

У ИСТОКОВ ВОТКИНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

1759

*“Вечно в огне, как циклопы,
выковывают сталь и железо
на потребу артиллерии и
флоту...”*

*Полковник Юрьевич - жене
из Воткинского завода,
1837 год.*

В начале 19 века А.Ф. Дерябин отмечал мастеровых Камских заводов, как особо отличившихся “в разных более тонких, точных работах, требующих умения, искусства, подлинного мастерства”.

**В КРИЧНОМ ПОЛОСУ КУЮТ,
БАБЫ ГОЛОСОМ РЕВУТ...**

В 1754 году граф Петр Шувалов, добившись от правительства передачи ему богатейшей по запасам железной руды горы Благодать и трех находящихся возле нее заводов - Туринского, Кушвинского и Баранчинского - должен был в пятилетний срок удвоить на них производство железа, а через десять лет - уплатить казне их стоимость. Однако изготовление железа кустарным - кричным - способом не позволяло существенно увеличить его производство без пуска дополнительных кричных горнов - открытых печей, - в непосредственной близости от которых устанавливали молоты дляковки железа. Молоты приводились в движение водяными колесами, и молотовые фабрики ставили поблизости от плотины пруда.

Обложенный древесным углем и обдуваемый воздухом чугуна в горнах плавился и скапливался на дне в виде мягкого, ковкого, раскаленного бесформенного кома - крицы. Крицу прессовали молотами - чтобы отделить шлак - и разрубали на куски. Это был полуфабрикат железа. При насыщении его углеродом он становился сталью, при выжигании остатков углерода превращался в железо - полосовое,

**До сих пор
главной
“визитной
карточкой,
продукции
Воткинского
завода,
оставленной в
Санкт-
Петербурге,
является 45-
метровый шпиль
собора
Петропавловской
крепости,
изготовленный и
смонтированный
воткинцами в
ноябре 1858 года.**



Место нашли на реке Вотке. Ниже впадения в нее притоков Шаркана и Березовки возвели земляную плотину. Образовался пруд длиной до пятнадцати километров и шириной до двух. Через четыре километра Вотка сливается с более крупной рекой Сивой, притоком Камы, протекающей от завода всего в двенадцати километрах. Железо и другую продукцию удобно было транспортировать водным путем от камской пристани по Каме и Волге от Санкт-Петербурга до Астрахани. Вековые леса, пригодные для производства древесного угля, обилие строительного материала, равнинная, заселенная людьми местность, делали это место удобным для застройки и возведения завода. В 1758 году с Горноблагодатских заводов, принадлежащих графу Шувалову, сюда прибыло 100 мастеровых, и с ними будущий строитель и управитель Воткинского завода - А.С. Москвин.

связное или листовое. "Кричная работа была каторгой, если еще не хуже", - писал в "Горном журнале" мастер Ф.Т. Бердников. Поэтому добровольно крестьяне не хотели идти на завод, и правительство, радея за развитие горной промышленности, распорядилось приписывать крестьян окрестных деревень к частным и казенным заводам.

Строительство Воткинского завода, обошедшееся графу в 23725 рублей, за счет ужасающей эксплуатации работников, почти полностью окупилось в первый же год.

Этим и воспользовался граф Шувалов. Стремясь выполнить взятые при покупке Горноблагодатских заводов обязательства, Петр Иванович испросил разрешение на постройку еще одного завода.

Шестьдесят второй в семье Уральских заводов - Воткинский - заявил о себе 21 сентября 1759 года пуском двух молотов и получением первого железа, а уже в следующем году, помимо кричного производства, на Воткинском заводе действуют фабрики по производству листового и сортового железа, якорная, где производят якоря весом 5-7 пудов. За весь 1760 год выковано 75 617 пудов и 10 фунтов железа разных сортов, которое обходилось заводу по 30 копеек за пуд (благодаря обсчетам и штрафам), а за границу продавалось по 68 копеек. Тяжелое положение рабочего люда, как и Указ императрицы Елизаветы Петровны от 14 февраля 1761 года - о закреплении за Камскими заводами графа Шувалова 13 тысяч крестьян "неотъемлемо" - вызвали волнения и ответные репрессии.

После смерти Шувалова Воткинский завод перешел в казну. "Казенные" порядки оказались еще строже: крестьян разделили на сотни во главе с сотенными, ответственными за вывод крестьян на работу и выполнение урочных заданий. Круговая порука не позволяла скрываться от заводского начальства и подводить товарищей по работе. Указом от 1 октября 1764 года все приписанные к Камским заводам крестьяне окончательно закреплялись за заводами и гражданские власти не могли распоряжаться ими.

В НАРОДЕ БУНТ! ПОВСЮДУ ШУМ И КРИКИ...

Слухи о добром крестьянском царе и манифесте Пугачева волновали угнетенные народности Прикамья и униженный бесправный рабочий люд. 24 июня 1774

года Воткинский завод встречал не Емельяна Пугачева, а "государя Петра Федоровича". Против "законного государя" воткинцы супротивничать не стали, а встретили его с иконами, хлебом-солью. Священник приводил мастеровых к присяге, а тем, кто согласился вступить в "государево войско", выдали по рублю "на шапку".

21 мая 1779 года правительство, вынужденное заняться горнозаводскими делами, выпустило манифест, разгружавший приписных крестьян от их прежних обязанностей - углежжения, перевозки некоторых грузов, а лесорубные работы и вывоз угля предписали производить только с началом зимнего пути. Запрещалось удерживать крестьян на заводе дольше, чем это требовалось для отработки подушного налога. Однако новый порядок существенно не изменил положение землевладельцев, так как вдвое увеличив поденную плату, правительство повысило ставку подушного налога. Совершенно не отразились в новом законе интересы мастеровых: пролетарии были опасны для государства.

С БЕРГ-КОЛЛЕГИЕЙ И БЕЗ НЕЕ

В 1782 году, когда правительство сочло, что Берг-коллегия, управляющая всеми горными заводами империи, медленно решает оперативные вопросы управления, все казенные и частные заводы передали в ведение губернских властей. Камские заводы перешли в Вятское наместничество, при котором в 1784 году учредили горную экспедицию, упразднив Берг-коллегию. Воткинский завод к тому времени имел одну кричную фабрику с 21 молотом, 479 служащих и мастеровых, 9476 приписанных к заводу крестьян.

Казенная палата, не имевшая в своем составе специалистов, так запустила производство, что через 13 лет управления ею Воткинский завод пришел в самое жалкое состояние. В 1777 и 1778 годах завод выковал 104 и 139 тысяч пудов железа, в 1790 - лишь более 14 пудов. Чтобы удовлетворить все возрастающую потребность в металле, начали строить вторую кричную фабрику.

Только с восстановлением Берг-коллегии дела стали поправляться. После того, как привели в порядок обветшалые фабричные строения, прорезы плотины, улучшили воздухоудное дело, кричной мастер в неделю стал выработать по 75 пудов железа вместо 60. В 1798 году построили третью кричную фабрику.

