

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



Published in the Russian Federation  
 Co-publisher in the Slovak Republic  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 ISSN: 2073-9745  
 E-ISSN: 2310-0028  
 Vol. 43, Is. 1, pp. 145-152, 2017  
 DOI: 10.13187/bg.2017.1.145  
 Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 94 (47).083

## Problems of Votkinsk's Shipbuilding: to Analyze the Historical Sources

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

<sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

<sup>b</sup> East-European Institute, Russian Federation

<sup>c</sup> Plekhanov Russian University of Economics, Russian Federation

### Abstract

Shipbuilding in Votkinsk on the second half of XIX – early XX century is one of the cultural and technological phenomena of Russia on this period. Votkinsk is situated far from the river's highways but Votkinsk plant was one of the largest builder of the ships in Russia. But as the source's analysis is showed, the systematic description of the Votkinsk's shipbuilding and its cataloging has not been the object of study of historians or ethnographers. The aim of this work is consist to identify the body of the sources and their typology for the solving of this problem. In the addition to traditional methods of the historiographical researches, for the work there was used the systematic method of analysis, that allowed to reveal the implicit information, that usually is hidden during the analysis of each group individually sources.

As a result, there was revealed that the body of sources about Votkinsk's shipbuilding industry can be divided into a four groups. Archives information (first of all CSA of UR and Votkinsk's plant archive), River Register of the Russian Empire and the Soviet Union, press and modern analyzer's works. The integrate using of all groups of sources allowed to put new research challenges and to formulate a new approaches to research problems of Votkinsk's shipbuilding. For example, the absence on registers of certain groups of vessels may indicate the possibility of tax evasion in the Russian Empire. It revealed two groups of similar vessels: factory ships and private yachts.

**Keywords:** Russia, shipbuilding, Votkinsk's plant, historical source, systematic approach.

### 1. Введение

Судостроение в Воткинске второй половины XIX – начала XX века является одним из культурно-технических феноменов России этого периода. Далекий от речных магистралей поселок Воткинский завод стал, одним из крупнейших поставщиков пароходов в России. Продукция воткинской верфи долгие годы несла службу на морях и реках России, а затем и СССР: от Амура и Иртыша до Волги и Невы, от Аральского и Белого до Черного и Каспийского морей. После революции воткинское судостроение пресеклось, но филиалы завода, в первую очередь на Амуре и Иртыше, выросли в крупнейшие предприятия отрасли этих регионов. Суда, построенные в Воткинске и филиалах, внесли существенный вклад в историю России. Достаточно отметить, что, например, Аральская военная флотилия более чем наполовину состояла из кораблей и плавсредств, построенных этим заводом.

В краеведческой литературе встречается цифра, что с середины XIX по 1920-е гг. заводом построено свыше 400 морских и речных судов (Воротов, 1985: 44; Новиков, 1998: 31), которую совершенно некритически заимствовали научные издания и официальные издания Воткинского завода («Графский» метод, 2009: 51). Вместе с тем, до этой краеведческой «находки», в научной

\* 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), [Svechnikova.NV@rea.ru](mailto:Svechnikova.NV@rea.ru) (N.V. Svechnikova)

литературе имелись совершенно другие цифры. Так в работе И.А. Шубина сообщается: «за все время существования судостроительного отделения заводом было построено более 20 буксирных пароходов и более 10 пассажирских» (Шубин, 1927: 832).

Откуда могла взяться цифра «около 400»? Начиная с 1910-х гг. в названии документации по проектируемым и строящимся судам завода стал фигурировать стапельный или строительный номер. Максимальное число, обнаруживаемое по архивным фондам, это № 393, который получил бывший пароход купца Михалева, достроенный как «Металлист» (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 8к. Д. 984. Л. 1). Но коррелируется ли этот номер с общим числом построенных судов? Скорее всего нет. Так на момент выдачи заказа пароходы с номерами на 360 окружали заказы с номерами начинающимися на 200. Весьма настораживают и лакуны в едином списке этих номеров даже на два-три номера. Кроме того, по большому количеству построенных судов стапельные номера в документации вообще не фигурируют. Вполне очевидно, что истинный размах воткинского судостроения можно представить, лишь каталогизировав всю произведенную продукцию.

