

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(1): 18-24

DOI: 10.13187/vs.2018.1.18

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


## Votkinsk Plant on the Transportation's Providing of the Volga-Caspian Canal During the First World War

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, \*</sup>, Dmitry Matveev <sup>c</sup>

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

<sup>b</sup> Udmurt federal research center of the ural branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

<sup>c</sup> East-European Institute, Izhevsk, Russian Federation

### Abstract

To the beginning of the First World War, the Volga-Caspian Canal has acquired a strategic importance, especially for the Baku's oil transit. Due to the specific hydrological conditions, the great importance for its operation had annual dredging. The article shows that a significant share of military shipbuilding orders of Votkinsk plant had a dredgers and soil-carry barges for the Volga-Caspian canal. During the war's years, the factory has passed three dredgers and 18 soil-carry barges. Thus, the Votkinsk plant played an important role in providing military and economic transportations on Volga-Caspian Canal during the First World War.

**Keywords:** Votkinsk's plant, history, shipbuilding, ship repair, vessel, river transport.

### 1. Введение

В 1874 г. началось строительство Волго-Каспийского канала, соединившего глубоководное русло реки Бахтемир с Каспийским морем. Если до его открытия грузы и пассажиров приходилось перегружать на плоскодонные плавсредства с небольшой осадкой, чтобы доставить в Астрахань и там снова перегрузить на речные суда, то теперь появилась возможность морским судам с осадкой до 8 футов разгружаться непосредственно в Астрахани, что сильно удешевило перевозки. В 1881 г. работы по углублению Бахтемирского прохода были окончены и открылись регулярные рейсы (Русанов, 2016). Громадное стратегическое значение Волго-Каспийского канала иллюстрируется, например, такими цифрами: грузооборот через Астрахань вырос более чем в 200 раз: с 600 тысяч пудов в 1873 году до 146 миллионов пудов в 1891-м (примерно треть от грузооборота Суэцкого канала!). В 1914 году габариты канала составили: глубина 12 футов (3,6 м), ширина – 6 сажень (128 м), длина судоходной прорези – 33,2 км (Коданина, 2003). На момент создания канал представляла собой одно из крупнейших в мире гидротехнических сооружений, не имевших аналогов в мировой практике регулирования судоходства в устьях рек. Несмотря на огромное хозяйственное значение, Волго-Каспийский канал оказался чрезвычайно уязвим из-за морских и речных наносов, поэтому безопасная эксплуатация судов была возможна лишь при условии ежегодного эксплуатационного землечерпания (Бабич, 2015: 41).

\* Corresponding author

E-mail addresses: [nico02@mail.ru](mailto:nico02@mail.ru) (N.W. Mitiukov), [matveevdv1972@mail.ru](mailto:matveevdv1972@mail.ru) (D.V. Matveev)

