

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2022. 17(1): 440-453  
 DOI: 10.13187/bg.2022.1.440

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



## Wooden Shipbuilding of the Votkinsk Plant at the beginning of the 20th century

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

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

<sup>b</sup> Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

### Abstract

Over the almost century-long history of shipbuilding at the Votkinsk plant, more than four hundred metal ships were built there, from warships and sea schooners to small barges and rowboats. But, despite the numerous data that the plant was engaged exclusively in iron shipbuilding, there is a number of evidence of the presence of wooden shipbuilding, which can be divided into four types. Onboard wooden boats, for completing sea and river steamships built at the plant; the only wooden ship built as an independent order by the Shipbuilding Shop is the yacht “Vyatksky Voyevoda” – a gift to the governor of Vyatka S.D. Gorchakov; motor wooden boats that were built by private individuals in the village of Votkinsky Zavod; wooden barges. To identify the possible volumes of the latter, the office documentation of the plant was used from the funds of the Central State Archive of the Udmurt Republic. Despite the eclectic nature of the facts, their arrangement in chronological order made it possible to identify duplication of information and determine the volume of production. Unlike the Shipbuilding Department, which concentrated all the final work on the delivery of steamships and watercraft, shipbuilding was also carried out by the Fuming and Construction Departments. They built exclusively wooden barges for their own needs: by the Fuming Department barges for the Kama, and by the Construction Department barges for the factory pond. In total, in the period 1900–1904 at least six barges were built for the Kama and four for the pond. During the period from 1905 to 1912, the plant decommissioned or sold for firewood a total of 12 wooden barges. Two more barges burned down during a fire in Levshino in 1919, taken away from the factory by the retreating Kolchak troops. The discrepancy in numbers is explained by the transfer of wooden barges to the ownership of the plant from other owners, apparently, mainly to pay off the debt to the plant. Up to one and a half dozen wooden ships could be in the factory caravan at a time. In 1908, wooden ships were deemed unprofitable for the plant due to their fragility, after which, apparently, alternative wooden shipbuilding ceased.

**Keywords:** settlement Votkinsk plant, enterprise Votkinsk plant, wooden shipbuilding, navigation.

### 1. Введение

Судостроение в поселке Воткинской завод изначально задумывалось как железное, чем объяснялся выбор в качестве базы для него Воткинского железодельного завода. За почти вековую историю этого производства было построено более четырех сотен металлических судов: от боевых кораблей и морских шхун до небольших барж и весельных баркасов (Митюков, 2020). Но, несмотря на многочисленные данные, что завод занимался исключительно железным судостроением, имеется ряд свидетельств о наличии деревянного судостроения. Цель данной работы состоит в систематизации этой информации и в выявлении его возможных объемов.

\* Corresponding author

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

## 2. Материалы и методы

Основными материалами для исследования послужила делопроизводственная документация Воткинского завода, находящаяся в фондах Центрального государственного архива Удмуртской республики (Ижевск, Российская Федерация). Наибольшую ценность представляли годовые отчеты завода и постановления горного начальника.

Для анализа используемых источников в первую очередь применялся принцип историзма, на основе которого достаточно эклектичные свидетельства об альтернативном судостроении на заводе были расставлены в хронологическом порядке. В результате удалось выявить дубликаты информации и произвести датирование фактов. Немаловажным для исследования также стал метод системного анализа. Именно при сравнении разнородных источников удалось установить, что завод имел достаточно большое поступление деревянных судов в свой караван в обход собственных судостроительных мощностей. Основными источниками поступления стали строительный и кузнечный цехи, а также приобретение судов на стороне.

## 3. Обсуждение

Судостроение Воткинского завода изначально задумывалось как исключительно металлическое, из-за этого его и развернули на Воткинском железоделательном заводе.

Когда в конце XIX в. завод перешел от казенных заказов к частным, были нередки обращения от судовладельцев с просьбой построить им деревянную баржу или корпус парохода. Но ответ канцелярии был категоричным: завод занимается лишь металлическим судостроением. Тем не менее сохранились свидетельства о наличии деревянного судостроения на заводе. Дореволюционная литература об этом довольно скупа и в основном ограничена информацией различного рода справочников.

Так, издания Императорского речного яхт-клуба говорят о наличии у его членов продукции Воткинского завода. Хотя факт деревянных корпусов особо не оговаривается, но яхтостроение того времени было исключительно деревянным.

В описи судов юбилейного издания Императорского речного яхт-клуба, посвященного 50-летию со дня основания, под № 519 за 1909 г. значится тендер с выдвигаемым килем «Вятский воевода», хозяин – С.Д. Горчаков. Построен Воткинским заводом по чертежу В. Шталя в 1909 г. Водоизмещение 4,75 т, длина по палубе 12,81 м (42'), длина по ватерлинии 9,15 м (30'), ширина 3,2 м (10,5'). В графе осадка стоит прочерк. Парусность 98,9 м<sup>2</sup> (1065 кв. футов) (*Яхт-клуб, 1910: 96-97*). Там же в общем списке судов членов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба «Вятский воевода» идет под № 18. Информация о судне в целом повторяется, с дополнением, что это тендер с выдвигаемым килем и вспомогательным двигателем в 5 л.с. Место постройки судна – Вятка (?) (*Яхт-клуб, 1910: 102-103*). Эта же информация содержится в памятных книжках яхт-клуба, по-видимому, издаваемых ежегодно, например в книжке 1912 г. (*Книжка, 1912: 54-55*) и 1915 г. (*Книжка, 1915: 50-51*). Вероятно, город Вятка появился как место постройки яхты из-за того, что там осуществлялась окончательная сборка перед сдачей судна – С.Д. Горчаков в это время занимал должность вятского губернатора.

Далее, судя по книжке за 1912 г., Ф. Дитерихсу принадлежал буер «Дундак», построенный на Воткинском заводе в 1907 г. Характеристики его отсутствуют, указывается лишь парусность 32,5 м<sup>2</sup> (350 кв. футов). Место постройки – Урал (?) (*Книжка, 1912: 90-91*). Причем это явно не опечатка, поскольку она полностью повторяется в книжке 1915 г. (*Книжка, 1915: 72-73*).

Сообщают о деревянном судостроении в Воткинске и дореволюционные списки речных судов. Так, в списке 1917 г. у Воткинского завода числятся три деревянные и три металлические баржи. Все деревянные баржи прошли капитальный ремонт в 1916 г., все не имеют номеров регистрации МПС, у всех указан район плавания – Волга с притоками. Баржа № 5 (1902 г.) – длина 63,9 м (30 саж.), ширина 13,8 м (6 саж. 1 арш. 8 верш.), высота борта 2,4 м (13 четв. 2 верш.), осадка порожним 0,44 м (2 четв. 2 верш.), осадка в грузу 1,77 м (10 четв.). Баржа № 6 отличается от № 5 лишь высотой борта – 2,9 м (16 четв. 2 верш.). Баржа № 10 (1901 г.) – длина 53,2 м (25 саж.), ширина 12,8 м (6 саж.), высота борта 2,48 м (14 четв.), осадка порожним 0,49 м (2 четв. 3 верш.), в грузу 1,77 м (10 четв.) (*Список, 1917: 46-47*).

Из списка видно, что, скорее всего, баржи № 5 и 6 однотипны, что свидетельствует об их серийной постройке.

Из изданий советского периода в бюллетенях Российского регистра значится Дебаркадер № 2 (порядковый № 966), находящийся у с. Никольское на р. Шексна. Его Рег. № 32133, владелец – Северо-Западное речное государственное пароходство. 30 мая 1924 г. судно прошло осмотр регистром в Рыбинске. Длина 16,85 м, ширина 5,00 м, высота корпуса 1,32 м, осадка порожним 0,33 м, с грузом 0,87 м. Наибольшая грузоподъемность 40,95 грт (2500 пуд.) (*Бюллетень, 1924: 12*). Бывшим собственником судна значится Воткинский завод, что совершенно не стыкуется с датой постройки в 1924 г., поскольку в этот год завод был закрыт на консервацию.

Тем не менее существование этого дебаркадера подтверждает регистр 1926 г., где с этим же регистровым номером он указан как Дебаркадер № 9657 (порядковый № 2088). Судно прошло освидетельствование регистром 11 августа 1925 г. в Рыбинске. Размеры те же самые, место работы

– стоянка у Сосняги. Наибольшая грузоподъемность – 10 т сухого груза, регистровый тоннаж – 39,3 брт, материал корпуса – дерево. Год постройки – 1925 г., место постройки – р. Шексна, с. Николаевское (Регистр, 1926: 242). В регистре бывшие собственники не указаны, так что в нем какая-либо связь с Воткинским заводом отсутствует.