Во время работы над монографией «Удмуртские названия в морском и речном флоте России» (Митюков, 2010) нам удалось установить, что до сих пор не существует системного описания технических аспектов истории воткинского судостроения. Немногих историков, занимавшихся воткинскими пароходами, интересовали, прежде всего, капиталистические отношения, например, в свете развития речного транспорта (Мельников, 1996), или как элемент развития индустрии Урала (Осколков, 1963; Кривоногов, 1960). В современных работах большое внимание уделяется рассмотрению разнообразных проблем, возникших в связи с функционированием завода: демографических (Васина, 2010), экологических (Кудрявцев, 2016) и др. Но в этих исследованиях речь идет скорее об общероссийских, менее общезаводских проблемах, а не конкретно судостроительного производства Воткинска. Краеведческая литература также выхватывает лишь отдельные аспекты и эпизоды воткинского судостроения, не давая системной картины (Воротов, 1985; Завод в период капитализма, 1959). Аналогично можно охарактеризовать и литературу мемуарного характера (Добровольский, 2009).

Таким образом, следует признать, что задача системного описания технической составляющей воткинского судостроения и его каталогизация пока не были объектом исследования ни историков, ни краеведов.

## 2. Материалы и методы

Привлекаемая для решения поставленной задачи системного технического описания воткинского судостроения источниковая база состоит из нескольких неравноценных, но взаимодополняющих групп документов, для работы с которыми используются свои методы. Для работы с архивными фондами применялись традиционные методы архивоведения. Предыдущая наша работа с регистрами и реконструкция по их данным биографий судов дали возможность сформулировать несколько оригинальных принципов, подробнее изложенных нами ранее (Митюков, 2016): принцип хронологической преемственности, принцип обратного поиска справок, принцип системного поиска и принцип соответствия характеристик. Указанные принципы применялись и для данного исследования. При работе с аналитической литературой и периодической печатью использовались традиционные методы анализа данного вида источников, важнейший из которых стал ретроспективный метод, позволяющий реконструировать события той поры, опираясь на весь массив информации.

В целом при работе со всем корпусом источников применялся метод системного анализа, позволяющий выявить неявную информацию, скрытую при анализе каждой группы источников по отдельности.

## 3. Обсуждение

Анализ всего корпуса источников позволил условно разделить его на четыре группы.

**Архивные фонды Воткинского завода.** При изучении проблематики воткинского судостроения большое значение имел комплекс неопубликованных источников. В первую очередь материалы Технического бюро завода. Это чертежная конструкторско-технологическая документация. Кроме характеристик проектируемых судов, она содержит ценные ремарки на полях: информацию о дальнейшей судьбе судна, его переименованиях; полезна также дата разработки чертежей, их утверждения и т.п. В качестве источника исследования использовались и бухгалтерские отчеты завода, поданные в различные инстанции, прежде всего в Горный департамент. В них содержится информация об отпущенных на судостроение материалах, сметы расходов, затраченных денежных средствах и т.п. Отчеты о действиях завода за определенный период времени также полезны, например, с целью уточнения не всегда понятных денежных расходов и доходов. Кроме того, в них нередко содержатся объяснения, например, по поводу несвоевременной поставки продукции, ее недолжного качества, нарушения пунктов контракта. Переписка завода с заказчиками в своей основной массе не сохранилась, но имеются отдельные дела, содержащие переписку по исключительным случаям поставки судостроительной продукции, например, если имелись проблемы с оплатой, судебные тяжбы и т.д. Имеется также группа дел, посвященная действиям отдельных

заводских пароходов: их передвижениям, произведенным на них работам. После революции большое значение приобретает планы работ завода на отчетный год, но подобные планы имели место и в дореволюционной документации, например, на 1916 г. В исключительных случаях сохранились целые дела о постройке некоторых проходов, например «Матвей» (1885–1892 гг.). Кроме того, полезна и фотодокументация по судам.

В настоящее время заводские документы содержатся в следующих архивах. Центральный государственный архив Удмуртской Республики (ЦГА УР), прежде всего в фонде 212 «Камско-Воткинский железодельный завод и Камско-Воткинский железодельный и сталеплавильный завод». Наиболее интересны опись 1 «Документы постоянного хранения» (11267 документов) и опись 7к «Научно-техническая (конструкторская) документация» (967 документов). Послереволюционная история отражена в фонде Р-785 «Воткинский машиностроительный и сталеплавильный завод» опись 1 «Документы постоянного хранения» (385 единиц хранения) и опись 8к «Научно-техническая документация» (30 единиц хранения).

Некоторые не переданные в ЦГА УР материалы в настоящее время находятся в архивном фонде музея Воткинского завода. Он содержит ценную информацию, особенно в разделе фотодокументов. К сожалению, фонды его не каталогизированы, а сам музей, находится на территории завода – режимного предприятия.

Указанные архивные документы не представляют собой однородный массив данных. Например, по бухгалтерским документам завода можно определить, что и когда он строил. Но эти документы, например, имеются за 1892–1895 гг., но отсутствуют за 1891 г. Кроме того, нужная информация в этих обширных бухгалтерских книгах очень краткая и зачастую теряется при просмотре в массиве других документов. Информация, содержащаяся в документах совершенно неоднородна, так отчет за 1915 г. дает удивительный пример подробной и систематизированной информации, как по заказчикам, так и по отдельным заказам. А следующий за ним 1916 г. описан крайне поверхностно и не создает целостной картины всех заказов завода.