Буря народного негодования обрушилась на нескольких ненавистных народу приказчиков и лиц из заводской администрации. Начальник Горноблагодатских и Камских заводов В. Венцель был пойман и убит, Алымов повешен - все это произошло 26 июня, когда войско Пугачева двинулось к Завьялово и разбило отряды управителей Ижевского и Воткинского заводов Алымова и Клепикова. Спустя два дня через село Юськи восставшие двинулись на Казань, где были разгромлены правительственными войсками. Народ еще долго не мог смириться с потерей вождя, волнения вспыхивали отовсюду, а Воткинский завод с разрушенными водопроводными ларями, кричной фабрикой и другими производственными строениями замер на долгие месяцы, пока вновь не открылся 7 мая 1775 года. Сгорели дом управителя, заводская контора и церковь. Зато Ижевский завод был "вызжен до пошвы", уцелело только 150 домов.

Производство якорей требовало высокой квалификации рабочих, ведь отдельные части якоря отковывали из лучшего железа, сваривали под молотом, а каждый готовый якорь подвергали испытаниям на прочность. Из 24-х Уральских заводов, изготавливающих якоря, на долю Воткинского завода приходилось 62 процента, и со временем ими оснащались даже самые большие линейные корабли отечественного производства. Испытания якорей на Черном море, проведенные адмиралом П.С. Нахимовым в октябре 1847 года, показали якоря “совершенно соответствующими своему назначению... они держат надежно в крепкий ветер и волнение...”



Чугунный завод на Каме под Воткинском (открытка).

“...ОНИ ДЕРЖАТ НАДЕЖНО В КРЕПКИЙ ВЕТЕР И ВОЛНЕНИЕ”

Начавшееся с петровских времен бурное развитие парусного флота - торгового и военного - явило потребность во многих металлических изделиях для морских судов, одним из которых был якорь. Для его производства на Воткинском заводе в 1782 году построили якорную фабрику. В ее деревянном здании размером 40x17 метров размещались два водяных молота, три ворота и один пест.

Во второй половине 19 века якорная фабрика занимала кирпичное здание размером 128x21 метр и имела 13 горнов, воздуходушную машину, несколько водяных и один паровой молот. До 1834 года якоря изготавливались по древнерусскому способу, потом - по английским образцам.

Спустя несколько лет якоря Воткинского завода заслужили “полное одобрение” Морского ведомства, признавшего их “превосходными”.

Еще бы, как говорится, было не признать, если весной 1837 года будущий император Александр II на Воткинском заводе принял участие в ковке 167-пудового якоря для Черноморского адмиралтейства. Он несколько раз собственноручно ударил молотом по наковальне - и этого оказалось достаточно, чтобы Горное и Морское ведомство заспорили, кому из них принадлежит тщательно отделанный воткинскими мастерами якорь. 16 июня 1840 года этот обвешанный цепями исполин установили на постаменте на территории завода, а в 30-е годы 20 века этот памятник разобрали.

Исследователь якорного дела Н.С. Скрябин в книге “Якоря” писал: “Можно смело утверждать: в номенклатуре кузнечной продукции прошлого века нет вещи, которую бы изготавливали с таким усердием и вниманием, как якорь. Каждый якорь, сделанный на Урале, справедливо заслуживает названия “царь-якорь” и каждый из найденных уральских якорей достоин того, чтобы установить его на самом почетном месте, как это сделали с “царь-пушкой” и “царь-колоколом”, хотя первая ни разу не выстрелила, а второй ни разу не зазвонил, в то время как якоря Урала долго и верно служили славному русскому флоту при Ушакове, Лазареве и Нахимове”.

Воткинцы производили якоря различных систем весом от 3 до 336 пудов. Артель, состоящая из мастера,

подмастерья, двух-пяти работников и одного подростка, 20-пудовый якорь системы Паркера изготавливала за 20 суток, а якорь в 280 пудов - за 200 суток. За год завод в среднем выпускал 188 различных якорей общим весом от 11 до 15 тысяч пудов.

Чтобы выковать лапы якоря (у большого - каждую отдельно), а затем приварить к ним стержень с "ухом" (петлей) на конце, приходилось неоднократно нагревать якорь в горне, из-за чего происходил большой угар железа. На якорь в 100 пудов весом затрачивали 217 пудов железа, получая при этом мизерную плату: мастер - 36 рублей в год, подмастерья - 20 рублей, работники - 10, подростки - 7 рублей 50 копеек.

НЕ ПРИЗНАТЬ ЕГО БЫЛО НЕВОЗМОЖНО

Мы уже говорили о том, что из кричного железа, расплавляя завозившийся в Воткинский завод чугун, изготавливали связное, полосовое и кровельное железо, выковывая их под молотами. Усовершенствовать дорогой и трудоемкий процесс поставил своей целью управляющий заводами Андрей Федорович Дерябин. Установив на Камских заводах плющильные станы для выделки обручного железа, он пригласил талантливого механика-самоучку Льва Федоровича Собакина (1746-1813) осмотреть плющильные машины и установить их по своему усмотрению.

И вот весной 1805 года надворный советник Собакин, уроженец города Старицы Тверской губернии (где в тридцать лет от стал главным губернским механиком) на 60-м году своей жизни приехал в Воткинский завод.

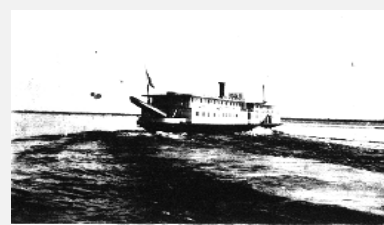
Прибыв на Камские заводы, с которыми связаны последние, и тем не менее плодотворные годы его жизни, талантливый изобретатель проявил себя и очень скромным человеком. Он отказался от предложенного ему оклада в 2000 рублей и согласился работать при 500-рублевом окладе.

В 1806 году он взял на воспитание четырех малолетних внуков, рано лишившихся родителей. В их числе был и семилетний Павел Аносов, знаменитый русский металлург, изобретатель булатной стали - русского булата, полученного на Златоустовском заводе. В 1810 году Собакин отправил внука учиться в Горный кадетский корпус (где соучеником Павла Петровича Аносова был Илья Петрович Чайковский), и в том же году под его руководством установлен на Воткинском заводе первый на Урале листопрокатный



Пристань Гольяны на Каме (открытка).

Замена парусного флота паровым положила конец почти сто лет существовавшему на заводе якорному производству. Как памятник труду людей в Приморском парке города Сочи стоит 180-пудовый якорь, "деланный при Воткинском заводе" и в Воткинске набережную пруда украшает монумент "Якорь", выкованный дедами и прадедами нынешних воткинцев, достойных преемников их мастерства и славы.



Пароход на Каме (открытка).