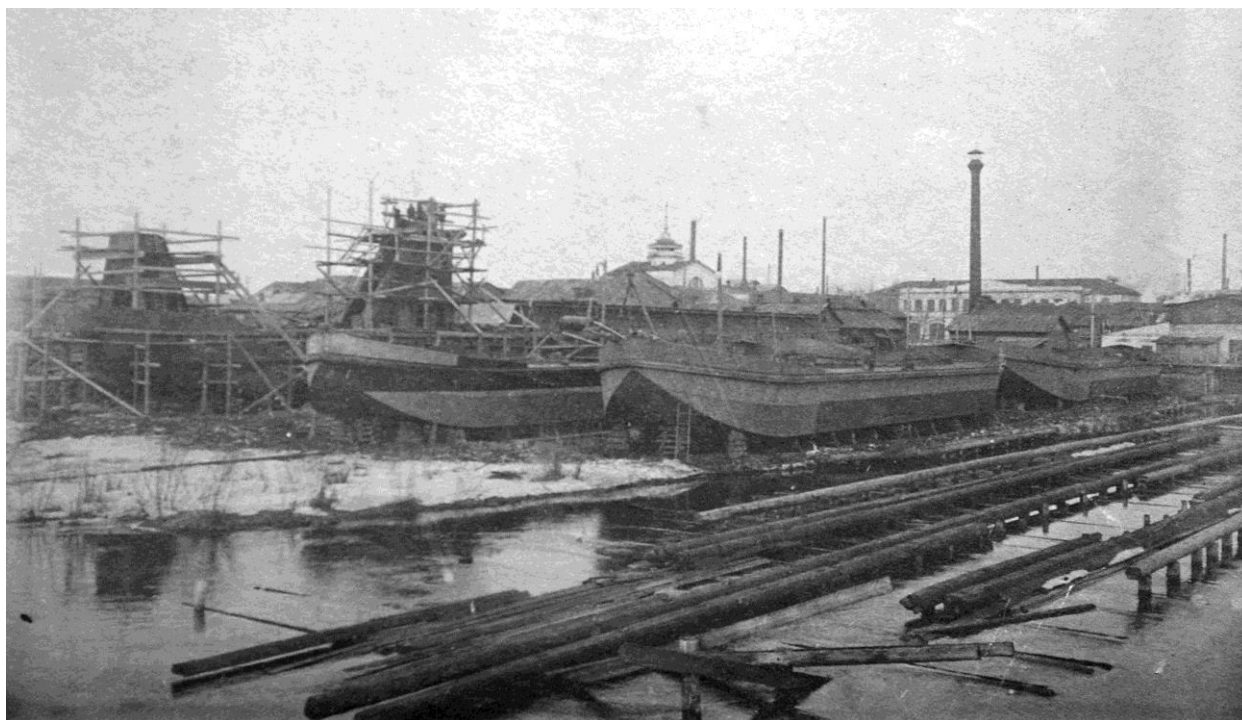
Так что с регулярными рейсами начались и постоянные путевые работы, так в течение первых семнадцати лет приходилось ежегодно извлекать до 60 тысяч кубометров донного грунта.

## 2. Обсуждение

Особенное значение канал приобрел с началом Первой мировой войны, ведь это был фактически основным путем получения бакинской нефти.

17 января 1914 г. Товарищ министра Промышленности и торговли Веселаго утвердил очередной заказ заводу на две землечерпательницы типа «Деволант» по цене 240 тыс. руб., 18 15-кубовых (по цене 35 тыс. руб.) и шести 20-кубовых (по цене 45 тыс. руб.) грунтоотвозных шаланд. Срок поставки первых 12-ти шаланд намечался к маю 1915 г., а остального заказа – к сентябрю 1915 г. (ЦГА УР Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 1). Но если с землечерпательницами все было более-менее ясно (они принадлежали к удачному типу «Сергей Шубинский»), то относительно шаланд завод просил его проинформировать о проекте: будет ли он предоставлен министерством, или же Техбюро завода должно его разработать самостоятельно. В качестве своих предложений завод отмечал, что если борта шаланд сделать прямыми, а не наклонными, то это может увеличить водоизмещение при той же осадке, или снизить осадку при том же водоизмещении.

В ответном письме 15 марта 1914 г. министерство ответило, что первые шесть шаланд следует изготовить по старым чертежам, как и ранее изготовленные шаланды к каравану землечерпательницы «Сергей Шубинский», а остальные – по новым (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 9).

