

Copyright © 2021 by Cherkas Global University
 Copyright © 2021 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
 2021. 16(3): 1552-1559
 DOI: 10.13187/bg.2021.3.1552
 Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Identification of the Steamer “Shtorm”, Acquired by Izhevsk’s Plants during the First World War

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

^a Cherkas Global University (International Network Center for Fundamental and Applied Research), Washington, USA

^b Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

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

Abstract

The paper analyzes archival information from the funds of the Izhevsk Arms and Steel Works plants, as well as the memoirs of A.N. Berdnikov and G.M. Kutuzov concerning the steamer “Shtorm”. It was concluded that A.N. Berdnikov, in his diary under the delivery of two steamers to Izhevsk in January 1915, was most likely misled, describing the purchase of two steamers “Granata” and “Shtorm” by Izhevsk plants and the delivery of one steamer, “Granata”, to Izhevsk.

G.M. Kutuzov, under the delivery by rail in February 1916 of the steamer “Shtorm”, meant the delivery of a boat for transporting lumber, ordered in Votkinsk in 1913. In the description of G.M. Kutuzov of the plant's flotilla on the Izhevsk pond, under the guise of the “Shtorm” steamer, he also actually describes a boat for transporting lumber. Based on this, it was concluded that the steamer “Shtorm” spent the World War 1 on the Kama.

On the basis of an analysis of river registers and lists of ships, it was concluded that there are at least three different screw tugboats “Shtorm” on the upper Volga and Kama, which could potentially be acquired by Izhevsk plants. Firstly, the steamer of Bykhovsky and Leites, built by Zhuravlev's plant (Rybinsk) in 1903. Secondly, the steamer of Grigoriev, formerly “Sluga”, built in 1891. And thirdly, the steamer of Kazansky, built by the Smith's plant (Moscow) in 1905 (eponymous wheeled and passenger steamers were not taken into consideration).

On the basis of comparison of characteristics and the presence of a number of circumstantial evidence, it was concluded that the steamer “Shtorm” acquired in 1914 by the Izhevsk's plants is the former steamer of F.V. Kazansky.

Keywords: water transport, Izhevsk arms and steel plants, World War 1, “Shtorm” steamer.

1. Введение

Нельзя сказать, что пароход «Шторм» Ижевских заводов абсолютно неизвестен. Информация о нем дается в Википедии и прочих ресурсах и изданиях, где так или иначе обсуждается заводская флотилия. Но при детальном анализе оказалось, что все базируется на одном источнике – работе Е.Ф. Шумилова, посвященной истории Ижевского пруда (Шумилов, 2002). Поэтому имеющиеся многочисленные публикации, в основном публицистического и популярного характера, упоминают лишь сам факт, что в 1916 г. на Ижевском пруду появился винтовой пароход «Шторм», ставший самым скоростным судном заводской флотилии.

* Corresponding author

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

2. Материалы и методы

Как оказалось, многочисленные публикации о пароходе «Шторм» базируются на двух свидетельствах мемуарного характера – А.Н. Бердникова и Г.М. Кутузова, критический анализ которых и послужил отправной точкой для исследования. В целях создания завершённой картины были привлечены архивные источники Ижевских заводов (ЦГА УР) и Камского пароходства (ГАПК), дополненные данными дореволюционных регистров и списков судов Верхней Волги.

В качестве основных методов выступили историзм и логические методики, позволившие по разрозненным и эклектичным свидетельствам источников предложить логичную реконструкцию биографии парохода «Шторм». Для этого имеющаяся информация была расположена в хронологической последовательности и путем логических заключений предложен наиболее вероятный вариант реконструкции.

3. Обсуждение

Ранее нами уже производился анализ Журналов заседаний Хозяйственного комитета Ижевских оружейного и сталелитейного заводов (высшего органа административного управления этих заводов), что позволило определить следующую картину приобретения пароходов в годы Первой мировой войны (Mitiukov et al., 2018). Для дальнейшего обсуждения мемуарных свидетельств приводится цитирование найденных в этой работе протоколов заседаний.

11 августа 1914 г. в Хозяйственном комитете обсуждался вопрос «О командировании Члена Комитета подполковника Сорочинского в Нижний Новгород и Казань для покупки материалов». Среди прочих решений в протоколе указывалось: «Кроме того заводам необходимо приобрести пароход взамен пришедшего в негодность парохода «Иж». Пароход предпочтительно приобрести готовый, который мог бы быть доставлен в текущую навигацию в Гольяны, чтобы по санному пути его можно было перевести в Ижевск. Принимая во внимание в настоящее время важность <...> приобретения парохода, Хозяйственный комитет полагает для поиска подходящего парохода <...> командировать кого-либо из членов Комитета, причем более целесообразным Комитет со своей стороны находит командировать подполковника Сорочинского в г[орода] Казань и Нижний Новгород» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4544. Л. 102-102 об.).

24 января 1915 г. в своем рапорте в Главное артиллерийское управление начальник Ижевских заводов докладывал о выполнении намеченных в ноябре 1914 г. мероприятий, направленных на увеличение объема производства. Среди прочего он указывал, что «купленные два парохода уже на пути к Ижевю. Один подвезен к селению, а другой скоро прибудет к Гольянам» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 32).

