

УДК 94(470.51)"1920"

Н. В. Митюков, Д. В. Матвеев

ВОТКИНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ В НАЧАЛЕ 1920-Х ГГ.



Воткинский завод в нач. XX в. – это один из крупнейших поставщиков судостроительной продукции региона. Во время гражданской войны он стал ареной вооруженной борьбы, пережив три эвакуации, поэтому в 1920-е гг. традиции судостроения на заводе пресеклись. В статье делается попытка реконструировать действительные объемы работ судостроительного производства; рассматриваются последние судостроительные и судоремонтные заказы, произведенные в 1920–22 гг. до консервации завода. На основе анализа заводской документации сделан вывод, что, несмотря на многочисленные трудности (отсутствие кадров, материалов, погодные условия), в этот период было завершено строительство 4 пароходов и 5 барж: «Металлист» (заказанный купцом Михалевым), «Марат» (для собственных нужд), «Красная заря» и «Вперед» (для Министерства Промышленности и Торговли для Астраханского порта), 4 баржи типа «Солнце» (для Управления водного транспорта) и одной баржи по заказу Главметаллправления. Осуществлен ремонт 4 пароходов: «Александр», «Буксир», «Братья Камские» и «Сокол». Не были завершены и, по-видимому, разобраны на стапеле пароходы «Кура» и «Терек» для Астраханского порта, 3 буксирных парохода в 200 л. с. для Астраханского порта, буксирный пароход в 300 л. с. по заказу Киевского округа Управления водных путей сообщения (изготовлена лишь машина к нему), землечерпалка «Инженер Петерсон» для Балтийского моря (находилась в высокой степени готовности, возможно, достроена на другом заводе), а также ремонт 7 пароходов.

Ключевые слова: Воткинский завод, история, судостроение, судоремонт, пароход, баржа, речной транспорт, водные пути, судоходство, Россия, гражданская война, революция, история заводов, история транспорта, история техники, источник, архивный документ.

Введение

В последнее время тематика Воткинского судостроения получила популярность. Но в истории судостроения в Воткинске остается один невнятный эпизод: последние его годы сразу после Гражданской войны. Ижевско-воткинское восстание и Гражданская война пагубно сказались на производственных мощностях завода. И белые, и красные рассматривали завод исключительно через призму наличия на нем определенных ресурсов и мощностей, а потому при эвакуации



стремились сделать так, чтобы противник мог использовать их по минимуму. В 1918–19 гг. завод пережил три эвакуации: исход Воткинской армии в 1918 г., «красную» и «белую» его эвакуации в 1919 г. Поэтому производство, которое пытались наладить на заводе в 1920–22 гг., было направлено в первую очередь на окончание незавершенных работ, оставшихся еще с 1918 г. и сравнительно мало пострадавших во время Гражданской войны. Цель статьи – определить истинные объемы работ, произведенных заводом по части судостроения и судоремонта с момента окончания боевых действий до принятия решения о консервации завода.

Источники и методы исследования

Как показал анализ литературы, производство воткинского завода периода 1919–1922 гг. пока не было объектом специального исследования. В большей или меньшей степени этот вопрос поднимается в следующей группе источников.

Во-первых, в мемуарах участников. По-видимому, наиболее сведущие в судостроении специалисты Воткинского завода мемуаров не оставили, тем не менее ряд мемуаристов прямо или косвенно указывают на наличие судостроения в указанный период. Среди них можно выделить работы И. А. Добровольского [2009, 2014], который не мог быть свидетелем этих событий, так что в лучшем случае он лишь пересказчик.

Во-вторых, это аналитические работы современных авторов [Коробейников 2012; Бехтерева 2006], которых, как правило, интересовали совершенно другие вопросы, и проблема судостроения затрагивается лишь реферативно. Так, в работе А. В. Коробейникова указывается, что в 1919 г. «...в судостроительном цехе в стадии достройки находятся четыре баржи, пароход типа “Сорванец”, два парохода по заказу Астраханского порта и один пароход по заказу А. С. Михалева...»; и далее – «...в декабре 1919 г. ...среди объектов достройки в самом Воткинске числятся лишь четыре баржи и один пароход...» [Коробейников 2012, 57]. Л. Н. Бехтерева дополнительно сообщает: «...ситуация вынудила Пермское Райметаллуправление 18 мая 1922 г. заключить с Воткинским заводом договор. По данному соглашению завод до 1 сентября 1922 г. обязывался выпустить две баржи, два паровых штурвала, произвести капитальный ремонт двух пароходов...» [Бехтерева 2006, 103]. Такие документы дают скорее некие фрагменты, но не картину целиком.

