



Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research

Has been issued since 2014.
E-ISSN 2413-7588
2019. 6(1). Issued 2 times a year

EDITORIAL BOARD

Šmigel' Michal – Matej Bel University, Banská Bystrica, Slovakia (Editor-in-Chief)
Mitiukov Nicholas – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Deputy Editor in Chief)
Egan Victor – Culture Bridge Australia Consulting (CBAC), Perth, Western Australia
Ivantsov Vladimir – Sochi State University, Sochi, Russian Federation
Klychnikov Yuri – Pyatigorsk State University, Pyatigorsk, Russian Federation
Mironov Boris – St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation
Natolohnaya Olga – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation
Pryn Olexandr – Vernadsky National Library of Ukraine, Kyiv, Ukraine
Sarfo Jacob – KAD International, Effiduase-Koforidua, Eastern Region, Ghana

Journal is indexed by: **CrossRef** (UK), **E-library** (Russia), **ERIH PLUS** (Norway), **Journal Index** (USA), **MIAR** (Spain), **Open Academic Journals Index** (USA).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 1367/4, Stara Vajnorska str., Bratislava – Nove Mesto, Slovakia, 831 04
Release date 22.06.2019
Format 21 × 29,7/4.

Website: <http://ejournal36.com/>
E-mail: aphr.sro@gmail.com
Headset Georgia.

Founder and Editor: Academic Publishing House Researcher s.r.o. Order № INJ-15

© Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research, 2019

J. Int. Netw. Cent. Fundam. Appl. Res.

2019

Is. 1

C O N T E N T S

Articles and Statements

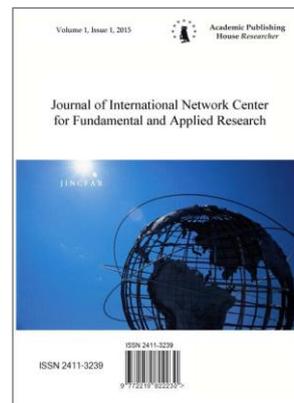
Russia's First Reflux Dredger A.A. Gaiduk	3
Votkinsk's Roots of the Gunsmith Yevgeny Fedorovich Dragunov O.Yu. Larionova, S.K. Prostnev	32
Reconstruction of Last Years of Steamer "Krasny Splavshchik" According to the Reports of Goscomstat N.W. Mitiukov, A.N. Loshkarev, S.L. Bautina	45
Starshinsky Estate in the middle of the XVII – beginning of the XVIII century in the Village of Mikhailovka E.M. Osadchij	51

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



Published in the Slovak Republic
Journal of International Network Center
for Fundamental and Applied Research
Has been issued since 2014.
E-ISSN 2413-7588
2019, 6(1): 3-31

DOI: 10.13187/jincfar.2019.1.3
www.ejournal36.com



Articles and Statements

Russia's First Reflux Dredger

Alexey A. Gaiduk ^a

^a Independent researcher, Russian Federation

Abstract

The Libava merchant, and subsequently the nearby military port that grew nearby, played a huge role for Russia. Significant efforts were required to maintain its year-round functioning. Icebreakers, excavation and dredging machines were built. The latter proved to be excellent when working with sandy sediments and working in difficult meteorological conditions. The experience gained in the Libava Trade Port has been widely disseminated to other ports of the Russian Empire. The operation of the first reflux dredger in Russia, to which this work is devoted, has shown that under certain operating conditions and soft soils it surpasses multi-pack dredging machines in productivity and depth of deepening. The cost of such work was significantly lower. A description of the design of the vessel is given, it is shown that, according to operating experience, it has proved to be quite reliable. On the basis of it, a number of ships were built, which, with proper maintenance, have served for many years, replacing both nationality and owners.

Keywords: Baltic Fleet, auxiliary craft, refueller, dredging, XX century.

1. Введение

Стремительное развитие морской торговли с одновременным увеличением грузопотока в конце 18 века повлияло на развитие портов России. На первый план вышли порты, которые в силу географических особенностей являлись незамерзающими и способными продолжать круглогодичную навигацию. На Балтийском море единственным портом, удовлетворяющим этим требованиям, был Либавский торговый порт. Однако расположение морского порта в устье реки Барта пусть даже и расширенной, и превращенной в морской канал имело свои последствия. Течение реки наносило в устье песчаный бар. Строительство, а в последующем и удлинение молов с выводом их голов далеко в море не дало положительных результатов. Оставался один выход – проведение регулярных дноуглубительных работ на баре. Для этого потребовались специальные суда. Все даты если это не указано отдельно указаны по новому стилю. Либава в наше время называется Лиепая.

2. Методы

В основу работы положен метод историзма, считается, что все события в реконструируемой биографии либавского рефулера имели причину для их появления, а имевшие место события послужили первопричиной для последующих. В случае

противоречия в источниках выбирался сценарий развития событий, по мнению автора наиболее логичный в данных обстоятельствах. Повествование построено по хронологическому принципу.

3. Результаты

Порт Либава

Город Либава лежит на низменном песчаном берегу Балтийского моря. Его коммерческая гавань представляет искусственный канал между морем и Либавским озером. Направление берега приблизительно с N на S. Вход в канал ограждён парными молами.

Господствующие и вместе с тем самые сильные ветры принадлежат юго-западной четверти компаса. Этим и обуславливается передвижение песчаных наносов, волнами и течением вдоль Либавского побережья с юга на север.

Устройство первых молв у входа в Либавский коммерческий порт вызвало образование перед их головами песчаной мели (бара), проход чрез которую мог поддерживаться только путем ежегодного землечерпания.

Проведенные в 1861–1868 годах работы, имевшие целью радикальное исправление и улучшение Либавского порта, в отношении устранения бара оказались безуспешными. По мере выдвижения в море новых молв бар образовывался перед ними. Спустя два года после окончания работ, в результате которых молы были вынесены в море до 20 футовой глубины бар, совершенно заградил вход, и снова пришлось приступить к постоянному землечерпанию. В 1872 году длина бара в пределах 17 футовой глубины, считая по оси судового хода, была около 80 сажень и весной на фарватере было всего 14 фут. воды. В 1885 г. бар имел 100 саж. в длину и глубина упала до 10–11 фут. Размеры новообразовавшейся мели в ширину и длину были гораздо больше, чем той, которая существовала перед старым входом, а наименьшая глубина составляла 10–11 фут. и нельзя было утверждать, что рост бара прекратился.

Либавский порт не подвержен полному замерзанию и прекращения судоходства практически не бывает. Лёд, которым покрывается гавань, не достигает большой толщины и легко ломается, даже обыкновенными пароходами, при этом течение уносит льдины в море. Наносный лед очень редко смерзается у берегов Либавы, так как западные ветры, которые его пригоняют, сопровождаются повышением температуры.

Находящийся перед входом в гавань бар является самым большим врагом развития судоходства в Либаве. По мере наноса бара большее число крупных морских судов лишаются возможности входа в порт, и несут убытки торговли как непосредственные (перегрузка и пр.), так и косвенные (увеличение фрахта и страховых премий, передача грузов в другие порты и пр.).

Землечерпание на баре, при волнении, могло производиться находящимися в распоряжении портовых властей многочерпаковыми машинами только в хорошую погоду. Кроме того, машины, работая на узком судоходном канале, мешали правильному и безопасному движению судов.

Ежегодно производимые землечерпательные работы давали к концу кампании канал шириной в 30–50 саж. и 16–17 фут. глубиной. Но осенние и зимние бури уничтожали достигнутые результаты.

До 1884 года включительно землечерпательные работы производились обществом Либаво-Роменской железной дороги, взявшему на себя на правах контрагента исполнение работ в порту, а с 1884 года эти работы были переданы Либавскому Биржевому комитету, который об этом ходатайствовал перед правительством. При этом Общество железной дороги пользовалось при этих работах казенными (государственными) землечерпательными средствами и получало за куб. саж. вынутого грунта 5 р. 50 коп. (по обмеру в шаландах).

Передача землечерпательных работ на баре местному Баржевому комитету была обусловлена следующими факторами:

- 1) Биржевой комитет получал землечерпательную машину «Виндава» и две шаланды и обязался поддерживать на баре и в канале необходимую для поддержания судоходства глубину, производя работы по указанию и обмерам инспекции;

2) за куб. саж. вынутого грунта комитет получал 5 р. 50 к., до суммы 13750 р. в год, до выработки 2500 куб. саж. сверх этого количества необходимые работы комитет обязался производить за свой счёт;

3) ремонт и исправления машины, и шаланд производятся комитетом за свой счёт все время, пока они будут в его распоряжении. Если понадобятся новые средства, то комитет приобретает их сам за свой счёт;

4) машины и шаланды должны быть возвращены Министерству по первому требованию и в рабочем состоянии;

5) страховка снарядов для комитета не обязательна, но в случай их утери, комитет обязуется вернуть государству аналогичную;

С своей стороны, город обязался выдавать комитету для землечерпательных работ ежегодную субсидию в 10.000 руб., а либавское купечество обложило для этой же цели все ввозимые и вывозимые товары добровольным сбором в размере 2 коп. с тонны импорта и 20 к. с вагона экспорта. Это постановление вошло в силу 1 августа 1885 года и дало в 1885 году 7.357 руб. 42 коп.

К двум полученным от государства шаландам комитет приобрел еще три новых, произвел ремонт землечерпательной машины и в мае 1885 г. приступил к работам.

Однако кардинально нечего не изменилось. При работах на волнении волны вымывали грунт из черпаков и необходимо было ждать хорошей погоды. Для получения лучших результатов от землечерпания нужно было увеличить производительность машин или их число, и уменьшить, по возможности, стоимость работы перед входом в порт. При этих обстоятельствах было принято решение изучить другие типы дноуглубительных снарядов и попробовать заменить для работ на баре в Либаве черпающую машину всасывающей.

Разработка технического задания и заказ землесоса

В 1885 году Министерство Путей сообщения указало на необходимость приобретения для успешной борьбы с наносами всасывающего-грунтоотвозного снаряда. В том же году появилось предложение Совета Министров о необходимости такого судна для Либавского порта. Впервые мысль о необходимости такого земснаряда была изложена в сообщении «О производстве землечерпательных работ в песчаном грунте в местах подверженных зыби» сделанном на собрании Инженеров путей сообщения 10 апреля 1885 года.

В утвержденном министром журнале Совета Министерства от 22 августа 1885 года, содержащем программу работ для образования закрытого рейда, в том числе закупки, необходимого для улучшения коммерческого порта в Либаве, было предусмотрено и приобретение паровой землевозной шаланды, снабженной всасывающим аппаратом, по типу всасывающих грунтоподъемных машин, способных работать при зыби и применяемых для поддержания глубины на барах некоторыми голландскими, бельгийскими и северными французскими портами.

В свете этого постановления Совета министров, Либавский биржевой комитет, как основной контрагент и производитель землечерпательных работ на Либавском баре, подал в конце 1886 года две записки одинакового содержания на имя Министра Путей Сообщения и Министра Финансов России, в которых ходатайствовал о скорейшем приобретении всасывающей грунтоподъемной машины, а также предложил взять на себя на определенных условиях закупку машины и ее эксплуатацию. Впоследствии Биржевой Комитет подал в Комиссию по устройству коммерческих портов дополнительное заявление от 24 января 1887 г. в котором условия приобретения землечерпательной машины были машины незначительно изменены.

Поступившие ходатайства Биржевого Комитета обсуждались в Комиссии вначале 1887 года. При этом Комиссия, даже не рассмотрев их подробно и не вынеся решения по предложениям Биржевого комитета, включила в кредит, запрошенный на улучшение Либавского порта по смете чрезвычайных расходов 1888 г, особую сумму в 160.000 руб. на закупку всасывающего снаряда. В 1886 году эта сумма была отпущена полностью.

Предложения Биржевого комитета заключалось в следующем:

Комитет обязался поставить в Либаву паровую шаланду с грузовыми ящиками вместимостью в 30 куб. саж. и всасывающим аппаратом, подымающим до 10 куб. саж. грунта

в час. После поставки машины, правительство предоставляло Биржевому Комитету произвести на Либавском баре в течение одного года выемку 12.000 куб. саж. грунта с уплатою из казны по 8 руб. 25 коп. за куб. саж. После, если машина окажется пригодною, правительство передает ее за 172.000 голландских гульденов с прибавлением таможенных пошлин, упроченных Биржевым Комитетом, и оставляет за Биржевым комитетом еще по меньшей мере в течение двух лет производство работ на баре в количестве не менее 10.000 куб. саж. в год, с уплатою по 5 руб. 40 коп. за куб. сажень.

Одобрение и отпуск необходимого кредита сделало необходимым начало подробного обсуждения вопроса о способе приобретения снаряда и предложений Либавского Биржевого Комитета. Комиссия, рассмотрев эти предложения, не нашла заявленные в них условия выгодными для государственной казны и предположила приобрести землесос за казенный счет с принятием его в казну. При этом, принимая в виду, что судостроительная промышленность России, еще не имела опыта постройки подобных машин, ни даже обыкновенных паровых землеотвозных шаланд, Портовая Комиссия постановила купить его за границей, на заводе Смита в Киндердейке (Голландия), или на заводе компании Фив Лиль, изготовивших большинство подобных машин из числа работавших на тот момент в голландских, бельгийских и французских портах, или на другом заводе, если его предложение окажется более выгодным.

Главные условия заказа были определены следующим образом:

Вместимость грузовых ящиков должна быть не менее 25 куб. саж. Корпус может иметь произвольную длину и ширину, но осадка в полном грузу, т.е. с 25 куб. саж. песка, не должна превышать 12 футов на ровном киле, Корпус должен обладать мореходными качествами; быть построен из сварочного или литого железа лучших сортов: иметь сильные продольные и поперечный крепления и обшивку толщиной не менее 3/8 дюйма. Выгрузка грунта из грузовых ящиков должна производиться посредством днищевых дверей. Паровая машина должна приводить в движение без посредствующих передач, центробежную, всасывающую грунт помпу и гребной винт. Аппарат, скрепляющий машину с помпою или винтом, должен действовать легко и удобно.

Опускаемая на дно моря, всасывающая песок, труба должна быть помещена сбоку судна и сопрягаться с помпою посредством гибкого колена. Для подъема якоря и перемещая судна по становой цепи, на носу судна должна быть помещена особая паровая лебедка. Шаланда должна быть снабжена якорями и цепями в необходимом для действия количестве и полным судовым инвентарём. На судне должны быть отдельные каютные помещения для капитана, драгера, машиниста и его помощника и общая каюта для двух кочегаров и четырех матросов.

Шаланда должна быть доставлена заводом в Либаву, где будет подвергаться испытаниям, как относительно производительности всасывающего аппарата, так и относительно скорости хода.

На испытании, которое будить продолжаться не менее 50 часов, всасывающий аппарат, работая в мелком песке Либавского бара, должен поднимать в среднем по меньшей мере 10 куб. саж. грунта в час (по измерению в грузовых ящиках).

На ходу, во время отвозки грунта, при полных грузовых ящиках, шаланда должна иметь скорость не менее 5 узлов; скорость порожней шаланды должна быть не менее 6,5 узлов.

Для переговоров с иностранными заводами и выработки условий было решено командировать старшего инженера Технического Отдела Комиссии Брандта и производителя работ Либавского порта инженера В.Е. Тимонова, поручив последнему также ознакомиться на месте с условиями производства землесосных работ.

Эти постановления Портовой Комиссии были одобрены Министром Путей Сообщения, а инженеру Брандту была дана инструкция, включающая следующие требования:

а) если при выработке условий договора представится необходимость отступить, в чем-либо существенном от указанных выше главных оснований, он обязан запросить на то надлежащее разрешение чрез Комиссию по устройству Коммерческих портов;

б) по выбору завода, который предложить наиболее выгодные условия, он обязан донести телеграммой о заявленной заводом цене и, получивши разрешение Комиссии,

заклучить с заводом договор, составленный на указанных основаниях, подписав его от имени Комиссии;

в) один экземпляр договора он обязан представить Комиссии, а второй передать заводу; при этом подлежащие гербовые пошлины, могущие потребоваться к уплате в доход иностранного государства, должны быть приняты заводом на себя; что же касается таковых же пошлин причитающихся, на основании ст. 80 т. Устава о гербовом сборе, издания 1886 г., в государственный доход русской казны при предъявлении контракта в России, то такие выплаты могут быть приняты на счет Министерства, равно как и таможенная пошлины при доставке машины в Россию.

Исполняя возложенное на них поручение, инженеры Брандт и Тимонов в начале апреля 1988 года убыли в Голландию, где вступили в переговоры с двумя судостроительными фирмами, Thomas Figeo & Co в Гаарлемеи J. & K. Smit в Киндердейке близ Дортрехта. Переговоры с компаниями были проведены 8 и 17 апреля соответственно.

Компания Thomas Figeo & Co в Гаарлеме имела большой опыт в постройке различных землечерпательных снарядов и к тому времени построила уже несколько всасывающих грунт аппаратов, но до 1888 года еще не строила всасывающих самоотвозных машин того типа, какой потребовался для Либавского порта.

Вторая компания, J. & K. Smit, была известна постройкой большого числа всасывающих самоотвозных машин, работающие на тот момент в портах Голландии, Бельгии и Франции. Незадолго до приезда командированных лиц фирма окончила постройку двух всасывающих машин, заказанных правительствами Японии и английской колонии на мысе Доброй Надежды.

Верфь J. & K. Smit, строила суда и всасывающие аппараты на собственной верфи, а паровые машины на свои суда ставила производства Фейенордского завода в Роттердаме. Фирма Thomas Figeo & Соне строила самостоятельно ни судов, не паровых машин, а производила только грунтоподъемные части и, кроме того, имела большую сборочную мастерскую.

При особенностях местных условий, Либавского порта, т.е. небольшой толщине слоя песка на бере, командированные лица полагали полезным снабдить машину лебедками, цепями и якорями для боковых перемещений, чтобы иметь возможность при благоприятных обстоятельствах погоды несколько ушить выемку. Кроме того, в виду некоторой опасности работы вблизи голов молотков, считали желательным снабдить машину мощным двигателем, дающим скорость хода с грузом до 6 узлов.

За снаряд, имеющий указанную скорость с грузом, вместимостью грузовых ящиков 250 куб. метров, осадку 3,25 метра, силу парового двигателя в 275 инд. сил, снабженный боковой всасывающей трубой, лебедками для боковых перемещений и необходимыми запасными частями, фирма J. & K. Smit назначила цену 115.000 голл. гульденов с доставкой в Либаву и страхованием от гибели на время морского перехода.

При этом на верфи ставили неременным условием, чтобы, предварительно до отправки машины в Либаву, было сделано ее испытание на Маасе; при этом они не отказывались от повторного испытания в Либаве, для того, чтобы оно констатировало, что машина не потерпела аварии в пути. Они не принимали на себя ответственности за успешность работы в Либаве, но гарантировали производительность машины на Маасе (250 куб. метр, в 3/4 часа) при тихой погоде.

Компания гарантировала изготовление машины в шестимесячный срок, со дня заключения контракта, при этом для доставки машины в Либаву фирма запросила месячный срок, так что машина могла прибыть в Либаву к 1 декабря ст. стилия (1888 г.), если в это время Зунд и Балтийское море еще будут свободны ото льда.

Компания Thomas Figeo & Co, предусматривая при работах на Либавском рейде встречи грунтов, плохо поддающихся простому всасыванию, предложили применить особый разрыхлительный аппарат, патентованный ими (см. черт.). Этот аппарат они предложили установить на нижнем конце всасывающей трубы, помещенной не сбоку, а в прорезе посреди судна. Передача, двигаясь от паровой машины к разрыхлительному аппарату, проектировалась подвижной и должна была, по мнению представителей компании, позволить работать и при некотором волнении. В случае невозможности работы

разрыхлителем при сильном волнении проект предусматривал вторую боковую трубу без разрыхлителя.

За машину, имеющую ту же вместительность грузовых ящиков, скорость и оборудование как машина, предлагаемая J. & K. Smit, но несколько большие размеры корпуса (вследствие устройства прореза посреди судна), фирма Thomas Figuee & Co назначила цену 135.000 голл. гульденов с доставкой судна в Либаву, но обязывалась взять назад за 18.000 гульденов, весь разрыхлительный аппарат с паровой машиной, если бы его действие было найдено неудовлетворительным.

Следовательно, машина в последнем случае обошлась бы казне в 117.000 голл. гульденов, но при этом имела бы вместимость грузовых ящиков не 250 куб. метр, а 350 куб. метр, так как средний прорез мог быть оборудован днищевыми дверцами и мог бы также служить, как грузовой ящик.

Фирма Thomas Figuee & Co согласилась на испытание машины только в Либаве без предварительного испытания на месте постройки, и принимала на себя, даже обязательство вычерпывать на испытаниях в Либаве не менее 250 куб. метр, песка в 3/4 часа. Неустойка, которую фирма обязывалась уплатить в случае не достижения этого результата была настолько мала, что этому обязательству не стоит придавать важного значения.

Thomas Figuee & Co соглашались также построить точно такую же машину, какую предлагал J. & K. Smit, за такую же приблизительно цену, т.е. примерно за 115.000 голл. гульденов.

Отдельно стоит отметить, что все указанные выше цены включают в себя уплату за классификацию машины в бюро Veritas (общество аналогичное Lloyd, но действующее преимущественно на материке), под специальным надзором которого предполагалось исполнить заказ, а именно за классификацию *2) 3/3, 1, 1,G; для большего каботажного плавания.

Надзор и классификация Veritas давали значительную гарантию в том, что машина будет построена хорошо и тщательно, из хороших материалов и снаряжена по определенным и строгим правилам. Однако, постройка машины по правилам Veritas увеличивала цену приблизительно на 3000 гульденов.

Проведя предварительные переговоры с Thomas Figuee & Co и J. & K. Smit и осмотрев землечерпательной работы, производящаяся в новой керосинной гавани Амстердама, новом устье Мааса, Кале, Булони и Дюнкирхене, командированные комитетом лица отправились в Лилль и Париж для переговоров с компанией Фив-Лилль, построившей в 1879-1883 годах четыре всасывающих машины и производившей на подряде землечерпательные работы в Кале.

Главный директор фирмы сообщил, что их цена, будет дороже цены голландских строителей (до 150.000 рублей) что, вероятно, объясняется отсутствием в Лилле собственной верфи, применением паровой машины и помпы другого устройства, чем в голландских снарядах, лучшею отделкой всего судна и, наконец, большими общими расходами компании. Однако, в тоже время выяснилось, что компания Фив-Лилль желает продать одну из принадлежащих ей машин, подходившую к требованиям, высказанным Комиссией, и находившуюся в хорошем состоянии.

Для компании эта продажа была бы выгодною, так как французское правительство предполагало производить дальнейшая землесосные работы хозяйственным способом, и компания могла остаться без работы для принадлежавших ей машин.

После обсуждения всех этих данных на заседании комиссии 12 апреля 1888 г., сделали следующие выводы:

- 1) приобретение старой машины, хотя и построенной не позже 1883 г. не желательно;
- 2) приобретение разрыхлительного аппарата излишним, в виду того, что его положительное действие опытами не доказано, и требующего особого устройства судна и машины, удорожающего его постройку, ослабляющей всю конструкцию и увеличивающей бесполезно размеры корпуса;
- 3) гарантию производительности машины в Либаве желательной, но безусловно необходимой, если командированный лица по сличению грунтов р. Мааса с

Либавскими признают возможным обойтись без такой гарантии, в виду отказа одного завода от неё и незначительный размер неустойки, предлагаемой в случае неудачи другой фирмой;

4) для обеспечения доброкачественности заказываемой машины необходимой постройку ее под наблюдением бюро Veritas и классификацию № 3/3, 1, 1, G; для большого каботажного плавания.

Это постановление Комиссии было сообщено инженерам Брандту и Тимонову и они, руководствуясь им, вступили в дальнейшие переговоры с фирмами Thomas Figeo & Co и J. & K. Smit, при этом Thomas Figeo & Co снизили цену до 95 тысяч флоринов, а J. & K. Smit не соглашались снизиться ниже 117 тысяч (с устройством электрического освещения). Предпочтение было отдано фирме Thomas Figeo & Co.

Предмет контракта. Контракт Комиссии по устройству коммерческих портов с судостроительной фирмой Thomas Figeo & Co в Гаарлеме был заключён 5 мая (нового стиля) 1888 года. По этому контракту фирма обязывалась построить, согласно приложенной к контракту спецификации и чертежам, и доставить в Либаву морской отвозящий паровой землесос, могущий работать при волнении в 60 сантиметров, с ящиками в 250 куб. метров вместимости и по своим достоинствам устройству и снабжению стоящий не ниже новейших Дюнкирхенских и Эймейденских землесосов. Скорость нагруженного судна должна была быть не менее 6 узлов в час. Судно должно было быть снабжено электрической лампой в 1000 свечей (пункт 1).

Надзор бюро Veritas. Постройка судна, машин и котлов должна была совершаться под специальным надзором бюро Veritas и удовлетворять всем условиям, требуемым для металлических судов с маркой № 3/3, 1, 1, G; но надзор и свидетельство бюро Veritas, представление которого было обязательно для строителей, не освобождали их от исполнения всех условий контракта (пункт 2).