Но наибольшую трудность в работе представляет послереволюционная документация. Сразу виден резко упавший уровень грамотности составителей и исполнителей. В документах нередко орфографические и стилистические ошибки, места, допускающие двойное или тройное взаимоисключающее прочтение, опiski и опечатки, а также прямое искажение информации (так пароход «Братья Камские» так называется «Друзья Камские»). Это обстоятельство крайне затрудняет использование этих фондов. Более-менее объективную картину можно создать лишь внимательно сверив информацию всего фонда и сопоставив ее с другими фондами. А это, в свою очередь снижает ценность современных исследований и их выводов, процитировавших лишь отдельные листы дел.

**Речные регистры.** Исторически сложилось так, что как в научных, так и популярных работах информация регистров обычно носит вспомогательный характер. Как правило, они используются для уточнения сведений, полученных из других источников.

Особенность ведения регистров заключается в том, что они дают временной срез на строго определенный период времени. В связи с этим, для отслеживания динамики или биографии судна одного регистра недостаточно. Очень важна степень насыщенности выбранных для исследования хронологических рамок регистрами: чем их больше, тем более точно реконструируется биография судна. Поскольку регистрация судов плотно связывала налогообложение и выдачу лицензий и сертификатов, информация, содержащаяся в регистрах, как правило, вполне объективная. При завышении или занижении характеристик неизбежно проигрывали интересы либо государственных структур, либо частного. Поэтому выявлялась и исправлялась не только заводом ложная информация, но и допущенные опечатки и опiski, которые хоть и встречаются в регистрах, но довольно редко. Поэтому в регистры вносилась самая оперативная информация по постановке или снятия с учета и смены хозяев.

Регистры могли создаваться разными организациями, но наибольшую ценность представляют собой официальные министерские издания (например, министерства путей сообщения или министерства торговли). Кроме того, регистры ввиду большого объема могли делиться по бассейну. В первые годы после гражданской войны регистры выходили с крайне поверхностной информацией. Частную собственность в отношении пароходов ликвидировали, и составителей интересовал более списочный состав находящихся в кампании судов. И наоборот, описание регистра 1916–1917 гг. довольно подробное.

В этой связи, составление каталога воткинского судостроения, как пример системного анализа всей продукции завода, дало возможность исправить ряд ошибок наших более ранних работ. Например, пароход «Марксист», бывший «Воткинский завод», оказался не пароходом купца Раммерца (Митюков, 2010: 18–19), а капитально отремонтированным и переименованным пароходом «Левшино».

**Материалы периодической печати,** содержащие исторические справки на отдельные корабли и суда. Этот массив источников крайне разнородный, и может иметь как мемуарную основу (тогда достоверность обычно не высока), так и документальную. Особенную ценность представляют материалы периодической печати, современные данному событию. Нередко они дают совершенно неожиданную оценку имеющим место событиям. Так в работе Коробейникова

(Коробейников, 2012: 27–28) дается анализ серии очерков журналиста И.З. Озерова в газетах «Прикамская жизнь» и «Сарапульская Кама» относительно убыточности завода и качества продукции судостроительного цеха.

В проведенном исследовании материалы периодической печати имели вспомогательный характер и использовались лишь для уточнения имевшейся информации. В основном использовались материалы периодической печати, представленные в сети Интернет.

**Современная аналитическая литература** имеет крайне эклектичный характер. Ее в свою очередь, можно разделить на две группы: справочники по судовому составу и научные произведения в виде журнальных статей и монографических исследований.

Справочники по судовому составу имеют отдельные казало бы готовые для каталога статьи. К сожалению, это не так, в первую очередь из-за их объектного содержания. Так ряд справочников специализируется на участии судов в боевых действиях и потому гражданская часть их биографии рассматривается поверхностно или вообще отсутствует. Вероятно, одним из первых таких справочников стала работа С.С. Бережного (Бережной, 1981), выпущенная в свое время с грифом «Для служебного пользования». По количеству представленной информации большую ценность имеет шеститомник Р.В. Лапшина и А.В. Коробейникова «Белый флот гражданской войны» (Лапшин, 2014а). С другой стороны, имеются справочники, построенные по территориальному принципу, т.е. описывают состав торгового флота, работавшего в определенном бассейне. Это, например, работы А.С. Павлова (Павлов, 2014), Л.А. Яковенко (Яковенко, 2015), Р.В. Лапшина (Лапшин, 2012), (Lapshin, 2014) и др. И в данном случае работа судов в других регионах, за пределами рассматриваемого, также либо не представлена, либо представлена тезисно.