Был привлечен к исследованию третий массив источников: архивные документы Воткинского завода, содержащиеся в ЦГА УР фонде Р-785. Детальный анализ этого фонда позволил выявить ряд источниковедческих проблем.

1. Поскольку большинство образованных работников были убиты или покинули завод, резко понизилась грамотность официальных отчетов: в них есть многочисленные ошибки (орфографические, пунктуационные), опечатки и фактические неточности.

2. Сложившаяся до революции система документооборота была отменена, а новая еще не сложилась, поэтому, с одной стороны, в документации много повторов, с другой – неохваченные лакуны.

В связи с этим успеха в реконструкции объектов судостроения и судоремонта можно достичь только комплексным анализом наличной документации и критическим разбором каждого документа.



Для иллюстрации ошибок в фактическом содержании приведем фрагмент отчета «О деятельности завода за январь 1921 г.» [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. В числе находящихся в достройке объектов в нем указываются два парохода «в 875 л. с.», «двух винт. п/х» в 200 л. с., пароход в 150 л. с., баркас «Сорванец» и 4 баржи. Пароходы в 875 л. с. повторяются в нескольких документах, но пароходы с такой мощностью силовой установки более не встречаются ни ранее, ни позднее, так что только в ходе комплексного анализа становится понятно, что речь идет о пароходах в 175 л. с. По второй позиции «двух винт. п/х» также непонятно, идет ли речь об одном двухвинтовом пароходе или о двух винтовых пароходах.

Материалы

Анализ заводских документов позволяет выявить следующие объекты, на которых в 1920–22 гг. велись работы.

1. Пароходы «Кура» и «Терек»

Заказаны Министерством Торговли и Промышленности для нужд Астраханского порта как буксирные пароходы в 250 л. с.; проектировались для буксировки барж в 100 тыс. пудов. В их заказе присутствует одно загадочное обстоятельство, которое пока не удалось выяснить. В 1913 г. Воткинский завод уже изготовил для нужд Астраханского порта служебные пароходы «Кура» и «Терек». В 1915 г. Министерство Промышленности и Торговли заказало заводу еще два парохода. Их проект также разрабатывался на основе парохода «Красноводск». Вначале безымянные, они в 1916 г. получают наименования «Кура» и «Терек». В связи с этим возникает резонный вопрос, как могло случиться так, что для нужд одного и того же порта одновременно построено по два парохода с одинаковыми наименованиями. Возможно простое предположение: в первой паре обнаружили скрытые дефекты, не замеченные при приемке, и эти дефекты конструкции предполагалось ликвидировать на второй паре. Так или иначе, пароходы 1913 г., судя по регистрам, работали в Астраханском порту до кон. 20-х гг., а новые по окончании заводских работ больше нигде не фигурируют.

Тем не менее на основании заводских документов, относительно постройки вторых «Куры» и «Терека», можно утверждать следующее. 26.11.1916 г. утверждён чертеж их общего вида [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 336], 12.12.1916 г. – теоретический чертеж [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 76], а 25.07.1917 г. – чертеж общего расположения помещений [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 341]. Что касается работ по постройке, то 01.04.1915 г. разработан комплект шаблонов шпангоутов [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 74], а 17.02.1916 г. утвержден план железных работ [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 370]. Оба судна были заложены 16.12.1916 г. [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154] под стапельными номерами 367 и 368. Строились они крайне неспешно, а на время Гражданской войны строительство вообще заморозилось. К 1.01.1921 г. степень их готовности оценивалась 12,5 %, через год 18,75 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. На завод «сверху» спускался план их достройки к навигации 1923 г. [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. Однако из-за низкого процента готовности можно сделать вывод, что до момента консервации завода их так и не закончили. Оба судна отсутствуют в списке ядра 1923 г. и 1926 г. Так что весьма вероятно, что их просто разобрали на стапеле.