Лев Федорович был человеком настолько талантливым, что его нельзя было не заметить. Екатерину II заинтересовали сконструированные им астрономические часы, и она пригласила его в Петербург, а потом отправила в Англию, где Дж. Уатт и другие английские ученые признали его труды. Вернувшись в Тверь, Собакин изобрел “машину для измерения корабельного хода”, “инструмент для снятия разных местоположений, расстояний и высот” - и вновь призвали его в столицу по высочайшему повелению. На этот раз Павел I. Он пожелал отправить Льва Федоровича в Англию для ознакомления с машинами монетного двора. После возвращения из-за границы талантливый изобретатель, будучи механиком при канцелярии главного правления заводов, сконструировал 11 различных машин - стан для тиснения монет, цилиндрические мехи для кричных горнов, устройство для расточки цилиндров большого диаметра и другие.

стан и улучшена воздуходувная машина. Это позволило увеличить производство листового железа, улучшить его качество и снизить себестоимость. В Воткинске Собакин установил станки для вырезки картечных поддонов из листового железа, изобрел “машины для подъема воды на крыши фабрик к предотвращению пожара”, копер высокой производительности. При нем впервые воткинцы стали выпускать станки для нарезки винтов как товарную продукцию для Горноблагодатских заводов.

Неизгладимый след оставил Лев Федорович и в сталелитейном производстве Ижевского завода. Он скончался в поселке Ижевский завод в декабре 1813 года и похоронен на Нагорном кладбище.

БАДАЕВСКАЯ СТАЛЬ

В начале 19 века наполеоновские войны и экономическая блокада непомерно подняли цену на лучшую в мире английскую сталь, которой пользовалась Россия за неимением своей высококачественной инструментальной стали. На Воткинском заводе, издавна являвшемся экспериментатором, первые опыты по получению такой стали относятся к концу 18 века и связаны с именем А.Ф. Дерябина, управляющего Камскими и Горноблагодатскими заводами. После неудачных опытов местных мастеров он в 1801 году пригласил в Воткинск тульского мастера Якова Гайдурова, а в 1810 направил сюда приехавшего из Германии техника Грасгофа, но ни один не сумел получить сталь нужного качества.

В 1811 Дерябин из Петербурга отправил предписание о прекращении опытов потому, что наконец нашел человека, который сказал: “Я знаю секрет приготовления литой стали”. Это был крепостной дворовый человек гвардии поручика Рогозина Семен Иванович Бадаев (1778-1847). Сделав такое заявление в 1809 году, мастер-самоучка провел опыты при Петербургском заводе хирургических инструментов, и они увенчались успехом. Он согласился наладить производство стали и открыть ее секрет там, где ему будет указано. Горноблагодатские чугуны, на которых работал Воткинский завод, Бадаев признавал наиболее подходящими для производства стали - и выбор был сделан.

В том же году, приехав в Воткинский завод и ознакомившись со сталелитейной печью Гайдурова, он нашел, “что она годится только для отжига извести,

а не для дела стали". Пришлось все начинать с начала, но уже в следующем году несколько выплавленных брусков общим весом 30 фунтов, отправленные на испытания, показали "превосходную доброту" инструментальной стали. Судьба выкупленного правительством из неволи крепостного во многом повторяет судьбу талантливых людей из народа. Самоучку-экспериментатора наградили несколькими медалями, и Горное ведомство присвоило ему чин гиттенфервальтера 10-го класса (старшего горного чиновника), но прошло чуть больше десяти лет с начала массового производства стали и Бадаева назначают смотрителем... заводского госпиталя, а в 1828 году и вовсе в штате Воткинского завода не нашлось для него места. Только вмешательство главного начальника Уральских заводов и заказ на выделку платиновой стали заставили чиновников пересмотреть штатное расписание, но учеников - Ивана Вострокнутова и Афанасия Лаптева - контора у него отняла, избу для опытов не построила, "а к построению молотка (молота) и признаков нету..." - доносил он в 1829 году.

Своим многолетним подвижническим трудом Семен Иванович Бадаев принес славу Воткинскому заводу. Еще при его жизни на Нижегородской ярмарке в 1840 году бадаевская литая сталь и изготовленные из нее инструменты признаны лучше английских. Выдающийся металлург умер на 69-м году жизни, все еще, "состоя на службе", и все-таки оставив после себя учеников.

КИРАССНАЯ СТАЛЬ ОБУХОВСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Пушечных дел мастер Павел Матвеевич Обухов (1820-1869) родился в Воткинском заводе. Дед его благодаря уму и трудолюбию из исконных рабочих вышел в мастера. Отец Матвей Федорович - искусный механик-самоучка - ушел составлять проекты водных двигателей и строить их. На Серебрянском заводе, куда вскоре перевели Матвея Обухова, его проектами заинтересовался приехавший из Петербурга член совета Горного корпуса генерал Е.П. Ковалевский и обещал помочь ему. Вскоре изобретателю присвоили звание горного инженера, а его сыну Павлу назначение отца открыло дорогу в горный институт, куда простолюдинов не принимали. В 1846 году, как первого выпускника, Павла Обухова на два года отправляют в Германию и Бельгию изучать железоделательное и



*Завод в Галево под
Воткинском (открытка).*

Бадаевскую сталь приравнивали к английской и начали продавать по той же цене. В 1813 году, закончив опыты и упростив способ получения стали, которую отныне называли "бадаевской", завод приступил к ее промышленному производству и выплавлял ежегодно до 2 тысяч пудов в год. В энциклопедическом словаре Брокгауза и Ефрона, отразившем научные и технические достижения той эпохи, говорится, что Бадаев "довел сталь как цементную, так и литую, до высокой степени крепости, а впоследствии, соединением стали с платиною придав металлу особую вязкость и крепость в сварке".



Павел Матвеевич Обухов.

В тиглях из графита и огнеупорной глины, выдерживающих температуру до 3000 градусов, впервые удалось получить отечественную кирасную или оружейную сталь, превосходившую лучшую в то время крупновскую. Отлитые из нее в 1859 году пробные стальные пушки испытывали одновременно с орудиями из крупновской и английской стали. Ни одна пушка из хваленой зарубежной стали не выдержала более 2000 выстрелов, а обуховская выдержала в два раза больше. В 1862 она отмечена золотой медалью Всемирной выставки.

медное производство.

В 1854 году, после смерти отца, Павла Матвеевича назначают управляющим Златоустовской оружейной фабрикой, где большие цехи и наличие опытных литейщиков позволяет ему начать освоение новой технологии. Здесь были живы еще традиции Павла Петровича Аносова, изобретателя булатной стали.

Знаменитый металлург впоследствии стал одним из основателей крупнейшего в Петербурге сталелитейного завода, названного позднее обуховским, пролетариат которого в дни революции и гражданской войны строил баррикады и формировал передовые отряды Красной гвардии.

Павел Матвеевич Обухов не дождал до того дня, когда обуховский завод переименовали в "Большевик". Он умер в 1869 году, 48 лет от роду, и похоронен в Александро-Невской лавре в Петербурге. Вклад нашего земляка в обороноспособность России велик, как и достижения других выдающихся металлургов и ученых, чья судьба так или иначе была связана с Воткинским заводом.

