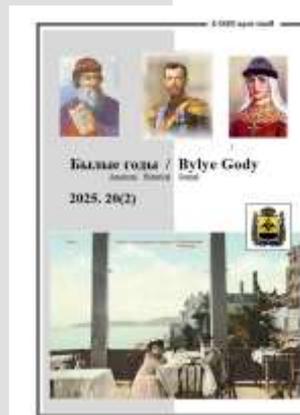


Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2025. 20(2): 941-951  
 DOI: 10.13187/bg.2025.2.941

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



## Accounting Documentation for the Reconstruction of Information on Ship Construction Using the Example of the Votkinsk Plant on 1881–1890

Nicholas W. Mitiukov <sup>a,\*</sup>, Yury L. Kim <sup>b</sup>, Irina Yu. Cherkasova <sup>c,d</sup>

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

<sup>b</sup> Udmurt State University, Izhevsk, Russian Federation

<sup>c</sup> Cherkas Global University, Washington, DC, USA

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

### Abstract

Accounting documentation occupies a prominent place in the archival funds of organizations. In the work, based on the accounting documentation of the Votkinsk Plant for the decade 1881–1890, the prospects of monthly information on the production of work are shown, especially in the absence of special files on the construction of individual shipbuilding facilities of this period in the funds. It is shown that they can become a valuable source, so far underestimated by historians. It is shown that monthly information (accurate to the month) allows us to reconstruct construction dates for the ships under construction. As a result, it is possible to reconstruct the sequence of execution of issued orders with sufficient accuracy and thereby restore their numbers. A significant limitation of the proposed approach is that it is suitable only for third-party orders, and, on the other hand, it is very sensitive to existing gaps in the archival documentation.

**Keywords:** accounting documentation, monthly information, work performed, shipbuilding, Votkinsk Plant.

### 1. Введение

Бухгалтерская документация занимает видное место в архивных фондах организаций. А нередко фонды могут состоять только из нее. Поскольку состав бухгалтерской документации определяется существующей нормативно-правой базой, в разные периоды существования организации ее состав может претерпевать довольно существенные изменения. В связи с этим выявление наиболее перспективных и информативных источников в разные периоды является необходимой частью исторического исследования. В данной работе на основе бухгалтерской документации Воткинского завода за десятилетие 1881–1890 гг. показывается перспективность месячных сведений о производстве работ, особенно при отсутствии в фондах специальных дел о постройке отдельных объектов судостроения этого периода.

### 2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужила делопроизводственная документация Воткинского завода из фондов Центрального государственного архива Удмуртской Республики (Ижевск, Российская Федерация). Как показал анализ хранящихся дел, за каждый год имеется до двух-трех десятков единиц хранения. Непосредственно с бухгалтерией завода связаны по пять-десять дел за каждый год. Кроме общих отчетных документов, типа статистических отчетов, в фондах также присутствуют месячные отчеты. За десятилетие с 1881 по 1890 гг., как правило, они включают в себя

\* Corresponding author

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

три вида документов. Во-первых, месячные цеховые отчеты по выполненным нарядам, с указанием номера наряда и его наименования. Во-вторых, это месячные отчеты в денежном выражении. В большинстве случаев они включают в себя калькуляцию по отдельным цехам завода с указанием общей суммы, потраченной на исполнение какого-то определенного заказа. В некоторых делах имеется разбивка стоимости по выданным нарядам, в других даются лишь интегральные суммы по цехам. Наконец, третий вид – это месячные отчеты в натуральном выражении. В них калькуляция ведется по общему весовому объему (в пудах и фунтах) выполненных работ. Обычно это итоговые суммы по заводу без разбивки по нарядам и цехам. Именно месячные сведения и стали источниковой базой исследования.

Месячные сведения о произведенных на Воткинском заводе работах имеются в ЦГА УР за период с 1860-х гг. по 1890 г. Более поздние документы дают информацию лишь в денежном выражении. В указанных хронологических рамках месячные сведения также неоднородны. Имеются существенные лакуны, иногда по несколько лет. Наиболее заполнен период с 1870-х гг. по 1890 г. Но в 1870-х гг. завод судостроительные заказы исполнял в весьма ограниченном объеме. Поэтому хронологические рамки исследования ограничились десятилетием с 1881 по 1890 г. Но даже в этот временной отрезок отсутствуют сведения за 1886 г. Известно, что в этот год для общества «Лебедь» были построены три самоходных судна.