2. Пароход «Металлист»

Заказан судовладельцем А. С. Михалевым стальной колесный однопалубный одномачтовый буксирный рейдовый пароход в 140 л. с. В 1916 г. утверждён чертёж общего вида [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 340]. 30.12.1916 г. утверждён план железных работ [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 369]. Заложен 27.12.1917 г., под стапельным номером 393. Анализ заводской документации позволяет заметить, что в 1918 г. в ней появляется пароход «Сплавщик», строящийся для собственных нужд. Сопоставляя чертежи «Сплавщика» [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 340] и парохода Михалева [ЦГА УР Р-785. Оп. 8 к. Д. 984], можно сделать вывод, что это одно и то же судно: у них одинаковые измерения и архитектура, а различия – лишь в небольших деталях (например, в конструкции буксировочного гака). Исходя из чего можно сделать вывод, что после революции завод решил достраивать пароход для собственных нужд с присвоением ему наименования «Сплавщик». Во время Гражданской войны строительство заморозилось.

В 1920 г. принимается решение о достройке парохода с использованием уже имевшейся паровой машины в 150 л. с., для чего проект [ЦГА УР Р-785. Оп. 8 к. Д. 984] корректируется. Судя по регистру 1926 г., эти машина и котлы – производства 1894 г., из чего можно сделать вывод, что они сняты с какого-то окончившего службу судна. На январь 1921 г. в заводской документации указывается готовность «Сплавщика» в 91 %, вероятно, снова вследствие небрежности в оформлении документа, так как более поздние документы говорят о готовности весной 1921 г. в 61 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. После передачи в состав Райметаллправления пароход получил наименование «Металлист», и его достройка активизировалась. На апрель 1922 г. готовность судна оценивалась в 88,2 %. В апреле 1922 г. судно спустили на Каму, и к ноябрю его готовность была уже 97 %; к маю 1923 г. – 100 %, и в июне судно передано собственнику [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. Эту информацию подтверждают речные регистры: «Металлист» отсутствует в регистре 1923 г., но есть в 1926 г.

3. Буксирные пароходы в 200 л. с.

Колесные буксирные пароходы заказаны 16.12.1916 г., в том же году и заложены. Достройка из-за Гражданской войны заморожена. В 1920 г. заводу «спущен» план сдать их к навигации 1921 г. Но из документов непонятно, сколько же всего строилось судов. Ряд документов указывает на три судна [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. Однако, учитывая общее тяжелое положение завода, можно заключить, что даже если и было заложено 3 парохода, то достраивался, скорее всего, один, что косвенно подтверждает заводская документация, в которой постоянна путаница в количестве (один или три). На 1.01.1921 г. они стояли (стоял?) на стапеле при общей степени готовности 8 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. На 1.01.1922 г. степень готовности 24 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. Дальнейшая судьба парохода неизвестна. Скорее всего, после консервации завода он разобран.

4. Буксирный пароход в 300 л. с.

Буксирный пароход в 300 инд. сил для Киевского округа Управления водных путей сообщения заказан 15.03.1915 г. Из-за Гражданской войны проектирование заморожено, возобновилось в 1920 г. 16.12.1920 г. утверждён чертёж общего вида [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 8 к. Д. 978]. В 1920 г. начались работы. Готовность



механизмов на 01.01.1921 г. 18,75 %, на 01.01.1922 г. 90 %. Поскольку вопрос о поставке парохода не решился до 1922 г., корпус официально так и не заложен [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. В отличие от корпуса, машина парохода докончена. В 1924 г. после расконсервации завода разработан проект буксирного парохода в 300 л. с. по заказу Камметалла [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 8 к. Д. 992]. Очевидно, в нем попытались «утилизировать» уже готовую машину. Но работы по пароходу так и не начались, так как судостроительное заведение к этому времени ликвидировали.

5. Буксирный баркас «Сорванец»

В 1914 г. разработан проект двухвинтового буксирного баркаса в 80 инд. сил [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 326], который завод начал строить для своих нужд 23.11.1916 г. Во время Гражданской войны постройка заморожена. По плану завода срок сдачи планировался к июню 1921 г., но на 01.01.1921 г. готовность составляла лишь 55,75 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. К февралю 1921 г. был готов паровой котел [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. А к весне общая готовность составила 99 %. В этом же году пароход спустили на Каму для достройки. На 01.01.1922 г. готовность оценивалась в 100 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. О дальнейшей судьбе парохода свидетельствует следующий факт. В мае на заводе числится паровой баркас «Марат», длина корпуса которого составляла 19,1 м, ширина 4,0 м. На пароходе стояла паровая машина в 80 л. с. [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. Заводские чертежи на «Сорванец» отсутствуют, но имеется план столярных работ по носовой каюте [ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 326]. Ширина корпуса в широкой части составляет 3,84 м, что вписывается в ширину на миделе баркаса «Марат», да и совпадение мощности паровой машины – весьма немаловажное свидетельство. Других пароходов с такой мощностью в этот период на заводе не делали, из чего можно сделать вывод, что в мае 1922 г. достроенный «Сорванец» был переименован в «Марат». Судно отсутствует в регистре 1923 г., но есть в регистре 1926 г.