ОН СТРОИЛ ПАРОХОДЫ И ЧЕКАНИЛ ПЛАТИНОВЫЕ МОНЕТЫ

Бурное развитие металлургической и горной промышленности на Урале и необходимость перевозить в другие регионы страны большое количество грузов и готовых изделий, обратило взоры правительства и предпринимателей к развитию механизированного водного транспорта. В России первые проекты паровых судов разработаны механиком-самоучкой Иваном Кулибиным. В 1765 году он изобрел первую в мире паровую машину, а через четыре года независимо от него это сделал англичанин Дж. Уатт. Появление паровых двигателей обратило к ним взоры судостроителей разных стран. Их длительные поиски увенчались успехом. В 1807 году американскому изобретателю Роберту Фултону удалось построить первый колесный речной пароход "Клермонт".

Через 8 лет первый пароход появился и в России. Это было небольшое транспортное судно, построенное на заводе Ч. Берда в Петербурге. По одним источникам его паровая машина имела мощность 4 лошадиные силы, по другим - 16. Предполагают, что Берд сам пароход не строил, а установил паровой двигатель в корпусе речной деревянной барки-тихвинки, которая приводилась в движение бортовыми колесами

диаметром 2,4 метра. В августе 1815 года с кирпичной трубой высотой 7,4 метра, служившей одновременно мачтой для паруса, она гордо всплыла в историю, совершая по Неве пробные рейсы со знатными пассажирами на борту. В ноябре того же года "Елизавета" открыла регулярное сообщение между Петербургом и Кронштадтом, а в 1817 году Петр Григорьевич Соболевский (1782-1841), до своего назначения механиком в Воткинский завод, в уральском городе Пожве построил первый паровой бот. Точнее их было два - маленький и побольше.

Воткинский завод, где Соболевский трудился до 1824 года, менее, чем через четверть века будет отправлять со своих верфей суда в речные и морские плавания.

Во всемирную историю судостроения Соболевский внес неоценимый вклад тем, что, взявшись за сооружение двух пароходов, мощностью 36 и 6 лошадиных сил, впервые в практике судостроения для большого парохода сконструировал и построил безбалансирную паровую машину, что произошло за несколько лет до начала подобных опытов в Англии. На создание такой машины изобретатель и работавшие с ним мастера потратили несколько лет. В те годы построенный ими пароход поражал воображение: длина корпуса составляла 30,6 метра, ширина - 6,9 метра, высота борта - 2,6. Чугунный цилиндр машины весил 2539 килограммов.

Итак, утром 16 августа 1817 года раздался пушечный залп, и два парохода медленно направились по живописной Каме к Казани. Этот день следует считать началом парового судоходства на Каме и Волге.

Из-за рано наступивших морозов пароходам пришлось зимовать близ Елабуги, где в весеннее половодье они были залиты. Паровые машины удалось снять и доставить в Пожву. В Пожве строительство паровых судов продолжалось и после Соболевского. В 1821 году 16-сильный пароходик курсировал до Рыбинска, но регулярное пароходное сообщение по великой русской реке началось позднее, в 1846 году.

В 1815 году, покинув столицу ради изучения металлургического производства, выпускник сухопутной кадетской академии, переводчик коммерц-коллегии, в совершенстве владеющий французским и немецким языками, составитель законов в возглавляемой М.М. Сперанским комиссии, Соболевский приехал в Пожву, на один из старейших



*Петр Григорьевич
Соболевский.*

Несколько лет спустя во многих изданиях появились сообщения, что "машины к первым пароходам на Каме и Волге были сконструированы горным инженером П.Г. Соболевским" и что "пароходы полностью - от корпуса до мельчайших деталей - были изготовлены по чертежам и под непосредственным руководством Соболевского". Таким образом, Петра Григорьевича с полным правом можно назвать основателем отечественного пароходостроения на двух великих реках, давших жизнь промышленному развитию России.

Прибыв в Воткинский завод, Соболевский создает химическую лабораторию, организует чертежную мастерскую, полноценную техническую библиотеку. Улучшая технологии и заводское оборудование, он продолжает работы Семена Бадаева. Уже через два года, в 1819-м, Петр Григорьевич становится управителем Воткинского завода, но тяга к научной, исследовательской работе оказалась сильнее. Дальнейшая деятельность Соболевского связана с Горным корпусом (С.-Петербургский институт имени Г.В. Плеханова). При его непосредственном участии возводится трехэтажный каменный флигель, где в связи с началом промышленной добычи платины на Урале в 1825 году начались первые опыты по очистке сырой платины и получению из нее ковкого металла. 75 лет ученые всего мира бились над этой задачей, которую блистательно решил Соболевский в 1826 году, став основоположником порошковой металлургии, получившей широкое развитие лишь в наши дни.

уральских заводов, где уделяет главное внимание более прогрессивному методу переработки чугуна в сталь - пудлингованию. Он один из первых внедряет этот процесс, строит пламенно-отражательную (пудлинговую) печь, попутно совершенствуя механизмы, методику химического анализа.

Даже в правительственных кругах России открытие Соболевского вызвало интерес. Впервые за время своего царствования Николай I в феврале 1828 года посетил Соединенную лабораторию. В том же году стали чеканить платиновые монеты, а гениальные самоучки-металлурги в далекой глубинке колдовали у печей, отыскивая секрет платиновой стали. О судьбах многих из них поведали исторические очерки "Воткинские были".

ДЕРЯБИН И ЧАЙКОВСКИЙ

С 1828 года Воткинский завод выделился в самостоятельный горный округ и имел обособленное управление в виде Главной конторы. Кроме горного начальника в контору входили еще двое, старший из которых являлся заместителем горного начальника, ведал судом и другими административными делами, а младший - управлял заводом.

Власть горного начальника, которому подчинялись военный суд и воинская команда, окружная и заводская полиция, лесная стража, смотрители, госпиталь, окружное училище и духовенство, в таком захолустье, как Воткинский завод, была неограниченной. От личности одного человека фактически зависела и работа завода, и жизнь всего поселка: до Бога высоко, до царя далеко. На него некуда и некому было жаловаться. Поэтому так тщательно подбирал А.Ф. Дерябин кандидатуру по эту должность.

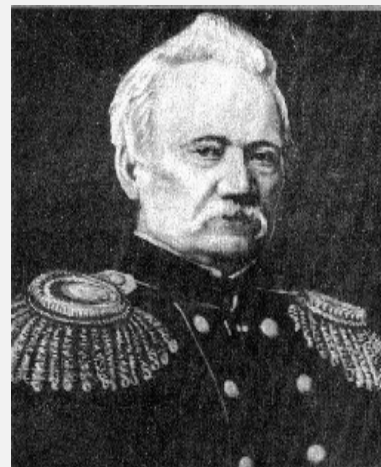
Интеллигентный, степенный, широко мыслящий человек неиссякаемой энергии Андрей Федорович умел быть строгим и даже жестким, когда нужно было отстаивать интересы производства или Отечества, что при его положении и должности значило одно и то же. В такие минуты он преображался: речь становилась лаконичной и убедительной, а голос - четок и даже резок.