9 июня 1915 г., обсуждая возможность закачки воды в водонапорный бак пароходными насосами, отметили следующее: «Прямая обязанность пароходов, буксировка барж и плотов, не позволяет им регулярно качать воду, и причина эта едва ли устранима даже тогда, когда в работе будут все 4 имеющихся в заводах парохода» (ЦГА УР. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4556. Л. 534-534 об.).

К сожалению, имеющиеся в ЦГА УР Журналы заседаний Хозяйственного комитета имеют достаточно объемные лакуны, поэтому реконструкция по ним эволюции заводской флотилии не представляется возможным без привлечения других источников. Но из приведенных протоколов видно, что в августе 1914 г. завод начал поиски подходящих для приобретения пароходов и до конца года к имеющимся на Ижевском пруду двум пароходам «Иж» и «Шрапнель» приобрел еще два («Граната» и «Шторм»). При этом к 24 января 1915 г. один из них уже был доставлен в Ижевск, а второй еще находился где-то далеко, даже не в Гольянах. Соответственно к 9 июня 1915 г. в распоряжении у заводов были уже все четыре парохода. Правда, из текста непонятно, все ли они на Ижевском пруду, поскольку в Гольянах на Каме завод тоже вел хозяйственную деятельность.

Картину приобретения и доставки пароходов дополняют свидетельства мемуарного характера.

В публицистической и краеведческой литературе часто встречается информация, что в январе 1915 г. в Ижевск доставили два парохода: один везли на 360 лошадях, второй – на 150. К сожалению, источник информации не указывается, но анализ литературы позволяет высказать предположение, что они ссылаются на статью ижевского краеведа Олега Владимировича Севрюкова (1920–1981). В короткой заметке в газете «Удмуртская правда» он пишет об интересном историческом источнике – записной книжке ижевского рабочего Александра Николаевича Бердникова (1889–1938). Место хранения документа в данное время неизвестно, и велика вероятность, что он утрачен.

Что касается пароходов, то О.В. Севрюков пишет: «В записи от 26 апреля 1912 г. говорится о первом рейсе пароходов «Шрапнель» и «Иж» за дровами на Воложку. А через несколько страниц записано: «Казна купила еще два парохода... Первый везли на 360 лошадях 9 января 1915 г., а второй – 23 января на 150 лошадях». Эти пароходы, еще не так давно окончившие свою службу на Ижевском пруду, назывались в наше время «Свобода» и «Красный сплавщик»...» (Севрюков, 1972).

Относительно идентификации купленных в 1915 г. пароходов как «Свобода» и «Красный сплавщик» – это лишь предположения О.В. Севрюкова, не подтверждаемые источниками. «Красный сплавщик», до 1920 г. «Граната», действительно появился в Ижевске в 1915 г. А «Свобода», бывшая «Шрапнель», была доставлена на пруд еще до мировой войны. Запись о первом рейсе пароходов

«Шрапнель» и «Иж» относится не к первому рейсу вообще (как это можно понять из заметки О.В. Севрюкова), а к первому рейсу в навигации 1912 г., поскольку оба парохода появились в Ижевске значительно ранее. Указанное обстоятельство позволяет утверждать, что О.В. Севрюков не разобрался в цитируемой им рукописи. Что касается самого А.Н. Бердникова, поскольку приводится цитата, он совершенно точно указывает на приобретение к зиме 1915 г. двух пароходов – «Гранаты» и «Шторма». Однако его запись входит в прямое противоречие с Журналами заседаний Хозяйственного комитета, которые указывали, что 24 января один пароход уже доставлен в Ижевск. Бердников же указывает о доставке второго парохода 23 января. Скорее всего, в обе даты сообщается об успешной транспортировке «Гранаты». Бердников упоминает факт доставки как городскую новость 23 января, а Журнал на следующий день рапортует, что видится вполне логично.

Не стыкуются лишь два факта, явно относящиеся к пароходу «Штурм». Бердников пишет о доставке в Ижевск парохода 9 января, а «Журнал» говорит о том, что второй пароход лишь скоро прибудет к Гольянам. Доставлять на санях по снегу пароход достаточно трудоемкое занятие. Поэтому везти его откуда-то к Гольянам видится нецелесообразным. Скорее всего, в Журнале речь идет о предполагаемой доставке парохода своим ходом с началом навигации. Соответственно Бердников, поскольку он довольно скрупулезно фиксировал городские новости, ошибиться не мог и, вероятно, зафиксировал процесс начала доставки «Гранаты». Для вырубки ее из льда и подъема на холмистый берег у села Гольяны действительно могло потребоваться намного больше лошадей, чем для транспортировки по ровному месту. Поэтому можно предположить, что Бердников просто не разобрался с количеством доставленных пароходов, а, может, донес ошибочную устную традицию.

