

Copyright © 2017 by Sochi State University
 Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Russian Federation
 Co-published in the Slovak Republic
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 ISSN: 2073-9745
 E-ISSN: 2310-0028
 Vol. 44, Is. 2, pp. 644-652, 2017
 DOI: 10.13187/bg.2017.2.644
 Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 94 (47).083

Votkinsk's Shipbuilding During the First World War. Reconstruction and Analysis of the Structure of Military Orders

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}, Dmitry Matveev ^b, Alexander S. Semyonov ^c

^a International Network Center of Fundamental and Applied Research, Russian Federation

^b East-European Institute, Russian Federation

^c Peoples Friendship University of Russia (RUDN University), Russian Federation

Abstract

Reconstruction of order's numbers of shipbuilding production of Votkinsk plant during the First World War was carried out. It was based on the available order's numbers that recovered in the documentation of the Technical Bureau of the Votkinsk Plant, the missing numbers were reconstructed by the drawing in archival information and logical conclusions. This made it possible to assess the change in the qualitative picture of the Votkinsk's shipbuilding during the WW1. If before the war the intellectually capacious production in the form of steamers and bots prevailed, then in the wartime the factory was redesigned for the production of barges, which amounted to a small fraction of orders in pre-war production. And, in fact, of the steamships accepted for execution, only half was completed, and during the war only one ("Splavshchik"). In addition, if before the war the assembly at the sites in Sretinsk and Tyumen was predominant, then in the military conditions, the work at the branches was curtailed. The branch in Syrygol, stopped working in 1915 after the assembly of the last floating crane for the ports of the Black Sea. This circumstance may indicate that the degradation of the Votkinsk shipbuilding, which stopped this production while the plant was being preserved in the mid-1920s, began during the World War, and not during the Civil War, as was previously assumed. Therefore, the statement in the literature that the shipbuilding industry in Votkinsk underwent modernization due to military orders is not well-off.

Keywords: Votkinsk, Votkinsk plant, Shipbuilding shop, Technical bureau, shipbuilding, World War I.

1. Введение

Мировая война стала серьезным испытанием для промышленности Российской империи. История промышленности Урала 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. За последние десятилетия появились работы, пытающиеся системно рассмотреть эту проблему как продукт серии взаимосвязанных 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 данной работы состоит в определении реальных объемов производства судостроительного цеха Воткинского завода в период Первой мировой войны и анализа изменения его структуры.

* Corresponding author

E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov), matveevdv1972@mail.ru (D.V. Matveev), semyonov1980@mail.ru (A.S. Semyonov)

2. Материалы и методы

До сих пор при оценке объемов производства воткинского завода исследователи использовали в качестве источниковой базы фонды воткинского завода. Однако, как было показано нами ранее (Mitiukov, 2017), 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. Предыдущая наша работа с ними и реконструкция по их данным биографий судов дали возможность сформулировать несколько оригинальных принципов, подробнее изложенных нами ранее (Mitiukov, 2016). 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. В этой связи может помочь подробный речной регистр 1926 г., имеющий эти списки (Регистр, 1926), но он, разумеется, отражает лишь плавсредства, пережившие гражданскую войну. Третью группу источников составляет периодическая печать и литература мемуарного характера. При всей своей субъективности, она иногда способна дать ценные свидетельства, заставляющие проверить или опровергнуть имеющиеся реконструкции. К сожалению, содержащаяся там информация, как правило, не подтверждается источниками и потому невозможно ее использование без предварительной проверки. Так в работе Ломаева (Ломаев, 2012: 2) утверждается, что заказ на плавкраны завод получил в 1907 г. и в 1908 г. были заложены первые три крана. Эта информация противоречит с архивными данными, по которым работа над кранами началась в 1912 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11050). В работе Добровольского (Добровольский, 2009: 46) утверждается, что по воткинским чертежам на Сормовском и Балтийском заводе было открыто производство землечерпательниц. Архивные фонды дают совершенно противоположную картину: Воткинский завод просит от Министерства Промышленности и Торговли высылку комплекта чертежей по землечерпательнице типа «Василий Салов», а для зарисовки особо непонятных элементов конструкции командирует на Балтику своего инженера (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11093).