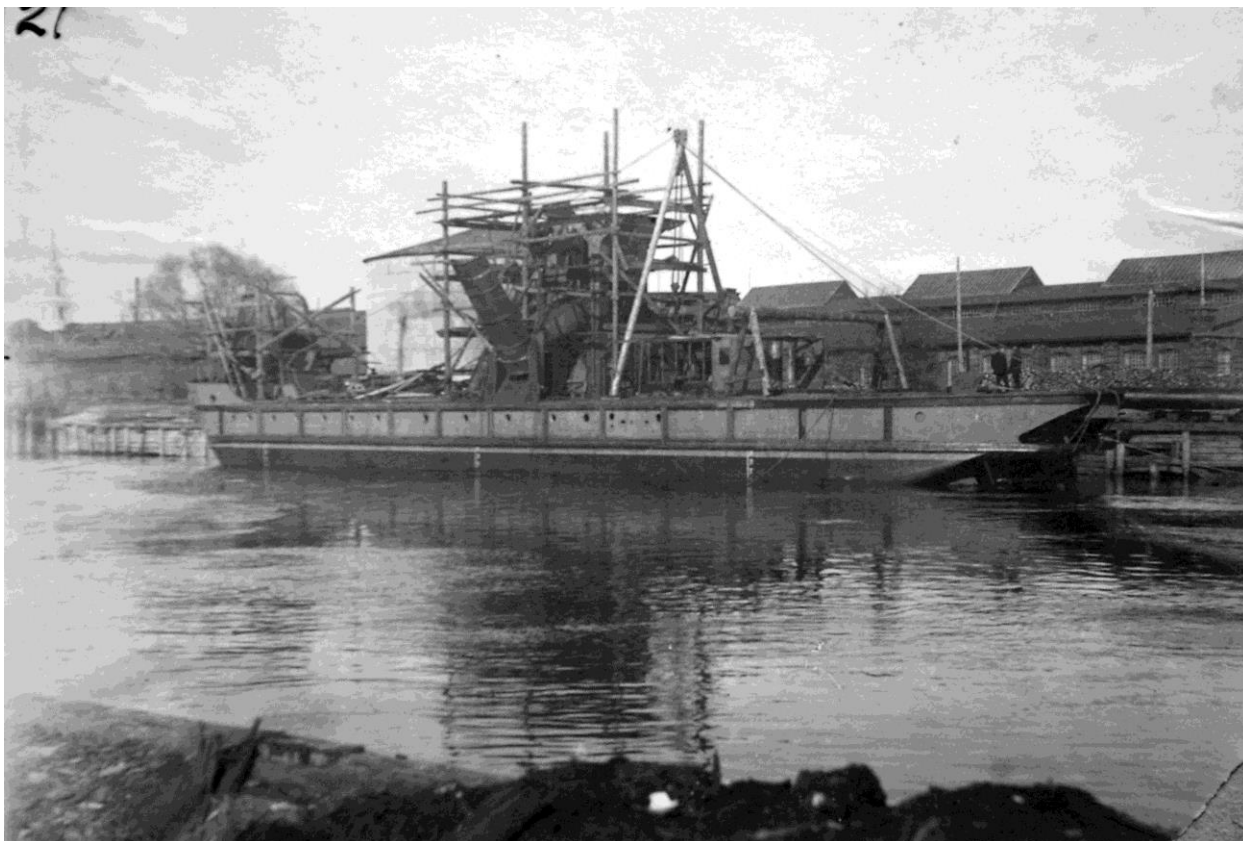


**Рис. 1.** Постройка землечерпательницы. Фото 1913 г. (АВЗ. Альбом «Судостроение». Фото № 6). На переднем плане постройка трех шаланд. Как видно из фото, строятся одновременно две землечерпательницы, это могут быть только «Руденко» и «Флорин». Исходя из этого, фото может быть только 1914 г., поскольку в 1913 г. строилась лишь одна землечерпательница – «Шуляченко». В 1915 г. они были уже спущены на воду и сданы заказчику.

В 1913 г. завод сдал МПит четыре грунтоотвозные шаланды для каравана «Сергея Шубинского», но в предоставленный министерством проект были внесены небольшие изменения. Так на них был увеличен угол наклона продольных стенок, чтобы улучшить