Материалы. Судно и все его вооружение должно было быть построено из материалов наилучшего качества, причём для корпуса разрешалось употреблять безразлично железо или мягкую сталь, но с тем непременно условием, чтобы в последнем случае толщина листов не была уменьшена, как это разрешается в обыкновенных случаях, напр. правилами бюро Veritas (пункт 3).

Передача подряда. Строителям разрешалось передавать часть подряда на исполнение другим лицам, но под свою полную ответственность. Весь подряд не мог быть переданным без специального разрешения Комиссии по устройству коммерческих портов (пункт 4).

Сроки. Землесос должен был быть окончен постройкой и готов к испытанию в одном из голландских портов к 7 октября 1888 (нов. стиля). К этому же времени строители были обязаны заготовить для предъявления, посланной в Голландию, приемочной Комиссии вышеупомянутое свидетельство бюро Veritas или временное, его заменяющее, а также свидетельство о происхождении и принадлежности судна (builders certificate). Если испытания судна окажутся удовлетворительными, то оно должно было быть доставлено в Либаву не позже, чем чрез 30 дней по их окончании (пункт 5).

Испытание в Голландии. Испытания должны были охватить собой проверку следующих свойств землесоса:

- 1) что судно устойчиво и хорошо построено;
- 2) что оно хорошо слушается руля;
- 3) что движущие механизмы построены хорошо и при 120—130 оборотах в минуту даёт в паровых цилиндрах работу пара в 275 лошадей (по 75 килограмм-метров);
- 4) что котлы построены, согласно правилам искусства, снабжены всеми предохранительными приборами, требуемыми российскими законами, и выдерживают предписываемое этими законами давление;
- 5) что расход угля не превосходит 1,2 килограмм на индикаторную лошадь (75 к. м.) в час;
- 6) что осадка судна с грузом в 250 куб. метров песка с наполненными котлами и резервуаром для пресной воды, и 25 тоннами угля не превосходить 3,25 метра;

- 7) что в хорошую погоду скорость, как пустого, так и нагруженного судна не менее шести узлов в час;
- 8) что расход воды через всасывающую песок помпу при 120 оборотах в минуту машины составляет 60.000 литров в минуту;
- 9) что всасывающая способность помпы достаточна, чтобы при благоприятных условиях, в тихую погоду и при толстом слое песка, наполнить ящики песком за 45 минут;
- 10) что землесос может работать при волнении в 0,60 метров;
- 11) что землесос снабжён всеми принадлежностями и, указанными контрактом спецификаций, и комплектом запасных частей;
- 12) что все лебедки и цепи для папилионажа действуют исправно;
- 13) что маневры дверей в ящиках легки и быстры и что двери запираются плотно;
- 14) что электрическая лампа даёт свет в 1000 свечей и снаряды для электрического освещения размещены удобно;
- 15) что размеры землесоса соответствуют, указанным в спецификации;
- 16) что землесос, вполне отвечает условиям контракта и своему назначению всасывающего и отвозящего грунт снаряда.

Строители должны были за 20 дней до окончания работ предупредить Комиссию о приблизительном времени, когда судно будет готово к сдаче, и за 10 дней сообщить точное число и место испытания. Они же должны были принять на себя поиск удобного для испытаний места и получения разрешения.

Продолжительность испытаний в Голландии не должна была превосходить 56 часов действительной работы. Порядок испытаний зависит от усмотрений приемочной комиссии. В случае, если бы землесос не вполне удовлетворял требовавшим контракта, то строителям давался льготный срок в восемь дней для необходимых дополнительных работ (пункт 6).

Пересылка и страховка. Признанный командированной в Голландии от Министерства путей сообщения Комиссией соответствующим контракту землесос должен был быть отправлен строителями в Либаву за счет строителя и под его ответственность. Они обязывались застраховать судно на полную стоимость со дня отправления его из Голландии по день приемки в Либаве. Страховой полис должен был быть написан на имя Комиссии по устройству коммерческих портов и переслан ей вместе с подробным перечнем всех находящихся на судне предметов немедленно по выходе землесоса в море. В случае гибели землесоса Комиссия имела право взыскать с страхового общества премию и, вычтя из нее сделанные ею фирме Thomas Figeo & Co уплаты, возратить им остаток, сохраняя при этом за собой право на возобновление условия, если пожелает. В случае частных повреждений судна, строители обязывались немедленно исправить их, получая за это только ту сумму, какую уплатить страховое общество. Об уплате страховой суммы они должны были хлопотать сами, на что им Комиссия по устройству коммерческих портов должна выдать подлежащее полномочие (пункт 9).

Испытания в Либаве и приёмка. По прибытии в Либаву землесос должен был подвергнуться новым испытаниям, цель которых убедиться, что состояние его не изменилось во время перехода. Строители не гарантировали, однако, в Либаве определенной добычи песка.

Если испытания окажутся удовлетворительными, то землесос принимается в казну (пункт 7), при чем строители передать со снарядом и двойной комплект всех строительных, как общих, так и детальных, чертежей судна, котлов, машины и приводов (пункт 8).

Испытания в Либаве должны окончиться не позже, чем через 15 дней после прибытия туда судна. Если, вследствие опоздания строителей, испытания эти оказались бы невозможными сделать осенью, то контракт возлагал на них хранение судна за их счёт и под их ответственность до весны. Если же осенние испытания оказались бы невозможными и при своевременной доставке судна в Либаву, то расходы по хранению должны были ложиться на казну, а ответственность на строителей (пункт 7).

При осенних испытаниях в Либаве, до приёмки, – судно должно было оставаться на ответственности строителей и храниться за их счёт (пункт 10).

Гарантия. В течение трёх первых месяцев работы землесоса строители гарантируют исправность его действия, заменяя за свой счёт в кратчайший срок всякую часть, которая изломается, вследствие недостатков конструкции или материала. Они могут при этом для

уменьшения потерь времени пользоваться запасными частями, но немедленно заменяя их новыми. В течение гарантийного периода строители обязуются иметь на судне своих баггермейстера и машиниста, обоих хорошо знакомых с землесосной работой, держа их на свой счёт и уплачивая им путевые издержки, в Либаву и обратно. Если Комиссия пожелает и сообщит об этом строителям до отхода судна в Либаву, то они обязуются доставить еще и двух опытных рабочих, которым Комиссия должна уплачивать по 30 голландских гульденов в неделю.

Если после приемки судна в Либаве, окажется невозможными немедленно приступить к работе, то баггермейстер и машинист обязаны ждать времени начала работы и пробить на землесосе после открытия их три месяца; но, спустя 3 месяца после приемки землесоса, содержание их в размере 35 голландских гульденов в неделю каждому уплачивает уже казна (пункт 11).

Стоимость и оплата. Полная стоимость землесоса при соблюдении всех указанных условий должна была составить девяносто семь тысяч шестьсот (97600) голландских гульденов, включая гербовый сбор в пользу голландского казначейства за написание контракта в двух экземплярах.

Гербовый сбор в пользу российского казначейства и уплату таможенных пошлин принимала на себя Комиссия по устройству коммерческих портов (пункт 12).

Комиссия по устройству коммерческих портов оставляла за собой право в течение месяца со дня заключения контракта отказаться от некоторых, подробно поименованных, устройств как-то паровое отопление, резервуар для пресной воды и проч. с соответственным уменьшением цены, которое в общем приводило бы ее к первоначально утвержденной сумме 95 тыс. флоринов (пункт 16).

Уплаты должны были быть произведены следующим образом:

40 % или 39.040 голландских гульденов после временной приёмки землесоса в Голландии и передачи Министерству свидетельств бюро Veritas и builder's certificate;

40 % или 39,040 голландских гульденов после получения Министерством страхового полиса и проч. согласно пункту 9;

10 % или 9.760 гульденов после испытания и приемки в Либаве.

10 % по окончании гарантийных работ.

Первая уплата должна была быть обеспечена со стороны строителей векселем, выданным комиссии на сумму, большую на 10%- уплачиваемой им, на срок 1 января 1889 г. Этот вексель должен быть возвращён комиссией строителям после получения от них страхового полиса (пункт 13).

Штрафы. В случае если бы 7 октября 1888 г. н.с. землесос не был бы готов к испытанию в Голландии или был построен, но строители не могли бы предъявить свидетельство бюро Veritas или builder's certificate, они обязывались уплачивать штраф в 70 гульденов за каждый день опоздания.

Если бы при испытаниях в Голландии землесос оказался бы неудовлетворяющим условиям контракта, то комиссия по согласованию с Министром путей сообщения имела право отказаться от его приёмки.

За опоздание доставкой судна в Либаву сверх установленного срока в 30 дней по окончании испытания в Голландии строители обязывались уплачивать по 70 гульденов за каждый день опоздания.

Если опоздание к испытаниям в Голландии превысило бы 45 дней или, судно не было бы в Либаве к 10 декабря, то комиссия имела право отказаться от приемки судна. Наконец, если бы строители не выполнили своих обязательств или если бы оно не было принято, вследствие причин, предусмотренных контрактом, то строители обязывались возратить в двухнедельный срок все суммы, полученные ими и уплатить штраф в три тысячи гульденов (пункт 14).

Force majeure. Контракт предусматривал и случаи force majeure, такие как пожар, стачки работ, морское крушение, бури и проч., в коих строители, представив надлежащие доказательства, могли получать отсрочки (пункт 15).

Дополнительные устройства оснастки. Дополнительным распоряжением комиссии строителям предложено установить на землесосе две мачты со снастями и парусами за общую пену в 3,000 франков.

Строительство судна началось уже в конце мая 1888 года. По имеющейся на верфи нумерации судно получило строительный номер 50.

Устройство судна

Судно имело следующие тактико-технические характеристики:

Длина судна по палубе - 45 метров;
 Ширина судна у главного шпангоута - 8,6 м;
 Высота судна (средняя) - 3,75 м;
 Длина грузовых ящиков - 15,00 м
 Ширина судна по верхней палубе - 6,60 м;
 Ширина судна по днищу 3,20 м;
 Осадка на корме с грузом – 3,25 м;

Вместимость судна по официальному обмеру в Голландии:

Brutto – 1274,22 м³

В тоннах в 2,83 м³ – 427,31 тонн;

netto605,89 м³

в тоннах в 2,83 м³ – 213,88 тонн;

Вместимость грузового ящика для грунта – 250 м³*

Диаметр турбины помпы.....1,90 м³

Число оборотов машины в минуту – 120–130

Поверхность нагрева котла.....120 м³

Сила машины в индикаторных лошадей:

гарантированная.....275 пар, лош.;

измеренная при работе помпы 240 пар, лош.;

измеренная при работе винта (полным ходом) – 220;

Диаметр малого цилиндра -505 мм;

Диаметр большого цилиндра – 815мм;

Ход поршня обоих цилиндров –460;

Абсолютное давление пара в котле – батм.;

Расход угля в час на индикат. сил – 1,20 кг.;

Нормальный расход воды через всасывающую трубу (при 120 об. помпы) гарантированный – 60.000 л. (действительный больше);

Длина всасывающей трубы соответствует возможности работы при глубине воды –11 м;

Внутренний диаметр всасывающей трубы – 0,60;

Внутренний диаметр выпускных труб – 0,50;

Скорость хода с грузом гарантированная – 6 узл.;

При испытаниях – 6,4 узл.;

Скорость без груза (на испытании) – 7,38 узл.

Корпус судна сделан из мягкой стали и построен под наблюдением бюро Veritas.

Он разделён водонепроницаемыми переборками на отделы таким образом, что при затоплении одного из них судно будет держаться на плаву.

Штевни сделаны из кованного железа. Форштевень имеет 150 x 45 мм. Ахтерштевень 150x90 мм. Рулевая рама выкована из цельного куска металла.

Шпангоуты расположены на расстоянии 0,50–0,56 м друг от друга, и изготовлены из уголков 90 x 75 x 9,5 мм. по середине и 90 x 75 x 7,5 мм. по концам судна. В воздушных ящиках такие же уголки поставлены напротив каждого шпангоута на стенках грузового ящика, а через один помещены также подкосы из уголков 75 x 65 x 7,5 мм.

Флортимберсы помещены у каждого шпангоута. Они имеют высоту 40 см у середины, а у оконечностей судна их высота изменяется в зависимости от формы судна. Толщина под машиной и котлами 10 мм, в воздушных ящиках 8 мм. Они усилены уголками 75 x 65 x 7,2 мм, которые поднимаются вдоль шпангоута до палубы и до среднего стрингера через один.

*После обмера судна в Либаве вместимость ящиков до палубы определилась в 250,461 м³.

Бимсы палубы набраны из уголков с цилиндрическим утолщением 180 x 75 x 9,5 мм. поставлены через шпангоут, но в воздушных ящиках бимсы палубы имеют сечение шпангоута и поставлены у каждого шпангоута.

В грузовом ящике по оси его помещён коробчатый киль из листов 12,5 и 8 мм. высотой 900 мм. Он разделяет собой двери ящика и даёт им линии опоры, а в передней и задней части судна продолжается выше флортимберсов в виде балки с вертикальным листом 280 x 8,5 мм., нижним поясом в 255 x 10 мм., верхним в 200 x 12,5 мм. и четырьмя уголками 90 x 75 x 9,5 мм. Два межреберных стрингера помещены между флортимберсами передней части и машинного отделения. Они состоят из листа 500 x 6 мм., верхнего уголка 90 x 75 x 9,5 мм. и нижнего 65 x 65 x 7,5 мм. Внутренний пояс или стрингер из двух уголков 90 x 75 x 9,5 мм.

Обшивка толщиной 9,5 мм. Вертикальные швы имеют четыре ряда заклёпок по два на каждом листе.

Палуба над воздушными ящиками сделана из гофрированного железа толщиной 8 мм; в остальных частях она деревянная из американской сосны (150 x 75) и проконопачена. Вдоль бортов в частях, где палуба деревянная, установлен стрингер из железа 600 x 9 мм, прикрепленный к обшивке уголком 90 x 75 x 9,5 мм. На расстоянии 500 мм от обшивки другой уголок 75 x 75 x 9 мм окаймляет деревянную палубу.

На палубе на уровне воздушных ящиков помещён наружный защитный пояс из американской сосны 180 x 180 мм, прикрепленный к обшивке уголком 75 x 75 x 9,5 мм и прикрытый снаружи полукруглым железом 76 x 20 мм.

Семь водонепроницаемых переборок устроены: одна у носа из листов 7,5 мм, между помещением служащих и грузовым ящиком, 3-я и 4-я в воздушных ящиках 7,5 мм, 5-я между грузовым ящиком и машиной 8 мм, 6-я между машинным и котельным отделением 7,5 мм, и между котельным отделением и кормовым складом в 7,5 мм. Эти перегородки усилены уголками 90 x 75 x 9,5 мм. Переборки у грузовых ящиков еще дополнительно усилены особым образом.

Бюро Veritas классифицировало землесос «Либава» в разряд, обозначенный маркой ✱②з/з, 1, 1, Drague;

В этой марке ✱ обозначает, что судно построено под специальным наблюдением бюро Veritas. Римской цифрой ② определяется степень доверия, которую заслуживает металлическое судно в зависимости от прочности его корпуса с точки зрения конструкции и качества материалов. Таких степеней у бюро Veritas три: I, II и III. Круг, в который заключена цифра II указывает, что при наполнении одного из отделений судна водой оно не затонет.

Помещенная дальше дробь определяет степень изношенности судна. Бюро Veritas имеет пять таких степеней 1/2, 2/3, 3/4, 5/6, и 3/3.

Следующие две цифры обозначают: первая—состояние деревянных частей корпуса, вторая—состояние оснастки, цепей, якорей и пр. Бюро Veritas имеет три степени 1, 2 и 3. Цифра 1 означает очень хорошее состояние, 2 и 3 менее удовлетворительное.

Полученная судном классификация не соответствовала, заявленной в контракте ✱②з/з, 1, 1, G; – где; G обозначает – grand cabotage. Бюро Veritas не нашло возможным дать букву G для землесоса и поставило, вместо нее Drague.

Внутреннее устройство землесоса. Машина. Котлы. Помпа

В передней части судна, расположены помещения для экипажа, маленький склад и цистерна для пресной воды.

Помещения для экипажа состояли из двух отдельных частей: в одной имеется 4 каюты для старших служащих и кают-компания, в другой две общие каюты, отделенные перегородкой: одна для матросов и другая для кочегаров.

Каждая из кают имеет койку, шкаф, ящики, стол, стул, умывальник, зеркало и пр. Они обделаны деревянной сосновой, окрашенной обшивкой. Помещения матросов и кочегаров имеют каждое по 4 койки, стол, лампы, шкафчики для съестных припасов и рундуки. Эти помещения также имели сосновую дощатую окрашенную обшивку. Все помещения экипажа отапливались паром по системе Kortling'a.

Цистерна для пресной воды вмещает 15 м³ и сообщается с котлом трубами. Она изготовлена из листового железа толщиной 6 мм.

Средняя часть занята грузовым ящиком, по обеим сторонам которого устроены воздушные ящики, разделенные непроницаемыми переборками на 4 отделения. Воздушные ящики правого борта имели возможность наполняться водой, чтобы накрывать судно на правую сторону и облегчать осмотр и исправление всасывающей трубы в месте крепления ее к судну. Всасывающая труба из листового железа толщиной 9,5 мм. соединяется с судном кожаной трубой длиной 1,2 метра, прикрепляющейся к чугунному колену всасывающего рукава помпы. Труба привешена посредством двух изогнутых полос к горизонтальной оси, конец которой упирается один в чугунном подпятнике, а другой поддерживается цепями. Таким образом, точке привеса трубы может быть сообщена для противодействия ударам о дно при волнении небольшая степень подвижности, без повреждения кожаной трубы. К нижнему концу трубы прикреплен хомут подъемной цепи. Вдоль трубы идет охранный цепь. В начале трубы для предотвращения попадания в нее крупных предметов устроена решетка из трех толстых листов, поставленных вертикально.

Две выпускные трубы проходят под ящиками. Изготовленные из листового железа, поддерживаются стойками из железа, поставленными на поперечных балках грузового ящика. Под ними помещены решетчатые корыта для уменьшения волнения в ящике и с наружной стороны дощатые щиты для защиты от брызг рабочих. Выпускные отверстия закрываются особыми щитами, подвешенными на петлях.

Со стороны всасывающей трубы на левом борту сделаны, над местом ее крепления и над свободным концом, защитные мостики для предохранения трубы от раздавливания при швартовке судна этим бортом к причалу, набережной или другому судну.

Грузовой ящик разделяется на шесть частей пятью поперечными перегородками высотой в 1,20 м., толщиной 12,5 мм прикрепленными к боковой обшивке и килю уголками 75 x 75 x 9,5 мм. и усиленными вдоль нижнего края уголком 75 x 75 x 9,5 мм, на который опираются двери, а вдоль верхнего края двумя накладками из изогнутого в полукруг железа 76 x 20 мм. В верхней части продольной стенки ящика соединены между собой над каждой из нижних переборок поперечной балкой высотой 900 мм, и толщиной 12 мм. с 2 уголками вверху 75 x 75 x 9,5 мм и двумя полукруглыми полосами железа внизу в 75 x 20 мм, прикрепленной к продольным стенкам уголком 75 x 75 x 9,5 мм.

По обеим сторонам грузового ящика сделаны железные откидные у нижнего края щиты (фальшборт) высотой 0,55 м., из листов 8 мм. для увеличения толщины отстаивающегося слоя воды в ящиках.

Предусмотрено 12 дверей в колодец. Они сделаны из железного листа толщиной 8 мм, окаймленного уголком 75 x 75 x 9,5 мм и обшитого с внутренней стороны досками из американской сосны. Каждая дверь поддерживается двумя 16 мм цепями, прикрепленными к коромыслу. Последнее соединено 19 мм цепью с вертикальным стержнем, прикрепленным в свою очередь цепью к общей подъемной штанге. Штанги эти помещены по обеим сторонам моста, устроенного посередине грузового ящика и соединяются в общую раму, приводимую в движение паровой лебедкой. Посредством этой конструкции, все двери поднимаются и опускаются паровой лебедкой одновременно. Вертикальные стержни квадратного сечения движутся в особых втулках и имеют прорезы, в которые вгоняются стальные клинья для плотного притягивания дверей. Цепи от стержней к штангам перекинуты через блоки.

Рабочий помост, переходящий над ящиком и соединяющий носовую часть судна с кормовой, имеет 1 м. ширины, сделан в виде желоба из 8 мм листового железа и опирается на две продольные балки, положенные на поперечины колодцев.

Впереди и сзади грузового ящика установлено ограждение высотой 0,90 м. из железных прутьев диаметром 25 мм. Аналогичное ограждение устроено вдоль бортов носовой и кормовой части.

Непосредственно за задней стенкой грузового ящика в машинном отделении помещена землевсасывающая помпа. Она состоит из кожуха, сделанного из листового железа с чугунными боковыми крышками и четырехкрылой турбины, описывающей при вращении цилиндр диаметром 1,90 м. Ширина крыльев турбины 0,30 м. Турбина из литой стали. Крышки кожуха состоять из двух частей каждая, чтобы облегчить их разборку, и имеют окна для осмотра внутренности кожуха и извлечения попавших туда предметов. Внутренняя поверхность кожуха помпы выложена листовой 10 мм сталью для

предупреждения износа самого кожуха. Стальная гарнитура может быть по мере надобности и износа заменяема новой. Такая конструкция устройства была предложена фирме строителю наблюдающими за строительством Брандтом и Тимоновым. На рукаве помпы, идущем к всасывающей трубе устроен предохранительный затвор, чтобы даже во время хода судна, дать возможность открывать и осматривать помпу, центр которой помещен ниже ватерлинии пустого судна, ради отсутствия необходимости в искусственном аморсаже. Отводящая труба подымается прямо вверх над кожухом и разветвляется далее на две горизонтальные, речь о которых шла выше.

В одном отделении с помпой помещается и машина землесоса, системы Compound, вертикального типа, с поверхностным охлаждением пара. Она может соединяться с винтом судна или свалом помпы. Соединение делается посредством муфты. Принцип работы этого устройства – вал машины заканчивается на обоих концах дисками, входящими в кольца, которыми заканчиваются валы помпы и винта. Внешняя поверхность дисков восьмигранная; у внутренней же поверхности колец устроены гнезда, в который можно вложить четырёхгранный клин и таким образом укрепить диски вала машины внутри кольца одного из валов – помпы или винта. При восьмигранной поверхности диска, такое соединение возможно для большого числа различных положений машины по отношению к валу, с которым оно соединяется. Закрепной клин насажен в виде гайки на длинный винт, имеющий также концевые гайки; вращением этого винта, клин нажимается с желаемой силой.

Помещение машинного отделения имеет деревянный пол, снабжено верстаком, шкафами и необходимыми инструментами.

Там же была установлена динамоэлектрическая машинка, приводимая в движение паровым механизмом, составляющим с ней одно целое.

Паровая машина землесоса получает пар из двух цилиндрических, трубчатых котлов морского типа с резервуаром пара, расположенных в следующем – котельном отделении. Котлы имеют четыре топки, и снабжены всеми необходимыми принадлежностями. Паропроводные трубы—из красной меди, краны из бронзы. Паропроводные трубы распределены таким образом, что каждый из котлов может работать отдельно. Для питания котла служат - насос машины, инжектор, или донка.

Последняя расположена так, что при необходимости может выкачивать воду из трюма, а также подать воду в пожарные рукава. Также, вода из судна может откачиваться насосом машины, циркуляционным насосом холодильника или ручными насосами, поставленными в каждом отделении. Ручные насосы чугунные с медной гарнитурой диаметром 100 мм.

Все трубы для ввода воды в судно примыкают к одному общему отверстию, закрытому клапаном „Kingston” и снабженному паропроводной трубкой на случай предотвращения обмерзания льдом во время холодов.

Машинное и котельное отделения имеют вентиляторы, при этом через вентилятор в котельном отделении предусмотрена выгрузка золы при помощи блока.

С котельным отделением граничат угольные ямы, вместимостью 35 куб. метров. Они сделаны из листового железа 7 п 6 мм. и усилены напротив шпангоутов уголками 75 x 65 x 8 мм.; их станки приклепаны к обшивке корпуса и к палубе. Пол в угольных ямах изготовлен из сосновых досок. Стены окрашены смесью смолы с порландским цементом.

В кормовой части судна оборудован склад для запасных частей, канатов цепей и пр. инвентаря, а также масла, сала и других материалов.

Палубные устройства. Для возможности некоторого папилионажа, а также для удобства манёвров при поворачивании судна в узком портовом канале Либавского порта, на палубе землесоса «Либава» установлена не одна паровая лебедка, как принято на аналогичных судах, а четыре: две в носу и две в корме. Левая передняя служит для подъема всасывающей трубы, второго носового якоря и папилионажа, правая для первого носового якоря и папилионажа. Левая задняя лебедка для папилионажа, правая для подъема дверей грузового ящика и папилионажа.

Все лебедки одинакового устройства. Каждая имела отдельную паровую машинку с двумя цилиндрами, вращающую бесконечный винт, от которого движение передается рабочему валу зубчатыми зацеплениями. Перемена направления делается посредством двух

групп конических зацеплений. Каждая лебедка имеет два барабана с тормозами; они могут употребляться отдельно или вместе.