Высокообразованный специалист, владевший тремя иностранными языками, Дерябин на большинство происходящих событий имел свою точку зрения, которую умел отстаивать перед начальством и доводить до сведения подчиненных.

Назначение на должность горного начальника Ильи Петровича Чайковского не было случайным эпизодом. Сына Глазовского городничего Андрей Федорович заприметил еще тринадцатилетним мальчиком на Ижевском заводе в 1808 году, где Илья постигал основы производства в должности унтер-шихмейстера. Незаурядные способности мальчика, его уравновешенность и общительность не могли остаться без внимания начальника Горноблагодатских и Камских заводов, поэтому, получив назначение на пост директора Горного кадетского корпуса - образцового учебного заведения тогдашней России - он взял с собой Илью Чайковского, которому к тому времени исполнилось 16 лет. В юноше его покоряли душевная честность, трудолюбие и благородство таланта: имея аналитический склад ума, большую наблюдательность и феноменальную память, Илья любую работу выполнял безукоризненно и точно в срок, внося в нее элемент творчества.

27 марта 1873 года полковник корпуса Горных инженеров Илья Петрович Чайковский, новый горный начальник Камско-Воткинского военного округа (куда входил один завод) прибыл на место службы. Одиннадцать лет жизни семьи Чайковских связаны с Воткинским заводом. Здесь 7 мая 1840 года родился Петр Ильич Чайковский, великий русский композитор, ставший гордостью России. Здесь у Чайковских родились дети Николай, Александра, Ипполит. В силу занимаемого положения семья Чайковских с первых дней оказалась в центре внимания воткинцев. Как люди высокой культуры, они заботились не только об организации собственного досуга и нескольких семей, составляющих цвет общества, но и прилагали усилия к просвещению широких масс.

При Чайковском открыли среднее учебное заведение - Окружное училище, где готовили кадры для завода; в два раза увеличила свой фонд открытая в 1823 году Соболевским первая на Урале библиотека; было положено начало музею, где хранились образцы выплавляемого металла, минералогические коллекции, макеты действующих механизмов. Двери дома Чайковских были широко открыты для местной интеллигенции, приезжающих на службу иностранцев и столичных специалистов. Как и Соболевский, Чайковский вписал в историю развития мировой техники достойные страницы: при нем в Воткинском заводе и на Урале появилось много такого, к чему



*Илья Петрович
Чайковский.*

В 1817 году Илья Петрович окончил Горный корпус с большой Серебряной медалью, но и в последующие годы Дерябин не терял его надолго из поля зрения. Вернувшись к управлению заводами, он старался расширить его кругозор и, прекрасно понимая, что все познается в сравнении, отправлял Чайковского знакомиться с производством других заводов (в разные годы он работал и на Ижевском, и на Воткинском заводах). Так он развивал в Чайковском дальновидность и умение самостоятельно мыслить и принимать решения - необходимые качества будущего руководителя.

Преобразования, начавшиеся на Воткинском заводе с приходом Чайковского, иначе, чем революционными, назвать трудно. При нем кричной горн сменила пудлинговая печь, существенные сдвиги произошли в сварочном деле. Уже в ноябре 1838 года вступил в строй комплекс пудлингово-сварочных работ, началось применение газа в пудлинговании и использование его в работе прокатных машин.

Пудлинговое железо, имеющее ряд преимуществ перед кричным (пластично, хорошо сваривается и сопротивляется ржавчине), кроме того, что было более экономичным, менее трудоемким в производстве, позволяло существенно повысить качество и надежность производимой продукции (якорей, железнодорожных переводов и др.). Оно давало возможность переходить на новые виды продукции (чем завод и занимался в те годы). Одним из таких перспективных направлений оказалось судостроение, успешно развивавшееся на заводе 75 лет.

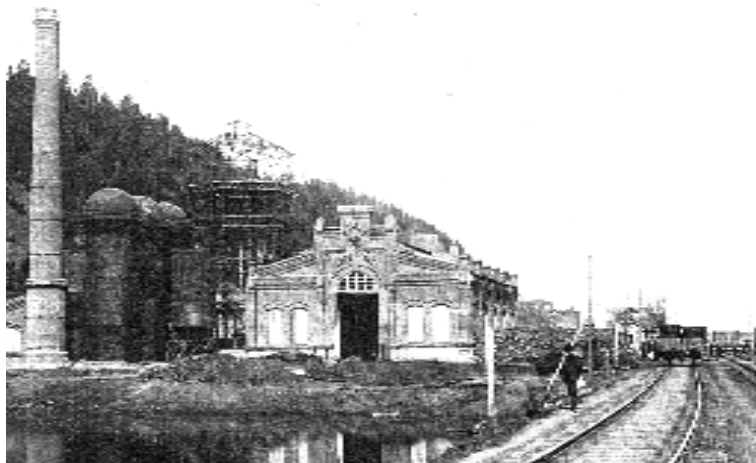
можно приставить определение "первый".

К вступлению в должность Чайковского в Воткинском заводе на производстве было занято более двух тысяч крепостных мастеровых, и еще более четырех тысяч непременных работников (или урочных) заготавливали лес, выжигали уголь и доставляли его на завод...

Этой же весной из Царского Села выехал со свитой знакомиться со своей империей наследник престола, будущий царь Александр II, посетивший Камские заводы. В числе сопровождающих его лиц был поэт Василий Андреевич Жуковский, очень точно описавший основные производственные процессы обоих заводов. Ижевский оружейный завод: "Вытягивание, загибание, сваривание, сверление, шустение, обтачивание, полировка". На Воткинском заводе: "Кричное производство, пудлингование, стальное, якорное, плющильное, оковка лафетов".

ДО ЗАКЛАДКИ ВОТКИНСКОЙ ВЕРФИ

В "Историко-статистическом описании Воткинского завода" (1855 г.) В. Блинов указывал, что завод с 1845 года был в состоянии выделывать до 450 тысяч пудов железа в разнообразных видах и размерах, начиная от тонкой проволоки и часовой пружины до корабельного листа, от приборного гвоздя до 300-пудового якоря.



Депю чугунолитейного завода на Каме. Галево. (открытка).

За одиннадцатилетний срок управления Воткинским заводом И.П. Чайковский открыл 16 новых цехов и мастерских. Благодаря его стараниям на производстве внедряли новые технологии и множество

новых устройств и средств малой механизации, облегчающих ручной труд. При нем приступили к устройству первого парового молота. Воткинский завод с его многопрофильным производством и его людьми-творцами, продолжателями мастерства и опыта нескольких поколений заводчан, становился одним из наиболее оснащенных предприятий Урала, способных выпускать любую продукцию машиностроения.

