

Copyright © 2026 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2026. 21(2): 966-973  
 DOI: 10.13187/bg.2026.2.966

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



## The Possibility of Using the “List of River Non-Steam Vessels” of 1890 and 1900 to Reconstruct the Biographies of Non-Self-Propelled Vessels

Nikolai W. Mitiukov <sup>a, \*</sup>, Irina Yu. Cherkasova <sup>b</sup>

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

<sup>b</sup> Cherkas Global University, Houston, USA

### Abstract

The non-self-propelled fleet in pre-revolutionary Russia accounted for the lion's share of freight transportation. However, as a literature review has shown, there are currently virtually no studies analyzing the evolution and genesis of the non-self-propelled fleet. This may be due to the lack of an adequate source base. While approximately a dozen vessel lists were published for the self-propelled fleet between 1890 and 1917, only three were published for non-self-propelled vessels a dozen lists of vessels were published, only three for non-self-propelled vessels (1890, 1900, and 1917) were published. Thus, the frequency of publication was commensurate with the average service life of wooden vessels. Furthermore, the 1890 and 1900 lists lack information on vessel names, and the Ministry of Communications numbers under which they are listed changed quite frequently. Meanwhile, an analysis of the lists using the Vyatka-Volga Shipping Company as an example showed that they can represent a valuable source not only as a statistical but also as a narrative source. It demonstrated a complete match between vessel characteristics, with the exception of cargo capacity, which could change over the course of their service. Therefore, the use of systems analysis on a pre-limited sample is promising for analysis. All this makes it possible to use the lists in a number of areas related to the reconstruction of vessel biographies.

**Keywords:** shipbuilding, non-self-propelled vessels, vessel biographies, List of river vessels, analysis.

### 1. Введение

Несамоходный флот Российской Империи в дореволюционный период обеспечивал большую часть грузоперевозок. Это повлекло за собой возникновение целых типов несамоходных судов (мариинки, коломенки, клязьменки и т.п.), оптимизированных под навигационные особенности разных рек. Но что касается их описания, то до сих пор в литературе имеются лишь работы, показывающие общие закономерности развития и эволюции. Исследования, касающиеся реконструкции биографий несамоходных судов, довольно редки и не создают какой-то целостной картины. В данной работе на примере Товарищества Вятско-Волжского пароходства анализируется исследовательский потенциал едва ли не основного источника по дореволюционным российским несамоходным судам – «Списка речных непаровых судов европейской России», издававшегося в 1890 и 1900 гг.

### 2. Материалы и методы

В качестве основного источника по несамоходным судам Товарищества Вятско-Волжского пароходства выступили изданные до революции «Списки речных непаровых судов европейской России по переписи 1890 г.» (Список..., 1890) и 1900 г. (Список..., 1900), а также «Список судов речного флота по переписи 1916–1917 гг.» (Список..., 1917).

\* Corresponding author

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

Главная задача планируемой серии исследований видится в разработке методики, с помощью которой можно производить реконструкцию дореволюционных биографий несамыходных судов. В качестве первого приближения, реализуемого в данной работе, видится оценка нарративного потенциала «Списка речных непаровых судов европейской России», выявление трудностей, которые возникают при использовании данного источника. Для этого были применены методы системного анализа. В качестве ограничения по выборке судов выступило условие их нахождения в Товариществе Вятско-Волжского пароходства, которое до 1902 г. было представлено тремя независимыми судовладельцами Александровым, Булычевым и Тырышкиным. Это дает возможность четко сформировать кластер анализируемых судов, который однозначно идентифицируется по всем трем спискам.

### 3. Обсуждение

Первой комплексной работой, попытавшейся обобщить дореволюционный опыт несамыходного судостроения, стала монография И.А. Шубина (Шубин, 1927), в настоящее время пережившая несколько переизданий и репринтных воспроизведений. До сих пор она является самой фундаментальной работой по этому вопросу, поскольку автор не только опубликовал уникальный материал по технологии производства несамыходных судов различного класса, но и высказал свое суждение об этом. Например, он прямо пишет, что такой класс несамыходных судов, как баржа изначально появился вследствие необходимости резкого увеличения грузоподъемности из-за использования паровой тяги. Этот класс был чисто формально перенесен от судов морского прибрежного и каботажного плавания, и для речных условий совершенно не подходил, но за неимением ничего лучшего широко использовался и прошел существенный эволюционный путь. К настоящему времени баржи практически вытеснили все остальные типы несамыходных судов.

По ряду классов несамыходных судов вышли самостоятельные исследования, несколько корректирующие историю, изложенную И.А. Шубиным, например по белянам (Филиппов, 2018). Появились работы и по судам, обойденным вниманием И.А. Шубиным, например, по нефтяным баржам конструкции В.Г. Шухова (Сергеев, 2014). Стоит отметить, что дореволюционный опыт эксплуатации наливных барж оказался в последнее время чрезвычайно востребован (Иванов и др., 2011). Формально в эту же группу можно занести работы по археологии, посвященные найденным корпусам несамыходных судов (Филиппов, Окороков, 2021), поскольку в них, как правило, также анализируются условия постройки и эксплуатации найденных артефактов. Но все это работы-обобщения, в которых конкретные суда приводятся лишь для иллюстрации высказанных тезисов. Вопросы реконструкции их биографий исследователями даже не ставились. В лучшем случае из этих работ можно узнать, что на такой-то год такая-то баржа принадлежала какому-то собственнику.

