

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



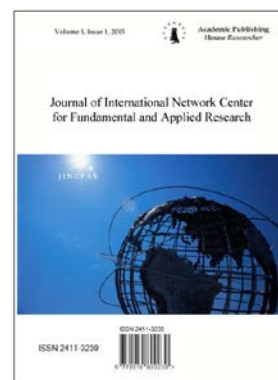
Published in the Russian Federation
Journal of International Network Center
for Fundamental and Applied Research
Has been issued since 2014.

ISSN 2411-3239

Vol. 5, Is. 3, pp. 137-146, 2015

DOI: 10.13187/jincfar.2015.5.137

www.ejournal36.com



UDC 94(47).084

Votkinsk's Floating Cranes for the Arkhangelsk's Port

¹Roman V. Lapshin

²Nicholas W. Mitiukov

¹Independent researcher, Zaporozhye, Ukraine

²International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

Abstract

On the basis of sea and river registers reconstructed biographies of the floating cranes of the Arkhangelsk's port by Votkinsk's producing. It is shown that the currently running Kotlas crane PK-1 – one of these cranes. The authors express their gratitude to the photographer of the Votkinsk's plant E. Zorina for providing photographs.

Keywords: shipbuilding, Votkinsk's plant, floating crane, history, Russia.

Введение

Плавающие краны воткинской постройки, заказанные Морским министерством, для своего времени стали настоящим чудом техники. Но, несмотря на то, что они оказали существенную помощь в судоремонте, обеспечении боевых действий в военное время и выполнении планов северных пароходств в мирное, обычно они упоминаются в исторической литературе крайне эклектично. По-видимому, до сих пор по ним нет глубокого исследования. Задача данной статьи заключается в подборе базовой информации по этим изделиям.

История создания

В 1907 г. Воткинский завод получил большой заказ на серию плавающих портовых кранов грузоподъемностью до 50 т. Заказ имел большое значение, поскольку до этого плавающие краны такой грузоподъемности в России не производили, и воткинцам требовалось разработать свой проект. К концу 1907 г. рабочие чертежи были готовы, и зимой 1907-08 гг. на заводском стапеле заложили первые три корпуса. И.А Добровольский пишет: "Таких судов завод в прошлом не строил, и чертежникам-конструкторам пришлось решать вопросы, в прошлом неизвестные. По существу, это был совершенно новый проект – краны проектировались самоходные и с поворотной стрелой. Паросиловая установка плавкранов была унифицирована с установкой земснаряда "Сергей Шубинский". Использовался только один паровой котел и одна машина вместо двух. Поскольку земснаряды и плавкраны строились одновременно, это создавало большие удобства в производстве. Первый плавкран был готов уже осенью 1908 г. и подвергся длительным и всесторонним испытаниям по специальной программе заказчика. Главной целью испытаний стали проверка устойчивости и маневренности крана. Испытания проводились в Галево. В чертежном архиве сохранялись все материалы по этим

испытаниям первого плавкрана, многие фотоснимки и отзывы. Качество выполнения этого проекта было высоко оценено заказчиком, особенно – устойчивость крана при всех режимах работы. Об этом имелись специальные документы и графики в чертежном архиве. Все расчеты устойчивости крана на всевозможных режимах были проделаны Н.А. Наугольных. Корпус и механизмы крана разрабатывали А. Аляндер, Р. Гуллет, И.И. Белоруссов, А.И. Шадрин и В.И. Корляков. До 1918 г. завод успел построить всего 16 плавкранов. Многие из них работали в портах Севастополя, Архангельска и Владивостока до Великой Отечественной войны" [1].