Группа, получившая инструкции составить подробнейшую карту трудной для судоходства части водного пути с замерами ширины и глубины Вотки, вернулась с неутешительными результатами. Из семи изгибов реки возможно было оставить только три, а русло нужно выпрямлять. Глубина невелика, и на протяжении 550 метров, начиная от плотины, придется углублять русло, конусообразно расширяя его по направлению к плотине.

Пока Илья Петрович самолично перепроверял расчеты, по его приказанию построили большой плот, чтобы на нем могли разместиться и работать семь человек. Исследовательская группа должна была найти места, где течение образует завихрения, и где ширина реки не позволяет свободно маневрировать. Отметив все это на карте, группа должна была приступить к выполнению второго задания: закрепить укосинами на дне реки на расстоянии 50 метров друг от друга колья, чтобы свободно передвигаться с плотом по натянутому между ними канату в любом направлении. Это необходимо было для исследования грунта, замера глубины, проведения работ по расширению и углублению русла Вотки. Когда это было исполнено, работы развернулись одновременно на всем протяжении реки - от плотины до Сивы. Пойму Вотки углубили до трех метров.

Земляные работы на реке велись "с запасом": Илья Петрович понимал, что, вероятнее всего, каждый последующий заказанный пароход будет больше предыдущего и отказываться казенному заводу от судостроения по причине мелководности реки - значит отдавать лакомый кусочек конкурентам - частным заводам, - которых по мере развития капиталистических отношений становилось все больше.

Вскоре вернулись из-за границы шесть российских корабелов, изучавших опыт постройки пароходов в Англии, Бельгии и Пруссии. Среди них был управитель Воткинского завода Василий Ипатович Романов. Он сообщил, что "был столько счастлив, что

23 ноября 1844 года главный начальник Уральских заводов Владимир Андреевич Глинка сообщил Чайковскому о высочайшем повелении "сделать сообщение о возможности строить на Камско-Воткинском заводе железные пароходы". Илья Петрович, в глубине души гордый тем, что благодаря его многолетним усилиям по оснащению производства и подготовке кадров завод готов к выполнению любого задания, ответил, что для исполнения этого предложения "нет ничего невозможного". После столь решительного заявления Илья Петрович не мог уснуть: не за строительство пароходов переживал он - его беспокоила проблема судоходства по извилистой и узкой реке Вотке, в частности, участок от плотины до места впадения речки в Сиву. Уже давно лес в верховьях уральских рек повырубали окрестные крестьяне, заготавливающие древесный уголь для металлургического производства, и речка Вотка в засушливые лета пересыхала до такой степени, что, как говорится, курица могла перейти ее вброд.

Романов понимал, что придется проводить множество преобразований, о которых писал соученик И.П. Чайковского по Горному кадетскому корпусу, внук Льва Собакина Павел Аносов: “хотя уральские заводы имеют преимущество перед заведениями Англии в дешевизне материалов и в содержании рабочих, но ценность изделий зависит преимущественно от успехов работ и от механических приспособлений. Чтобы последнее обстоятельство привести в совершенное равновесие с заведениями Англии, необходимо заимствовать от нее все механические приспособления, так и все хозяйственные распоряжения, введенные там вследствие многолетних опытов при постройке пароходов”.
Вся подготовительная работа и необходимые преобразования на заводе были сделаны в срок, и для подстраховки приглашены даже иностранные специалисты, получавшие в месяц зарплату, равную половине годового жалования управителя завода.

успел увидеть в постройке 68 железных судов и, конечно, имел случай изучить работы во всей их подробности”.

Берега Вотки - выравненные и раздавленные в ширину - поражали искусственностью. Река напоминала канал, но пытливая мысль углубляющих ее русло воткинцев не переставала сосредотачиваться на том, как справиться с этим без особого труда и затрат. Один из мастеров предложил по всему руслу реки сделать лесенки, а под ними - вбить колышки. Романов спросил его, что это даст? Мастер ответил, что под напором большой воды, стремительно летящей по лестнице вниз и сравнивающей ступеньки, вокруг колышков вода будет бурлить, размывая грунт на всю глубину вбитого колышка, пока не образуется воронка, со дна которой его и вынесет на поверхность. Нужно будет несколько раз вбивать и вытаскивать колышки, чтобы взрыхлить грунт, а последний раз не вбивать до упора.

Когда Илье Петровичу доложили об этом проекте, он его одобрил.

- А ведь правильно,- сказал он,- эти работы ни на чем не отразятся, а проверить надо: по большой воде посмотрим, насколько мастер прав. Времени до весны достаточно.

Некоторые инженерные работники из его окружения называли эту затею нестоящим делом, но Чайковский распорядился все сделать так, как предлагал мастер. Он попросил Василия Ипатовича и в дальнейшем докладывать о том, какие предложения будут поступать от рабочих и мастеров в связи с предстоящим строительством судов и превращением Вотки в судоходную реку.

ОСЕНЬ 1847-го ГОДА

Успех новаторов Приуралья открывал для России новые возможности. Пресса сообщала:

“Если первый опыт воткинцев оправдывает ожидания правительства, железные пароходы будут приготовляться для Балтийского порта, отправляться туда частями и собираться уже на месте.

Мы не имеем еще права сказать чего-нибудь более об этом важном нововведении, как деле, едва только возникающем; но, зная, какое внимание обращено на него Правительством, имея достаточные средства и столь опытного в своем деле строителя, можем с полной уверенностью ожидать счастливых успехов”.

ПЛОТ

Накануне испытаний плота в гости к Чайковским приехал из Глазова давний друг их семьи священник Пинегин, предки которого более 300 лет исполняли церковную службу.

Многим известно, что метрическую справку Петру Ильичу Чайковскому подписал Сарапульский священник Пинегин, а последнего из рода Пинегиных - Анатолия Васильевича - жители старшего поколения Воткинска должны помнить: он служил в местной церкви и похоронен за ней в начале 50-х годов 20 века. (В 500-летних хрониках Вятского края говорится, что среди Пинегиных было немало полковых священников).



Железная дорога у пристани Галево (открытка).

Илья Петрович обрадовался приезду гостя.

- Вы словно почувствовали, что ожидается серьезное дело и без божьего благословения нам не обойтись,- сказал он ему.

И они его получили.

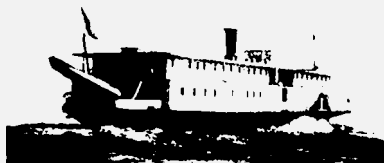
Накануне вечером испытатели плота собрались в кабинете Чайковского. Обратившись к ним, Илья Петрович попросил со всей ответственностью отнестись к делу, чтобы не пошли прахом труды многих людей, а о заводе - дурная слава.