Как показал проведенный анализ, всем справочникам присущи общие недостатки. Во-первых, это полное отсутствие библиографического аппарата. Понятно, что информация в них основном базируется на данных регистров, но зачастую там даются интересные подробности биографии, уточнить или перепроверить которые не представляется возможным. Во-вторых, это ограниченное объектное содержание. Например, чрезвычайно подробная работа Яковенко ограничивается лишь регионом Амура и в связи со смертью автора в 2015 г. имеет характер некоторой незавершенности.

Аналитические исследования, как правило, посвящены рассмотрению достаточно узкого круга вопросов, идущих в разрезе воткинского судостроения. Так в упомянутой работе А.В. Коробейникова подробно показана картина деградации судостроения в Воткинске в послереволюционный период, участие судостроителей в гражданской войне (Коробейников, 2012: 22-65).

В работах П.В. Дмитриева (Дмитриев, 2014), Ю.Ф. Каторина (Каторин, 2014) рассматриваются различные аспекты комплектования корабельным составом Аральской флотилии. Несмотря на решающий вклад воткинского завода в ее строительство, в указанных работах об этом упомянуто вскользь.

Чрезвычайно полезна и интересна работа С.А. Липиной (Липина, 2012), дающая попытку анализа основных инноваций, внедренных на производстве Воткинского завода во время Первой мировой войны. Но относительно судостроения, информация этой статьи вырвана из контекста архивного документа и потому может способствовать ложным выводам. Например, автор заявляет: «В судовом цехе Воткинского завода ввели разметку шаблонов, которая дала возможность увеличить производительность цеха и снизить стоимость производства корпусов пароходов и снарядов» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1., Д. 11086, Л. 57). Это, несмотря на то, что плазовая разметка является необходимым условием производства крупногабаритных деталей сложной формы, каковыми, например, являются шпангоуты. В цитируемом документе речь идет просто об открытии нового плазового участка, позволившего поднять производительность труда плазовиков. А в таблице 1 автор пишет, что в 1912 г. завод выпустил 5 судов «различного типа», а в 1913 г. – уже 6. И снова вызывает недоумение, что за «суда различного типа»: только пароходы без учета несамходных плавсредств, а учтен ли здесь, например, плавкран?

Таким образом, можно сказать, что для использования указанных аналитических работ требуется предварительная подготовка и перепроверка.

#### 4. Результаты

Таким образом, выявлено четыре основные группы источников для реконструкции истории судостроительной отрасли Воткинского завода. Указанная проблематика каталогизации воткинского судостроения решается с помощью взаимной увязки и согласования всего корпуса источников. Но системный подход дал возможность выйти на ряд задач и сформулировать исследовательские подходы, до сих пор не поднимавшиеся в литературе.

В этой связи видится продуктивным выявление групп судов и плавсредств, отсутствующих в одной из групп источников. Так наличие судов в регистрах и отсутствие на них в архивной документации о постройке, скорее всего, говорит об ошибках в регистрах, возможно имел место капитальный ремонт судна. Так интересна информация о пароходе «Нижегородец». В регистрах он впервые появляется в 1879 г. как пароход «Сусанна», при этом сообщается, что это бывший «Нижегородец» воткинской постройки 1859 г. Интересно, что Воткинский завод в этот период заказов от частных еще не принимал, а единственный пароход, который мог стать «Нижегородцем»



получается безмянный баркас, построенный по заказу Морского ведомства. В 1859 г. судно спустили на воду и во время испытаний выяснились его крайне плохие ходовые качества. Несколько лет завод пытался доработать баркас и сдать заказчику, но в ноябре 1862 г. Астраханский порт окончательно отказался принять судно и завод решил его использовать для собственных нужд. Обнаружить его дальнейшую судьбу по архивным материалам не представилось возможным (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6732).

Аналогичным образом выясняются дополнительные подробности относительно парусных транспортов «Аист» и «Колпик», участвовавших в Ахалтекинской экспедиции генерала Скобелева. Регистры говорят о 1863 г. строительства указанных транспортов. Но архивные фонды о них ничего не сообщают. Зато имеются сведения, что в 1862 г. начато строительство паровых баркасов для Астраханского порта. В результате, сопоставляя эти сведения можно сделать вывод, что у завода снова возникли проблемы со сдачей паровых машин и в итоге оба баркаса стали ходить исключительно под парусами.

Интересна также обратная ситуация: наличие судна в архивной документации и отсутствие ее в регистрах. Поскольку речные регистры являлись базой для налогообложения, можно проанализировать как и каким образом происходило уклонение от налогов в Российской Империи.