Относительно инженеров, принявших участие в работе над проектом, Ю. Ломаев конкретизирует: "Расчеты были выполнены конструктором Н.А. Наугольных. Корпус судна и механизмы крана разработали конструкторы И.И. Белорусов, В.И. Корляков. Основными конструкторами по судовому оборудованию (лебедки, рулевые, якорные устройства и пр.) были В.И. Шадрин, морской офицер Ричард Гуллет. Огромный вклад в строительство судов технического флота внесли конструкторы Е.Н. Мокин, А.И. Колесников, мастер котельного цеха А.В. Пьянков, сдаточные и гарантийные механики Н.Д. Нельзин, Ф.Д. Несведов, руководитель судового бюро З.В. Сумароков и многие другие мастеровые завода. До 1918 года Воткинский завод успел построить 16 плавучих кранов грузоподъемностью в 40 и 50 тонн. Они работали в портах Одессы, Феодосии, Севастополе, Керчи – на Черном море, в Астрахани, даже один 50-тонный кран – во Владивостоке. Проработали там не один десяток лет" [2].

Карьера плавучих кранов

С помощью речных и морских регистров удалось реконструировать биографии кранов, построенных для архангельского порта. Как видно, Добровольский ошибается относительно заказчика, это не Морское министерство, а Министерство Торгового мореплавания и Торговых портов (МТиП). Остальные несоответствия видны из приведенных справок.

Стальной несамohодный плавучий кран № 1 (1913 г.). Построен по заказу МТиП для Управления Архангельского торгового порта. Разобраным по железной дороге привезен в Архангельск и после сборки работал в порту. 17.10.1913 г. в Архангельске при попытке подъема на берег для ремонта после порыва канатов опрокинулся и затонул пароход М.К. Кыркалова «Грозный». 22.10.1913 г. он поднят плавкраном и поставлен на берег. В архангельском порту кран работал в годы Первой мировой войны. В ее ходе, 27.04.1916 г. от Управления работ Архангельского порта сдан Службе Снабжения и содержания. С 26.10.1917 г. под контролем Советской власти. Зимой 1917-1918 гг. провел в Архангельске. В начале мая 1918 г. сдан в ведение Беломорского Областного управления водным транспортом РСФСР. 02.08.1918 г. взят белоповстанцами, затем числился у Управления торгового порта. Решением совещания при Управлении торговлей, мореплавания и портов 17.04.1919 г. предполагалась передача Речной Флотилии Северной Области. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых. 21.02. 1920 г. взят частями РККА и снова отдан в состав Управления работ порта. В 1922-23 гг. был в подчинении у Беломорской партии Госсудоподъема. 12.07.1923 г. решением Межведомственного совещания (Мор. ком. – НКПС и ЦУМОР) передан НКПС и затем сдан Управлению Архангельского торгового порта НКПС. К сентябрю 1921 г. уведен в Мурманск и сдан Мурманскому торговому порту. На 1926 г. снова у Управления Архангельского торгового порта (приписка Архангельск, № 14). К концу 20-х гг. числился также в Архангельске.

Характеристики на 1917 г.: грузоподъемность 45 т. Размерения: 24,32 × 12,16 × 0,88 м (80 × 40 × 2,9 фут). 3 паровые машины мощностью 60 л.с. (на лебедку).

Характеристики на 1926 г.: грузоподъемность 45 т. Размерения: 24,38 × 12,19 × 0,61 / 0,91 м. (80,05 × 40,02 × 2 / 3 фут). 1 паровая машина 60 л.с. (на лебедку).

Однотипные: 224 / 440 т. / 137,5 брт. грузоподъемность – 50 т. Размерения: 25,54 × 12,77 × 0,88 / 1,22 м. (84 × 42 × 2,9 / 4 фут.). 3 паровые машины 100 л.с. (на лебедку).

Стальной несамohодный плавучий кран № 2 (1915 г.). Построен по заказу МТиП для Управления Архангельского торгового порта. Разобраным по железной дороге привезен в Архангельск и после сборки работал в порту. В ходе Первой мировой войны 27.04.1916 г. от Управления работ Архангельского порта сдан Службе Снабжения и содержания. С 26.10.1917 г. под контролем Советской власти. Зимой 1917-18 гг. тут же в Архангельске.

