

Митюков Николай Витальевич
д.т.н., проф.; г. Ижевск

БУКСИРНЫЙ БАРКАС «ВОТКИНСКИЙ ЗАВОД»

Судя по опубликованным воспоминаниям воткинского краеведа и инженера И.А. Добровольского [1], которые многие современники считают, безусловно, достоверным источником, биография буксирного парохода "Воткинский завод" началась в 1895-96 гг., когда на Воткинском заводе для нужд горного начальника построили небольшой скоростной баркас.

"Первый экземпляр баркаса "Воткинский завод" был построен в последние годы работы заводской пристани на Каме в Усть-Речке, перед переводом его из Усть-Речки в Галево, что-то около 1895-1896 гг. Он был построен как личное судно господина горного начальника, имел очень хорошую надстройку с каютами и отделкой, очень хорошую скорость, но специальным испытаниям не подвергался."

Поскольку на Каме тогда имелся большой спрос на быстроходные суда, баркас послужил прототипом для строительства почти четырех десятков судов, отличавшихся между собой различной длиной вставки по мидель-шпангоуту (длина их корпуса была от 17 до 25 м) и отделкой, "тюнингом" по современной терминологии (ставились разные котлы, машины, прочие механизмы, по желанию заказчика). Серия испытаний, проводившаяся в 1900, 1904 и 1910 гг. показала скорость судов до 28 км/ч при отоплении мазутом и 26 км/ч – на дровах.

Далее мемуарист пишет: *"В 1904 г. его несколько переделали – был заменен гребной винт, немного увеличена мощность паровой машины. Тогда было проведено его первое полное испытание, на котором была зафиксирована скорость 28 км/ч. Испытания повторялись несколько раз, но результат остался прежним."*

Однако излагаемая И.А. Добровольским информация о том, что баркас горного начальника и стал тем самым знаменитым скоростным баркасом, не стыкуется с архивными данными. В фонде Воткинского завода в ЦГА УР имеются данные о строительстве и эксплуатации в 1890-х гг. парохода

"Воткинский завод", но речь идет о пароходе типа "Посланник", построенном ранее для купца Полякова [2]. Судя по надписям на чертежах, документацию по пароходу утвердили в начале 1891 г., чертеж общего вида – 18 февраля 1891 г., и в 1892 г. пароход, названный «Воткинский завод», спустили на воду. Имеются данные по эксплуатации указанного судна в 1890-е годы (например, ф. 212, оп. 1, д. 10247, д. 10248, д. 10298 и др.), после чего информация о нем пропадает. С одной стороны, это работает на версию Добровольского, но с другой, анализ заводских чертежей показывает, что перестроить скоростное судно в буксирный баркас просто невозможно – они имеют слишком разные характеристики. В лучшем случае, можно было использовать часть судовых механизмов, но не корпус, ибо разные задачи диктуют и разные обводы корпуса.¹ А кроме того, на одном из военно-морских форумов от известного историка отечественного флота В.В. Ярового поступила информация, что в Азовском пароходстве перед самой первой мировой войной числился некий буксир, бывший "Воткинский завод" [3]. К сожалению, эту информацию нам не удалось ни подтвердить, ни опровергнуть, а В.В. Яровой по ряду причин доказательства своей версии не представляет.