Первая группа отсутствующих в регистрах судов это заводские пароходы. В документации завода имеются сведения о постройке в 1891 г. для Омутнинского завода парохода (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 86. Л. 1). Указанный в документе «господин Левитский» – А.С. Левитский, в 1891 г. управляющий Омутнинского завода, в связи с чем вопросов об идентификации завода не возникает. Но ранее мы, основываясь на данных периодической печати, реконструировали биографию единственного парохода завода так.

Железный колесный служебный паровой катер «Первенец», 1885 г. построен хозяйственным способом на р. Омутная (приток в верховьях р. Вятка) для Омутнинского чугуноплавильного и железодельного завода Н.П. Пастухова для работы на заводском пруду. Постановлением ВСНХ от 24.09.1918 г. национализирован с заводом и вскоре стал «Рабочий». В апреле 1919 г. подчинен Особому Северному Экспедиционному Отряду (ОСЕВЭК) как «ОСЕВЭК» и вооружен. Участвовал в боях с белыми у Кирсинского завода и Песковки. В начале июня 1919 г. подчинен штабу 3-й армии красных и ушел через Вятку на Каму. Зимой 1919–1920 гг. стоял в Заозерском затоне близ Перми. В апреле 1920 г. разоружен и сдан в ремонт. В конце апреля 1921 г. экипаж вернул его на завод и как служебный использовался там к середине 20-х гг. в подчинении Северо-Вятского горнозаводского округа ВСНХ. С мая 1927 г. с заводом в управлении Вятского совнархоза. Вероятно, вскоре сдан на слом, более поздних данных нет. На 1917 г. имелись характеристики парохода: длина 14,2 м, ширина с колесами 3,5 м, осадка 0,3 м. одна машина мощностью 8 н.л.с. (24 л.с.), команда 3 чел. В 1919 г. вооружен двумя пулеметами (Лапшин, 2012: 145).

Характеристики с заводского чертежа дают следующие размеры парохода: длина по ватерлинии 10,3 м, длина максимальная 12,5 м, ширина корпуса 1,83 м, ширина с колесами 3,6 м, осадка 0,46 м. В связи с чем, вопросов с тождественностью построенного в Воткинске парохода и парохода, служившего на Омутнинском пруду, не возникает.

Углубленные поиски по данному вопросу дали возможность найти статью краеведа А. Мохова (Мохов, 1957), в которой прямо указывается «Построенный в 1860 г. на Воткинском заводе и проведенный по рекам на Омутнинский пруд он вначале назывался «Первенец», затем – «Работник», а сейчас – «Металлург»». Относительно даты постройки, для автора воспоминаний на 1957 г. пароход очень старый, возможно старше его самого и удревление событий весьма характерно для придания авторитета своим высказываниям. Относительно финального этапа парохода также имеется весьма информативная заметка местной газеты с интервью В.И. Кошурникова, 64 года проработавшего на заводе, в том числе и на пароходе (Киреев, 2006). Из заметки можно узнать, что во второй половине 1950-х гг. пароход был поставлен на прикол, в 1960 г. сильным ветром его сорвало со швартовых. Его отнесло на середину пруда, где он затонул на 7-метровой глубине напротив заводской проходной. Хотя пароход находится всего примерно в 20 м от берега, дайверами он не посещается из-за сложных условий нахождения.

Вторая группа судов, уходящих от налогов Российской империи, это частные яхты. Так в фондах имеется чертеж яхты по заказу князя Горчакова (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 61, Л. 1), в тот момент бывший губернатором Вятской губернии. Чертеж дает следующие размерения яхты: длина по ватерлинии 8,23 м, максимальная длина 11,9 м, ширина по ватерлинии 2,9 м, максимальная ширина 3,25 м, осадка корпуса 0,34 м. К сожалению, периодическая печать вспомнила об этой яхте, названной «Вятский воевода» лишь в связи с одним эпизодом. В 1909 г. князь Горчаков отбыл на ней по Каме к месту своего нового назначения в Калугу. Так в 1910 г. газета «Вятская речь» пожелала Горчакову обзавестись яхтой «Калужский воевода», намекая на его быстрее убытие из Калуги (Сергеев, 2002: 73).

В обоих приведенных случаях характерно то, что оба судна отсутствуют в регистрах, и только комплексное использование всех типов источников дало возможность впервые установить факт постройки их Воткинским заводом.

## 5. Заключение

1. Корпус источников о воткинском судостроении можно разделить на четыре группы. Архивные данные (прежде всего ЦГА УР и архива Воткинского завода), речные регистры Российской Империи и Советского Союза, периодическая печать и современные аналитические исследования;
2. Комплексное использование всего корпуса источников позволяет ставить новые исследовательские задачи и формулировать новые подходы в исследовании проблематики воткинского судостроения. Например, отсутствие в регистрах определенных групп судов может означать возможности ухода от налогов в Российской Империи. Выявлено две группы таких судов: заводские пароходы и частные яхты.

