

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



Published in the Slovak Republic  
Voennyi Sbornik  
Has been issued since 1858.  
E-ISSN: 2409-1707  
2018, 6(2): 95-99

DOI: 10.13187/vs.2018.2.95

[www.ejournal6.com](http://www.ejournal6.com)

## Votkinsk's Barges for the Baltic Fleet

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

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

<sup>b</sup> Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

<sup>c</sup> Moscow Psychoanalyze Institute, Russian Federation

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

<sup>e</sup> Moscow Economic Institute, Russian Federation

### Abstract

In the 1850-s and 60-s Votkinsk's State Plant took part in the program of re-equipment of the floating facilities of the Kronstadt and St. Petersburg military ports. These orders contributed to the technical re-equipment and expansion of the shipbuilding production at the plant, thanks to them the plant survived the reform period relatively painlessly, when state-owned factories went through difficult times. In the course of the work, a comparison was made of the office documentation of the factory documentation and the information of the Ship lists of 1864, 1879, 1881 and 1904. The career of barges of the Baltic fleet of Votkinsk construction was traced. All of them, except for the 90-foot and two 75-foot barges for the Sveaborg fortress, successfully served until 1904 and probably further. In the period 1857-1867 Votkinsk's plant was able to completely re-equip the technical equipment of the St. Petersburg and Kronstadt ports of the Baltic Fleet, and even in 1904 they accounted for great half of the ships of these ports.

**Keywords:** Baltic Fleet, Votkinsk's plant, shipbuilding, barges, boats.

### 1. Введение

В 1850-60-х гг. Воткинский казенный завод принял участие в программе перевооружения Кронштадтского и Санкт-Петербургского военных портов. Вместе с тем, эти заказы способствовали техническому перевооружению и значительному расширению судостроительного производства на самом заводе. Из-за них Воткинский относительно безболезненно пережил реформенный период, когда все казенные заводы испытывали тяжелее времена. Последний заказ этой серии последовал в 1872 г. на два небольших плашкоута, после чего завод, после паузы до начала 1880-х гг., перешел на постройку судов для частных. В ходе работы произведено сравнение делопроизводственной заводской документации по строительству барж для Балтийского флота (ЦГА УР Ф. 212) и информации Судовых списков 1864, 1879, 1881 и 1904 гг.

\* Corresponding author

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

## 2. Обсуждение Баржи Балтийского флота

Исходя из Судовых списков, в 1850 г. завод поставил для Кронштадтского военного порта первую баржу с длиной корпуса 140 фут. (Судовой список, 1864). Однако информация об ее постройке отсутствует в делопроизводственной документации. Хотя известно, что одновременно с парходом для Балтийского флота «Граф Вронченко» предполагалось заказать баржу, но из дальнейшей переписки выясняется, что она ушла на Каспийскую флотилию (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 5659). Первые сведения о постройке барж для Балтийского флота относятся к 29 апреля 1854 г., где речь идет о строительстве сразу шести штук (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 6518, Л. 22). То, что все шесть барж были построены и сданы заказчику сомнений не возникает, поскольку в документации присутствует смета на их постройку (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 6526, Л. 527-529).

6 мая 1859 г. завод получил задание на постройку для Санкт-Петербургского порта 4 барж грузоподъемностью 6000 пудов и двух плашкоутов в 1500 пудов (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 7330, Л. 1-2). В январе 1861 г. их достройка была близка к завершению (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 7330, Л. 34). Обе серии, как признало Военное ведомство, получились намного дешевле, по сравнению с постройкой на частном заводе (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 7596, Л. 1). В связи с этим, завод получил самый крупный в своей истории заказ на плавсредства для портов Балтийского моря. В него вошли 4 баржи для Санкт-Петербургского порта, 14 плашкоутов для Кронштадтского, 4 баржи для перевозки мачтовых деревьев, 2 беспалубные и 2 палубные баржи с большими люками (для перевозки крупногабаритных грузов) и 20 весельных баркасов и шлюпок (всего 46 единиц) (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 7596, Л. 9). Весь этот заказ был выполнен к 1867 г. (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 8101, Л. 76). Наконец, в 1867 г. завод начал постройку пяти барж для Свеаборгского порта: двух 70-футовых, двух 75-футовых и одной 90-футовой (ЦГА УР. Ф. 212, Д. 8154, Л. 9-10).

### Служба воткинских барж

Для идентификации эксплуатационной информации были использованы Судовые списки 1864, 1879, 1881 и 1904 гг. Из них видно, что за весь этот период воткинская продукция составляла большинство плавсредств Санкт-Петербургского и Кронштадтского портов. Так на 1904 г. из 29 баржей Санкт-Петербургского порта 14 были воткинские (Судовой список, 1904). Информация о номере баржи по Судовому списку, указанном там годе постройки и порте приведена в нижеследующей таблице (КП – Кронштадтский порт, СП – Санкт-Петербургский порт).