В этой связи намного более информативна группа публикаций, описывающих новые (на момент публикации) типы несамыходных судов, например, осваивавшихся промышленностью (Черников, 2002). Поэтому, если взять достаточно старую работу, там можно найти в том числе техническое описание и особенности эксплуатации белян, гусян и т.п. (Прилуцкий, 1952: 349). В эту же группу можно отнести обзоры, посвященные деятельности судостроительных предприятий, выпускавших несамыходные суда, например (Подрепный, Огурцов, 2011).

Что касается реконструкции биографий несамыходных судов, то в настоящее время это производится исключительно для судов, оставивших какой-то значительный след в истории. Причем, зачастую описывается не вся биография, а лишь интересующий период, как это было, например, для знаменитой гольянской баржи смерти, спасенной кораблями Волжской флотилии Ф.Ф. Раскольникова (Коробейников, 2017). Интересна также работа в жанре истории повседневности о первой самостоятельной навигации на барже № 13 одного подростка в 1918–1919 гг. (Ильина, Солодягина, 2024). Достаточно информативной получилась и работа, посвященная электрификации Невского проспекта в Санкт-Петербурге, поскольку для размещения первого генератора использовался корпус баржи (Петрущенко, 2022). А в работе А.Д. Макарова с соавторами анализируется опыт использования несамыходных судов для создания наплавных мостов (Макаров и др., 2023).

Но в целом, следует отметить, что реконструкция биографий конкретных несамыходных судов во всех этих группах публикаций отсутствуют. Они скорее дают некоторый набор фактов, который может пригодиться для ее проведения. В этой связи особняком выглядит недавно вышедшая монография А.В. Есботаева (Есботаев, 2025). По заверениям автора, это первый том из многотомного издания, посвященного Российскому императорскому флоту. Причем, работа настолько подробная, что излагает биографии не только относительно крупных барж, но также яликов, гребных баркасов и прочих мелких судов. Библиографический список работы позволяет утверждать, что автор в основном использовал архивные материалы Российского государственного архива Военно-морского флота.

Что касается заявленных списков несамыходного флота 1890, 1900 и 1917 гг., то в литературе они используются лишь как источник статистической информации. Так, в работе М.И. Роднова и Т.В. Тарасовой, посвященной купцам Першиным, имеется ссылка на Список 1900 г. для создания общей статистической картины численности их купеческого несамыходного флота (Роднов, Тарасова,

2024). Примеров, когда списки используются как нарратив для реконструкции судовых биографий, в литературе найти не удалось.

#### 4. Результаты

Ранее нами были предложены специальные методики анализа статистических сборников для составления на их основе биографии судов (Mitiukov, 2016). Нами было установлено, что самым главным условием успешного решения задачи является насыщенность изданиями исследуемого периода. В идеале, чтобы за период жизненного цикла изделия, оно бы многократно отразилось в сборниках, как это имело место для практически ежегодных Судовых списков, дающих возможность реконструировать биографии несамоходных судов в составе Российского императорского флота (Mitiukov et al., 2023). Но, как оказалось, все эти требования не подходят для анализа несамоходных гражданских судов. В первую очередь проблема заключается в редкой насыщенности сборниками исторических периодов. Так в 1890–1900 гг., когда по самоходным судам вышло четыре издания, по несамоходным имеется лишь два (Список..., 1890), (Список..., 1900). А учитывая, что срок службы деревянных судов составлял около десяти лет, получается, что каждое судно отразилось лишь в одном сборнике, и также, вероятно, что между сборниками могли иметься неучтенные суда.

Кроме того, оба списка имеют существенный недостаток в виде полного отсутствия наименований судов (они указываются под регистрационными номерами МПС, которые могли меняться раз в несколько лет), что крайне затрудняет проведение реконструкции их биографий и, как следствие, исключает какой-либо анализ по движению и эволюции судового состава. Далее (период с 1900 по 1915 гг.) в издании сборников идет перерыв. Он частично замещается четырьмя изданиями речных регистров (по два в 1915 и 1916 гг.), которые могут существенно дополнить картину, поскольку, очевидно, издавались «задним числом» и имеют сведения, например, по судам, попавшим в регистр в начале 1900-х гг., и к моменту издания (к 1915 г.) уже списанным. Но эти издания страдают серьезной неполнотой, поскольку публиковали списки лишь внесенных в речной регистр судов (а это примерно 20–30 % зарегистрированных в МПС судов). Альтернативой регистру этого периода стала регистрация судов в Министерстве путей сообщения (МПС), номер которых публиковали вместо названий упоминавшиеся списки 1890 и 1900 гг. Наиболее полным изданием по российскому дореволюционному несамоходному флоту стали многотомные (по регионам) списки судов на 1917 г., например, (Список..., 1917). Несмотря на публикацию наименования и номера МПС, эти списки также имеют существенный недостаток – отсутствует информация о месте постройки. Она есть в регистрах, но, как уже упоминалось, регистры далеко неполные. В связи с этим имеет смысл оценить исследовательский потенциал имеющихся списков, который рассмотрим на примере Товарищества Вятско-Волжского пароходства, фактического монополиста речных перевозок на Вятке.

