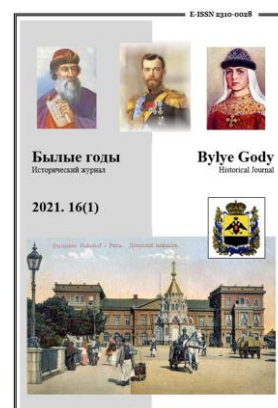


Copyright © 2021 by Cherkas Global University
 Copyright © 2021 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
 Co-published in the Slovak Republic
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
 2021. 16(1): 222-230.
 DOI: 10.13187/bg.2021.1.222
 Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Reconstruction of Numbers of Shipbuilding Orders of the Votkinsk Plant of the Reform Period

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, *}, Anatoly N. Loshkarev ^{d, e}, Yurii N. Makarov ^f

^a Cherkas Global University (International Network Center for Fundamental and Applied Research), Washington, USA

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

^c Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

^d Izhevsk State Technical University, Izhevsk, Russian Federation

^e Moscow Institute of Psychoanalysis, Moscow, Russian Federation

^f Sochi State University, Sochi, Russian Federation

Abstract

The article concludes the cycle of works devoted to the reconstruction of order numbers of the shipbuilding shop of the Votkinsk plant. Based on the office documentation of the Votkinsk plant, a list of objects was compiled for which work was carried out in the period 1860–1867. These were orders from the Russian military department with a small number of ships for their own needs.

In the Ship's Lists of 1864, 1879, 1881 and 1904 the products of the Votkinsk plant of the reform period were identified and compared with the list drawn up according to the office documentation. During the comparison, it was found that barges No. 30 and 31 of the Astrakhan port are 75-foot barges built by the plant for the Sveaborg port, which were transferred to the Caspian, probably during the hostilities with the Kokand Khanate.

The resulting combined list of products from the Votkinsk plant was combined with the numbers of orders received. From which it was concluded that the bulk of the orders was received in 1859–1860 and was aimed at modernizing the auxiliary floating facilities of the Baltic Fleet. As a result of the orders received, the Votkinsk plant was able to survive the reform period relatively painlessly. Subsequently, he was forced to re-profile for private orders. The equipment produced in Votkinsk during this period made it possible to radically re-equip the capacities of the Kronstadt and Petersburg ports, and some of the ships produced during this period even participated in the Great Patriotic War.

Keywords: Votkinsk plant, shipbuilding, reform of 1861, Baltic fleet, Caspian flotilla.

1. Введение

Номера заказов судостроительного производства являются ценным историческим источником, так как дают возможность восстановить всю последовательность объектов, построенных на данном заводе. Как правило, они идут без пропусков, от меньших к большим номерам. На некоторых заводах применяется более сложная система, например, зависящая от типа, в рамках которого идет своя нумерация. На Воткинском заводе использовалась простая нумерация в порядке возрастания, но, по-видимому, иногда под одним номером могло идти несколько объектов. Ранее нами были реконструированы предположительные списки номеров дореформенного и пореформенного периодов, но, только начиная с № 248 (с 1910-х гг.), можно говорить о достоверной реконструкции всего списка. В начале 1860-х гг. Воткинский завод получил большой заказ от Военного ведомства

* Corresponding author

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

(Военведа) на строительство в основном несамоходных судов для Балтийского флота и Каспийской флотилии. Эти заказы дали заводу возможность относительно спокойно пережить реформу, когда в Российской империи закрывались целые отрасли. Реконструкция предположительных номеров заказов реформенного периода и является целью данной работы.

2. Материалы и методы

В качестве основных материалов для работы послужила делопроизводственная документация Воткинского завода, имеющаяся в фондах Центрального государственного архива Удмуртской республики (ЦГА УР). Поскольку большинство заказов рассматриваемого периода были получены от Военведа, основу эксплуатационной документации составили судовые списки 1879, 1881 и 1904 гг. Кроме Военведа небольшое количество заказов было выдано самим заводом для собственных нужд, в связи с чем эксплуатационная информация по этим заказам была взята из тех же фондов ЦГА УР.

Для анализа делопроизводственной документации в качестве основных послужили методы историзма и сравнительно-логический. Отдельные документы, описывающие судостроительную активность завода, располагались в хронологическом порядке, после чего выделялись повторяющиеся объекты. Первое упоминание о них соответствовало дате начала работы над данным заказом, а последнее – дате сдачи его заказчику. Аналогичным образом составлялся список объектов, фигурирующих в судовых списках, подробная методика обработки которых была обобщена нами в более ранней работе (Mitiukov, 2016). На следующем этапе происходило объединение обоих списков с использованием логического аппарата для объяснения несовпадения, и в заключении объединенный список накладывался на допустимый диапазон номеров.

3. Обсуждение

Имеющуюся литературу о судостроении на Воткинском заводе можно условно разделить на три группы (подобное разделение пошло еще с дореволюционных времен).

К первой группе стоит отнести специальную и техническую литературу. Это работы специалистов, чаще каких-то определенных отраслей, например металлургии. В частности, Воткинский завод через призму его влияния на водный транспорт Волги был рассмотрен в фундаментальной работе И.А. Шубина (Шубин, 1927). С другой стороны, имеются достаточно подробные описания и самого завода, в котором уделяется внимание и судостроительному производству (Котляревский, 1858). К сожалению, при богатом фактическом материале издания этого типа не выделяют особо воткинское судостроение: для них это скорее фон, на котором идет рассмотрение совершенно других процессов.