Е.Ф. Шумилов в своей работе не сообщает источник относительно появления в Ижевске парохода «Штурм» (Шумилов, 2002). В ходе личной беседы с автором оказалось, что им стало интервью ижевского краеведа Г.М. Кутузова, в котором, судя по конспекту, сделанному Е.Ф. Шумиловым, тот заявил следующее: *«13 февраля 1916 г. с железнодорожной платформы на Старой улице сняли винтовой пароход “Штурм”, доставленный из Гольян. Скорость его была выше всех на пруду. В 1921 г. пароход передан в Сарапул»*.

Точное указание даты исключает возможность ошибки. Февраль 1916 г. – это дата пуска железнодорожного сообщения между Ижевском и Гольянами, поэтому, скорее всего, Г.М. Кутузов указывает, что одним из первых грузов, доставленных в Ижевск (или самым первым), стал пароход «Штурм».

В 2019 г. мемуары Г.М. Кутузова были изданы отдельной книгой (Кутузов, 2019), ранее они уже были объектом нашего анализа (Митюков и др., 2018). Мемуарист сообщает о наличии в годы мировой войны на заводе четырех судов: «Иж», «Граната», «Шрапнель» и «Штурм». Но если с четырьмя первыми все ясно, то четвертое он описывает как небольшое скоростное судно, которое при сильном волнении на пруду боялся выводить на работу (Кутузов, 2019: 83). Это выглядит очень странно, поскольку размеры парохода превосходят «Иж». Тогда нами было высказано предположение, что под видом «Шторма» у Г.М. Кутузова отразился катер с двигателем внутреннего сгорания, который Ижевские заводы заказали в Воткинске в 1913 г. для перевозки пиломатериалов через пруд (Митюков и др., 2018). Судно действительно фигурирует в заводской флотилии, по крайней мере в 1920 г. А кроме того, его размеры вполне подходят для того, чтобы перевозить по железной дороге на стандартной грузовой платформе. Для доставки же «Шторма» потребовалась бы усиленная платформа для крупногабаритных грузов, которой в Ижевске на момент открытия железной дороги могло и не быть.

Таким образом, единственный источник, сообщающий о доставке парохода «Штурм» в Ижевск, это Г.М. Кутузов, который, скорее всего, перепутал название. С другой стороны, имеются многочисленные свидетельства о наличии парохода «Штурм» на Каме, обобщенные нами ранее (Хафизов и др., 2018). Всего было обнаружено три свидетельства наличия парохода «Штурм» на Каме в 1918–1922 гг.

Во-первых, пароход упоминается в числе прочих судов, находящихся в Гольянах в ходе Ижевского восстания 1918 г. Его видели со знаменитой «баржи смерти». Баржевики по очереди дежурили у единственной щели и сообщали все, что видели снаружи: *«У щели <мы> дежурили днем и ночью. В нее были видны 7–8 баржей, пароходы “Сергей Витте”, “Рассвет” и “Штурм”»* (Карманов, 2017, С. 147). По-видимому, среди заключенных на барже имелись опытные речники, сумевшие опознать увиденные суда, либо же баржа находилась к ним настолько близко, что они смогли прочесть названия на бортах судов. Но в любом случае ошибки в этом свидетельстве, скорее всего, нет. Документально подтверждено, что два других парохода находились в этом месте в это время.

Во-вторых, «Штурм» упоминается в *«Списке сгоревших пароходов и барж 1 июля 1919 г.»* (ГАПК. Ф. 196. Оп.1. Д. 510. Л. 194–197). Позицией 59 в списке значится буксирный винтовой пароход «Штурм», собственник – Воткинский завод. Графа мощности машин оказалась незаполненной. Позицией 58 в списке идет пароход «Онега» с мощностью 80 л.с., возможно, для «Шторма» составитель забыл указать «тоже» (ГАПК. Ф. 196. Оп.1. Д. 510. Л. 196 об.).

Наконец, судно фигурирует среди судов, стоящих у Воткинского завода в ожидании ремонта. 27 мая 1921 г. от Пермского районного управления водного транспорта Волжского бассейна поступил

для ремонта пароход «Шторм». В плане работ значится, что судно требует устройства нового котла, восстановления арматуры и деревянных конструкций. В месячных ведомостях о проведенных работах он появляется лишь в апреле 1922 г., где в процентах готовности значится «ремонт не проводился», и в мае, где указано: «не приступали» (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154). Но вот тот ли это «Шторм», который пострадал у Левшино, – непонятно.

4. Результаты

Ранее, обобщив имеющиеся сведения о пароходе «Шторм», мы высказали предположение, что, скорее всего, имеется в виду пароход постройки завода Журавлева (Рыбинск) 1903 г., хозяевами которого в 1917 г. были К.В. Быховский и Л.М. Лейтес (№ МПС 557/1). Длина корпуса 29,28 м (96'), ширина 4,78 м (15'8"), осадка порожним 1,09 м (6 четв. 1/2 верш.), в полном грузу 1,24 м (7 четв.), судно работало в Рыбинске на 12-футовом рейде (Mitiukov et al., 2018).