Всем раздали крупномасштабные, выправленные карты того участка Вотки, по которому пройдет плот. Чайковский распорядился понаблюдать и сделать пометки на карте: как поведет себя плот в местах поворота русла реки, где течение особенно сильно, и куда поворачивает плот - вправо или влево? Все, что предстояло узнать, в дальнейшем нужно будет обсудить и принять к сведению, чтобы сделать безопасной проводку "Астробада" по Вотке. И еще - нужно посмотреть, как поведут себя кольшки.

Осенью 1847 года произошли два знаменательных события: "закладка" парохода и генеральная репетиция его спуска на воду. О первом событии газета "Вятские губернские новости" сообщила следующее: "В субботу, 6 сентября, в Воткинском заводе в присутствии Его Превосходительства господина главного начальника заводов хребта Уральского Владимира Андреевича Глинки, горного начальника Воткинского завода Корпуса горных инженеров полковника Ильи Петровича Чайковского, строителя железных пароходов подполковника Василия Ипатьевича Романова, инженеров и горных чиновников заложен первый железный пароход "Астробад", проектированный англичанином Карр. Дело железных пароходов в настоящем только году введено на Воткинском заводе в виде опыта. Первый пароход, заложенный ныне, назначен для Астраханского порта вместо бывшего под тем же названием деревянного, пришедшего уже в ветхость".

Первая быстрая водичка прошла, но за ней уверенно по форватеру шел плот, в небольшом отрыве от которого - вот это подарок! - плыли кольшки. Эти полуметровые кольшки выполнили за людей большую работу. Глядя на плывущую по поверхности мутную пену, можно было легко представить, как поток чистит дно реки и тащит за собой песок, землю и глину.

Когда Петр Ильич прибыл на Сиву, вода уже успокоилась. Плот лошадьми вытащили на берег, где его испытатели - живые и невредимые - дожидались приезда Чайковского. Он подошел к Романову и крепко обнял его. Нервное напряжение прошло, и на его вопрос: "Ну, как вас дикая водичка приняла?" - все рассмеялись.



Когда открыли шлюзы, вода с грохотом вырвалась из плена и, словно пробуя плот на прочность, подхватила его и понесла. Он стремительно пролетел над волной и скрылся в пене. Чайковский верхом на лошади ожидал его появления на невысоком пригорке, скрывая неприятную дрожь и легкое волнение. Вот плот, набравший скорость, показался на гребне волны. Люди на нем были заняты до предела, но Романов нашел секунду, чтобы махнуть рукой Чайковскому и улыбнуться. У Ильи Петровича словно камень с души свалился. Он достал карту, сделал пометки и, пришпорив лошадь, поскакал по берегу...

Домой возвращались в тарантасе. Василий Ипатович рассказывал, как все прошло, и убеждал Чайковского, что зря он так волновался и переживал за успех предприятия. Илья Петрович, внезапно вспомнив, что святой отец ожидает их дома с вестями, приказал ехать побыстрее: у него душа беспокойная, вот почувствовал, что нужен, и приехал. После вчерашнего разговора со священником, расспросившего обо всем, что так мучило Илью Петровича все эти дни, он успокоился, и сон ему ночью хороший приснился, и день с утра сулил удачу. Сейчас, когда плот подтвердил возможность судоходства по Вотке, Чайковского переполняла радость. Он, вспомнив бурлящий речной поток, задорно обратился к Романову:

- А кольшки-то сработали. Как они за вами пустились вдогонку, Василий Ипатович!

- Знаете, Илья Петрович, мы не смогли промерить глубину: мерный шест утонул. Ответственный за измерения казнит себя, что не привязал его к руке.

- Какой вздор! И ушел бы с ним под воду. Пусть молится Богу, что жив остался. Завтра же, Василий Ипатович, проверьте, насколько углубилось дно после сегодняшней прочистки и отметьте инициатора кольшек. Я думаю, сантиметров на 25 они прочистили русло на всем протяжении.

Разговор с Романовым в присутствии ожидавшего их Пинегина продолжился за общим столом, в доме Чайковских. После пересказа утренних событий речь зашла о железном корпусе "Астробада".

- Боюсь, как бы не развернуло его на быстрой воде поперек и не заклинило,- высказал опасение Илья Петрович.- Надо будет к носовой части и корме привязать канаты, чтобы можно было поворачивать корпус в нужную сторону. Он тяжелый: как плот по реке не полетит, придется тащить его по течению.

Может быть, впряжем коней? Еще нелишне будет длинными шестью отталкивать его от берегов, когда течение начнет разворачивать. А действовать надо по обстановке - слаженно, единой командой...

ПАРОХОД

Весной 1848 года по большой воде с помощью тянущих его бурлаков пароход, освященный и с Божьим благословением, двинулся в свой исторический путь. Первые два километра он прошел отлично, потом продвижение замедлилось до двух миль в час. И бурлаки, и сопровождавшие пароход воткинцы - кто пешком, а кто на лошади - с нетерпением ждали, пока пароход выйдет на последние 200 метров реки Вотки перед ее впадением в Сиву. Тогда эта черная громадина даст сигнал, лоцман опробует руль и, набирая обороты, пароход, освободившись от прикосновения шестов и направляющих его движение канатов, самостоятельно войдет во вторую в своей жизни реку.

Нет, так двигался не железный корпус "Астробада", а настоящий пароход. Маленький Петя Чайковский с восторгом писал в своем дневнике о прогулке на красивом пароходе, плывущим со скоростью две мили в час.

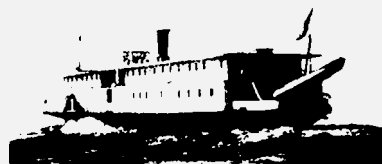
Все рабочие, мастеровые и более высокие чины, причастные к строительству парохода, после завершения работ получили денежные вознаграждения. Для активных участников превращения мелководной Вотки в судоходную реку и проводящих по ней суда работников всех категорий был дан торжественный обед, отличившиеся - премированы.

ОН "ПЛЫВЕТ" ПО СУШЕ!

У руководства Ижевского завода была большая заинтересованность в приобретении парохода для сплава деловой древесины и дров. Следовало подумать, как доставить его на Ижевский пруд. Вариант водного пути: Вотка - Сива - Кама - Иж не подошел из-за мелководья и извилистости Ижа. Альтернативный вариант - самим построить пароход - дорог, и неизвестно еще, что получится. Решиться на третий вариант - сухопутный - волоком тащить пароход от камской пристани Гольяны добрых 50 километров - у ижевцев не хватало смелости. Если бы не ижевские купцы и фабриканты, облюбовавшие живописные берега пруда и реки Иж для постройки дач и отдыха,

Так, радуясь сегодняшней удаче, люди той поры неспешно обсуждали завтрашние дела, радуя о их наилучшем исполнении.

О том, как полтора века назад отправляли с заводской верфи в большое плавание первые пароходы сохранились, передававшиеся из уст в уста, рассказы очевидцев тех далеких событий, восстановить которые помогли активный комсомолец 30-х годов, преподаватель УдГУ, историк Юрий Аполлинарьевич Герасимов; старейший житель пристани Галево Гаврила Петрович Урнарлов, семья Пинегиных, мастер ижевского завода Сергей Андреевич Рябов, дед которого - Иван Рябов - знал И.П. Чайковского по работе на Камских заводах. Все они оставили прекрасный и неизгладимый след в истории Воткинского завода.





