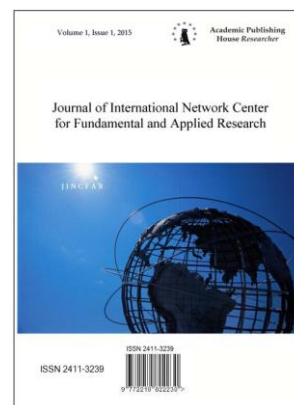


Copyright © 2018 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
Journal of International Network Center  
for Fundamental and Applied Research  
Has been issued since 2014.  
E-ISSN 2413-7588  
2018, 5(1): 10-22

DOI: 10.13187/jincfar.2018.1.10  
[www.ejournal36.com](http://www.ejournal36.com)



## Reconstruction of the Table of Numbers of Military Orders of the Shipbuilding Workshop of Votkinsk's Plant

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, d, \*</sup>, Anatoly N. Loshkarev <sup>e</sup>

<sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

<sup>b</sup> Udmurt Federal Research Center UB RAS, Izhevsk, Russian Federation

<sup>c</sup> Moscow Institute of Economics, Moscow, Russian Federation

<sup>d</sup> Moscow Institute of Psychoanalysis, Moscow, Russian Federation

<sup>e</sup> Izhevsk State Technical University, Izhevsk, Russian Federation

### Abstract

To determine the volume of production of the shipbuilding workshop of the Votkinsk's plant during the First World War, the number of orders was reconstructed. Based on the documentation of the plant and the graphic documentation of the Votkinsk's Technical Bureau, the order numbers were determined, after which their table was compiled, the empty cells in which were filled based on logical analysis. As a result, a table was obtained with order numbers from No. 248 to No. 393. The received content was used to analyze the effectiveness of the Votkinsk shipbuilding during the World War I. The article was prepared with the support of the Comprehensive Program of Basic Scientific Research of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, No. 18-6-6-38.

**Keywords:** Votkinsk, Votkinsk's plant, shipbuilding, World War I.

### 1. Введение

Мировая война стала серьезным испытанием для промышленности Российской Империи. История промышленности Поволжья и модернизация производства в годы Первой мировой войны неоднократно становились объектом изучения исследователей различного уровня. Традиционная отечественная историография рассматривала эту проблему через призму социально-экономических и политических процессов (Липина, 2011, 2012). К сожалению, для комплексного рассмотрения данной проблемы зачастую не хватает достоверного контента, в результате чего исследователи вынуждены повторять оценки, прозвучавшие в более ранних исследованиях или в архивных документах, практически не внося ничего нового. Поэтому успеха можно достичь, лишь применив отраслевой подход для анализа с целью реконструкции реальных объемов производства и выявления проблем отрасли. Задача реконструкции групповых биографий в виде биографий судов воткинской постройки дает возможность решить эту проблему и оценить реальную эффективность производства. Указанный подход был реализован для анализа продукции судостроительного цеха Воткинского завода в период Первой мировой войны.

---

\* Corresponding author

E-mail addresses: [nico01@mail.ru](mailto:nico01@mail.ru) (N.W. Mitiukov)

## 2. Материалы и методы

До сих пор при оценке объемов производства Воткинского завода исследователи использовали в качестве источниковой базы делопроизводственную документацию, содержащуюся в фондах Воткинского завода. Однако, как было показано нами ранее (Mitiukov, 2017a), сохранившиеся фонды не составляют цельной картины и не представляют собой однородный материал, например, детально описываются работы и заказы за 1915 г., при практически полном отсутствии работ и заказов 1916 г. Второй мощный источниковый корпус представляют речные и морские регистры. Но и здесь имеется ряд проблем. Дореволюционные регистры весьма подробно описывают имевшиеся в строю самоходные плавсредства и обходят полным молчанием несамоходные. Однако, как явствует из доступных архивных свидетельств, основную массу военных воткинских заказов составляют как раз несамоходные плавсредства – шаланды и баржи. Таким образом, традиционный корпус литературы и источников не могут дать объективной картины объемов Воткинского судостроения военного времени. В связи с этим был выбран подход, состоящий в реконструкции номеров судостроительных заказов.

## 3. Результаты

Номера заказов судостроительного цеха Воткинского завода является ценным историческим источником, позволяющим однозначно идентифицировать, что строил завод в рассматриваемый период. К сожалению, они не представляют собой сплошной список. В официальной документации номера фигурируют лишь при возникновении определенных проблем (Лошкарёв, 2017). Можно выделить несколько периодов истории завода, когда номера широко использовались для обозначения продукции (Митюков, 2017с).

1. Первые заказы завода (№ 1–7). В этот период завод строил не более одного-двух объектов в год, что дает сравнительно простое решение для задачи реконструкции номеров (Matveev, 2014) (до пожара 1856 г., после которого одновременно и принимались новые заказы и восстанавливались поврежденные огнем объекты по старым).

2. Большой заказ Морского ведомства (№ 52-80) 1863-64 гг. Завод изготавливал большое количество однотипных плавсредств – барж и плашкоутов для Кронштадтского порта и потому традиционное наименование по заказчику и месту назначения заказа могло привести в большой путанице, в результате в переписке заказы фигурировали под номерами (Matveev, 2016). Последний номер этого списка № 80 – плавучий маяк, заказ на которого поступил позднее, барж и плашкоутов Кронштадтского порта, то из-за срочности был изготовлен вместе с ними.