## Литература

- «Графский» метод, 2009** – «Графский» метод сборки пароходов // Воткинский завод: вчера, сегодня, завтра 1759–2009. Воткинск, Ижевский полиграфический комбинат, 2009. С. 51–57.
- Бережной, 1981** – Корабли и вспомогательные суда советского Военно-морского флота (1917–1927 гг.) / С.С. Бережной и др. М.: Воениздат, 1981. 589 с.
- Васина, 2010** – *Васина Т.А.* Демографические процессы в Камско-Воткинском заводе в конце XVIII – середине XIX в // *Известия Уральского федерального университета. Серия 2: Гуманитарные науки.* 2010. Т. 76. № 2. С. 92-100.
- Воротов, 1985** – *Воротов А.* Воткинские корабели // Воткинск. Летопись событий и фактов. Устинов: Изд-во «Удмуртия», 1985. С. 43-45.
- Дмитриев, 2014** – *Дмитриев П.В.* Характеристика судов Аральской флотилии // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики.* 2014. № 3-1. С. 51-53.
- Добровольский, 2009** – *Добровольский И.А.* Воткинский завод на рубеже эпох. Заметки конструктора. Воткинск, 2009. 400 с.
- Завод в период капитализма, 1959** – Завод в период капитализма // Воткинские были. Исторические очерки 1759–1959. Ижевск: Удмуртское книжное изд-во, 1959. С. 59–83.
- Каторин, 2014** – *Каторин Ю.Ф., Кузнецов Л.А.* Из истории Аральской флотилии // *Гангут.* 2014. № 82. С. 135-150.
- Киреев, 2006** – *Киреев В.* «Работник» потрудился на славу // *Наша жизнь.* 2006. 28 сентября.
- Коробейников, 2012** – *Коробейников А.В.* Воткинское судостроение и гражданская война. Очерки социальной истории города и завода. Ижевск: Иднакар, 2012. 190 с.
- Кривоногов, 1960** – *Кривоногов В.Я.* Из истории Камско-Воткинского завода // Из истории заводов и фабрик Урала. Выпуск 1. Свердловск, 1960.
- Кудрявцев, 2016** – *Кудрявцев А.Ф.* Ижевский и Воткинский заводы: первые сто лет истории // *Экологический консалтинг.* 2016. № 1. С. 25-29.
- Лапшин, 2012** – Вятские пароходы (1861–1917 гг.) / Р.В. Лапшин и др. Ижевск: Иднакар, 2012. 168 с.
- Лапшин, 2014** – *Лапшин Р.В., Коробейников А.В.* Белый флот гражданской войны. В 6-ти частях. Ижевск: Иднакар, 2014–2016 г.
- Липина, 2012** – *Липина С.А.* Модернизация оборудования и внедрение новых технологий на Воткинском железодельном заводе в годы первой мировой войны // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики.* 2012. № 1-2. С. 130-134.
- Мельников, 1996** – *Мельников Л.С.* Речной транспорт // Очерки по истории Удмуртии XIX в. Ижевск, 1996. С. 245–261.
- Митюков, 2010** – *Митюков Н.В., Лапшин Р.В.* Удмуртские названия в морском и речном флоте России. Ижевск, 2010. 96 с.
- Митюков, 2016** – *Mitiukov N.W.* Maritime and river registers as a historical source // *Былые годы.* 2016. № 2 (40). С. 469-478.
- Мохов, 1957** – *Мохов А.* Исторический пароход // Голос рабочего. Омутнинская газета. 1957. 12 февраля.
- Новиков, 1998** – *Новиков А.В.* У истоков воткинского судостроения // Золотой ларец. Ижевск: Ижевский полиграфический комбинат, 1998. С. 13–32.
- Осколков, 1963** – *Осколков Г.И., Сутьрин Б.А.* Из истории Камско-Воткинского завода и Екатеринбургской фабрики в начальный период промышленного переворота // Вопросы истории Урала. Выпуск 3. Свердловск, 1963.
- Павлов, 2014** – *Павлов А.С.* Пароходы Сибири 1844–1918 гг. Обь-Иртыш. Ангара-Байкал-Селенга. Амур. Лена. Енисей. Колыма. Якутск, 2014. 168 с.
- Сергеев, 2002** – *Сергеев В.Д.* Из истории вятских газет. 1838-1917. Вятка (Киров), 2002. 104 с.
- ЦГА УР** – Центральный государственный архив Удмуртской Республики
- Шубин, 1927** – *Шубин И.А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать, 1927. 920 с.