Таким образом, традиционный корпус литературы и источников не могут дать объективной картины воткинского судостроения военного времени. В связи с этим был выбран подход реконструкции номеров судостроительных заказов.

С началом больших объемов производства на филиалах, прежде всего в Тюмени и Сретенске, в 1909 г. в заводской документации начал фигурировать номер заказа или строительный номер парохода и плавсредства. До этого каждый заказ назывался индивидуально, например «шхуна № 2 Померанцева», что при смене владельца в период стапельного строительства вносило некоторую неопределенность с исполнением заказа и возможность ошибок, которые при функционировании отдаленных площадок могли привести к существенным финансовым 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, комплектующий 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).

В связи с этим на основе доступных сведений была составлена таблица заказов, пустые клеточки которых заполнялись по имевшимся источникам путем логического анализа.

3. Обсуждение

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 рис. 1 приведен пример основной надписи к графической документации. Кроме сведений чисто чертежного характера (номер чертежа, масштаб и т.д.) надпись содержит ценную информацию и о заказе: строительные номера, год постройки, классификация судна, заказчика, 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 1913–1914 гг., и заканчивается в 1917–1918 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. Для более ранних заказов строительный номер фигурирует непосредственно в названии заказа (рис. 2). Наконец, для еще некоторых плавредств номер заказа можно найти в переписке завода. В 1917–1918 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.

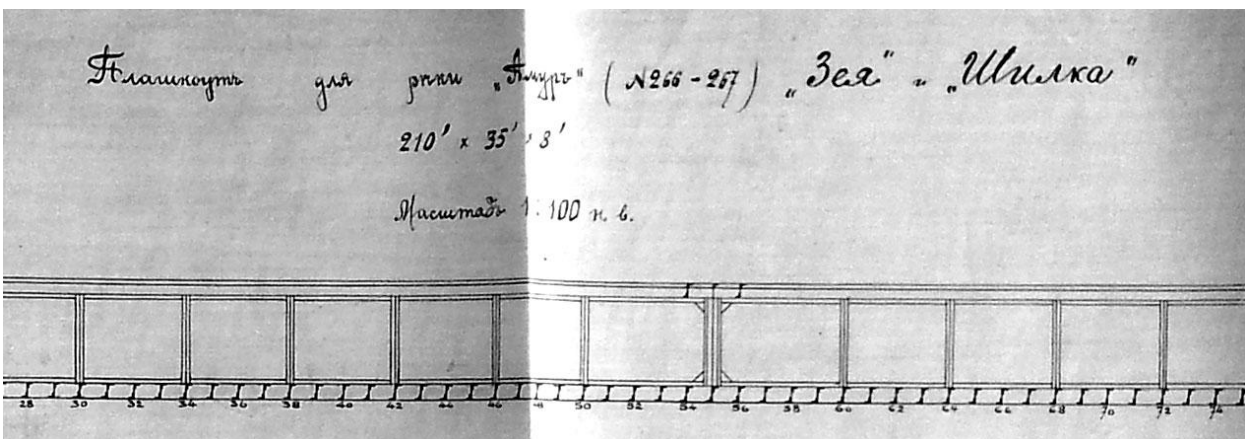


Рис. 2. Пример подписи к графической документации Техбюро (ЦГА УР. Ф. 212. Оп 7к. Д. 305. фрагмент)