Имеющиеся справочники по корабельному составу Российского Императорского флота обычно обходят молчанием несамоходные плавсредства. Вероятно, эта традиция заложена еще с фундаментальных работ Ф.Ф. Веселаго (Веселаго, 1872) и С.П. Моисеева (Моисеев, 1948). Единственным справочником, упоминающим о несамоходных плавсредствах Балтфлота, стала работа В.В. Ярового (Яровой, 2018), в которой в числе портовых плавсредств упомянута баржа воткинской постройки № 15, ставшая брандвахтой Большого Невского фарватера.

Вторая группа – это источники статистического характера. Причем, если статистические данные о работе завода советского периода, подаваемые в ЦСУ, составлялись по понятным правилам и довольно жестко регламентировались, чтобы служить основой для дальнейших хозяйственных планов, то дореволюционные сборники имели скорее рекламный характер. В связи с этим, если выделение из советских статотчетов первичных материалов представляет собой хоть и сложную, но вполне реализуемую математически процедуру, то проведение подобной операции с дореволюционными отчетами, как правило, бессмысленно, как это было показано нами ранее (Mitiukov, Loshkarev, 2020). Однако обработка регистров и судовых списков перспективна, вполне реальна и может принести хорошие результаты (Mitiukov, 2016).

Третью группу составили источники, посвященные непосредственно Воткинскому судостроению. Однако рассматриваемый период в большинстве работ упомянут лишь вскользь. Так, имеются работы по постройке отдельных судов, например канонерских лодок «Секира» и «Пищаль» (Черников, 1986), судов для Аральской флотилии (Katorin et al., 2017) и судов заказа 1862 г. (Матвеев, 2015).

Таким образом, следует признать, что Воткинское судостроение реформенного периода в настоящее время рассмотрено в литературе достаточно эклектично и очень фрагментарно.

4. Результаты

Судя по отчету о действиях завода с мая 1860 г. по май 1861 г., в этот период он строил следующие суда: 12-сильный пароход для заводского пруда; 100-сильный пароход для Санкт-Петербургского порта («Работник»); две баржи для перевозки дров из-за пруда; шесть железных барж для Санкт-Петербургского порта; четыре речные баржи для Астраханского порта; две морские баржи для Астраханского порта; две баржи для Аральской флотилии (баржи № 8 и 9); три железные баржи для Астраханского порта; железный барказ для Санкт-Петербургского порта; 100-сильный

пароход для Астраханского порта («Тарки»); незаванное число судов для Аральского моря (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7432).

В 1861 г. завод произвел сплав в Каму шести барж для Санкт-Петербургского порта, продолжил строительство 100-сильного парохода для Санкт-Петербурга («Работник»), четырех барж для Астраханского порта, незаванного числа барж для Санкт-Петербурга (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7579).

В феврале 1862 г. Воткинский завод получил большой заказ на постройку плавсредств для Балтийского флота (в общей сложности 46 единиц) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596). 9 февраля управляющий Морским министерством сообщил на завод, что в настоящее время имеется крайняя необходимость в постройке для Санкт-Петербургского порта четырех железных барж, для Кронштадтского порта 14 флашкоутов, 4 барж для перевозки мачтовых деревьев и других грузов, 2 беспалубных, 2 палубных баржи с большими люками, 5 18-весельных и 5 22-весельных барказов, 4 8-весельных и 3 12-весельных и 3 14-весельных катеров (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 9). Еще 10 ноября 1861 г. он направил соответствующее требование министру финансов, и 18 июня 1862 г. завод получил заказ на постройку этих 46 судов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 20).

15 мая 1862 г. завод отрапортовал, что спуск двух речных барж для Астраханского порта произошел одновременно с закладкой двух флашкоутов и двух палубных барж для Петербургского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 13).

10 ноября 1862 г. завод заложил баржу № 56 для Кронштадтского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 29), а 8 марта 1863 г. № 57 для Кронштадтского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 30). 22 августа 1863 г. начались работы на железной барже № 58 и флашкоуте № 59 для Кронштадтского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 37-37 об.).

25 января 1864 г. завод спустил на воду баржи № 56 и 57 и провел их швартовые испытания. На освободившихся стапелях в тот же день приступили к работам по беспалубной барже № 62, флашкоуту № 63 для Кронштадтского порта и плавучему маяку для Астрабадского залива № 80 (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 39-39 об.).

25 мая 1864 г. произошел спуск на воду баржи № 58 и флашкоута № 59, после спуска на судах провели швартовые испытания. В тот же день на освободившихся слипах заложили беспалубную баржу и семь флашкоутов для Кронштадтского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 43-43 об.). Номера последних в рапорте не сообщались. Этот факт становится понятным в рапорте от 14 августа 1864 г., в котором сообщалось, что 11 августа завод начал постройку флашкоутов для Кронштадтского порта № 63, 64, 65, 66, 67 и 68 (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 131). Это означает, что в мае по каким-то причинам их не заложили, поэтому и не присвоили номера. Возможно, в мае заложили не указанные в августе беспалубную баржу и флашкоут – № 62 (?) и № 63 (?), которые должны были заложить в январе (?). В данном случае не обязательно завод пытался ввести в заблуждение Военное ведомство. Вполне возможно, что в указанные даты под словом «приступили к постройке» имелось в виду, что «приступили к заготовке материалов», и тогда закладка действительно могла произойти позже.