Землесос имеет две мачты и вооружён всеми принадлежностями судна, приспособленного к дальнему плаванию.

Кухня и ватерклозеты помещаются под капитанским мостиком.

Землесос имеет буксирный аппарат.

Испытания в Голландии и отправка землесоса в Россию.

Испытания в Голландии были произведены в октябре 1888 года в Гук-Фан Голланде, Роттердам и на реке Лек в присутствии командированных от Министерства путей сообщения инженера А. А. Брандта и инж. мех. К. А. Петрова.

Испытания производились в течении пяти дней, согласно программе, указанной в контракте, и выяснили, что землесос вполне отвечает требованиям контракта.

В Гук-Фан Голланде (новое устье Мааса) первый опыт черпания по программе испытаний производили при глубине воды 8,50 м.; на воде при этом была легкая зыбь. В течение 2,5 минут ящики землесоса, вместимость 250 куб. метров, были наполнены мутной водой, а за 35 минут грунтом. Последний состоял из песка с примесью глины. После этого машина была разъединена с помпой и соединена с винтом судна и совершила самостоятельный переход на разгрузку в открытом море. Разгрузка совершалась на ходу и заняла несколько минут. Опыт был повторен в разных местах между молами, ограждающими вход в новое устье Мааса, и у ихголов и дала те же результаты. Время наполнения ящиков грунтом составляло 35–37 минут, на 8–10 минут быстрее, чем требовалось контрактом.

Опыты черпания на реке Лекдали еще более хорошие результаты, по причине крупной фракции песка, позволявшей более быстрое его оседание. Ящики наполнялись за 25 минут.

Измерением скорости хода судна на мерной миле показало, что землесос с полным грузом дает 6,4, а пустой 7,38 узла.

Во время испытаний машина судна действовала исправно, при этом диаграммами, снятыми во время работы помпы движущая сила определилась в 240 индикаторных лошадей, а на полном ходу с указанными выше скоростями 220 лошадей. Представители заказчика проверили также наличие инвентаря и комплекта запасных частей, и указали на необходимость небольших исправлений и дополнительных устройств, которые были тут же исполнены, после чего судно было признано годным к отправке в Россию.

При переходе экипаж землесоса составляли капитан, машинист, помощник машиниста, боцман, два кочегара и семь матросов.

Весь нужный для перехода запас угля был взят в Роттердаме и сложен в угольные ямы и грузовые ящики землесоса, на дно которых был предварительно уложен толстый слой фашин.

Переход землесоса был омрачен некоторыми поломками. В Балтийском море вблизи берегов Швеции судно во время бури потеряло мачту и сломало винт. Проходивший мимо пароход отвёл его в Готенбург, где были произведены необходимые исправления и после судно благополучно прибыло в Либаву. По исправлению бюро Veritas удостоверило, что классификация землесоса + (II) 3/3 1, 1, Drague сохраняется.

В Либаву землесос прибыл 2 декабря 1888 года.

Испытания в Либаве

После приведения землесоса после дальнего перехода в рабочее состояние он был подвергнут в Либаве ряду дополнительных испытаний, сначала подготовительных Управлением работ, а затем окончательным приемочной комиссией в составе инженер-механика Петрова, помощника начальника работ Либавского порта инженера Боернера, производителя работ Либавского порта инженера Тимонова и представителя местного контроля г-на. Рымкевича.

Результаты этих испытаний оказались удовлетворяющими контрактным условиям, вследствие чего 8 декабря 1888 г. землесос был принят от представителя фирмы Thomas Figee & Co, С.Н. Hoista в Управление работ Либавского порта.

Озабочиваясь сохранением землесоса в таком состоянии, при котором имела бы возможность приступить к работам без промедления, при первой надобности, приемочная комиссия приняла решение приобрести у Thomas Figee & Co оказавшийся на землесосе

«Либава» при приемке запас угля (40 тонн), смазочных и прочих материалов и разных предметов первой необходимости при действии землесоса.

Для охраны землесоса после принятия его от строителей были наняты вахтер и три матроса, на которых возложено посменное дежурство и содержание механизмов в порядке. Расходы на это были исчислены по первое января 1889 года в следующем виде:

Вахтер – 50 руб.

3 матроса (по 30 руб.) - 90 руб.

Помещение временной, мастерской (притирка, мелкий ремонт и т.д.) 35 руб.

Итого – 175 руб.

Для содержания и действия землесоса в 1889 году выработана нормальная смета расходов. Эта смета составлена с учетом что землесос будет работать в течении только восьми месяцев в год, с 1 апреля по 1 декабря. Такое предположение основано на том, что зимние месяцы в Либаве, изобилуют бурями, вследствие чего работа землесоса в это время была бы возможна с большими перерывами и потому представлялась мало выгодной. По такому же соображению считалось удобным приступить к работа землесосом в зиму 1888–89 гг., тем более, что при постоянно прерывающейся работе нельзя было бы воспользоваться с надлежащим успехом предоставленной контрактом трёх месячной гарантией. При работе зимой землесос считался бы в действии с 1 декабря 1888 г. и три месяца гарантии окончились бы раньше, чем можно было бы приступить к действительной работе. Таким образом самая гарантия потеряла бы свое значение.

Темь не менее, в виду вредных последствий, образующихся иногда после сильных бурь, заносов на баре, землесос предполагалось оставить в рабочем состоянии, чтобы иметь возможность, когда потребуются произвести экстренный работы на баре.

Предложения приемочной комиссии были рассмотрены в Комиссии по устройству коммерческих портов*, которая разрешила приобрести угля и прочных материалов у Thomas Figeo & Co и постановила:

1) Утвердить, как примерную, в виде опыта на одень год, смету на содержание и действие землесоса «Либава» в сумме двадцать две тысячи (22.000) рублей с предоставлением начальнику Работ права покрывать передержки по одним статьям сметы сбережениями в других статьях, не выходя при этом из пределов общей определенной сметной суммы 22.000 руб.

2) Предложить начальнику работ Либавского порта приступить к производству помощью землесоса «Либава» землечерпания при первой возможности, производя работу хозяйственным способом. Работу производить днём и ночью на баре, в ковше, или в гавани по ближайшему усмотрению начальника работ и сообразно с требованиями судоходства и условиями работы землесоса.

Организация производство первых работ землесоса в Либаве была сопряжена с различными трудностями. Это был первый опыт таких работ не только в Либавском порту, но, вообще, в России. При этом приходилось работать на только что приобретенном и, еще на неосвоенном судне. Первые три месяца работы были обеспечены гарантией завода, откуда необходимость частых осмотров снаряда, самого точного разбора и освидетельствования всех случаев повреждения совместно с представителями судостроителя. Такими представителями в Либаве являлись багермейстер и машинист, не снабженные никакими полномочиями и средствами для производства исправлений за счет завода. Приходилось обучать команду и прислугу новому и неизвестному для них делу. Наконец, работы нужно было вести хозяйственным способом с соблюдением сложных правил и формальностей, обусловленных установленным порядком технической отчетности и контроля. Несмотря на все это удалось поставить землесосные работы в Либаве правильно и получить в течение уже первого года очень хорошие, как технические, так и финансовые результаты.

Организация в производство землесосных работ в Либаве была возложена на производителя работ Либавского порта инженера В.Е. Тимонова. Перед началом работ были произведены подробные предварительные промеры бара. В первое время было признано необходимым ограничиться только работой в дневное время, ввиду незнакомства

* Доклад Комиссии по устройству коммерческих портов от 23 марта 1889 г.

голландского багермейстера с местными условиями, а экипажа судна вообще с работой землесоса; эти причины требовали особой осторожности при первых работах, которая не могла быть достигнута ночью. Для рабочих были установлены правила, а для определения производительности землесоса, расхода топлива и пр. заведён журнал, в котором точно отмечалось количество и качество вынутого и отвезённого грунта по обмеру его в ящиках и прочие обстоятельства, определяются условия работы судна, а равно и количество принимаемых на судно материалов и т.д.

Принимая во внимание, что первые три месяца работы землесоса имели исключительный характер, а судно находилось на гарантии, было принято решение вести журнал работ на французском языке, заносая в него информацию о поломках, повреждениях и проч. и предлагая ежедневно для подписи служащим на землесосе представителям голландской компании строителя багермейстеру и механику, чем значительно облегчалось составление окончательного расчёта с фирмой. Все имевшие место случаи повреждения фиксировались, также на французском языке, совместно с упомянутыми представителями фирмы и участием местного контроля, акты с точным описанием повреждения, его причины и указанием, может ли стоимость исправления отнесена на счёт фирмы или нет.

Правила для служащих на землесосе.

1. Дневная работа землесоса начинается в 5 часов утра и оканчивается с заходом солнца. Все служащие обязаны быть на землесосе до времени начала работ и не имеют права оставлять судно до захода солнца, даже если землесос и не находился в работе; в последнем случае сход с судна может быть допустим, но не иначе, как с особого каждый раз, разрешения Управления работ.

2. Служащие на землесосе обязаны работать во все дни недели, когда погода позволяет, не исключая дней праздничных и воскресных.

3. В случай установления ночных работ служащие будут назначаться в дневную или ночную смену по усмотрению Управления работ. Ночные работы начинаются с захода солнца и оканчиваются в 5 часов утра. К ночным работам соответственно применяются указания п. 1 относительно своевременного прихода и пребывания рабочих на судне до начала работы дневной смены.

4. Служащие на землесосе обязаны вести себя прилично, быть вполне трезвыми и беспрекословно исполнять все распоряжения своих начальников, т. е. кочегары и помощник машиниста – машиниста, а матросы и рулевые – багермейстера, и все вообще инженеров управления работ.

5. Вахтер землесоса обязан непрерывно находиться на нём с 6 час. вечера до 5 час. утра. В случае установления ночных работ, вахтер будет назначен на работу наряду с другими.

6. Служащие землесоса ответственны за сохранность его имущества.

7. За опоздания, отлучки, неявки, ослушания и вообще неисполнение этих правил виновные будут подвергаться штрафам и увольнению со службы.

Количества вынутого грунта обмерялись в ящиках землесоса и определялись в куб. метрах (м³). Для вычисления объема измерялись расстояние по высоте от поверхности песка в ящиках до палубы воздушных камер. Таких промеров делалось 24, по 4 в каждом из 6 ящиков, вдоль бортов и у срединного моста. Из четырёх отметок каждого ящика бралась средняя, которая и указывала на сколько этот ящик не дополнен до нормальной высоты (палубы) или переполнен сверх нее грунтом.

Объём ящиков при наполнении их до палубы был точно определён предварительным исчислением. Он равен 250,461 м³. Кроме того была составлена таблица объёмов, соответствующих не дополнению или переполнению каждого отделения на 1, 2, 3 и т. д. сантиметров (см).

Состав служащих землесоса в рабочее время определялся утверждённым штатом:

Багермейстер (командир). 1 чел.

Боцман – 1

Рулевых – 2

Матросов – 8

Кок – 1

Машинист – 1

Помощник машиниста – 1

Кочегар – 3
Вахтер (ночной сторож) - 1
Итого 19 чел.

Во время работ 1889 года численность экипажа отличалась. При этом оказалось более удобным увеличить машинную прислугу на счёт судовой.

Землесос в Либаве работал на одном носовом якорь, при частом изменении направления ветра приходилось еще выбрасывать с кормы небольшой якорь (около 10 пуд.) на тонком канате, чтобы мешать слишком быстрым боковым перемещениям судна, которые могли быть опасны для всасывающей трубы. Способ работы землесоса был тот же, что и в портах западной Европы. Придя на место, где он должен был работать, землесос бросал носовой якорь и отходил назад, выпуская якорную цепь сажень на 60, устанавливаясь по ветру и течению. Затем соединение паровой машины с винтом размыкалось, машина соединялась с помпой, спускалась всасывающая труба и помпа приводилась в движение. Песок уносился водой и под горловиной трубы образовывалась яма, в которую трубу погружали до тех пор, пока горловина ее не опускалась ниже поверхности дна приблизительно на 1 саж. Далее работали якорной цепью, подтягивая ее так, чтобы труба постоянно приближалась к откосу ямы.

Землесос в Либаве работал без всякого ущерба при волнении, достигавшем 60 сантиметров. При среднем расстоянии от места стоянки его в порту до места работ на баре около мили, землесос тратил на переход, бросание якоря, маневры установки, разъединения машины и винта, и соединения ее с помпой до первого оборота последней в среднем 1 час. Общая продолжительность одного полного оборота, состоящая из наполнения ящиков, отвозки, выгрузки и возвращения назад на место работ, определилась в среднем в 4 часа.

Содержание песка в воде, выливающейся из правой трубы, оказывается больше, чем для левой (5,56 и 4,66 %) это может быть объяснено, как и постоянно наблюдаемый большой расход воды чрез правую трубу, тем, что центробежный насос вращается слева направо.

В период гарантийной эксплуатации судна в 1889 году с землесосом происходили различные поломки и повреждения.

При начале работ в течение 4 дней слышались в машине стуки, которые имели причину с одной стороны неполную натянутость подшипников рабочего вала, еще не успевшего на столько обработаться, чтобы их можно было стянуть достаточно плотно, с другой стороны, проникание при несколько усиленной топке в небольших количествах в цилиндр высокого давления воды из новых котлов, непокрытых еще оболочкой накипи. Стуки эти скоро прекратились.

27 апреля 1889 г. при открывании дверей для разгрузки ящиков оторвался железный лист, поддерживающий обойму центрального блока подъемной цепи. Лист был прикреплен 16 заклепками к железной стенке машинного отделения. При осмотре оказалось, что 4 заклепки оторваны. Лист частично сломан и сама стенка машинного отделения согнута и продавлена. Исправление повреждения состояло в постановке, вместо оторванного и сломанного листа нового, размерами больше прежнего, так что место излома станки машинного отделения перекрыто им. Новый лист прикреплен 37 заклепками. Кроме того, обойма блока подперта подкосом из круглого железа. Эти меры оказались удовлетворительными и повреждения в этом месте более не повторялись.

30 апреля у фланца лопнула паропроводная медная труба, идущая от котла к передним лебёдка. Повреждение трубки было исправлено наваркой нового куска 5" длины взамен поврежденной части. Такое же повреждение в том же месте произошло 30 сентября.

8 мая во время работы сломался конец винта, скрепляющего посредством клина вал машины с рабочим валом центробежного насоса. Излом произошёл в концевой нарезке винта, вследствие изъяна материала, при соединении машинного вала с валом гребного винта для возвращения в порт винт соединительного клина поломался приблизительно в таком же месте, как и первый. Исправление обоих винтов состояло в том, что со стороны изломанного конца был наварен новый кусок 7 3/4" длин, и соответственно обточен для шайб и гаек. При этом железные гайки заменены стальными, добавлены стальные контргайки и изготовлены к каждому из соединительных клиньев по одному запасному на

случай их поломки. Совершенно такая же поломка винта соединительного клина случилась 15 июня.

9 мая обнаружено повреждение чугунного коробчатого затвора, отделяющего центробежный насос от всасывающей трубы. Одна из продольных сгонок коробки затвора в нижней своей части лопнула вдоль каждого ребра и согнулась, причём изгиб станки мешал правильному движению затвора; трещина продолжалась и на боковые станки. Трудность подъема затвора была, замечена раньше, при начале работ, когда после зимней стоянки затвор был поднят для сообщения всасывающей трубы с насосом. Исправление состояло в том, что изогнутая станка была скреплена с противоположной четырьмя винтами, предварительно нагретыми для лучшей протяжки стенок друг к другу, после чего станки затвора были соответственно оструганы.

12 мая у лебедки, поднимающей всасывающую трубу сломалась чугунная муфта, служащая для перемены направления движения лебедки: зубцы, скрепляющие эту муфту с одним из конических колес, смялись и, кроме того, сломалась чека, прикрепляющая муфту к ведущему валу. Временно для продолжения работ испортившуюся муфту заменили другой, снятой с задней лебедки судна. Подобные же повреждения повторялись и на других лебёдках, вследствие чего чугунные муфты были заменены на всех лебёдках новыми из литой стали.

27 мая при закрытии после выгрузки грунта дверей грузовых ящиков сломался закрепной болт задней подъемной цепи третьей двери с правой стороны судна, излом оказался близ проушины, служащей для прикрепления болта к подъемной цепи. Так как болт имеет коническую форму с утолщённым концом со стороны излома и другой конец его оказался поверх навинченной гайки расклёпанным, то для извлечения оставшейся части его из гнезда потребовалось при помощи водолаза отрубить конец болта и после высверлить оставшуюся в днище часть. К старой проушине вместо испорченной части болта наварена новая, но цилиндрической формы, а с другого конца пригнана гайка с контргайкой. Такое же повреждение случилось 14 августа.

Во время уравнивания всех дверных цепей, неравномерно вытянувшихся во время работы, сломался задний болт левой двери ящика 5 (считая от носа судна). Сломавшейся болт вынули с помощью водолаза и на место старого поставили новый болт с двумя гайками.

Этот же болт сломался вторично 29 сентября вовремя открывания ящиков для выгрузки грунта; повреждение исправлено, так же как ранее.

Наиболее повторявшимся повреждением была поломки зубьев у зубчатых колёс паровых лебёдок. В случае такой поломки заменяли испортившиеся колеса запасными или же, если не было запасных, временно снимали колесо с другой лебедки и устанавливали, вместо поломанного, для продолжения работы. Если зубья были сломаны не на всю длину, то отломавшуюся часть заменяли куском железа, обработанным по форме зуба и прикрепленному к ободу колеса винтом с гайкой. Такие исправления делались на судне во время работы служащими землесоса. За рабочий период 1889 г. после всех возможных исправлений зубчатых колес все же оказалось негодными для починки и дальнейшей эксплуатации 10 колес.

12 июня сломались обе закрепляющие шпильки вместе соединения штанги поршня цилиндра низкого давления с шатуном и заменены вновь изготовленными.

9) Во время пробы чугунных батарей для парового отопления кают землесоса оказалось лопнувшими две батареи: одна, в первой каюте, левого борта, другая во второй каюте правого борта судна; трещины шли приблизительно на 15" сверху вниз вдоль передней стенки батареи. Вместо попортившихся батарей завод доставал новые.

19 июня сломалась стальная штанга поршня насоса для выкачивания воды из трюма. Эта штанга круглая в двух верхних третях по длине 30 мм в нижней трети имела форму полосы сечением 43x10 мм. Излом случился в этой нижней трети длины штанги на расстоянии 5,5" от нижнего конца, вследствие плохого качества стали. Исправление состояло в наварке вместо отломанного нижнего конца нового, при этом нижней трети штанги ради ускорения и облегчения исправления была придана цилиндрическая форма, одинаковая по всей длине.

Того же числа порвалась цепь для подъема дверей грузовых ящиков в месте прикрепления ее к стенке машинного отделения. Повреждение было исправлено без промедления при помощи команды судна и цепь прикреплена к своему месту.

22-го июня сломалась шпилька, закрепляющая нижний ближайший к борту болт, в серье всасывающей трубы. Болт выскочил из проушины подвесной серьи и всасывающая труба вышла из своего положения, опустилась и повисла на другом болте. Для исправления этого повреждения необходимо было войти в порт и впустить воду в воздушную камеру с правой стороны судна, чтобы накрени в его, вывести колено всасывающей трубы из воды.

8 июля случилось такое же повреждение, причём подвесная серья всасывающей трубы согнулась, и вся труба подалась назад и повернулась около своей оси. Вследствие этого кожаный рукав для соединения трубы центробежного насоса с всасывающей трубой разорвался пополам. Повреждение было исправлено, как и в предыдущем случае, на место кожаного разорванного рукава поставлен новый запасной.

Такое же повреждение повторилось и 15-го июля, но кожаный рукав остался целым, так как причину таких повреждений был признан недостаток конструкции закрепления болта, на котором висит всасывающая труба, в проушине подвесной серьи, то все болты, соединяющие всасывающую трубу с судном заменены новыми более длинными, которые закреплены в проушинах подвесных серёг анкерными шпильками.

Для увеличения долговечности кожаного рукава, который грунтом и особенно попадающими в трубу камнями истирается неравномерно по окружности, а в нижней части больше чем в верхней, его впоследствии проворачивали вокруг оси по мере стирания кожи.

13 июля сломался чугунный клин, служащий для соединения вала машины с валом гребного винта. Был заменён новым.

13-го августа порвался кожаный рукав, соединяющей всасывающую трубу с трубой центробежного насоса. Так как при работе соблюдены были все предосторожности против такой случайности и волнение было не велико, причину повреждений отнесли к плохому качеству кожи рукава, из которой он сделан. Вместо испортившегося поставлен новый запасной рукав.

В соединении штанги золотника большого цилиндра с кулисой разработалось гнездо болта в медном ползуне,двигающемся в кулисе и соединяющемся при помощи болта со штангой золотника. Исправление заключалось в том, что отверстие в медном ползуне было сплошь заполнено металлом (Bebit), а после того вновь высверлено гнездо для болта соответственно его диаметру.

Описанные повреждения все признаны происшедшими по причинам, обуславливавшим исправление их заводом строителем за свой счёт. Но так как фирма не имела в Либаве представителя, компетентного в техническом и финансовом отношении, то Производитель работ Либавского порта оказался вынужденным в интересах правильного хода дноуглубительных работ взять на себя руководство ремонтом землесоса и исполнял его хозяйственным способом, по возможности ограничиваясь постоянными рабочими землесоса. При таких условиях исправление перечисленных выше повреждений обошлось всего в 487 руб. 73 коп, считая в этой сумме и плату рабочем землесоса за то время, которое они употребляли на эти работы, но, не считая ни стоимости частей, поставленных заводом, взамен повреждённых, ни пошлин, уплаченных за них. Указанная сумма подлежала удержанию с фирмы при окончательном расчёте, но в виду ее незначительности, указывавшей на общую прочность и солидность конструкции и материала землесоса, и в виду того, что взамен повреждённых частей заводом были все же доставлены новые, Комиссия по устройству коммерческих портов признала возможным не взыскивать с завода этой суммы.

Условия работы в гарантийный период, когда поставленные заводом багермейстер и механик умышленно замедляют работу, чтобы по возможности не утомлять машину, производительность которой заводом не гарантирована, и избегать повреждений, а также малая опытность остальной прислуги объясняют низкую цифру производительности «Либавы» в 1889 году. Тщательное и детальное изучение предмета во время работ привело к убеждению, что землесос без затруднений мог давать в час работы всасывания на Либавском баре, годовую среднюю от 11 до 12 куб. саж.

3-го июня во время работ в выводной трубе выше насоса стали раздаваться сильные удары, как будто, от большого камня; удары эти дали повод опасаться за возможность порчи насоса. Когда для удаления попавшего в трубу предмета открыли люк насоса, то в последнем оказался кусок массивного медного цилиндра 21" диаметром, 11" длины и весом около полпуда.

Подобным же образом 16 июня пропал в центробежный насос кусок массивного медного цилиндра 27" диаметром и 12" длины, а 22 июня большой кусок чугуна весом 2 пуда, вероятно часть щеки барабана какой-нибудь землечерпательницы; 17 августа попал туда же большой кусок дерева.

3 июля во время работы на баре всасывающая труба подошла под железную цепь и зацепила ее, вследствие чего поднять трубу было очень трудно. Только после трехчасовой работы трубу подняли вместе с цепью, которая оказалась 90 ф. длины из 7" железа. Таким же образом, 15 июля всасывающая труба на баре зацепилась на дне за тяжелую цепь, которую пробовали поднять, но это не удалось. 29-го июля всасывающая труба зацепила большую якорную цепь, которая была вынута и оказалась 120" длины 7" толщины.

3-го июля во время работы на баре землесос всосал цепь, лежащую в грунте на глубине 26 ф. от ординара; цепь прошла вместе с водой и грунтом через центробежный насос и была выброшена на железную решетку, находящуюся над ящиками.

Так же 22 июля землесос всосал цепь: один конец которой прошёл в центробежный насос; другой же, к которому оказался прикрепленным блок с крюком для подъема грузов, застрял в горловине всасывающей трубы. Цепь оказалась 16 саж. длины из железа.

Уполномоченные Виндавского купечества обратились 16 ноября 1889 г. но телеграфу к Министру Путей Сообщения с ходатайством о производстве в Виндаве дноуглубительных работ на баре посредством Любавского землесоса, ради расчистки заноса, образованного южными бурями. Под влиянием этих бурь глубина в канале на баре упала с 18 фут. до 10, вследствие чего затруднился вход большегрузных судов в порт. Начальник работ, поддерживая ходатайство местного купечества, считал, что для образования на баре судового хода 14 фут. нужно вынуть около 500 куб. саж. грунта и просил о отпуске для этой цели 1.000 р. Стоит упомянуть что построенная ранее одноименная землечерпалка для Виндавского порта была в 1879 году по указанию Министерства Путей сообщения переведена в Либаву что сильно затруднило землечерпательные работы в порту.

В виду столь настоятельной надобности расчистить вход в Виндавский порт, Комиссия по устройству коммерческих портов утверждённым Министром постановлением изъявила согласие на временный перевод землесоса из Либавы в Виндаву и разрешила просимый кредит.