31 марта 1902 г. пароходовладельцы Т.Ф. Булычев, А.Я. Тырышкин и П.И. Александров решили объединить свои усилия и организовать Товарищество Вятско-Волжского пароходства. В списках 1890 г. и 1900 г. все баржи проходят в собственности у указанных хозяев (или их родителей). Все суда значатся в бассейне Волги.

В Таблицах 1 и 2 сведены баржи и баркасы, находящиеся в собственности торгового дома И.В. Александров и наследники, Т.Ф. Булычева и Я.Ф. Тырышкина на 1900 г. Значения по длине, ширине и высоте бортов приведены как в оригинале в сажнях, аршинах, вершках, а по осадке – в четвертях, вершках. Грузоподъемность дается в тыс. пудов, вид перевозимых грузов маркируется как Р – разные грузы, Н – нефть, К – керосин, М – мазут. Все суда, кроме помеченных буквой «Ж» числятся деревянными.

**Таблица 1.** Сведения о баржах 1900 г. в собственности у Александрова, Булычева и Тырышкина

Номер МПС	Длина	Ширина	Высота	Осадка		Грузоподъемность	Год постройки
				порожным	в грузу		
И.В. Александров (Список..., 1900: 2)							
240/98	20 0 0	4 0 0	1 1 0	1 3	10 0	Р 35	1900
1039/98	35 1 0	6 1 4	1 1 8	2 2	14 2	Р 130	1898
570/900	20 0 0	4 0 0	1 1 0	1 3	11 0	Р 18	1900
Т.Ф. Булычев (Список..., 1900: 8-9)							
26/673	46 2 9	5 2 9	0 2 14	1 2	9 0	К 80 Ж	1890
554	45 0 0	6 2 0	1 2 8	2 2	14 0	Р 145	1896
663	34 0 0	5 1 4	1 2 0	2 2	14 0	Р 85	1893
764	25 0 0	5 0 0	1 0 0	0 3	8 0	Р 30	1896
765	50 0 0	7 0 5	1 2 0	2 2	16 0	Р 180	1899
766	50 0 0	7 0 5	1 2 0	2 2	16 0	Р 180	1899
787	46 0 0	6 2 4	1 1 12	2 2	15 0	Р 180	1899
1041	45 0 0	6 1 0	1 2 8	2 3	15 0	Н 140	1897

1095	30 0 0	5 0 0	1 2 4	2 1	10 2	Н 43,5	1893
1096	23 0 0	5 0 0	1 2 4	2 0	9 2	Н 26,5	1893
1098	35 0 0	5 2 0	1 1 8	4 0	13 2	Р 90	1893
1141	40 0 0	5 1 0	1 2 6	3 1	14 0	Р 90	1894
1148	40 0 0	6 0 0	2 0 2	3 0	14 0	Р 110	1894
2074	43 0 0	5 1 0	1 2 4	4 0	14 0	Р 105	1895
2075	20 0 0	5 0 0	1 0 3	2 0	9 0	Р 30	1894
2455	40 0 0	5 2 12	1 2 0	3 0	14 0	Р 100	1896
2456	40 0 0	6 0 0	1 2 4	1 3	13 0	Р 100	1896
2491	40 0 0	7 0 0	1 1 0	3 0	11 2	Н 111,5	1896
2492	31 1 0	6 0 0	1 1 0	1 3	11 0	Р 65	1897
4806	31 1 8	5 0 8	1 0 4	2 0	10 0	Р 45	1893
4818	40 0 0	6 0 0	1 2 4	2 0	13 3	Р 100	1895
4822	42 0 0	6 0 0	1 2 4	2 0	15 0	Р 125	1895
6398	32 0 0	5 0 0	0 2 8	1 1	8 0	К 40 Ж	1898
6402	42 2 0	5 1 0	1 2 0	3 0	14 0	Р 100	1898
Я.Ф. Тырышкин (Список..., 1900: 69-70)							
27/795	27 0 0	5 2 8	1 2 4	3 0	15 0	Р 50	1893
28/660	38 0 0	5 1 0	1 2 0	3 0	13 0	Н 60	1884
1002/98	47 0 0	6 1 0	1 2 4	2 2	15 0	Н 150	1898
917	30 0 0	5 1 0	1 2 0	2 2	15 0	Р 65	1892
1007	46 0 0	6 0 0	1 2 4	2 2	15 0	Р 120	1898
1052	50 0 0	6 1 0	1 2 4	3 0	16 0	Н 180	1898
1086	51 0 0	7 0 12	1 2 6	3 2	16 0	Н 185	1898
2017	37 1 8	6 0 0	1 2 4	2 2	14 0	Р 90	1896
2097	30 0 0	5 1 0	1 2 0	3 0	12 0	Р 50	1894
2106	30 0 0	5 1 0	1 2 0	3 0	13 0	Р 50	1893
2536	23 1 6	4 1 12	1 1 4	0 3	12 0	Р 40	1898
6379	32 0 0	5 2 0	1 0 8	1 3	9 0	Р 50	1896
6380	48 0 0	6 1 0	1 2 0	3 2	14 0	Н 110	1896
6381	32 0 0	5 2 0	1 0 8	1 3	9 0	Р 50	1896
9382	32 0 0	6 0 0	1 0 8	3 0	10 0	Р 60	1896
6383	30 0 0	2 0 0	2 2 0	2 0	9 0	Р 60	1896
6384	32 0 0	5 2 0	1 1 4	2 2	14 0	Р 70	1896
6387	30 0 0	4 1 8	1 0 8	3 0	10 0	Н 40	1896
6388	35 0 0	6 0 0	1 0 14	3 0	12 0	Р 75	1896