3. Заказы на нефтеналивные шхуны для Каспийского моря (№ 109–112). Поскольку каждая шхуна представляла собой большое и дорогостоящее сооружение, в ходе строительства заказчик успел неоднократно поменяться. Это привело к определенной путанице в обозначении строившихся объектов, традиционно маркировавшихся, например, шхуна Грубишича № 2 или шхуна Померанцева № 3.

4. Последние заказы завода (№ 248–393). В указанный период судостроительное производство было вынесено в сеть филиалов, где осуществлялась «отверточная» сборка из комплектующих, изготовленных на основной площадке. Поэтому детали одной номенклатуры (но не взаимозаменяемые) приходилось развозить по всей стране и любая ошибка приводила к существенным убыткам. Так в 1915 г. гребной винт землечерпательницы «Инженер Петерсон» был по ошибке отправлен в Астрахань, где шла достройка землечерпалки «Инженер Шуляченко» (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 1. Д. 11093). Зато в 1914 г., когда шла одновременно достройка в Тюмени парохода «А. Станкевич», а в Сырыголе Одесских плавкранов, комплектующие для них шли единым потоком на станцию Чепца, где в зависимости от заказа направлялись, либо в Сибирь, либо на Черное море (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 1. Д. 11092).

Самые последние заказы Воткинского завода, которые он заканчивал вплоть до своей консервации рассмотрены нами в работе (Митюков, 2017d).

В связи с этим на основе доступных сведений была составлена таблица заказов с № 248–393, пустые клеточки которых заполнялись по имевшимся источникам путем логического анализа.

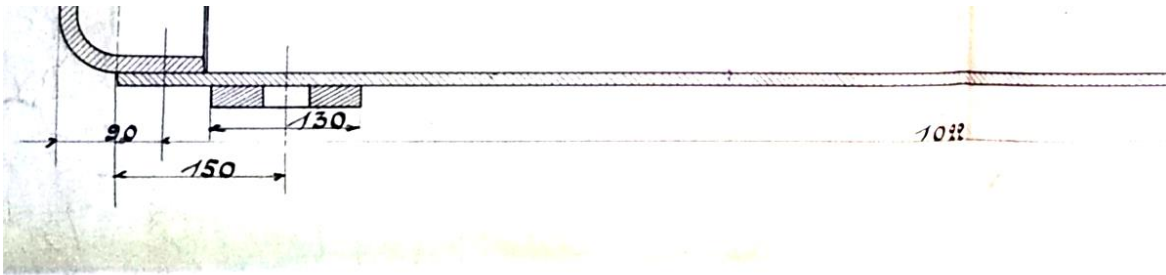
Для составления таблицы заказов использовались в первую очередь материалы Воткинского Технического бюро, поскольку именно в подписях к графической документации наиболее часто фигурируют строительные номера. На [Рисунке 1](#) приведен пример основной надписи к графической документации. Кроме сведений чисто чертежного характера (номер чертежа, масштаб и т.д.) надпись содержит информацию и о заказе: строительные номера, год постройки, классификация судна, сведения о заказчике, количество заказанных судов, дату утверждения чертежа.



**Рис. 1.** Вид основной надписи к графической документации Техбюро, (ЦГА УР. Ф. 212. Оп 7к. Д. 321), фрагмент

Как показал анализ графической документации, основная надпись фигурирует в чертежах, начиная с 1913-14 гг., и заканчивается в 1917-18 гг. Удалось установить, что на ряд строившихся судов в графе «№ судна» стоит пропуск. Это, например, документация по барже в 250 т. для Белого моря (ЦГА УР. Ф. 212. Оп 7к. Д. 77). Как явствует из заводской документации, проект был разработан по заказу Министерства Торговли и Промышленности (МТиП), но заказ на баржи в размере 10 шт. принят от Морского Министерства. Другим примером пропуска номера являются грунтоотвозные шаланды для Астраханского порта, построенные по заказу МТиП в 1913 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп 7к. Д. 70), очевидно, что для этого заказа традиция заполнения основной надписи начала еще только складываться.

Имеются примеры, когда завод выпускал вспомогательное оборудование, унифицированное по целой серии заказов. В этом случае на чертеже помещали табличку с перечислением объектов, для которых это оборудование подходило ([Рисунок 2](#)).