18 ноября 1889 года в 5 час. 30 минут вечера землесос вышел из Либавы. Не имея возможности войти ночью в Виндавский порт, землесос всю ночь держался в открытом море вблизи Бакгофенского маяка. В Виндаву он пришёл 19 ноября в 10 часов утра. Во время перехода лог показал скорость в 5 миль, но так как при этом судно шло против течения, то действительная скорость хода была больше.

Немедленно по прибытии землесоса, в тот же день, он приступил к расчистке бара, чему благоприятствовала тихая погода. До 25 ноября на баре был прорыт канал шириною 20 саж. и глубиною до 14 футов, так что задержанные заносом в порту нагруженные суда смогли выйти в море.

С 26 ноября погода изменилась. Начались свежие ветры и работу пришлось прекратить. Между тем канал стал снова заноситься. С 2 декабря погода установилась и появилась возможность приступить к работам. 2, 3 и 4 декабря удалось вынуть около 250 куб. саж. песка и получить фарватер шириною около 25 саж. и глубиною 14–16, а местами 18–19 футов. С 5 декабря опять начались сильные ветры с сильным морским течением, с юга на север, продолжавшиеся до 10 декабря. За это время все углубленное землесосом пространство занесло до 10 футов, причём ширина бара значительно увеличилась. С 12 по 15 декабря включительно землесос усиленно работал на баре, причём, вынули до 187 куб. саж. грунта, через бар удалось снова устроить фарватер, шириною до 10 саж. и глубиною от 12–14 футов. Но результаты последних работ продержались не долго. После 16 декабря работа землесоса не была возобновлена, так как 19 декабря он отправлен в Либаву на зимний ремонт.

После возвращения землесоса из Виндавы в Либаву он был подвергнут всестороннему освидетельствованию с целью определения улучшений и исправлений, необходимых для производства последующих работ.

При освидетельствовании принято решение произвести незначительные, но разнообразные исправления, а также пополнить инвентарь землесоса.

Исполнение этих работ и поставку различных предметов для пополнения инвентаря, Комиссия по устройству коммерческих портов признала целесообразным произвести хозяйственным способом с составлением подробного отчета с чертежами и сметами, для более всестороннего изучения землесоса.

При исполнении работ первоначальные соображения об их составе вполне оправдались, за незначительными отступлениями. Дополнительный инвентарь был приобретен согласно запланированной смете.

Работы производились частью постоянным экипажем землесоса, частью дополнительными казенными рабочими под руководством портового механика специалиста, при этом отдельные части машины изготовлялись на частном заводе.

За время зимнего планового ремонта 1889–1890 гг. экипажем землесоса произведены следующие работы:

1) Разобран главный рабочий воль, проверены подшипники и подчищены соединительные части, разобщающие попеременно вал с винтом или с центробежным насосом.

2) Произведено испытание холодильника холодным давлением, очищены все трубы, осмотрена и исправлена их спайка, а три трубы, в которых оказалась значительная течь, заменены запасными.

3) Разобраны золотники, очищены и вновь отшлифованы с постановкой в них новой пеньковой и резиновой набойки. Разобраны, очищены и собраны вновь паровые цилиндры.

Нанятыми по вольному найму поденными рабочими и поштучно на частных заводах произведены следующие работы:

1) Разобраны и исправлены находящиеся на верхней палубе землесоса 4 паровые лебедки с вставкой взамен сломанных зубьев в зубчатых колесах новых. Пароотводные трубы соединены в одну общую, которая выведена за борт; в двух местах, где паропроводные трубы проходят через верхнюю палубу, в них сделаны новые фланцы для предупреждения течи. Взамен сломанного подшипника в одной из лебёдок сделан новый на заводе «Феникс», (стоимостью 11 руб. 80 коп.); Кроме этого заказаны на механическом заводе «Феникс» во избежание остановок в случае поломки исправленных зубчатых колес, два полных новых зацепления стоимостью 194 р. 50 коп.

2) Произведено испытание паровых котлов в холодном виде, при этом в них обнаружена сильная течь. Исправление котлов производилось котельщиками механического завода „Феникс“, которыми с котлов снята обшивка, прочеканено более 60 погонных фут. Швов, а некоторые заклепки заменены новыми. Для осмотра и ремонта днищ котлов прорублены в машинной палубе две горловины. За ремонт котлов вместе с испытаниями до и после ремонта, уплачено заводу «Феникс» 534 руб. За наполнение котлов водою при 2-х испытывавших уплачено буксирному пароходу 10 руб. В котлах 6 дымогарных трубок заменены новыми, за что заводу «Феникс» уплачено 12 руб. 20 коп.

3) На станках казенной мастерской были подточены внутренние поверхности двух кулис, у которых после их разборки оказалось, что места для переднего хода больше изнашивались, чем места для заднего хода. Кроме того, для кулис были выточены на токарном станке 2 новых стальных болта и переделаны медные оправы болтов.

4) На тех же станках обточены буксы питательного насоса.

5) а) Разобраны и очищены от ржавчины и пригнаны вновь на место две; железные штанги, с помощью которых и прикрепленных к ним цепей поднимаются паровой лебедкой опускные днища в грузовых ящиках землесоса. б) Для тех же частей снаряда исправлены 24 железных клина и 48 колец, удерживающих цепи, когда днища подняты. На концах клиньев наварена сталь. в) Выкованы два новых шарнирных болта для опускных днищ.

6) Разобраны воздушные насосы с исправлением на станках мастерской отдельных частей.

7) Разобраны до основания ватерклозеты, подпаяны трубы, причём взамен фаянсовых чаш сделаны новые из листовой меди и исправлен бак для воды.

8) Кривая стойка, к которой на таях подвешен нижний конец всасывающей трубы землесоса, была снята. Для этого пришлось разобрать потолок в каюте баггермейстера и снять внутреннюю деревянную обшивку борта. Стойка, изменившая свою первоначальную форму, выправлена по лекалу на заводе «Феникс», и для придания ей жёсткости к ней приделан железный подкос. За стойку с подкосом уплачено заводу 69 р. 60 к.

9) Механизмы для ручного открывания предохранительных клапанов 2-х паровых котлов оказались сделанными из слишком тонких и гибких частей; поэтому они были сняты и взамен них поставлены два новых механизма для подъема клапанов непосредственно с верхней палубы.

10) Снята боковая стайка центробежного насоса для исследования, насколько потерялась внутренняя поверхность насоса.

11) Выскоблена прошлогодняя конопатка всех полов верхней палубы и заново проконопачены. Кроме того, подбиты нацельник и с нижней стороны палубных досок из проструганных и пропитанных дюймовых досок.

12) Окрашены масляной краской в два слоя внутренние стены кают и прочих жилых помещений, а также и корпус судна, грузовые ящики, цепи подъёмных механизмов, ходовая рубка, гребные шлюпки.

13) Произведены все необходимые такелажные работы: оскобление мачт, пропитка их олифой их, замена вантовых талрепов новыми, исправление парусов, тентов и пр.

14) Сделаны две филёнчатые двери, подняты переборки в каютах, в кают-компани и вокруг лестницы до потолка. Исправлены оконные переплеты в иллюминаторах. Сделан новый стенной шкаф для сухой провизии команды. Сделана новая койка и подняты днища в 4 нижних койках в жилой палубе. Сделаны новые спинки к скамейкам в кают-компани, сняты замки с дверей и врезаны новые. Врезаны в потолок 4 железный шайбы под гайками. Сделаны 2 скамейки для команды, укорочены весла для шлюпок, сделаны новые багры, футштоки и пр. Укорочены 2 умывальных столика, чтобы дать возможность рядом с ними прорезать 2 новые двери. Исправлены шлюпки с заменой в них повреждённых досок и т.д.

15) Проверены 2 манометра в мастерской оптика-механика, с оплатой 8 руб. 75 коп.

16) Сделано 4 чехла из котельного железа для прикрытия продувальных кранов в кочегарном отделении.

17) Для закрепления главного вала взамен сломанных сделано два новых стальных болта с гайками, за которые уплачено заводу «Феникс» 14 р. 70 к.

18) К затвору всасывающей трубы на заводе «Феникс» сделан новый винтовой ключ.

19) За исправление подвесного хомута, удерживающего верхний конец всасывающей трубы, оплачено заводу «Феникс» 22 р.

20) На заводе «Феникс» сделана новая медная скоба, прикрепленная к стене лестницы в кают-компани.

21) Исправлен инструмент и проведены разные мелкие работы, такие работы как по очистке котлов от золы, уборка мусора, устройство подмостей.

Во время производства зимнего ремонта землесоса изготовлена его модель, которая по желанию Директора Департамента шоссейных и водных путей. передана в музей Института Инж. Пут. Сообщения.

Капитальный ремонт землесоса «Либава» был окончен 30 апреля 1890 г. и с 3 мая землесос начал работу на Либавском баре, которая продолжалась до конца августа. В течение всего этого времени атмосферные условия были благоприятны и перерывы из-за плохой погоды не часты. Повреждения случались очень редко и были незначительны.

В сентябре 1890 года землесос был отправлен в Виндаву для расчистки бара у входа в порт. Работы были начаты 10 сентября, продолжались до 24 октября. После возвращения из Виндавы 30 октября землесос был передан контрагентам по устройству Либавского порта.

Способ работы землесоса на баре в Либаве в 1890 году был такой же, как в 1889 г.: при помощи боковых якорей, выставленных заранее по обеим сторонам углубляемого фарватера.

Кроме работ на баре, землесос исполнил некоторые работы по углублению сооружаемой зимней гавани, работая в те дни, когда нельзя было, из-за сильного волнения, проводить работы на баре, но возможно было выходить в море для выгрузки грунта.

В октябре 1898 года в Виндавском порту произошёл случай внезапного уменьшения глубины судового хода в порту с 18 до 11 футов. В последних числах октября налетел сильный юго-западный шторм, со скоростью ветра 28 м/с. Этот шторм продолжался всего 3 дня, но вызвал такое сильное береговое течение, что морские пески отложились на фарватере, слоем толщиной 12 фут., и уменьшили его судоходную глубину до 10,75 футов. Через неделю, после прекращения волнения, было преступлено к расчистке фарватера находившемся в порту землесосом «Либава». Благодаря успешному действию снаряда, работавшего непрерывно в течение 4-х дней, бар был углублён до 16 футов, на ширине до 15 саж. и задержанные в порту в течение двух недель нагруженные суда смогли, уйти в море.

В 1898 г. землесос передан в распоряжение Главного управления торгового мореплавания и портов, продолжая работать в Либаве.

Таяние больших снеговых масс после долгой зимы вызвало весной 1900 г. необыкновенно сильное половодье, продолжавшееся до середины мая и взрывшее и приведшее в движение песок в русле Западной Двины. Вследствие этого в порту произошли песчаные наносы. Большим бедствием для судоходства были необыкновенно высокие и растянутые песчаные отмели, который образовались между концами молов и протянулись через весь бар. Так как мели при входе в порт закрыли доступ к нему большому числу глубоко сидящих судов, рассчитывавших после открытия навигации войти с грузом в Двину, и вследствие того, что многочерпаковые землечерпательницы Биржевого Комитета при продолжавшемся сильном течении не могли использоваться, пришлось искать другие средства для углубления фарватера. При данных обстоятельствах помощь могли оказать только землесосы. 13 апреля Биржевой Комитет просил начальника над работами в Виндавском порту инженера Шистовского помочь Рижскому порту присылкой землесоса «Либава». Так как в тот момент котлы землесоса были разобраны для ремонта топливной аппаратуры, то землесос не мог быть направлен в Ригу немедленно.

Начальник работ в Рижском порту уведомил Биржевой Комитет, что Управлением шоссейных, водяных и портовых сооружений после его ходатайства, сделано распоряжение о посылке землесоса «Либава» из Виндавы в Ригу, и что землесос может выйти при благоприятной погоде 23 апреля. 24 апреля ослабевшее течение позволило поставить на баре многочерпаковую землечерпалку «Мюльграбен», которая работала там, на западной стороне до 13 июня. 25 апреля к прибывшему в Ригу из Либавы землесосу «А.Ф. Бетихер» присоединился прибывший накануне вечером из Виндавы землесос «Либава», который до 20 мая работал в Рижском порту за счет Рижского Биржевого Комитета.

С 2.03. по 31.10.1902 года задействован на землечерпательных работах на баре и по углублению Виндавского порта. Во время зимнего ремонта 1902 года в доке Мастерских Либавского военного порта полностью окрашен. В октябре 1905 года с управлением вошел в Министерство торговли и промышленности (МТиП). В 1908 году задействован на работах по постройке порта в Ревеле.

К 1912 году передан Строительной части порта Виндава. 16 июня 1915 года сдан управлению работ Ревельского порта и начал работать на постройке Морской крепости Императора Петра Великого. В июне 1915 года приняв на борт 2000 пудов угля переведен в составе каравана других эвакуируемых в связи с приближением фронта судов из Ревеля в Петроград. В 1915 году землечерпательное оборудование демонтировано и землесос был перестроен в транспорт. Осенью 1917 года с караваном судов уведен на Ладогу где работал в Сортавале на местных каботажных перевозках. В ноябре 1917 года в Сердоболе (в районе Сортавала) поставлен на зимовку где в конце января 1918 года захвачен белофиннами и переименован в «Libau». К началу апреля 1918 года подчинен финскому Ладожскому флоту (Laatokan Laivasto). 12 сентября 1918 года после вооружения и принятия на борт 100 мин, как в качестве минного заградителя включен в финскую Laatokan Laivue (Ладожская флотилия) и подчинен начальнику Обороны Ладоги (Laatokan Puolustus). Но уже 1 ноября 1918 года с ней подчинен III батальону береговой артиллерии.

С осени 1918 до начала 1919 года использовался финнами как военный транспорт перевоза орудия и различные грузы на береговые батареи. 14 января 1919 года с грузом мин,

встал на зимовку в бухте о. Пуутсаари. В конце апреля 1919 года с началом таяния льда без должного присмотра в результате фильтрации внутрь корпуса судна попала вода и, несмотря на попытки экипажа спасти судно затонул у берега. В мае финские спасатели начали разоружение судна и подняли с затонувшего судна мины и минные якоря. В начале июня 1919 года заведя пластырь, и откачав воду, подняли и сам землесос, поставив его на восстановительный ремонт в док в Сортавала. После ремонта с прежним именем в Морской роте (Merikomppania) 3 полка береговой артиллерии. 01.11.1919 года судно переименовали в «Ahvola» и использовали в качестве транспортного судна. 15-17 апреля 1920 года совершил рейс с грузами к о-ву. Пуутсаари. С 28 мая 1920 года вновь передан военным, вооружен и находился в распоряжении Инженерного управления финского Военного министерства (Kaakkois – Suomen Etappivirasto). 09 августа 1920 года разоружен и исключен из списков флота. С осени 1920 года выведен из эксплуатации и находился в отстое в порту Сортавала. По Тартускому мирному договору между Финляндией и Советской Россией осенью 1922 года в числе других передаваемых судов сдан Советской России и с другими судами землечерпательного каравана ушел как «Либава» в Петроград. Приемка судна состоялась 18 сентября 1922 года.

Реэвакуация из Петрограда в Ригу

Вскоре после провозглашения независимости Латвийской республики в структуре ее руководящих органов был создан морской департамент, который должен был курировать вопросы судоходства и портов молодой республики. Перед Морским департаментом остро стоял вопрос поддержания судоходства в латвийских портах Рига, Виндава и Либава. Несмотря на продолжавшуюся на территории Латвии освободительную войну со сменяющимися друг друга противниками жизнь в портах продолжалась. Через них в Латвию шло продовольствие по линии Красного креста, поставки оружия и снаряжения от союзников, и традиционные поставки дров и продуктов питания из прибрежных деревень в крупные портовые города. Кроме того, пусть и в значительно сократившихся объёмах продолжалась международная торговля. Остро встал вопрос с поддержанием глубины судоходного фарватера так как с 1915 года землечерпание в латвийских портах не велось за исключением Либавы где оккупационные немецкие власти, пользуясь портом как передовой базой эпизодически вынуждены были его углублять.

Когда 11 сентября 1919 года, в самый разгар освободительных боев за Независимость, латвийское правительство получило от наркома иностранных дел России Г. Чичерина телеграмму с предложением начать мирные переговоры было принято решение в обязательном порядке включить в условия мирного договора реэвакуацию вывезенного в Россию имущества латвийских граждан и правительственных учреждений.

30 января 1920 года между РСФСР и Латвийской Республикой был подписан договор о перемирии. Этим договором и дополнительным договором от 1 февраля 1920 года была определена демаркационная стратегическая линия, в качестве которой «устанавливалась линия фронта, занимаемая армиями обеих сторон к 1 февраля 1920 года к 12 часам дня». 11 августа 1920 был подписан мирный договор между Латвией и Россией, по которому Латвия обязалась не поддерживать белогвардейское движение в обмен на дипломатическое признание, уступку части кораблей и имущества Балтийского флота, имущества России на территории Латвии и торговых судов в латвийских территориальных водах.

10 апреля 1920 года из Риги в Москву выехала официальная латвийская делегация, в состав которой входили 34 члена. Мирная конференция началась 16 апреля и проходила в рамках шести комиссий – военной, политической, юридической, концессионной, финансовой и реэвакуационной. На первом этапе переговоров латвийская делегация пыталась добиться от России признания факта ее вторжения в Латвию в 1918 году, однако после того, как стало ясно, что позиция российской стороны по этому вопросу останется твердой, делегация перешла к вопросу о границах, соглашения по которому удалось достичь к 19 мая.

Одной из статей договора было прописано реэвакуация плавсредств принадлежащих латвийским гражданам, организациям, портам.

4 августа 1920 года, состоялось первое заседание мирной конференции под председательством Иоффе, на которой рассмотрен вопрос о реэвакуации портовых принадлежностей и портовых средств.

В октябре 1920 года после подписания ратификационных грамот началось проведение в жизнь условий мирного договора. Председателем реэвакуационного комитета был назначен П. Титманис, а председателем государственной комиссии военных убытков В. Лудиньш.

В декабре 1920 года Латвийско-Советская смешанная комиссия по делу реэвакуации имущества пришла к соглашению о возврате в Латвию всего вывезенного в Россию имущества, владельцами которого являются граждане Латвии. В то же время для осуществления решений совместной реэвакуационной комиссии в Москву был направлен председатель Латвийской реэвакуационной комиссии, директор департамента промышленности Латвии Тильтманс. Для ускорения реэвакуации судов вместе с посольством в Москву частным порядком выехали также некоторые члены реэвакуационной комиссии. В то же время в Латвию Советским правительством был назначен уполномоченный представитель Ганецкий-Фюрстенберг.

20 декабря 1920 года делегату Латвийской реэвакуационной комиссии, капитану Зариню в Москве, выдан мандат на получение в Петербурге плавучих средств Латвии в количестве 2 паровых шаланд «Вента» и «Гайнаш», 2 рефулерных землесосов «Либава», «Тить Эйдригович» и Ледокола № 2. Капитан Заринь сразу после получения этого сообщения выехал в Петербург.

Основными затратами по реэвакуации судов была оплата труда команды, топлива (400 т. угля. 150 кубов дров), эксплуатационные расходы. Для доставки команд и необходимых для реэвакуации ресурсов было решено использовать пароход «Саратов». Но поскольку судно занималось перевозкой беженцев из Эстонии и Латвии в Данциг, комиссия попросила правительство разрешения использовать пароход «Веестурс».

4 декабря 1920 года, в 11 часов вечера, из Риги в Кронштадт отбыл пароход «Веестурс» с командами для реэвакуируемых из Петрограда латвийских пароходов и плавучих средств, а также и припасами для них. Однако резко изменившаяся ледовая обстановка на Неве им в Финском заливе свела все усилия комиссии вернуть суда в Латвию в 1920 году на нет. Более того, правительственному пароходу «Веестурс» пришлось зимовать в Петрограде.

18 января 1921 года Комиссар по иностранным делам Советской России отдал приказ заведующему морскими делами выпустить из Петрограда все принадлежащие Латвии суда, однако уже в мае 1921 года Советская Россия, ссылаясь на 15 статью мирного договора, отказалась выпускать суда из Петрограда и приняли решение продать суда, против чего латвийская реэвакуационная комиссия категорически возражала. 30 мая 1921 года судно было исключено из списков действующего отряда флота и поставлено на консервацию.

6 августа 1922 года Советская Россия известила Латвию о готовности передать Латвии 2 портовых и 2 речных буксира. В то же время на, казалось бы, видимые сдвиги в деле реэвакуации латвийских судов и плавсредств советская сторона всячески задерживала передачу латвийского имущества. 12 сентября Латвийская реэвакуационная комиссия в Москве подала председателю советской комиссии протест по поводу препятствий, чинимых делу реэвакуации. 28 ноября 1922 года в Москву выехал латвийский делегат капитан. Зарин с требованием выдачи оставшихся 7 судов, которые признаны ее собственностью.

В январе 1923 года в Петрограде начал формироваться караван №3. В него вошли: «Ледокол №2», 2 землесоса «Тить Эйдригович», «Либава» и паровые шаланды «Вента» и «Гайнаш», 5 малых буксиров и паровой катер. 30 декабря 1922 года на судах поднят латвийский флаг и поставлена латвийская охрана. 12 января 1923 года официально включен в состав каравана №3 для перехода в Латвию.

17 января в Петроград из Риги убыл либавский буксир «Varonis» принадлежащий государству для обеспечения перехода 3-го каравана реэвакуированных судов. Однако переход вновь не состоялся, так как требовался срочный ремонт и приведение в порядок машин на некоторых судах.

В середине апреля 1923 года на совещании в Министерстве финансов Латвийской республики принято решение переименовать землесос в «Zemgale».

15 июля 1923 года советская сторона в очередной раз сообщила, что реэвакуация Латвийских плавучих средств из Петрограда задержалась в виду плохого состояния судов и необходимости продолжения их ремонта. Однако уже 17 июля в Ригу из Петрограда отбыли «Ледокол №2», землесосы, паровые шаланды и буксиры. Возглавил караван опытный

латвийский капитан Зарынь. Первая часть перехода состоялась до Бьерке (Финляндия) где суда загрузили топливо. Для обеспечения самого трудного участка перехода туда было направлено латвийское гидрографическое судно «Hidrografs» с углем и запасами необходимых материалов.

23 июля 1923 года караван вошел в Латвийские воды и в тот же день прибыл на рейд Бальдераа. На следующий день караван после оформления необходимых таможенных документов отбыл в Ригу, где судам и их экипажам был организован торжественный прием. После окончания праздничных мероприятий передан в распоряжение Департамента мореходства при Министерстве финансов Латвии. Вскоре осмотрен представителями министерства и портовых властей с целью оценки состояния и возможности восстановительного ремонта в качестве землесоса. После составления смет и выделения кредита переведен в Либаву, где поставлен в мастерские Либавского военного порта в ремонт с восстановлением землечерпательного оборудования, который продолжался до июня 1925 года. 26 июля 1926 года официально переименован в «Zemgale». В связи со сложной навигационной обстановкой в Вентспилском порту отправлен туда на работы по углублению бара. 5 декабря 1928 года поставлен в зимний ремонт на верфь Рижского биржевого комитета. Во время зимнего ремонта 1929/30 годов на судне заменили паровой котел на новый, производства Лиепайского завода КОД.С мая по конец сентября 1933 года вновь на дноуглубительных работах в Вентспилском порту. За сезон канал углублен до 27 футов. 4 сентября 1934 года во время дноуглубительных работ в Вентспилском порту сломался центробежный насос землесоса. Прошел продолжительный ремонт в Риге после чего вновь на дноуглубительных работах в различных портах Латвии. 13 июня 1936 года закончил дноуглубительные работы в Южных воротах Лиепайского порта и перешел в порт Вентспилс. Совместно с землечерпалкой Рижского биржевого комитета «Rīga» и землесосом «Kurzeme» осуществлял работы по углублению судоходного канала порта до 8,5 метров. 4 сентября 1936 года из-за поломки насоса во время дноуглубительных работ в Вентспилском порту отправлен на ремонт, в Ригу продлившийся до октября 1936 года. 4 октября 1936 года совместно с землесосом «Kurzeme» введены в док для очистки днища и покраски корпуса. После выхода из ремонта 4 декабря 1936 года направлен в Вентспилс. Зимой 1936/37 года провел в Вентспилсе чтобы с весны продолжить расчистку бара и порта. Весной – летом 1937 года привлечен к углублению внутреннего рейда Лиепайского порта, а также Южных ворот и довел глубину с 8,1 до 9,3 метра. 19 октября 1938 года поставлен в сухой док завода «Tosmags» для проведения зимнего докового ремонта. 01 июня 1940 года прибыла в порт Вентспилс для углубления дна вдоль молов. В конце лета 1940 года на работах в Рижском порту. В конце 10.1940 г. вскоре после вхождения Латвии в СССР национализирован и дальше работал в порту в подчинении Латвийского государственного морского пароходства (ЛГМП). 27 июня 1941 года при отступлении советских войск оставлен в Вентспилсе где захвачен немцами. Использовался немецкими оккупационными властями с латвийским экипажем по прямому назначению. 04 декабря 1942 года совместно с буксирами «Rīga», «Staburags» и землечерпалкой «IV» поставлен на ремонт. По состоянию на 04 декабря 1943 года в подчинении местного самоуправления на работах в Вентспилсе. По некоторым данным немцами предпринята попытка эвакуации судна в свои воды при приближении частей Советской армии. К сожалению, пока не удалось установить окончательную судьбу судна.