	Заводская информация	Характеристики	Судовой список, 1864	Судовой список, 1879	Судовой список, 1881	Судовой список, 1904
1850	???	140 – 20	Нет.	КП №1 1850 г.п.	КП №1 1850 г.п.	Нет.
1855/ 57	№ 1–6 для КП (6 шт.)	82 – 20	КП № 1 55 г.п.	КП № 4 1857 г.п.	КП № 4 1857 г.п.	КП № 4 1857 г.п.
			КП № 2 55 г.п.	КП № 5 1857 г.п.	КП № 5 1857 г.п.	КП № 5 1857 г.п.
			КП № 3 55 г.п.	КП № 6 1857 г.п.	КП № 6 1857 г.п.	КП № 6 1857 г.п.
			СП № 4 55 г.п. КП № 4 55 г.п.	КП № 7 1857 г.п.	КП № 7 1857 г.п.	КП № 7 1857 г.п.
			СП № 5 55 г.п. КП № 5 55 г.п.	СП № 14 (11?) 1857 г.п.	СП № 11 1857 г.п.	СП № 11 1857 г.п.

			КП № 6 55 г.п.	М.б. СП № 10 ????		КП № 26 1857 г.п.
1860/ 61	№ 1, 2 для СП (2 шт.)	60 – 14,25	СП № 10 60 г.п.	СП № 8 1860 г.п.	СП № 7 1860 г.п.	СП № 7 1860 г.п.
			СП № 11 60 г.п.	СП № 9 1860 г.п.	СП № 8 1860 г.п.	СП № 8 1860 г.п.
1860- 61	№ 3, 4, 5, 6 для СП (4 шт.)	75 – 17,5	СП № 6 61 г.п.	СП № 4 1861 г.п.	СП № 3 1861 г.п.	СП № 3 1861 г.п.
			СП № 7 61 г.п.	СП № 5 1861 г.п.	СП № 4 1861 г.п.	СП № 4 1861 г.п.
			СП № 8 61 г.п.	СП № 6 1861 г.п.	СП № 5 1861 г.п.	СП № 5 1861 г.п.
			СП № 9 61 г.п.	СП № 7 1861 г.п.	СП № 6 1861 г.п.	СП № 6 1861 г.п.
1862/ 65	Палубные № 1, 2 для КП (2 шт.)	90 – 22	Нет.	КП № 8 1862-64 г.п.	КП № 8 1862-64 г.п.	КП № 8 1862-64 г.п.
			Нет.	КП № 9 1862-64 г.п.	КП № 9 1862-64 г.п.	КП № 9 1862-64 г.п.
1863/ 65	Беспалубны е № 1, 2 для КП (2 шт.)	90 – 22	Нет.	КП № 10 1862-64 г.п.	КП № 10 1862-64 г.п.	КП № 10 1862-64 г.п.
			Нет.	КП № 11 1862-64 г.п.	КП № 11 1862-64 г.п.	КП № 11 1862-64 г.п.
1863/ 65	Плашкоуты № 1–14 для КП (14 шт.)	61 – 20,33	Нет.	КП № 20– 33 1864 г.п.	КП № 20– 33 1864 г.п.	КП № 20–33 1864 г.п.
1864/ 66	№ 1–4 (4 шт.)	80 – 22	Нет.	СП № 19 1865 г.п.	СП № 15 1865 г.п.	СП № 15 1865 г.п.
			Нет.	СП № 20 1865 г.п.	СП № 16 1865 г.п.	СП № 16 1865 г.п.
			Нет.	СП № 21 1866 г.п.	СП № 17 1865 г.п.	СП № 17 1865 г.п.
			Нет.	СП № 22 1866 г.п.	СП № 18 1866 г.п.	СП № 18 1866 г.п.
1865/ 66	б/п для КП (4 шт.)	120 – 22	Нет.	КП № 123 1867 г.п.	КП № 123 1867 г.п.	КП № 123 1867 г.п.
			Нет.	КП № 124 1867 г.п.	КП № 124 1867 г.п.	КП № 124 1867 г.п.
			Нет.	КП № 125 1867 г.п.	КП № 125 1867 г.п.	КП № 125 1867 г.п.
			Нет.	КП № 126 1867 г.п.	КП № 126 1867 г.п.	КП № 126 1867 г.п.
1866/ 67	б/н (3 шт.)	80 – 22	Нет.	СП № 34 1867 г.п.	СП № 19 1867 г.п.	СП № 19 1867 г.п.
			Нет.	СП № 35 1867 г.п.	СП № 20 1867 г.п.	СП № 20 1867 г.п.
			Нет.	СП № 36 1867 г.п.	СП № 21 1867 г.п.	КП № 21 1866 г.п.
1866/ 67	б/н (1 шт) для Свеборга	90 – 22	Нет.	СП Брандвахта 1867	СП Брандвахта 1867	Нет.
1866/ 67	б/н (2 шт.) для Свеборга	75 – 17,6	Нет.	КП № 58 б/г	КП № 58 б/г	Нет.
			Нет.	КП № 59 б/г	КП № 59 б/г	Нет.