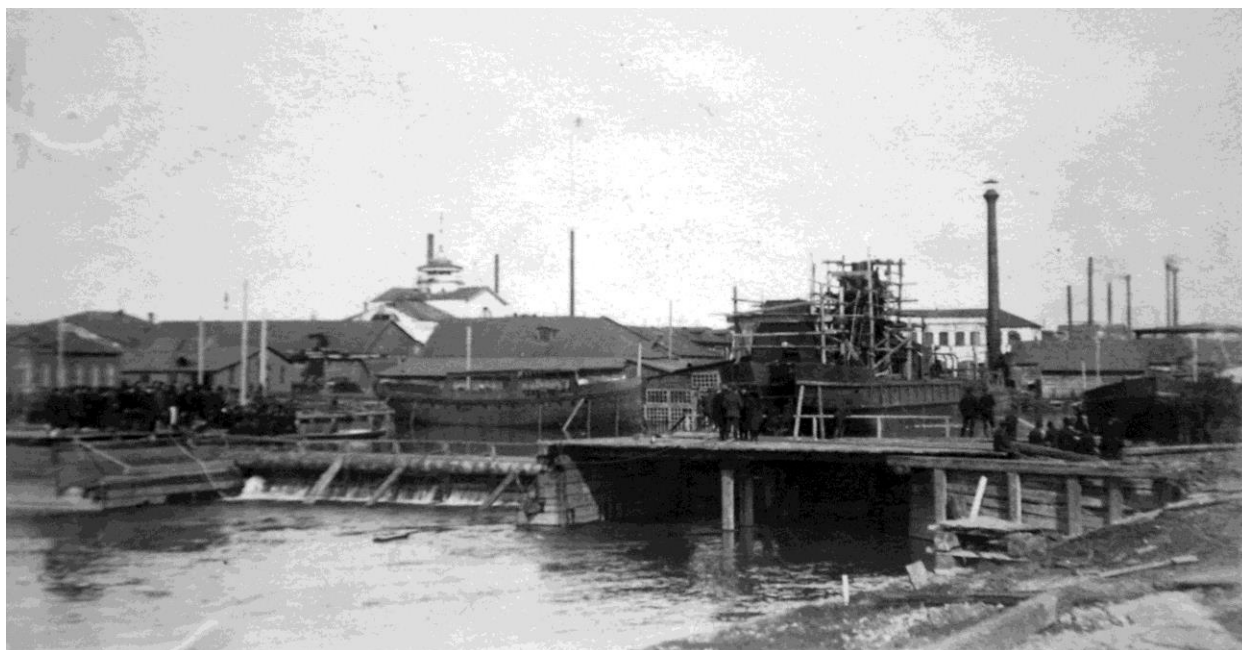
вываливание грунта. По этому улучшенному проекту и были решено строить первые шесть шаланд (ЦГА УР, Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 11). Эта мера позволяла загрузить производство, пока Техбюро разрабатывает и утверждает новый проект. В соответствии с заказом министерства, 24 марта 1914 г. завод приступил к строительству шести 15-кубовых шаланд (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 12), заложенные под стапельными номерами 294–299 (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 33).

26 июня 1914 г. было разрешено приступить к постройке двенадцати следующих шаланд (номера 301–312). В указанный заказ «вклинилась» землечерпательница для Балтики «Инженер Петерсон» (№ 300). Астраханские же землечерпательницы заложили под номерами 291 («Инженер Флорин») и 293 («Инженер Руденко»).



**Рис. 2.** Постройка землечерпательницы, 1913 г. (АВЗ. Альбом «Судостроение». Фото № 6). Если фото датировано верно, то это постройка землечерпательницы «Шуляченко».





**Рис. 3.** Судостроительная верфь. Перемычка. 1913 г. (АВЗ. Альбом «Судостроение». Фото № 28). На заднем плане слева виден недостроенный корпус служебного парохода «Кура» или «Терек», значит это действительно 1913 г. В центре в связи с этим может быть только «Шуляченко». Справа на заднем плане – шаланда.



**Рис. 4.** Готовый корпус баржи. Фото 1913–17 гг. (АВЗ. Альбом «Судостроение». Фото № 30). Это однозначно не баржа, а грунтоотвозная шаланда, что видно по обводам корпуса: шаланды имели характерный скос носа. По-видимому, фото сделано одновременно с фото № 28 (там эта шаланда на заднем плане справа). Исходя из этого фото можно датировать 1913 г., а шаланду – одной из шаланд каравана «Шуляченко».

Начавшаяся Первая мировая война кардинально изменила структуру заводской продукции. Если до начала войны основную массу заказов составляют пароходы, построенные по заказу частных лиц, то теперь завод отдает приоритет государственным заказам. В фондах ЦГА УР имеется Дело с запросами о строительстве пароходов для частных лиц (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11152). Практически все Дело состоит из многочисленных просьб о постройке, при чем на довольно выгодных условиях, с неизменной резолюцией «отказать». Тем не менее, в военных условиях заказу МПит был дан один из высших приоритетов, хотя выполнение полного объема заказа и договорные сроки выдержать не удалось. Отчасти в этом виновато и само МПит. Так уже 10 декабря 1914 г. идет первое существенное изменение условий первоначального контракта. Теперь речь идет о постройке шести 15-кубовых шаланд с изменой конструкцией бортов и фальшбортов (№ 294–299), шести 15-кубовых шаланд по ранее согласованному комплекту чертежей (№ 301–306), названной «тип 1», а еще шесть шаланд должны были стать «типом 2» (№ 307–312). В последней серии была радикально изменена конструкция грунтоотвозного отсека. Шаланда должна была теперь оборудоваться вертикальными стенками по проекту инженера Рождественского, из-за чего рабочий объем снижался с 15 до 11,5 кубов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л.31). Изменения коснулись последней шестерки шаланд из-за того, что они находились в минимальной степени готовности.