30 марта 1864 г. в рапорте Военведу указывалось, что к 1 июня завод будет готов сдать две палубные баржи для Кронштадтского порта длиной по 90', шириной по 22' и вместимостью по 4000 пудов, а также железный плавучий маяк для Астраханского порта для работы на Астрабадской станции длиной 71' 7", шириной 24', вместимостью 3500 пудов. К 1 августа будут готовы беспалубная баржа тех же размеров, что и палубные, весом 3800 пудов и флашкоут длиной 61', шириной 20' 4", весом 2000 пудов для Кронштадтского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 46-46 об.). Номера в документе не указывались, но, судя по предыдущим рапортам, это должны быть баржи № 56, № 57 (палубные), № 58 (беспалубная), а также флашкоут № 59 и маяк № 80. Однако в рапорте от 4 июня 1864 г. упомянуты две палубные баржи № 58 и № 59, беспалубная баржа № 60, флашкоут и маяк (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 102). Очевидно, здесь имеет место описка (вся документация была рукописная).

8 октября 1864 г. Военведу доложили о закладке флашкоутов № 69, 70, 71 и 72 (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 127), а 31 декабря 1864 г. заложили беспалубную баржу для Кронштадтского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 128). Из рапорта 24 февраля 1865 г. следует, что к этому времени на заводе идут работы по постройке двух 80-футовых барж для Кронштадта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 137).

В январе 1865 г. с завода докладывали, что к началу навигации на нем закончат работы по 13 флашкоутам с длиной корпуса 61' и шириной 20' 4", весом каждый по 2100 пудов, двум баржам длиной 80', шириной 22" и весом 2800 пудов и одной беспалубной барже длиной 90', шириной 22", весом 3300 пудов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 138). Номера, к сожалению, при этом не сообщались, но, судя по порядковым номерам, это, возможно, баржи № 60 (?) и 61 (?), беспалубная № 62 и флашкоуты – с № 63 по 72 (10 шт.). А фигурировали в рапортах, возможно, три оставшихся флашкоута: № 73 (?), 74 (?), 75 (?). В дальнейшей документации строительные номера более не упоминаются, а указанные флашкоуты названы как № 2–14, баржи как № 1 и 2 (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 197-198).

В рапорте от 24 января 1866 г. докладывалось, что к началу навигации на заводе будут готовы четыре баржи для Кронштадтского порта длиной 120', шириной 22', две баржи для Астраханского порта (позднее они же названы для Санкт-Петербургского порта) длиной 80', шириной 20' и две канонерские лодки (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 248). Номера снова не сообщались.

К навигации 1867 г. завод подготовил к отправке заказчикам для Санкт-Петербурга три мачтовые баржи длиной по 80 футов, для Кронштадтского порта пять 22-весельных и пять 18-весельных барказов, шесть 14-весельных и четыре 8-весельных катеров, для Свеаборгской крепости одну баржу длиной в 90 футов, две баржи в 75 футов и две баржи в 70 футов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7596. Л. 400-400 об.).

Тем временем, судя по бухгалтерским отчетам, завод с мая 1862 г. по май 1863 г. ведет работы по следующим судам: четырем баржам Астраханского порта, неназванному количеству барж для Кронштадтского порта и также неназванным плавсредствам для Аральской флотилии, 100-сильному пароходу для Санкт-Петербургского порта («Работник»), двум баржам для Аральской флотилии (№ 8 и 9) и 100-сильному пароходу для Астраханского порта («Тарки») (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7747).

В 1864 г. строились 120-футовая баржа для Санкт-Петербургского порта, корпус 12-сильного барказа, две 80-футовые баржи для Кронштадта, плавучий маяк для Астрабадского залива, флешкоуты, 100-сильный пароход для Астраханского порта, две баржи для Аральской флотилии (№ 8 и 9), четыре баржи для Астраханского порта, шесть железных барж, флешкоуты для Кронштадтского порта (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8019).

В 1866 г. в рапорте Военведу докладывалось, что с 1 мая 1865 г. по 1 мая 1866 г. заводом закончены и отправлены заказчику две 80-футовые баржи для Санкт-Петербургского порта, четыре 120-футовые баржи для Кронштадтского порта, канонерские лодки «Пицаль» и «Секира» для Каспийской флотилии (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8095. Л. 5).

В ноябре 1865 г. стал вопрос о постройке на заводе шхуны (потом «Анапа») и парового транспорта (? – по-видимому, не строился) для Черноморского флота, парохода для Каспийской флотилии (потом «Тарки»), трех грузовых барж для Петербургского порта и пяти барж для Свеаборгского порта. Все суда необходимо было изготовить к навигации 1866 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8100. Л. 19). Завод ответил о невозможности таких высоких темпов и указал на самый ранний срок готовности – к навигации 1867 г., а «Тарки» – к 1868 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8100. Л. 36).

