

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2022. 17(2): 1050-1059
 DOI: 10.13187/bg.2022.2.1050

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Barges of the Votkinsk Plant, Ordered by the Naval Ministry in 1916–1917

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}, Irina Yu. Cherkasova ^b

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

^b Cherkas Global University, Washington, USA

Abstract

Barges of the domestic merchant and military fleets have not yet been the object of scientific research. Many authors dealing with the history of shipbuilding mention the construction of non-self-propelled ships, but these are only eclectic references. Partially, this problem is overcome by statistical collections that published the composition of the merchant and military fleets on a certain date. However, a holistic picture of the evolution of the domestic non-self-propelled fleet is created either for the pre-revolutionary or for the Soviet period. The events of the revolution and the civil war pass by a kind of watershed, which makes it difficult to reliably connect the biographies of the vessels.

In 1916–1917 The Votkinsk plant received an order from the Maritime Ministry for the construction of 20 barges of a 250-ton raid and 200-ton river type. The entire order was fulfilled by the plant, but with some delay, given the "force majeure" of 1917–1918. These barges became the object of study of this work.

Of the ten barges of the 250-ton type, seven were handed over to the customer and became part of the watercraft of the Arkhangelsk military port. Three more, apparently, at the time of the start of active hostilities on the Northern Dvina were under construction. Since this type was not well suited for fighting on the rivers, all three barges were transferred to the Upper Volga.

Of the ten barges of the 200-ton type, within the existing source base, it is possible to trace only the biographies of five that entered the Kama River Shipping Company, and later the Vyatka. Most likely, at the time of the beginning of the Votkinsk uprising, these five barges were located in the city, used first as a prison, and then floated to the Kama to build a pontoon bridge. The fate of five more barges is unknown. If they did not die during the civil war, it is possible that they were assembled without the participation of the Votkinsk plant and the plant no longer appeared in their further registration data.

Keywords: source, Votkinsk plant, Naval Ministry, shipbuilding, Arkhangelsk military port, civil war.

1. Введение

Баржи отечественного торгового и военного флотов пока не были объектом целенаправленного научного исследования. Многие авторы, занимающиеся историей судостроения, упоминают о постройке несамоходных судов, но это довольно эклектичные упоминания. Частично проблему реконструкции биографий несамоходных судов можно решить за счет статистических сборников, публиковавших составы торгового и военного флотов на определенную дату. При этом, в отличие от самоходных судов, сборники по несамоходным или опускают информацию по наименованиям, заменяя ее регистрационными номерами (как это сделано в Списках судов 1890 и 1900 гг.). Регистры 1915 и 1916 гг., в отличие от пароходов, явно неполные и включают лишь суда, прошедшие осмотр Русским регистром, а в списках несамоходных судов 1917 г. отсутствуют данные о заводе-строителе, что сильно затрудняет реконструкцию судовых биографий. Подобное пренебрежение к

* Corresponding author

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

несамоходным плавсредствам отсутствует в документации советского периода: сведения в них достаточно подробные. Но особенность заключается в частом изменении структур, и как следствие, переподчинении и переименовании судов. Поэтому, если нет информации о какой-то структуре, фрагменты биографии судов продолжительностью в несколько лет (или даже десятков лет) могут просто выпасть из нее. Тем не менее дореволюционные и советские биографии несомоходных судов вполне возможно реконструировать.

Она из труднорешаемых задач отечественной истории заключается в соединении дореволюционного и советского этапов. В период смутного времени революции и Гражданской войны суда могли быть переброшены с одной акватории на другую, быть кардинально перестроенными для военных целей и, наконец, просто утратить любую регистрационную информацию. Для решения этой проблемы трудно рекомендовать какие-то универсальные подходы, и они довольно различаются для каждого конкретного случая.

Объектом исследования данной работы выступили 20 барж, построенные Воткинским заводом в период 1917–1918 гг. для нужд Архангельского военного порта. Все они, судя по делопроизводственной заводской документации, были успешно сделаны и сданы заказчику, а следы этих судов после революции обнаруживаются в регионах, довольно далеко удаленных от Белого моря.

2. Материалы и методы

Основой работы послужили два массива источников. В первый вошли статистические издания, прежде всего Наркомата водного транспорта. Они публиковали списки судов на определенную дату, что особо ценно с указанием места и года постройки судов. В этот же массив источников вошли переписные бюллетени Русского регистра, публиковавшие сведения о регистрации судов по мере их технического освидетельствования. Бюллетени следует рассматривать как существенное дополнение к имеющимся спискам судов и регистрам, поскольку они публиковали оперативную информацию о судах. В результате по ряду судов (например, баржа «Знаменосец») получалась интересная ситуация, когда они попадали в бюллетени, но по каким-то причинам отсутствовали в вышедшем следом списке судов.

В связи с этим выделение из массива барж воткинской постройки не представляло особой трудности. Проблема заключалась лишь в некорректных годах постройки и частично в ошибках в характеристиках. В связи с этим для анализа этого массива данных использовались методы историзма и системного анализа. С их помощью суда, как объект, обладающий некоторым набором технических характеристик, ставился на временную ось и для отождествления его с построенными объектами продвигался по ней до ближайшего по времени судна, обладавшего подобными характеристиками.

Вторым массивом источников выступила делопроизводственная документация как Воткинского завода, находящаяся в фондах ЦГА УР, МИКВ, так и Морского ведомства, в РГА ВМФ. Для ее анализа оказалось достаточным использование принципа историзма, при котором, расположив факты из документации в хронологическом порядке, можно было увидеть картину постройки.

Для сведения воедино обоих массивов использовались методы системного анализа.