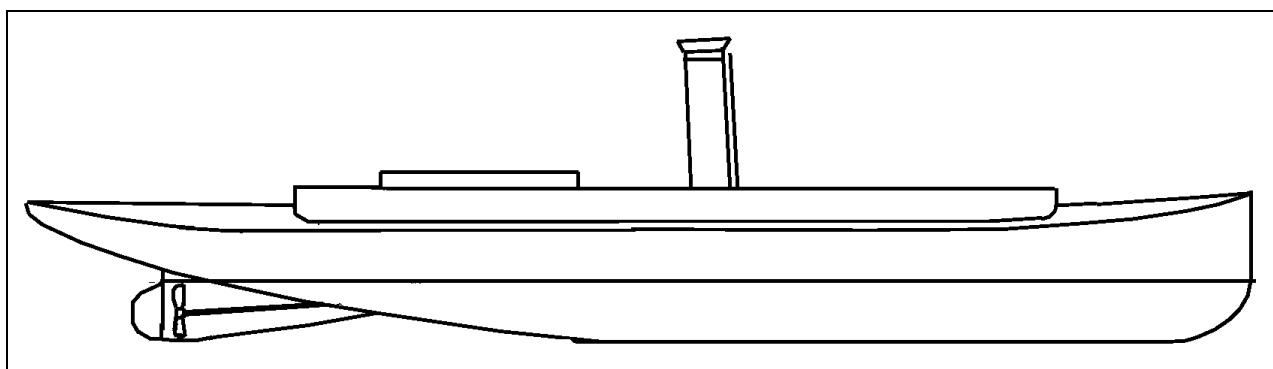
Ввиду важности данного вопроса, мы приводим репродукцию ранее не публиковавшегося архивного чертежа (см. выше; фонд 212, опись 7к, д. 200), информацию с которого, до поступления новых сведений, и следует пока принять за основу хронологии.

Итак, как свидетельствует письменный источник, в начале 1902 г. Воткинский казенный завод Министерства Торговли и промышленности решил построить для своих нужд буксирный баркас в 60 л.с. Теоретический чертеж был утвержден 14 февраля 1902 г., а чертеж общего вида – осенью 1902 г., спецификация по корпусу – 19 апреля 1903 г. А в 1905 г. Воткинский завод построил (а не перестроил) по указанной документации одновинтовой служебный баркас со стальным корпусом. Характеристики судна, которые указаны на чертежах: длина – 18,54 м (61 фут), ширина – 1,83 м (6 футов), осадка – 0,91 м, в полном грузе – 1,22 м (3/4 футов). На судне устанавливалась вертикальная машина тройного расширения мощ-

¹ Мы публикуем чертёж этого винтового баркаса на вклейке к данной статье.

ностью 60 л.с. (15 н.л.с.).

Имеются архивные сведения, что десятилетие спустя после постройки баркас использовали, в основном, для доставки дров в Галево из Закамской лесной дачи (на тихой воде баркас мог буксировать плашкоуты грузоподъемностью до 20 тыс. пудов, а на быстрой – баржи до 15 тыс. пудов) [4], [8]. Картину дополняет свидетельство Добровольского, который утверждает, что "Воткинский завод" неоднократно, с разрешения горного начальника, предоставляли для прогулок по Каме именитым гостям и заказчикам судов на заводе. Следствием этого были многочисленные заказы на подобные суда, да и вообще, баркас был довольно хорошо известен камским и волжским речникам [1].



