таким образом, получается, что на Ижевском пруду имелось сразу четыре заводских парохода «Иж», «Ижонок», «Шрапнель» и «Граната». Однако анализ архивных и литературных источников показал, что на самом деле таковых пароходов было два, а не четыре [8].

Добавляет путаницы и тот факт, что заводчане, идя на поводу у заказчиков, могли давать своей продукции одинаковые наименования. Так, в упомянутой работе [1] мы выделили 7 пароходов с наименованием «Воткинский завод» и имеется ряд сомнений в существовании парохода, отмеченного нами под № III. А поскольку нет единодушия по таким довольно локальным эпизодам, общая численность построенных в Воткинске пароходов, по разным оценкам, колеблется в районе сотни!

На наш взгляд, начинать данную работу следует именно с создания каталога всех построенных в Воткинске парходов с указанием их характеристик и краткой биографии. Полагаем, что это издание, с привлечением фотографий и технической документации, способно вызвать интерес к воткинскому судостроению как среди историков, так и краеведов. После того, как в научный оборот будет введён массив этих неизвестных для широкого круга данных, у историков появится возможность обоснованных аналитических выводов об эффективности судостроения, уровне принимаемых технических решений и т.п., которые нередко имеют голословный характер.

А интерес к теме имеется не только в Удмуртии, но и в России в целом, а также странах СНГ, где служили военные корабли и гражданские суда Воткинского завода. Историки флота не раз поднимали на интернет-форумах и конференциях вопрос о необходимости проведения подобной систематизации. Например, в настоящее время изданы подобные каталоги по парходам КВЖД, Добровольному флоту и т.д.

Еще один немаловажный аргумент в пользу этой работы состоит в том, что множество технической документации из архива Воткинского завода разошлось по частным собраниям (особенно в период Гражданской войны и в 1920-е гг.), и публикацию данных из частных собраний по оз-

наченной теме тем более необходимо начинать, что с уходом из жизни старых коллекционеров их архивы нередко их родственники сдают в макулатуру. В связи с этим в настоящее время в Воткинске началась кампания по изданию книг об истории города [8], чтобы превратить его в туристическую достопримечательность – пока редкие туристы посещают город исключительно как родину композитора Чайковского, совершенно упуская из виду богатое историческое и индустриальное прошлое.

ЛИТЕРАТУРА

1. Митюков Н.В., Лапшин Р.В. Удмуртские названия в морском и речном флоте России. Ижевск, 2010. 96 с.
2. Мельников Л.С. Речной транспорт // Очерки по истории Удмуртии XIX в. Ижевск, 1996. С. 245–261.
3. Осколков Г.И., Сутырин Б.А. Из истории Камско-Воткинского завода и Екатеринбургской фабрики в начальный период промышленного переворота // Вопросы истории Урала. Свердловск, 1963. Вып. 3.
4. Кривоногов В.Я. Из истории Камско-Воткинского завода // Из истории заводов и фабрик Урала. Свердловск, 1960. Вып. 1.
5. Шумилов Е. Ф. История Ижевского пруда и его плотины // Ижевский пруд. Ижевск, 2002. С. 9–35.
6. Новиков А.В. У истоков Воткинского судостроения // Золотой ларец. Ижевск, 1998. С. 13–32.
7. Селивановский С.Н. Краткая история Ижевска // Блог Сергея Селивановского. 6.9.2011. – URL: <http://selivanovskiy.ru>
8. Добровольский И.А. Воткинский завод на рубеже эпох. Заметки конструктора. Воткинск, 2009. 400 с.