Кроме того, в 1920-е гг. в Перми имелся еще один «Шторм», что делает вполне вероятным использование его Пермским рупводом. В фондах ГАПК имеются два дела, связанные с этим судном: «Путевые журналы, дефектные ведомости, список команды и другие материалы парохода “Шторм”» (ГАПК. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 29), а также фотография «Рабочие во время ремонта кормовой части парохода “Шторм”» (ГАПК. Ф. Ф-61. Оп. 61П. Т. 1. Д. 363). Дата фотографии не указана, но в первом деле имеется Путевой журнал за навигацию 1920 г., что доказывает техническое состояние судна, годное для эксплуатации. В деле даются сведения о судне, в соответствии с которыми это бывший пароход Григорьева «Слуга», постройки 1891 г. с размерениями: длина 36,3 м (119'), ширина 5,2 м (17'), высота 2,1 м (7'), осадка порожним 0,71 м (4 четв.) (ГАПК. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 29. Л. 18).

Наконец, анализ дел ЦГА УР дал возможность найти характеристики ижевского «Шторма» в «Списках транспортных средств, заводских зданий, жилых строений и служб, числящихся на инвентаре Ижзаводов». Дело начато в 1926 г., закончено в 1927 г. Точная дата списков неизвестна, но, скорее всего, это первая половина 1927 г. Под инвентарным номером 33704 числится: «Пароход “Шторм” состоит: корпус железный, толщина железа 4 мм, под винтовую тягу, без палубы. Длина 27,43 м, ширина 3,66 м, сильно проржавел. Винт 4-х крыльй, диаметр 1,07 м, сильно проржавел. Пригодность 50 % 1 шт. Вал к винту длина 4,88 м, диамет[р] 89 мм, сильно проржавел, требует расточки 1 шт. Основан: (козлы от штурвала) с 2 шестернями пригод[ость] 50 % 1 шт. Части машинной рамы чугунные (лом чугуна) 2 шт. Котел паровой водотрубный, длина 2,36 м, диамет[р] 1,83 м, площадь нагрева 40 м², диаметр топки 0,76 м. В нем труб дымогарных 2” 122 шт. Толщина железа 19 мм. Пригодность 50 % 1 шт.» Стоимость с учетом износа 916 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 337. Л. 3 10б.-32). Стоимость указана очень маленькая. Для сравнения: сильно изношенный «Иж», для замены которого приобретался «Шторм», имеет стоимость 7200 руб., а мотокатер «22» – 810 руб.

Кроме того, Русский регистр за 1915 и 1916 гг. сообщает еще об одном «Шторме» – собственник Ф.В. Казанский, 1905 года постройки, в Москве на заводе Смита. Его длина 25,62 м (84'), ширина 3,53 м (11'7"), высота борта 1,88 м (6'2"), осадка порожним 0,71 м.

Таким образом, получаются четыре одноименных парохода, размерения которых сведены в [Таблицу 1](#) (колесный пассажирский пароход по понятным причинам опущен и не рассматривается). Исходя из этого, скорее всего, ижевский «Шторм» – это бывший пароход Ф.В. Казанского. По судовым спискам и регистрам биография этого судна получается следующей.

Таблица 1. Характеристики буксирных пароходов «Шторм» с районом плавания верхняя Волга и Кама в годы Первой мировой войны

Собственник	Длина, м	Ширина, м	Высота, м	Осадка, м
Быховский и Лейтес	29,28	4,78	2,53	1,09 / 1,24
Григорьев	36,30	5,18	2,14	0,71 / ?
Ижевские заводы	27,43	3,66	?	?
Казанский	25,62	3,53	1,88	0,71 / ?

В списке 1906 г. Ф.В. Казанский есть, но среди его судов «Шторма» нет ([Список, 1906](#)). Очевидно, судно еще не успели включить в списки судов. Это подтверждается «Списком речных паровых судов, вновь появившихся в плавании в 1909 г.». Здесь «Шторм» идет под порядковым номером 19. Собственник – Ф.В. Казанский. Судно числится буксирным с регистрационным № 2/14. Длина 25,62 м (84'), высота корпуса 1,88 м (6'2"), ширина 3,53 м (11'7"). Осадка порожним неизвестна, в грузу – 0,71 м (4 четв.). Максимальное усилие на гаке 490 тс (30,0 тыс. пуд.). Пассажирские места отсутствуют. Судно винтовое, с железным корпусом, год постройки корпуса, машины и котла – 1905 г. При этом корпус строился в Москве хозяйственным способом, машина – в Нижнем Новгороде на заводе Майера, котел – в Москве на заводе Смита. Машина компаунд без холодильника, котел один оборотного типа. Номер котла по котловой книге № 5660, запись о нем внесена в котловую книгу в 1908 г. Рабочее давление пара 12 атм., поверхность нагрева – 50,2 м² (540 кв. футов). Потребляемое

топливо – нефть, запас 4 кг (¼ пуда – вероятно, опечатка). Команда – 8 человек. Для противопожарных целей на судне имеется паровой насос. Район плавания – Волга с притоками (Список, 1909: 4-5). Получается, что, как только информацию о котле внесли в Котловую книгу (в 1908 г.), судно сразу же было продано и уже включено в список 1909 г.