6. Пароходы типа «Красная заря»

В 1916 г. заказаны Министерством Торговли и Промышленности для Астраханского порта. Предназначался для буксировки 50 тыс. пудов груза. К весне 1921 г. готовность составила 99 %, но с достройкой постоянно возникали проблемы. Так, в январе 1921 г. ее приостановили из-за морозов и снежных заносов. 25.02.1921 г. на заводе был получен приказ Председателя Управления Камско-Воткинского Горного округа форсировать работы по обоим судам и спустить их в Каму весной этого года. 23.04.1921 г. пароходам присвоены имена и они спущены на Каму. При этом на «Красной заре» не были закончены малярные работы и нарезка якорей, а на пароходе «Вперед» – работы по машинной части спешно закончены накануне спуска, но не закончены малярные и столярные работы. Тем не менее суда под своим ходом прошли в Каму [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. На апрель 1922 г. готовность «Красная заря» 97,5 %, «Вперед» – 96 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. Несмотря на высокую степень готовности, суда отсутствуют в списке ядра речного флота СССР на 1923 г., так что, очевидно, их сдали заказчику лишь в 1923 г.

7. Землечерпалка «Инженер Петерсон»

Стальная одновинтовая землечерпалка заказана Министерством Промышленности и Торговли по типу «Василий Салов» для Балтики. Контракт заключен



13.02.1915 г. со сроком готовности в 1915 г. [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. На июль 1916 г. сборку корпуса уже заканчивали. В 1917 г. землечерпалка спущена и стояла на заводском пруду. В начале мая 1918 г. при сплаве на р. Сива на 16-м км у моста через реку она села на мель, где и зимовала. В конце апреля 1919 г. его снимал пришедший от Галёво служебный пароход «Звенига», затем уведен к пристани у Галёво. На 01.01.1921 г. готовность 67,75 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. Информации о достройке «Инженера Петерсона» обнаружить не удалось, как и о разборке; по-видимому, для достройки отбуксировали на другой завод.

8. Четыре стальных баржи

На ноябрь 1919 г. на заводе в достройке числились 4 грузовые железные баржи типа «Солнце», строившиеся для нужд завода. К весне 1921 г. готовность их оценивалась 95 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. 23.04.1921 г. спущены на Каму. На баржах № 1 и 2 рули изготовлены, но не навешаны ввиду сложности прохода по Вотке. Баржи № 3 и 4 спущены незаконченными (требовалось до 20 тыс. заклепок и завершения 90 % столярных работ) [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. На 01.01.1922 г. готовность барж № 1 и 2 – 100 %. На 01.01.1922 г. готовность барж № 3 и 4 38,33 %, но уже к апрелю – 67,5 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154]. В связи с этим можно заключить, что все баржи достроены.

9. Баржа для Райметаллправления

Стальная несамоходная грузовая баржа. 05.01.1922 г. был утвержден теоретический чертеж. 28 марта утвердили чертёж общего вида. 18.05.1922 г. заключен договор на поставку Райметаллправлению 2 барж: одной – «малой» – по уже имевшемуся разработанному проекту; второй – «большой» – проект лишь предстояло разработать. «Малая» баржа начата постройкой в январе 1922 г. и на апрель 1922 г. ее готовность составляла 30 %, на июнь – 60 %. Проектирование «большой» баржи не завершено, и она не закладывалась [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154].

Кроме того, завод отремонтировал ряд пароходов.

1. Пароход «Александр»

В 1920 г. Пермское районное управление водного транспорта Волжского бассейна заключило договор на капитальный ремонт парохода. В феврале 1921 г. установлен новый котел [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. На 1 января 1922 г. готовность парохода оценивалась в 100 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154].

2. Пароход «Буксир»

В 1920 г. Пермское районное управление водного транспорта Волжского бассейна заключило договор на капитальный ремонт парохода. В феврале 1921 г. заменили трубки котла [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128]. На 1 января 1922 г. готовность парохода оценивалась в 100 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154].