В 1924–1925 гг. Воткинский завод был закрыт на консервацию, так что факт приобретения или постройки в этот период дебаркадера вызывает большие сомнения. Не меньшее удивление вызывает и место его дислокации, поскольку предприятие в бассейне Шексны свою деятельность не вело. Иное дело бассейн Северной Двины или Сухоны, где осуществлялась предварительная сборка барж и плавучих кранов перед их дальнейшей транспортировкой в Архангельск.

Шексна фигурирует в связи с Воткинским заводом лишь один раз. Судя по тому же Регистру 1926 г., там оказались 250-тонные баржи «Пегас» и «Цефей», строившиеся заводом в период Первой мировой войны по заказу Морского ведомства для Архангельского порта. По заводским документам эти баржи числятся поставленными заказчику, но среди плавсредств Архангельского порта их нет. Поэтому можно предположить, что после революции их в заводской упаковке обнаружили, например в Котласе, от дальнейшей сборки для Архангельска отказались и прямо в упаковке перевезли на Шексну. Упомянутый же дебаркадер был найден уже на месте размещения запасных частей и команды для сборки, кстати, к этому моменту не факт, что официальных работников завода.

В историографии советского периода, кроме справочников, о деревянном судостроении в Воткинске сообщает также и мемуарная литература.

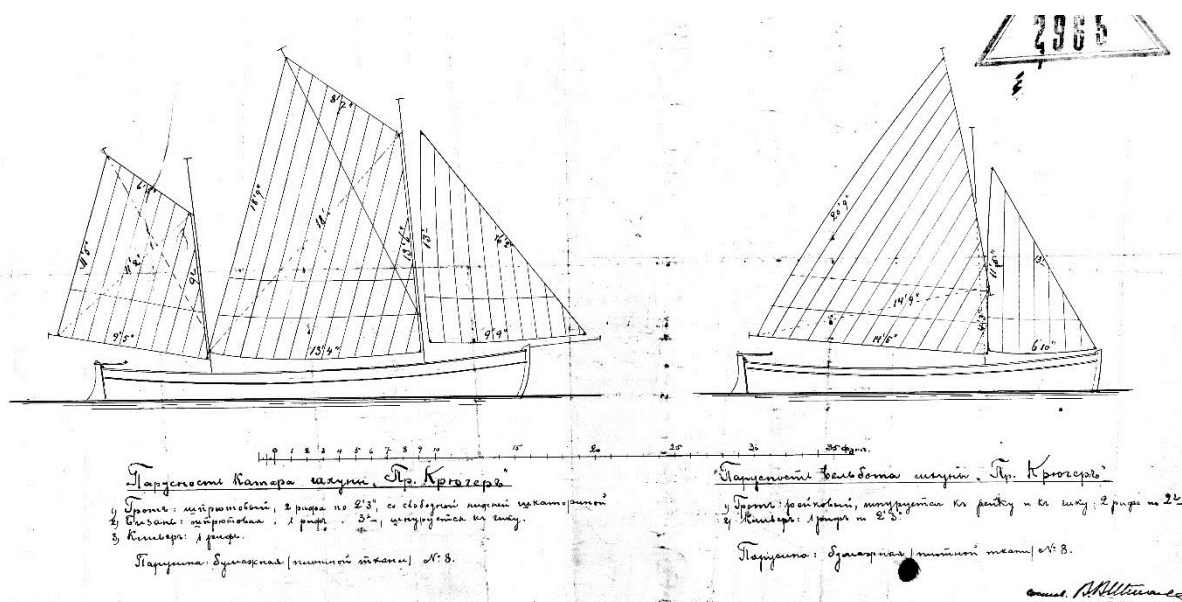
Инженер И.А. Добровольский вспоминал: *«В чертежном архиве хранился альбом чертежей малых судов, построенных заводом с начала судостроения. Это были в основном деревянные суда – яхты, парусные и гребные шлюпки, спортивные гребные суда, и позже, в 1912–1917 гг., первые моторные лодки. Основой этого комплекта чертежей были гребные суда, входившие в обязательный инвентарь построенных заводом судов – служебные, спасательные и др. Издавна на заводе при модельном цехе имела шлюпочная мастерская, выполнявшая эти работы, были специалисты, мастера и рабочие этого дела. Имелся в чертежном архиве также альбом фотоснимков этих малых судов, отлично исполненный в 1909 г. к 150-летию завода. Судовое чертежное бюро довольно интенсивно занималось этими малыми судами. В конце предреволюционного тридцатилетия было построено немало парусных яхт и моторных лодок по различным заказам. Наиболее интересными в этой серии заказов были парусные яхты, которых завод до 1917 г. построил до 40 единиц разных типов, главным образом, по заказам частных лиц из Воткинска, Сарапула, Перми» (Добровольский, 2009: 52).*

В годы войны И.А. Добровольский занимался разбором чертежного архива завода – помещение архива срочно потребовалось для расширения военного производства. И именно он принимал решение, какие чертежи имеет смысл оставить, а какие не представляют ценности. Поэтому о наличии большого объема чертежей деревянных судов он утверждает, исходя из собственного опыта. Логические заключения вполне это допускают. Большому объему построенных в Воткинске судов, безусловно, требовались бортовые плавсредства, серийное производство которых завод вполне мог наладить на собственных площадях. Имеющаяся в настоящее время на Воткинском заводе графическая документация, казалось бы, подтверждает это. На [Рисунке 1](#) приведен чертеж бортовых плавсредств для шхуны «Президент Крюгер». И вельбот, и катер имеют парусное оснащение. Хотя альбома фотоснимков парусных судов, о котором упоминает И.А. Добровольский, в настоящее время на Воткинском заводе нет, на [Рисунке 2](#) (справа) приведена репродукция фотографии из «Синего альбома», которая вполне подтверждает правоту слов мемуариста.

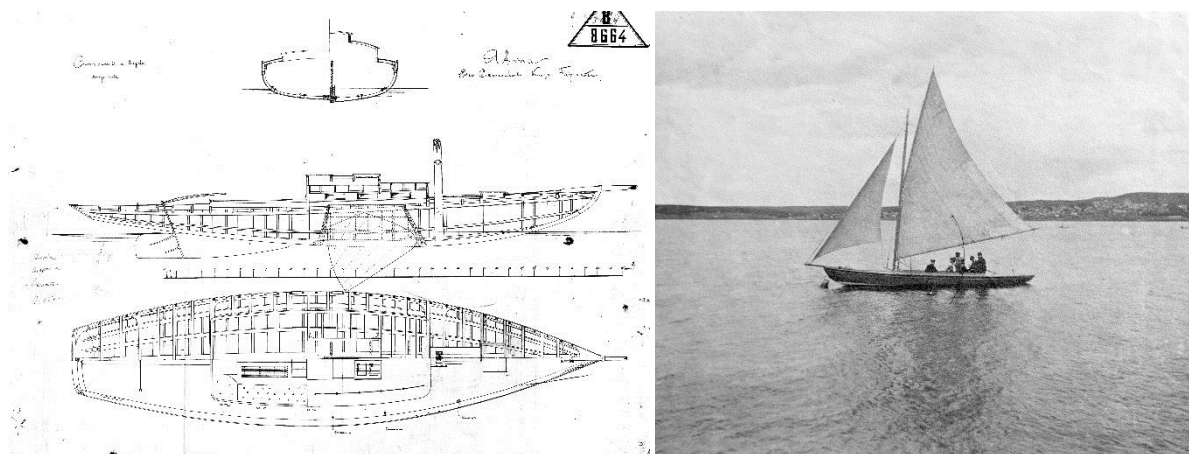
Но вот информация о якобы большом объеме построенных парусных яхт и моторных лодок в делопроизводственной документации завода отсутствует. Мало того, на ее основании можно утверждать, что завод построил единственную деревянную яхту. Это упомянутый «Вятский воевода» – подарок губернатору С.Д. Горчакову ([Матвеев, 2017](#)), [Рисунок 2](#) (слева). Если все построенные деревянные баркасы, шлюпки, катера и т.п. шли в качестве бортовых плавсредств более крупных судов, и потому они проходили по разделу инвентаря для них, то «Вятский воевода» был полностью самостоятельным судом и шел отдельным заказом. В реконструированном нами списке номеров заказов это единственный подобный случай для судостроительного цеха за всю историю его существования ([Митюков, 2020](#)).

Но как быть с прямым указанием И.А. Добровольского, которое подтверждается информацией о постройке буера для Ф. Дитерихса? Указанный парадокс преодолевается в том случае, если предположить, что под «Воткинским заводом» в данном случае понимается не предприятие, а населенный пункт. И в постсоветской литературе имеется информация, что в поселке были частные мощности, занимавшиеся судостроением.