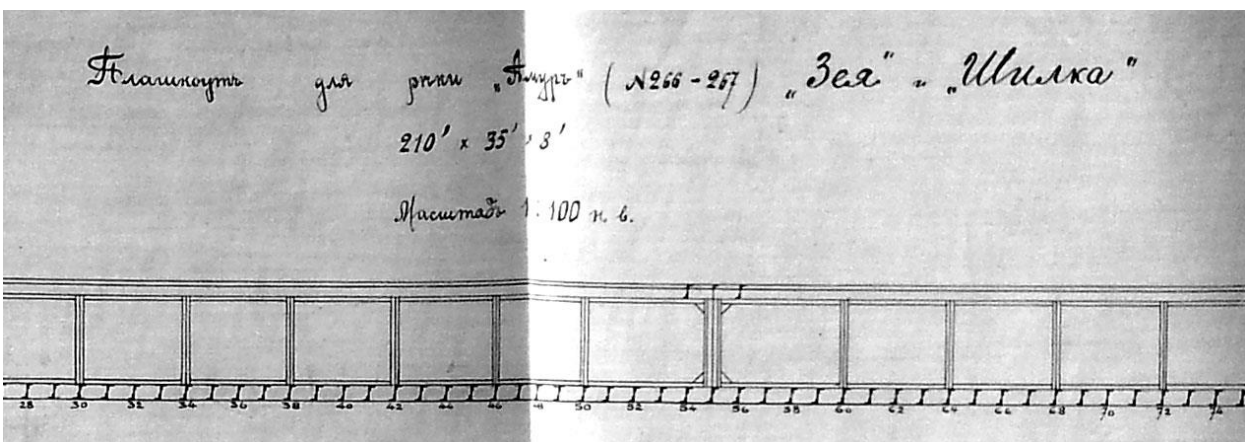


№ п. судна	годъ пост-ройки	родъ судна	ЗАКАЗЧИКЪ	Колич. компл.	Примѣчаніе.
259	1913	Пл. кранъ	М.Т. и Промышл.	1.	Архангельск. порту.
280	1914	"	"	1.	Вердосійскому
282	1914	"	"	1.	Керченскому

**Рис. 2.** Чертеж котла парового котла для 40-тонного плавкрана (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 6487), фрагмент

Для более ранних заказов номерной цепочки 248-393 строительный номер фигурирует непосредственно в названии заказа (Рисунок 3). Наконец, для еще некоторых плавредств номер заказа можно найти в переписке завода. В 1917-18 гг. филиалы завода окончательно перестали функционировать, а количество одновременно исполняемых заказов снизилось с десятков до единиц, что привело к прежней практике использования в документации названий вместо номеров.

На основе всей этой информации была составлена Таблица 1. В документации Техбюро наименования пароходов, как правило, не указаны, даются лишь фамилии заказчиков. В этом случае наименования восстанавливались по регистрам. Ранее нами уже предлагался проект реконструкции указанных номеров (Mitiukov, 2017b), но новые обнаруженные архивные данные позволили или подтвердить высказанные ранее предположения или корректировать их.



**Рис. 3.** Пример подписи к графической документации Техбюро (ЦГА УР. Ф. 212. Оп 7к. Д. 305), фрагмент

**Таблица 1.** Номера заказов Судостроительного цеха Воткинского завода

Номер заказа	Дата утверждения чертежа	Наименование объекта	Заказчик	Источник (по умолчанию – ЦГА УР)
248-249	25.11.1909	Пароход «Богатырь» и «Двигатель»	Мельникова	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 276
250	24.11.1909	Пароход «Воткинский завод»	Мельникова	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 275
251	18.11.1909	Пароход «Горный начальник Афанасьев»	Двинаренко	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 274
252-253	12.12.1909	Пароход «Храбрый» и «Решительный»	Кругляшов, Ядрышников и Андреев	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 280
254-255	15.05.1910	Пароход «Прохор Андреев» и «Петр Березницкий»	Плещеев	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 282
256		Лодка Гороблагодатского округа		
257	17.01.1911	Пароход «Скромный»	Машаров	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 284
258	11.05.1911	Пароход «Воткинский»	Кондаков	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 285
259	1912	Плавкран Архангельскому порту № 1	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 648
260	18.01.1912	Пароход «Слава»	Попов	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 298
261	19.12.1911	Пароход «Михаил»	Штейн	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 283
262	10.05.1912	Пароход «Дунай»	Матвеев	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 649
263	21.03.1912	Пароход «Адмирал Макаров»	Волосин	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 300
264	25.05.1912	Барказ «Сорванец»	Котякова	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 302
265	1912	Землечерпалка «Сергей Шубинский»	МТиП	
266-267	7.08.1912	Плашкоуты «Зея» и «Шилка»		Ф. 212.Оп 7к. Д. 305
268-269	15.11.1912	Барказы «Кура» и «Терек»	МТиП	Ф. 212.Оп 7к. Д. 72
270-273	1913	Грунтоотвозные шаланды в 150 куб. м. для Астраханского порта	МТиП	
274-277	11.11.1912	Барказы «Урал», «Алтай», «Ермак», «Катунь»	МТиП	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 71
278	1913	?	?	
279	17.10.1912	Пароход «Витязь»	Коншин	Ф. 212.Оп 7к. Д. 73
280	1912	Плавкран Феодосийскому порту	МТиП	Ф.212. Оп. 7к. Д. 648
281	24.11.1914	Землечерпалка «Инженер Шуляченко»	МТиП	Ф.212. Оп 7к. Д. 909.
282	1912	Плавкран Керченскому порту	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 648
283	8.01.1915	1-й Одесский плавкран	МТиП	Ф. 212.Оп. 1. 11092 МВЗ. Рулон 1. Д. 19.
284	25.11.1913	Пароход «А. Станкевич»	Тобольское губернское управление	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 510