Таблица 1. Номера заказов Судостроительного цеха Воткинского завода

Номер заказа	Дата утверждения чертежа	Наименование объекта	Источник
248–249	25.11.1909	Пароход «Богатырь» и «Двигатель» для Мельниковой	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 276
250	24.11.1909	Пароход «Воткинский завод» для Мельниковой	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 275
251	18.11.1909	Пароход «Горный начальник Афанасьев» для Двинаренко	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 274
252–253	12.12.1909	Пароход «Храбрый» и «Решительный» для Кругляшова, Ядрышникова и Андреева	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 280
254–255	15.05.1910	Пароход «Прохор Андреев» и «Петр Березницкий» для Плещеева	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 282
256			
257	17.01.1911	Пароход «Скромный» для Машарова	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 284
258	11.05.1911	Пароход «Воткинский» для Кондакова	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 285
259			
260	18.01.1912	Пароход «Слава» для Попова	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 298
261	19.12.1911	Пароход «Михаил» для Штейна	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 283
262	10.05.1912	Пароход «Дунай» для Матвеевко	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 649
263	21.03.1912	Пароход «Адмирал Макаров» для Волосина	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 300
264	25.05.1912	Барказ «Сорванец» для Котяковой	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 302
265			
266–267	7.08.1912	Плашкоуты «Зея» и «Шилка»	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 305
268–269	15.11.1912	Барказы «Кура» и «Терек» для МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 72
270–273			
274–277	11.11.1912	Барказы «Урал», «Алтай», «Ермак», «Катунь» для МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 71
278			
279	17.10.1912	Пароход «Витязь» для Коншина	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 73
280–282			
283	?	1-й Одесский плавкран	Ф. 212. Оп. 1. 11092
284	25.11.1913	Пароход «А. Станкевич» Тобольского губернского управления	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 510
285	?	2-й Одесский плавкран	Ф. 212. Оп. 1. 11092
286–290			
291	?	Землечерпалка «Инженер Флорин»	Ф. 212. Оп. 1. 11127
292	?	Плавкран для Архангельского торгового порта № 2	Lapshin, 2015
293	?	Землечерпалка «Инженер Руденко»	Ф. 212. Оп. 1. 11127
294–299	19.05.1914	Грунтоотвозные шаланды в 150 куб. м. для Астраханского порта (1 партия)	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 320
300	10.06.1918	Землечерпалка «Инженер Петерсон»	Ф. Р-785. Оп. 8к. Д. 970.
301–306	?	Грунтоотвозная шаланда в 150 куб. м. для Астраханского порта (2 партия)	Ф. 212. Оп. 1. 11127
307–312	10.11.1914	Грунтоотвозная шаланда в 115 куб. м. для Астраханского порта (3 партия)	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 322
313–318	21.08.1914	Грунтоотвозная шаланда в 200 куб. м. для Астраханского порта (4 партия)	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 321
319–320	1916	Плавкраны для Николаевского порта, Архангельского торгового порта № 2	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 814
321–330			
331–335	1916	Плавкраны для Архангельского торгового порта № 3-8	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 814

336–345	21.06.1916	Баржа для сухого груза в 120 т. для Архангельского торгового порта	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 335
346–351	21.06.1916	Баржа для сухого груза в 120 т. для Кольского порта	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 335
352–364			
365–366	22.06.1918	Барказы «Красная заря» и «Вперёд» для МТиП	Ф. Р-785. Оп. 8к. Д. 972.
367–368	15.07.1917	Барказы «Кура» (2-й) и «Терек» (2-й) для МТиП	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 670
369–372			
373–382	15.11.1917	Баржа для сухого груза в 200 т. по заказу Морведа	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 338
383–392	1918 г.	Баржа для сухого груза в 120 т. для Архангельского торгового порта	Ф. 212. Оп. 7к. Д. 335
393	26.01.1922	Пароход «Металлист» для Михалева	Ф. Р-785. Оп. 8к. Д. 984.

4. Результаты

В табл. 1 можно попытаться вписать заказы, информация о которых имеется на основании архивных фондов, но сами номера заказа неизвестны. В «Ежемесячных статистических отчетах по заводу на 1921 и 1922 г.» (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154) имеется описание заказов, находившихся в это время в стадии исполнения. Для простоты анализа можно свести эти данные в таблицу (табл. 2).