**Рис. 1.** Парусный катер и парусный вельбот для шхуны «Президент Крюгер» (АВЗ. Рулон 2. Д. 25). Справа внизу автограф В. Шталя



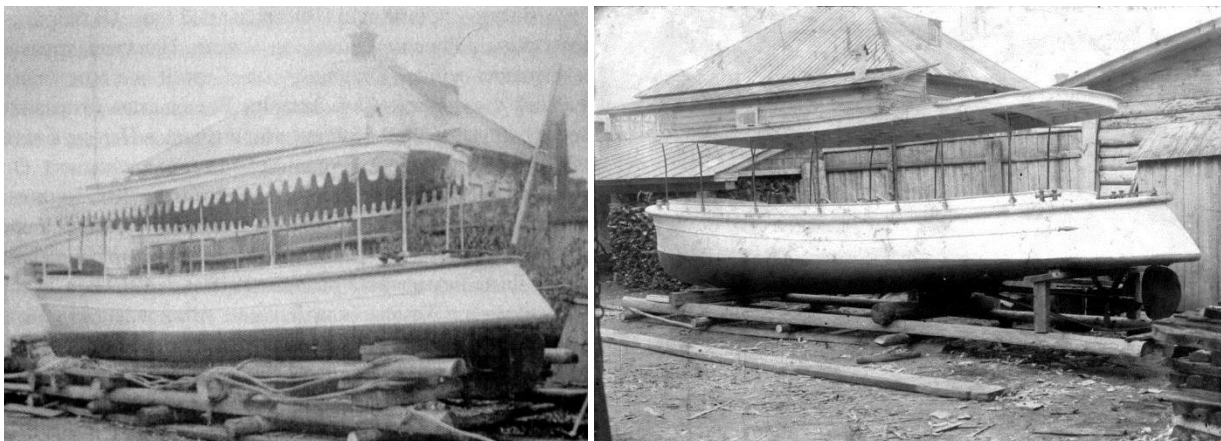
**Рис. 2.** Яхта князя Горчакова (АВЗ. Рулон 2. Д. 10) слева; судно под парусом на заводском пруду (АВЗ. Синий альбом) справа

Так, в журнале «Витиль» есть подборка газетных публикаций за разное время, посвященная З.В. Сумарокову, начальнику технического бюро Воткинского завода. К сожалению, ни автор, ни источник не указываются, но отмечено, что публикация базируется на воспоминаниях его родственников и семейном архиве. В числе прочего указывается, что Захар Васильевич организовал у себя во дворе импровизированный стапель, на котором сооружал прогулочные моторные лодки. «Сколько всего их было построено, нам не известно. На пруду в летние месяцы трудились две: “Радуга” и “Мираж”. Первое время воткинская публика каталась охотно, благо, что билеты были дешевы. Маршрут прогулки пролегал вдоль берега, а скамьи располагались вдоль борта лодки, поэтому пассажиры в основном любовались акваторией пруда. Брезентовый тент мало спасал от внезапно начавшегося дождя, тем более от порывов ветра. Еще больше докучал лодочный мотор – шум, выхлопы газа. Как писал свидетель и участник таких катаний, радужное начинание оказалось миражом – не признали воткинцы благ цивилизации, пересев вновь в простые весельные лодки. Не стало прибыли от эксплуатации катеров, а затем и их самих» (Витиль, 2016: 78-79).

В своем интервью дочь З.В. Сумарокова вспоминала, что ее отец «с компанией строил катера, моторы к ним – это в пристрое с правой стороны... На больших лодках с тентами, построенных отцом, устраивались катания на пруду. Впоследствии, примерно в 1912 г., лодки были проданы на реку Каму» (Бусыгин, 1994).

Информацию о постройке лодок подтвердил и внук З.В. Сумарокова: «На первом этаже своего дома (общей площадью 200 квадратных метров), расположенного по улице Карла Маркса, Захар Васильевич оборудовал мастерскую... Здесь мастер на все руки собрал две моторные лодки, бороздившие воды нашего пруда» (Злобин, 2010).

На **Рисунке 3** приведены фотографии одного из катеров, построенных З.В. Сумароковым. Скорее всего, это один и тот же катер в разные стадии своей постройки. Видно, что на обоих снимках он находится примерно на одном месте.



**Рис. 3.** Один из катеров, построенных З.В. Сумароковым во дворе своего дома ([Витиль, 2016: 79](#)), – слева; ([МИКВ, Фото № 223](#)) – справа

Таким образом, на примере З.В. Сумарокова можно утверждать, что частное деревянное судостроение в Воткинске было. Так что свидетельства И.А. Добровольского и указание на постройку буера для Ф. Дитерихса вполне можно отнести к продукции частных.

Кроме информации о небольших моторных судах воткинской постройки в постсоветской историографии имеются также крайне скудные сведения и о деревянных баржах. В своей работе, посвященной угнанному Колчаком камскому флоту, А.В. Коробейников среди уничтоженных у Левшино в июне 1919 г. судов упоминает и два деревянных плашкоута Воткинского завода – № 10 и № 13 ([Коробейников, 2014](#)). Интересен также опубликованный им «Список рабочих Камского каравана», исходя из которого 20 ноября 1918 г. в Галевском районе стояли на зимовке плашкоуты «Юг», «Запад», «Вотка», баржи № 10, № 6, «Кама», а также две баржи Просвирина и Хохлова ([Коробейников, 2012: 169](#)). Здесь деревянные заводские баржи – № 6 и № 10, остальные – металлические.

Таким образом, говоря о деревянном судостроении в Воткинске, отечественная историография отмечает четыре типа судов:

1. Бортовые деревянные плавсредства для укомплектования строившихся на заводе морских и речных пароходов.
2. Единственное деревянное судно, построенное как самостоятельный заказ судостроительным цехом, – это яхта «Вятский воевода» – подарок губернатору Вятки С.Д. Горчакову.
3. Моторные деревянные лодки, которые строили частные лица в поселке Воткинский завод. Хотя определить точный объем производства не представляется возможным, но, по крайней мере, во дворе своего дома З.В. Сумароков построил как минимум два таких катера.
4. Деревянные баржи.

Последнее является самым непонятным моментом в истории воткинского судостроения, поскольку судостроительный цех их точно не строил. Эти суда не фигурируют в списке заказов завода ([Митюков, 2020](#)), цех на них не получал кредитов, что полностью исключает вероятность постройки.

#### 4. Результаты

Делопроизводственная документация Воткинского завода сообщает о том, что завод мог различными путями приобретать деревянные суда. Так, 16 июля 1912 г. он арендовал у Северного пароходного общества баржу под дебаркадер для сборки плавучего крана Архангельского порта. Длина судна 42,6 м (20 саж.), ширина 10,6 м (5 саж.) ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11050. Л. 11](#)).

В регистре 1916 г. у Северного пароходного общества значится шесть несамоходных судов, но под указанные размерения подходит всего одно – деревянная баржа № 52. В источнике дополнительно указана высота корпуса судна – 1,4 м (0,66 саж.). Регистрационный номер у нее отсутствует, а номер МПС – 208/67. Баржу построили в Михайловском затоне, и год постройки неизвестен. Она предназначалась для сухого груза, район плавания – Сухона и Северная Двина ([Регистр, 1916: 100](#)). Указанная информация в целом не исключает, что это то же самое судно, что арендовал завод. Но она полностью исключает возможность, что это дебаркадер Воткинского завода с реки Шексны: разный не только бассейн, но и размерения.

В документации о постройке парохода «Павел Троян» по заказу А.А. Зырянова имеется информация о передаче заводу в залог двух деревянных барж. При приемке в мае 1899 г. парохода

А.А. Зыряновым по условиям контракта он должен был погасить определенную часть его стоимости. По-видимому, у купца возникли проблемы с наличным расчетом и он отдал заводу в залог две своих баржи (первая со страховой ценой 8000 руб., вторая 2000 руб.).

Первая баржа была построена в зиму 1897/98 г. – длина 78,81 м (37 саж.), ширина 12,02 м (17 арш.), высота борта 3,55 м (20 четв.), при барже имелась лодка длиной 11,36 м (16 арш.), шириной 2,13 м (3 арш.) и высотой 0,89 м (5 четв.) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10225. Л. 233). Вторая баржа была изготовлена зимой 1892/93 г. на берегу села Орловского Соликамского уезда и имела в длину 53,25 м (25 саж.), высоту борта 8,52 м (4 саж. – необычайно большое значение, возможно, опечатка и указаны, например, аршины), осадку 2,71 м (1 саж. 13 верш.) и ширину 10,87 м (5 саж. 5 верш.) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10225. Л. 235).