В списке судов 1912 г. «Шторм» идет с порядковым № 395 в собственности у того же Ф.В. Казанского, с портом приписки Нижний Новгород. Отсутствие ссылок в списке означает, что судно не переименовывалось. Данные повторяют информацию списка 1909 г. за некоторым исключением. Так, осадка порожним и в полной нагрузке значится по 0,71 м (4 четв.) – вполне очевидно, что это простая опечатка. И запас топлива значится в 65,5 кг (4 пуда), что более походит на действительность, чем предыдущая запись (Список, 1912: 48-49).

В регистре 1915 г. судно с похожими характеристиками фигурирует под порядковым № 1516 с районом плавания «Волга с прит[оками]», капитаном судна числится П.И. Сухарев. Номер русского регистра 1352, номер МПС 2/14 (совпадает со списком 1909 г. и 1912 г.). По принятым в регистре сокращениям написано, что это буксирное винтовое судно с железным корпусом. В мае 1914 г. судно прошло осмотр регистром в Нижнем Новгороде с выдачей свидетельства II класса сроком на два года. Собственником судна значится Ф.В. Казанский.

Характеристики корпуса: длина 25,62 м (84'), ширина 3,53 м (11'7"), высота борта 1,88 м (6'2"), осадка порожним 0,71 м (4 четв.). Подробности по корпусу сообщают, что судно имеет 4 ½ переборки (очевидно, одна не на всю высоту корпуса), электрическое освещение и деревянную палубу. Судно построено в 1905 г. на заводе Смита в Москве.

Относительно машины регистр сообщает, что это машина-компаунд, вертикальная, с поверхностным холодильником. Два цилиндра имели диаметры 229 мм (9") и 406 мм (16"), ход поршня 229 мм (9"), мощность 30 л.с. Машина построена в Нижнем Новгороде на заводе Майера. Котел один оборотного типа с прикладной кирпичной камерой с поверхностью нагрева 50,2 м² (540 кв. ф.), с рабочим давлением 12,24 атм. (180 фн./кв. дм.). Топится нефтью и дровами, построен в 1905 г. в Москве на заводе Смита (получается вместе с корпусом). Котел освидетельствовали в апреле 1914 г. сроком на 8 лет (Регистр, 1915: 380-381). В регистре 1916 г. судно фигурирует с порядковым номером 1549. Все характеристики повторяются, как и в регистре 1915 г. (Регистр, 1916: 384-385).

Самое интересное, что судно имеется в регистре 1946 г.! В верхневолжской инспекции имелся пароход «Шторм» – порядковый № 398, регистровый № 5536. Буксирный винтовой стальной пароход, ходил на Волге с притоками. Владелец – артель «Волна» (Ярославль). Год постройки 1905 г., вместимость 41 рег. т., длина 25,6 м, ширина 3,31 м, высота борта 1,83 м. Имеется поперечная палуба и 4 переборки. Техническое состояние корпуса – ограниченно годный. Машина одна вертикальная компаунд 137 и.л.с. Цилиндры 230 и 500 мм, ход 317 мм. Год и место постройки машины неизвестны. Техническое состояние – удовлетворительное. Котел один оборотного типа, поверхность нагрева 50,16 м², рабочее давление 10 кг/см². Котел постройки 1905 г. завода «Роберт Смит». Номер котла по котловой книге – 5660 (зачеркнуто и подписано 2506). Род топлива – мазут. Техническое состояние – ограниченно годный. Судно было осмотрено регистром 13 февраля 1941 г., техническое состояние – ограниченно годный, время нового осмотра – к навигации 1942 г. (Регистр, 1946: 182-183). Таким образом, совпадение номера котла однозначно доказывает, что бывший пароход Ф.В. Казанского стал к 1946 г. пароходом артели «Волна».

К сожалению, нет однозначного доказательства, что ижевский «Шторм» и пароход Ф.В. Казанского это одно судно, но косвенно это подтверждается.

Послереволюционный фонд Ижевских заводов относительно этого парохода хранит молчание. Кроме цитированной выше описи, в 1920–1925 гг. имеется еще несколько описей оборудования заводов. В них «Шторм» отсутствует. Наиболее странным это выглядит для «*Месячных сведений о наличии оборудования*» на заводах, которые подавались ежемесячно в период с 1922 по 1925 гг. (ЦГА УР. Ф. Р-543. Оп. 14. Д. 43, 44, 69, 70, 94, 95, 128, 131). Если оборудование или судно выводилось в ремонт, то в «сведениях» не просто об этом говорилось, но и уточнялось, какой ремонт (текущий, капитальный и т.д.). Таким образом, получается, что судно было в отстое или у другого собственника.

Указание в списке сгоревших у Левшино судов, что «Шторм» принадлежит Воткинскому заводу, не подтверждается заводской документацией Воткинского завода. Можно предположить, что занятый колчаковцами ижевский пароход «Шторм» был временно передан Воткинскому заводу, где в Галево формировался передовой отряд судов Камской флотилии. Но документальных подтверждений этого нет, поэтому не исключена банальная ошибка: вместо «Ижевский завод» в документе указали «Воткинский».

Относительно ремонтируемого в Воткинске в 1922 г. парохода есть прямое указание, что он принадлежит Пермскому рупводу. Это служит доказательством того, что это бывшее судно Григорьева. Кроме того, упоминается и факт необходимости замены котла как еще одно указание на пароход Григорьева, поскольку котел «Шторма» Казанского проработал до 1946 г.