4. Обсуждение

В истории рефулёрного землесоса «Либава» есть несколько моментов, которые вызывают неоднозначную оценку.

В распоряжении автора имеется два различных документа о присвоении судну наименования «Zemgale».

Первый датирован 22 апреля 1923 года о переименовании всего прибывшего в Латвию землечерпательного каравана новыми латвийскими названиями взамен первоначальных. Второй документ от 26 июля 1926 года об утверждении новых имен и опять же первоначальное наименование в нем меняется на «Zemgale» и утверждается латвийским парламентом. При этом в документах и периодике новое название уже использовалось с весны 1923 года. Что послужило причиной такой правовой проволочки неизвестно.

Резэвакуация латвийских судов. Согласно приложению, к мирному договору между Латвией и Россией от 11 августа 1920 года последняя обязалась передать Латвии часть кораблей и имущества Балтийского флота и торговых судов в латвийских территориальных водах и землесос был включен в списки передаваемого имущества. Но в это время судно находилось в распоряжении финского правительства. Мирный договор между Финляндией и Россией был подписан только 14 октября 1920 года в Тарту. Как и в случае договора между Латвией и Россией договор имел приложения в том числе со списками передаваемых судов. Но переговоры шли более четырех месяцев и списки корректировались чуть ли не каждый день. Так финны под различными предложениями пытались минимизировать количество передаваемых кораблей и судов. Зачастую приводя их в негодность чтобы показать комиссии их плохое состояние и невозможность перевода в Россию. Получается включение представителями Сов. России судна в списки было несколько самонадеянным? При этом плавучий док Рижского биржевого комитета, увезенный в 1915 году по внутренним водным путям в Архангельск, несмотря на настойчивые требования Латвии в списки включен так и не был, и соответственно не передавался, хотя и находился в распоряжении советских властей.

5. Заключение

Либавский торговый, а впоследствии и выросший рядом военный порт, играли для России огромную роль. Для поддержания его круглогодичного функционирования потребовались значительные усилия. Были построены ледоколы, землечерпательные и землесосные машины. Последние отлично проявили себя при работе с песчаными наносами и работе в сложных метеорологических условиях. Опыт, полученный в Либавском торговом порту, получил широкое распространение на другие порты Российской империи. Эксплуатация первого в России рефулёрного землесоса показала, что при определенных условиях эксплуатации и мягких грунтах он превосходит многочерпаковые землечерпательные машины по производительности и глубине углубления. Себестоимость таких работ оказалась значительно ниже. Описанная конструкция судна оказалась надежной, а некоторые суда, построенные при должном обслуживании, прослужили много лет, сменяя и государственную принадлежность, и владельцев.

Литература

[Артоболевский, Благодоров, 1975](#) – *Артоболевский И.И., Благодоров А.А.* Очерки истории техники в России (1861–1917). М.: Наука, 1975. 397 с.

[Гайдук, Лапшин, 2009](#) – *Гайдук А.А., Лапшин Р.В.* Военно-Морские силы Прибалтийских государств. 1918–1940. Санкт-Петербург, Галей Принт, 2009. 180 с.

[Тимонов, 1892](#) – *Тимонов В.Е.* Первые морские землесосные работы в России, исполненные в Либавском и Виндавском портах в 1889 и 1890 годах, с приложением сведений о землесосных работах в Дюнкерхене и о теории землесосов. СПб, Типография Ю.Н. Эрлих. 1892. 187 с.

[Жаринцов, 1895](#) – *Жаринцов Д.* О сооружении порта Александра III. СПб. Типография Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ. 1895. 106 с.

[Рижский торговый архив 1889 г.](#) – Рижский торговый архив 1889 г. Типография Рижского биржевого комитета. Рига 1889. 464 с.

[Рижский торговый архив 1896 г.](#) – Рижский торговый архив 1896 г. Типография Рижского биржевого комитета. Рига 1896. 384 с.

[Рижский торговый архив 1901 г.](#) – Рижский торговый архив 1901 г. Типография Р. Руэтц. Рига 1901. 408 с.

[Рижский торговый архив 1906 г.](#) – Рижский торговый архив 1906 г. Типография Р.Руэтц. Рига 1906. 481 с.

[Рижский торговый архив 1910 г.](#) – Рижский торговый архив 1910 г. Типография М.Рейбниц. Рига 1901. 578 с.

[Рижский торговый архив 1914 г.](#) – Рижский торговый архив 1914 г. Типография А. фон Гротхусс. Рига 1914. 647 с.

[Рижский торговый архив 1915 г.](#) – Рижский торговый архив 1915 г. Типография А. фон Гротхусс. Рига 1915. 592 с.

[Материалы для описания...](#) – Материалы для описания русских портов и истории их сооружения / Комиссия по устройству коммерческих портов. Вып. 28: Виндавский порт. Очерк германских портов Балтийского моря в связи с вопросом об устройстве Виндавского порта / сост. М. А. Шистовский, Тип. Министерства путей сообщения Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко, 1899. 34 с.

[Подписка ежедневной газеты...](#) – Подписка ежедневной газеты «Сегодня» Рига за 1920–1940 гг.

References

[Artobolevskii, Blagonravov, 1975](#) – Artobolevskii I.I., Blagonravov A.A. (1975). Ocherki istorii tekhniki v Rossii (1861–1917) [Essays on the history of technology in Russia (1861–1917)]. М.: Nauka, 397 p. [in Russian]

[Gaiduk, Lapshin, 2009](#) – Gaiduk A.A., Lapshin R.V. (2009). Voenno-Morskije sily Pribaltiiskikh gosudarstv. 1918–1940 [The naval forces of the Baltic states. 1918–1940]. Sankt-Peterburg, Galeya Print, 180 p. [in Russian]

[Materialy dlya opisaniya...](#) – Materialy dlya opisaniya russkikh portov i istorii ikh sooruzheniya [Materials for describing Russian ports and the history of their construction]. Komissiya po ustroistvu kommercheskikh portov. Vyp. 28: Vindavskii port. Oчерk germanskikh portov Baltiiskogo morya v svyazi s voprosom ob ustroistve Vindavskogo porta. Sost. M.A. Shistovskii, Тип. Ministerstva putei soobshcheniya T-va I. N. Kushnerev i Ko, 1899. 34 p. [in Russian]

[Podpiska ezhdnevnoi gazety...](#) – Podpiska ezhdnevnoi gazety «Segodnya» Riga za 1920–1940 gg. [The subscription of the daily newspaper "Today" Riga for 1920–1940]. [in Russian]

[Rizhskii torgovyi arkhiv 1889 g.](#) – Rizhskii torgovyi arkhiv 1889 g. [Riga Trade Archive for 1889]. Tipografiya Rizhskogo birzhevogo komiteta. Riga 1889. 464 p. [in Russian]

[Rizhskii torgovyi arkhiv 1896 g.](#) – Rizhskii torgovyi arkhiv 1896 g. [Riga Trade Archive for 1896]. Tipografiya Rizhskogo birzhevogo komiteta. Riga 1896. 384 p. [in Russian]

[Rizhskii torgovyi arkhiv 1901 g.](#) – Rizhskii torgovyi arkhiv 1901 g. [Riga Trade Archive for 1901]. Tipografiya R. Ruetts. Riga 1901. 408 p. [in Russian]

[Rizhskii torgovyi arkhiv 1906 g.](#) – Rizhskii torgovyi arkhiv 1906 g. [Riga Trade Archive for 1906]. Tipografiya R. Ruetts. Riga 1906. 481 p. [in Russian]

[Rizhskii torgovyi arkhiv 1910 g.](#) – Rizhskii torgovyi arkhiv 1910 g. [Riga Trade Archive for 1910]. Tipografiya M. Reibnits. Riga 1901. 578 p. [in Russian]

[Rizhskii torgovyi arkhiv 1914 g.](#) – Rizhskii torgovyi arkhiv 1914 g. [Riga Trade Archive for 1914]. Tipografiya A. fon Grotkhuss. Riga 1914. 647 p. [in Russian]

[Rizhskii torgovyi arkhiv 1915 g.](#) – Rizhskii torgovyi arkhiv 1915 g. [Riga Trade Archive for 1915]. Tipografiya A. fon Grotkhuss. Riga 1915. 592 p. [in Russian]

[Timonov, 1892](#) – Timonov V.E. (1892). Pervye morskije zemlesosnye raboty v Rossii, ispolnennye v Libavskom i Vindavskom portakh v 1889 i 1890 godakh, s prilozheniem svedenii o zemlesosnykh rabotakh v Dyunkirkhene i o teorii zemlesosov [The first marine dredging works in Russia, performed at the Libava and Vindava ports in 1889 and 1890, with the application of information about dredging works in Dunkirchen and the theory of dredgers]. SPb, Tipografiya Yu.N. Erlikh. 187 p. [in Russian]

[Zharintsov, 1895](#) – Zharintsov D. (1895). O sooruzhenii porta Aleksandra III [On the construction of the port of Alexander III]. SPb. Tipografiya Morskogo Ministerstva, v" Glavnom" Admiralteistvѣ. 106 p. [in Russian]

Первый в России рефулёрный землесос

Алексей Анатольевич Гайдук ^a

^a Независимый исследователь, Российская Федерация

Аннотация. Либавский торговый, а впоследствии и выросший рядом военный порт, играли для России огромную роль. Для поддержания его круглогодичного функционирования потребовались значительные усилия. Были построены ледоколы, землечерпательные и землесосные машины. Последние отлично проявили себя при работе с песчаными наносами и работе в сложных метеорологических условиях. Опыт, полученный в Либавском торговом порту, получил широкое распространение на другие порты Российской империи. Эксплуатация первого в России рефулёрного землесоса, которому и посвящена данная работа, показала, что при определенных условиях эксплуатации и мягких грунтах он превосходит многочерпаковые землечерпательные машины по производительности и глубине углубления. Себестоимость таких работ оказалась значительно ниже. Дается описание конструкции судна, показано, что по опыту эксплуатации она показала себя вполне надежной. На основе ее построены ряд судов, которые при должном обслуживании, прослужили много лет, сменяя и государственную принадлежность, и владельцев.

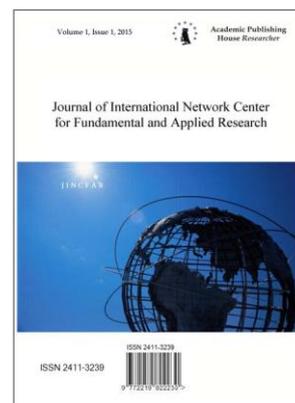
Ключевые слова: Балтийский флот, вспомогательные плавсредства, рефулер, дноуглубительные работы, XX век.

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



Published in the Slovak Republic
Journal of International Network Center
for Fundamental and Applied Research
Has been issued since 2014.
E-ISSN 2413-7588
2019, 6(1): 32-44

DOI: 10.13187/jincfar.2019.1.32
www.ejournal36.com



Votkinsk's Roots of the Gunsmith Yevgeny Fedorovich Dragunov

Olga Yu. Larionova ^a, Sergey K. Prostnev ^b

^a Votkinsk branch of Kalashnikov's ISTU, Russian Federation

^b Sadovnikov's Votkinsk Engineering College, Russian Federation

Abstract

February 20, 2020 will be 100th anniversary of the creator of the world's best sniper rifle, Evgeny Fedorovich Dragunov. Until now, historians have covered only the Izhevsk roots of the famous designer, given that his parents divorced and mother Zinaida Konstantinovna and his grandmother Elena Ivanovna Sokovikova, native Izhevsk were traditionally educated by Yevgeny. Based on the materials first introduced into circulation, the authors describe the biographies of members of the Dragunov family, drawing parallels and continuity of the profession of designer in this family, substantiate the version of the birth of Evgeny Fedorovich and the first years of his life in Votkinsk. As a result of studying materials from the General Census of the Russian Empire in 1897 and archival memoirs of members of the Dragunov's family, as well as field surveys of all stone buildings located on Robespierre Street, were preserved in the second half of the XIX century and the beginning of the trading shop XX century Dragunov's family. A study suggests expanding the established view of the origin of Yevgeny Fedorovich Dragunov and initiates the creation of the Dragunov's family museum in Votkinsk, as well as renaming Robespierre Street to Dragunovs Street.

Keywords: history of Udmurtia, celebrity of Votkinsk, dynasty of designers, SVD, gunsmith Evgeny Dragunov, house of Dragunovs.

1. Введение

Евгений Федорович Драгунов является создателем многочисленных образцов стрелкового спортивного и боевого оружия, основателем целого направления в создании высокоточных винтовок, многие из которых не раз приносили нашим спортсменам золото на международных соревнованиях самого высокого уровня. Снайперская самозарядная винтовка Драгунова (СВД) признана лучшей снайперской винтовкой XX века. Она состоит на вооружении не только российской армии, но и других (более тридцати) стран мира, таких как Венесуэла, Турция, Молдавия, Чехия и т.д. На базе СВД выпущен целый ряд модификаций и продолжают создаваться всё более усовершенствованные модели.

Михаил Тимофеевич Калашников высоко оценивал творческие способности и оригинальность конструкторского мышления Евгения Фёдоровича Драгунова, отметив в своих мемуарах, что «Настоящей его удачей, результатом упорного труда стало создание принятой в 1963 году на вооружение самозарядной снайперской винтовки ОВД системы, и поныне у нас являющейся наиболее совершенной из всех образцов этого типа» (Калашников, 1992).

Случайно ли так ярко проявился взлёт технической мысли Е.Ф. Драгунова? Евгений Фёдорович в конце 1980-х годов писал в своей автобиографии: «Родился я в городе Ижевске 20 февраля 1920 года. Отец мой был в то время партийный работник, а мать – учительница. Она окончила женскую гимназию и дополнительный педагогический класс. Мои деды и прадеды со стороны матери – рабочие Ижевского оружейного завода» ([Мастер-Ружье, 2015](#)).

Эти фразы из автобиографии стали официальной версией его биографии и с тех пор историки и журналисты пишут только об ижевских корнях и преемственности оружейной профессии Евгения Фёдоровича Драгунова от родственников по материнской линии.

Так, на сайте музея «Ижмаш» в разделе «Выдающиеся люди Ижевска» мы видим: «Евгений Федорович Драгунов – конструктор знаменитой СВД, потомственный оружейник родился в Ижевске ...» ([Е.Ф. Драгунов...](#)). Практически повторяется информация на веб-странице «Выдающиеся люди концерна «Калашников»: «Евгений Федорович Драгунов родился 20 февраля 1920 года в Ижевске в семье потомственных оружейников» ([Е.Ф. Драгунов. Выдающиеся люди...](#)).

Елена Кардопольцева в статье «День оружейника: как создавалась легендарная ижевская винтовка Драгунова» отмечает, что «Евгений Федорович Драгунов родился в Ижевске в 1920 году. Его дед, Константин Семенович Соковиков, был, как писали тогда, «сельским обывателем», но при этом работал на оружейном заводе – его привлекали, когда не хватало рабочих рук» ([Кардопольцева, 2014](#)).

В статье Валерия Шилина «Драгунов: человек и винтовка» читаем: «Удивительно, но о Драгунове мы больше знаем как о конструкторе, но практически ничего – о человеке. О нём мало что написано, если не считать статей в различных журналах и газетах да тоненькой книжки, выпущенной «Ижмашем» несколько лет тому назад. Евгений Фёдорович Драгунов родился 20 февраля 1920 года в г. Ижевске, в семье потомственных оружейников. Ещё его дед работал на Ижевском заводе мастером» ([Шилин, 2002: 7](#)).

В. Маратканов в статье «Бердышевы и Соковиковы» делится результатом своего исследования, отмечая, что «Предки Драгунова были коренными ижевцами из двух старейших династий – Бердышевых и Соковиковых», и уточняет, что Козьма Иванович Бердышев был меховым при кричном горне, Тит Козмич был будочником на оружейном заводе, Иван Титович – чернорабочий – подёнщик на оружейном заводе. Его дочь Елена Ивановна Бердышева вышла замуж за Константина Семёновича Соковикова, который был слесарем на оружейном заводе и портным. Их дочь Зинаида Константиновна станет матерью знаменитого оружейника ([Маратканов, 2019](#)).

Сам Михаил Евгеньевич Драгунов, сын оружейника, ведущий инженер-конструктор Ижевского механического завода, кандидат технических наук даёт такой комментарий относительно преемственности: «Вряд ли пример деда оказал какое-то влияние на Евгения Федоровича. Скорее, на его решение стать оружейником повлияла сама атмосфера 30-х – подъем комсомольского движения, популярность так называемых Ворошиловских стрелков. Отец стрелял отменно и имел значок «Ворошиловский стрелок» высшей степени» ([Кардопольцева, 2014](#)).

Как видим, все авторы освещают только ижевские корни Евгения Фёдоровича Драгунова, совершенно игнорируя влияние отца и переданных им наследственных качеств Драгуновых. Родители Евгения развелись в его раннем детстве и его воспитанием занимались мать Зинаида Константиновна и его бабушка Елена Ивановна Соковикова, коренные ижевки. Однако невозможно сбрасывать со счетов влияние наследственности на формирование человека и осознание им принадлежности к семье сильных духом, цельных и талантливых личностей, какими являлись представители семьи Драгуновых. По свидетельству Михаила Евгеньевича Драгунова, в его раннем детстве Фёдор Владимирович приезжал к своему сыну и первому внуку. Нет свидетельств, исключаящих встречи отца и сына в более ранний период!

2. Материалы и методы

Для установления местонахождения дома Драгуновых были проанализированы воспоминания родных сестёр Фёдора Владимировича Драгунова, Елены Владимировны Муратовой и Анны Владимировны Микшевич; проведено исследование материалов Всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. и натурные обследования всех

имеющихся на улице Робеспьера каменных зданий. В результате были обнаружены сохранившиеся дом второй половины XIX века и торговая лавка начала XX века семьи Драгуновых.

Впервые вводимая в научный оборот автобиография отца оружейника Фёдора Владимировича Драгунова, сопоставление её с материалами воспоминаний его сестёр, а также анализ книги записей рождений Отдела актов гражданского состояния административного отдела Вотского Облисполкома за 1920 год проясняют историю рождения и первых лет жизни Евгения Фёдоровича Драгунова.

Если полистать актовые записи о рождении граждан гор. Ижевска, то можно отметить следующую особенность: место рождения появившихся на свет в 1919–1920 гг. детей указано по конкретным адресам проживания их родителей, т.е. получается, что женщины в те годы рожали дома. И лишь у незначительного количества младенцев местом рождения указан «Родильный дом или родильное отделение». Так, 20 апреля 1919 г. у гражданки дер. Сигаево Сарапульского уезда в «Родильном отделении» появилась на свет Александра Галакова, зарегистрирована она была в Ижевске лишь 18 февраля 1920 г. актом № 162; 7 июня 1919 г. гражданка с. Чутыря Сарапульского уезда родила дочь, акт регистрации рождения Акулины Машковцевой был составлен 20 февраля 1920 г. за № 171; 1 апреля 1920 г. в «Родильном доме» был рождён Алексей Наймушин у жительницы с. Никольского Больше-Корьинской волости Сарапульского уезда, зарегистрирован ребёнок был 14 апреля 1920 г. актом № 286 (ЦГА УР, Ф. Р-1700. Оп. 1. Д. 61. Т. 5. Л. 71).

Нужно отметить, что рождённых в Ижевске детей, как правило, регистрировали ближайшие от момента рождения дни (1 - 3 дня). Вполне логичным будет предположение, что описанным выше образом записывали детей, привезённых иногородними родителями для регистрации в Ижевске уже после их рождения, тем более, что и дата регистрации этих детей отличалась от момента рождения от нескольких дней до нескольких месяцев. И сегодня многие семьи считают получение свидетельства о рождении ребёнка в более крупном от места проживания семьи, столичном или зарубежном городе более престижным и полезным для будущего ребёнка. Особенно если учесть, что Воткинск долгие годы после народного восстания против власти большевиков в августе-ноябре 1918 года считался оплотом контрреволюции, что сказывалось на благополучии его жителей.

Евгений Драгунов родился, как записано в акте, 20 февраля 1920 г. в «Родильном отделении», его родителями являются «граждане города Воткинска 28-летний Фёдор Владимиров Драгунов (служащий) и жена его 26-летняя Зинаида Константинова (служащая)». Акт регистрации ребёнка был составлен 13 марта 1920 г., то есть спустя 22 дня после рождения, и подписан двумя свидетелями Крикушиной и Сергеевой, а также гражданкой Снигирёвой, подписавшейся за неграмотную Елену Соковинову, которая и сообщила о рождении своего внука. Постоянным местом проживания родителей Евгения был указан адрес: г. Ижевск, ул. Коммунальная, 102 – на самом деле являвшийся местом жительства Елены Ивановны Соковиновой (ЦГА УР, Ф. Р-1700. Оп. 1. Д. 61. Т. 5, Л. 56). Данная запись не подтверждает факт рождения в Ижевске Жени и даже присутствие в Ижевске родителей Жени в феврале-марте 1920 года. По сведениям из автобиографии Фёдора Владимировича Драгунова, с начала 1920 года они жили в Воткинске.

Кем же были предки знаменитого оружейника с отцовской стороны?

3. Результаты исследования и их обсуждение

Дед оружейника, сельский обыватель Владимир Семёнович Драгунов родился в 1865 году в городе Нижний Новгород, был неграмотным и на конец XIX века содержал булочную в Воткинском заводе, являлся ратником 1 разряда, т.е. был военнообязанным. Его жизнь не была лёгкой. В два года он лишился отца, в четыре – матери, рос в семьях двух старших сестёр, а в подростковом возрасте был пристроен работником в купеческую булочную лавку. Нам неизвестно, что стало причиной его появления именно в Воткинском заводе, куда он добирался большей частью пешком. Устроился Владимир Семёнович в пекарню Алексея Яковлевича Логинова по улице Конторской. Это была самая крупная в поселке хлебопекарня, на этом месте сейчас стоит средняя образовательная школа № 17 по ул. Кирова, 23 (ЦГА УР, Ф. 212. Оп. 1. Д. 7389. Л. 335; Микшевич, 1999; ЦГА УР, Ф. 236. Оп. 1. Д. 64. Л. 237, 238).



Рис. 1. Ведущие конструкторы-оружейники Ижмаша. Слева направо: Александр Константинов, Евгений Драгунов, Михаил Калашников, Сергей Симонов. 1971 год

Бабушка Евгения Фёдоровича, Ольга Васильевна родилась в Воткинском заводе в 1868 году и получила образование в земской школе, также рано осталась без отца, её мать работала «в людях» в более обеспеченных семьях. По материалам первой всеобщей переписи населения Российской империи, в январе 1897 года 29-летняя Ольга Васильевна работала «пекаршей» в пекарне мужа. У них в доме жил 25-летний работник, выполнявший разную подсобную работу в булочной, которая была расположена прямо в доме (ЦГА УР, Ф.236. Оп.1. Д.64. Л. 237, 238).

В семье Драгуновых были дети: Михаил (1889–1919), Фёдор (1891–1957), Анна (1892–1970), дочь (1897 – умерла до 1904 г.), Михаил (1899–1942), Мария (1901–1991) и Евгения (1904–1918) (ЦГА УР, Ф.236. Оп.1. Д.64. Л. 237, 238; ЦГА УР, Ф.409. Оп.1. Д.174. Л.121; Драгунова).

На рубеже XIX века Драгуновы построили рядом со своим одноэтажным каменным домом по улице Кладбищенской (с 1931 г. ул. Робеспьера) отдельное небольшое каменное здание, в котором обустроили пекарню и хлебную лавку. Несмотря на то, что дети сызмальства во всём помогали родителям, все они получили при этом хорошее образование.

Когда Владимир Семёнович скончался в 1911 году, старшие сыновья, выпускники Окружного училища Михаил и Фёдор заменили отца в пекарне, Анна, окончившая гимназию, взяла на себя все дела в булочной. Младшая Женя росла очень болезненным ребёнком и мать посвящала ей и младшему сыну Мише практически всё своё время (Микшевич, 1999).

В 1912-м старший мужчина в семье Михаил Владимирович Драгунов уехал в Петербург, устроился работать чертёжником-конструктором на частный механический завод Ф.К. Сан-Галли, производящий оборудование для водоснабжения, отопления зданий и канализации, и поступил в институт. Булочную закрыли, Анна пошла учительствовать в женской гимназии Е.Г. Котковой, а Фёдор Владимирович начал работать в частных мастерских, токарем на заводе, табельщиком, кладовщиком, чертёжником. В 1914 году он уехал в Петроград к своему брату, который устроил его на тот же завод сначала чертёжником, а после конструктором, так как Фёдор неплохо разбирался в чертежах. Оба брата всем сердцем приняли идеи большевиков, оба вступили во Всероссийскую коммунистическую партию большевиков ВКП(б). В июле 1918 года Михаил Владимирович возглавил Глазовский уездный совет солдатских депутатов, а осенью в боях с чехословацким корпусом

под гор. Самарой погиб. Его однополчанин Степан Петрович Щипачев, который станет впоследствии известным советским литератором, посвятил Михаилу немало строк. Одно из его произведений так и называется – «Прапорщик Драгунов». В 1967 году улица Авиационная в Глазове получила новое имя Михаила Владимировича Драгунова (Микшевич, 1999).