В 1867 г. с завода рапортовали, что к весне этого года подготовят к сдаче одну 90-футовую баржу, три 80-футовых, две 75-футовых, две 70-футовых и 20 весельных барказов и катеров (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8100. Л. 76). К навигации 1868 г. завод предполагал отправить заказчику пароход «Тарки» (Каспийская флотилия) и шхуну «Анапа» (Черноморский флот) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8100. Л. 3).

В годовом отчете о работе завода за 1866 г. было указано, что в этом году сдали заказчику четыре 120-футовые баржи для Кронштадтского порта, две 80-футовые для Петербургского и две канонерские лодки для Каспийской флотилии (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8161. Л. 30-31). Кроме них указывалось, что завод вел работы по 20 весельным барказам и катерам для Кронштадтского порта, трем 80-футовым баржам для Петербургского порта; двум 70-футовым, двум 75-футовым и одной 90-футовой барже для Свеаборгского порта, пароходу в 160 сил для Каспийской флотилии, паровой шхуне и паровому транспорту для Черного моря (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8161. Л. 92 об.).

В январе 1867 г. с завода доложили, что изготовили для своих нужд две железные лодки: одну – весом 60 пудов для Камского броневоего завода и вторую – весом 50 пудов для судостроительного заведения (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8232. Л. 2).

Все указанные объекты сведены в [Таблице 1](#).

Таблица 1. Объекты постройки по заводским документам

№ п/п	Наименование объектов	Год работы	Примечание
1.	12-сильный пароход для заводского пруда	1860-64	
2.	100-сильный пароход для Санкт-Петербургского порта («Работник»)	1860-62	
3-4.	Две баржи для перевозки дров из-за пруда	1860	
5-10.	Шесть железных барж для Санкт-Петербургского порта	1860-61	1861 сплав
11-14.	Четыре баржи для Астраханского порта	1860-64	
15-16.	Две баржи для Астраханского порта	1860	
17-18.	Две баржи для Аральской флотилии (№ 8 и 9)	1860-62	
19-21.	Три железные баржи для Астраханского порта	1860	
22.	Железный барказ для Санкт-Петербургского порта	1860	
23.	100-сильный пароход для Астраханского порта («Тарки»)	1860-68	Сдан 1868 г.
24-37.	14 флешкоутов для Кронштадтского порта	1862-66	№ 59 и №№ 63-72
38-41.	Четыре 80-футовых мачтовых баржи для Санкт-Петербургского порта	1864-67	Две сданы в 1866 г.

42–43.	Две беспалубные баржи для Кронштадтского порта	1863-66	№ 58
44–45.	Две палубные баржи для Кронштадтского порта	1862–64	№ 56 и № 57
46.	10 весельных катеров для Кронштадтского порта	1867	Сданы в 1867 г.
47.	10 весельных барказов для Кронштадтского порта	1867	Сданы в 1867 г.
48.	Маяк для Астрабадского залива	1864	№ 80
49-50.	Канонерские лодки «Пищаль» и «Секира»	1866	Сданы в 1866 г.
51.	90-футовая баржа для Свеаборгской крепости	1865-67	Сдана в 1867 г.
52-53.	Две 75-футовые баржи для Свеаборгской крепости	1865-67	Сданы в 1867 г.
54-55.	Две 70-футовые баржи для Свеаборгской крепости	1865-67	Сданы в 1867 г.
56-59.	Четыре 120-футовые баржи для Петербургского порта	1864-66	Сданы в 1866 г.
60.	Шхуна Черноморского флота «Анапа»	1865-68	Сдана в 1868 г.
61-63.	Три 80-футовые грузовые баржи для Петербургского порта	1865-67	Сданы в 1867 г.
64.	Паровой транспорт для Черного моря	1865-66	
65.	Две лодки для своих целей	1867	Сделаны в 1867 г.

Поскольку все самоходные суда [Таблицы 1](#) уже рассматривались нами ранее ([Mitiukov, 2020; Mitiukov et al., 2018](#)), имеет смысл сосредоточиться лишь на несамоходных плавсредствах, не рассмотренных ранее. Соответствие делопроизводственной документации Воткинского завода, сведенной в [Таблицу 1](#) и эксплуатационной документации, содержащейся в судовых списках, приведено в [Таблице 2](#).

По основному массиву барж вопросов не возникает. Хотя их номер может меняться от списка к списку, характеристики и количество остаются постоянными, как и указание, что они построены в Воткинске в нужном году.

Но, анализируя [Таблицу 2](#), можно заметить, что в судовых списках нет никаких данных о нахождении в составе Балтийского флота двух 75-футовых барж для Свеаборга. Как видно из приведенных выше документов, завод их действительно построил и сдал заказчику. Однако следует отметить наличие двух 75-футовых барж Каспийской флотилии, о постройке которых ничего не известно. Судя по архивным данным, их длина 75', ширина 17,6', вес корпуса 4400 пудов (72 т.) ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8101. Л. 76](#)). Судовой список 1879 г. дает следующие характеристики барж № 30 и 31 Каспийской флотилии: водоизмещение 93 т. (стандартное ?) и 105 ⁶/₄ т. (полное ?), длина 75', ширина 17' 6", осадка 3' 3", изготовлены в Воткинске в 1867 г. ([Судовой список, 1879. 145](#)). Как видно, характеристики довольно хорошо совпадают, как и год постройки. Поэтому можно заключить, что эти две баржи вместо Балтийского моря ушли на Каспийское либо прямо с завода, либо уже после сдачи заказчику.