3. Обсуждение

С началом Первой мировой войны экспортно-импортные потоки Российской империи претерпели существенные изменения. Если в мирное время основная масса грузов проходила через черноморские порты, то со вступлением в войну Османской империи этот путь оказался закрыт. Минимальные логистические издержки для товарооборота в изменившихся стратегических условиях теперь приходились на северные порты, в первую очередь Архангельск. Это неизбежно вело к интенсивному развитию архангельской портовой инфраструктуры, в техническом перевооружении которой не последнюю роль сыграл Воткинский завод.

Поскольку новые торговые пути не могли не привлечь внимания германских подводных лодок, ответом на их активность стало кратное увеличение корабельной численности флотилии Северного Ледовитого океана. В итоге напрашивались меры по перевооружению мощностей и Архангельского военного порта. Понимая это, в конце 1916 – начале 1917 гг. Морское ведомство заказало Воткинскому заводу две серии барж по десять единиц: 250-тонную рейдовую и 200-тонную речную. Первые давали возможность осуществлять грузооборот в прибрежной и морской акватории, а вторые – в речной с возможностью кратковременного выхода на морской рейд.

11 октября 1917 г. Временное правительство своим решением продолжило выполнение ранее принятой судостроительной программы Российской империи. При этом был выдан ряд новых заказов, в том числе направленный на развитие инфраструктуры Архангельского порта. В фондах РГА ВМФ имеется справка Главного управления кораблестроения (ГУК) Морского министерства, составленная в марте 1918 г. о сроках ввода судов в эксплуатацию (РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 6. Д. 1888. Л. 18, цит. по: [Военная промышленность, 2004: 665](#)).

Из 25 рейдовых барж грузоподъемностью 250 т 10 штук строились Воткинским заводом. При этом четыре баржи в документе значатся как сданные, готовность еще шести определялась апрелем–маем 1918 г. Еще шесть барж должен был сдать Ижорский завод – по две в апреле, мае и июне 1918 г. Предприятие «Нижегородский теплоход» получил контракт на три баржи, который было предложено аннулировать. Наконец, еще шесть барж должен был поставить завод Шорина в апреле–мае 1918 г. Весь заказ на 10 речных барж грузоподъемностью 200 т достался Воткинскому заводу, пять из них он должен был сдать в апреле и еще пять – в мае 1918 г. ([Военная промышленность, 2004: 665](#)).

Обращает на себя внимание факт, что из всех заказанных стальных барж (кроме указанных, заказывались также 30 рейдовых 500-тонных барж) только у Воткинского завода значатся готовые суда. Это явно указывает на более раннюю дату заказа и начала работ – Временное правительство лишь переутвердило предыдущие военные заказы.

К сожалению, в литературе отсутствует информация о службе этих барж. В работе В.В. Ярового с соавторами ([Яровой и др., 2013](#)) в предисловии отмечается фраза, ставшая «стандартной» для подобных работ: «*В список не включены несамостоятельные плавсредства (баржи, лихтеры, дебаркадеры и прочие)*» ([Яровой и др., 2013: 3](#)). Аналогичным образом поступают и другие авторы, например С.С. Бережной ([Бережной и др., 1981](#)). Впрочем, это правило не распространяется на плавучие батареи, переоборудованные из тех же барж. В обеих работах их биографии рассматриваются достаточно подробно. И лишь в непосредственном описании боевых действий на севере иногда упоминаются сами баржи. Но при этом, как правило, не указан ни тип, ни технические детали судна ([Военные моряки..., 1982](#)). Таким образом, проследить биографии барж Морского ведомства воткинской постройки возможно лишь на основе статистических сборников.

По хронологии самый ранний из них – это «Торговый флот РСФСР. Список судов к 1-му января 1922 года», изданный в 1922 г. ([Торговый флот, 1922](#)). В соответствии с ним, на Белом море числятся шесть барж типа ТЛ: ТЛ-6, ТЛ-9, ТЛ-15, ТЛ-16, ТЛ-18, ТЛ-19. Порт приписки у всех Архангельск. Бывшим владельцем по трем баржам значится «Воен[ный] речн[ой] трансп[орт]», у одной – «Служ[ба] Лед[околов]», еще у двух стоит прочерк. Все суда грузоподъемностью по 246 тонн (15 тыс. пуд.), длиной 32,025 м (105'), шириной 6,405 м (21'). Год постройки – 1919-й. Еще одна баржа явно этого же типа имеет грузоподъемность 328 т (20 тыс. пуд.), при этом точно такие же размеры и год постройки. Это № 1, находящаяся в «Воен[ном] порт[у]», бывший хозяин которой значится «Служ[ба] Лед[околов]» ([Торговый флот, 1922: 196-197](#)). Исходя из описания боевых действий на севере, можно сделать вывод, что это плавучая мастерская № 1. Судя по всему, указанный список составлялся еще до основных событий Гражданской войны, возможно, в 1919 г., но был издан лишь в 1922 г. На это указывают названия, литеры и номера кораблей и судов, которые на 1922 г. находились в составе Морских сил Северного моря ([Яровой и др., 2013](#)). В Списке все они даются под старыми наименованиями. Таким образом, можно заключить, что, по крайней мере, семь воткинских 250-тонных барж в 1919 г. благополучно были собраны, достигли Архангельска и вошли там в строй.

Относительно баржи № 1 из списка или плавмастерской № 1, по В.В. Яровому с соавторами, – это 250-тонная баржа, о чем прямо сообщается в последней работе. Там же дается информация, что длина судна 30,00 м, ширина 6,50 м, осадка 2,15 м ([Яровой и др., 2013: 171](#)). Интересна и установленная авторами ее дальнейшая судьба. «*В середине августа 1921 г. в составе отряда лихтеров отправилась из Архангельска на Енисей. Затем вошла в состав вначале отдельного Объ-Енисейского гидрографического отряда, а в июле 1922 – Убекосибиря. 18 августа 1922 года штормом вынесена из Нового порта и выброшена на берег в районе Яру-яга. Дальнейшая судьба не установлена*» ([Яровой и др., 2013: 172](#)). Это еще раз доказывает, что список 1922 г. дает данные, по крайней мере, до 1921 г. (год отправки судна на Енисей).