**Таблица 2.** Сведения о баркасах 1900 г. в собственности у Александрова, Булычева и Тырышкина

Номер МПС	Длина	Ширина	Высота	Осадка		Грузоподъемность	Год постройки
				порожним	в грузу		
И.В. Александров (Список..., 1900: 80)							
4924/90	23 0 0	4 1 0	1 0 8	1 2	7 0	Р 20	1892
1030/92	12 0 0	3 0 0	0 2 0	1 2	4 0	Р 2,5	1892
1083/92	16 0 0	4 0 0	0 2 4	1 0	4 0	Р 4	1893
182/98	22 0 0	5 0 0	1 2 0	2 0	9 0	Р 25	1898
238/98	23 0 0	4 1 0	1 0 8	1 2	9 0	Р 25	1900
239/98	20 0 0	4 0 0	1 0 0	1 2	8 2	Р 20	1900
1429/98	22 0 0	5 0 0	1 0 8	1 2	8 0	Р 25	1900
И.Г. Булычев (Список..., 1900: 80-81)							
2462/96	17 0 7	3 0 11	0 2 6	2 0	4 0	Р 5	1896
2489/96	25 1 8	4 1 8	1 0 4	2 2	5 0	Р 30	1896
6397/96	20 0 0	4 0 0	0 2 8	1 1	7 0	Р 20	1898
1073	18 0 0	3 0 0	0 1 8	1 2	4 0	Р 5	1894
1074	18 0 0	3 0 8	0 1 8	1 2	4 0	Р 5	1894
1079	20 0 0	3 1 0	0 2 8	1 0	6 0	Р 10	1893
1080	20 0 0	3 1 0	0 2 8	1 0	6 0	Р 10	1893
1097	20 0 0	3 1 0	0 2 8	0 3	5 2	Р 10	1893
1140	20 0 0	4 1 0	0 2 8	2 0	5 0	Р 10	1894
1532	20 0 0	4 0 0	0 2 8	1 1	7 0	Р 20	1899
1533	20 0 0	4 0 0	0 2 8	1 1	7 0	Р 20	1899

1811	12 0 0	2 1 8	0 2 0	1 2	3 3	Р 3	1897
2458	20 0 0	4 0 0	0 2 8	2 0	6 0	Р 10	1896
2459	20 0 0	4 0 0	0 2 8	2 0	6 0	Р 10	1896
2460	16 1 0	3 0 0	0 2 8	1 3	4 0	Р 3	1896
2461	17 0 2	3 0 2	0 1 1 4	1 3	4 0	Р 3	1896
2487	25 0 0	4 0 4	1 0 4	2 0	7 0	Р 25	1896
2508	20 0 0	4 0 0	0 2 4	1 2	6 0	Р 17	1897
2509	20 0 0	4 0 0	0 2 4	1 2	6 0	Р 17	1897
2510	20 0 0	4 0 0	0 2 4	1 2	6 0	Р 17	1897
2516	20 0 0	3 0 8	0 1 8	1 2	4 0	Р 6	1897
4793	16 0 0	2 2 8	0 1 6	1 2	3 2	Р 4	1885
4796	25 0 0	4 0 0	0 2 8	2 0	7 0	Р 17,7	1890
4810	20 0 0	3 0 0	1 1 8	2 2	6 0	Р 7	1893
4906	20 0 0	3 0 8	0 1 8	1 2	4 0	Р 6	1891
6394	20 0 0	4 0 0	0 2 8	1 1	7 0	Р 20	1898
6395	20 0 0	4 0 0	0 2 8	1 1	7 0	Р 20	1898
6396	20 0 0	4 0 0	0 2 8	1 1	7 0	Р 20	1898
6397	25 0 0	5 0 0	0 2 1 2	1 1	8 0	Р 32	1898
6401	26 0 1 2	4 1 0	0 2 1 0	2 0	6 0	Р 25	1898
Я.Ф. Тырышкин (Список..., 1900: 81-82)							
2101/95	21 0 0	4 0 0	0 2 8	1 3	8 0	Р 15	1892
2102/65	21 0 0	4 0 0	0 2 8	1 2	8 0	Р 15	1892
2104/95	21 0 0	4 0 0	0 2 8	1 3	8 0	Р 15	1893
2105/95	20 0 0	3 1 0	0 2 8	1 2	8 0	Р 15	1893
6386/96	21 0 0	4 0 0	0 2 8	1 2	7 0	Р 15	1896
6389/96	23 0 0	4 0 0	1 0 4	1 2	9 0	Р 20	1898
6390/96	23 0 0	4 0 0	1 0 2	1 2	8 0	Р 20	1898
677	22 0 0	4 0 0	0 2 1 2	1 3	8 0	Р 15	1894
678	22 0 0	4 0 0	0 2 1 2	1 3	8 0	Р 15	1894
1800	21 0 0	4 0 0	0 2 8	1 2	7 0	Р 15	1896