Судя по «Списку непаровых судов» 1900 г., у А.А. Зырянова на этот период действительно имелось в собственности пять барж, все для разнообразных грузов, среди них баржа с Рег. № 645/93 (1893 года постройки). Она имела длину наибольшую 53,25 м (25 саж.), ширину наибольшую 9,81 м (4 саж. 1 арш. 13 верш.), высоту корпуса на миделе без надстроек 3,77 м (1 саж. 2 арш. 5 верш.), осадку порожним 0,44 м (2 четв. 2 верш.), в грузу – 2,22 м (12 четв. 2 верш.). Грузоподъемность 819 т (50 тыс. пудов). Вторая переданная заводу баржа – это явно судно с Рег. № 1001/98 (1898 года постройки). Баржа имела длину наибольшую 78,81 м (37 саж.), ширину наибольшую 11,36 м (5 саж. 1 арш.), высоту корпуса на миделе без надстроек 3,55 м (1 саж. 2 арш.), осадку порожним 0,40 м (2 четв. 1 верш.), в грузу 2,88 м (16 четв.). Грузоподъемность 1965 т (120 тыс. пудов) (Список, 1900: 18).

Но в том же «Списке непаровых судов» нет плавсредств, принадлежащих Воткинскому заводу. Можно возразить, указав, что суда были, но не регистрировались, но в нем имеются, например, четыре деревянные гусяны Пермских пушечных заводов, которые также не имеют регистрационных номеров. Длина их составляла 95,8 м (45 саж.), ширина 14,9 м (7 саж), высота корпуса по миделю без надстроек 2,84 м (1 саж. 1 арш.), осадка порожним 0,71 м (4 четв.), в грузу 1,95 м (11 четв.), грузоподъемность 1960 т (120 тыс. пудов). Все суда предназначались для перевозки дров. Первые две 1896 г. постройки, остальные – 1898 и 1899 гг. (Список, 1900: 85). Поэтому, скорее всего, на 1900 г. в Воткинске просто не было своего несамоходного деревянного флота. Деревянные баржи для перевозки дров использовались, но они могли находиться лишь во временном пользовании, как баржи А.А. Зырянова. По-видимому, ситуация кардинально поменялась в 1900 г., уже после составления «Списка непаровых судов». Можно предположить, что имевшиеся на тот момент у завода деревянные баржи вошли в состав заводского каравана и примерно в этот же момент завод приступил к постройке новых деревянных судов.

Делопроизводственная документация Воткинского завода, кроме основной продукции судостроительного цеха, указывает также на наличие судостроения в куренном и строительном цехах. В обоих случаях речь шла о постройке и эксплуатации деревянных барж. Куренной цех занимался транспортировкой дров по Каме, сроительный – по заводскому пруду.

К сожалению, имеющиеся свидетельства крайне эклектичны и не дают системной картины деревянного судостроения этих структур завода, в связи с чем интересны три массива документов.

Во-первых, эксплуатационная информация о действиях заводского каравана. Во-вторых, заводские отчеты о расходуемых суммах, где имеются упоминания о постройке деревянных барж. Наконец, в-третьих, книги постановлений горного начальника Воткинского завода, в которых среди прочих проблем поднимаются вопросы о списании имевшихся на заводе деревянных барж.

Из эксплуатационной документации наибольшей подробностью выделяется заводской отчет за 1902 г. Туда вошли путевые журналы пароходов заводского каравана. Хотя они в основном описывают передвижения самих пароходов, но встречаются упоминания и о буксировке заводских барж. Кроме железных плашкоутов «Север», «Юг», «Запад» и «Восток», там есть и деревянные баржи (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10525). Все они имели свой цифровой идентификатор: «Первый», «Второй» и т.д., который для простоты записывался как «1-й», «2-й» и т.д. При упоминании с классом это звучит несогласованно, например, «баржа № 1-й». В Таблице 1 приведены номера барж, которые буксировал в указанный месяц данный пароход.

**Таблица 1.** Заводские пароходы и номера барж, которые они буксировали, по путевым журналам в 1902 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10525)

Пароход	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь
«Вулкан»	5–11	5–11	5–11	3	6, 7, 9	10
«Орьет»	8–11	5, 9, 10	–	?	?	?
«Пережат»	9–11	11	9–11	1, 4, 8, 10, 11	10, 11	2, 5, 11
«Ловец»	?	?	?	?	3, 4	2, 3, 4, 9
«Ревизор»	?	?	?	?	–	2, 3
Итого	5-11	5-11	5-11	1, 3, 4, 8, 10, 11	3, 4, 6-11	2–5, 9–11

*Примечание:* знак прочерк «–» означает, что пароход в этот месяц буксировкой барж не занимался; знак вопроса «?» – то, что путевой журнал за этот месяц отсутствует.



Из таблицы видно, что баржи № 5-й, 6-й, 7-й, 8-й, 9-й, 10-й и 11-й использовались заводом в течение навигации всего года. С августа к заводской флотилии присоединились баржи № 1-й, 3-й и 4-й. С октября – 2-й.

Кроме того, пароход «Орьет» в мае буксировал два безымянных баркаса, один из которых назван «большой», второй – «малый». В этот же месяц «Вулкан» буксировал баркасы № 13-й и 14-й. В июне «Вулкан» снова работал с баркасом № 14-й, одновременно «Перекат» – с малым баркасом. «Орьет» в это время работал с неназванными двумя баркасами. В июле «Перекат» буксировал малый баркас, называемый также паузок.

Из этого можно сделать вывод, что баркасы № 13-й и 14-й – это, скорее всего, большой баркас и малый баркас (паузок).

Указанная нумерация позволяет предположить, что, скорее всего, при принятии деревянных барж на счета завода, они получили номера в порядке возрастания. Возможно, от более старых к молодым. Поэтому в 1902 г. в эксплуатации находятся семь барж № 5–11, и, возможно, в этот год построили или купили еще четыре баржи № 1–4. Аналогичная ситуация с баркасами. На 1902 г. эксплуатируются № 13-й и 14-й. А вот № 12-й либо зарезервирован для баржей (например, эксплуатировалась где-то в другом районе подобно баржам № 1–4 в первую половину навигации), либо старый баркас, подготовленный к списанию.

В феврале 1912 г. по запросу Пермской контрольной палаты завод дал описание своего каравана. На момент составления документа, датированного 15 мая 1912 г., в эксплуатации на Каме находилось «4 деревянных и 1 железная баржи для перевозки преимущественно дров и др[угих] грузов, грузоподъемн[остью] 800 кур[енных] саж[еней], или 35000 п[удов] [5730 т.] груза. Необходимо взамен одной деревянной баржи, дл[иной] 45 с[аженей] [95,85 м], очень ветхой, сделать одну железную баржу <...> Кроме того на Заводском пруду для доставки дров и бревен, идущих сплавом по р. Вотке и ее притокам, имеется винтовой пароход в 15 сил, 4 железных плашкоута емкостью до 40 кур[енных] саж[еней] дров и одна деревянная баржа, служащая пристанью» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10999. Л. 1420б.-143).

Кроме того, эксплуатационная информация о деревянных баржах встречается и в постановлении горного начальника № 299 от 3 октября 1911 г. Там упоминается баржа № 5-й, которая находилась в Левшино, и ей надлежало возвратиться в Галево до начала ледостава (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11037. Л. 460б).

Относительно постройки на заводе деревянных барж известно следующее.

В ответ на запрос Пермской контрольной палаты Воткинский завод составил «Ведомости о строительных работах и расходах их сопровождавших по 1 июля 1902 г. по Воткинскому заводу». Среди прочих пунктов там значилась «постройка 3-х деревянных барж по р. Каме» стоимостью 10054 руб. 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. А также «Построены две деревянные баржи для перевозки дров по заводскому пруду» за 3163 руб. 36<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10295. Л. 6/н). К сожалению, находящийся в деле документ поврежден. Суммы, приводящиеся по статьям, даются на развороте листов, но при этом головка таблицы имеется лишь для левых листов. Там указаны суммы, потраченные до 1902 г., и суммы, потраченные в 1902 г., в обеих колонках по деревянным баржам стоят прочерки. Последняя подписанная графа таблицы у самого разворота (на левом листе) называется «Суммы, отпущенные из строительных кредитов до 1902 г.». Так что по аналогии с предыдущей частью таблицы можно утверждать, что указанные суммы (10054 руб. 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. и 3163 руб. 36<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп.), скорее всего, суммы, отпущенные из строительных кредитов в 1902 г.». А вот далее по баржам для Камы стоит сумма 4818 руб. 12 коп., которая находится на правом листе (без головки таблицы), о назначении которой остается лишь догадываться. По баржам для пруда в этой графе стоит прочерк.