Таким образом, на 1919–1920 гг. в литературе фигурируют данные о семи баржах 250-тонного типа, одна из которых в 1921 г. отправилась на Енисей.

Следующий «срез» состояния барж можно получить на 1926 г. В этот период в составе портовых плавучих средств в Управлении Архангельского торгового порта в землечерпательном караване числятся шаланды № 1, № 2 и № 8, построенные на Воткинском заводе в 1914 г. Порт приписки у всех Архангельск, регистрационные номера № 133, 134 и 137 соответственно. Все три судна имеют длину по 31,70 м, ширину 6,70 м, осадку порожним 0,76 м (2,5'), в грузу 1,68 м (5,5') (у № 8: 0,79/1,71 м – 2,6'/5,6'). Грузоподъемность судов 150, 160 и 150 тонн соответственно. Еще две шаланды имеют характеристики, близкие к этим. Это № 3 и № 6. Снова обе постройки Воткинского завода, первая – 1914 г., вторая – 1917 г. Их регистрационные номера № 135 и 136, а порт приписки Архангельск. Проблема в том, что их размеры отличаются от вышеприведенных: длина 37,79 м, ширина 8,53 м, осадка 0,76/1,83 м (2,5'/6,0'). Грузоподъемность судов указана как 160 и 320 т соответственно ([Морской торговый флот, 1927: 280-281](#)). Идущие подряд регистрационные номера вполне могут указывать на однотипность всех судов. А сообщаемые размеры – на 250-тонный тип. Существенно различается год постройки. Но при анализе Воткинской продукции легко заметить, что ни в 1914 г., ни в 1917 г. завод ничего подобного не строил.

В землечерпательном караване имеется еще одно судно с аналогичными размерами, также воткинской постройки (1914 г.). Это Рефулер № 2, числящийся в Управлении Новороссийского

торгового порта. Порт приписки Новороссийск, регистрационный номер № 46. Длина судна 32,00 м, ширина 7,00 м, глубина трюма 3,20 м, осадка порожним 1,19 м (3,9'). На судне стояли два дизеля постройки Колпино (год производства неизвестен), 450 и.л.с., или 36 э.л.с., вместимость судна 211 брт. (*Морской торговый флот, 1927: 272-273*). Как видно, снова указан год постройки 1914-й, а поскольку размерения совпадают, можно предположить, что это все тот же тип 250-тонной баржи, переоборудованный в данном случае в рефулер.

Еще четыре баржи этого типа обнаруживаются в речном флоте. На Енисее в 1927 г. числится лихтер № 330, регистрационный номер № 53257. Район плавания – Енисей с заливом. Длина судна 33,70 м, ширина 6,50 м, глубина трюма 3,10 м, осадка порожним 0,93 м, в грузу 2,10 м. Тоннаж – 240 брт., грузоподъемность 200 т сухого груза (*Регистр, 1927: 111*). Место постройки судна не указано. На Волге в составе судов Волго-Каспийского канала имеется железная баржа «Литер Б». Приписка – Астрахань, регистрационный номер № 20687. Длина судна 30,40 м, ширина 6,54 м, глубина трюма 2,90 м, осадка порожним 0,56 м. Тоннаж 204 брт. Судно числится постройки 1923 г., место постройки также неизвестно (*Регистр, 1926: 534*). Наконец, еще две сухогрузные баржи находились в 1926 г. в Северо-Западном государственном речном пароходстве. «Цефей», приписка Рыбинск, регистрационный номер № 32352, построен в 1917 г. на Воткинском заводе. Длина 30,48 м, ширина 6,60 м (напечатано 60,60 м, но это явно опечатка), глубина трюма 3,30 м, осадка порожним 0,57 м, в грузу 2,23 м. Тоннаж 235 брт., грузоподъемность – 361 т сухого груза. И, наконец, «Пегас», приписка Рыбинск, регистрационный номер № 28540, построен в 1916 г. на Воткинском заводе. Длина 30,25 м, ширина 6,55 м, глубина трюма 3,22 м, осадка порожним 0,54 м, в грузу 2,34 м. Тоннаж 225 брт., грузоподъемность – 330 т сухого груза (*Регистр, 1926: 150*).

Данные регистров несколько корректируются бюллетенями Российского регистра за 1924 г. Под номером регистрации № 962 в них значится баржа № 60099 «Знаменосец» Северо-Западного речного государственного пароходства, ранее принадлежавшая Воткинскому заводу. Местом плавания судна значится Нева. Год постройки неизвестен, место – Воткинский завод. Длина 31,95 м, ширина 6,40 м, высота 2,77 м, осадка порожним 0,26 м, в грузу 1,52 м. Грузоподъемность – 159 т сухого груза (9715 пуд.) (*Бюллетень № 7 и 8, 1924, 11*). Под номером регистрации № 1162 значится баржа № 61665 «Цефей» (регистрационный номер 32352). Характеристики судна совпадают с таковыми из Регистра 1926 г. (*Бюллетень № 9, 1924: 9*). В аналогичном более раннем бюллетене под номером регистрации № 125 имеется информация о постановке на учет регистром железной баржи № 1360. Она прошла осмотр 27 мая 1925 г. в Рыбинске и получила регистрационный номер № 28540. Судно имеет грузоподъемность 330 т сухого груза, осадку порожним 0,54 м, в грузу 2,34 м (*Дополнение № 2, 1925: 1*). Сравнивая регистрационные данные и характеристики последнего судна, можно прийти к выводу, что это «Пегас». Совпадает регистрационный номер, грузоподъемность и осадка.