285	12.11.1914	2-й Одесский плавкран	МТиП	Ф. 212.Оп. 1. 11092 МВЗ. Рулон 1. Д. 22.
286-290	1914	Лодка Ижевскому заводу 4 грунтоотвозные шаланды для Архангельского порта		
291	1914	Землечерпалка «Инженер Флорин»	МТиП	Ф. 212.Оп. 1. 11127
292	24.02.1915	Плавкран Астраханского порта	МТиП	МВЗ. Рулон 1. Д. 21
293	1914	Землечерпалка «Инженер Руденко»	МТиП	Ф. 212.Оп. 1. 11127
294-299	19.05.1914	Грунтоотвозные шаланды в 150 куб. м. для Астраханского порта (1 партия)	МТиП	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 320
300	10.06.1918	Землечерпалка «Инженер Петерсон»	МТиП	Ф. Р-785. Оп. 8к. Д. 970.
301-306	?	Грунтоотвозная шаланда в 150 куб. м. для Астраханского порта (2 партия)	МТиП	Ф. 212.Оп. 1. 11127
307-312	10.11.1914	Грунтоотвозная шаланда в 115 куб. м. для Астраханского порта (3 партия)	МТиП	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 322
313-318	21.08.1914	Грунтоотвозная шаланда в 200 куб. м. для Астраханского порта (4 партия)	МТиП	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 321
319	1915	Плавкран для Николаевского порта	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 811
320	1916	Плавкраны Архангельского порта № 2	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 811
321-328	13.04.1915	Баржа для сухого груза в 120 т. для Архангельского торгового порта	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 330
329-330	1915	Грунтоотвозные шаланды в 130 м <sup>3</sup> для Архангельского порта	МТиП	
331-335	1916	Плавкраны для Архангельского торгового порта № 3-8	МТиП	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 814
336-345	21.06.1916	Баржа для сухого груза в 120 т. для Архангельского торгового порта	МТиП	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 335
346-351	21.06.1916	Баржа для сухого груза в 120 т. для Кольского порта	МТиП	Ф. 212.Оп. 7к. Д. 335
352	1917	Пароход «Сплавщик»	Воткинский завод	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 369
353	1917	Барказ типа «Сорванец»	Воткинский завод	МИКВ. Д. 4812. С. 220б.

354-364	1917	Плавкран Батумского порта 10 барж для сухого груза для Белого моря в 250 т.		
365-366	22.06.1918	Барказы «Красная заря» и «Вперёд»	МТиП	Ф. Р-785. Оп. 8к. Д. 972.
367-368	15.07.1917	Барказы «Кура» (2-й) и «Терек» (2-й)	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 670
369-371	26.02.1917	Пароходы для Астраханского порта в 250 л.с.	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 737, МИКВ Д. 4812. С. 220б.
372	1917	Дебаркадер для Астраханского порта	МТиП	
373-382	15.11.1917	Баржа для сухого груза в 200 т.	Морвед	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 338
383-392	1918 г.	Баржа для сухого груза в 120 т. для Архангельского торгового порта	МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 335
393	26.01.1922	Пароход «Металлист»	Михалев	Ф. Р-785. Оп. 8к. Д. 984.

В отличие от предложенной ранее таблицы (Mitiukov, 2017b), удалось однозначно установить, что № 259 – это архангельский кран, № 280 – феодосийский кран, № 281 – землечерпалка «Сергей Шуляченко», № 282 – керченский плавкран, № 321–328 – баржи для сухого груза для Архангельского порта, № 352 – пароход «Сплавщик», № 353 – баркас типа «Сорванец» (будущий «Марат») № 269–371 – пароходы для Астраханского порта типа улучшенный «Сплавщик». Это дает возможность уточнить оставшиеся пустыми номера.

На рис. 4 представлен фрагмент отчета за 1910 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10925). Среди фигурирующих объектов «2 парохода Мельниковой», это № 248 и 249, «1 пароход Мельниковой» – № 250, «1 пароход Двинаренко» – № 251, «1 пароход Товариществу Ядрышников и Ко» и «1 пароход Андрееву» – № 252–253. № 254–255 выпадают из возможных кандидатов, поскольку они однозначно принадлежат пароходам Плещеева и получается, что лодка железная для Гороблагодатского округа может быть лишь № 256.

цей сравнительной таблицей:

Наименование статей	Завоцкая		Человна		по числу			
	тоннаж		штук		привели		убытки	
	р.	к.	р.	к.	р.	к.	р.	к.
2 парохода Мельниковой	306200	44	340000	-	"	"	20200	44
1 - -	155541	83	156000	-	458	17	"	"
1 - Двинаренко	93830	94	60000	-	"	"	33830	94
1 - Т-ву Ядрышниковъ и К-о	80802	42	52000	-	"	"	28502	42
1 - Андрееву	80715	13	52000	-	"	"	28415	13
1 лодка железная для Гороблаг. округа	2014	20	450	-	"	"	1064	20

Рис. 4. Фрагмент отчета за 1909 г.

Из другого места этого же отчета получается, что в 1910 г. завод сдал заказчику следующие объекты:

1. пять барж для собственных нужд.
2. шесть пароходов для частных лиц.
3. находятся в постройке пять теплоходов для Кожевникова и Квашневского, два парохода Плещеева, один пароход Машарова и железная лодка для Гороблагодатского округа.

Находящиеся в постройке объекты: пароходы Плещеева – № 254 «Прохор Андреев» и № 255 «Петр Березницкий», пароход Машарова – № 257 «Скромный». Из приведенного списка снова выпадает лодка Гороблагодатского округа, для которой остается один «вакантный» № 256. Поскольку время ее постройки было явно небольшое, заказанная в 1910 г., она в тот же год и была закончена постройкой: «Лодка железная совсем окончена и сдана по принадлежности». Графическая документация по ней в архиве не сохранилась, да и скорее всего, поскольку она строилась на основной площадке, номер в ней бы все равно отсутствовал.