Следует отметить, что 1867–1868 гг. – это годы войны с Кокандским ханством. Поэтому вполне вероятно, что по опыту боевых действий решили усилить силы Каспийской флотилии.

Относительно еще одной баржи для Свеаборга также возникают сомнения, но не столь радикальные, как для 75-футовых. В судовом списке 1904 г. эти баржи идеально заполняются баржей № 27 Петербургского порта ([Судовой список, 1904. 199](#)) и водоотливным ботом № 1 Кронштадтского ([Судовой список, 1904. 216](#)). Совпадают как характеристики, так и год постройки, кроме того, для обоих местом постройки прямо назван Воткинский завод. Но если в судовых списках 1879 и 1881 гг. первая баржа прослеживается, то бота Кронштадтского порта там нет. Однако в составе плавсредств Кронштадтского порта имеется баржа № 35, характеристики которой совпадают с 75-футовыми баржами Воткинской постройки, но год и место постройки не указаны. А поскольку ее, в свою очередь, нет в судовом списке 1904 г. можно заключить, что именно она и стала водоотливным ботом.

Таблица 2. Соответствие между плавсредствами по разным судовым спискам (с годом постройки, указанным в судовом списке)

	1879 г.	1881 г.	1904 г.
Палубная баржа 90 фут. для Кронштадтского порта	КП № 8 1862-64 г.п.	КП № 8 1862-64 г.п.	КП № 8 1862-64 г.п.
	КП № 9 1862-64 г.п.	КП № 9 1862-64 г.п.	КП № 9 1862-64 г.п.
Беспалубная баржа 90 фут. для	КП № 10	КП № 10	КП № 10

Кронштадтского порта	1862-64 г.п.	1862-64 г.п.	1862-64 г.п.
	КП № 11 1862-64 г.п.	КП № 11 1862-64 г.п.	КП № 11 1862-64 г.п.
14 флашкоутов для Кронштадтского порта	КП № 20–33 1864 г.п.	КП № 20–33 1864 г.п.	КП № 20–33 1864 г.п.
80-футовая мачтовая баржа для Петербургского порта	СП № 19 1865 г.п.	СП № 15 1865 г.п.	СП № 15 1865 г.п.
	СП № 20 1865 г.п.	СП № 16 1865 г.п.	СП № 16 1865 г.п.
	СП № 21 1866 г.п.	СП № 17 1865 г.п.	СП № 17 1865 г.п.
	СП № 22 1866 г.п.	СП № 18 1866 г.п.	СП № 18 1866 г.п.
120-футовая баржа для Балтфлота	КП № 123 1867 г.п.	КП № 123 1867 г.п.	КП № 123 1867 г.п.
	КП № 124 1867 г.п.	КП № 124 1867 г.п.	КП № 124 1867 г.п.
	КП № 125 1867 г.п.	КП № 125 1867 г.п.	КП № 125 1867 г.п.
	КП № 126 1867 г.п.	КП № 126 1867 г.п.	КП № 126 1867 г.п.
80-футовая баржа для Балтфлота	СП № 34 1867 г.п.	СП № 19 1867 г.п.	СП № 19 1867 г.п.
	СП № 35 1867 г.п.	СП № 20 1867 г.п.	СП № 20 1867 г.п.
	СП № 36 1867 г.п.	СП № 21 1867 г.п.	КП № 21 1866 г.п.
90-футовая баржа для Свеаборга	СП Брандвахта 1867 г.п.	СП Брандвахта 1867 г.п.	Нет.
75-футовая баржа для Свеаборга	Нет.	Нет.	Нет.
	Нет.	Нет.	Нет.
70-футовая баржа для Свеаборга	СП № 29 1867 г.п.	СП № 27 1867 г.п.	СП № 27 1867 г.п.
	КП № 35 (?) б/г	КП № 35 (?) б/г	КП бот № 1 1867 г.п.
75-футовые баржи для Каспийской флотилии	№ 30 1867 г.п.	№ 30 1867 г.п.	Нет.
	№ 31 1867 г.п.	№ 31 1867 г.п.	Нет.

Примечание: КП – баржа Кронштадтского порта, СП – баржа Санкт-Петербургского порта.

Анализируя полученные сведения можно заключить следующее (см. [Таблицу 3](#)).

Баржи № 56 и 57 Кронштадтского порта (заложены 10.11.1862 и 8.03.1863, спущены 25.01.1864 и готовы к навигации 1864 г.) – это палубные баржи Кронштадтского порта (90-футовые) № 8 и № 9 по судовым спискам.

№ 58 – это беспалубная баржа (90-футовая), также для Кронштадтского порта (заложена 22.08.1863, спущена 25.05.1864, готова к навигации 1864 г.). По судовым спискам она № 10 или № 11, но, скорее всего, № 10, потому что вторая сдана позднее, а номера барж в Кронштадтском порту обычно присваивались в порядке возрастания.