Таблица 2. Исполняемые заказы на 1921-22 гг.

Название, количество	Номер	Дата заказа	Заказчик
Землечерпалка «Инженер Петерсон» (1 шт.)	300	13.02.1915 г.	Отдел торговых портов МПиТ для Балтийского моря
Винтовой буксирный барказ «Марат» (1 шт.)		23.11.1916 г.	Для своих нужд, распоряжение Горного начальника
Колесные буксирные пароходы «Красная заря» и «Вперед» (2 шт.)	365, 366	15.12.1916 г. № 13548	Отдел торговых портов МПиТ для Астраханского порта
Винтовые буксирные пароходы «Кура» и «Терек» (2 шт.)	367, 368	16.12.1916 г. № 13548	Отдел торговых портов МПиТ для Астраханского порта
Колесные буксиры название не присвоено типа «Сплавщик» (3 шт.)	369–371	16.12.1916 г. № 13548	Отдел торговых портов МПиТ для Астраханского порта
Колесный буксир, название не присвоено (1 шт.)	372	15.03.1917 г.	Министерство путей сообщения для Киевского округа
Колесный буксирный пароход «Металлист» (1 шт.)	393	27.12.1917 г.	Сарапульский мещанин Андрей Михайлович Михалев
Железная баржа для сухого груза название не присвоено типа «Солнце» (4 шт.)	394–397	12.01.1918 г. № 154	Для своих нужд, распоряжение Горного начальника
Железная баржа название не присвоено (2 шт.)	398, 399	12.01.1918 г.	Для своих нужд, распоряжение Горного начальника
Баржа моторная крытая типа «Кама», название не присвоено (4 шт.)		27.05.1921 г.	Райметаллправление

Как видно из табл. 2, Отдел торговых портов МПиТ для Астраханского порта одним номером заказа заказал семь пароходов. В табл. 1 видно, что заказанные на день раньше 15.12.1916 г. пароходы «Красная заря» и «Вперед» имеют № 365 и 366, а заказанные на следующий день «Кура» и «Терек» – № 367 и 368, после чего идет перерыв в четыре номера. Но поскольку три парохода типа «Сплавщик» заказаны в тот же день 16.12.1917 г., можно сделать вывод, что именно они имели номера 369, 370 и 371. В марте 1917 г. идет заказ на пароход от МПС для Киевского округа, но поскольку в едином списке до парохода Михалева пробелов больше нет, можно сделать вывод, что именно этот пароход получил № 372. Далее в один день 12.01.1918 г. идет заказ на шесть барж. Приоритет в строительстве был отдан для четырех барж типа «Солнце». Все они были достроены в 1922 г. до консервации завода. А вот из железных барж второй партии заложена была всего одна и, судя по регистру, достроили ее лишь в 1926 г., после расконсервации завода. Из чего можно сделать вывод, что баржи типа «Солнце»

могли иметь номера заказа 394, 395, 396 и 397, а железные баржи № 398 и 399. После этого идет большой перерыв, в течение которого вполне могли быть неучтенные заказы.

В ЦГА УР имеется «Дело о выполнении заказов Военного и Морского ведомств» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11299). В соответствии с ним на середину 1917 г. в исполнении на Воткинском заводе находились следующие заказы МПит:

- 6 шаланд для Астраханского порта 150 куб. м. (№ 307–312 в табл. 1);
- 6 шаланд для Астраханского порта 200 куб. м. (№ 313–318 в табл. 1);
- 1 землечерпалка для Балтийского моря (№ 300 в табл. 1);
- 2 рейдовых парохода в 175 л.с. для Астраханского порта (№ 365, 366 в табл. 1);
- 3 рейдовых парохода в 250 л.с. для Астраханского порта (№ 369–371 в табл. 2);
- 2 винтовых парохода типа «Красноводск» (№ 367, 368 в табл. 1);
- 1 дебаркадер для Астраханского порта;
- 10 барж в 120 т. для Архангельского порта (№ 383–392 в табл. 1).