20 ноября 1914 г. первая из изготовленных шаланд № 294 вышла на швартовые испытания с проверкой герметичности отсеков. А 4 января 1915 г. эти же тесты успешно прошла шестая шаланда заказа – № 299. Все они 13-14 мая 1915 г. были сданы заказчику (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 46). По итогам года себестоимость заказа составила 156346 руб. 34 коп., в то время как от министерства на счета завода поступила сумма 210 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11149).

24 августа 1915 г. судьбой Астраханского заказа заинтересовалась Контрольная палата, она потребовала от завода назвать сроки готовности заказанных 10 марта 1914 г. шаланд (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 56). Если относительно 15-кубовых шаланд было все более-менее ясно, то к постройке 20-кубовых завод, по-видимому, даже не приступал. Хотя в официальном ответе он написал, что работы по этим шаландам начаты, но приостановлены из-за более срочных заказов и потому в срок сданы не будут (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 57). На самом деле администрация кривила душой, на 26 мая 1915 г. она имела лишь разработанные спецификации. А 24 января 1916 г. шесть 20-кубовых шаланд проходят в финансовом отчете, как объекты незавершенного производства, с непонятной степенью готовности (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11149).

29 июля 1915 г. первая из шаланд второй партии № 301 вышла на швартовые испытания с проверкой герметичности отсеков, 7 ноября того же года их прошла последняя шаланда партии № 306 (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 60). Относительно сдачи их заказчику, в ответ на запрос министерства, завод 4 июня 1916 г. ответил, что планирует все сдать к августу (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 91). Но по ряду причин их смогли отправить в Астрахань лишь 11-го августа, и только 13 сентября заказчик смог подписать приемные акты (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 102).

9 июля 1916 г. завод, оправдываясь по поводу нарушения сроков поставки, писал, что из заказанных 18 шаланд шесть сданы еще осенью 1915 г., еще шесть будут сданы в сентябре. На них все готово, кроме гидравлических подъемников, а готовность еще шести отодвигается на весну 1917 г. Из последней партии четыре шаланды уже спущены на воду, а по двум другим полностью заготовлены материалы (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 108). Акт приемки на эти шесть шаланд был подписан лишь 19 сентября 1917 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127. Л. 163).

Что касается двух землечерпательниц, то судя по финансовому отчету завода, их закончили еще осенью 1914 г. и в 1915 г. их передали заказчику (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11149). Поскольку на заказ 1914 г. наложился более ранний контракт, в 1915 г. был подписан акт передачи на три землечерпательницы: «Инженер Шуляченко», «Инженер Флорин» и «Инженер Руденко». Себестоимость первого составила 231230 руб. 96 коп. при стоимости контракта 235000, тогда как себестоимость двух последних – 492962 руб. 98 коп (при цене 480 тыс.) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11149).

Очевидно, получив свой заказ, МПит 21 мая 1915 г. предложило заводу изготовить еще три землечерпательницы типа «Николай Гора» для Волго-Каспийского канала (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11152). На данном документе имеется резолюция начальника Техбюро З.В. Сумарокова от 25 мая о возможности принятия заказа на следующих условиях – цена первой 337500 руб., срок готовности – двадцать месяцев. В тот же день 25 мая в министерство была отправлена телеграмма о готовности принятия заказа заводом в случае увеличения цены на 5 % с просьбой выслать чертежи. Но 14 июля 1915 г. вышла резолюция МПит: «из-за военного времени заказ отложить», а 5 декабря заказ был окончательно снят.

### 3. Выводы

За период Первой мировой войны по заказу Министерства промышленности и торговли для обеспечения навигации по Волжско-Каспийскому каналу Воткинский завод построил три землечерпательницы («Инженер Шуляченко», «Инженер Флорин» и «Инженер Руденко») и 18 грунтоотвозных шаланд (строительные номера 294-312). Это притом, что как любое казенное предприятие военного профиля он имел множество других более приоритетных заказов. Отмеченные факты можно интерпретировать, как тезис, что Воткинский завод сыграл заметную роль в обеспечении военных и хозяйственных перевозок по Волжско-Каспийскому каналу в годы Первой мировой войны.