Наличие судов в регистрах и списках также не противоречит теории, что ижевский «Шторм» и судно Ф.В. Казанского – это один и тот же пароход. Судно прошло осмотр регистром в 1914 г. сроком на два года. Поэтому оно исправно вносится в Русский регистр как 1915 г., так и 1916 г. Но вот что касается Списка судов 1917 г., там судна уже нет. Однако есть «Шторм» К.В. Быховского и

Л.М. Лейтеса (Список, 1917: 8-9) и «Слуга» А.А. Никулина (Список, 1917: 42-43). Характеристики последнего совпадают со «Штормом» Григорьева.

В списке 1919 г. также имеются оба судна. Под порядковым № 199, МПС № 1276 числится «Шторм», бывший «Слуга» Григорьева, принадлежащий Пермскому рупводу (Список, 1919: 16-17), как и отправленный для ремонта в Воткинск в 1921 г. пароход. С порядковым № 342, МПС № 557/1 значится «Шторм» Быховского и Лейбиса (так в источнике) (Список, 1919: 24-25). Бывшего судна Ф.В. Казанского снова нет. Наконец, в регистре 1926 г. с порядковым № 1464 имеется «Шторм» постройки Журавлева в составе Волжского государственного речного пароходства, регистровый № 582 (Регистр, 1926: 260-261). Бывшего судна Григорьева в регистре нет, что подтверждает его ремонт и отстой 1921–1922 гг. Ранее мы уже отмечали, что в Ядре судов 1923 г. присутствует только «Шторм» Быховского и Лейтеса, что также подтверждает вывод из эксплуатации парохода Григорьева.

По опыту эксплуатации других судов Ижевских заводов можно заключить, что они все с приобретением исчезали из регистров. Так что картина, получающаяся по регистрам и спискам судов, по крайней мере не противоречит теории, что ижевский «Шторм» – это бывшее судно Ф.В. Казанского. В свою очередь, в ремонт на Воткинском заводе, получается, попал бывший пароход Григорьева, после революции принадлежавший Пермскому рупводу. Ижевский пароход отсутствует в списках из-за своего скверного технического состояния, находясь в отстое.

Еще одно косвенное доказательство тождественности ижевского «Шторма» и парохода Ф.В. Казанского приводится в справочнике С.С. Бережного. Он упоминает бывший речной буксирный пароход, построенный в 1905 г. в Москве. 12 июля 1919 г. судно мобилизовано, переоборудовано в тральщик и включено в состав Волжской военной флотилии. Якобы проводил боевое траление на Каме, но 22 июля 1919 г. возвращен Обводу Волжского бассейна. Характеристики судна: длина 25,6 м, ширина 3,2 м, осадка 0,7 м, мощность машин 120 л.с. (Бережной, 1981: 377-378).

Место постройки и характеристики однозначно указывают на «Шторм» Ф.В. Казанского. А вот нахождение в составе флота с 12 по 22 июля может указывать на пароход, брошенный у Левшино, т.е. ижевский «Шторм».

Получается, 1 июля 1919 г., обследовав брошенные в Левшинском затоне суда, специальная комиссия пришла к выводу, что воткинский пароход вполне подходит для использования в качестве тральщика на Каме. В результате уже 12 июля он поднял военно-морской флаг. Возможно, что на судне уже стояло какое-то оборудование, установленное белыми. А вот почему спустя всего 10 дней его исключают из состава флота, остается лишь догадываться. Предположений может быть несколько. Красные сняли все тральное оборудование, установленное белыми, и судно стало не нужным. Или, проведя детальное обследование, комиссия пришла к выводу о невозможности использования судна без большого объема работ. А поскольку война на Каме к этому времени уже завершалась, в данном мероприятии не было большой необходимости. Наконец, судно могло действительно применяться в боевом тралении на Каме, как указывает С.С. Бережной, и получить какие-то повреждения, после чего его списали.

Но так или иначе судно вывели в отстой, где оно находилось в ожидании ремонта. Поэтому его и нет в описи оборудования Ижевских заводов за 1922–1925 гг.: ремонт на нем не ведут, и нет перспективы, что начнут. Кстати, подобная ситуация сложилась с пароходом «Иж», выведенным в отстой в середине 1920-х гг. (но он есть в «Месячных сведениях»), а также с «Красной звездой», выведенной в отстой в конце 1920-х гг. В обоих случаях суда пропадают в описях оборудования, составленных в этот период.

5. Заключение

Исходя из архивных данных, а также регистров и судовых списков, можно реконструировать биографию парохода «Шторм» следующим образом. Построен в 1905 г. в Москве на заводе Смита хозяйственным способом. После регистрации в 1908 г. котла продан Ф.В. Казанскому и работал у него в районе Нижнего Новгорода. В 1914 г. приобретен Ижевскими заводами и в 1915 г. пришел в Гольяны. Поскольку к этому времени заводская флотилия на пруду возросла до пяти единиц, от идеи доставки его на пруд отказались, и он работал в Гольянах. В 1919 г. мобилизован белыми и брошен ими у Левшино. Затем мобилизован в качестве тральщика красными, но практически не использовался и также выведен в отстой. Здесь до 1927 г. в собственности у Ижевских заводов. Очевидно, после капитального ремонта передан в народное хозяйство, на 1946 г. – в составе артели «Волна» (Ярославль).