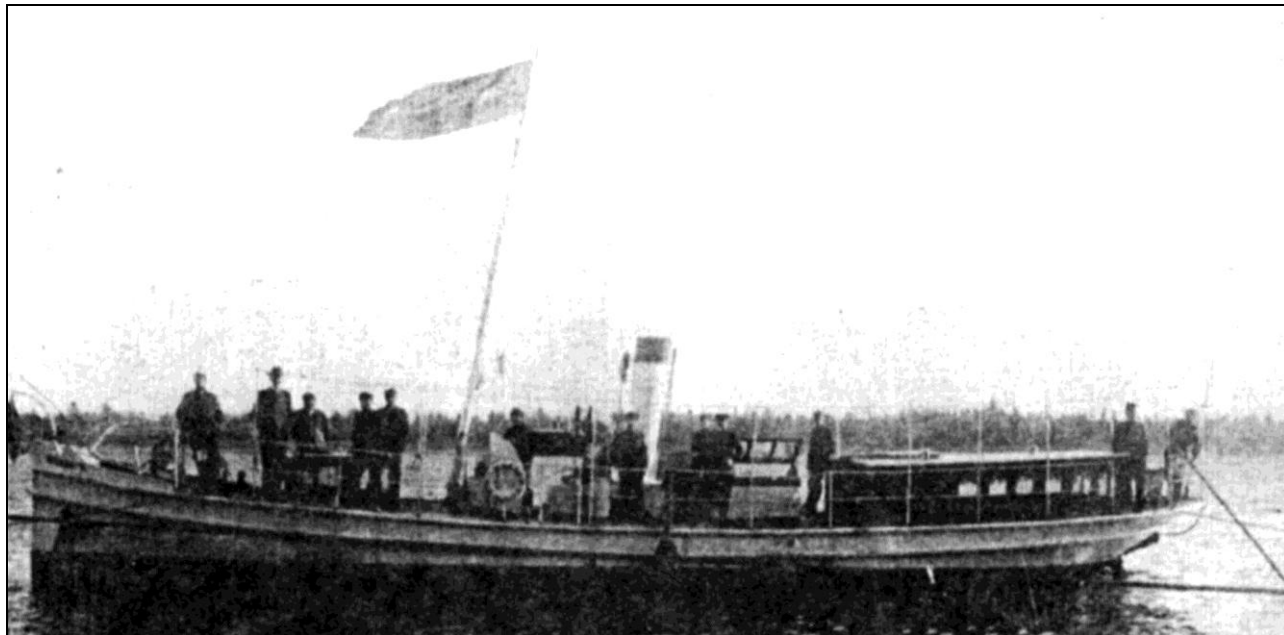
Буксирный баркас «Воткинский завод» (реконструкция обводов корпуса Н.В. Митюкова)

Очевидно, что в 1910-11 гг. с баркасом произошла какая-то серьезная авария; возможно даже, что он затонул. По крайней мере, имеются сведения, что, в принципе, новое судно, с момента постройки которого прошло всего пять лет, тогда стало нуждаться в выделении серьезных средств на его ремонт. В 1911 г. для проведения капитального ремонта и перестройки баркас вытащили на берег. Очевидно, что в этот же период было принято решение о превращении "Воткинского завода" в простой буксирный баркас. Если принять версию о серьезной аварии с затоплением, то такое преобразование видится вполне логичным, так как восстанавливать бывшее убранство, необходимое для горного начальника и его гостей, было бессмысленно: видимо, проще было построить новое судно. А в мае 1911 г. судно выставляется на продажу, среди иных судов, принадлежащих Вот-

кинскому заводу. Стартовая цена, с учетом стоимости постройки и ремонта, была установлена в 11.000 руб. В ожидании продажи баркас находился на берегу «на обсушке». Однако независимый осмотр покупателями, проведенный в Галево, установил, что заявленная цена является чрезмерной, а, кроме того, баркас имел такой запущенный вид, что посетители принимали его за баржу, а механизмы вообще находились в демонтированном состоянии.

В июне 1911 г. представители завода в рапорте на имя начальника Горного департамента просили снизить продажную цену вообще до 8000 руб., поскольку баркас находился после аварии, да еще и шесть лет до того был в эксплуатации. Кстати, потенциальные покупатели также оценивали «Воткинский завод» в 7–8 тысяч [5], [6].

Ввиду невозможности продажи, и чтобы снизить расходы, связанные с содержанием, баркас в последующем отремонтировали и сдавали в аренду. Имеются архивные свидетельства, что накануне и в годы Первой мировой войны он ходил с рейсами между Пермью и Казанью [7].



Паровой баркас Воткинского завода, представленный вид весьма близок к виду «Воткинского завода» до переоборудования в буксирный баркас [1]

Новая и последняя страница в жизни корабля началась летом 1918 г. 17 августа 1918 г. отряд Воткинской народной армии под командованием Н.Н.