В начале мая 1918 г. сдан в ведение Беломорского областного управления водного транспорта РСФСР. 02.08.1918 г. взят белоповстанцами и затем числится на балансе Управления торгового порта. Решением совещания при Управлении Торговли, Мореплавания и Портов 17.04.1919 г. оставлен у Службы Ледоколов для эксплуатации. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых. 21.02.1920 г. взят частями РККА, и затем передан Управлению работ порта. Вскоре сдан Управлению Архангельского торгового порта НКПС. Постановлением ЦИК и СНК СССР от 26.01.1930 г. сдан Всесоюзному Обществу Морского Транспорта НКПС по балансу на 1 января (опубликовано 01.03.1930 г.) войдя в Северное управление Всесоюзного объединения морского транспорта. 30.01.1931 г. подчинен в составе Архангельского торгового порта Центральному управлению портов (Цуфлот) Наркомвода. Постановлением ЦИК и СНК СССР от 15.03.1934 г. подчинен Центральному управлению морского флота. Приказом НКВТ № 93 от 26.03.1934 г. вошел в Северное управление НКВТ. 09.04.1939 г. подчинен НКМФ вместе с Архангельским портоуправлением. 23.03.1946 г. подчинен ММФ. С 15.03.1953 г. в составе у ММРФ. 25.08.1954 г. снова в составе ММФ. 20.04.1976 г. из-за плохого технического состояния списан по акту и затем разобран в Архангельске на металл.

Стальной несамостоятельный плавающий кран № 3 (1915 г.). Построен по заказу МТиП для Управления Архангельского торгового порта. Разобраным по железной дороге привезен в Архангельск и после сборки с 1916 г. работал в порту. 27.04.1916 г. сдан от Управления работ Архангельского порта Службе Снабжения и содержания. С 26.10.1917 г. под контролем Советской власти. Зимой 1917-18 гг. тут же в Архангельске. В начале мая 1918 г. сдан в ведение Беломорского областного управления водным транспортом РСФСР. 02.08.1918 г. взят белоповстанцами и затем числится у Управления торгового порта. Решением совещания при Управлении Торговли, Мореплавания и Портов 17.04.1919 г. предполагалось сдать военному порту. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых. 21.02.1920 г. взят частями РККА, после чего снова числился у Управления работ порта. 1922-23 гг. был в подчинении Беломорской партии Госсудоподъема. 12.07.1923 г. решением Межведомственного совещания (Мор. ком. – НКПС и ЦУМОР) сдан НКПС и передан Управлению Архангельского торгового порта НКПС. В 1924 г. разобран и по железной дороге увезен для работы на Черное море. После сборки со сменой парового котла (на 1908 г. производства), с тем же номером (по регистру 1926 г.) в работе у Управления Новороссийского торгового порта (числится как 1916 г. постройки, характеристики: 229 брт. грузоподъемность 50 т. 25,47 × 12,8 × 1,06 / 1,22 м / 83,6 × 42,7 × 3,5 / 4 фут. / 1 паровая машина 100 л.с., 9 т. угля, приписка – Новороссийск, Рег. № 37). Постановлением ЦИК и СНК СССР от 26.01.1930 г. сдан Всесоюзному Обществу Морского Транспорта НКПС по балансу на 1 января (опубликовано 01.03.1930 г.), войдя в Черноморское управление Всесоюзного объединения морского транспорта. 30.01.1931 г. подчинен в составе торгового порта Центральному управлению портов (Цуфлот) Наркомвода. Постановлением ЦИК и СНК СССР от 15.03.1934 г. подчинен Цуморфлоту. Приказом НКВТ № 93 от 26.03.1934 г. вошел в Черноморское управление НКВТ. 09.04.1939 г. подчинен с Новороссийским портоуправлением НКМФ (на этот период числится с паровой машиной в 60 л.с.). Тут же к началу Великой Отечественной войны. Вероятно, погиб к концу августа 1942 г., т.к. более поздних данных нет.