В списке заказов, проекты которых утверждаются в Техбюро в 1912 г. остается большой пробел в четыре номера № 270–273. В 1913 г. завод по заказу МПиТ для Волго-Каспийского канала построил землечерпалку «Сергей Шубинский» и четыре шаланды к ней (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127). Чертеж общего вида «Сергея Шубинского» датируется 17.10.1913 г. (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7к. Д. 886), четырех каспийских шаланд 21.12.1912 г. (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7к. Д. 310). Это дает возможность по схожим датам отнести для них заказ № 278 («Сергей Шубинский») и № 270–273 (для шаланд).

Указанное предположение подтверждается Статистическим отчетом за 1913 г. В соответствии с ним в 1913 г. по заказам МТиП сданы следующие объекты: плавкран для Архангельского порта, барказ, землечерпалка, 2 парохода, 4 шаланды (всего 9 судов) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11086, Л. 57). Это плавкран № 259, барказ «Сорванец», перепроданный МТиП № 264, землечерпалка «Сергей Шубинский» (получается № 265), пароходы «Кура» и «Терек» № 268 и 269, шаланды № 270–273.

Сверх того, по частным заказам еще 2 баржи (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11086, Л. 62) – получается плашкоуты «Зея» и «Шилка» № 266, 267. Как видно, все заказы группируются очень кучно, что может свидетельствовать о правильности предложенной гипотезы.

Интересен еще один документ – Отчет о деятельности завода с 1913 г. (МИКВ, Д. 4812, Л. 22), сведенный в табл. 2. Известные данные по номерам проставлены сразу после указания объекта в скобках, указанные в документе – без скобок, предположительные отмечены знаком вопроса.

Как видно, первая половина таблицы идет с порядком, полностью совпадающим с порядком номеров заказов. Расхождения, причем значительные начинаются с 18-ти землеотвозных шаланд Астраханского порта объемом в 20 куб. саженой. Как известно, их заказали не 18, а всего 6. Далее идет вписка карандашом и список объектов, сплошная нумерация в которых нарушается. В связи с этим можно предположить, что документ (МИКВ, Д. 4812. Л. 22) не подлинный, а поздняя копия. Но он явно базируется на оригинальном отчете по производительности завода за 1913 г. И, скорее всего, составлен в 1914 г. В нем отсутствуют два 40-тонных плавкрана и пароход «Витязь», сданные в начале 1914 г. Позиция в списке № 12 вероятно опечатка в документе, следует читать 40-тонный Астраханский кран, хотя, возможно, что его действительно заказали в 1913 г. как Архангельский, но ввиду последующего заказа серии более мощных 50-тонных кранов, передали Астрахани. Интересно отметить, что в Астрахань он так и не попал, а, по-видимому, увезен и собран во Владивостоке. В этом случае это № 292, что за вычетом поз. 11 (дописанной позже карандашом) дает полную картину заводских заказов с 281 по 318. Ошибка в количестве 18 20-кубовых шаланд вместо 6-ти смущать не должна, если предполагать дату составления оригинала документа в 1914 г. Контракт с МТиП только что заключен и вполне вероятны разночтения в количестве заказанных плавсредств. Тем более что заказ на 20-кубовые шаланды в итоге все равно аннулировали.

Таким образом, вероятнее всего № 286–289 это грунтоотвозные шаланды Астраханского порта, а № 290 – моторная лодка Ижевского завода.



**Таблица 2.** Отчет о деятельности завода в 1913 г.

Объект	Заказчик	Количество	Номера
1. Пароходы для р. Оби и Иртыша	Управление Водных путей	4	(№ 274–277)
2. Землечерпалка типа «Шубинский»	Караван № 2	1	(№ 281 «Шуляченко»)
3. Плавкран 40-тонн	Керченский порт	1	(№ 282)
4. Буксирно-пассажирский пароход	Тобольское губернское управление	1	(№ 284 «Станкевич»)
5. Плавучий кран 50 т.	Одесский порт	2	(№ 283 и 285)
6. Землеотвозная шаланда 10 куб.	Архангельский порт	4	(№ 286–289 ?)
7. Корпус моторной лодки	Ижевский завод	1	(№ 290 ?)
8. Землечерпалка типа «Шубинский»	Караван № 3 и 4	2	(№ 291 и 293)
9. Землеотвозная шаланда 15 куб.	Астраханский порт	18	(№ 294–299, 301–312)
10. Землеотвозная шаланда 20 куб.	Астраханский порт	18	(6 штук № 313–318)
11. Баржа 200 т. (вписано карандашом)	Архангельский порт	10	(№ 373–382)
12. Плавучий кран 40 т.	Архангельский порт	1	(№ 320)
13. Землечерпалка № 5	Балтийского моря	1	(№ 300)
14. Буксирный колесный пароход		2	№ 365, 366
15. Буксирный винтовой пароход	Астраханский порт	2	№ 367, 368
16. Буксирный колесный пароход	Астраханский порт	3	№ 369, 370, 371
17. Дебаркадер с необходимыми принадлежностями		1	(№ 372 ?)
18. Барказ типа «Сорванец»		1	№ 353
19. Буксирный пароход типа «Сплавщик»	А.С. Михалев	1	(№ 393)
20. Баржи типа «Солнце» «Луна» и «Звезда»	Воткинский завод	4	?
21. Речные баржи по типу Кольских		10	(№ 383–392)
22. Железные баржи 200 т.	Порты Белого моря	10	(250-тонн? 354–364?)