Указанное обстоятельство позволяет предположить, что баржи начаты постройкой в 1902 г., и на момент подачи документа они, скорее всего, находились в достройке.

В соответствии с общим отчетом бухгалтерии завода за 1900 г. по наряду № 114 куренной цех осуществлял «постройку двух баржей деревянных на берегу р. Вотки», а по наряду № 992 «постройка, 3-я деревянная баржа тоже» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10362. Л. 6/н). Хотя последняя фраза несогласованная, она явно означает, что третья баржа была заказана по другому наряду, но строилась, как первые две, на берегу Вотки. Все три баржи предназначались для Камы.

По первому наряду стоимость материалов составила 5617 руб. 39<sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп., по второму – 172 руб. Плата рабочим по первому наряду – 6890 руб. 3 коп., по второму – 109 руб. 50 коп. Наконец, еще одна статья калькуляции, обозначенная как «особые расходы», по первому наряду составила 49 руб. 33 коп. В итоге общая цена для двух барж 12556 руб. 75<sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп., по третьей – 281 руб. 50 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10362. Л. 6/н).

Кроме того, в инвентарь за этот год причислена «деревянная баржа длин[ой] 15 с[аж]. [31,95 м], шир[иной] 13 арш. [9,23 м] и высот[ой] 12 четв. [2,13 м] для перевозки куренных дров по заводскому пруду». Судно построено в соответствии с нарядом № 456 по строительному цеху от 8 февраля 1900 г. Стоимость составила 1395 руб. 9 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10362. Л. 6/н).

Таким образом, в период 1900–1902 гг. завод построил пять барж: три для Камы и две для пруда. В 1900 г. выдано несколько нарядов на постройку барж: по наряду № 114 – двух и по наряду

№ 992 – еще одной, возможно, этого же типа. Третий наряд № 456 предполагал постройку баржи для пруда. Постройка двух баржей по наряду № 114, по-видимому, завершилась зимой 1900/01 гг. А вот третья, судя по затраченным в 1900 г. суммам, либо представляла собой небольшой паузок, либо основное финансирование пришлось на 1901 г. Из барж для пруда в 1900 г. построена по наряду № 456 одна баржа (длиной 15 саж.). Вторая баржа по неизвестному наряду вошла в строй в 1901 г., скорее всего, зимой 1901/02 г. На 1 июля она уже в строю – ее явно сдавали к началу навигации.

Еще три баржи для Камы строились куренным цехом по наряду № 180.

По отчету завода за 1902–1903 гг. произведена постройка «3-х деревянных барж на р. Кама». Все расходы шли по куренному цеху, по наряду № 180. Всего цех произвел работ на сумму 15647 руб. 41<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. Из этой суммы 15 руб. 75 коп. составили материалы магазинов и кладовых. На момент составления отчета на остаток работ значились 169 руб. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. И таким образом, все три баржи числились в незавершенном производстве с суммой 15494 руб. 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. По этому же отчету произведена постройка «2-х деревянных барж на заводском пруду». Расходы шли по строительному цеху по наряду № 605 от 1901 г. Общие затраты на постройку значатся 3163 руб. 35<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. Эта же сумма зачислена на инвентарь завода, она же значится в графе «Итого», под которой карандашом имеется надпись «февр[аль]» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10508. Л. 6/н).

Судя по «Ведомости о сумме цеховых расходов произведенных и отнесенных на подлежащие счета по цехам Воткинского завода» за 1904 г., в этом году имелась статья расходов на «Постройку трех деревянных барж для Камы». Расходы шли только по куренному цеху нарядом № 180. Затраты по материалам и полуфабрикатам отсутствовали и шли исключительно по статье «Рабочая плата» составив 15494 руб. 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10592. Л. 6/н). Очевидно, сюда вошли затраты на заготовку леса, изготовление пиломатериалов и собственно саму постройку, которые вполне могли проводить только силами куренного цеха. Хотя в затратах по полуфабрикатам сумма отсутствует, но имеется значок «“», что, возможно, означает объединение с предыдущей строкой расходов, где стоит постройка сарая, осуществлявшаяся также силами куренного цеха, на которую пошли полуфабрикаты на сумму 301 руб. 80 коп.

Первое упоминание, скорее всего, означает, что на начало 1903 г. основные работы по наряду № 180 уже закончились, а остаток в 169 руб. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. явно указывает на окончание работ в начале 1903 г. В итоге все упомянутые баржи были готовы к навигации 1903 г. Впрочем, из документа непонятно, сколько барж и когда построены, вполне вероятно, что все баржи сданы в 1902 г., а одна в 1903 г., или наоборот.

Очевидно, более завод деревянные баржи не строил. Косвенным доказательством этого может служить постановление горного начальника № 35 от 30 января 1909 г.: «Деревянные баржи каравана приходят в ветхость, ввиду сего является необходимость заменить их новыми, и при этом железными, как более устойчивыми, что показала практика последних лет...». Далее завод выступил с ходатайством о разрешении построить ему для своих нужд железную баржу по типу «Солнце» длиной 218 фут. (66,5 м) по палубе, шириной 43 фут. (13,1 м), высотой бортов 7 фут. (2,1 м). (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10917. Л. 150б).

В отчете 1910 г. в общей сумме сокращения имущества завода на 161029 руб. 17 коп., сумма в 8703 руб. 8 коп. значится от списания неуказанного количества деревянных барж. Увеличение имущества произошло на 296392 руб. 92 коп. В их числе по каравану на р. Каме и на заводском пруду сумма увеличилась на стоимость пяти железных барж: «Кама» (58145 руб. 12 коп.), «Марс» (13089 руб. 28 коп.), «Зима» (23038 руб. 68 коп.) и двух неназванных для перевозки дров (25804 руб. 26 коп.), кроме того, сюда же вошла стоимость одной деревянной баржи (4830 руб.). Поскольку далее в документе указывалось, что «окончены постройкой и сданы по принадлежности 5 барж для потребностей своего завода» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10925. Л. 6/н), можно предположить, что деревянная баржа была заводом куплена. На это же указывает сравнительно низкая цена.

Таким образом, вероятней всего, завод построил шесть барж для Камы и четыре для пруда. Еще одна баржа куплена в 1910 г. Поскольку в сумме получается 9, а в 1902 г. в заводском караване состояло 13 барж, получается, что как минимум 4 баржи имелись у завода в 1900 г., явно полученные от других хозяев, подобно баржам А.А. Зырянова. Реально, очевидно, больше. К 1902 г. завод построил лишь три баржи для Камы. Даже предполагая, что № 13-й и № 14-й – это небольшие баржи для пруда, получается, что было куплено как минимум 8 барж.

А если предположить, что стоимость списываемой баржи составляет 500–1000 руб., то получается, что в 1910 г. могли одновременно списать от 8 до 17 барж. Выходит, завод массово избавился от ставших ненужными ему пришедших в негодность судов.

Относительно списанных деревянных барж делопроизводственная документация сообщает следующее.

По счету прибылей и убытков Воткинского завода за 1905 г. в марте этого года в дебет завода была записана сумма 1281 руб. 25 коп. «От продажи двух негодных барж» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10619. Л. 62).

В постановлении горного начальника № 33 от 12 февраля 1907 г. говорилось, что ввиду необходимости «сдать также в аренду находящийся в Москве железный плашкоут и продать



стоящие там же четыре деревянные коломенки» «поручить командиру Д.Г. Кондрякову... съездить в Н[ижний] Новгород и в Москву и предложить там кому-либо арендовать пароход и плашкоут, а коломенки продать хотя бы даже на дрова» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10742. Л. 20-200б). Речь идет о пароходе «Камский судостроительный завод» (капитан Д.Г. Кондряков), который отбуксировал в Москву в навигацию 1906 г. железный плашкоут «Юг» и указанные деревянные коломенки. По счету от 13 июля 1907 г. постановлением горного начальника № 122 от 18 апреля 1908 г. завод заплатил 1027 руб. Торговому дому братьев Каменских за буксировку плашкоута от Москвы до Галево (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10818. Л. 550б.). Поскольку коломенки более не упоминаются, скорее всего, их действительно продали на дрова.

По отчетной ведомости Управления Камско-Воткинского округа за 1907 г. в этом году завод продал Е.Ф. Колчину коломенку деревянную за 250 руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10706. Л. 2310б.-232). Судя по указанной сумме, судно явно продали на дрова.