### Литература

**АВЗ** – Архив Музея Воткинского завода.

**Бабич, 2015** – Бабич Д.Б., Иванов В.В., Коротаев В.Н., Пронин А.А., Римский-Корсаков Н.А. Гидрографические, геофизические и русловые методы исследований при изысканиях для улучшения судоходных условий в морских каналах (на примере Волго-Каспийского морского судоходного канала) // *Инженерные изыскания*. 2015. № 2. С. 38-51.

**Коданина, 2003** – Коданина А. Волго-Каспийский канал: дорога к морю. В нынешнем году исполняется 130 лет Волго-Каспийскому судоходному каналу // *Большая Волга*. 2003. №43. 12 ноября.

**Русанов, 2016** – Русанов Н.В., Бухарицин П.И., Беззубиков Л.Г. Волго-Каспийский морской судоходный канал – современное состояние проблемы и пути их решения // *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований*. 2016. № 4-5. С. 863-871.

**ЦГА УР** – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

### References

**AVZ** – Arhiv Muzeja Votkinskogo zavoda [Archive of the Museum of the Votkinsky Plant]. [in Russian]

**Babich, 2015** – Babich D.B., Ivanov V.V., Korotaev V.N., Pronin A.A., Rimskij-Korsakov N.A. (2015). Gidrograficheskie, geofizicheskie i ruslovyje metody issledovanij pri izyskanijah dlja uluchshenija sudohodnyh uslovij v morskijh kanalah (na primere Volgo-Kaspijskogo morskogo sudohodnogo kanala) [Hydrographic, geophysical and channel methods of research in surveys to improve navigational conditions in marine canals (on the example of the Volga-Caspian Maritime Canal)]. *Inzhenernyje izyskanija*. № 2, pp. 38-51. [in Russian]

**CGA UR** – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic]. [in Russian]

**Kodanina, 2003** – Kodanina A. (2003). Volgo-Kaspijskij kanal: doroga k morju. V nyneshnem godu ispolnjaetsja 130 let Volgo-Kaspijskomu sudohodnomu kanalu [This year marks the 130th anniversary of the Volga-Caspian Shipping Canal]. *Bol'shaja Volga*. №43. 12 nojabrja. [in Russian]

**Rusanov, 2016** – Rusanov N.V., Buharicin P.I., Bezzubikov L.G. (2016). Volgo-Kaspijskij morskij sudohodnyj kanal – sovremennoe sostojanie problemy i puti ih reshenija [Maritime Navigation Channel – Current State of the Problem and Ways to Solve them]. *Mezhdunarodnyj zhurnal prikladnyh i fundamental'nyh issledovanij*. № 4-5, pp. 863-871. [in Russian]

## **Воткинский завод в обеспечении перевозок Волго-Каспийского канала во время Первой мировой войны**

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, \*</sup>, Дмитрий Владимирович Матвеев <sup>c</sup>

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

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр УРО РАН, Российская Федерация

<sup>c</sup> Восточно-Европейский институт, Российская Федерация

**Аннотация.** К началу Первой мировой войны Волго-Каспийский канал приобрел важное стратегическое значение, в первую очередь для транзита Бакинской нефти. Из-за специфических гидрологических условий большое значение для его функционирования имели ежегодные дноуглубительные работы. В статье показано, что значительную долю военных заказов судостроительного производства Воткинского завода составляли землечерпательницы и грунтоотвозные шаланды для Волго-Каспийского канала. За военные годы завод сдал три землечерпательницы и 18 шаланд. Таким образом, Воткинский завод сыграл заметную роль в обеспечении военных и хозяйственных перевозок по Волжско-Каспийскому каналу в годы Первой мировой войны.

**Ключевые слова:** Воткинский завод, история, судостроение, судоремонт, пароход, речной транспорт.

---

\* Корреспондирующий автор

Адрес электронной почты: [nico02@mail.ru](mailto:nico02@mail.ru) (Н.В. Митюков), [matveevdv1972@mail.ru](mailto:matveevdv1972@mail.ru) (Д.В. Матвеев)