6. Благодарности

Автор выражает признательность Р.В. Лапшину (г. Запорожье, Украина), Н.И. Демидовой и В.В. Мингалеву (г. Пермь) за предоставленные материалы и помощь в подготовке работы.

Литература

ГАПК – Государственный архив Пермского края.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

Бережной, 1981 – *Бережной С.С.* Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского флота (1917–1927 гг.). М.: Воениздат, 1981. 589 с.

Карманов, 2017 – *Карманов В.* На барже от Сарапула до Гольян // Коробейников А.В. Ижевско-воткинское восстание: правда победителей. Ижевск: Иднакар, 2017. С. 143-159.

Кутузов, 2019 – *Кутузов Г.М.* История Татарской слободы Ижевска. Ижевск: МарШак, 2019. 244 с.

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, 1915 – Судовой список «Русского регистра». Исправлен на 1 января 1915 г. Ч. 7. Паровые суда Волжского бассейна. Петроград: [б/и], 1915. 415 с.

Регистр, 1916 – Судовой список «Русского регистра». Исправлен на 1 января 1916 г. Ч. 8. Суда с механическим двигателем Волжского бассейна и Астраханского рейда Каспийского моря. Петроград: Типография А. Лавров и К°, 1916. 431 с.

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.

Регистр, 1946 – Самоходный флот Волжской (верхней) инспекции 1941–45 гг. [Б. м.]: [Б. и.], 1946. 150 с.

Севрюков, 1972 – *Севрюков О.* О чем рассказала тетрадь // *Удмуртская правда*. 1972. 27 августа.

Список, 1906 – Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1906 г. Вып. V. СПб.: Министерство путей сообщения, 1908.

Список, 1910 – Список речных паровых судов, вновь появившихся в плавании в 1909 г. СПб.: Министерство путей сообщения, 1910.

Список, 1917 – Список судов речного флота по переписи 1916–17 гг. Бассейн реки Волги. [Б. м.]: [б. и.], 1917. 95 с.

Список, 1919 – Список судов речного флота по переписи 1919–1920 г. Бассейн реки Волги. Петроград: Типография Народного Комиссариата Путей сообщения, 1921. 115 с.

Хафизов и др., 2018 – *Хафизов И.И., Баутина С.Л., Лошкарев А.Н.* Судьба парохода «Шторм» / *Человек в природном, социальном и социокультурном окружении. Материалы II региональной студенческой научно-практической конференции (Ижевск, 30 марта 2018 г.)*. Ижевск: МВЕУ, 2018. С. 60-61.

Шумилов, 2002 – *Шумилов Е.Ф.* История Ижевского пруда и его плотины // *Ижевский пруд*. Ижевск, 2002. С. 9-35.

Mitiukov et al., 2018 – *Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyayev S.I.* Steamers of the Izhevsk's Plants on the 1910-s // *Bylye Gody*. 2018. 49(3): 1307-1320.

References

Berezhnoy, 1981 – *Berezhnoy, S.S.* (1981). Korabli i vspomogatel'nye suda sovetskogo Voenno-Morskogo flota (1917–1927 gg.) [Ships and auxiliary vessels of the Soviet Navy (1917-1927)]. Moscow, Voениzdat, 589 p. [in Russian]

GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia [State archives of the Perm territory].

Karmanov, 2017 – *Karmanov, V.* (2017). Na barzhe ot Sarapula do Gol'yan [On a barge from Sarapul to Golyan]. *Korobeinikov A.V. Izhevsko-votkinskoe vosstanie: pravda*. Izhevsk, Idnakar. Pp. 143-159. [in Russian]

Khafizov et al., 2018 – *Khafizov, I.I., Bautina, S.L., Loshkarev, A.N.* (2018). Sud'ba parokhoda «Shtorm» [The fate of the ship "Storm"]. *Chelovek v prirodnom, sotsial'nom i sotsiokul'turnom okruzhenii*. Materials of the II Regional Student Scientific and Practical Conference (Izhevsk, March 30, 2018). Izhevsk, MVEU. Pp. 60-61. [in Russian]

Kutuzov, 2019 – *Kutuzov G.M.* (2019) Istoriya Tatarskoi slobody Izhevsk [History of the Tatar settlement of Izhevsk]. Izhevsk, MarShak, 244 p. [in Russian]

Mitiukov et al., 2018 – *Mitiukov, N.W., Bautina, S.L., Adinyayev, S.I.* (2018). Steamers of the Izhevsk's Plants on the 1910-s. *Bylye Gody*. 49(3): 1307-1320.