Как видно из Таблицы 1, только одна баржа Тырышкина старше 1890 г. – нефтяная № МПС 28/660. Баржи с таким номером в списке 1890 г. нет. Но сравнивая характеристики судов, выясняется, что судно с ними все-таки находится. Размерения судна полностью совпадают, кроме грузоподъемности, которая указана в 75 тыс. пуд. и номер указан как 23/660 (Список..., 1890: 42). Таким образом, получается, что в одном из справочников имеется опечатка по номеру МПС.

В списке 1917 г. у Товарищества Вятско-Волжского пароходства имеется несколько барж и баркасов старше 1900 г. (Таблица 3). Обозначения в этой таблице аналогичны предыдущим, только высота бортов указана в четвертях и вершках.

**Таблица 3.** Баржи и баркасы Товарищества Вятско-Волжского пароходства, постройки ранее 1900 г. (Список..., 1917: 188-191)

Номер судна, номер МПС	Длина	Ширина	Высота	Осадка		Грузоподъ- емность	Год постройки
				порожним	в грузу		
Баржи							
№ 1 1095/23	30 0 0	5 0 0	21 0	2 1	10 2	Н 40 Д	1893
№ 3 202/23	34 0 0	5 1 8	20 0	2 2	14 0	Н 70 Д	1883
№ 4 165/23	35 0 0	5 2 0	18 0	4 0	13 2	Н 70 Д	1893
№ 10 169/23	30 0 0	4 1 8	14 0	3 0	10 0	М 40 Д	1896
Баркасы							
№ 7 236/23	20 0 0	4 1 0	10 0	2 0	5 0	Н 10 Д	1894
№ 96 2508/23	20 0 0	4 0 0	9 0	1 2	6 0	Р 17 Ж	1897
№ 97 231/23	20 0 0	4 0 0	9 0	1 2	6 0	Р 18 Ж	1897
№ 98 2510 /23	20 0 0	4 0 0	9 0	1 2	6 0	Р 17 Ж	1897
№ 99 232/23	20 0 0	4 0 0	10 0	1 1	7 0	Р 20 Ж	1898
№ 100 163/23	20 0 0	4 0 0	10 0	1 1	7 0	Р 20 Ж	1898
№ 111 164/23	20 0 0	4 0 0	10 0	1 1	7 0	Р 20 Ж	1898
№ 102 178/23	20 0 0	4 0 0	10 0	1 1	7 0	Р 20 Ж	1899
№ 103 245/23	20 0 0	4 0 0	10 0	1 1	7 0	Р 20 Ж	1899
№ 109 201/23	25 0 0	5 0 0	11 0	1 1	8 0	Р 32 Ж	1898

Совмещение данных [Таблицы 3](#) с [Таблицами 1](#) и [2](#) показывает, что, по всей видимости, деревянные баржи в пароходстве маркировались цифрами от № 1 и далее, которые сменялись по мере приведения судна в негодность. Железные суда, как более долговечные, маркировались номерами от № 90 и выше.

Нефтяная баржа № 1 с № МПС 1095 демонстрирует полное совпадение характеристик с аналогичной баржей Т.Ф. Булычева, кроме грузоподъемности (43,5 против 40 тыс. пудов). Высота борта 21 четверть составляет 3,72 м, точно такая же цифра получается при сложении 1 сажени, 2 аршин и 4 вершков из [Таблицы 1](#).

Что касается других барж, то № МПС 202 в 1900 г. значится у мариинки М. Ористарова ([Список..., 1900: 153](#)), предназначенной для перевозки дров, а полное несовпадение характеристик позволяет утверждать, что это не она. Аналогично можно сказать о мариинках Е. Воронцова № МПС 165 ([Список..., 1900: 133](#)) и А. Стекляникова № МПС 169 ([Список..., 1900: 157](#)), а также мариинке Н. Парамохина № МПС 236 ([Список..., 1900: 154](#)). Таким образом, деревянные нефтяные и мазутные баржи были приобретены пароходством в период 1900–1917 гг. у неустановленных хозяев со сменой № МПС.

Поскольку список барж в 1900 г. насчитывает 2298 судов, а баркасов всего 43, была предпринята попытка отыскания баркаса № МПС 236 по имеющимся характеристикам, и таковое судно не найдено. Имеется несколько судов с длиной корпуса 20 саженей, но ни один из них не обладает нужной шириной. Этот пример демонстрирует еще одну сложность использования списков – суда могли перестраиваться новыми хозяевами и это никак не отражается в списках.