Постановление № 101 от 30 марта 1908 г.: «С разрешения Уральского Горного Управления от 14 марта 1908 года за № 3368, в присутствии Управления округом были назначены на 28 сего марта торги на продажу двух негодных для завода деревянных барж, считающихся по инвентарю заводских зданий и сооружений под № 3 и 4, длиной по 33 саж. [70,29 м] шириною 6 саж. [12,78 м] и вышиной 3 арш. [2,13 м], с ценой по 2500 руб. каждая, – оцененных ввиду крайней ветхости, свидетельствовавшей их комиссией в 1068 рублей. На торгах высшую цену предложил Иван Иванович Коротков, представив залог 130 руб. Признавая предложенную Г. Коротковым цену за баржи выгодную для казны, Общее Присутствие Управления постановило: с представлением торгового производства на баржи просить Г[осподи]на Главного Начальника Уральских горных заводов об утверждении торгов» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10818. Л. 35-350б). Постановление № 111 от 31 марта 1908 г.: «На состоявшихся 28 сего марта в Управлении округа торгах по продаже двух ветхих деревянных барж, состоящих по инвентарю заводских зданий и сооружений под № 3 и 4 <...>. Горный начальник постановил: проданные баржи за № 3 и 4 исключить с прихода с полной стоимостью 2500 р. каждая и передать баржи Короткову» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10818. Л. 470б.-48).

Постановление № 201 от 15 мая 1910 г.: «Ввиду того что при рассмотрении смет на разломку деревянных барж № 7 и 11 Горным Ученым Комитетом обращено внимание на кратковременность службы деревянных барж, Горный Начальник постановил: предложить г. Заведующему Галевским караваном и г. Механику завода строго следить первому за Галевским караваном, а второму за караваном на заводском пруде, чтобы баржи и другие суда, служащие для перевозки дров, лесных и других материалов, очищались не менее двух раз в год (в середине лета и по окончании навигации) от щеп, мусора и др[угих] способствующих гниению предметов и вообще наблюдать за чистотой и исправным состоянием каравана, дабы сохранить его на более долговременную службу» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10916. Л. 131-1310б).

Постановление № 207 от 20 августа 1912 г.: «На 20 августа при Управлении Камско-Воткинского горного округа было назначено соревнование на продажу двух старых деревянных барж, принадлежащих Воткинскому казенному заводу, причем лично на соревнование никто не явился, а также не получено ни от кого письменных заявлений, ввиду чего Горный Начальник постановил: считать соревнование не состоявшимся, вторично назначить таковое через три дня, т.е. на 23 августа» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11079. Л. 95). Постановление № 211 от 23 августа 1912 г.: «На 20 августа при Управлении округа было назначено соревнование на продажу двух деревянных барж: первая постройки 1891 г. длиной 15 саж. [31,95 м], и вторая постройки 1901 г. длиной 25 саж. [53,25 м]. На соревнования лично никто не явился, также не было получено ни от кого письменных заявлений, ввиду чего было назначено вторичное соревнование на 23 августа, на которое торговаться лично также никто не явился, но получено письменное заявление Анатолия Ивановича Зырянова о согласии купить баржу длиной 25 саж. за 255 руб. Находя предложенную цену подходящей для казны, Горный Начальник постановил: соревнования считать состоявшимся, утвердить продажу баржи Зырянову за 255 руб., о чем донести г. Главному Начальнику Уральских горных заводов» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11079. Л. 96). Постановление № 222 от 5 сентября 1912 г.: «На 5 сентября при Управлении Камско-Воткинского горного округа было назначено соревнование на продажу старой деревянной баржи-дебаркадера, принадлежащей Воткинскому казенному заводу, причем лично на соревнование никто не явился, а также не получено ни от кого письменных заявлений, ввиду чего Горный Начальник постановил считать соревнование не состоявшимся...» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11079. Л. 100-1000б.).

Совмещая информацию с данными о заводском караване в 1912 г., можно предположить, что на торги были выставлены баржа-дебаркадер на Воткинском пруду (15 саж.), которую никто не купил. Отчет также говорит о некоей «ветхой барже» длиной 45 саж., а торги ведутся по барже в 25 саж. Поэтому можно предположить, что «ветхую баржу» как раз и выставили на торги, тем более что даты практически совпадают. Поскольку в постановлениях горного начальника эта баржа два раза упомянута как 25-саженная, возможно, в отчете имела место опечатка. Таким образом, к исходу года у

завода оставалось три деревянные баржи. Две из них потом сгорели в Левшино в 1919 г. Судьба третьей баржи неизвестна.

Обобщая информацию имеющихся источников, можно расположить ее в хронологическом порядке (Таблица 2).

**Таблица 2.** Факты о деревянных баржах Воткинского завода

Год	Факт
1901 г.	По наряду от 1900 г. № 114 построено две баржи для Камы, № 992 еще одна для Камы. В феврале в инвентарь записана баржа для пруда (15 саж.), построенная по наряду № 456. К 1 июля построена еще одна баржа для пруда (наряд не известен).
1902 г.	Строятся три баржи для Камы (по наряду № 180), две для пруда (по наряду № 605). На Каме используются баржи № 1–11, № 13–№ 14.
1903 г.	В начале года закончена постройка барж по наряду № 180.
1905 г.	Март: продажа на дрова двух негодных барж за 1281 руб. 25 коп.
1907 г.	12 февраля: разрешена продажа на дрова четырех коломенок, оказавшихся в Москве зимой 1906/07 гг., в т.ч. одна коломенка продана Е.Ф. Колчину за 250 руб.
1908 г.	30 марта: проданы с аукциона И.И. Короткову баржи № 3 и 4 (длина 33 саж.) по 2500 руб.
1909 г.	30 января принято решение отказаться от практики постройки деревянных барж в пользу железных.
1910 г.	Май: разломаны своими силами баржи № 7 и 11. Списано неуказанное количество деревянных барж. Куплена одна деревянная баржа.
1911 г.	В строю баржа № 5.
1912 г.	Февраль: в строю 4 баржи на Каме, одна ветхая (45 саж.), 1 на пруду, используется как дебаркадер. 23 августа: продана с аукциона баржа (1901 г., длина 25 саж.) А.И. Зырянову за 255 руб. Судьба выставленного одновременно деревянного дебаркадера (1891 г., длина 15 саж.) не понятна.
1916 г.	В строю на Каме баржи № 5 и 6 (1902 г., 30 саж.) и № 10 (1901 г., 25 саж.)
1918 г.	Ноябрь: на зимовке в районе Галево баржи № 6 и № 10.
1919 г.	Во время пожара в Левшино погибли баржи № 10 и № 13.

Как видно, в основном в Таблицу 1 вошли баржи с районом плавания Кама–Волга, баржи для пруда в ней отражены мало, а для Северной Двины и Шексны отсутствуют вообще. Тем не менее, анализируя данные таблицы, можно сделать следующие заключения.

Если предположить, что в 1900 г. все имевшиеся на заводе баржи вошли в заводской караван, то восемь из них (как минимум) – это суда, полученные от других хозяев (в залог, в погашение кредита и т.д.). К ним добавились пять, построенных на заводе в период с 1901 по 1902 г. – три большие и две малые баржи. Далее, до навигации 1903 г., построено еще три большие и две малые баржи. В итоге в навигации 1902 г. заводской караван на Каме насчитывал 13 барж (11 больших и 2 малых). Но приобретались суда, явно бывшие в эксплуатации, в то время как баржи заводской постройки – новые. Поэтому следует ожидать, что баржи заводской постройки будут списаны в последнюю очередь как имеющие на 1902 г. явно больший ресурс.

Весной 1910 г. разломаны собственными силами баржи № 7 и 11. Это разительно отличает их от остальных: обычно баржи или тихо продаются на дрова, или уходят с аукциона. Можно предположить, что они разломаны собственными силами, потому что до этого строились на заводе. В этом случае часть элементов деталей и конструкций можно было бы использовать для ремонта оставшихся в караване однотипных барж. Такой прием хорошо известен и называется «канибализация».

Еще характерный эпизод: в 1910 г. в эксплуатацию вошли четыре железные баржи, построенные для перевозок по Воткинскому пруду. Одновременно производится списание неизвестного количества деревянных барж на сумму 8703 руб. Эта сумма очень хорошо соответствует цене постройки барж для пруда. Стоимость одной баржи неизвестна, но по наряду № 456 за вторую баржу потрачено 1395 руб., по наряду № 605 еще за две – 3163 руб. Получается, в сумме за все четыре порядка 6000 руб. Учитывая остаточную стоимость барж № 7 и № 11, сумма в 8703 руб. становится вполне объяснимой. Интересен также факт, что четыре деревянные баржи на пруду заменяются четырьмя железными.

По списку судов на 1916 г. у завода имеются баржи № 5, 6 и 10 (они же фигурируют в 1918–1919 гг.), которые неоднократно проходят ремонт, можно предположить, что это и есть два типа барж, построенных куренным цехом, в связи с чем можно предложить следующую реконструкцию биографий заводских барж для Камы.