По «Персею» странным видится отсутствие наименования на момент регистрации. Весьма возможно, что у «Знаменосца» и «Цефея», для которых указаны номера и наименования, последние были присвоены лишь непосредственно в период их регистрации. Поскольку до этого они были номерные, в бюллетень вошли как номера, так и новые наименования. В Регистре 1926 г. номера уже не сообщаются, суда фигурируют исключительно под названиями. Что касается «Пегаса», несмотря на то, что «Дополнение № 2» имеет более позднюю дату издания, по логике и нумерации она явно предшествует «Бюллетеням...». Но у них различается издательство. В «Дополнениях...» это типография Госстраха, а в «Бюллетенях...» – Транспечать. Можно сделать предположение, что Русский Регистр сначала передавал для печати бюллетени в первую типографию, но, явно не удовлетворенный сроками издания, перешел на печать своими силами с намного большей оперативностью. В итоге можно утверждать, что на 1924 г. все три баржи, скорее всего, формально принадлежали Воткинскому заводу (в это время он находился на консервации) и имели лишь номера.

Таким образом, можно сделать предположение, что, скорее всего, до начала активных боевых действий на севере семь воткинских 250-тонных барж были приняты заказчиком в Архангельске. Первая баржа стала плавучей мастерской (№ 1), еще шесть использовались как рейдовые (ТЛ-6, ТЛ-9, ТЛ-15, ТЛ-16, ТЛ-18, ТЛ-19). Три оставшиеся баржи на 1919 г. находились в стадии, далекой до готовности к сдаче, поэтому их эвакуировали с Северной Двины на Верхнюю Волгу. Поскольку это были рейдовые баржи, их использование на реках имело множество трудностей, и в качестве плавучих батарей они не годились. По окончании Гражданской войны архангельские баржи нашли неожиданное применение в качестве шаланд для дноуглубительных караванов. Возможно, из-за этого одна из них ушла на Волжско-Каспийский канал, а еще одну из переведенных на Волгу переоборудовали в рефулер.

Информация о 200-тонных баржах намного более неполная и впервые встречается лишь в Регистре 1926 г.

Пять штук прошли освидетельствование регистром в период с 1 по 4 февраля 1925 г. В бюллетенях регистрации № 4403 значится шаланда дебаркадер, регистрационный номер № 13114, бюллетень № 4408, это шаланда «Юг», регистрационный номер № 13127, бюллетень № 4409 – шаланда «Рабочий», регистрационный номер № 13128, бюллетень № 4410 – шаланда «Сатурн», регистрационный номер

№ 13129, бюллетень № 4412 – шаланда «Моряк», регистрационный номер № 13199. Их характеристики следующие:

Дебаркадер 516 грт., 42,67 – 8,64 – 2,41 – 0,44 / 1,96 м ВЗ, 1917 г.;

«Юг» 547,5 грт., 42,69 – 8,64 – 2,41 – 0,33 / 1,96 м ВЗ, 1917 г.;

«Сатурн» 663 грт. 42,67 – 9,60 – 2,39 – 0,33 / 1,23 м ВЗ, 1917 г.;

«Рабочий» 547,5 грт. 42,67 – 8,64 – 2,41 – 0,33 / 1,96 м ВЗ, 1917 г.;

«Моряк» 547,5 грт. 42,67 – 8,64 – 2,41 – 0,33 / 1,96 м ВЗ, 1917 г. (Бюллетень № 26, 1925: 11-12).

Размерения судов совпадают с таковыми у 200-тонных барж, кроме «Сатурна», ширина которого 9,60 м. Впрочем, это банальная опечатка, и следует читать 8,60 м, что подтверждает Регистр 1946 г.

В регистре 1946 г. в составе Камской инспекции находились следующие баржи, которые по характеристикам напоминают 200-тонный тип.

ГХ-014, рег. № 110021. 420 брт., 300 грт. 42,70 – 9,92 – 1,80 – 0,25/1,20 м ВЗ, 1902 г.

ГП-015, рег. № 110032. 405 брт., 370 грт. 42,67 – 8,53 – 2,10 – 0,25/1,50 м ВЗ, 1897 г.

ГП-016, рег. № 110394. 420 брт., 370 грт. 42,67 – 8,55 – 2,00 – 0,28/1,40 м ВЗ, 1897 г.

ГХ-019, рег. № 110159. 450 брт., 390 грт. 44,26 – 9,92 – 1,8 – 0,30/1,20 м ВЗ, 1915 г. (Регистр, 1946: 46).

«Сатурн», рег. № 13129. 246 брт., 410 грт. 42,57 – 8,60 – 2,39 – 0,32/1,72 м ВЗ, 1917 г. (Регистр, 1946: 70).

ГП-08, рег. № 110031. 377 брт., 310 грт. 42,67 – 8,50 – 1,81 – 0,30/1,21 м ВЗ, 1899 г. (Регистр, 1946: 82).

ГП-07, рег. № 110421. 410 брт., 310 грт. 42,50 – 8,65 – 1,78 – 0,28/1,18 м ВЗ, 1897 г. (Регистр, 1946: 3).

Всего, таким образом, получается семь барж. В преамбуле «Сатурна» сомнений не возникает: сходятся характеристики и регистрационный номер. Вероятно также, что именно четыре баржи (ГП-07, ГП-08, ГП-015, ГП-016) указаны вместе с «Сатурном» в Регистре 1926 г.

Еще две баржи отсутствуют в Регистре 1926 г. (ГХ-014 и ГХ-019) и имеют слишком большую ширину – 9,92 м. Причем, это явно не ошибка (в отличие от «Сатурна» в Регистре 1926 г.). Список 1939 г. относительно ГХ-014 (бывшая баржа Ж-12) и ГХ-019 (бывшая Ж-50) сообщает, что они имеют ширину 9,92 м (Список, 1939: 75). Аналогично Список 1934 г. говорит, что Ж-12 (бывшая № 0307) имеет ширину 9,92 м, а Ж-50 (бывшая № 0309) – 9,96 м (Список, 1934: 21-22). Таким образом, обе баржи, скорее всего, – другой тип. На это же указывают годы постройки. Если четыре 200-тонные баржи ошибочно даются как 1897–1899 гг. постройки, то у ГХ-014 это 1902 г., а для ГХ-019 – 1915 г.