Рис. 2. Дом Драгуновых по ул. Робеспьера, 14. Фото О. Ларионовой, 2019

Фёдор Владимирович также активно включился в борьбу: участвовал в вооружённом восстании большевиков 24–26 октября (н. ст. 6–8 ноября) 1917 года, в том числе в захвате телефонной станции и осаде Зимнего дворца. К 1 мая 1918 года он по заданию партии приехал в Воткинск для мобилизации добровольцев в Красную армию. С 5 мая по 18 июня 1918 г. возглавлял Воткинскую организацию большевиков, а после с набранным отрядом отправился на Восточный фронт в г. Пермь, где его отряд был укрупнён моряками Балтийского флота. В декабре 1918 г. в бою с Колчаковской армией под г. Оса Пермской губернии он был ранен в грудь навывлет разрывной пулей и получил контузию, после чего полтора месяца провёл в госпитале на излечении. Последствия ранения были настолько серьёзными, что он был комиссован из армии (Микшевич, 1999; ЦДООСО, Ф.478. Оп. 10. Д. 126, л. 3-30б).

После госпиталя несколько дней он побыл в Воткинск и с января 1919 г. начал работать в партийном комитете Ижевска (ЦГА УР, Ф.1700, Оп. 1в, Д. 68). Тогда и состоялась знаменательная встреча 27-летнего Фёдора Владимировича Драгунова с 24-летней Зинаидой Константиновной Соковицкой.

2 апреля 1919 года в Ижевском Отделе Городского Хозяйства (так ранее назывался ЗАГС) был заключён брак гражданина гор. Воткинска Ф.В. Драгунова, постоянно проживавшего по ул. Красная* (бывшая Куренная), 213, с гражданкой гор. Ижевска З.К. Соковицкой (родилась 11 октября 1894 г.), проживавшей на 5-й улице в детском саду

* В Воткинске улица Красная была также, это бывшая улица Подгорная, однако она не была такой длинной, судя по номеру дома! Поэтому, это адрес в Ижевске.

№ 4 (ЦГА УР, Ф.1700, Оп. 1в, Д. 68, л. 339). Свидетелем при заключении брака был брат невесты, Николай Константинович Соковиков (ЦГА УР, Ф. 1700, Оп. 1в, Д. 68, л. 338об).

Перед захватом Ижевска Сибирской армией Колчака, Фёдор Владимирович с женой уезжают из города ближе к Москве (по воспоминаниям его сестры Анны, точных сведений их адреса на тот момент нет). В начале 1920 г. он с беременной супругой вернулся в Воткинск и до 1923 г. работал на разных партийных должностях (Микшевич, 1999; ЦДООСО, Ф. 478. Оп. 10. Д. 126, л. 3-3об).



Рис. 3. Федор Владимирович Драгунов (21 сентября 1891 – 6 августа 1958), отец Евгения Фёдоровича. Архив М.Е. Драгунова

В 1917 году практически все каменные и большие деревянные дома в Воткинске были муниципализированы. Ольга Васильевна Драгунова с детьми переехала в свою бывшую торговую лавку общей площадью около 40 кв.м., пекарня стала кухней, а булочная была переоборудована в жилую комнату. В 1918 году ей исполнилось 50 лет и в последнее время своей жизни она болела. Этот год стал последним для Женечки, которая практически все 14 лет своей жизни провела в постели из-за ревматизма (Муратова).

Вероятно, Михаил и Фёдор, начавшие строить карьеру в новом социалистическом государстве, попросили членов своей семьи забыть и об их бывшем доме, и о предпринимательском прошлом семьи, имевшей наёмных работников, так как ни Анна Владимировна, ни Мария Владимировна в своих воспоминаниях об этом не упоминают, вспоминая только дом на два окна с зелёной металлической дверью посередине (Муратова). И сам Фёдор Владимирович, рассказывая о прошлом семьи в годы работы на металлургическом заводе в городе Нижние Серги Свердловской области, пишет в автобиографии, что «до революции отец работал булочником у купца, а мать была домашней хозяйкой» (ЦДООСО, Ф. 478. Оп. 10. Д. 126, л. 3-3об).

Молодой жене Зинаиде Константиновне было очень непросто в тесных условиях ухаживать за младенцем, болеющей свекровью и мужем, страдающим от последствий контузии. В 1920 году Ольга Васильевна Драгунова скончалась (Муратова).



Рис. 4. Зинаида Константиновна Драгунова (Соковикова) с сыном Евгением, 1921 г.
Архив М.Е. Драгунова

Брак не выдержал тяжёлых испытаний и был расторгнут. Зинаида Константиновна с сыном уехала в Ижевск к своей матери Елене Ивановне Соковиковой, в девичестве Бердышевой (1862-1937). По сведениям Всероссийской переписи населения в г. Ижевске, проводимой 17 декабря 1926 г., они жили в квартире с подселением, в так называемой коммуналке, по адресу Нагорный район, ул. Коммунальная (бывшая Базарная), дом № 65, квартира 80. В двухкомнатной квартире они втроём занимали комнату размером 41 кв.м., в другой комнате жили также 3 человека. Зинаида Константиновна работала учительницей в школе-семилетке № 3. А Фёдор Владимирович в 1923 году уехал в Петроград (с 1924 по 1991 гг. город Ленинград), где ему была сделана операция для лечения контузии (Маратканов, 2019; ЦДОСО, Ф.478. Оп.10. Д. 126, л. 3-30б.). С тех пор их дом – бывшую хлебную лавку – Коммухоз начал использовать по своему усмотрению. До 1982 года здесь, по ул. Робеспьера, 12, располагалось Общество охотников и рыболовов.

С 1923 по 1926 гг. Фёдор Владимирович Драгунов работал конструктором на заводе в г. Петрограде, затем до 1928 гг. – также конструктором – на оружейном заводе г. Ижевска, после чего был направлен партийной организацией города на учёбу в Политехнический институт в городе Свердловске (до 1924 г. и с 1991 г. это г. Екатеринбург). После получения диплома инженера по холодной обработке металла Фёдор Владимирович работал начальником листопркатного цеха на Воткинском заводе, а после вновь продолжил конструкторскую деятельность в годы Великой Отечественной войны в КБ Севастопольской верфи, где проводил испытания прочности брони боевых кораблей, позднее – на заводах в гор.Алма-Ата и Нижние Серги Свердловской области. За заслуги в революционной, профессиональной и общественной (как большевик с большим стажем) деятельности он был признан персональным пенсионером союзного значения (Микшевич, 1999; ЦДОСО, Ф.478. Оп.10. Д. 126; ЦГА УР, Ф. Р-1543, Архивная справка на Драгунова Евгения Федоровича). Назначение персональной пенсии означало не только более высокий размер пенсии, но и получение целого пакета льгот, в который входили право на дополнительную жилую площадь; пятидесятипроцентная оплата коммунальных услуг; преимущественное право на специализированную медицинскую помощь для пенсионера и членов его семьи; и пр.



Рис. 5. Частично реконструированная пекарня и булочная Драгуновых по ул. Робеспьера, 12: металлическая дверь стала окном. Фото С. Бусыгина, 1980 г. Отретушировано О.Ю. Ларионовой.

Евгений Федорович Драгунов не мог не знать об успехах своего отца. Возможно, что именно они стали мощным стимулом постоянного развития сына!

После окончания в 1938 г. Ижевского Индустриального техникума с квалификацией техника-технолога Евгений Федорович начал работу техником по обработке металлов резанием на оружейном заводе, где ему, наверняка, коллеги отца рассказывали о работавшем там конструкторе Драгунове (10 лет – небольшой срок!). В начале декабря 1939 года Евгения Федоровича направили на учебу в школу Артиллерийской инструментальной разведки в г. Хабаровск. Окончил он её с отличием в октябре 1940 года и был оставлен служить при школе на должности оружейного мастера, т.к. у него были хорошие знания оружия после работы на Ижевском заводе и он отлично стрелял. В 1941 году, с началом Великой Отечественной войны, школу Артиллерийской инструментальной разведки соединили с двумя курсами усовершенствования командного состава артиллерии и на этой базе было сформировано артиллерийское училище. Драгунова назначили на должность старшего оружейного мастера. После окончания Великой Отечественной войны он вернулся на завод, который к тому времени стал называться «Ижмаш». За сорок лет работы в отделе главного конструктора Ижевского машиностроительного завода Евгений Федорович Драгунов создал 27 образцов (из которых 10 выпускались серийно) ([ЦГА УР, Ф. Р-1543, Архивная справка на Драгунова Евгения Федоровича](#)).

В судьбе отца и сына мы видим немало параллелей: оба стали талантливыми конструкторами, оба работали на Ижевском оружейном заводе, Евгений Федорович так же, как и отец, стал членом Коммунистической партии Советского Союза (1943 г.). Как и отцу, ему была назначена персональная пенсия союзного значения в феврале 1981 года. Евгений Федорович превзошёл отца, прославив фамилию Драгуновых на весь мир, он является лауреатом Ленинской премии и Государственной премии Российской Федерации, Почётным гражданином Удмуртской Республики и Почётным гражданином города Ижевска, награжден орденом "Знак Почёта", Ленинской юбилейной медалью и другими правительственными наградами ([Указ Президента РФ от 06.06.1998 N 657; Е.Ф. Драгунов...](#)).



Рис. 6. Евгений Федорович Драгунов. Архив М.Е. Драгунова

Евгений Федорович скончался 4 августа 1991 года, похоронен на Хохряковском кладбище г. Ижевска ([Микшевич, 1999](#)). В память о нём на здании «Конструкторского оружейного центра» в Ижевске, где работал Драгунов, появилась мемориальная доска. В 1997 году улица 30 лет Октября в Ленинском районе Ижевска получила имя «Оружейника Драгунова». В 2011 году на улице Пушкинской на доме № 222 была открыта мемориальная доска памяти выдающегося оружейника Евгения Федоровича Драгунова. В августе 2019 г. в микрорайоне Строитель был благоустроен сквер, который получил название "Парк Оружейника Драгунова". Ижевскому индустриальному техникуму было присвоено имя оружейника Драгунова. Династия конструкторов Драгуновых продолжается и поныне, оружейниками стали два сына Евгения Федоровича и два его внука ([Е.Ф. Драгунов...](#); [Улица Оружейника Драгунова](#); [Бикин, 2019](#); [Новости Ижевска](#)).



Рис. 7. Покрытые сайдингом каменные дом и пекарня Драгуновых принадлежат частному лицу. Фото О. Ларионовой, 2019

Михаил Владимирович Драгунов (младший) вынужден был прервать учёбу в гимназии генерала Смирнова в 1918 г. из-за начавшейся Гражданской войны. В 1919 году он уехал из Воткинска, позднее окончил Политехнический институт в Свердловске с дипломом химика, до ВОВ возглавлял завод «Дубитель» в Можге. В 1942 году батальонный комиссар М.В. Драгунов погиб на фронте (Муратова).

Анна Владимировна Драгунова в 1918 году стала членом КПСС, в 1919 г. вышла замуж за Николая Адольфовича Микшевича, который с начала 1919 по 1922 гг. работал военкомом города. В 1922 году уехала из города с мужем и сестрой Марией, была директором школы города Свердловска и активной общественницей. В 1949 г. была награждена орденом Ленина (Микшевич, 1999).

4. Заключение

Данное исследование позволяет пополнить плеяду знаменитых воткинцев. Анализ документов о рождении знаменитого оружейника позволяет подвергнуть сомнению факт его проживания в Ижевске с момента рождения. Его родители в акте регистрации были отмечены как «жители Воткинска».

Все члены семьи Драгуновых продемонстрировали высокие личные достижения, каждый для своего времени: Владимир Семёнович Драгунов (1865–1911) смог своим ремеслом обеспечить семью каменным домом и лавкой, все его дети получили хорошее образование. Михаил Владимирович (старший) (1889–1919) и Фёдор Владимирович (1891–1957) были хорошими конструкторами. Все братья, включая Михаила Владимировича (младшего) (1899–1942), являлись харизматичными личностями и талантливыми руководителями. Как знать, чего могли достичь оба Михаила, если бы не их трагическая гибель! Анна Владимировна (1892–1970) за свою успешную деятельность была награждена высшей наградой страны! Наследственность у Евгения Фёдоровича Драгунова была элитной, она и определила его профессиональную успешность!

В результате исследования были обнаружены сохранившиеся дом второй половины XIX века и торговая лавка начала XX века семьи Драгуновых, принадлежащие в настоящий момент частному лицу. Территория размером 3050 кв.м., на которой стоят четыре дома, имеет общий адрес ул. Робеспьера, 14а. Дом Драгуновых реконструкцией объединён с вновь построенным домом на углу ул. Карла Либкнехта и Робеспьера и имеет второй адрес ул. К. Либкнехта, 23 (Публичная Кадастровая Карта России (ЕГРП 365). URL: <https://egrp365.ru/map/?kadnum=18:27:030605:39>). Внутренние помещения двух зданий семьи Драгуновых расчищены от перегородок, представляют собой свободные пространства, ограниченные несущими стенами, и используются как складские и гаражное помещение.

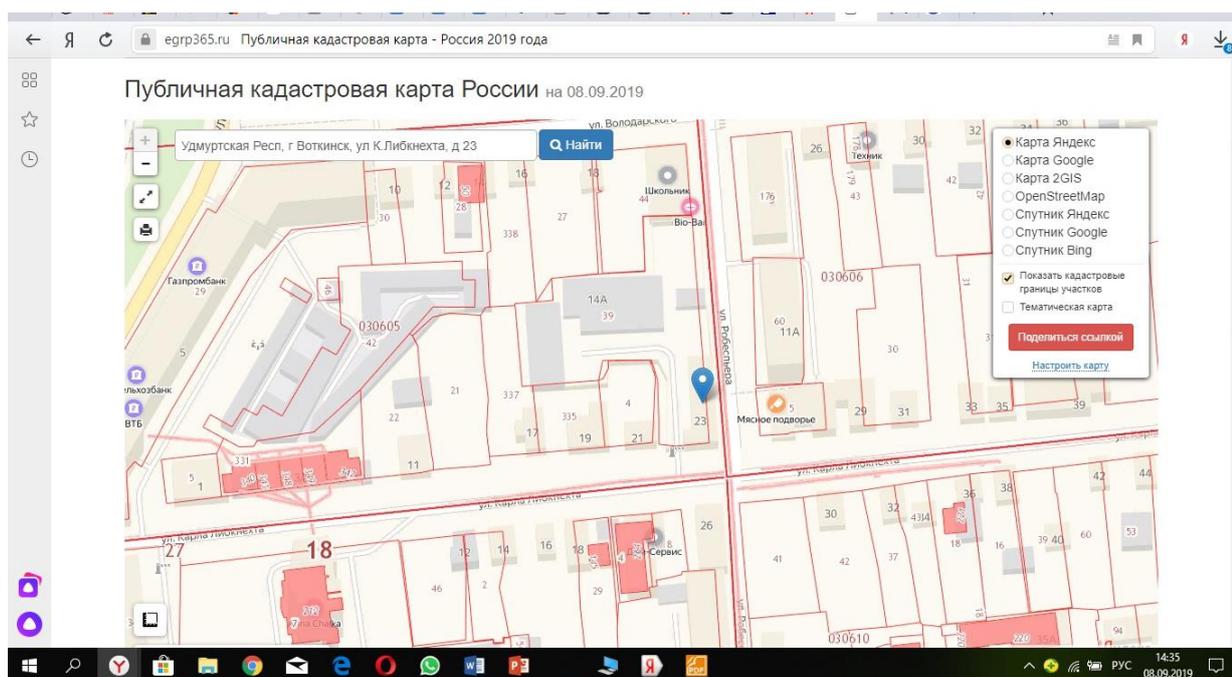


Рис. 8. Фрагмент кадастровой карты участка с домом и торговой лавкой Драгуновых, имеющего кадастровый номер – 18:27:030605:39

Члены Воткинского отделения Российского военно-исторического общества вышли с предложением к администрации города Воткинск о создании дома-музея семьи Драгуновых, а также о переименовании улицы Робеспьера в улицу Драгуновых. В 2018 году в Воткинске был снесён не внесённый в единый государственный реестр объектов культурного наследия дом купца Матвея Егоровича Баранова, в котором с 1877 по 1881 гг. жил великий русский изобретатель Николай Гаврилович Славянов (Воткинский завод, 2009; Ступишин, 1976). Пока ещё стоят стены дома и пекарни Драгуновых, где родился известный на весь мир оружейник, они должны быть сохранены для потомков и использованы в целях популяризации технического образования, воспитания культуры труда и патриотизма у молодого поколения!

Литература

- Бикин, 2019 – Бикин Д. Сквер на улице Драгунова в Ижевске получил имя и готовится к открытию // Izhlife. 2019. 28 августа. [Электронный ресурс]. URL: <http://izhlife.ru/building/89341-skver-na-ulice-dragunova-v-izhevske-poluchil-imya-i-gotovitsya-k-otkrytiyu.html>
- Воткинский завод, 2009 – Николай Гаврилович Славянов. Воткинский завод. 1759–2009. Вчера. Сегодня. Завтра. Ижевск: Ижевский полиграф. комбинат, 2009. С. 37.
- Драгунов, 2015 – Драгунов Е. От первых неудач до финального триумфа // Мастер-Ружьё. 2015. № 3. С. 44-49.
- Драгунова – Сведения Елены Евгеньевны Драгуновой.
- Е.Ф. Драгунов. Выдающиеся люди... – Е.Ф. Драгунов. Выдающиеся люди концерна «Калашников». [Электронный ресурс]. URL: <https://kalashnikov.com/about/people/dragunov-engeniy-fedorovich.html>
- Е.Ф. Драгунов... – Е.Ф. Драгунов, конструктор СВД. Музей «Ижмаш» URL: <http://izhig.ru/museum-izhmash/museum-izhmash-Dragoon.php>
- Калашников, 1992 – Калашников М.Т. Записки конструктора-оружейника. М.: Воениздат, 1992. С. 194.
- Кардопольцева, 2014 – Кардопольцева Е. День оружейника: как создавалась легендарная ижевская винтовка Драгунова // Izhlife. 2014. 18 сентября. [Электронный ресурс]. URL: <http://izhlife.ru/histories/46414-snaiperskiy-vystrel-dragunova.html>

Маратканов, 2019 – *Маратканов В.* Бердышевы и Соковиковы. // *Удмуртская правда*. 2019. № 30 (25693). С. 21.

Микшевич, 1999 – Воспоминания А.В. и В.Н. Микшевич, 1999. Архив М.Е. Драгунова.

Муратова – Воспоминания М.В. Муратовой (Драгуновой). Архив М.Е. Драгунова.

Новости Ижевска – Ижевскому индустриальному техникуму присвоили имя оружейника Драгунова // *Новости Ижевска*. [Электронный ресурс]. URL: <http://izhevsk-news.net/society/2014/07/08/12315.html>

Ступишин, 1976 – *Ступишин В.Н.* Воткинск. Справочник-путеводитель. Ижевск: Удмуртия, 1976. С. 166.

Улица Оружейника Драгунова – Улица Оружейника Драгунова. [Электронный ресурс]. URL: http://www.iz-article.ru/dragunov_3.html

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

ЦДОСО – Центр документации общественных организаций Свердловской области.

Шилин, 2002 – *Шилин В.* Драгунов: человек и винтовка // *Калашников. Оружие, боеприпасы, снаряжение*. 2002. № 1. С. 6-11.

References

Bikin, 2019 – *Bikin D.* (2019). Skver na ulitse Dragunova v Izhevsk poluchil imya i gotovitsya k otkrytiyu [Square on Dragunov Street in Izhevsk received a name and is preparing to open]. *Izhlife*. 2019. 28 avgusta. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://izhlife.ru/building/89341-skver-na-ulice-dragunova-v-izhevsk-poluchil-imya-i-gotovitsya-k-otkrytiyu.html> [in Russian]

Dragunov, 2015 – *Dragunov E.* (2015). Ot pervykh neudach do final'nogo triumfa [Evgeny Dragunov. From first failures to final triumph]. *Master-Ruzh'e*. № 3: 44-49. [in Russian]

Dragunova – Svedeniya Eleny Evgen'evny Dragunovoi [Information by Elena Evgenievna Dragunova]. [in Russian]

E.F. Dragunov. Vydayushchiesya lyudi... – E.F. Dragunov. Vydayushchiesya lyudi kontserna «Kalashnikov» [E.F. Dragunov. Prominent people of the “Kalashnikov” concern]. [Elektronnyi resurs]. URL: <https://kalashnikov.com/about/people/dragunov-evgeniy-fedorovich.html> [in Russian]

E.F. Dragunov... – E.F. Dragunov, konstruktor SVD [E.F. Dragunov, designer of SVD]. Muzei «Izhmash» URL: <http://izhig.ru/museum-izhmash/museum-izhmash-Dragoon.php> [in Russian]

Kalashnikov, 1992 – *Kalashnikov M.T.* (1992). Zapiski konstruktora-oruzheinika [Notes of the weapons designer]. M.: Voenizdat, P. 194. [in Russian]

Kardopol'tseva, 2014 – *Kardopol'tseva E.* (2014). Den' oruzheinika: kak sozdavalas' legendarnaya izhevskaya vintovka Dragunova [Armsman Day: how the legendary Izhevsk Dragunov rifle was created]. *Izhlife*. 2014. 18 sentyabrya. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://izhlife.ru/histories/46414-snayperskiy-vystrel-dragunova.html> [in Russian]

Maratkanov, 2019 – *Maratkanov V.* (2019). Berdyshevy i Sokovikovy [Berdyshev and Sokovikov]. *Udmurtskaya pravda*. № 30 (25693): 21. [in Russian]

Mikshevich, 1999 – Vospominaniya A.V. i V.N. Mikshevich, 1999 [Memoirs of A.V. and V.N. Mikshevich, 1999]. Arkhiv M.E. Dragunova. [in Russian]

Muratova – Vospominaniya M.V. Muratovoi (Dragunovoi) [Memoirs of M.V. Muratova (Dragunova)]. Arkhiv M.E. Dragunova. [in Russian]

Novosti Izhevskaya – Izhevskomu industrial'nomu tekhnikumu prisvoili imya oruzheinika Dragunova [The Izhevsk Industrial College was named after the gunsmith Dragunov]. *Novosti Izhevskaya*. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://izhevsk-news.net/society/2014/07/08/12315.html> [in Russian]

Shilin, 2002 – *Shilin V.* (2002). Dragunov: chelovek i vintovka [Dragunov: a man and a rifle]. *Kalashnikov. Ouzhie, boepripasy, snaryazhenie*. № 1: 6-11. [in Russian]

Stupishin, 1976 – *Stupishin V.N.* (1976). Воткинск. Справочник-путеводитель [Votkinsk. Reference guide]. Izhevsk: Udmurtiya, 1976. S. 166. [in Russian]

TsDOOSO – Tsentr dokumentatsii obshchestvennykh organizatsii Sverdlovskoi oblasti [Center for documentation of public organizations of the Sverdlovsk region].

TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic]. [in Russian]

Ulitsa Oruzheinika Dragunova – Ulitsa Oruzheinika Dragunova [Gunsmith Dragunov Street.]. [Elektronnyi resurs]. URL: http://www.iz-article.ru/dragunov_3.html [in Russian]

Votkinskii zavod, 2009 – Nikolai Gavrilovich Slavyanov. Votkinskii zavod. 1759–2009 [Nikolai Gavrilovich Slavyanov. Votkinsk plant. 1759–2009]. Vchera. Segodnya. Zavtra. Izhevsk: Izhevskii poligraf. kombinat. P. 37. [in Russian]

Воткинские корни оружейника Евгения Фёдоровича Драгунова

Ольга Юрьевна Ларионова ^a, Сергей Константинович Простнев ^b

^a Воткинский филиал ИжГТУ имени М.Т. Калашникова, Российская Федерация

^b Воткинский машиностроительный техникум имени В.Г. Садовникова, Российская Федерация

Аннотация. 20 февраля 2020 года исполнится 100 лет со дня рождения создателя лучшей в мире снайперской винтовки Евгения Фёдоровича Драгунова. До сих пор историки освещали только ижевские корни знаменитого конструктора, учитывая, что родители его развелись и воспитанием Евгения занимались мать Зинаида Константиновна и его бабушка Елена Ивановна Соковицова, коренные ижевки (именно так традиционно называли жительниц Ижевска). На основе впервые вводимых в оборот материалов авторы излагают биографии членов семьи Драгуновых, проводя параллели и преемственность профессии конструктора в этой семье, обосновывают версию рождения Евгения Федоровича и проведения первых лет его жизни именно в Воткинске. В результате исследования материалов Всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. и архивных воспоминаний членов семьи Драгуновых, а также проведенных натурных обследований всех имеющихся на улице Робеспьера каменных зданий, были обнаружены сохранившиеся дом второй половины XIX века и торговая лавка начала XX века семьи Драгуновых. Проведённое исследование предлагает расширить устоявшийся взгляд на происхождение Евгения Федоровича Драгунова и инициирует создание в Воткинске дома-музея семьи Драгуновых, а также переименование улицы Робеспьера в улицу Драгуновых.