Основная гипотеза нашего исследования заключается в том, что на основании месячных отчетов можно реконструировать даты производства ключевых работ на заводе по судостроительным заказам. В связи с этим полезными оказались специфические методы, применяемые в бухгалтерском деле: оценка, счет и т.д. Востребованными явились также методы, традиционно применяемые в системном анализе: формализация, декомпозиция и др. Из методов исторических исследований целесообразным в первую очередь стал ретроспективный метод.

### 3. Обсуждение

Методам анализа бухгалтерской документации посвящено достаточное большое количество работ: от небольших статей до учебников и объемных монографий. Однако в основном они рассматривают бухгалтерский анализ в связи с текущим моментом. Так, в работе И.Е. Стрыгиной указывается на ценность неформатной бухгалтерской документации (документы неофициального учета, акты ревизий, проверок и т. п.). Автор подчеркивает, что она дает очень ценный контекст для понимания основной учетной документации, а, кроме того, ее намного сложнее подделать или фальсифицировать (Стрыгина, 2019). Этот принцип сохраняет актуальность и для исторических исследований. Но применительно к историческому материалу стоит отметить, что неформатная бухгалтерская документация либо не сохранилась, либо сохраняется достаточно эклектично, что исключает создание целостной картины работы предприятия. В работе М.Ф. Сафоновой с соавторами справедливо указывается, что бухгалтерская документация эффективно используется для выявления правонарушений (Сафонова и др., 2014). Данный аспект не теряет актуальности и для исторических исследований, но обычно такие задачи не стоят.

Исторические исследования бухгалтерской документации также не отличаются большим разнообразием. В основном это или история развития самого бухгалтерского учета (Ишмакова, 2023), либо каких-то его элементов, например, двойной бухгалтерии (Верига, Юрченко, 2015).

Между тем бухгалтерские документы иногда используются в качестве источниковой базы, где они обычно несут вспомогательный характер. Это характерно, например, для монографий по отдельным кораблям, затрагивающим период их постройки. В этом отношении стоимость и скорость работ становятся своеобразным индикатором уровня развития промышленности. Так, в работе Р.М. Мельникова приводится диаграмма роста корпуса крейсера «Варяг» на стапеле (Мельников, 1983: 55). Причем в тексте автор говорит о трудностях постройки из-за стачек и забастовочного движения в США, но при этом какая-нибудь связь с приведенной диаграммой отсутствует. Из этого можно сделать вывод, что Р.М. Мельников привел диаграмму исключительно для справки.

Ранее один из авторов пытался восстановить информацию о постройке парохода «Геок-Тепе» на основе бухгалтерской документации (Митюков, 2024), и основные даты в принципе совпали с датами, полученными из делопроизводственной документации (Котрунцев, 2024), что доказывает работоспособность высказанной гипотезы. В этом случае диаграмма выполненных работ послужила подтверждением вычисленных дат и сроков.

Анализ бухгалтерской документации за период типа десятилетия, по-видимому, производится впервое.

### 4. Результаты

Бухгалтерский отчет за 1880 г. не упоминает никаких объектов, которые можно связать с судостроением (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9186), как и отчет 1881 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9241). Тем не менее, переписка Кораблестроительного отделения Морского министерства, проанализированная А.В. Котрунцовым, говорит, что запрос о постройке парохода для Каспийского моря в 1000 лошадиных сил (будущий «Геок-Тепе») в Горный департамент последовал 27 октября 1880 г.,

мало того, этот же автор утверждает, что пароход на Воткинском заводе заложили в декабре 1881 г. (Котрунцев, 2024: 9). Поскольку в фондах Воткинского завода дела о постройке парохода не сохранилось, бухгалтерская документация становится единственным источником, позволяющим подтвердить или опровергнуть эти предположения.