В качестве возможных кандидатов на эти два судна можно указать плашкоут «Вотка» и пароход «Сплавщик», построенные как раз в 1902 и 1915 гг. Они фигурируют в Регистре 1926 г., после чего пропадают.

Таким образом, получается, что пять 200-тонных барж, достраивавшихся Воткинским заводом к 1918 г., вошли в строй к 1926 г. и находились в работе к 1946 г. Отсюда информация справки ГУК за март 1918 г. о готовности пяти барж к отправке в апреле 1918 г. кажется вполне вероятной, учитывая некоторую задержку с выполнением заказа.

4. Результаты

Информацию из литературы существенно дополняет делопроизводственная документация Воткинского завода.

В первую очередь это графическая документация. Так, имеется «Чертеж стальной баржи для сухого груза на 200 т по заказу ГУК [Главного управления кораблестроения] Адмиралтейства». Чертеж утвержден 15 ноября 1917 г. Объекты имели строительные номера № 373–№382 (10 шт.). Длина корпуса 42,67 м (140'), ширина по миделю 8,54 м (28'), высота борта 2,44 м (8'), осадка с грузом 200 т 1,22 м (4'). Имеется примечание, что дров войдет около 70 куб. саж. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 338).

По другому типу есть «Проект баржи грузоподъемностью 250 т для Белого моря», утвержденный 1 января 1917 г. начальником цеха Сумароковым. Длина между перпендикулярами 30 м, ширина на миделе 6,5 м, высота борта 3,2 м, осадка порожним 0,55 м, в грузу 2,15 м. Водоизмещение пустой 78,4 т, полной 347 т. Команда 4 чел. На судне предполагалось установить грузовые стрелы (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 337). Теоретический чертеж баржи 250 т для Белого моря утвердили 4 января 1917 г. Характеристики судна полностью совпадают с приведенными на чертеже общего вида (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 77).

Видно, что утверждение чертежей состоялось с разницей в 10 месяцев. Это подтверждает, что работы по 200-тонным баржам начались по окончании основных работ по 250-тонным.

Серьезной трудностью, с которой столкнулся Воткинский завод, стала военная инфляция. В частности, по заказам ГУК завод предлагал цену за 200-тонную баржу увеличить с 65 тыс. до 85 тыс. руб. Аналогично цену на 250-тонную рейдовую баржу с 85 тыс. до 95 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11229. Л. 19).

Первая сумма рассчитывалась по ценам 1917 г., вторая – уже 1918 г. Видно, что цена за 200-тонную баржу увеличивалась на 30 %, в то время как на 250-тонную – на 12 %. Это снова свидетельствует о том, что на момент составления документа (середина 1917 г.) 250-тонные баржи были уже практически готовы, в то время как 200-тонные еще только строились.

Далее администрация завода сетовала, что, несмотря на инфляцию, ГУК перевел лишь 30 % от общей стоимости: за все 20 барж – 450 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11229. Л. 190б.). В данном случае имеется изначальная контрактная стоимость: 650 тыс. руб. за 200-тонные баржи и 850 тыс. за 250-тонные. 30 % от суммы в 1,5 млн руб. как раз и составляет указанные в документе 450 тыс. руб.

Имеются немногочисленные упоминания и о сроках выполнения заказов. Так, в ответ на запрос ГУК завод проинформировал 7 апреля 1918 г., что касается заказа на 20 барж, то четыре уже находятся в пути, «остальные будут готовы в нынешнем году» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11229. Л. 268). Хотя в документе нет указания на тип, но понятно, что отправлены рейдовые 250-тонные.

В сведениях о производстве Воткинского завода за 1918 г. указывается, что в период с 1 января 1917 г. по 1 января 1918 г. заводом сданы, согласно спецификации, Кольские баржи (6 шт.), плавучий кран для Николаевского порта, две грунтоотвозные шаланды по 13 куб. саж. для Архангельского порта, шесть грунтоотвозных шаланд по 15 куб. саж. для Астраханского порта, два бака для Ижевского завода и 10 барж грузоподъемностью по 250 т для Морского министерства. На изготовление последних было затрачено 35 000 пудов железа (573 т) (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 29. Л. 2).

Таким образом, получается, что, действительно, к началу войны на севере все десять 250-тонных барж были отправлены заказчику, но, очевидно, что собраны и сданы были далеко не все. Так что картина, которая явствует из анализа литературы, если архивными документами полностью и не подтверждается, то, по крайней мере, категорично и не опровергается.

А вот с выполнением заказа на 200-тонные баржи имеется определенная неясность. Тем не менее в документации, связанной с Воткинским восстанием, имеются многочисленные свидетельства, что восставшие содержали пленных в каких-то недостроенных баржах. Подробности о самих баржах отсутствуют, но в фондах МИКВ имеется, вероятно, единственное фотосвидетельство (Рисунок 1). Судя по характерным размерам и практически четырехугольным шпангоутам, это либо 200-тонная, либо 120-тонная баржа. Отличить их можно только по размерениям, и по имеющейся фотографии это сделать трудно. Но поскольку в 1918 г. завод все заказы по 120-тонным баржам уже выполнил и суда успешно сдал, а к заказу на последние десять единиц еще практически не приступал, это явно 200-тонная баржа. В правой части снимка видна носовая часть с характерным фальшбортом. На заднем плане явно проступают заводские постройки, что указывает на место фотографирования в Воткинске.