А также два заказа Морского министерства:

- 10 речных барж в 200 т. для Архангельска (№ 373–382 в табл. 1);
- 10 рейдовых барж в 250 т для Архангельска.

Указанный дебаркадер в соответствии с регистром 1926 г. числится как построенный, правда в варианте баржи под названием «Дебаркадер». Это выглядит вполне логичным, т.к. для убыстрения постройки в основе проекта вполне могли использовать проект стандартной баржи. Поскольку дебаркадер не числится в незавершенном производстве в 1920 г., можно сделать вывод, что его сдали в 1918–1919 гг. А поскольку в момент возобновления работы судостроительного цеха в 1920 г. пароходы № 365 и 366 имели наибольшую степень готовности, можно предположить, что дебаркадер был заказан одновременно с ними под № 364.

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 № 352–364. Пробел в этих номерах составляет 13 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 вошли упомянутые «Дебаркадер» и «Марат». Регистр 1926 г. среди пароходов, достроенных во время войны, упоминает пароход «Сплавщик» 1917 года постройки. В материалах технического комитета (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11226) упоминается об испытаниях летом 1917 г. построенного для своих нужд парохода «Сплавщик». Документация 1915 г. о нем не упоминает, таким образом, номер его заказа также должен попасть в интервал № 352–364, при чем, скорее всего ближе к 352-му номеру.

В документации по строительству плавкрана для Одессы (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11092) упоминается, что от МПит получен одновременный заказ на строительство кранов для Одессы и Керчи. Поскольку 1-й Одесский кран имеет № 283, законченный ранее керченский должен иметь № 282. Наконец, в финансовом отчете за 1915 г. имеется фраза, что одесские краны и керченский строились в отделении завода в Сырыголе, где ранее собирались два феодосийских крана, номера которых получаются 280 и 281.

Ранние заказы можно реконструировать по дате утверждения документации в Техбюро. Так, в мае-августе 1912 г. утверждается документация на 40-тонный плавучий кран для Архангельского порта № 1 (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 795-797), что вполне логично дает номер заказа 265.

В феврале-марте 1913 г. утверждается документация на 40-тонный плавкран для Феодосийского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 802, 805, 806), что также совпадает с выше проведенной реконструкцией, поскольку чертежи «Витязя» Коншина и Двинаренко утверждаются в ноябре 1912 г., а идущий следом «Станкевич» лишь в ноябре 1913 г.

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).

В 1915 г. завод сдал (ЦГА УР. Ф. 212 Оп. 1. Д. 11149):

- пароход «А. Станкевич» (№ 284 в табл. 1);
- 1 землечерпалку «Инженер Шуляченко»;
- 2 землечерпалки «Флорин» и «Руденко» (№ 291 и 293 в табл. 1);
- 2 плавкрана для Одесского порта (№ 283 и 285 в табл. 1);
- 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 в табл. 1);
- 1 плавкран для Архангельского порта за 89000 руб., по-видимому, 40-тонный (№ 292 в табл. 1);
- 8 барж для Архангельского порта (№ 336–345 в табл. 1).

На январь 1916 г. в незавершенном производстве находилось:

- 40-тонный плавкран для Астраханского порта;
- 50-тонный плавкран для Николаевского порта (№ 320 в табл. 1);
- 4 50-тонных плавкрана для Архангельского порта (№ 332–335 в табл. 1);
- 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, 8.07.1914 г. утверждены чертежи на «Инженер Шуляченко» (РГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 905), а 12.05.1914 г. на 100-кубовые шаланды (РГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 320). Судя по датам утверждения, они должны попасть в интервал № 286–290. Оставшиеся плавсредства из этого интервала, вероятно баржи для Архангельска небольшого водоизмещения, которые могли быть заказаны и построены в 1916 г.