Хотя месячные сведения о производстве работ за 1881 г. не дают информации об объектах судостроения, и в описании выполненных нарядов за этот год отсутствуют сведения как по пароходу для Каспийского моря, так и по баржам для собственных нужд, на 1 января 1882 г. среди «начатых, но не оконченных работ» по Кузнечному цеху имеются наряды № 407 «На постройку парохода для Каспийского моря» и № 112 «На постройку 4-х железных барж для сплава паровозов по р.р. Вотке, Сиве, Каме и Волге» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9241. Л. 270 об.). По Столярному цеху также имеются неоконченные наряды «На постройку парохода для Каспийского моря» и «На постройку 4-х железных барж» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9241. Л. 271). Кроме того, наряд «На постройку 4-х железных барж» имеется и по Механическому цеху (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9241. Л. 272). Все это можно интерпретировать, что в декабре 1881 г. постройка всех пяти судов началась, но к концу года она находилась лишь в самой начальной стадии, так что ни цеха, ни завод отчитаться о готовности хотя бы одного выданного наряда не могли. Поэтому, скорее всего, в декабре закладки как таковой еще не произвели, просто отдельные цеха получили наряды на будущие объекты судостроения и приступили к их выполнению.

В 1882 г. началась активная постройка парохода, это доказывают месячные сведения о производстве работ за 1882 г., где дается информация о постройке «Для Каспийского моря железный корпус колесного парохода с принадлежностями» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9326). Объемы работ в пудах по месяцам были следующими.

Январь: 500 п. (Л. 5).

Февраль: 500 п. + 200 п. = 700 п. (Л. 13).

Март: 700 п. + 250 п. = 950 п. (Л. 21).

Апрель: 950 п. + 1312 п. = 2262 п. (Л. 29).

Май: 2262 п. + 1210 п. = 3472 п. (Л. 37).

Июнь: 3472 п. + 1200 п. = 4672 п. (Л. 49).

Июль: 4672 п. + 1200 п. = 5872 п. (Л. 58).

Август: 5872 п. + 2223 п. 35 ф. = 8095 п. 35 ф. (Л. 69).

Сентябрь: 8095 п. 35 ф. + 1600 п. = 9695 п. 35 ф. (Л. 80).

Октябрь: 9695 п. 35 ф. + 1643 п. 35 ф. = 11339 п. 30 ф. (Л. 87).

Ноябрь: 11339 п. 30 ф. + 854 п. 27 ф. = 12194 п. 17 ф. (Л. 98).

Декабрь: 12194 п. 17 ф. + 3473 п. 18 ф. = 15677 п. 35 ф. (Л. 104).

Кроме парохода для Каспийского моря завод в 1882 г. осуществлял постройку четырех барж для сплава паровозов, информация о которых в месячных сведениях отсутствует. Однако в денежных отчетах в период с января по декабрь 1882 г. цеха завода отчитывались по потраченным на постройку средствам по всем пяти судам (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9320, 9321).

25 января 1882 г. приказом по Морскому ведомству № 12 император повелел наименовать пароход, строящийся на Воткинском заводе, как «Геок-Тепе» (Котрунцев, 2024: 10). Хотя в некоторых заводских документах 1882 г. происходит упоминание парохода по имени, месячные сведения этого не делают. Так что очевидно они сохраняют наименование документа, на основании которого завод начал строительство. Это подтверждается месячными сведениями 1883 г., которые дают информацию по заказу «Для Каспийского моря железный корпус колесного парохода с принадлежностями и двумя паровыми лебедками и котлом» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402). Как видно, несмотря на отсутствие наименования, произошла коррекция первоначального заказа в сторону увеличения, дополнительно заказаны котел и лебедки, что и отразилось в наименовании строящегося объекта. Пересмотр условий постройки подтверждается также строкой об оставшихся работах. Если в 1882 г. произведенные и оставшиеся работы в сумме дают цифру 21500 пудов (352,17 т.), то в 1883 г. эта цифра составляла 22000 пудов (360,36 т.). В итоге же завод произвел работы на 26875 пудов 39 фунтов (440,23 т.), что говорит о строительной перегрузке примерно на 80 т. (4876 пудов 1 фунт). Месячные темпы работ были следующие.