Рис. 1. Одна из четырех барж-тюрем с бывшими баржевиками (оригинал 18 × 24 см. Ноябрь 1918 г.) (МИКВ. Д. 7512. № 99)

Имеется также упоминание, что в конце восстания четыре баржи сплавили по рекам Сива и Вотка в Каму для создания понтонного моста. По этому мосту был осуществлен отход подразделений

Воткинской народной армии для соединения с Колчаком. К сожалению, каких-либо более или менее достоверных свидетельств этого пока не обнаружено.

А вот на 1 января 1919 г. завод отчитывался, что у него в стадии достройки находились суда по наряду № 9 «*Баркасы речные в 200 тонн для Архангельского порта*». В документе значится, что их всего 10 единиц с общей массой 51 150 пуд. (838 т). Но напротив цифры стоит проставленный красными чернилами знак вопроса, и этими же чернилами выше стоят цифры 6 единиц, 30 608 пуд. (501 т). В графах по имеющимся материалам и требуемым материалам стоят прочерки, а цифра общей готовности указана как 99 %. В примечании говорится: «*Четыре из них в разобранном виде отправлены в Архангельск, а остальные 6 шт[ук] кончены и находятся здесь, стоят спущенные на воду*» (МИКВ. Д. 4812. Л. 32).

60 % от массы 51 150 пуд. получается 30690 пуд., что практически совпадает с указанной красными чернилами цифрой в 30 608 пуд. С другой стороны, на четыре сданные баржи приходится 20 542 пуд., или 5 135,5 пуд. на единицу. Получается, что на шесть оставшихся должно пойти материала 30 813 пуд., то есть недостает 205 пуд., что составляет 0,7 % от готовности. Округляя, действительно получается процент готовности – 99%.

В плане работ Судового цеха на 1919 г. среди прочих пунктов значится п. 10 на «*Баржи в 200 тонн речные для Архангельского порта*». Работы по нему производились по наряду № 9, выданному 19 января 1917 г. Водоизмещение их составляло 21 700 пуд. (355 т), вес 5 650 пуд. (92,5 т). В примечании указано: «*четыре кончены и в разобранном виде отправлены в Архангельск. 6 кончены, находятся здесь, нет корпусных принадлежностей. Сделано 99 %. Стоят на воде*» (МИКВ. Д. 4812. Л. 350б–36). Более каких-либо дополнительных данных по этим баржам в заводской документации пока не обнаружено. А в 1920–1921 гг. эти баржи не указаны в довольно подробных описях имущества завода среди достраиваемых или ремонтируемых судов. Поэтому можно сделать вывод, что уже в конце 1919 г. барж на заводе не было.

В апреле 1919 г. колчаковские войска вышли к Каме. На 25 апреля 1919 г. они вели спасательные работы воткинского каравана, состоявшего из 20 барж и пароходов «Звенига», «Онега» и «Шторм». Как отмечалось в рапорте начальника опорной базы, «*части машин и арматура с пароходов снята частью белыми, частью красными*». Пароходы «Онега» и «Шторм» стояли выше села Степаново, часть каравана находится у деревни Костоваты ниже Галева (РГА ВМФ. Р-2180. Оп. 1. Д. 5. Л. 67). К сожалению, состав и состояние барж воткинского каравана в деле не рассматриваются. Но, судя по всему, суда требовали спасательных работ, поэтому ни одна из барж белыми не мобилизовывалась.

Цифра 20 с достаточно высокой вероятностью может свидетельствовать, что 200-тонные баржи действительно сплавили в Каму. Только вот вопрос, сколько и когда. Фотография из фондов МИКВ (рис. 1) свидетельствует, что после взятия Воткинска красными, по крайней мере, одна баржа все еще оставалась в городе. На фотографии виден снег, то есть это явно зима 1918/19 г. Анализ литературы показал, что в 1926 г. на Каме имелось пять барж этого типа. Причем одна из них не имеет наименования, а называется дебаркадером. Можно предположить, что на момент восстания на заводе имелось пять барж, а не шесть, как утверждает документ. Тогда многое становится понятным. Одна – дебаркадер и склад имущества. И тогда, действительно, под тюрьму могло использоваться четыре баржи (как утверждает подпись к фотографии). И сплавить повстанцы могли только четыре. Склад-дебаркадер перед сплавом надо разгрузить, а куда складировать имущество? Если на снег, то оно непременно пострадает во время зимы. Поэтому вполне логично и проще склад-дебаркадер оставить в городе. И баржевики после захвата города красными как раз могли сфотографироваться на этом дебаркадере, тем более что, как утверждает рапорт начальника опорной базы, если баржи действительно сплавили, то они, скорее всего, после ликвидации понтонного моста зимовали в неподготовленных пунктах Камы. И уж тем более удобного подхода к ним, как это видно на фотографии, скорее всего, не было бы. Так, в протоколе заседания Делового совета Воткинского завода от 23 декабря 1918 г. говорилось, что баржа «Кама» и плашкоут «Север» из заводского каравана стоят на мели вдали от Галева и им угрожает опасность от весеннего ледохода (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 33).

Учитывая вышеуказанное, можно сделать предположение, что до начала восстания Воткинский завод поставил Морскому министерству четыре комплекта 200-тонных барж. Возможно, еще один комплект находился в стадии перевозки и еще не был сдан. И тогда в Воткинске действительно могли стоять пять барж, которых в итоге не стали разбирать и передали в Камское речное пароходство. Именно поэтому пять судов фигурируют в Регистрах 1926 г. и 1943 г. А вот проследить судьбу еще пяти комплектов в рамках имеющихся источников не представляется возможным. Вполне вероятно, если комплекты не пострадали во время боевых действий, их могли собрать не силами завода. В этом случае вряд ли где-то могли остаться указания, что это воткинская продукция, и они могли идти в регистрах без указания места постройки или с указанием в качестве такового места их сборки.