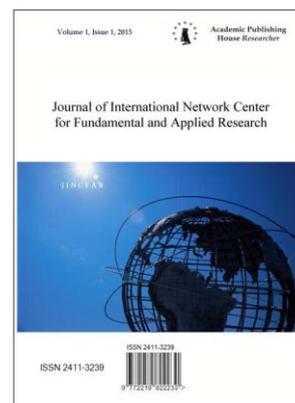
Ключевые слова: История Удмуртии, знаменитости Воткинска, династия конструкторов, СВД, оружейник Евгений Драгунов, дом Драгуновых.

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



Published in the Slovak Republic
Journal of International Network Center
for Fundamental and Applied Research
Has been issued since 2014.
E-ISSN 2413-7588
2019, 6(1): 45-50

DOI: 10.13187/jincfar.2019.1.45
www.ejournal36.com



Reconstruction of Last Years of Steamer "Krasny Splyavshchik" According to the Reports of Goscomstat

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

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

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

^c International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington (DC), USA

^d Moscow Economic Institute, Russian Federation

^e Moscow Psychoanalyze Institute, Russian Federation

^f Kama's Institute of Humanitarian Engineering Technologies, Russian Federation

Abstract

The paper shows that the reports of Goskomstat (State Committee of Statistic) provide a new historical source, until it's almost not involved in the tasks of restoring the ship's biography. The illustration of the possibilities of the approach is carried out on the example of the reconstruction of the last service's years of the steamer "Krasny splyavshchik". The vessel was in the active service of the "Izhles" trust until 1953, after which it was transferred to the balance of the Izhevsk operating office. Thus, in the early 1950-s the process of enlargement of river fleets of farms that was carried out in a given period throughout the entire country was clearly manifested. This fact also indicates the technical re-equipment of fleets of farms subordinate to the Ministry of Forestry, since the place of the steamer was occupied by ships with internal combustion engines, which are simpler to operate. As for the "Krasny splyavshchik", she was called "Zvezda" in the fleet of the Izhevsk operating office until 1960, becoming the last steamer on the Izhevsk Pond.

Keywords: Goskomstat report, navigation, river transport, historical source, Izhevsk Pond.

1. Введение

История эксплуатации судов, переданных в распоряжение хозяйствующих субъектов неподотчетных Минтрансу, Минречфлота и т.д. делает задачу реконструкции их карьеры нетривиальной (Баракин, 1970). Для ее решения приходится задействовать отраслевые документы местных архивов, имеющих нередко довольно замысловатую структуру, исключающий быстрый поиск нужной информации. В этой связи, поскольку речные регистры суда небольших замкнутых акваторий зачастую игнорировали (Краткий справочник, 1958), а по документации центральных министерств последнюю запись, которую удается найти, это запись передачи автономным хозяйствующим субъектам,

* Corresponding author

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

большое значение приобретают документы Госкомстата (Mitiukov et al., 2019a). В этих документах в форме «26-вод» в обязательном порядке собирались все сведения о наличии или отсутствии у любого даже самого маленького хозяйства собственных плавсредств. Но при работе с этим видом источника всегда приходится иметь в виду два его главных недостатка: во-первых, в них нередко присутствуют ошибки, а во-вторых, там отсутствует поименное перечисление плавсредств. Первый недостаток обычно объясняется тем, что составитель отчета невнимательно ознакомился с правилами заполнения отчетного бланка. Наиболее грубые ошибки в этом случае устранялись при личном контакте работника Госкомстата и представителем конторы. Но множество менее существенных ошибок так и могло оставаться в бланках. Что касается поименного списка судов, то, как правило, без привлечения других источников, реконструировать его не представляется возможным. Цель данной работы для иллюстрации работы метода, попытаться проследить судьбу крупнейшего парохода треста «Ижлес» (с 1948 г. – «Удмуртлес») «Красный сплавщик».

2. Результаты

Анализ документации Госкомстата по тресту Ижлес

В 1922 г. Воткинский завод построил последнюю в своей истории пару пароходов. Но если о дальнейшей судьбе «Красной зари» еще можно судить по речным регистрам, то второй пароход «Вперед», после того, как завершили его постройку, из регистров исчезает. Ранее нами было высказано предположение, что указанный пароход передали в распоряжение треста «Ижлес», где его под названием «Красный сплавщик» эксплуатировали на Ижевском пруду (Mitiukov et al., 2018). Его дальнейшая карьера непонятна. Краеведческие издания помещают фото парохода, датированные серединой 1950-х гг. Но есть повод в этом усомниться.

Рассмотрим информацию, содержащуюся в статистических отчетах «Ижлеса» и его правопреемника треста «Удмуртлес».

В составе оборудования «Ижлеса» на 1 января 1945 г. среди прочего числится одна паровая машина мощностью 35 л.с., установленная на пароходе, которая благополучно переходит на баланс на 1 января 1946 г. (ЦГА УР Д. 573. Л. 43). Из этого же отчета можно узнать, что для подготовки гавани и парохода к сплаву контора потратила 4 тыс. руб. (ЦГА УР, Д. 573. Л. 104). При чем, капитальный ремонт парохода в этом году не проводился, а проводился он для неуказанного катера, имевшегося в конторе (ЦГА УР, Д. 573. Л. 660б.). Лист отчета по наличному флоту за этот год у треста почему-то отсутствует, хотя упоминание о нем имеется в описи отчета.

А вот отчет 1946 г. указанный бланк имеет. В соответствии с ним трест имеет один пароход с мощностью машины 115 и.л.с. и водоизмещением 41 т. (ЦГА УР. Д. 767. Л. 710б). Пароход числится по графе «буксирный», что вполне соответствует «Красному сплавщику». Несовпадение индикаторных и «марочных» (так указано в бланке, вероятно имеется в виду эффективная мощность) лошадиных сил (35 л.с. и 115 и.л.с.) вполне соответствует паровым машинам на обычных пароходах. Эта же паровая машина (35 л.с., установленная на пароходе) снова фигурирует в составе оборудования на начало года и конец года, но в графе марочная мощность паровой машины на 1 января 1947 г. рядом с цифрой 35 л.с. карандашом в скобках имеется запись «(26)» (ЦГА УР. Д. 767. Л. 169). В графе капитальный ремонт снова указано, что по флоту его не проводили (ЦГА УР. Д. 767. Л. 750б.).

Отчет 1947 г. Вносит некоторую неожиданность в список паровых машин треста. На 1 января 1947 г. паровых машин в тресте нет, зато на 1 января 1948 г. появляется сразу две суммарной марочной мощностью 110 л.с. Но одна из них в 26 л.с. числится в разделе «для обслуживания электрооборудования», в связи с чем получается, что вторая машина имеет мощность 84 л.с. (ЦГА УР. Д. 1082. Л. 49). В свете этого понятно, что в этом году на баланс попала еще одна правовая машина в 26 л.с., которую планировали приобрести еще в прошлом, чем и объясняется указанная выше карандашная ремарка. Но вот почему изменилась мощность пароходной машины остается лишь догадываться. Один буксирный пароход снова числится на начало года и на конец. Его шифр по номенклатуре ЦСУ «28». Также на начало и конец года числится «Катер разъездной» (шифр 91?), вероятно речь

идет об упоминавшемся полуглиссере (ЦГА УР. Д. 1082. Л. 490б.). Капитальный ремонт по флоту в этом году не производился (ЦГА УР. Д. 1082. Л. 260б.).

В составе оборудования на 1948 г. указанная выше машина в 26 л.с. исчезает и на конец года фигурирует лишь одна паровая машина в 80 л.с. Вероятно цифру 26 округлили до 30, поскольку на начало года снова указываются две паровые машины в 110 л.с. (ЦГА УР. Д. 1367. Л. 46). Это объясняется тем, что паровые машины энергетического оборудования были вынесены в отдельную таблицу. А на начало и конец года у треста в составе оборудования снова числится пароход буксирный и катер разъездной (ЦГА УР. Д. 1367. Л. 460б.).

В 1949 г. произошло объединение нескольких лесных трестов (в том числе и «Ижлес») в «Удмуртлес». Поэтому на этот год на балансе числится 5 самоходных судов общей мощностью 209 л.с. и два несамоходных суммарной грузоподъемностью 412 т. (ЦГА УР. Д. 1738. Л. 58). Конкретизацию в судовой состав вносит лишь отчет 1950 г., по которому в «Удмуртлесе» находятся на балансе три парохода и три «жидкотопливных» катера, все, как на начало года, так и на конец (ЦГА УР. Д. 2066. Л. 590б.). Но в связи с объединением трестов, однозначно идентифицировать в статотчетах «Красного сплащика» становится невозможно без информации до объединения.

К счастью, возможно посмотреть статистику по судовому составу Госкомстата других хозяйствующих субъектов. На 1947 г. в «Ижлесе» числится один пароход с мощностью машины 115 л.с., проходящий в графе «буксирный» (ЦГА УР. Д. 951. Л. 420б.), о чем уже известно из статистической документации самого треста. А вот по тресту «Воткинсклес», который к этому времени уже числится непосредственно у Минлеспрома УАССР (ЦГА УР. Д. 951. Л. 43), находится на балансе 4 самоходных судна, в том числе два грузопассажирских катера суммарной мощностью 90 л.с. и два буксирных парохода суммарной мощностью 106 л.с. Кроме того, у министерства есть одна сухогрузная баржа в 250 т. (ЦГА УР. Д. 951. Л. 430б.).

Два имеющихся парохода это «Азин» и «Октябрь» (Воткинский завод, 2018), оба находящиеся на Воткинском пруду и два разъездных глиссера. Однако смущает то, что суммарная мощность их составляет 196 л.с., так что на глиссер и пароход «Ижлеса» остается лишь 10 л.с.

Отчет 1949 г. вносит ясность в данный вопрос, поскольку сами составители отчета, вероятно, усомнились в правильности его заполнения и, что очень удивительно, привели пояснительную записку с калькуляцией, на основе которой они получили цифры, по которым отчитываются (ЦГА УР. Д. 1568. Л. 11). А именно они учли: «Красный сплащик» (115 л.с.), «Азин» (48 л.с.), «Октябрь» (28 л.с.), два катера (по ним отмечено «на Каме Саран.») в 92 л.с. – в сумме 283 л.с. К ним добавляется полученный в этом году новый катер, по которому написано неразборчиво: «катер Кировск. завода» или «катер Кировец с завода» в 75 л.с. Скорее всего первое, поскольку в этом же году на балансе завода № 74 появляется катер «Кировец» в 75 л.с. (ЦГА УР. Д. 1568. Л. 8), который и в последующие годы числится на балансе завода (Mitiukov et al., 2019a). Вряд ли это простое совпадение. Но, так или иначе, получается в сумме шесть судов в 358 л.с. При чем, не ясно, что за разъездной катер использовался «Ижлесом» с 1945 г., поскольку в объединенном тресте его уже нет.

К статистической ведомости имеется примечание: «Увеличение за счет слияния с мин. лесом. Ввиду технического состояния, регистр разрешил «Кр[асный] сплащик» использовать как производственный». Таким образом, если шесть судов давали в сумме 358 л.с., то без него получается пять судов с суммарной мощностью 243 л.с., что очень близко к отчетности «Удмуртлеса» за 1949 г., где числится пять катеров с суммарными 209 л.с. Указанное обстоятельство можно объяснить следующим соображением. В 1949 г. пароход «Красный сплащик» производит ремонт своей машины, которую, возможно, убирают с баланса, но сам пароход продолжает числиться именно как пароход по некоторым формам отчета. Из-за этого в 1949 г. пять судов, а в 1950 г. – шесть (в т.ч. три парохода).

По-видимому, в ответ на несоответствие цифр к статистической форме за 1949 г. приложена пояснительная записка. В ней среди прочего указывается: «В годовом отчете комбината «Удмуртлес» за 1949 г. по основной деятельности, основные показатели по

речному флоту за 1949 год согласно формы 26вод показаны следующие: 1. Самоходного флота (транспортного) 5 единиц общ. мощн. 209 л.с. ... В текущей отчетности по форме 26вод основные показатели речного флота за 1949 г. показаны: 1. Самоходного флота (производственного) 3 единицы общ. мощн. 186 л.с. ... Уточняя эти расхождения по телефону с Вашими сотрудниками тт. Кычановым и Пономаревой оказывается Удмуртлесокombинат имеет 1. Самоходного флота (производств.) 6 единиц общ. мощностью 358 л.с.» (ЦГА УР. Д. 1568. Л. 12).

Цифра 186 л.с. близка к суммарной мощности трех пароходов, если мощность «Красного сплавщика» показать не 115 л.с., а 110 л.с.

Наконец, по общему статотчету Речтранса УАССР за 1950 г. в графе «Удмуртлес» показаны шесть самоходных судов с суммарной мощностью 358 л.с. (ЦГА УР. Д. 1941. Л. 16), структура которых понятна по отчету 1949 г. В следующем 1951 г. отчет показывает шесть судов с суммарной мощностью 354 л.с., в т.ч. один грузопассажирский (73 л.с.) и пять буксирных (281 л.с.) (ЦГА УР. Д. 2311. Л. 17). На обороте формы снова содержится пояснительная записка: «3 буксирных парохода: 1 – 110 сил, 2 – 76 сил работали на буксировке древесины по пруду. 3 катера служебно-разъездные и вывода кошелей для буксировки». Пароход в 110 сил это явно «Красный сплавщик», 76 сил – это «Азин» и «Октябрь» (48 + 28 = 76). В качестве грузопассажирского скорее всего указан упомянутый ранее «Кировец». Соответственно на два разъездных катера приходится 281 – 110 – 76 = 95 л.с.

Отчет 1953 г. указывает по «Удмуртлесу» в окончательном варианте пять судов, все буксирные суммарной мощностью 246 л.с. (ЦГА УР. Д. 3123. Л. 17). По сравнению с предыдущими отчетами не хватает одного судна с мощностью 108 л.с. Учитывая возможность округления, это явно «Красный сплавщик». Но по-видимому составители отчета снова усомнились в корректности заполнения формы и потому в ней карандашом приводятся другие варианты заполнения. Всего судов шесть в 418 л.с., в том числе четыре грузопассажирских в 323 л.с. и два буксирных в 95 л.с. Кроме того, на полях написано: «1 парох[од] – 172». В графе буксирные суда явно имеются в виду два катера на Каме, мощность которых в предыдущих отчетах указывалась в 90, 92 и даже 95 л.с. Тогда если «Азин» и «Октябрь» в сумме дают 76 л.с., а «Кировец» 75 л.с., получается 323 – 76 – 75 = 172 л.с. Очевидно, некий проверяющий указал на явное несоответствие расчетных значений, не поняв о каком пароходе в 172 л.с. идет речь. В углу карандашом имеется примечание карандашом: «1 – пароход передан в управление малых рек». Поскольку как «Азин», так и «Октябрь» в статотчетах числятся дальше, выходит что передан «Красный сплавщик».

Информацию о «Красном сплавщике» дополняют статотчеты Управления по транспортному освоению и эксплуатации малых рек при Совмине УАССР. В его составе числятся три эксплуатационные конторы: Ижевская, Воткинская и Сарапульская, созданные для грузопассажирских перевозок на Ижевском и Воткинском прудах, а также на Каме в районе Сарапула. На 1952 г. имеется два статотчета Управления с различающимися цифрами. В первом из них указаны общие цифры для Управления – 6 судов суммарной мощностью 595 л.с. (ЦГА УР. Д. 2716. Л. 8). Второй отчет (по дате более ранний) проводит детализацию по эксплуатационным конторам, в результате чего в сумме получается 4 судна в 330 л.с. (ЦГА УР. Д. 2710, Л. 20б.). Таким образом, получаются два судна, имеющиеся на балансе в Управлении, но отсутствующие в эксплуатационных конторах.

Указанное обстоятельство можно объяснить, предположив, что разницу в виде двух судов с суммарной мощностью 265 л.с. приняли зимой 1952/53 гг. и пока не успели передать ни одной из эксплуатационных контор. Пояснительная записка Управления в отчете 1952 г. этот факт никак не комментирует, но записка к отчету 1953 г. прямо указывает, что из Ижевской в Сарапульскую эксплуатационную контору передан катер «Победа» балансовой стоимостью 316,1 тыс. руб. (ЦГА УР. Д. 3123, Л. 71). В данном случае «Победа», это новейший пассажирский теплоход с двигателем ЗД6 мощностью 150 л.с. Выходит, на второе судно остается: 265 – 150 = 115 л.с., что точно совпадает с мощностью парохода «Красный сплавщик».

Если в отчете 1952 г. «Победа» и «Красный сплавщик» указаны без детализации конторы, то отчет 1953 г. ликвидирует этот недостаток. Объединенный флот Ижевской и Воткинской эксплуатационных контор в это год насчитывает шесть судов суммарной мощностью 495 л.с. (ЦГА УР. Д. 3123, Л. 79). Выходит, что в этот год флот двух контор возрос на два судна с суммарной мощностью $495 - 330 = 165$ л.с. А эта цифра совпадает с суммарной мощностью катера «Волна» (50 л.с.), доставленного в Воткинск, и «Красного сплавщика» (115 л.с.).

Из дальнейшей документации Ижевской эксплуатационной конторы выходит, что ее флот пополнился пароходом «Звезда», который в некоторые годы становился победителем социалистического соревнования и списан лишь в 1960 г. Поскольку других пароходов в Управлении в этот период не было, можно предположить, что именно «Красный сплавщик» и стал «Звездой», став последним пароходом Ижевского пруда.

3. Заключение

Реконструкцию последних лет парохода «Красный сплавщик» можно предложить такую. Он активно эксплуатировался трестом «Ижлес» и в 1952 г. была достигнута договоренность о передаче его Ижевской эксплуатационной конторе Управления по транспортному освоению и эксплуатации малых рек при Совмине УАССР. В результате в этот год он фигурирует в отчетах как Удмуртлеса, так и Управления, правда в последнем без указания конкретной эксплуатационной конторы. Поскольку именно в 1953 г. флот Ижевской конторы пополнился пароходом «Звезда», можно утверждать, что это и был «Красный сплавщик», благополучно эксплуатировавшийся в качестве пассажирского парохода до 1960 г. (Mitiukov et al., 2019b).

4. Благодарности

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

Литература

Баракин, 1970 – Баракин А. Транспортное освоение малых рек // *Речной транспорт*. 1970. № 9. С. 7–8.

Воткинский завод, 2018 – Воткинский машиностроительный завод: век судостроения (1847-1945 гг.) / Р.В. Лапшин, Н.В. Митюков, Д.В. Матвеев, А.В. Коробейников. Ижевск: Иднакар; Институт компьютерных исследований, 2018. 434 с.

Краткий справочник, 1958 – Краткий справочник по серийным транспортным самоходным судам. М.: Главфлот РСФСР, 1958.

ЦГА УР – Статистическое управление при Совете Министров Удмуртской АССР. Сектор статистики промышленности // Центральный государственный архив Удмуртской Республики (ЦГА УР). Ф. Р-845. Оп. 4.

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. № 49 (3), pp. 1307-1320. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307

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

Mitiukov et al., 2019b – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L. Photos of Vessels of Izhevsk and Воткинск Ponds from Private Collections as a Source of a River Transport's History // *Russkii Arkhiv*. 2019. № 7 (1), pp. 10-20. DOI: 10.13187/ra.2019.1.10

References

Barakin, 1970 – Barakin A. (1970). Transportnoe osvoenie malykh rek [Transport development of small rivers]. *Rechnoj transport*. № 9: 7–8. [in Russian]

CGA UR – Statisticheskoe upravlenie pri Sovete Ministrov Udmurtskoj ASSR. Sektor statistiki promy`shlennosti [Statistical Office under the Council of Ministers of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic. Industry Statistics Sector]. Centralnyj gosudarstvennyj arxiv Udmurtskoj Respubliki (CGA UR). F. R-845. Op. 4. [in Russian]

Kratkij spravochnik, 1958 – Kratkij spravochnik po serijnym transportnym samoxodnym sudam [A quick reference to serial transport self-propelled vessels]. M.: Glavflot RSFSR, 1958. [in Russian]

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*. № 49 (3), pp. 1307-1320. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1307

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

Mitiukov et al., 2019b – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L. (2019). Photos of Vessels of Izhevsk and Votkinsk Ponds from Private Collections as a Source of a River Transport's History. *Russkii Arkhiv*. № 7 (1), pp. 10-20. DOI: 10.13187/ra.2019.1.10

Votkinskij zavod, 2018 – Votkinskij mashinostroitelnyj zavod: vek sudostroeniya (1847-1945 gg.) [Votkinsk machine-building plant: the age of shipbuilding (1847–1945)]. R.V. Lapshin, N.V. Mityukov, D.V. Matveev, A.V. Korobejnikov. Izhevsk: Idnakar; Institut kompyuternyx issledovaniy, 2018. 434 p. [in Russian]

Реконструкция последних лет парохода «Красный сплавщик» по отчетам Госкомстата

Николай Витальевич Митюков ^{a,*}, Анатолий Николаевич Лошкарев ^a,
Светлана Леонидовна Баутина ^f

^a Ижевский государственный технический университет имени М.Т. Калашникова, Российская Федерация

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

^c International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington (DC), USA

^d Московский экономический институт, Российская Федерация

^e Московский институт психоанализа, Российская Федерация

^f Камский институт гуманитарных инженерных технологий, Российская Федерация

Аннотация. В работе показано, что отчеты Госкомстата представляют собой новый исторический источник, пока почти не привлекавшийся для задач реконструкции судовых биографий. Иллюстрация возможностей подхода проведена на примере реконструкции последних лет службы парохода «Красный сплавщик». Судно находилось в активной службе треста «Ижлес» до 1953 г., после чего передано на баланс Ижевской эксплуатационной конторы. Таким образом, в начале 1950-х гг. явно проявился процесс укрупнения речных флотов хозяйств, проводившийся в данный период на территории всей страны. Этот факт также свидетельствует о техническом перевооружении флотов хозяйств, подчиненных Минлесу, поскольку место парохода заняли суда с двигателями внутреннего сгорания, более простыми в эксплуатации. Что касается «Красного сплавщика», то он под названием «Звезда» находился во флоте Ижевской эксплуатационной конторы до 1960 г., став последним пароходом на Ижевском пруду.

Ключевые слова: отчет Госкомстата, навигация, речной транспорт, исторический источник, Ижевский пруд.

* Корреспондирующий автор

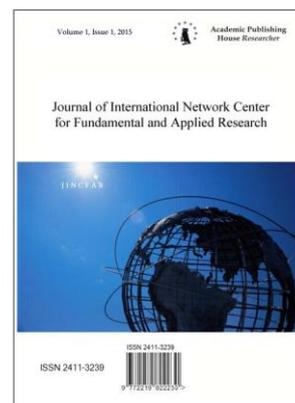
Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков)

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



Published in the Slovak Republic
Journal of International Network Center
for Fundamental and Applied Research
Has been issued since 2014.
E-ISSN 2413-7588
2019, 6(1): 51-59

DOI: 10.13187/jincfar.2019.1.51
www.ejournal36.com



Starshinsky Estate in the middle of the XVII – beginning of the XVIII century in the Village of Mikhailovka

Evgenij M. Osadchij ^{a, *}

^a Department of Culture and Truism of the Sumy Regional State Administration, Ukraine

Abstract

The article is devoted to one of the complexes of the Cossack era - the estate and the monastery in the village of Mikhailovka. Initially, the estate was built as a well-fortified point on the territory of the Lebedinsky Hundred Sumy Cossack Regiment. The manor had its own fortifications, a monastery was nearby. Near the estate there were service buildings and mills. In the XVIII century, the estate was rebuilt, a new house appeared, fortifications and turned into a powerful economy in the possession of Hetman Paul Polubotka. After his arrest, the property is carefully described, which made it possible to compare the data of written documents with the results of archaeological research. At the beginning of the nineteenth century, the estate was transferred to the center of the village, and the remaining structure was dismantled.

Keywords: Slobozhanshchina, the village of Mikhailovka, Pavel Polubotok, Cossack estate.

1. Введение

Старшинская усадьба в селе Михайловка Лебединского района связана с именами выдающихся украинских военных и политических деятелей – гадячского полковника Михаила Васильева, гетманов Ивана Мазепы и Павла Полуботка. За полтора века своего существования она постепенно эволюционировала от небольшого замка в развитой экономике.

2. Материалы и методы

В работе использованы методы исторического исследования, такие как принцип историзма, позволяющий рассматривать историю крепости Боромля в развитии, комплексный междисциплинарный метод, позволяющий совместить данные, полученные от результатов различных дисциплин – картографии, археологии, истории. В работе с архивными материалами использовался метод опоры на исторические источники. Для построения целостной картины динамики развития исследуемого объекта использовались методы: историко-сравнительный, историко-типологический, историко-системный, диахронического анализа, исторической периодизации.

Первые данные об истории села Михайловка и старшинской усадьбе были опубликованы архиепископом харьковским Филаретом. Он приводит данные нескольких документов середины – второй половины XVII века, где говорится о начале заселения этой

* Corresponding author
E-mail addresses: osadchij.75@gmail.com (E.M. Osadchij)

территории (ИСОХЕ, 1857: 514-516). Следующим шагом в изучении истории Михайловки стала публикация материалов судебных тяжб между гадяцким полковником Михаилом Васильевым и пушкарями-черкасами из Лебедина и жалобы каменовских детей боярских на захват их земель вновь прибывшими черкасами и гадяцким полковником. Документы, связанные с процессом с этим процессом опубликованы Д.И. Багалием (Багалий, 1886: 94-114).