В 1915 г. завод сдал ([ЦГА УР Ф. 212 Оп. 1. Д. 11149](#)) (в скобках приведены получающиеся номера):

- пароход «А. Станкевич» (№ 284);
- 1 землечерпалку «Инженер Шуляченко»;
- 2 землечерпалки «Флорин» и «Руденко» (№ 291 и 293 в);
- 2 плавкрана для Одесского порта (№ 283 и 285);
- 4 землеотвозных шаланды 100 куб. м для Архангельского порта;
- 6 землеотвозных шаланд 150 куб. м для Астраханского порта (№ 294–299);

- 1 плавкран для Архангельского порта за 90000 руб., по-видимому, 50-тонный (№ 320);
- 1 плавкран для Архангельского порта за 89000 руб., по-видимому, 50-тонный (№ 331);

- 8 барж для Архангельского порта (№ 321-328).

На январь 1916 г. в незавершенном производстве находилось:

- 40-тонный плавкран для Астраханского порта (№ 292);
- 50-тонный плавкран для Николаевского порта (№ 320);
- 4 50-тонных плавкрана для Архангельского порта (№ 332-335);
- 10 железных барж для Архангельского порта (№ 346-351);
- 12 землеотвозных шаланд 150 куб. м для Астраханского порта (№ 301-312);
- 6 землеотвозных шаланд 200 куб. м для Астраханского порта (№ 313-318);
- 2 землеотвозные шаланды 130 куб. м для Архангельского порта;
- 1 землечерпалка для Балтийского моря (№ 300).

Из неимеющих номеров заказов в этом списке значатся законченные в 1915 г. землечерпалка «Инженер Шуляченко» и 4 шаланды для Архангельска. По документации Техбюро на 100-кубовые шаланды (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7к. Д. 320), датой утверждения проекта значится 12.05.1914 г. что довольно точно относит их в интервал № 286-290, о чем указывалось выше. В табл. 1 присутствует еще одна «вакансия» № 329-330, которую оказывается возможным заполнить только 13-кубовыми шаландами Архангельского порта.

Относительно номеров 354-372, сверх доводов, приведенных ранее, был обнаружен архивный документ, дополнительно подтверждающий приведенную реконструкцию, сообщающий о готовности заводских заказов на 1 января 1919 г. (МИКВ, Д. 4812, Л. 32-33). Относительно 200-тонных барж для Архангельского порта там значится: «Четыре из них в разобранном виде отправлены в Архангельск, а остальные 6 шт. кончены и находятся здесь, стоят спущенные на воду». Шаланды в 20 куб. саж. для Астраханского порта: «выпускаются шаблоны и идет правка листового железа». Баржи в 120 т. 10 шт. из последнего заказа с готовность в 1918 г.: «Идет правка листового железа, и приготавливаются шаблоны». Еще один документ дает представление о готовности заказов на 1 февраля 1919 г. (МИКВ, Д. 4812, Л. 34-35). Баржи речные для Архангельского порта: «Начата правка листового материала, сделано 3 %». Баржи в 200 т. для Архангельского порта: «Четыре баржи в разобранном виде отправлены в Архангельск, 6 шт. находятся здесь, нет корпусных принадлежностей. Сделано 99 %. Стоят на воде». Шаланды 200 куб. м. для Астраханского порта «Выпускаются шаблоны, идет правка листового железа. Сделано 3 %». Таким образом, поскольку дебаркадер Астраханского порта, 200-кубовые шаланды и 120-тонные баржи отсутствуют в работах 1921-22 гг. (ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154), можно сделать вывод об аннулировании заказа и использовании заготовленных материалов для других работ.

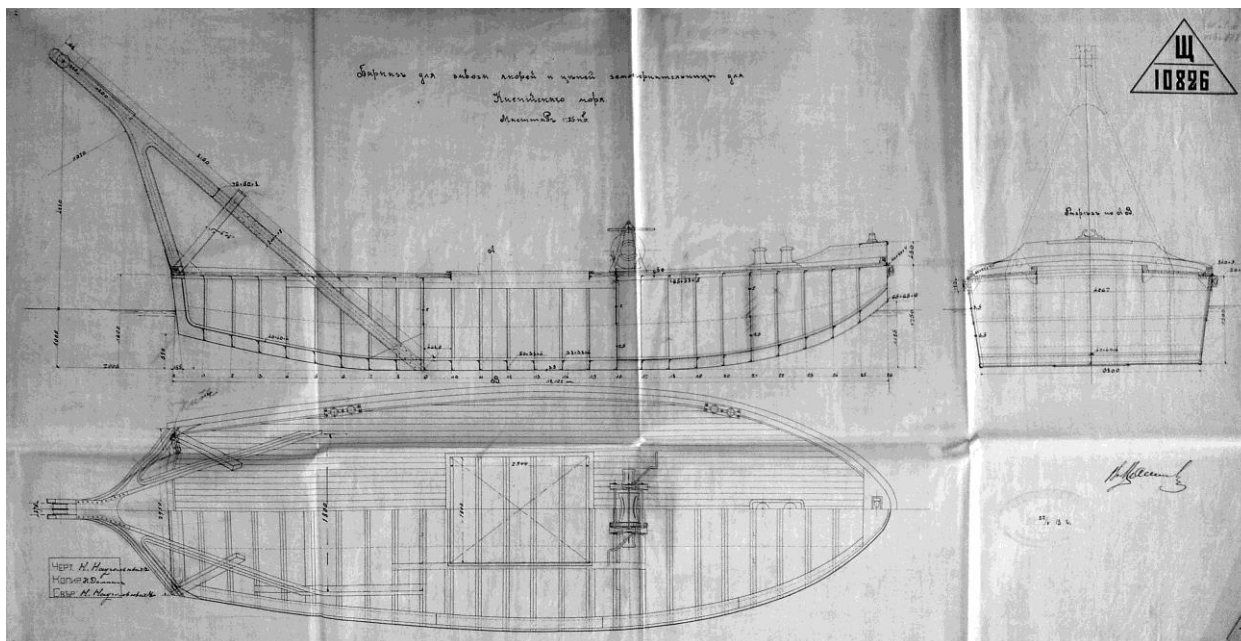
Получается, что в едином списке заказов под № 372 может быть лишь дебаркадер Астраханского порта.