[Яковенко, 2015](#) – Яковенко Л.А. Первые пароходы на Амуре. Режим доступа: <http://www.jakol.ru/amur1.html>

[Lapshin, 2014](#) – Lapshin R.V. Flotillas in Turkestan on Civil war period // *International Naval Journal*. 2014. № 2. pp. 77–94.

## References

[«Grafskij» metod, 2009](#) – «Grafskij» metod sborki parohodov ["Count" method of the steamer's assembling]. Votkinskij zavod: vchera, segodnja, zavtra 1759–2009 [Votkinsk plant: yesterday, today and tomorrow 1759–2009]. Votkinsk, Izhevskij poligraficheskij kombinat, 2009. pp. 51–57.

[Berezhnoj, 1981](#) – Korabli i vspomogatel'nye suda sovetskogo Voenno-morskogo flota (1917–1927 gg.) [The ships and the auxiliary vessels of the Soviet Navy (1917–1927.)] / S.S. Berezhnoj i dr. M.: Voenizdat, 1981. 589 p.

[Vasina, 2010](#) – Vasina T.A. (2010). Demograficheskie processy v Kamsko-Votkinskom zavode v konce XVIII – seredine XIX v [Demographic processes in the Kama-Votkinsk plant at the end of XVIII – the middle of XIX century]. *Proceedings of the Ural Federal University. Series 2: Humanities*. T. 76. № 2. pp. 92–100.

[Vorotov, 1985](#) – Vorotov A. (1985). Votkinskie korabely [Votkinsk's shipbuilders]. Votkinsk. Letopis' sobytij i faktov [Votkinsk. Annals of events and facts]. Ustinov: Udmurtija. pp. 43–45.

[Dmitriev, 2014](#) – Dmitriev P.V. (2014). Harakteristika sudov Aral'skoj flotilii [Characteristics of the Aral Sea Flotilla vessels]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i juridicheskie nauki, kul'turologija i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. № 3-1. pp. 51–53.

[Dobrovol'skij, 2009](#) – Dobrovol'skij I.A. (2009). Votkinskij zavod na rubezhe jepoh. Zametki konstruktora [Votkinsk plant at the turn of epochs. Notes of designer]. Votkinsk. 400 p.

[Zavod v period kapitalizma, 1959](#) – Zavod v period kapitalizma [The plant in the period of capitalism]. Votkinskie byli. Istoricheskie ocherki 1759–1959 [Votkinsk's true stories. Historical Essays 1759–1959]. Izhevsk: Udmurtskoe knizhnoe izd-vo, 1959. pp. 59–83.

[Katorin, 2014](#) – Katorin Ju.F., Kuznecov L.A. (2014). Iz istorii Aral'skoj flotilii [From the history of the Aral Sea Flotilla]. *Gangut*. № 82. pp. 135–150.

[Kireev, 2006](#) – Kireev V. (2006). «Rabotnik» potrudilsja na slavu [“Rabotnik” had a best work]. *Nasha zhizn'*. 28 september.

[Korobejnikov, 2012](#) – Korobejnikov A.V. (2012). Votkinskoe sudostroenie i grazhdanskaja vojna. Ocherki social'noj istorii goroda i zavoda [Votkinsk's shipbuilding and the Civil war. Essays on the social history of the city and the factory]. Izhevsk: Idnakar. 190 p.

[Krivonogov, 1960](#) – Krivonogov V.Ja. (1960). Iz istorii Kamsko-Votkinskogo zavoda [From the history of the Kama-Votkinsk plant]. Iz istorii zavodov i fabrik Urala [From the history of mills and factories of the Urals]. Issue 1. Sverdlovsk.

[Kudrjavcev, 2016](#) – Kudrjavcev A.F. (2016). Izhevskij i Votkinskij zavody: pervye sto let istorii [Izhevsk and Votkinsk factories: the first one hundred years of history]. *Jekologicheskij konsalting*. № 1. pp. 25–29.

[Lapshin, 2012](#) – Vjatskie parohody (1861–1917 gg.) [Vyatka's steamships (1861–1917)] / R.V. Lapshin i dr. Izhevsk: Idnakar, 2012. 168 p.

[Lapshin, 2014](#) – Lapshin R.V., Korobejnikov A.V. (2014–2016). Belyj flot grazhdanskoj vojny [White Navy of the Civil War]. V 6-ti chastjah. Izhevsk: Idnakar.

[Lipina, 2012](#) – Lipina S.A. (2012). Modernizacija oborudovanija i vnedrenie novyh tehnologij na Votkinskom zhelezodelatel'nom zavode v gody pervoj mirovoj vojny [Modernization of equipment and introduction of new technologies at the Votkinsk's ironworks during the First World War]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i juridicheskie nauki, kul'turologija i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. № 1-2. pp. 130–134.