Скорее всего, к первому типу (1902 г.) принадлежали № 5, 6 и 7 (более ранние номера – № 3 и 4 имеют длину 33 саж., это явно другой тип). № 7 разломана в 1910 г., № 5 и № 6 дожили до 1917 г. и, скорее всего, пошли на дрова во время или после гражданской войны.

Второй тип (1901 г.) – это, возможно, № 10, 11 и 12. № 11 разломана в 1910 г. № 12, возможно, продана А.И. Зырянову (длина ее корпуса тоже 25 саж.). № 10 погибла при пожаре в Левшино в 1919 г.

Но № 12 отсутствует в 1902 г. (Таблица 1) и вряд ли это случайность. Ее пропуск означает лишь то, что в этот год судно в заводских перевозках не использовалось. Так что похоже, что суммы, затраченные в 1903 г. на достройку барж по наряду № 180, как раз и пошли на нее.

По логике в продолжение линейки цифр № 13 – это баржа, приобретенная в 1910 г. Она также погибла во время пожара в Левшино, но тогда очень странно ее отсутствие в списке 1916 г. Но еще более странно, что в 1902 г. № 13 – это небольшой паузок.

Можно предположить, что в 1902 г. № 13 и № 14 – это баржи, строившиеся для заводского пруда и по каким-то причинам оказавшиеся в навигации 1902 г. на Каме. Например, их могли провести с какими-то грузами вместе со сплавляемыми по весне судами. После чего им оставалось ждать следующей весенней высокой воды, чтобы вернуться обратно на заводской пруд. Тогда получается, что № 13 и № 14 – это временные номера, нужные лишь для их идентификации на Каме и при возвращении на заводской пруд эти номера снова стали вакантными.

Но возможно и еще одно объяснение. Поскольку в 1902 г. № 13 и № 14 в путевых журналах отразились как паузки, а в 1907 г. идет речь о продаже на дрова в Москве коломенок, можно высказать предположение, что речь идет об одних и тех же судах.

Интересно еще одно совпадение. Для пруда строятся баржи с длиной корпуса в 15 саж. Такую же длину имеет деревянный дебаркадер (1891 г.п.), выставленный на продажу в 1912 г. Он мог сохраниться в удовлетворительном состоянии из-за того, что его использовали на заводском пруду как стоечное судно. Интересно, что в 1910 г., несмотря на 20-летний возраст, он не характеризуется как «ветхий», в отличие от 45-саженной (или 25-саженной?) баржи. Так что после неудачи на аукционе дебаркадер вполне могли и дальше использовать по прежнему назначению.

Факт отсутствия судна в списке 1916 г. тоже вполне объясним. Там не указаны баржи, находившиеся на заводском пруду. В 1910 г. завод построил серию из четырех железных плашкоутов для перевозки дров по заводскому пруду. Все они, очевидно, в этот период были безымянными, или номерными. Судя по списку 1916 г., к этому времени одну из них, «Вятку», перевели на Каму, где она получила собственное имя. Во время гражданской войны на Каме оказались еще две баржи, получившие наименования «Сива» и «Лена» (они фигурируют в регистре 1926 г.). На пруду оказалась лишь одна металлическая баржа, оставшаяся безымянной, ее использовали для перевозки дров вплоть до 1950-х гг. Поэтому в 1917 г. вместе с «Сивой» и «Леной» на Каму вполне могли перевести и 15-саженный дебаркадер, также отсутствовавший в списке 1916 г.

Наконец, если предположить, что именно 15-саженный дебаркадер и купили в 1910 г., становятся объясним целый ряд нестыковок в имеющихся фактах. Преклонный возраст – потому и купили, что на 1910 г. была хорошая сохранность при низкой цене, № 13 – формально это последняя баржа, приобретенная для заводского каравана, ее нет в списке 1916 г., так как она была на пруду.

В качестве самого вероятного времени для перевода судов на Каму можно указать сентябрь 1918 г., когда воткинские повстанцы стали перед проблемой наведения моста для эвакуации за Каму. Хотя ее нет в списке судов, зимовавших в районе Галево.

Эта картина вполне стыкуется с составом заводской флотилии на 1912 г. Действительно, в строю на Каме 4 баржи: № 5, № 6, № 10 и № 12. Одна из них «очень ветхая», это № 12, в том же году проданная А.И. Зырянову. На пруду одна баржа-дебаркадер, это № 13.

И тогда получается, что в 1900 г. баржи, перешедшие в собственность завода разными путями, получили номера 1, 2, 3, 4. К ним присоединились баржи № 5, 6, 7 собственной постройки. Затем еще две баржи № 8, 9 снова пришли от частных, и построены № 10, 11 и 12. Наконец, появились паузки (или коломенки) № 13 и № 14 (от частных?), окончательно сформировав заводской караван.

В 1905 г. проданы на слом две негодные баржи (самые старые, получают № 1 и № 2?). В 1907 г. проданы на дрова еще четыре баржи, оказавшиеся в Москве (из вакантных номеров остаются № 8, № 9, № 13 и № 14). В 1908 г. проданы баржи № 3 и 4. В 1910 г. разломаны баржи № 7 и 11, в этом же году списаны несколько барж (четыре?) для пруда. Остались баржи № 5, 6, 10, 12. К ним «докупили» баржу № 13, использовавшуюся как дебаркадер на Воткинском пруду.

Впрочем, до нахождения соответствующих источников все это не более чем предположения. Но, по крайней мере, эта реконструкция позволяет увязать воедино и объяснить имеющиеся довольно эклектичные факты.

## 5. Заключение

Делопроизводственная документация Воткинского завода однозначно свидетельствует о наличии альтернативного судостроения. В отличие от судостроительного цеха, в котором сосредотачивались итоговые работы по сдаче пароходов и плавсредств, судостроение велось также силами куренного и строительного цехов. Ими строились исключительно деревянные баржи для



собственных нужд: куренным цехом – баржи для Камы, строительным – для заводского пруда. Всего в период 1900–1904 гг. было построено как минимум шесть барж для Камы и четыре для пруда. За период с 1905 г. по 1912 г. завод провел списание или продал на дрова в общей сложности 12 деревянных барж. Еще две баржи сгорели в ходе пожара в Левшино в 1919 г., уведенные с завода отступавшими колчаковскими войсками. Несоответствие численности объясняется передачей деревянных барж в собственность завода от других хозяев, по-видимому, в основном для погашения долга перед заводом. Единновременно в составе заводского каравана могло находиться до полутора десятков деревянных судов. В 1908 г. деревянные суда из-за своей недолговечности были признаны невыгодными для завода, после чего альтернативное деревянное судостроение прекратилось.

### Литература

**Бусыгин, 1994** – *Бусыгин С.* Воспоминания об отце [интервью с В.З. Сумароковой-Злобиной, записанное в 1974 г.] // *Vega*. 1994. № 32. 26 августа. С. 4.

**Бюллетень, 1924** – Бюллетень № 7 и 8. Список судов без механического двигателя, получивших свидетельство Российского регистра на право плавания. М.: Изд-во Центрального Бюро Российского регистра, 1924. 5 августа. 16 с.

**Витиль, 2016** – Воткинский самородок // Витиль. Краеведческий альманах. 2016. № 5. С. 73–80.

**Добровольский, 2009** – *Добровольский И.А.* Воткинский завод на рубеже эпох. Заметки конструктора. Воткинск: МП МИИЦ, 2009. 400 с.

**Злобин, 2010** – *Злобин Е.В.* По реке времени под парусом // *Трудовая вахта*. 2010. № 7. 12 февраля. С. 8.

**Книжка, 1912** – Памятная книжка за 1912 год (исправлена по 1-ое января 1913 года). LIII-я навигация с основания. СПб.: Императорский речной яхт-клуб, 1913. 164 с.

**Книжка, 1915** – Памятная книжка за 1915 год (исправлена по 1-ое января 1916 года). LVI-ая навигация с основания. СПб.: Императорский речной яхт-клуб, 1916. 104 с.

**Коробейников, 2012** – *Коробейников А.В.* Воткинское судостроение и гражданская война. Ижевск, 2012. 190 с.

**Коробейников, 2014** – *Коробейников А.В.* О мартирологе Волго-Камского флота // Иднакар: методы историко-культурной реконструкции. 2014. № 6 (23). С. 168–193.

**Матвеев, 2017** – *Матвеев Д.В.* Яхта князя Горчакова – жертва политической сатиры // Человек в природном, социальном и социокультурном окружении: Материалы региональной студенческой научно-практической конференции (Ижевск, 31 марта 2017 г.). Ижевск: Изд-во МВЕУ, 2017. С. 19–20.