5. Заключение

В 1916–1917 гг. Воткинский завод получил заказ Морского министерства на строительство 20 барж 250-тонного рейдового и 200-тонного речного типа. Весь заказ заводом был выполнен, но с некоторым запаздыванием, учитывая «форс-мажор» 1917–1918 гг.

Из десяти барж 250-тонного типа семь были сданы заказчику и вошли в состав плавсредств Архангельского военного порта. Еще три, по-видимому, на момент начала активных боевых действий на Северной Двине находились в стадии достройки. Поскольку этот тип мало подходил для боевых действий на реках, все три баржи перевели на Верхнюю Волгу.

Из десяти барж 200-тонного типа в рамках имеющейся источниковой базы можно проследить лишь биографии пяти, вошедших в Камское речное пароходство и позднее – в Вятское. Скорее всего, на момент начала воткинского восстания в городе как раз и находились эти пять барж, использованных сначала в качестве тюрьмы, а потом сплавленных на Каму для строительства понтонного моста. Судьба еще пяти барж неизвестна. Если они не погибли во время Гражданской войны, возможно, их собирали без участия Воткинского завода и в их дальнейших регистрационных данных завод более не фигурировал.

Литература

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

МИКВ – Архив Музея истории и культуры города Воткинска.

РГА ВМФ – Российский государственный архив военно-морского флота.

Бережной и др., 1981 – *Бережной С.С. и др.* Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского флота (1917–1927 гг.). М.: Воениздат, 1981. 589 с.

Бюллетень № 7 и 8, 1924 – Бюллетень № 7 и 8. Список судов без механического двигателя, получивших свидетельства Российского Регистра на право плавания (5 августа 1924 г.). М.: Транспечать, 1924. 16 с.

Бюллетень № 9, 1924 – Бюллетень № 9. Список судов без механического двигателя, получивших свидетельства Российского Регистра на право плавания (13 августа 1924 г.). М.: Транспечать, 1924. 12 с.

Бюллетень № 26, 1925 – Бюллетень № 26. Список судов без механического двигателя, получивших свидетельства Российского Регистра на право плавания (10 июня 1925 г.). М.: Типография Госстраха, 1924. 16 с.

Военная промышленность, 2004 – Военная промышленность России в начале XX в. (1900–1917). М.: Новый хронограф, 2004. 832 с.

Военные моряки..., 1982 – Военные моряки в борьбе за власть Советов на севере (1917–1920 гг.). Л.: Наука, 1982. 408 с.

Дополнение № 2, 1925 – Дополнение № 2 к бюллетеням речных судов без механического двигателя (20 июня 1925 г.). М.: Типография Госстраха, 1925. 8 с.

Морской торговый флот, 1927 – Морской торговый флот СССР. Список судов к 1 января 1926 г. М.: Транспечать, 1927. 292 с.

Регистр, 1926 – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен ... на 1 марта 1926 г. / Под ред. инж. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 632 с.

Регистр, 1927 – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Бассейны рек Днепра и Буга, Дона и Кубани, Сибирских и Среднеазиатских рек. Составлен ... на 1 марта 1927 г. / Под ред. инж. Н.Я. Волпянского. Рыбинск: Типолитография ЯГСНХ им. Володарского, 1927. 218 с.

Регистр, 1946 – Регистровая книга речных и озерных несамоходных судов, находящихся под технадзором Речного Регистра Союза ССР. Камская инспекция. [Б.м.]: [Б.и.], 1946. 167 с.

Список, 1934 – Список парового и непарового флота. Навигация 1934 года. Пермь: Камское речное пароходство, 1934. 23 с.

Список, 1939 – Список судов речного несамоходного флота Московско-Волжско-Камского ЦУРФа. М.: Водный транспорт, 1939. 162 с.

Торговый флот, 1922 – Торговый флот РСФСР. Список судов к 1-му января 1922 года. М.: Цумор, 1922. 280 с.

Яровой и др., 2013 – *Яровой В.В., Смолин А.А., Приданников М.И.* Морские силы Северного моря (1920–1922 гг.). СПб.: Галера Принт, 2013. 280 с.

Reference

Berezhnoy et al., 1981 – *Berezhnoy S.S. et al.* (1981) Korabli i vspomogatel'nye suda sovetskogo Voenno-Morskogo flota (1917–1927 gg.) [Ships and auxiliary vessels of the Soviet Navy (1917–1927)]. Moscow: Military Publishing House, 1981. 589 p. [in Russian]

Bulletin № 26, 1925 – Byulleten' № 26. Spisok sudov bez mekhanicheskogo dvigatelya, poluchivshikh svidetel'stva Rossiiskogo Registra na pravo plavaniya (10 iyunya 1925 g.) [Bulletin No. 26. List of ships without a mechanical engine that received certificates from the Russian Register for the right to sail (June 10, 1925)]. Moscow: Gosstrakh Printing House, 1924. 16 p. [in Russian]

Bulletin № 7 and 8, 1924 – Byulleten' № 7 i 8. Spisok sudov bez mekhanicheskogo dvigatelya, poluchivshikh svidetel'stva Rossiiskogo Registra na pravo plavaniya (5 avgusta 1924 g.) [Bulletin No. 7 and 8. List of ships without a mechanical engine that received certificates of the Russian Register for the right to sail (August 5, 1924)]. Moscow: Transpechat, 1924. 16 p. [in Russian]

Bulletin № 9, 1924 – Byulleten' № 9. Spisok sudov bez mekhanicheskogo dvigatelya, poluchivshikh svidetel'stva Rossiiskogo Registra na pravo plavaniya (13 avgusta 1924 g.) [Bulletin No. 9. List of ships without a mechanical engine that received certificates from the Russian Register for the right to sail (August 13, 1924)]. Moscow: Transpechat, 1924. 12 p. [in Russian]

Dopolnenie № 2, 1925 – Dopolnenie № 2 k byulletenyam rechnykh sudov bez mekhanicheskogo dvigatelya (20 iyunya 1925 g.). [Supplement No. 2 to the Bulletins of River Vessels Without Mechanical Propulsion (June 20, 1925)]. Moscow: Gosstrakh Printing House, 1925. 8 p. [in Russian]

MIKV – Arkhiv Muzeya istorii i kul'tury goroda Votkinska [Archive of the Museum of History and Culture of the city of Votkinsk].