250-тонные баржи для Морского министерства отсутствуют в работах завода на 1915 г. и плане заказов на 1916 г. Это дает основание предположить, что заказали их в 1916 г., и таким образом, номера их заказов попадают в № 354-364. Пробел в этих номерах составляет 11 единиц, а поскольку предыдущий заказ барж для Кольского порта произошел в 1915 г., все они должны были быть заказаны в 1916 г. Кроме указанных барж туда явно должен войти 50-тонный кран для Батумского порта. В конце войны, в связи с угрозой сдачи Батума туркам, решением МТиП его отдали в распоряжение Архангельского порта. Относительно него имеется следующая информация в соответствии с «Планом работ судостроительного цеха в 1919 году» (МИКВ, Д. 4812, Л. 34): заказан 24.10.1916 г. наряд № 500 «Плавучий кран в 50 тонн Батумскому порту, отправлен в Архангельский». Напротив него значится следующая запись: «В разобранном виде отправлен в Архангельск к сборке не приступали. Работы сделаны на 60 %». По-видимому, он так и не ушел на север, поскольку в списке камских плавсредств в регистре 1926 г. значится плавкран «Красный камский водник». Так что, скорее всего, номер этого крана 354.

Анализ заводской делопроизводственной документации не может дать лишь ответ на вопрос относительно № 278. Ранее мы ошибочно полагали, что это феодосийский кран, о котором в одном из документов говорилось во множественном числе. Но вероятно, документ упомянул вообще о всех кранах, находившихся в Феодосии, и кроме того, этот довод настолько слабый, что не стоит его рассматривать всерьез.

Тем не менее, анализ [Таблицы 1](#) позволяет утверждать, что № 278 это судно или плавсредство небольшого размера, аналогично Ижевской или Гороблагодатской лодкам. Вероятно, оно заложено в 1913 г. и в этом же году закончено.

Среди графической документации Воткинского техбюро имеется одно плавсредство, которое удовлетворяет всему этому набору параметров. Это баркас для завоза якорей и цепей землечерпалки ([Рисунок 5](#)) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 878).



**Рис. 5.** Чертеж баркаса для заведения якорей и цепей (публикуется впервые)

Дата его утверждения 22 мая 1913 г., что делает возможность его постройки в 1913 г. очень высокой. Кроме того, поскольку он строился для Каспийского моря, вполне вероятно, что заказали его сразу после землечерпалки и грунтоотвозных шаланд.

#### 4. Заключение

Таким образом, была произведена реконструкция заказов судостроительного цеха Воткинского завода, что делает возможным анализ производства завода в годы мировой войны.

#### 5. Благодарности

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

#### Литература

[Matveev, 2014](#) – *Matveev D.V.* First Steamers of Kamsk-Votkinsk Ironworks // *European Researcher*. 2014. Vol. 80. № 8-1. P. 1440–1447.

[Mitiukov, 2017a](#) – *Mitiukov N.W., Matveev D., Svechnikova N.V.* Problems of Votkinsk's shipbuilding: to analyze the historical sources // *Bylye Gody*, 2017, Vol. 43, Is. 1, pp. 145-152.

[Mitiukov, 2017b](#) – *Mitiukov N.W., Matveev D., Semyonov A.S.* Votkinsk's shipbuilding during the First World War. Reconstruction and analysis of the structure of military orders // *Bylye Gody*, 2017, Vol. 44, Is. 2, pp. 644-652.

[Липина, 2011](#) – Липина С.А. Воткинский железодельный завод: к вопросу о технической реконструкции накануне и в годы Первой мировой войны // *Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии*. 2011. № 22. С. 39-44.

[Липина, 2012](#) – Липина С.А. Модернизация оборудования и внедрение новых технологий на Воткинском железодельном заводе в годы первой мировой войны // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2012. № 1-2. С. 130-134.

[Лошкарев, 2017](#) – Лошкарев А.Н. Воткинское судостроение // *Первый шаг в науку*. 2017. № 3. С. 49-50.