**МИКВ** – Музей истории и культуры города Воткинска.

**Регистр, 1916** – Судовой список «Русского регистра». Ч. 1. Непаровые суда Мариинского водного пути и бассейнов рр. Невы и Северной Двины. Петроград, 1916. 116 с.

**Регистр, 1926** – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1 марта 1926 г. / Под ред. инж. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 503 с.

**Список, 1900** – Список речных непаровых судов Европейской России по переписи 1900 г. Вып. II. СПб.: Тип. МПС, 1902. 216 с.

**Список, 1917** – Список судов речного флота по переписи 1916–17 гг. Бассейн реки Волги. Суда без механического двигателя. М., 1919.

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

**Яхт-клуб, 1910** – Императорский речной яхт-клуб 1860–1910. Т. II. СПб., Тип. М.Д. Ломковского, 1910. 427 с.

**Mityukov et al., 2020** – *Mityukov N.V., Loshkarev A.N., Makarov Yu.N.* Reconstruction of Shipbuilding Production Volumes in Votkinsk. *Bylye gody*. 58(4): 2531–2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531

### References

**Busygin, 1994** – *Busygin, S.* (1994). Vospominaniya ob ottse (interv'yu s V.Z. Sumarokovoi-Zlobinoi, zapisannoe v 1974 g.) [Memories of the father (interview with V.Z. Sumarokova-Zlobina, recorded in 1974)]. *Vega*. 32. August 26. P. 4. [in Russian]

**Byulleten, 1924** – Byulleten № 7 i 8. Spisok sudov bez mekhanicheskogo dvigatelya, poluchivshikh svidetel'stvo Rossiiskogo registra na pravo plavaniya [List of ships without a mechanical engine that received a certificate from the Russian Register for the right to sail]. Moscow: Izd. Tsentral'nogo Byuro Rossiiskogo registra, 1924. August 5. 16 p. [in Russian]

**Dobrovolsky, 2009** – *Dobrovolsky, I.A.* (2009). Votkinskii zavod na rubezhe epokh. Zametki konstruktora [Votkinsk plant at the turn of the era. Designer notes]. Votkinsk, 400 p. [in Russian]

**Knizhka, 1912** – Pamyatnaya knizhka za 1912 god (ispravlena po 1-oe yanvary 1913 goda). LIII-aya navigatsiya s osnovaniya [A memorial book for 1912 (corrected to January 1, 1913). LIII-th navigation from the bottom]. St. Petersburg: Imperatorskii rechnoi yakht-klub, 1913. 164 p. [in Russian]

**Knizhka, 1915** – Pamyatnaya knizhka za 1915 god (ispravlena po 1-oe yanvary 1916 goda). LVI-aya navigatsiya s osnovaniya [A memorial book for 1915 (corrected to January 1, 1916). LVI navigation from the bottom]. St. Petersburg: Imperatorskii rechnoi yakht-klub, 1916. 104 p. [in Russian]

- Korobeinikov, 2012** – *Korobeinikov, A.V.* (2012). Votkinskoe sudostroenie i grazhdanskaya voina [Votkinsk shipbuilding and the civil war]. Izhevsk. 190 p. [in Russian]
- Korobeinikov, 2014** – *Korobeinikov, A.V.* (2014). O martirologe Volgo-Kamskogo flota [About the Martyrology of the Volga-Kama Fleet]. *Idnakar: metody istoriko-kul'turnoi rekonstruktsii*. 6(23): 168-193. [in Russian]
- Matveev, 2017** – *Matveev, D.V.* (2017). Yakhta knyazya Gorchakova – zhertva politicheskoi satiry [The yacht of Prince Gorchakov is a victim of political satire]. *Chelovek v prirodnom, sotsial'nom i sotsiokul'turnom okruzenii: Materialy regional'noi studencheskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* (Izhevsk, 31 marta 2017 g.). Izhevsk: Izd-vo MVEU. Pp. 19-20. [in Russian]
- MIKV** – Muzei istorii i kul'tury goroda Votkinska [Museum of the history and culture of the city of Votkinsk].
- Mityukov et al., 2020** – *Mityukov, N.V., Loshkarev, A.N., Makarov, Yu.N.* (2020). Reconstruction of shipbuilding production volumes in Votkinsk. *Bylye gody*. 58(4): 2531-2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531
- Registr, 1916** – Sudovoi spisok «Russkogo registra». Ch. 1. Neparovye suda Mariinskogo vodnogo puti i basseinov rr. Nevy i Severnoi Dviny [Ship list of the "Russian Register". Part 1. Non-steam vessels of the Mariinsky waterway and river basins. Neva and Severnaya Dvina]. Petrograd, 1916. 116 p. [in Russian]
- Registr, 1926** – *Volpyansky N.Ya.* (Ed.) (1926) Registr Soyuz SSR. Spisok rechnykh sudov. Sostavlenn po dannym Mestnykh Byuro Registra Soyuz SSR na 1 marta 1926 g. [Register of the USSR. List of river ships. Compiled according to the data of the Local Bureau of the Register of the USSR as of March 1, 1926]. Moscow, Transpechat', 503 p. [in Russian]
- Spisok, 1900** – Spisok rechnykh neparovykh sudov Evropeiskoi Rossii po perepisi 1900 g. [List of non-steam river vessels of European Russia according to the 1900 census]. Issue II. St. Petersburg: Tip. MPS, 1902. 216 p. [in Russian]
- Spisok, 1917** – Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1916-17 gg. Bassein reki Volgi. Suda bez mekhanicheskogo dvigatelya [List of ships of the river fleet according to the census of 1916-17. Volga river basin. Vessels without mechanical propulsion]. Moscow. 1919. [in Russian]
- TsGA UR** – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi respubliky [Central State Archive of the Udmurt Republic].
- Vital, 2016** – Votkinskii samorodok [Votkinsk nugget]. *Vital'. Kraevedcheskii al'manakh*. 2016. 5: 73-80. [in Russian]
- Yakht-klub, 1910** – Imperatorskii rechnoi yakht-klub 1860-1910 [Imperial River Yacht Club 1860–1910]. T. II. St. Petersburg, Tip. M.D. Lomkovskogo, 1910. 427 p. [in Russian]
- Zlobin, 2010** – *Zlobin E.V.* (2010). Po reke vremeni pod parusom [On the river of time under sail]. *Trudovaya vakhta*. 7. February 12. Pp. 8. [in Russian]

### Деревянное судостроение Воткинского завода начала XX в.

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

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

<sup>b</sup> Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

**Аннотация.** За почти вековую историю судостроения на Воткинском заводе там было построено более четырех сотен металлических судов от боевых кораблей и морских шхун до небольших барж и весельных баркасов. Но, несмотря на многочисленные данные, что завод занимался исключительно железным судостроением, имеется ряд свидетельств о наличии деревянного судостроения, которые можно разделить на четыре типа: бортовые деревянные плавсредства для укомплектования строившихся на заводе морских и речных пароходов; единственное деревянное судно, построенное как самостоятельный заказ судостроительным цехом, – это яхта «Вятский воевода» – подарок губернатору Вятки С.Д. Горчакову; моторные деревянные лодки, которые строили частные лица в поселке Воткинский завод; деревянные баржи. Для выявления возможных объемов последнего привлекалась делопроизводственная документация завода из фондов Центрального государственного архива Удмуртской республики. Несмотря на эклектичность фактов, расположение их в хронологическом порядке дало возможность выявить дублирование информации и определить объемы производства. В отличие от судостроительного цеха, в котором сосредотачивались все итоговые работы по сдаче пароходов и плавсредств, судостроение велось также силами куренного и строительного цехов. Ими строились исключительно деревянные баржи для собственных нужд: куренным цехом – баржи для Камы, строительным – для заводского

\* Корреспондирующий автор

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

пруда. Всего в период 1900–1904 гг. было построено как минимум шесть барж для Камы и четыре – для пруда. За период с 1905. по 1912 гг. завод провел списание или продал на дрова в общей сложности 12 деревянных барж. Еще две баржи, уведенные с завода отступавшими колчаковскими войсками, сгорели в ходе пожара в Левшино в 1919 г. Несоответствие численности объясняется передачей деревянных барж в собственность завода от других хозяев, по-видимому, в основном для погашения долга перед заводом. Единоновременно в составе заводского каравана находилось до полутора десятков деревянных судов. В 1908 г. деревянные суда из-за своей недолговечности были признаны невыгодными для завода, после чего, по-видимому, альтернативное деревянное судостроение прекратилось.

**Ключевые слова:** поселок Воткинский завод, предприятие Воткинский завод, деревянное судостроение, навигация.