Далее в номерах заказов идет № 59, это первый из флашкоутов Кронштадтского порта. Достоверно известные у других флашкоутов номера идут подряд с № 63 по 72 (10 штук). Еще остается три флашкоута с неясными номерами. С одной стороны, они как раз вписываются в диапазон с № 60 по № 62, но с другой – имеется два упоминания, что в этом числовом диапазоне указывались баржи Кронштадтского порта. Первое сообщение в рапорте от 25 января 1864 г., когда на освободившееся после спуска на воду место заложили беспалубную баржу № 62 (снова пропущены № 60 и № 61), а второе, когда говорится о сплаве беспалубной баржи № 60. Во втором рапорте явно ошибка, поскольку ранее речь шла о беспалубной барже № 58, и сомнений не возникает, что речь идет о сплаве именно ранее указанных судов.

Судя по реконструкции номеров заказов дореформенного ([Mitiukov, 2020](#)) и пореформенного периодов ([Mitiukov et al., 2018a](#)), в диапазоне номеров с № 1 по № 55 имеется множество вакантных номеров, в то время как номера с № 80 и далее, наоборот, насыщены более чем необходимо. В связи с этим имеется единственное логичное объяснение: номера заказов, по которым работал завод после

1865 г., были выданы в диапазоне до № 55. Поскольку весь заказ на 46 судов для Кронштадта и Санкт-Петербурга выдавался единовременно, логично предположить, что и номера для него шли подряд. Поскольку № 50 и 51 – это два транспорта для Каспийской флотилии, весь заказ 1862 г. практически идеально вписывается в свободный диапазон номеров № 52-79.

Это 21 номер заказов, куда должны поместиться 14 флашкоутов, две палубные и две беспалубные баржи, четыре мачтовые баржи для Кронштадтского порта, четыре баржи для Петербургского порта и по десять весельных катеров и барказов. Даже если допустить, что катера и барказы строились под одним или двумя номерами, общее число занятых этим заказом заводских номеров должно быть равно 27 или 28, то есть, начиная с № 52, они заканчиваются № 78 или № 79. А поскольку № 80 – это маяк Астрабадского залива, получается, что, скорее всего, барказы и катера идут под двумя разными номерами.

Судя по судовому списку 1864 г., на этот момент Воткинский завод строит одну 90-футовую баржу № 1, две 120-футовые баржи № 2 и № 3, флашкоут № 1 и маяк для Астрабадского залива (*Судовой список, 1864*). Таким образом, 120-футовые баржи вполне могли идти с самыми первыми номерами.

Предположительные номера заказов реформенного периода сведены в *Таблице 3*. Как косвенное подтверждение корректности данного диапазона номеров можно указать следующее обстоятельство. В ЦГА УР имеется дело «Журнал учета на записку прихода и расхода материалов на постройку баржи 80' для Кронштадтского порта» (*ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8028*). Судя по всему, при постройке все объекты имели подобный журнал учета. На титульном листе документа имеется запись «Книга № 87», и, похоже, этот номер указывает на номер заказа. По хронологии, четыре 80-футовые баржи для Кронштадтского порта заказаны после пяти барж для Свеаборгского, так что полученный в *Таблице 3* для них диапазон номеров № 86-90 доказывает правильность выбора.

Таблица 3. Несамоходные плавсредства, заказанные Военведом Воткинскому заводу в реформенный период

№ п/п	№ заказа	Объект	Год постройки
52-55	?	Баржи Кронштадтского порта № 123–126 (4 шт.)	1865-66
56-57	56-57	Палубные баржи Кронштадтского порта № 8 и 9.	1862-65
58	58	Беспалубная баржа Кронштадтского порта № 10.	1863-65
59	59	Флашкоут Кронштадтского порта № 20	1863-65
60	60	Беспалубная баржа Кронштадтского порта № 11.	1864-65
61-62	61-62	Баржи Петербургского порта № 19, 20	1864-65
63-72	63-72	Флашкоуты Кронштадтского порта № 21-30 (10 шт.)	1864-65
73-75	?	Флашкоуты Кронштадтского порта № 31-33 (3 шт.)	1864-65
76-77	?	Баржи Петербургского порта № 21, 22	1865-66
78	?	22-весельные баркасы Кронштадтского порта (5 шт.) 18-весельные баркасы Кронштадтского порта (5 шт.)	1866-67
79	?	14-весельные катера Кронштадтского порта (6 шт.) 8-весельные катера Кронштадтского порта (4 шт.)	1866-67
80	80	Плавучий маяк Астрабадский	1864-65
81	?	90-футовая баржа Свеаборгского порта (брандвахта)	1866-67
82-83	?	75-футовые баржи для Астраханского порта № 30 и 31	1866-67
84-85	?	70-футовые баржи Свеаборгского порта № 26, 27 (2 шт.)	1866-67
86-88	87 и др.	80-футовые баржи для Петербургского порта № 34-36	1866-67

5. Заключение

Данная работа завершила собой цикл статей, посвященных анализу производственной активности судостроительного цеха Воткинского завода в дореволюционный период. В результате анализа заказов реформенного периода можно сделать следующие выводы.