3. Пароход «Братья Камские»

В 1921 г. Райметаллправление заключило договор на капитальный ремонт парохода. На январь 1922 г. готовность оценивалась 1,25 %, на февраль – 70 %, на март – 83 %, август – 97 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154].

4. Пароход «Сокол»

В 1921 г. Райметаллправление заключило договор на капитальный ремонт парохода. На январь 1922 г. готовность оценивалась 21,25 %, на февраль – 44 %, на март – 68,7 %, апрель – 85 %, май – 100 % [ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154].



5. Пароход «Николай»

В 1921 г. Райметаллправление заключило договор на капитальный ремонт парохода с установкой в корпус 49-футовой вставки. На март 1922 г. проект находился в стадии изготовления чертежей. В апреле готовность оценивалась в 7 %, в мае – 7 %, июнь – 7 %. Так что, очевидно, за ремонт не принимались и с консервацией завода все работы свернуты.

6. Пароходы «Иван Лазарев», «Жан Жорес», «Медвежонок», «Гражданин», «Онега»

В 1922 г. Пермское районное управление водного транспорта Волжского бассейна заключило договор на капитальный ремонт парохода. На март 1922 г. проект находился в стадии изготовления чертежей. До апреля к ремонту не приступали.

7. Пароход «Воткинский завод»

В 1922 г. Пермское районное управление водного транспорта Волжского бассейна заключило договор на изготовление гребного вала для парохода. На март 1922 г. проект находился в стадии изготовления чертежей. До мая к ремонту не приступали. В июне готовность была 80 %.

8. Пароход «Шторм»

В 1922 г. Пермское районное управление водного транспорта Волжского бассейна заключило договор на ремонт парохода. На апрель 1922 г. проект находился в стадии изготовления чертежей. До мая к ремонту не приступали. Пароход нуждался в замене котла, восстановлении арматуры и деревянных конструкций.

Выводы

Исходя из приведенного анализа, можно утверждать, что в послереволюционный период (в 1919 г. судостроительное заведение не функционировало, а рабочие переданы другим цехам) завод завершил следующие объекты: «Металлист», «Марат», «Красная заря», «Вперед», 4 баржи типа «Солнце» и одна баржа по заказу Главметаллправления. Осуществлен ремонт 4 пароходов.

ЛИТЕРАТУРА

Бехтерева Л. Н. Оборонная промышленность Удмуртии в годы нэпа: тенденции и противоречия развития // Вестник ИжГТУ. 2006. № 4. С. 101–106.

Добровольский И. А. Воткинский завод на рубеже эпох: Заметки конструктора. 2-е изд., испр. и доп. Воткинск: МП МИИЦ, 2009. 300 с.

Добровольский И. А. Река Кама в истории Воткинского завода: Заметки конструктора. Воткинск, МП МИИЦ, 2014. 132 с.

Коробейников А. В. Воткинское судостроение и Гражданская война: очерки социальной истории города и завода. Ижевск: Иднакар, 2012. 190 с.

ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 128. Месячные отчеты и доклады за 1921 год о производственной деятельности завода.

ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154. Ежемесячные статистические отчеты по заводу за 1921 и 1922 г.

ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 336. Проект буксирного парохода в 175 л. с.

ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 76. Теоретический чертеж буксирного рейдового парохода в 175 л. с.



- ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 74. Чертеж пароходов «Кура» и «Терек». Шаблоны.
ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 341. Чертеж общего расположения помещений буксирных пароходов «Кура» и «Терек».
ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 370. Чертеж рейдового буксирного парохода в 175 л. с.
ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 369. Чертеж буксирно-колесного парохода в 140 л. с.
ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 340. Чертеж общего вида буксирного парохода в 140 л. с. для Воткинского завода «Сплавщик»
ЦГА УР Р-785. Оп. 8 к. Д. 984. Чертеж буксирного парохода в 150 л. с. «Металлист» (бывший Михалева) № 393.
ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 8 к. Д. 978. Чертеж буксирного парохода в 300 л. с. по заказу Киевского округа УВПС.
ЦГА УР Ф. Р-785. Оп. 8 к. Д. 992. Проект буксирного парохода в 300 л. с. по заказу Камметалла.
ЦГА УР Ф. 212. Оп. 7 к. Д. 326. Чертеж двухвинтового барказа типа «Сорванец» в 80 л. с.