Стальной несамостоятельный плавающий кран № 5 (1916 г.). Построен по заказу МТиП для Управления Архангельского торгового порта. Разобраным по железной дороге привезен в Архангельск и после сборки работал в порту. С 26.10.1917 г. под контролем Советской власти. Зимой 1917-18 гг. провел в Архангельске. В начале мая 1918 г. сдан в ведение Беломорского областного управления водного транспорта РСФСР. 02.08.1918 г. взят белоповстанцами и затем передан в Службу ледоколов. Решением совещания при Управлении Торговли, Мореплавания и Портов 17.04.1919 г. оставлен у Службы. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых и 21.02.1920 г. взят частями РККА. Затем числился у Управления работ порта. Вскоре сдан Управлению Архангельского торгового порта НКПС. В 1924 г. разобран и по железной дороге увезен для работы на Черное море. После сборки как Плавающий кран без идентификационного номера на 1926 г. числился в работе у Управления Батумского торгового порта (в регистре числился как 1915 г. постройки, характеристики: 254,8 брт. грузоподъемность 50 т., размерения 25,18 × 12,68 × ? м / 82,42 × 41,6 × ? фут. / 1 паровая машина 123 л.с., приписка Батуми, Рег. № 12). Постановлением ЦИК и СНК СССР от

26.01.1930 г. сдан Всесоюзному Обществу Морского Транспорта НКПС по балансу на 1 января (опубликовано 01.03.1930 г.), войдя в Черноморское управление Всесоюзного объединения морского транспорта. 30.01.1931 г. подчинен в составе торгового порта Центральному управлению портов (Цуфлот) Наркомвода. Постановлением ЦИК и СНК СССР от 15.03.1934 г. подчинен Цуморфлоту. Приказом НКВТ № 93 от 26.03.1934 г. вошел в Черноморское управление НКВТ. 09.04.1939 г. подчинен с Батумским портоуправлением НКМФ (на этот период числится с паровой машиной в 125 л.с.). Тут же числился и к началу Великой Отечественной войны, которую, вероятно, пережил, но более поздних данных нет.

Стальной несамостоятельный плавучий кран № 6 (1916 г.). Построен по заказу МТиП для Управления Архангельского торгового порта. Разобраным по железной дороге привезен в Архангельск и после сборки работал в порту. С 26.10.1917 г. под контролем Советской власти. Зимой 1917-18 гг. провел в Архангельске. В начале мая 1918 г. сдан в ведение Беломорского областного управления водного транспорта РСФСР. 02.08.1918 г. взят белоповстанцами и затем числился у Службы ледоколов. Решением совещания при Управлении Торговли, Мореплавания и Портов 17.04.1919 г. оставлен у Службы. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых, и 21.02.1920 г. взят частями РККА. Затем числился у Управления работ порта. Вскоре после этого сдан Управлению Архангельского торгового порта НКПС. Около 1924 г. передан в другой регион, какой – неизвестно, более поздних данных нет.

Стальной несамостоятельный плавучий кран № 7 (1916 г.). Построен по заказу МТиП для Управления Архангельского торгового порта. Разобраным по железной дороге привезен в Архангельск и после сборки работал в порту. С 26.10.1917 г. под контролем Советской власти. Зимой 1917-18 гг. провел в Архангельске. В начале мая 1918 г. сдан в ведение Беломорского областного управления водного транспорта РСФСР. 02.08.1918 г. взят белоповстанцами и затем числился у Службы ледоколов. Решением совещания при Управлении Торговли, Мореплавания и Портов 17.04.1919 г. оставлен у Службы. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых, и 21.02.1920 г. взят частями РККА. Затем числился у Управления работ порта. Вскоре сдан Управлению Архангельского торгового порта НКПС. Около 1924 г. передан в другой регион, какой – неизвестно, более поздних данных нет.