[Mel'nikov, 1996](#) – Mel'nikov L.S. (1996). Rechnoj transport [River transport]. Ocherki po istorii Udmurtii XIX v. [Essays on the history of the Udmurtia on XIX century]. Izhevsk. pp. 245–261.

[Mitjukov, 2010](#) – Mitjukov N.V., Lapshin R.V. (2010). Udmurtskie nazvanija v morskome i rechnom flote Rossii [Udmurt names in sea and river fleet of Russia]. Izhevsk. 96 p.

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

[Mohov, 1957](#) – Mohov A. (1957). Istoricheskij parohod [Historic steamer]. *Golos rabochego. Omutninskaja gazeta*. 12 fevralja.

[Novikov, 1998](#) – Novikov A.V. (1998). U istokov votkinskogo sudostroenija [At the root of the Votkinsk's shipbuilding]. *Zolotoj larec [Golden Casket]*. Izhevsk: Izhevskij poligraficheskij kombinat, pp. 13–32.

[Oskolkov, 1963](#) – Oskolkov G.I., Sutyryn B.A. (1963). Iz istorii Kamsko-Votkinskogo zavoda i Ekaterinburgskoj fabriki v nachal'nyj period promyshlennogo perevorota [From the history of the Kama-Votkinsk plant and the Ekaterinburg factory in the initial period of the industrial revolution]. *Voprosy istorii Urala*. Issue 3. Sverdlovsk.

[Pavlov, 2014](#) – Pavlov A.S. (2014). Parohody Sibiri 1844–1918 gg. Ob'-Irtysh. Angara-Bajkal-Selenga. Amur. Lena. Enisej. Kolyma [Steamers of Siberia 1844–1918. Ob-Irtysh. Angara-Selenga-Bajkal. Amur. Lena. Yenisei. Kolyma]. Jakutsk. 168 p.

Sergeev, 2002 – *Sergeev V.D.* (2002). Iz istorii vjatskih gazet. 1838-1917 [From the history of Vyatka's newspapers. 1838-1917]. Vjatka (Kirov). 104 p.

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

Shubin, 1927 – *Shubin I.A.* (1927). Volga i volzhskoe sudohodstvo (Istorija, razvitie i sovremennoe sostojanie sudohodstva i sudostroenija) [Volga and Volga's shipping (history, development and current state of navigation and shipbuilding)]. M.: Transpechat'. 920 p.

Jakovenko, 2015 – *Jakovenko L.A.* Pervye parohody na Amure [The first steamers on the Amur]. <http://www.jakol.ru/amur1.html>

Lapshin, 2014 – *Lapshin R.V.* (2014). Flotillas in Turkestan on Civil war period. *International Naval Journal*. № 2. pp. 77–94.

УДК 94(47).083

### **Проблематика воткинского судостроения: к анализу корпуса исторических источников**

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

<sup>a</sup> Международный сетевой центр Фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

<sup>b</sup> Восточно-Европейский институт, Ижевск, Российская Федерация

<sup>c</sup> Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Российская Федерация

**Аннотация.** Судостроение в городе Воткинске второй половины XIX – начала XX века является одним из культурно-технических феноменов России этого периода. Далекий от речных магистралей поселок Воткинский завод явился одним из крупнейших поставщиков пароходов в России. Но как показал анализ источников, системное описание воткинского судостроения и его каталогизация пока не были объектом исследования ни историков, ни краеведов. Целью данной работы является выявление корпуса источников и их типологии для решения данной задачи. Кроме традиционных методов историографических исследований, при работе с ним применялся метод системного анализа, позволивший выявить неявную информацию, скрытую при анализе каждой группы источников по отдельности.

В результате было выявлено, что весь корпус источников о воткинском судостроении можно разделить на четыре группы. Архивные данные (прежде всего ЦГА УР и архива воткинского завода), речные регистры Российской Империи и Советского Союза, периодическая печать и современные аналитические исследования. Комплексное использование всего корпуса источников позволило поставить новые исследовательские задачи и сформулировать новые подходы в исследовании проблематики воткинского судостроения. Например, отсутствие в регистрах определенных групп судов может означать возможности ухода от налогов в Российской Империи. Выявлено две группы таких судов: заводские пароходы и частные яхты.

**Ключевые слова:** Россия, судостроение, Воткинский завод, исторический источник, системный подход.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [nico02@mail.ru](mailto:nico02@mail.ru) (Н.В. Митюков),

[matveevdv1972@mail.ru](mailto:matveevdv1972@mail.ru) (Д.В. Матвеев), [Svetchnikova.NV@rea.ru](mailto:Svetchnikova.NV@rea.ru) (Н.В. Свечникова)