Morskoi torgovyi flot, 1927 – Morskoi torgovyi flot SSSR. Spisok sudov k 1 yanvarya 1926 g. [Merchant Marine of the USSR. List of courts by January 1, 1926]. Moscow: Transpechat', 1927. 292 p. [in Russian]

Register, 1926 – Registr Soyuz SSR. Spisok rechnykh sudov. Sostavlenn ... na 1 marta 1926 g. [Register of the USSR. List of river ships. Compiled ... on March 1, 1926] / Ed. by Eng. N.Ya. Volpyansky. Moscow: Transpechat, 1926. 632 p. [in Russian]

Register, 1927 – Registr Soyuz SSR. Spisok rechnykh sudov. Basseiny rek Dnepra i Buga, Dona i Kubani, Sibirskikh i Sredneaziatskikh rek. Sostavlenn ... na 1 marta 1927 g. [Register of the USSR. List of river ships. Basins of the Dnieper and Bug, Don and Kuban, Siberian and Central Asian rivers. Compiled ... on March 1, 1927] / Ed. by Eng. N.Ya. Volpyansky. Rybinsk: Typo-Lithography YaGSNKh im. Volodarsky, 1927. 218 p. [in Russian]

Register, 1946 – Registrovaya kniga rechnykh i ozernykh nesamokhodnykh sudov, nakhodyashchikhsya pod tekhnadzorom Rechnogo Registra Soyuz SSR. Kamskaya inspektsiya [Register book of river and lake non-self-propelled vessels under the technical supervision of the River Register of the USSR. Kama inspection]. [Without place]: [Without editorial], 1946. 167 p. [in Russian]

RGA VMF – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv voenno-morskogo flota [Russian State Archives of the Navy].

Spisok, 1934 – Spisok parovogo i neparovogo flota. Navigatsiya 1934 goda [List of steam and non-steam fleet. Navigation 1934]. Perm': Kamskoe rechnoe parokhodstvo, 1934. 23 p. (In Russian).

Spisok, 1939 – Spisok sudov rechnogo nesamokhodnogo flota Moskovsko-Volzhsko-Kamskogo TsURFa [List of ships of the river non-self-propelled fleet of the Moscow-Volga-Kama TsURF]. Moscow: Vodnyi transport, 1939. 162 p. [in Russian]

Torgovyi flot, 1922 – Torgovyi flot RSFSR. Spisok sudov k 1-mu yanvarya 1922 goda [Merchant fleet of the RSFSR. List of ships for January 1, 1922]. Moscow: Tsumor, 1922. 280 p. [in Russian]

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

Voennaya promyshlennost', 2004 – Voennaya promyshlennost' Rossii v nachale XX v. (1900–1917) [Russian military industry at the beginning of the 20th century. (1900–1917)]. Moscow: Novyi khronograf, 2004. 832 p. [in Russian]

Voennye moryaki..., 1982 – Voennye moryaki v bor'be za vlast' Sovetov na severe (1917–1920 gg.) [Military sailors in the struggle for Soviet power in the north (1917–1920)]. Leningrad: Nauka, 1982. 408 p. [in Russian]

Yarovoy et al., 2013 – Yarovoy V.V., Smolin A.A., Pridannikov M.I. (2013) Morskie sily Severnogo morya (1920–1922 gg.) [Naval Forces of the North Sea (1920–1922)]. St. Petersburg. 280 p. [in Russian]

Баржи Воткинского завода, заказанные Морским министерством в 1916–1917 гг.

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Ирина Юрьевна Черкасова ^b

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

^b Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

Аннотация. Баржи отечественного торгового и военного флотов пока не были объектом научного исследования. Многие авторы, занимающиеся историей судостроения, упоминают о постройке несамоходных судов, но это лишь эклектичные упоминания. Частично эта проблема преодолевается за счет статистических сборников, публиковавших составы торгового и военного флотов на определенную дату. Однако целостная картина эволюции отечественного несамоходного флота создается либо для дореволюционного, либо для советского периода. События революции и Гражданской войны проходят своеобразным водоразделом, затрудняющим достоверно соединить биографии судов.

* Корреспондирующий автор

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

В 1916–1917 гг. Воткинский завод получил заказ Морского министерства на строительство 20 барж 250-тонного рейдового и 200-тонного речного типа. Весь заказ заводом был выполнен, но с некоторым запаздыванием, учитывая «форс-мажор» 1917–1918 гг. Эти баржи и стали объектом исследования данной работы.

Из десяти барж 250-тонного типа семь были сданы заказчику и вошли в состав плавсредств Архангельского военного порта. Еще три, по-видимому, на момент начала активных боевых действий на Северной Двине находились в стадии достройки. Поскольку этот тип мало подходил для боевых действий на реках, все три баржи перевели на Верхнюю Волгу.

Из десяти барж 200-тонного типа в рамках имеющейся источниковой базы можно проследить лишь биографии пяти, вошедших в Камское речное пароходство и позднее – в Вятское. Скорее всего, на момент начала воткинского восстания в городе как раз и находились эти пять барж, используемых сначала в качестве тюрьмы, а потом сплавленных на Каму для строительства понтонного моста. Судьба еще пяти барж неизвестна. Если они не погибли во время Гражданской войны, возможно, их собирали без участия Воткинского завода и в их дальнейших регистрационных данных завод более не фигурировал.

Ключевые слова: источник, Воткинский завод, Морское министерство, судостроение, Архангельский военный порт, Гражданская война.