Стальной несамостоятельный плавучий кран № 8 (1916 г.). Построен по заказу МТиП для Управления Архангельского торгового порта. Разобраным по железной дороге привезен в Архангельск и после сборки работал в порту. С 26.10.1917 г. под контролем Советской власти. Зимой 1917-18 гг. провел в Архангельске. В начале мая 1918 г. сдан в ведение Беломорского областного управления водного транспорта РСФСР. 02.08.1918 г. взят белоповстанцами и затем числился у Службы ледоколов. Решением совещания при Управлении Торговли, Мореплавания и Портов 17.04.1919 г. оставлен у Службы. 19.02.1920 г. брошен при уходе белых, и 21.02.1920 г. взят частями РККА. Затем числился у Управления работ порта. Вскоре сдан Управлению Архангельского торгового порта НКПС (По регистрам этого периода приписка – Архангельск, Рег. № 210. Характеристики: грузоподъемность 50 т., размеры 25 × 12,8 × 1,18 м / 84 × 42 × 3,9 фут. / 1 паровая машина в 100 л.с.). По некоторым данным в конце 20-х гг. передан в другой регион, какой – неизвестно, более поздних данных нет.

Современное состояние

В 2012 г. руководитель ФГУ "Севводпуть" В.Г. Шмыков обратился на Воткинский завод с письмом: *"В настоящее время на балансе ФГУ «Севводпуть» находится в исправном состоянии несамостоятельный паровой плавкран «ПК-1», 1912 года постройки. Крану установлена грузоподъемность 40 тонн. По некоторым сведениям, заводом-изготовителем крана является Ваше предприятие. К сожалению, не сохранилось первоначальных данных о кране. В преддверии 100-летнего юбилея парового крана мы хотим уточнить место его постройки. Просим сообщить, строились ли в 1912 г. на Воткинском заводе такие суда, и кто их приобрел"* [2]. Разумеется, руководство завода подтвердило факт строительства крана. Однако имеется несколько нестыковок.

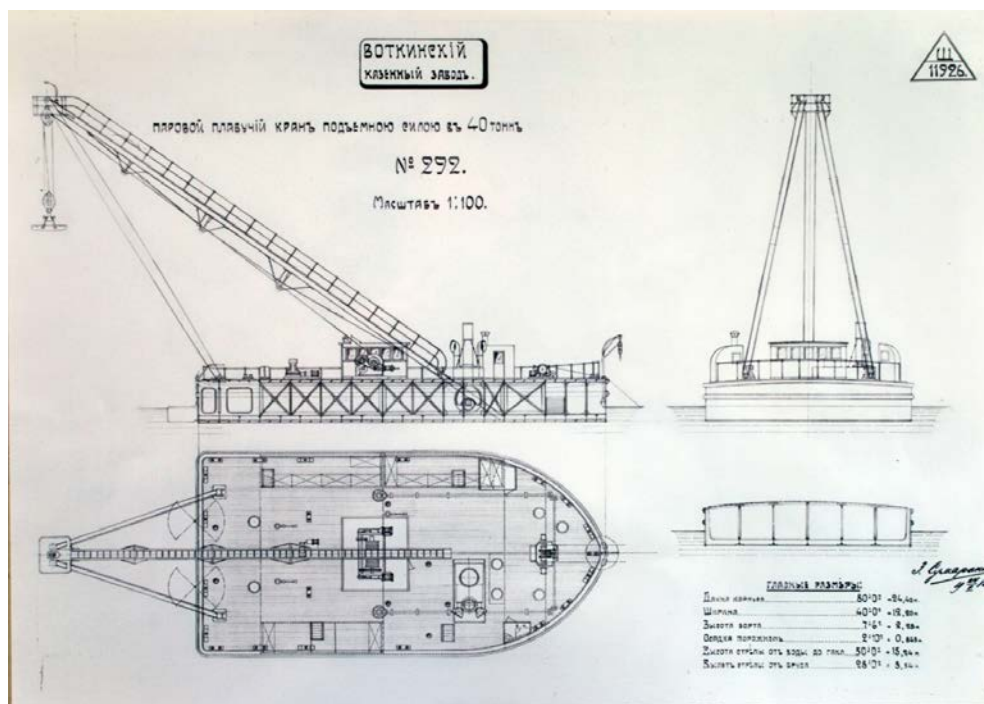
Во-первых, судя по данным сайта "Водный транспорт", еще в 2011 г. на плавкране находилась медная заводская табличка, что кран построен на Путиловском заводе в 1903 г., строительный номер – № 3. Именно Путиловский завод и числился строителем этого крана в регистрах до июля 2013 г. [3]. Однако, как удалось узнать, оригинальная заводская табличка на кране была утеряна, а приведенная на снимке – снята с одного сданного на