Тогда для 40-тонного крана и 130-кубовых шаланд остается один интервал номеров – 321–330. Кроме того, последний из 50-тонных плавкранов (№ 335), очевидно заказан для Батумского порта и в конце войны, в связи с угрозой сдачи Батума туркам отдан в распоряжение Архангельского. По-видимому, он так и не ушел на север, поскольку в списке камских плавсредств в регистре 1926 г. значится плавкран «Красный камский водник».

Таблица 3. Изменение структуры судостроительных заказов Воткинского завода во время мировой войны

Судно	Предвоенные заказы	Военные заказы
пароходы и барказы	60,5 %	11,1 %
баржи и шаланды	21,1 %	75,8 %
плавучие краны	15,8 %	9,1 %
землечерпалки	2,6 %	4,0 %

5. Заключение

Реконструкция картины заказов судостроительного производства Воткинского завода дала возможность оценить изменение качественной картины воткинского судостроения (табл. 3). Если перед войной преобладала интеллектуально емкая продукция в виде пароходов и барказов, то в военное время завод перепрофилировался на изготовление барж, составлявших в довоенной продукции незначительную долю заказов. Причем, по факту из принятых к исполнению пароходов, лишь половина была закончена, причем во время войны лишь один («Сплавщик»). Кроме того, если перед войной преобладала сборка на площадках в Сретинске и Тюмени, то в военных заказах работы на филиалах были свернуты. Филиал в Сырыголе, прекратил работы в 1915 г. после сборки последнего плавкрана для портов Черного моря. Это обстоятельство может указывать на то, что деградация воткинского судостроения, прекратившая это производство при консервации завода в середине 1920-х гг., началась еще во время мировой войны, а не в период гражданской войны, как полагалось ранее (Коробейников, 2012). Поэтому встречающееся в литературе утверждение о том, что судостроительная отрасль в Воткинске претерпела модернизацию (Липина, 2011, 2012) из-за военных заказов – не состоятельно.

6. Благодарности

Публикация подготовлена при финансовой поддержке Минобрнауки России (соглашение № 02.а03.21.0008).

Литература

- ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.
- Добровольский, 2009 – Добровольский И.А. Воткинский завод на рубеже эпох: Заметки конструктора. 2-е изд., испр. и доп. Воткинск, МП МИИЦ, 2009. 300 с.
- Коробейников, 2012 – Коробейников А.В. Воткинское судостроение и Гражданская война: очерки социальной истории города и завода. Ижевск: Иднакар, 2012. 190 с.
- Lapshin, 2015 – Lapshin R.V., Mitiukov N.W. Votkinsk's Floating Cranes for the Arkhangelsk's Port // *Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research*. 2015. Vol. 5. № 3. pp. 137–146. DOI: 10.13187/jincfar.2015.5.137.
- 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.

[Ломаев, 2012](#) – Ломаев Ю. Воткинскому плавучему крану 100 лет?! // *Воткинские вести*. 2012. № 140-141. 7 декабря. С. 2.

[Mitiukov, 2016](#) – Mitiukov N.W. Maritime and river registers as a historical source // *Bylye Gody*. 2016. № 2 (40). pp. 469-478.

[Mitiukov, 2017](#) – Mitiukov N.W., Matveev D., Svechnikova N.V. Problems of Votkinsk's shipbuilding: to analyze the historical sources // *Bylye Gody*. 2017. № 43 (1). pp. 145-152.

[Регистр, 1926](#) – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1 марта 1926 г. / Под ред. инж. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 503 с.

References

[CGA UR](#) – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj Respubliki [Central State Archive of the Republic of Udmurtia].

[Dobrovolskij, 2009](#) – Dobrovolskij I.A. (2009). Votkinskij zavod na rubezhe jepoh: Zametki konstruktora [Votkinsk Plant at the Turn of the Era: Designer's Notes]. 2-e izd., ispr. i dop. Votkinsk, МР МПС. 300 p.