Поступила в редакцию 11.04.2017

Митюков Николай Витальевич,

доктор технических наук, доцент,

ЧОУ ВО «Восточно-Европейский институт»

426008, Россия, г. Ижевск, ул. Пушкинская, 268

e-mail: nico02@mail.ru

Матвеев Дмитрий Владимирович,

старший преподаватель,

ЧОУ ВО «Восточно-Европейский институт»

426008, Россия, г. Ижевск, ул. Пушкинская, 268

e-mail: matveevdv1972@mail.ru

N. W. Mitiukov, D. V. Matveev

Shipbuilding in Votkinsk in the early 1920-s

In the early XX century Votkinskiy plant became one of the largest suppliers of shipbuilding output in the region. During the Russian Civil War (1917–1922/23), the plant became the arena of the armed struggle, survived three evacuations, that is why in the 1920-s the traditions of shipbuilding in the factory were interrupted. The article makes an attempt to reconstruct the actual volumes of shipbuilding works, examines the latest shipbuilding and ship-repair orders that were made in 1920–22 before the plant conservation. On the basis of the plant documentation analysis, it has been concluded that despite numerous difficulties (lack of personnel, materials, weather conditions) four steamships and five barges were completed during this period: the “Metallist” (ordered by merchant Mikhalev), the “Marat” (ordered by the Ministry of Industry and Trade for the Astrakhan port), four barges of the “Solntse”-class (for the Water Transport Authority) and one barge at the request of the General Metals Administration. Four ships: the “Alexandr”, the “Buksir”, the “Bratia Kamskie” and the “Sokol”, and seven steamers were repaired. The steamships “Kura” and “Terek” for the Astrakhan port, three towing steamers in 200 hp for the Astrakhan port and the towboat with machines of 300 hp ordered by the Kyiv District of the Administration of Waterways (only engines were made) were not completed. An excavator “Engineer Peterson” for the Baltic Sea was in high readiness, and the work was possibly completed at another plant. Finding out the fate of the remaining work on the basis of the plant documentation is not possible without involving additional sources.



Keywords: Votkinskiy plant, history, shipbuilding, ship repair, steamer, barge, river transport, waterways, shipping, Russia, civil war, revolution, history of factories, transport history, history of technology, source, archive document.

Citation: Yearbook of Finno-Ugric Studies, 2017, vol. 11, issue 2, pp. 98–106. In Russian.

REFERENCE

Behtereva L. N. Oboronnaya promyshlennost' Udmurtii v gody nepa: tendencii i protivorechiya razvitiya [Udmurt defense industry in the years of NEP: tendencies and contradictions of development]. Vestnik IzhGTU [Proceeding of ISTU]. 2006. № 4, pp. 101–106. In Russian.

Dobrovol'skiy I. A. Votkinskiy zavod na rubezhe epokh: Zametki konstruktora [Votkinskiy Plant at the Turn of the Era: a Designer's Notes]. 2-e izd., ispr. i dop. Votkinsk, MP MIIC, 2009. 300 p. In Russian.

Dobrovol'skiy I. A. Reka Kama v istorii Votkinskogo zavoda: Zametki konstruktora [The Kama river in the history of the Votkinskiy plant: a Designer notes]. Votkinsk, MP MIIC, 2014. 132 p. In Russian.

Korobeinikov A. V. Votkinskoe sudostroenie i Grazhdanskaya vojna: ocherki social'noy istorii goroda i zavoda [Votkinsk Shipbuilding and the Civil War: Essays on the Social History of the City and the Plant]. Izhevsk: Idnakar, 2012. 190 p. In Russian.

CGA UR [Central State Archives of the Udmurt Republic] F. R-785, Op. 1, D. 128.

CGA UR F. R-785, Op. 1, D. 154.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 336.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 76.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 74.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 341.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 370.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 369.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 340.

CGA UR R-785. Op. 8 k. D. 984.

CGA UR F. R-785. Op. 8 k. D. 978.

CGA UR F. R-785. Op. 8 k. D. 992.

CGA UR F. 212. Op. 7 k. D. 326.

Received 11.04.2017

Mitiukov Nicholay Vitalyevich,

Doctor of Technical Sciences, Associate Professor,

East-European Institute

268, ul. Pushkinskaya, Izhevsk, 426008, Russian Federation

e-mail: nico02@mail.ru.

Matveev Dmitry Vladimirovich,

Senior Lecturer,

East-European Institute

268, ul. Pushkinskaya, Izhevsk, 426008, Russian Federation

e-mail: matveevdv1972@mail.ru