1. В середине 1860-х гг. Воткинский завод работал по большому заказу, выданному Военным ведомством, из-за чего достаточно безболезненно пережил реформу 1861 г. По крайней мере доклады, аналогичные докладам других заводов о сложном финансовом положении в связи с реформой, в имеющейся делопроизводственной документации Воткинского завода отсутствуют.

2. Вероятно, весельные барказы и катера Кронштадтского порта шли двумя номерами. Поскольку их заказано два десятка штук, индивидуальный номер для каждого объекта просто исключен из-за отсутствия такого количества свободных номеров. Если предположить, что они шли под одним номером, то перед № 80 (Астрабадский маяк) получается вакантная позиция. Ее невозможно заполнить, поскольку после этого заказов на одиночные объекты завод не получал.

3. Баржи № 30 и 31 Астраханского порта – это заказанные для Свеаборга 75-футовые баржи. Данный вывод получается сравнением списка заводских заказов и продукции Воткинского завода по судовым спискам. В противном случае получается, что построенные баржи пропали в неизвестном направлении, а для Астрахани построена неучтенная продукция.

Литература

- ЦГА УР** – Центральный государственный архив Удмуртской республики.
- Веселаго, 1872** – *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб.: Типография Морского министерства в Главном адмиралтействе, 1872. 754 с.
- Котляревский, 1858** – *Котляревский И.П.* Описание Воткинского завода. СПб., 1858. 98 с.
- Матвеев, 2015** – *Матвеев Д.В.* Самый большой военный заказ КВЖДЗ / *Молодежная наука в развитии регионов: Мат. V Всерос. конф. студентов и молодых ученых.* Пермь: Березниковский филиал Перм. нац. исслед. политехн. ун-та, 2015. С. 451-453.
- Моисеев, 1948** – *Моисеев С.П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М.: Воениздат, 1948. 576 с.
- Судовой список, 1864** – Судовой список 1864 г. СПб., 1864.
- Судовой список, 1879** – Судовой список 1879 г. СПб., 1879.
- Судовой список, 1881** – Судовой список 1881 г. СПб., 1881.
- Судовой список, 1904** – Судовой список 1904 г. СПб., 1904.
- Черников, 1986** – *Черников И.И.* Канонерские лодки «Секира» и «Пищаль» // *Судостроение.* 1986. № 4. С. 55-57.
- Шубин, 1927** – *Шубин И.А.* Волга и волжское судоходство. (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать НКПС, 1927. 908 с.
- Яровой, 2018** – *Яровой В.В.* Балтийский флот 1877–1878 гг. Справочник по корабельному составу // *Морская кампания.* 2018. № 6(82). 72 с.
- Katorin et al., 2017** – *Katorin Yu., Shadymov A.V., Glebanova A.Yu.* Participation of Aral Military Flotillain the Accession of Central Asia to the Russian Empire // *Bylye Gody.* 2017. № 43(1). Pp. 48-58. DOI: 10.13187/bg.2017.1.48
- Mitiukov et al., 2018** – *Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Matveev D.V.* Votkinsk's barges for the Baltic Fleet // *Voennyi Sbornik.* 2018. № 2 (6). Pp. 95-99. DOI: 10.13187/vs.2018.2.95.
- Mitiukov et al., 2018a** – *Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Matveev D.V.* Reconstruction of the order's numbers of the Votkinsk plant's shipbuilding workshop on 1865-1902 // *Bylye Gody.* 2018. Vol. 49. Is. 3. Pp. 1203-1215. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1203
- Mitiukov, 2016** – *Mitiukov N.W.* Maritime and river registers as a historical source // *Bylye Gody.* 2016. № 2 (40). Pp. 469-478.
- Mitiukov, 2020** – *Mitiukov N.W.* Shipbuilding at the Votkinsk Plant in the Pre-Reform Period of 1846–1861 // *Bylye Gody.* 2020. Vol. 55. Is. 1. Pp. 130-141. DOI: 10.13187/bg.2020.1.130
- Mitiukov, Loshkarev, 2020** – *Mitiukov N.W., Loshkarev A.N.* Votkinsk's Hopper Lighters for Siberia. Experience of Correlation Analysis for Biography Reconstruction // *Bylye Gody.* 2020. Vol. 56. Is. 2. Pp. 558-570. DOI: 10.13187/bg.2020.2.558