1866/ 67	б/н (2 шт.) для Свеаборга	70 – 14	Нет.	СП № 29 1867 г.п.	СП № 27 1867 г.п.	СП № 27 1867 г.п.
			Нет.	КП № 35 б/г	КП № 35 б/г	КП бот № 1 1867 г.п.

Видно, что в целом, все построенные баржи дожили до 1904 г., т.е. прослужили свыше 40 лет. Дальнейшая их карьера, вероятно, на этом не закончилась, но отсутствуют источники, позволяющие об этом судить.

Красным в таблице маркированы случаи, требующие пояснения. Так несколько барж в Судовых списках указаны без года, но по техническим характеристикам его можно восстановить – это 70 и 75-футовые баржи для Свеаборгского порта, которые в итоге служили в Санкт-Петербургском и Кронштадтском портах. Интересен случай для барж постройки 1855 г. № 4 и № 5. В Судовом списке 1864 г. они одновременно числятся в Санкт-Петербургском и Кронштадтском портах. Поскольку факт наличия «неучтенной» баржи полностью исключается, можно сделать вывод, что в год составления Судового списка они были переданы из состава одного порта в другой, поэтому их учли и там и там.

Но больше всего вопросов возникает по барже № 6 постройки 1855 г. На 1864 г. она, как ей и положено, находится в строю в составе плавсредств Кронштадтского порта, но ни в 1879, ни в 1881 г. ее в списках нет. Можно было бы посчитать ее выбывшей из строя по каким-то причинам, но в списке 1904 г. она неожиданно появляется как баржа № 26 Кронштадтского порта. 1857 год постройки смущать не должен, поскольку по остальным баржам он тоже варьируется. Это не может быть и однотипная баржа, поскольку все пять проходят по всем указанным Судовым спискам.

Зато неизвестная баржа, якобы 1850 года постройки наоборот, отсутствует в 1864 и 1904 гг., но имеется в 1879 и 1881 г. Хотя характеристики этих барж не совпадают, но весьма высока вероятность, что это и есть «пропавшая» баржа 1855 года постройки.

### 3. Заключение

Таким образом, в ходе работы была прослежена карьера барж Балтийского флота воткинской постройки. Все они, кроме 90-футовой и двух 75-футовых барж для Свеаборгской крепости благополучно дослужили до 1904 г. и вероятно далее. В период 1857-1867 гг. Воткинский завод сумел полностью перевооружить технические средства Санкт-Петербургского и Кронштадтского портов Балтийского флота, и даже на 1904 г. они составляли значительную часть плавсредств этих портов.

### 4. Благодарности

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

### Литература

- ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.  
 Судовой список, 1864 – Судовой список. СПб., 1864.  
 Судовой список, 1879 – Судовой список. СПб., 1879.  
 Судовой список, 1881 – Судовой список. СПб., 1881.  
 Судовой список, 1804 – Судовой список. СПб., 1904.

### References

- CGA UR – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].  
 Sudovoj spisok, 1864 – Sudovoj spisok [Ship list]. SPb., 1864.  
 Sudovoj spisok, 1879 – Sudovoj spisok [Ship list]. SPb., 1879.  
 Sudovoj spisok, 1881 – Sudovoj spisok [Ship list]. SPb., 1881.  
 Sudovoj spisok, 1804 – Sudovoj spisok [Ship list]. SPb., 1904.

### Воткинские баржи для Балтийского флота

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, c</sup>, Анатолий Николаевич Лошкарев <sup>d</sup>  
Дмитрий Владимирович Матвеев <sup>e</sup>

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

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

<sup>c</sup> Московский институт психоанализа, Российская Федерация

<sup>d</sup> Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашников, Российская Федерация

<sup>e</sup> Московский экономический институт, Российская Федерация

**Аннотация.** В 1850-60-х гг. Воткинский казенный завод принял участие в программе перевооружения плавсредств Кронштадтского и Санкт-Петербургского военных портов. Эти заказы способствовали техническому перевооружению и расширению судостроительного производства на заводе, благодаря им завод относительно безболезненно пережил реформенный период, когда казенные заводы переживали тяжелые времена. В ходе работы произведено сравнение делопроизводственной заводской документации и информации Судовых списков 1864, 1879, 1881 и 1904 гг. Прослежена карьера барж Балтийского флота воткинской постройки. Все они, кроме 90-футовой и двух 75-футовых барж для Свеаборгской крепости благополучно дослужили до 1904 г. и вероятно далее. В период 1857-1867 гг. Воткинский завод сумел полностью перевооружить технические средства Санкт-Петербургского и Кронштадтского портов Балтийского флота, и даже на 1904 г. они составляли значительную часть плавсредств этих портов.

**Ключевые слова:** Балтийский флот, Воткинский завод, судостроение, баржи, плавсредства.