*А.А.Иосса, соратник
И.П.Чайковского.*

В назначенный срок в Воткинский завод за корпусом парохода отправились около пяти десятков дюжих молодцов, рота солдат, сто лошадей и полевые кухни с запасом провизии на десять дней. Они прибыли в место назначения глубокой ночью, а утром Крюков сообщил, что бревна, катки, штаги, жерди и другие приспособления, необходимые при транспортировке, ждут-с...



долго бы еще не ходили пароходы по Ижевскому пруду. Но предприниматели сделали заказ - и воткинцы сообщили, что очередь подойдет весной 1892 года, а в 1891-м можно будет получить начинку для железного корпуса и потихоньку начинать сборку и монтаж, в чем судостроители обещали помочь соседям.

На Ижевском заводе собрали совет, чтобы назвать имя авторитетного, исполнительного и ответственного за сборку человека. Начальник интендантской службы охраны завода Крюков для этой должности подходил вполне. В 1890-1891 годах с помощью жителей близлежащих деревень отремонтировали дорогу Ижевский завод - Гольяны - Воткинский завод. Крюков изучил на ней все спуски и подъемы, сделал расчеты, а ранней весной отправился в Воткинский завод посмотреть на пароход, посоветоваться о способе его передвижения. Воткинский механик набросал чертеж и предложил, пока есть время, изготовить металлическую волокушу или "галошу". В ней волоком тащить пароход гораздо удобнее, чем это делал Петр 1, используя катки и бревна, особенно под гору. Обе стороны волокуши щетинились крючьями, на которых закрепляли петли канатов. Используя конную или человеческую тягу, за них предстояло тянуть изо всех сил.

Пользуясь данной ему властью, Крюков, в дополнение к имеющимся, выхлопотал три десятка ломовых лошадей, которых называли также битюгами или тяжеловозами. Они курсировали между Гольянами и заводом, перевозя в оба конца металл и оборудование.

На заводе, пока отряд круглыми от удивления глазами изучал посаженный в "галошу" огромный корпус парохода, прикидывая, по силам ли ему такая ноша, Крюков, не удержавшись, прикрикнул на сомневающихся: "Глаза боятся - руки делают!"

Воткинское начальство объявило о назначении молебна на 11 часов, после чего пообещало ижевцам квалифицированную помощь в прохождении первых 500 метров - до их палаточного лагеря: пусть немного подучатся и дальше сами тащат "галошу" - своя ноша не тянет.

В полдень объединенная конница и объединенная рать была готова двинуться к Гольянскому тракту. Впереди 44 тяжеловоза - самая могучая сила отряда, остальные - рядом. Вместо команды о начале движения для пущей торжественности прозвучал холостой выстрел, все рванулись вперед в едином порыве, и

металлическая "галоша" по снежному насту с установленными впереди двумя рулевыми лыжами, загрохотав, как по булыжной мостовой, медленно поползла по дороге...

Корпуса буксира и пассажирского парохода собирали на берегу пруда между нынешним зданием заводоуправления и пожарной частью, около заречной купалки, называвшейся в народе "Иордан".

Позднее, за ненадобностью, "галошу" переделали в емкость для хранения горюче-смазочных веществ и отправили на пробный склад для использования по назначению.

По прошествии некоторого времени, увидев на Ижевском пруду паровой буксир с названием "Граната", тащивший на заречинскую заводскую лесопилку сплавной кошень деловой древесины, жители по достоинству оценили плавающего по воде "железного коня", помогающего исполнять нечеловечески тяжелый труд. Второй пароход - "Шрапнель" - в долгие летние дни совершал по три рейса: первый - на заводскую лесопилку, второй - за плотину, к заводоуправлению, для тех, кто желает попасть в Нагорную часть поселка, третий - в Колтоминском направлении, с остановкой между нынешней Средней улицей и парком. Этот первый пассажирский маршрут "Шрапнели" отражен на специально выпущенной по такому случаю открытке.

ПРОЩАНИЕ

Илья Петрович Чайковский покинул Воткинский завод в сентябре 1848 года, но, продолжая судостроение, модернизированный им завод выпустил более 400 пароходов различного назначения. Пассажирские, буксирные суда, морские шхуны, наливные баржи, сухогрузы, шаланды, катера, плавучие подъемные краны и землечерпательницы сходили с его стапелей. Были они на удивление прочно сработаны, и некоторые служили по сотне лет. Заводские изделия, выставленные в годы работы Чайковского на Воткинском заводе, в Вятке и Петербурге, имели самые лестные отзывы, а за стальные изделия на Петербургской выставке 1839 года он получил благодарность.

Дважды за годы воткинского периода Илью Петровича повышали в звании: сначала до полковника, затем - до генерал-майора. С чистой совестью и



*Н.Г.Славянов, соратник
И.П.Чайковского.*

Жители Ижевского завода, никогда прежде не видевшие железных судов, восторженно показывали пальцами на медленно плывущую по улицам машину, увлекаемую таким количеством рабочей силы. Многие не верили, что эта железка камнем не пойдет на дно и способна двигаться по воде в любую сторону.



Об Этом счастливом и плодотворном периоде жизни в заводском поселке ему, наверное, не раз вспоминалось с легкой грустинкой:

Что людям радеешь,
того и сам добудешь.

Малая честь - стоять на
месте, большая честь -
других вперед весть.

Не посмотришь - не
увидишь, не
расспросишь - не
поймешь.

Кто честно служит, с
тем слава дружит.

Кто служит Родине
верно, тот долг
исполняет примерно.

Всякому молодцу
ремесло к лицу.

В карете прошлого
далеко не уедешь.
(А. Грибоедов)

Доброе дело без
награды не останется.

Ум истиною
просветляется, сердце
любовью согревается.

Лучше найдешь -
забудешь, хуже
найдешь -вспомнишь.

чувством исполненного долга начальник Воткинского завода сказал о себе: "Деятельность моя была не только нужна, но даже и весьма полезна".

С развитием речного транспорта завод открыл свои отделения и верфи в Феодосии, Архангельске, на Амуре. Чтобы избежать дорогостоящего сплава по Вотке и Сиве в Каму, в начале 20 века, в районе пристани Галево построили судостроительный завод, но он просуществовал всего три года, так как место для него выбрали неудачно, и перенести все производство с Воткинского завода на Каму оказалось невозможно.

Нераспорядительность горного начальника Воронцова через семь с половиной десятилетий от начала судостроения привела к тому, что судостроение стало убыточным производством и, в 1919 году, достроив начатые пароходы, воткинские корабли закрыли эту славную страницу в летописи завода.

Мья Петровна
ЧАЙКОВСКИЙ