Что касается железных баркасов в списке 1917 г., в списке 1900 г. они особо не отмечены как железные, в связи с чем по умолчанию предполагается, что это деревянные суда. Между тем, сравнение данных [Таблиц 2](#) и [3](#) демонстрирует удивительную похожесть баркасов И.Г. Булычева и баркасов пароходства. Но № МПС совпадет лишь у двух судов: № 2508 и 2510. В обоих случаях данные совпадают как по размерениям, так и по грузоподъемности. Данные по баркасу № 97 (№ МПС 231) также совпадают с № МПС 2509 из списка 1900 г. (кроме грузоподъемности: 18 тыс. пудов против 17 тыс.). Что касается баркасов серии 1898 г. № 99, 100, 111, то полное совпадение характеристик со списком 1900 г. позволяет утверждать, что они выведены там под № МПС 6394, 6395 и 6396 ([Таблица 2](#)). Еще один баркас этого же года постройки № 109 идеально совпадает с № МПС 6397. Высота борта в 9 четвертей составляет 1,60 м (что совпадает с 2 аршинами 4 вершками), 10 четвертей – 1,78 м (что совпадает с 2 аршинами 8 вершками), 11 четвертей – 1,95 м (что совпадает с 2 аршинами 12 вершками).

И лишь у баркаса № 102 и 103 нахождение соответствия затруднено, поскольку, возможно, их постройку завершили в 1899 г., но получали номер МПС они уже на следующий год и потому в списки не успели попасть.

## 5. Заключение

Анализ списков МПС непаровых судов 1890 и 1900 гг. и их сравнение со списком 1917 г. позволяет выявить ряд закономерностей.

1. Все списки демонстрируют полное совпадение характеристик, за исключением грузоподъемности, которая может слегка варьироваться от списка к списку. Очевидно, поскольку грузоподъемность использовалась при планировании перевозок, она находилась под жестким контролем.

2. Время между списками составляет 10 лет и 17 лет, что меньше срока службы деревянных барж для разных грузов. В связи с этим они нигде не повторяются. Исключение составляют деревянные наливные баржи. Возможно, наличие металлических емкостей способствовало бережной эксплуатации, в связи с этим по одной такой барже повторяется в списках 1890 и 1900 гг. и также в списках 1900 и 1917 гг.

3. В списке 1900 г. наличие железного корпуса особо оговаривается специальной сноской, отсутствие которой означает, что судно деревянное. Вероятно, небрежность или невнимательность составителя привела к тому, что подавляющее большинство металлических баркасов И.Г. Булычева в списке 1900 г. по умолчанию понимаются как деревянные.

4. В отличие от регистровых номеров, номера МПС могли пересматриваться, в связи с чем несовпадение номеров в разных списках может не означать разные суда. Требуется системное сравнение всей выборки для отыскания повторяющихся элементов в характеристиках. Зато размерения судов в разных списках идеально совпадают, несмотря на перевод высоты борта из системы сажень-аршин-вершок в списках 1890 и 1900 гг. к системе четверть-вершок в списке 1917 г.

В целом же на примере Товарищества Вятско-Волжского пароходства можно утверждать, что списки МПС 1890 и 1900 гг. являются ценным нарративным источником, позволяющим реконструировать некоторые сведения о биографиях несомоходных судов, что возможно только при применении методов системного анализа.

## Литература

[Есботаев, 2025](#) – *Есботаев А.В.* Черноморский флот. Ч. 1. 1817–1878 гг. М.: Моркнига, 2025. 900 с.

Иванов и др., 2011 – Иванов А.И., Дмитриева Т.В., Асланова Р.Н. Мировой опыт эксплуатации барж для транспортировки нефти и нефтегрузов на рубеже XIX–XX веков // *Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья*. 2011. № 3. С. 33–39.

Ильина, Солодягина, 2024 – Ильина Е.Н., Солодягина М.Е. Приключенческая повесть В.А. Морозова "Баржа № 13. Навигационные происшествия 1918–1919 годы" как результат лингвокреативной деятельности наивного автора // *Казанская наука*. 2024. № 7. С. 173–176.

Коробейников, 2017 – Коробейников А.В. Легендарная голянская баржа // *Иднакар: методы историко-культурной реконструкции*. 2017. № S1. С. 143–159.

Макаров и др., 2023 – Макаров А.Д., Каракозов Ю.С., Виноградов Я.Г. Наведение наплавных железнодорожных мостов из судов речного флота // *Региональные аспекты управления, экономики и права Северо-западного федерального округа России*. 2023. № 2 (58). С. 42–46.

Петрущенко, 2022 – Петрущенко В.А. К 140-летию электрического освещения Невского проспекта. Первая электростанция на барже на реке Мойке // *История науки и техники*. 2022. № 9. С. 39–51. DOI: 10.25791/intstg.9.2022.1378

Подрепный, Огурцов, 2011 – Подрепный Е.И., Огурцов П.Е. Мордовщиковский судомостостроительный завод в годы первых советских пятилеток // *Судостроение*. 2011. № 1 (794). С. 76–79.