[Матвеев, 2016](#) – Матвеев Д.В. Самый большой военный заказ Камско-Воткинского железодельного завода // *Первый шаг в науку*. 2016. № 5-6 (17-19). С. 36-41.

[МИКВ](#) – Музей истории и культуры города Воткинска.

[Митюков, 2017с](#) – Митюков Н.В., Матвеев Д.В. Реконструкция номеров заказов судостроительного цеха Воткинского завода первого десятилетия XX в. // *Восточно-Европейский научный вестник*. 2017. № 3. С. 38-41.

[Митюков, 2017d](#) – Митюков Н.В., Матвеев Д.В. Воткинское судостроение в начале 1920-х гг. // *Ежегодник финно-угорских исследований*. 2017. Т. 11. № 2. С. 98-106.

[ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

## References

[CGA UR](#) – Central State Archives of the Udmurt Republic.

[Lipina, 2011](#) – Lipina, S.A. (2011). Votkinskij zhelezodelatel'nyj zavod: k voprosu o tehničeskoj rekonstrukcii nakanune i v gody Pervoj mirovoj vojny [Votkinsk iron-making plant: to the question of technical reconstruction on the eve and during the First World War]. *Magistra Vitae: jelektronnyj zhurnal po istoričeskim naukam i arheologii*. № 22. pp. 39-44. [in Russian]

[Lipina, 2012](#) – Lipina, S.A. (2012). Modernizacija oborudovanija i vnedrenie novyh tehnologij na Votkinskom zhelezodelatel'nom zavode v gody pervoj mirovoj vojny [Modernization of equipment and introduction of new technologies at the Votkinsky Iron-Making Plant during the First World War]. *Istoricheskie, filosofskie, političeskie i juridicheskie nauki, kul'turologija i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. № 1-2. pp. 130-134. [in Russian]

[Loshkarev, 2017](#) – Loshkarev, A.N. (2017). Votkinskoe sudostroenie [Votkinsk's shipbuilding]. *Pervyj shag v nauku*. № 3. pp. 49-50. [in Russian]

[Matveev, 2014](#) – Matveev, D.V. (2014). First Steamers of Kamsk-Votkinsk Ironworks. *European Researcher*. Vol. 80. № 8-1. pp. 1440–1447. [in Russian]

[Matveev, 2016](#) – Matveev, D.V. (2016). Samyj bol'shoj voennyj zakaz Kamsko-Votkinskogo zhelezodelatel'nogo zavoda [The largest military order of the Kamsko-Votkinsk Iron-Making Plant]. *Pervyj shag v nauku*. № 5-6 (17-19). pp. 36-41. [in Russian]

[МИКВ](#) – Museum of History and Culture of Votkinsk.

[Mitiukov, 2017a](#) – Mitiukov, N.W., Matveev, D., Svechnikova, N.V. (2017). Problems of Votkinsk's shipbuilding: to analyze the historical sources. *Bylye Gody*. Vol. 43, Is. 1, pp. 145-152. [in Russian]

[Mitiukov, 2017b](#) – Mitiukov, N.W., Matveev, D., Semyonov, A.S. (2017). Votkinsk's shipbuilding during the First World War. Reconstruction and analysis of the structure of military orders. *Bylye Gody*. Vol. 44. Is. 2, pp. 644-652. [in Russian]

[Mitiukov, 2017c](#) – Mitiukov, N.W., Matveev, D.V. (2017). Rekonstrukcija nomerov zakazov sudostroitel'nogo ceha Votkinskogo zavoda pervogo desjatiletija XX v. [Reconstruction of order numbers of the shipbuilding workshop of the Votkinsky plant of the first decade of the 20th century]. *Vostočno-Evropejskij naučnyj vestnik*. № 3. pp. 38-41. [in Russian]

[Mitiukov, 2017d](#) – Mitiukov, N.V., Matveev, D.V. (2017). Votkinskoe sudostroenie v nachale 1920-h gg. [Votkinsk shipbuilding in the early 1920's]. *Ezhegodnik finno-ugorskih issledovanij*. Т. 11. № 2. pp. 98-106. [in Russian]

## **Реконструкция таблицы номеров военных заказов судостроительного цеха Воткинского завода**

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, c, d, \*</sup>, Анатолий Лошкарев <sup>e</sup>

<sup>a</sup>Международный сетевой центр прикладных и фундаментальных исследований, Вашингтон, США

<sup>b</sup>Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

<sup>c</sup>Московский экономический институт, Москва, Российская Федерация

<sup>d</sup>Московский институт психоанализа, Москва, Российская Федерация

<sup>e</sup>Ижевский государственный технический университет, Ижевск, Российская Федерация

**Аннотация.** Для определения объемов производства судостроительного цеха Воткинского завода в годы Первой мировой войны произведена реконструкция номеров заказов. На основе делопроизводственной документации завода и графической документации Воткинского Технического бюро определены номера заказов, после чего составлена их таблица, пустые клеточки в которой заполнялись на основе логического анализа. В итоге получена таблица с номерами заказов от № 248 до № 393. Полученный контент был использован для анализа эффективности воткинского судостроения в годы мировой войны.

**Ключевые слова:** Воткинск, Воткинский завод, судостроение, Первая мировая война.

---

\* Корреспондирующий автор  
Адреса электронной почты: [nico01@mail.ru](mailto:nico01@mail.ru) (Н.В. Митюков)

---