References

- CGA UR** – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi respubliki [Central State Archives of the Udmurt Republic].
- Chernikov, 1986** – *Chernikov, I.I.* (1986). Kanonerskie lodki «Sekira» i «Pishhal'» [Gunboats "Sekira" and "Pishchal'"]. *Sudostroenie.* 4: 55-57. [in Russian]
- Katorin et al., 2017** – *Katorin, Yu., Shadymov, A.V., Glebanova, A.Yu.* (2017) Participation of Aral Military Flotillain the Accession of Central Asia to the Russian Empire. *Bylye Gody.* 43(1): 48-58. DOI: 10.13187/bg.2017.1.48
- Kotljarevskij, 1858** – *Kotljarevskij, I.P.* (1858). Opisanie Votkinskogo zavoda [Description of the Votkinsk plant]. S-Peterburg. 98 p. [in Russian]
- Matveev, 2015** – *Matveev, D.V.* (2015). Samyj bol'shoj voennyj zakaz KVZhDZ [The largest military order of the KZDZ]. *Molodezhnaya nauka v razvitií regionov: Mat. V Vseros. konf. studentov i molodykh uchenykh. Perm': Bereznikovskii filial Perm. nats. issled. politekhn. un-ta.* Pp. 451–453. [in Russian]
- Mitiukov et al., 2018** – *Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Matveev, D.V.* (2018). Votkinsk's barges for the Baltic Fleet. *Voennyj sbornik.* 6(2): 95-99. DOI: 10.13187/vs.2018.2.95
- Mitiukov et al., 2018a** – *Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Matveev, D.V.* (2018). Reconstruction of the order's numbers of the Votkinsk plant's shipbuilding workshop on 1865-1902. *Bylye Gody.* 49(3): 1203-1215. DOI: 10.13187/bg.2018.3.1203
- Mitiukov, 2016** – *Mitiukov, N.W.* (2016). Maritime and river registers as a historical source. *Bylye Gody.* 40(2): 469-478.
- Mitiukov, 2020** – *Mitiukov, N.W.* (2020). Shipbuilding at the Votkinsk Plant in the Pre-Reform Period of 1846–1861. *Bylye Gody.* 55(1): 130-141. DOI: 10.13187/bg.2020.1.130

Mitiukov, Loshkarev, 2020 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N. (2020). Votkinsk's Hopper Lighters for Siberia. Experience of Correlation Analysis for Biography Reconstruction. *Bylye Gody*. 56(2): 558-570. DOI: 10.13187/bg.2020.2.558

Moiseev, 1948 – Moiseev, S.P. (1948). Spisok korablej russkogo parovogo i bronenosnogo flota (s 1861 po 1917 g.) [List of ships of the Russian steam and armored fleet (from 1861 to 1917)]. Moscow. 576 p. [in Russian]

Shubin, 1927 – Shubin, I.A. (1927). Volga i volzhskoe sudohodstvo. (Istorija, razvitie i sovremennoe sostojanie sudohodstva i sudostroenija) [Volga and Volga shipping. (History, development and current state of shipping and shipbuilding)]. Moscow. 908 p. [in Russian]

Sudovoj spisok, 1864 – Sudovoj spisok 1864 g. [Ship list 1864]. S-Petersburg, 1864. [in Russian]

Sudovoj spisok, 1879 – Sudovoj spisok 1879 g. [Ship list 1879]. S-Petersburg, 1879. [in Russian]

Sudovoj spisok, 1881 – Sudovoj spisok 1881 g. [Ship list 1881]. S-Petersburg, 1881. [in Russian]

Sudovoj spisok, 1904 – Sudovoj spisok 1904 g. [Ship list 1904]. S-Petersburg, 1904. [in Russian]

Veselago, 1872 – Veselago, F.F. (1872) Spisok russkih voennyh sudov s 1668 po 1860 god [List of Russian warships from 1668 to 1860]. S-Peterburg. 754 p. [in Russian]

Yarovoi, 2018 – Yarovoi, V.V. (2018). Baltijskij flot 1877–1878 gg. Spravochnik po korabel'nomu sostavu [Baltic Fleet 1877-1878 Handbook on the ship composition]. *Morskaja kampanija*. 6(82): 72. [in Russian]

Реконструкция номеров судостроительных заказов Воткинского завода реформенного периода

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, *}, Анатолий Николаевич Лошкарев ^{d, e}, Юрий Николаевич Макаров ^f

^a Черкас глобальный университет (Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований), Вашингтон, США

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

^c Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^d Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Ижевск, Российская Федерация

^e Московский институт психоанализа, Москва, Российская Федерация

^f Сочинский государственный университет, Сочи, Российская Федерация

Аннотация. Статья завершает цикл работ, посвященных реконструкции номеров заказов судостроительного цеха Воткинского завода, на основе делопроизводственной документации которого составлен список объектов, по которым велись работы в период 1860–1867 гг. Это были заказы военного ведомства России с небольшим количеством судов для собственных нужд.

В судовых списках 1864, 1879, 1881 и 1904 гг. выявлена продукция Воткинского завода реформенного периода и сравнена со списком, составленным по делопроизводственной документации. В ходе сравнения обнаружено, что баржи № 30 и 31 Астраханского порта – это строившиеся заводом 75-футовые баржи для Свеаборгского порта, переведенные на Каспий, вероятно, во время боевых действий с Кокандским ханством.

Полученный объединенный список продукции Воткинского завода был совмещен с номерами полученных заказов, из чего сделан вывод, что основную массу заказов получили в 1859–1860 гг. и она была направлена на модернизацию вспомогательных плавсредств Балтийского флота. В результате полученных заказов Воткинский завод смог относительно безболезненно пережить реформенный период. Впоследствии он вынужден был перепрофилироваться на частные заказы. Произведенные в этот период в Воткинске плавсредства позволили кардинально перевооружить мощности Кронштадтского и Петербургского портов, а некоторые произведенные в этот период суда даже участвовали в Великой Отечественной войне.

Ключевые слова: Воткинский завод, судостроение, реформа 1861 г., Балтийский флот, Каспийская флотилия.

* Корреспондирующий автор

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