Прилуцкий, 1952 – Прилуцкий А.В. Водный транспорт леса. М.; Л.: Гослесбумиздат, 1952. 384 с.

Роднов, Тарасова, 2024 – Роднов М.И., Тарасова Т.В. Ковровские купцы Першины в Уфе / Река времени. 2024. Уфа, 2024. С. 108–144.

Сергеев, 2014 – Сергеев С.В. "Метод В.Г. Шухова" в нефтяной промышленности России // *История науки и техники*. 2014. № 2. С. 35–43.

Список..., 1890 – Список речных непаровых судов европейской России по переписи 1890 года. [Выпуск 1]. СПб.: Издание статистического отдела МПС, 1892. 340 с.

Список..., 1900 – Список речных непаровых судов европейской России по переписи 1900 года. Вып. 2. СПб.: Типография МПС, 1902. 216 с.

Список..., 1917 – Список судов речного флота по переписи 1916–17 гг. Бассейн реки Волги. Б. Суда без механического двигателя. М.: [Б.и.], 1918. 219 с.

Филиппов, 2018 – Филиппов Ю.В. Нижегородская баржа-беляна: прошлое и настоящее // *Журнал института наследия*. 2018. № 4 (15). С. 2.

Филиппов, Окорок, 2021 – Филиппов Ю.В., Окорок А.В. Находки деревянных судов на реке Ветлуге // *Культурологический журнал*. 2021. № 4 (46). DOI: 10.34685/HI.2021.26.81.003

Черников, 2002 – Черников И.И. Баржа-ангар самарской школы морской авиации // *Судостроение*. 2002. № 6 (745). С. 67–69.

Шубин, 1927 – Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения. М.: Транспечать; НКПС, 1927. 910 с.

Mitiukov et al., 2023 – Mitiukov N.W., Faizullin R.V., Cherkasova I.Yu. "Ship List" as a Source for Pre-Revolutionary Ship Biographies // *Bylye Gody*. 2023. 18(3): 1333–1340. DOI: 10.13187/bg.2023.3.1333

Mitiukov, 2016 – Mitiukov N.W. Maritime and river registers as a historical source // *Bylye Gody*. 2016. № 2 (40). Pp. 469–478.

## References

Chernikov, 2002 – Chernikov, I.I. (2002). Barzha-angar samarskoi shkoly morskoi aviatsii [Barge-hangar of the Samara School of Naval Aviation]. *Sudostroenie*. 6(745): 67–69. [in Russian]

Esbotaev, 2025 – Esbotaev, A.V. (2025). Chernomorskii flot. Ch. 1. 1817–1878 gg. [Black sea fleet. Part 1. 1817–1878]. М.: Morkniga. [in Russian]

Filippov, 2018 – Filippov, Yu.V. (2018). Nizhegorodskaya barzha-belyana: proshloe i nastoyashchee [Nizhny Novgorod barge-belyana: past and present]. *Zhurnal instituta naslediya*. 4(15): 2. [in Russian]

Filippov, Okorokov, 2021 – Filippov, Yu.V., Okorokov, A.V. (2021). Nakhodki derevyannykh sudov na reke Vetluge [Finds of wooden vessels on the Vetluga River]. *Kul'turologicheskii zhurnal*. 4(46). DOI: 10.34685/HI.2021.26.81.003 [in Russian]

Ilyina, Solodyagina, 2024 – Ilyina, E.N., Solodyagina, M.E. (2024). Prikl'yuchencheskaya povest' V.A. Morozova "Barzha № 13. Navigatsyonnye proisshestiya 1918–1919 gody" kak rezul'tat lingvokreativnoi deyatel'nosti naivnogo avtora [Adventure story by V.A. Morozova "Barge No. 13. Navigational Incidents of 1918–1919" as a Result of the Linguocreative activity of a naive author]. *Kazanskaya nauka*. 7: 173–176. [in Russian]

Ivanov i dr., 2011 – Ivanov, A.I., Dmitrieva, T.V., Aslanova, R.N. (2011). Mirovoi opyt ekspluatatsii barzh dlya transportirovki nefti i neftegruzov na rubezhe XIX–XX vekov [World experience in operating barges for transporting oil and oil cargo at the turn of the 19th–20th centuries]. *Transport i khranenie nefteproduktov i uglevodorodnogo syr'ya*. 3: 33–39. [in Russian]

Korobeynikov, 2017 – Korobeynikov, A.V. (2017). Legendarnaya gol'yanskaya barzha [The legendary Golyany's barge]. *Idnakar: metody istoriko-kul'turnoi rekonstruktsii*. S1: 143–159. [in Russian]

[Makarov et al., 2023](#) – Makarov, A.D., Karakozov, Yu.S., Vinogradov, Ya.G. (2023). Navedenie naplavnykh zhelezodorozhnykh mostov iz sudov rechnogo flota [Construction of Floating Railway Bridges from River Fleet Vessels]. *Regional'nye aspekty upravleniya, ekonomiki i prava Severo-zapadnogo federal'nogo okruga Rossii*. 2(58): 42-46. [in Russian]

[Mitiukov et al., 2023](#) – Mitiukov, N.W., Faizullin, R.V. and Cherkasova, I.Yu. (2023). "Ship List" as a Source for Pre-Revolutionary Ship Biographies. *Bylye Gody*. 18(3): 1333-1340. DOI: 10.13187/bg.2023.3.1333

[Mitiukov, 2016](#) – Mitiukov, N.W. (2016). Maritime and river registers as a historical source. *Bylye Gody*. 2(40): 469-478.