Особый интерес вызывают документы, составленные московскими чиновниками после ареста П. Полуботка, и опубликованные Г. Милорадовичем. В списках сооружений и вещей, принадлежавших опальному гетману, содержится ценная информация об устройстве и составляющих старшинской усадьбы конца XVII – первой половины XVIII веков. (Милорадович, 1863: 1-90). Судьба усадебного дома, который был построен П. Полуботком была исследована Г. Лукомским в специальной статье, посвященной истории имения графов Капнистов (Лукомский, 1916: 3-10). Значительный объем архивных документов, связанных с существованием усадьбы Капнистов в селе Михайловка храниться в Сумском областном краеведческом музее, но значительная их часть остается необработанной и неопубликованной (Сапухина, 1992: 138-140).

В 2005–2007 годах автором были осуществлены археологические разведки целью которых было выявление и локализация археологических объектов времен заселения Слобожанщины. Выявлен археологический комплекс казацкого времени вблизи с. Михайловка, состоящий из двух объектов – остатков Михайловского Ионанно-Предтеченского монастыря и старшинского усадьбы (Приймак та ін., 2007: 10). В 2010 году эти объекты были обследованы О.М. Кравченком при участии автора Кравченко, Осадчий, 2013, 178-180).

Укрепленная усадьба в селе Михайловка имеет размеры 110 x 20-40 м (Рисунок 1). В центре находятся западины, оставшиеся от зданий. Самая большая из них – остатки усадебного дома. При разрушении стен образовались валлообразные насыпи, которые состоят из земли, битого кирпича и раствора. По центру остатков дома находится Г-образная яма глубиной 2–2,5 м, которая осталась от подвала. Дом прямоугольный в плане, подвал находился только под северной частью дома и имел вход с востока. К югу от подвала фиксируется участок стены наземного этажа. В северном углу здания наземный этаж имел размеры 3 x 2 м, скорее всего, – это остатки сеней. Вход в дом располагался с восточной стороны. Размеры дома: 12–12,5 x 16 м, подвала – 10 x 10 м. Рядом с остатками дома были обнаружены фрагменты светлоглиняных изразцов с геометрическим и растительным орнаментом и фрагменты дымленой гончарной посуды конца XVII – XVIII веков (Осадчий, 2011: 220).

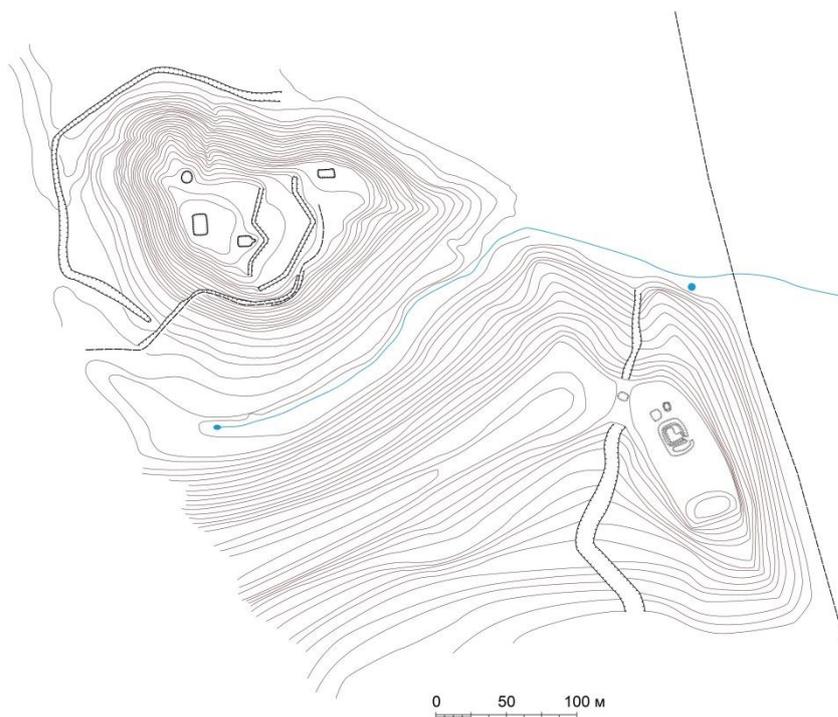


Рис. 1. План укреплённой усадьбы и Иоанно-Предтеченского монастыря около села Михайловка Лебединского района

Изобразительные источники, характеризующие историю с. Михайловка представлены несколькими картами XVIII века. Первая это «План местоположения населенных пунктов и городов, где были расквартированы главные силы царской армии» датируется 1709 и связана с боевыми действиями Северной войны накануне Полтавской битвы. На карту нанесены основные крепости, которые имели стратегическое значение. Они обозначены полигонами со схематическим изображением укреплений. Остальные населенные пункты имеют различные отметки в зависимости от их статуса. Михайловка обозначена тем самым условным знаком, и Межирич, Глинск, Краснополье и другие казацкие города (Гольденберг, 1959: карта 4).

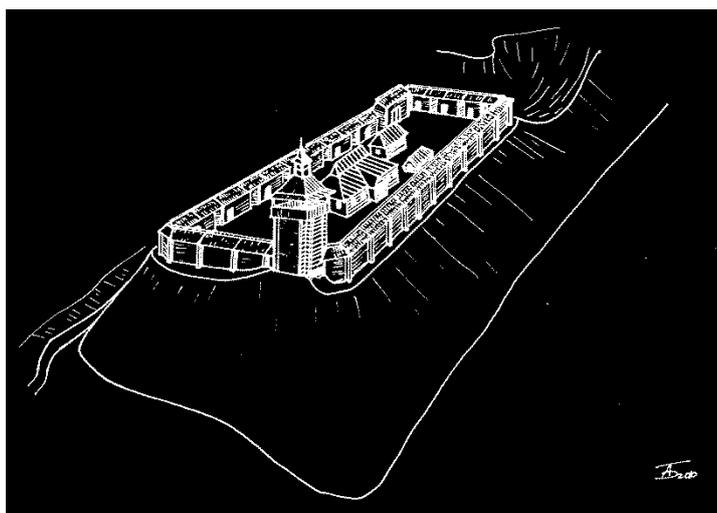


Рис. 2. Укреплённая усадьба около села Михайловка. Вариант реконструкции. Рисунок О.М. Бондаря

Второе – ландкарта украинских земель от Днепра до среднего течения Псла и Ворсклы «Cartes manuscrites de la collection Joseph Nicolas Delisle des territoires de la Russie entre 1724 et 1729» (Рисунок 4). Она создана без градусной сетки и ориентирована в произвольной форме, на юге Днепр, который течет с запада на восток, а его притоки с севера на юг. Карта имеет масштабную линейку в милях. Легенда и другие отметки отсутствуют. На карте изображены крупные города Левобережной Украины в виде пятибастионных крепостей. Остальные населенные пункты имеют другие обознач. На карте есть надпись карандашом «Partie de l' Ukraine» (часть Украины). Надписи на карте сделаны латиницей со значительным искажением названий населенных пунктов. Михайловка обозначена рядом с Межиричем как значительная крепость (Національна бібліотека Франції, Париж). Такие карты изготавливались с 1715 по 1744 в рамках первой общегосударственной программы картографирования Российской империи. Незначительная часть карт была издана в 1734 году, но подавляющее большинство осталось в виде рукописных фрагментов. Эти карты были вывезены во Францию бывшим руководителем российского Географического общества Ж.-Н. Делилем где хранятся в Департаменте карт и атласов Национальной библиотеки в города Париж (Постников, 2005: 17-19).



Рис. 3. Усадьба Михайловка на карте «Генеральный геометрический план городу Лебедину и его уезду, состоящему в Харьковском наместничестве сочинённым курского наместничества в межевой конторе в 1784 году»

Третья карта – «Генеральный геометрический план городу Лебедину и его уезду, состоящему в Харьковском наместничестве сочинённым курского наместничества в межевой конторе в 1784 году» (Рисунок 3). Это первая карта на которой достаточно подробно изображен рельеф, гидрографическая ситуация, Михайловский Иоанно-Предтеченский монастырь, село Михайловка, усадьба и окружающие мельницы и пруды (РГАДА).

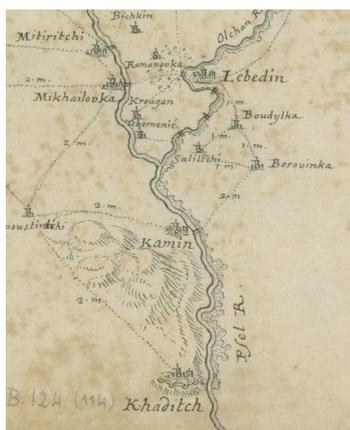


Рис. 4. Михайловка на карте из серии «Partie de l' Ukraine» 1724–1729 годов

3. Обсуждение и результаты

Основание усадьбы Михайловка связано с именем гадячского полковника Михаила Васильева. Он получил грамоту, в которой говорилось о том, что в 1675 году «...дано лебединскому жителю Михаилу Васильеву поместье в Лебединском уезде из дикого поля на реке Псле в урочище Бесищеве, до речки Груньки и за речку Груньку, и дуброву от реки Псла и по реке Пслу, от города Междуречья в поляне, ниже большого кургана». Здесь находился хутор лебединца Остапа Отрутка, которому вместо нее выделили землю в другом урочище. Таким образом, он получил во владение небольшой надел площадью 3 десятины. А на основе грамоты на владение хутором от захватил окрестные земли, которые были в общем пользования лебединских казаков (Багалей, 1886: 107).

Такая практика была распространена на Слобожанщине в середине XVII века, когда вопрос границ земельных владений еще не был окончательно решен. Эта земля использовалась каменовскими детьми боярскими еще со времен, когда вокруг не было населенных пунктов. С возникновением Лебедина и окружающих сёл начался процесс наделения земель его жителей, как для индивидуального, так и для общего пользования, что было отражено в новых межевых книгах. Это были преимущественно земли на правом берегу Псла, использовавшиеся как сенокосы

В грамоте к царю гетман Иван Самойлович назвал эти земли пустыми и просил передать их во владение Михаилу Васильеву. Это были территории от Азацкого городища до с. Пушкарёвка, где имели земли лебединские пушкари. При поддержке гетмана Ивана Самойловича спорные земли были закреплены с Михаилом Васильевым. На момент написания жалобы в 1681 году усадьба названа «городом», построенным вблизи земель лебединцев (Багалей, 1886: 99, 104, 112).

Новая усадьба получила название Михайловка в честь ее основателя. Она находилась на мысу правого берега р. Псёл, над дорогой, которой ездили в город Межирич. Она имела форму приближенную к прямоугольнику, вытянутая по линии север - юг. С юга, востока и запада ограничена крутым склоном мыса. С северной стороны мыс соединяется с плато коренного берега узким перешейком. В южной части есть естественное возвышение округлой формы. Место, где была основана усадьба, имело очень выгодное географическое положение (Рисунок 2). Она контролировала путь, который шел по правому берегу Псла от Гадяча до Сум. Здесь он пересекался с дорогой из Лебедина в Гадяч и Межирич. Обычно рядом с усадьбой представителя казацкой старшины находилась церковь. В Михайловке церковь не строилась. Причиной этого было то, что рядом с усадьбой находилась гора, на которой жил монах-отшельник. Средствами М. Васильева на горе был построен монастырь в честь Иоанна Предтечи. Он имел очень выгодное естественное расположение – на останце посреди естественного «амфитеатра», образованного во время таяния последнего ледника. Рядом находился ручей, который был источником воды для монастыря и усадьбы. Интересно, что обитель была построена как небольшая земляная крепость. Въезд в монастырь проложен южным склоном, а сама обитель имела два яруса. Верхний ярус был защищен земляным эскарпом и реданом.

Относительно первых укреплений усадьбы данных мало. В описании 1680 года упоминается деревянная стена и башня, что вместе с укреплениями монастыря должно было выглядеть как небольшой город. Из текста грамоты 1681 года узнаём, что количество казаков, которые работали и жили в Михайловке, составило 800 человек. Цифру в 800 дворов упоминают в своей жалобе и жители города Каменный. В первые годы существования усадьбы были распаханы значительные площади, которые использовались лебединцами как сенокосы, сделаны мельницы на плотинах. Причем новые пруды, затопили плотины лебединских казаков (Багалей, 1886: 106). Таким образом, в конце XVII века Михайловка была классической старшинской усадьбой, которая состояла из укрепленного двора, монастыря, хозяйственных зданий и сооружений. Рядом жили крестьяне и казаки, которые были переселенцами с территории Гетманщины.

После ареста гетмана Ивана Самойловича имения его и ближайших родственников были конфискованы и оказалась в собственности гетманского племянника Ивана Обидовского. После его гибели в 1702 году усадьба оказалась среди владений гетманской булавы. В это время на берегу Псла существовало два населенных пункта – село Пушкаревка, находившееся вблизи дороги из Лебедина в Гадяч и Михайловка.

После Северной войны имение в Михайловке оказалось в собственности черниговского полковника Павла Полуботка. Он постепенно перестраивает усадьбу из небольшого феодального замка в значительную экономию, где основной акцент делался на сельское хозяйство и промыслы. Меняется и внешний вид усадьбы. Укрепления по периметру были заменены на деревянную стену, сделанную «взамен пластом» и покрытую гонтом. В ней было двое ворот, находившихся в северо-восточной и северо-западной сторонах. К северо-западным воротам вел въезд, который был проложен по склону мыса. Он выходил на дорогу к Межиричу и Лебедину. Перед этими воротами находилось здание, где жил привратник. Она имела две небольшие комнаты, обогревавшиеся печью со светлыми изразцами. Северо-восточные ворота вели к небольшому источнику, который находился у подножия мыса.

В центре был построен новый дом. Он имел каменный подвал, занимавший три четверти его площади с железной дверью и замком. Два наземных этажа были деревянные. По описанию 1725 года первый этаж состоял из двух комнат и сеней с десятью окнами со стеклянными оконницами. Там находилась большая изразцовая печь. На втором этаже располагались две комнаты с большими окнами и изразцовой печью. Рядом с домом находился погреб-ледник и небольшой погреб под навесом. У подножия мыса находились сарай, в котором хранились телеги, небольшая кузница и помещения для выпечки хлеба. На реке Псел были плотины с мельницами, которые имели мельничные жернова и сукновальные котлы. На плотине стояло 6 амбаров, часть из которых имела верхнебойные колеса. При усадьбе работала винокурня в которой находился пивоваренный котел, три чана и 5 водочных котлов с медными трубками. Изготовленное пиво и водка реализовывались в корчме, которая находилась в селе (Милорадович, 1863: 45, 47-53).



Рис. 5. Центральная часть дома усадьбы Капнистов. Фото Г. Лукомского 1916 года



Рис. 6. Печь в центральной части дома усадьбы Капнистов. Фото Г. Лукомского 1916 года

После смерти Петра I вдове Павла Полуботка Анне Романовне и его детям Андрею и Якову было возвращено имущество и имения бывшего гетмана. Постепенно хозяйство усадьбы пришло в упадок, а небольшая площадь мыса, где стоял дом, не позволяла расширить имение. Михайловка превращается из феодальной усадьбы в обычное украинское село. Со временем два села – Пушкаревка и Михайловка объединились. По карте 1784 года можно проследить динамику развития села и усадьбы, которая до начала XIX в. прекратила свое существование. Однако название большой усадьбы, которая имела большое значение для развития региона осталось. Во второй половине XVIII века она находилось в собственности помещиков Коробовских и Иваненков. В 1809 года Александр Григорьевич Иваненко начал строительство нового имения в центре села Михайловка и перенес деревянную часть дома Полуботка на новое место (Рисунки 5, 6). Она стала центральной частью дома, известного как усадьба Капнистов (Лукомский, 1916: 8). Интересно, что при исследовании остатков усадьбы не было найдено ни одного фрагмента изразцов с глазурью, о которой говорится в описании 1725 года. Вероятно, печь была разобрана, а изразцы использованы при строительстве новой. На фото начала XX века на первом этаже усадьбы Капнистов находилась большая печь, которая была прикрыта картиной (Лукомский, 1916: 8). Каменный погреб и цоколь постепенно разрушались, а в начале XX века были разобраны на кирпич местными жителями.

4. Заключение

Усадьба в селе Михайловка прошла несколько этапов существования от небольшого укрепления казацкой старшины к гетманской экономии. Со временем природные условия ее расположение сделали невозможным ее расширения и превращения в помещичью усадьбу XIX века, что привело к переносу ее в центр села Михайловка.

Литература

Багале́й, 1886 – Багале́й Д.И. Материалы для истории колонизации и быта степной Украины Московского государства (Харьковской и отчасти Курской и Воронежской

губерний) в XVI–XVII столетии, собранные в разных архивах и редактированные Д.И. Багалием. Харьков: типография К.П Счасни, 1886. Т.1. 383 с.

Гольденберг, 1959 – *Гольденберг Л.А.* Картографические источники о военных действиях в 1708–1709 гг. // Полтава: к 250-летию Полтавского сражения: сб. ст. М.: изд. АН СССР, 1959. С. 363-388.

Національна бібліотека Франції, Париж – Bibliothèque nationale de France. Ge BB-124 (117). [Электронный ресурс]. URL: <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb42369595k>

Кравченко, Осадчий, 2013 – *Кравченко О.М., Осадчий Е.Н.* Монастирі Північно-Західної Слобожанщини середини XVII–XVIII ст. Суми: Видавництво: ПП Вінниченко М.Д., ФОП Литовченко Є.Б., 2013. 271 с., іл.

Лукомский, 1916 – *Лукомский Г.* «Михайловка» – усадьба графа А.В. Капниста, Харьковской губернии Лебединского уезда // Столица и усадьба, 1916 г. № 56. 15 апреля. С. 3-10.

Милорадович, 1863 – *Милорадович Г.А.* Книга пожиткам бывшего черниговского полковника Полуботка и детей его, Якова и Андрея Полуботков, составленная по указу 1724 года майором Михаилом Раевским и Лейб-гвардии сержантом Львовым // Чтения в Императорском обществе истории и древностей российских при Московском университете. М.: в университетской типографии, 1863. Книга 3. июль-сентябрь. С. 1-90.

Осадчий, 2011 – *Осадчий Є.М.* Пам'ятки військової історії Північно-Західної Слобожанщини XVII ст. Суми: Джерело, 2011. 346 с.

Постников, 2005 – *Постников А.В.* Новые данные о российских картографических материалах первой половины XVIII в., вывезенных Ж.-Н. Делилем во Францию // *Вопросы истории естествознания и техники.* 2005. № 3. С. 17-38.

Приймак та ін., 2007 – *Приймак В.В., Коротя О.В., Осадчий Є.М.* Звіт про археологічні розвідки для «Зводу пам'яток історії та культури України» на території Сумської та Полтавської обл. у 2007 р. // НА ІА НАН України. Ф.е. 2007/229. 109 арк.

РГАДА – Генеральный план Лебединского уезда или атлас в 2-х частях. М:2 версты в дм. Ф. 1356. Оп. 1. Дд. 6355-6356.

Сапухіна, 1992 – *Сапухіна Л.П.* Полуботківські архіви і Сумщина // Український історичний журнал. 1992. № 3. С. 138-140.

ИСОХЕ, 1857 – Филарет. Историко-статистическое описание Харьковской епархии. Отд. III. М., 1857. 604 с.

References

Bagaley, 1886 – *Bagaley D.I.* (1886). Materialy dlya istorii kolonizatsii i byta stepnoy ukrainy Moskovskogo gosudarstva (Khar'kovskoy i otchasti Kurskoy i Voronezhskoy guberniy) v XVI–XVII stoletii, sobrannyye v raznykh arkhivakh i redaktirovannyye D.I. Bagaliyem [Materials for the history of colonization and life of the steppe Ukraine of the Moscow state (Kharkov and partly Kursk and Voronezh provinces) in the XVI–XVII centuries, collected in different archives and edited by D.I. Bagaliy]. Khar'kov: tipografiya K.P Schasni, T.1. 383 p. [in Russian]

Gol'denberg, 1959 – *Gol'denberg L.A.* (1959). Kartograficheskiye istochniki o voyennykh deystviyakh v 1708–1709 gg. [Cartographic sources about military operations in 1708–1709]. Poltava: k 250-letiyu Poltavskogo srazheniya : sb. st. M. : izd. AN SSSR, pp. 363-388. [in Russian]

ISOKHE, 1857 – Filaret. Istoriko-statisticheskoye opisaniye Khar'kovskoy yeparkhii [Filaret. Historical and statistical description of the Kharkov diocese.]. Otd. III. M., 1857. 604 p. [in Russian]

Kravchenko, Osadchiy, 2013 – *Kravchenko O.M., Osadchiy E.N.* (2013). Monastiri Pivnichno-Zakhidnoi Slobozhanshchiny serediny XVII – XVIII st. Sumi: Vidavnistvo: PP Vinnichenko M.D., FOP Litovchenko E.B., 271 p., il. [in Ukrainian]

Lukomskiy, 1916 – *Lukomskiy G.* (1916). «Mikhaylovka» – usad'ba grafa A.V. Kapnista, Khar'kovskoy gubernii Lebedinskogo uyezda ["Mikhailovka" – the estate of Count A.V. Kapnista, Kharkiv Governorate of Lebedinsky Uyezd]. *Stolitsa i usad'ba.* № 56. 15 aprelya. Pp. 3-10. [in Russian]

Miloradovich, 1863 – *Miloradovich G.A.* (1863). Kniga pozhitkam byvshego chernigovskogo polkovnika Polubotka i detey yego, Yakova i Andreyu Polubotkov, sostavlenneya po ukazu 1724 goda mayorom Mikhailom Rayevskim i Leyb-gvardii serzhantom L'vovym [A book for the belongings of the former Chernigov colonel Polubotka and his children, Jacob and Andrei

Polubotkov, compiled by decree of 1724 by Major Mikhail Raevsky and the Life Guard Sergeant Lvov]. *Chteniya v Imperatorskom obshchestve istorii i drevnostey rossiyskikh pri Moskovskom universitete*. M.: v universitetskoy tipografii, 1863. Kniga 3. iyul'-sentyabr'. Pp. 1-90. [in Russian]

[Natsional'na biblioteka Frantsii, Parizh](#) – Bibliothèque nationale de France. Ge BB-124 (117). [Electronic resource]. URL: <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb42369595k> [in Francais]

[Osadchiy, 2011](#) – *Osadchiy Ê.M.* (2011). Pam'yatki v'ys'kovoï istorii Pivnichno-Zakhidnoï Slobozhanshchini XVII st. Sumi: Dzherelo, 346 p. [in Ukrainian]

[Postnikov, 2005](#) – *Postnikov A.V.* (2005). Novyye dannyye o rossiyskikh kartograficheskikh materialakh pervoy poloviny XVIII v., vyvezennykh ZH.-N. Delilem vo Frantsiyu [New data on Russian cartographic materials of the first half of the 18th century exported by J.-N. Delille to France]. *Voprosy istorii yestestvoznaniya i tekhniki*. № 3: 17-38. [in Russian]

[Priymak ta in., 2007](#) – Priymak V.V., Korotya O.V., Osadchiy Ê.M. (2007). Zvit pro arkhologichni rozvidki dlya «Zvodu pam'yatok istorii ta kul'turi Ukraïni» na teritorii Sums'koï ta Poltavs'koï obl. u 2007 r. // NA IA NAN Ukraïni. F.ye. 2007/229. 109 ark. [in Ukrainian]

[RGADA](#) – General'nyy plan Lebedinskogo uyezda ili atlas v 2-kh chastyakh [General plan of Lebedinsky district or atlas in 2 parts]. M.: 2 versty v dm. F. 1356. Op. 1. Dd. 6355-6356. [in Russian]

[Sapukhina, 1992](#) – *Sapukhina L.P.* (1992). Polubotkivs'ki arkhivi i Sumshchina. *Ukraïns'kiy istorichnyi zhurnal*. № 3: 38-140. [in Ukrainian]

Старшинская усадьба середины XVII – начала XVIII века в селе Михайловка

Евгений Николаевич Осадчий ^{a, *}

^aУправление культуры Сумской областной государственной администрации, Украина

Аннотация. Статья посвящена одному из комплексов казацкого времени – усадьбе и монастырю в селе Михайловка. Первоначально усадьба была построена как хорошо укрепленный пункт на территории Лебединской сотни Сумского казацкого полка. Усадьба имела собственные укрепления, рядом находился монастырь. Около усадьбы располагались служебные строения и мельницы. В XVIII веке усадьба перестраивается, появляются новый дом, укрепления и превращается в мощную экономию во владениях гетмана Павла Полуботка. После его ареста имущество тщательно описывается, что дало возможность сопоставить данные письменных документов с результатами археологических исследований. В начале XIX века усадьба переносится в центр села, а оставшиеся строения разбираются.

Ключевые слова: Слобожанщина, село Михайловка, Павел Полуботок, казацкая усадьба.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: osadchij.75@gmail.com (Е.Н. Осадчий)