Наугольных действовавший в Галевском направлении занял пристань Галево. При этом произошла перестрелка с подошедшим к пристани пассажирским пароходом «Соликамск», везшим красный отряд. Судя по информации С.К. Простнева [8], красные понесли потери и отошли, а у пристани были взяты «Воткинский завод», буксир «Русло», нефтяная баржа, дебаркадер и т.д. (всего 6 судов). Вскоре часть судов была вооружена, и они вошли в, так называемую, Галевскую боевую флотилию восставших [9, с. 149-158]. Однако «Воткинский завод» в перечнях боевых или транспортных судов этой флотилии пока не обнаружен. Как видно из чертежей и фотоснимков, судно имело мало места на верхней палубе, что затрудняло установку на нем вооружения. Весьма вероятно, что "Воткинский завод" мог использоваться по своему прямому назначению, для буксировки барж, а также как быстроходное посыльное судно.



Второй баркас "Воткинский завод", изготовленный по чертежам первого в годы Великой Отечественной войны. Фото сделано в Перми, май 1962 г.

Достоверные более поздние данные о судне отсутствуют. И.А. Добровольский указывает: *"В Галево баркас этот служил долго, участвовал в гражданской войне на Каме и сгорел в Перми в августе 1919 г. вместе со многими камскими судами, сожженными колчаковцами при их отступлении*

из Перми." Вероятно, мемуарист опять ошибается – баркас отсутствует в списке сожженных судов². Возможно, баркас был затоплен в середине ноября 1918 г. в районе Галево при отходе повстанцев на реку Белая. Сведений о подъеме его после гражданской войны нет. Таким образом, обращение к архивным источникам позволяет в значительной степени скорректировать мемуары воткинского краеведа.³

Литература и источники

1. Добровольский И.А. Воткинский завод на рубеже эпох. Заметки конструктора. – Воткинск: МП МИИЦ, 2009. – 300 с.
2. Чертеж общего вида парохода "Воткинский завод" // ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 83.
3. Митюков Н.В. С именем Воткинского завода на борту // Трудовая вахта. Газета ФГУП «Воткинский завод». – 2009. – № 28 (10 июля). – С. 3; № 29 (17 июля). – С. 3.
4. Дело о действиях парохода "Воткинский завод" 7 сентября 1907 г. – 17 июня 1914 г. // ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10724.
5. Дело о продаже и сдаче в аренду пароходов, построенных на заводе 18 июля 1909 – 18 июня 1910 гг. // ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10885.
6. Дело о продаже парохода "Воткинский завод" купцу С. Вейнерману 9 января 1911 – 13 февраля 1916 г. // ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11023.
7. Путевые журналы, рапорты командиров пароходов и баркасов апрель 1902–апрель 1906 гг. // ЦГА УР ф. 212 оп. 1, д. 10525.
8. Простнев С.К. Воткинское народное восстание // Верность. 2010. № 137. URL: <http://www.metanonymemorial.org/VernostNo137.html>
9. Лапшин Р.В., Коробейников А.В. Белый флот Гражданской войны. Часть 1. Ижевск: Иднакар, 2014. 300 с.

² См. публикуемый список погибших судов в статье А.В. Коробейникова «О мартирологе Волго-Камского флота» в данном номере.

³ От издателя: воткинские краеведы выпустили в этом году очередную книгу воспоминаний И. Добровольского (р. 1911 г.). Название книги: «Река Кама в истории Воткинска». И в этом издании рассмотренная здесь версия мемуариста была некритически повторена без попыток её верификации: на с. 68 указано, что <в ходе Ижевско-Воткинского восстания> «быстроходный баркас «Воткинский завод», вооружённый одним пулемётом, использовался для разведки», но при том, на стр. 68, опубликована фотография двух колёсных пароходов, пришвартованных борт к борту. На кожухе ближнего к зрителю видно название «Ловец», имя другого неизвестно. Тем не менее, судя по подписи к снимку – это «Быстроходные катера «Ловец» и «Воткинский завод» в Галёво в период Гражданской войны»