[Korobejnikov, 2012](#) – Korobejnikov A.V. (2012). Votkinskoe sudostroenie i Grazhdanskaja vojna: ocherki social'noj istorii goroda i zavoda [Votkinsk Shipbuilding and the Civil War: Essays on the Social History of the City and the Plant]. Izhevsk: Idnakar. 190 p.

[Lapshin, 2015](#) – Lapshin R.V., Mitiukov N.W. (2015). Votkinsk's Floating Cranes for the Arkhangelsk's Port. *Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research*. Vol. 5. № 3. pp. 137-146. DOI: 10.13187/jincfar.2015.5.137.

[Lipina, 2011](#) – Lipina S.A. (2011). Votkinskij zhelezodelatel'nyj zavod: k voprosu o tehnicheckoj 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 istoricheskim naukam i arheologii*. № 22. pp. 39-44.

[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, politicheskie i juridicheskie nauki, kul'turologija i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. 2012. № 1-2. pp. 130-134.

[Lomaev, 2012](#) – Lomaev Ju. (2012). Votkinskomu plavuchemu kranu 100 let?! [Votkinsk floating crane for 100 years?]. *Votkinskie vesti*. 2012. № 140-141. 7 dekabrja. p. 2.

[Mitiukov, 2016](#) – Mitiukov N.W. (2016). Maritime and river registers as a historical source. *Bylye gody*. № 2 (40). pp. 469-478.

[Mitiukov, 2017](#) – Mitiukov N.W., Matveev D., Svechnikova N.V. (2017). Problems of Votkinsk's shipbuilding: to analyze the historical sources. *Bylye gody*. № 43 (1). pp. 145-152.

[Регистр, 1926](#) – Registr Sojuza SSR. Spisok rechnyh sudov. Sostavlen po dannym Mestnyh Bjuro Registra Sojuza SSR na 1 marta 1926 g. [The Register of the USSR. List of river vessels. Compiled according to the data of the Local Bureau of the Register of the USSR on March 1, 1926.] / Pod red. inzh. N.Ja. Volpjanskogo. М.: Transpechat', 1926. 503 p.

УДК 94 (47) .083

Воткинское судостроение периода Первой мировой войны. Реконструкция и анализ структуры военных заказов

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Дмитрий Владимирович Матвеев ^b, Александр Сергеевич Семенов ^c

^a Международный сетевой центр Фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

^b Восточно-Европейский институт, Российская Федерация

^c Российский университет дружбы народов, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков), matveevdv1972@mail.ru (Д.В. Матвеев), semyonov1980@mail.ru (А.С. Семенов)

Аннотация. Произведена реконструкция номеров заказов судостроительного производства Воткинского завода во время Первой мировой войны. На основе имевшихся номеров заказов в документации Технического бюро Воткинского завода путем привлечения архивной информации и логических заключений восстановлены недостающие номера. Это дало возможность оценить изменение качественной картины воткинского судостроения во время мировой войны. Если перед войной преобладала интеллектуально емкая продукция в виде пароходов и барказов, то в военное время завод перепрофилировался на изготовление барж, составлявших в довоенной продукции незначительную долю заказов. Причем, по факту из принятых к исполнению пароходов, лишь половина была закончена, а во время войны лишь один («Сплавщик»). Кроме того, если перед войной преобладала сборка на площадках в Сретинске и Тюмени, то в военных условиях работы на филиалах были свернуты. Филиал в Сырыголе, прекратил работы в 1915 г. после сборки последнего плавкрана для портов Черного моря. Это обстоятельство может указывать на то, что деградация воткинского судостроения, прекратившая это производство при консервации завода в середине 1920-х гг., началась еще во время мировой войны, а не в период гражданской войны, как полагалось ранее. Поэтому встречающееся в литературе утверждение о том, что судостроительная отрасль в Воткинске претерпела модернизацию из-за военных заказов – не состоятельно.

Ключевые слова: Воткинск, Воткинский завод, судостроительный цех, техническое бюро, судостроение, Первая мировая война.