[Petrushchenkov, 2022](#) – Petrushchenkov, V.A. (2022). K 140-letiyu elektricheskogo osveshcheniya Nevskogo prospekta. Pervaya elektrostantsiya na barzhe na reke Moike [On the 140th anniversary of electric lighting on Nevsky prospect. The First power station on a barge on the Moika river]. *Istoriya nauki i tekhniki*. 9: 39-51. DOI: 10.25791/intstg.9.2022.1378 [in Russian]

[Podrepny, Ogurtsov, 2011](#) – Podrepny, E.I., Ogurtsov, P.E. (2011). Mordovshchikovskii sudomostroitel'nyi zavod v gody pervykh sovetskikh pyatiletok [Mordovshchikov Shipyard and Bridge Building Plant during the First Soviet Five-Year Plans]. *Sudostroenie*. 1(794): 76-79. [in Russian]

[Prilutsky, 1952](#) – Prilutsky, A.V. (1952). Vodnyi transport lesa [Water transport of timber]. M.; Leningrad: Goslesbumizdat. [in Russian]

[Rodnov, Tarasova, 2024](#) – Rodnov, M.I., Tarasova, T.V. (2024). Kovrovskie kuptsy Pershiny v Ufe [The Kovrov merchants Pershin in Ufa]. *Reka vremeni*. Ufa: 108-144. [in Russian]

[Sergeev, 2014](#) – Sergeev, S.V. (2014). "Metod V.G. Shukhova" v neftyanoi promyshlennosti Rossii ["V.G. Shukhov's Method" in the Russian oil industry]. *Istoriya nauki i tekhniki*. 2: 35-43. [in Russian]

[Shubin, 1927](#) – Shubin, I.A. (1927). Volga i volzhskoe sudokhodstvo. Istoriya, razvitie i sovremennoe sostoyanie sudokhodstva i sudostroeniya [Volga and Volga shipping. History, development and current state of shipping and shipbuilding]. M.: Transpechat; NKPS. [in Russian]

[Spisok, 1890](#) – Spisok rechnykh neparovykh sudov evropeiskoi Rossii po perepisi 1890 goda [List of non-steam river vessels of European Russia according to the 1890 census]. SPb.: Izdanie statisticheskogo otdela MPS, 1892. 340 p. [in Russian]

[Spisok..., 1900](#) – Spisok rechnykh neparovykh sudov evropeiskoi Rossii po perepisi 1900 goda [List of non-steam river vessels of European Russia according to the 1900 census]. Vyp. 2. SPb.: Tipografiya MPS, 1902. 216 p. [in Russian]

[Spisok..., 1917](#) – Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1916-17 gg. Bassein reki Volgi. B. Suda bez mekhanicheskogo dvigatelya [List of river fleet vessels according to the 1916-17 census. Volga River basin. B. Vessels without a mechanical engine]. M. 1918. [in Russian]

### **Возможность использования «Списка речных непаровых судов» 1890 и 1900 гг. для решения задач реконструкции биографий несамоходных судов**

Николай Витальевич Митюков<sup>a, \*</sup>, Ирина Юрьевна Черкасова<sup>b</sup>

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

<sup>b</sup> Черкас глобальный университет, Хьюстон, США

**Аннотация.** Несамоходный флот в дореволюционной России обеспечивал львиную долю грузовых перевозок. Но, как показал обзор литературы, в настоящее время практически отсутствуют работы, в которых проводился бы анализ эволюции и генезиса несамоходного флота. Возможные причины этого кроются в отсутствии должной источниковой базы. Если для самоходного флота в период 1890–1917 гг. было издано около десятка списков судов, то для несамоходного всего три (1890, 1900 и 1917 гг.). И, таким образом, периодичность издания была соизмерима со средним сроком службы деревянных судов. Кроме того, в списках 1890 и 1900 гг. отсутствуют сведения о наименовании судов, а номера МПС, под которыми они числятся, достаточно часто менялись. Между тем, анализ списков на примере Товарищества Вятско-Волжского пароходства показал, что они могут представлять ценный не только статистический, но и нарративный источник. Он продемонстрировал полное совпадение характеристик судов, за исключением грузоподъемности, которая могла меняться за период службы, в связи с чем для анализа перспективно применение системного анализа по заранее ограниченной выборке. Все это дает возможность использовать списки в ряде вопросов, связанных с реконструкцией судовых биографий.

**Ключевые слова:** судостроение, несамоходные суда, судовые биографии, Список речных судов, анализ.

\* Корреспондирующий автор

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