Mityukov i dr., 2018 – *Mityukov, N.V., Bautina, S.L., Loshkarev, A.N.* (2018). Rukopis' G.M. Kutuzova kak istochnik po izhevskim parokhodam [G.M. Kutuzov's manuscript as a source of the Izhevsk steamships] *Vostochno-Evropetskii nauchnyi vestnik*. 2(14): 50-53. [in Russian]

Registr, 1915 – Sudovoi spisok «Russkogo registra» (1915). Ispravlen na 1 yanvarya 1915 g. [Ship's list of the "Russian Register". Corrected for January 1, 1915] Part 7. Parovye suda Volzhskogo basseina. Petrograd, [without ed.], 415 p. [in Russian]

Registr, 1916 – Sudovoi spisok «Russkogo registra». Ispravlen na 1 yanvarya 1916 g. [The ship's list of the "Russian Register". Corrected for January 1, 1916]. Part 8. Suda s mekhanicheskim dvigatel'em

Volzhskogo basseina i Astrakhanskogo reida Kaspiiskogo. Petrograd, Tipografiya A. Lavrov i K^o, 431 p. [in Russian]

Registr, 1926 – *Volpyansky, N.Ya.* (Ed.). 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 ships. Compiled according to the data of the Local Bureau of the Register of the USSR as of March 1, 1926]. Moscow, Transpechat', 503 p. [in Russian]

Registr, 1946 – Samokhodnyi flot Volzhskoi (verkhnei) inspektsii 1941-45 gg. (1946) [Self-propelled fleet of the Volga (upper) inspection 1941-45.] [Without place], [without ed.], 150 p. [in Russian]

Sevryukov, 1972 – *Sevryukov, O.* (1972). O chem rasskazala tetrad' [What the notebook told about]. *Udmurtskaya Pravda*. 27 August. [in Russian]

Shumilov, 2002 – *Shumilov, E.F.* (2002). Istoriya Izhevskogo pruda i ego plotiny [The history of the Izhevsk pond and its dam]. *Izhevskii prud*. Izhevsk. Pp. 9-35. [in Russian]

Spisok, 1906 – Spisok rechnykh parovykh sudov Evropeiskoi Rossii po perepisi 1906 g. (1908) [List of river steam vessels of European Russia according to the 1906 census]. Issue V. St. Petersburg, Ministerstvo putei soobshcheniya. [in Russian]

Spisok, 1910 – Spisok rechnykh parovykh sudov vnov' poyavivshikhsya v plavanii v 1909 g. (1910) [List of river steam vessels that reappeared in navigation in 1909]. St. Petersburg, Ministerstvo putei soobshcheniya. [in Russian]

Spisok, 1917 – Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1916-17 gg. (1917) [List of river fleet vessels according to the census of 1916-17] Bassein reki Volgi [The Volga river basin]. [Without place], [without ed.], 95 p. [in Russian]

Spisok, 1919 – Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1919-1920 g. Bassein reki Volgi (1921) [List of river fleet vessels according to the 1919-1920 census. The Volga river basin]. Petrograd, Tipografiya Narodnogo Komissariata Putei soobshcheniya, 115 p. [in Russian]

TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central state archives of the Udmurt Republic].

Идентификация парохода «Шторм», приобретенного Ижевскими заводами во время Первой мировой войны

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

^a Черкас глобальный университет (Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований), Вашингтон, США

^b Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^c Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, г. Ижевск, Российская Федерация

Аннотация. В работе анализируются архивные сведения фондов Ижевских оружейного и сталелитейного заводов, а также мемуары А.Н. Бердникова и Г.М. Кутузова, касающиеся парохода «Шторм». Сделан вывод, что А.Н. Бердников в своем дневнике под доставкой в январе 1915 г. в Ижевск двух пароходов, вероятней всего, был введен в заблуждение, описав покупку Ижевскими заводами двух пароходов «Граната» и «Шторм» и доставку в Ижевск одного парохода – «Граната».

Г.М. Кутузов под доставкой по железной дороге в феврале 1916 г. парохода «Шторм» имел в виду доставку лодки для перевозки пиломатериалов, заказанную в Воткинске в 1913 г. В описании Г.М. Кутузовым заводской флотилии на Ижевском пруду под видом парохода «Шторм» фактически описывается лодка для перевозки пиломатериалов. Исходя из этого, сделан вывод, что пароход «Шторм» годы Первой мировой войны повел на Каме.

На основе анализа речных регистров и списков судов сделан вывод о наличии на верхней Волге и Каме как минимум трех разных винтовых буксирных пароходов «Шторм», которые потенциально могли приобрести Ижевские заводы. Во-первых, пароход Быховского и Лейтеса, постройки завода Журавлева (Рыбинск) 1903 г. Во-вторых, пароход Григорьева, бывший «Слуга», постройки 1891 г. И в-третьих, пароход Казанского, постройки завода Смита (Москва) 1905 г. (одноименные колесные и пассажирские пароходы в рассмотрение не принимались).

На основе сопоставления характеристик и наличия ряда косвенных доказательств сделан вывод, что приобретенный в 1914 г. Ижевскими заводами пароход «Шторм» – это бывший пароход Ф.В. Казанского.

Ключевые слова: водный транспорт, Ижевские оружейный и сталелитейный заводы, Первая мировая война, пароход «Шторм».

* Корреспондирующий автор

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