слом судна. В настоящее время Воткинский завод изготовил дубликат таблички, которая будет установлена взамен этой "фальшивки". Произведены исправления места строительства и в актуальной версии регистров.

Во-вторых, характеристики крана по современным регистрам следующие: вместимость 250,88 брт, дедвейт 78 т., размерения: 34,4 × 12,5 × 1,0 / 2,5 м, 1 паровая машина в 80 л.с. (59 кВт), запас топлива 20 т., экипаж 6 чел. [3]. Эти характеристики в общем дают представление о тех изменениях, которым подвергся кран во время своей эксплуатации.



Медная заводская табличка на Плавкране-1 [3]



Чертеж крана в 40 тонн (из архива музея Воткинского завода, публикуется впервые)



Буксировка ПК-1 к месту работы (фото Е. Зориной, публикуется впервые)



ПК-1 на зимовке (фото Е. Зориной, публикуется впервые)



ПК-1 на зимовке (фото Е. Зориной, публикуется впервые)



На палубе ПК-1 (фото Е. Зориной, публикуется впервые)



ПК-1 за работой, идет установка на палубу крана груза (фото Е. Зориной, публикуется впервые)



Пуск бортовой машины (фото Е. Зориной, публикуется впервые)



ПК-1 (фото Е. Зориной, публикуется впервые)

Выводы

На основании морских и речных регистров произведена реконструкция биографий плавучих кранов Архангельского порта воткинской постройки. Показано, что работающий в настоящее время в Котласе кран ПК-1 – один из этих кранов.

Авторы выражают признательность фотографу Воткинского завода Е. Зориной за предоставленные фотоматериалы.

Примечания:

1. *Добровольский И.А.* Воткинский завод на рубеже эпох. Заметки конструктора. Воткинск: МП МИИЦ, 2009. 400 с.
2. *Ломаев Ю.* Воткинскому плавучему крану 100 лет?! // Воткинские вести. 2012. № 140-141. 7 декабря.
3. Плавкран-1 // Водный транспорт. URL: <http://fleetphoto.ru/ship/12637>.

References:

1. *Dobrovolskij I.A.* Votkinskij zavod na rubezhe jepoh. Zаметki konstruktora. Votkinsk: MP MIIC, 2009. 400 s.
2. *Lomaev Ju.* Votkinskomu plavuchemu kranu 100 let?! // Votkinskie vesti. 2012. № 140-141. 7 dekabrja.
3. Plavkran-1 // Vodnyj transport. URL: <http://fleetphoto.ru/ship/12637>.

УДК 94(47).084

Воткинские плавучие краны для Архангельского порта

Роман В. Лапшин
Николай В. Митюков

независимый исследователь, Запорожье, Украина
Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Аннотация

На основании морских и речных регистров произведена реконструкция биографий плавучих кранов Архангельского порта воткинской постройки. Показано, что работающий в настоящее время в Котласе кран ПК-1 – один из этих кранов. Авторы выражают признательность фотографу Воткинского завода Е. Зориной за предоставленные фотоматериалы.

Ключевые слова: судостроение, Воткинский завод, плавучий кран, история, Россия.