Январь: 15667 п. 35 ф. + 850 п. = 16517 п. 35 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 6).

Февраль: 16517 п. 35 ф. + 809 п. 28 ф. = 17327 п. 23 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 12).

Март: 17327 п. 23 ф. + 2310 п. = 19637 п. 23 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 21).

Апрель: 19637 п. 23 ф. + 1679 п. 14 ф. = 21916 п. 37 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 33).

Май: 21916 п. 37 ф. + 295 п. 31 ф. = 21612 п. 28 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 42).

Июнь: 21612 п. 28 ф. + 530 п. = 22142 п. 28 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 48).

Июль: 22142 п. 28 ф. + 4507 п. 19 ф. = 26650 п. 7 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 53).

Август: 26650 п. 7 ф. + 225 п. 32 ф. = 26875 п. 39 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 63).

Сентябрь: 26875 п. 39 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 71).

Октябрь: 26875 п. 39 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 78).

Ноябрь: 26875 п. 39 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 84).

Декабрь: 26875 п. 39 ф. (зачеркнуто) (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9402. Л. 93).

В течение всех месяцев 1883 г. цеха завода снова отчитывались о потраченных суммах на постройку парохода для Каспийского моря и четырех барж для сплава паровозов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9398; ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9399). Кроме того, среди «Списка счетов, оконченных работ по возведению разных устройств за 1883 год» имеется наряд по Столярному цеху № 87 «На приготовление стапелей, платформ для вычерчивания шпангоутов и проч[его] и производство всех работ по постройке 4-х железных барж для сплава паровозов», по Кузнечному цеху № 97 «На производство работ по постройке 4-х железных барж для сплава паровозов», по Механическому цеху № 172 «На производство слесарных работ по постройке тех же барж» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9400. Л. 16).

В 1886 г., в связи с юбилеем завода, были подготовлены статистические сведения по последнему десятилетию его работы. В частности, относительно постройки «Геок-Тепе» указывалось, что производительность завода за 1881 г. по нему выразилась в 1520 пудах (24,90 т.) конструкций на сумму 9132 руб. 88 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. В 1882 г. – 14000 пудов (229,32 т.) и 111755 руб. 24 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. соответственно, а в 1883 г. – 11355 пуд. 39 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> фунта (186,01 т.) и 88041 руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9614. Л. 140б.-15). Как видно, в сумме масса конструкций составила те же 440,23 т., что и упоминались ранее, но стоимость их производства указывает, что в 1881 г. работы все-таки велись. Отсутствие соответствующих цифр в месячных сведениях может указывать на то, что в этот период велись заготовительные процессы, соответственно сами месячные сведения явно указывают на конструкции, выставленные на стапеле. Таким образом, по дате начала и окончания работ в месячных сведениях можно судить о периоде стапельных работ. В то время как месячные отчеты по деньгам и нарядам отражают общие работы завода.

А поскольку в 1884 г. отсутствуют сведения по постройке каких-либо судов, можно сделать вывод, что к концу 1883 г. все пять объектов сдали. Как видно, в декабре в месячных сведениях давалась информация о постройке парохода, но ее вычеркнули, из чего можно сделать вывод, что именно в конце ноября объект передали заказчику. Аналогично с четырьмя баржами. Однако в связи с закрытием навигации осенью 1883 г., можно предположить, что к этому времени все пять объектов уже находились на плаву. Пароход, скорее всего, уже в Астрахани, а баржи в Галево. Что интересно, первый наряд по четырем баржам был выдан 13 мая 1880 г. (№ 87), а закрытие счета на производство работ, ввиду окончания этих работ, состоялось 29 июня 1883 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9400. Л. 80). Таким образом, завод начал работы по баржам раньше парохода, и, по всей вероятности, работы включали в себя также перестройку стапеля, поэтому они и затянулись. Сумма работ по баржам по смете составила 57436 руб. 88 коп., было ассигновано 57507 руб., по факту израсходовано 56991 руб. 89 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп., в результате завод сэконобил 515 руб. 10 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9614. Л. 85).

В документах с месячными сведениями по проведенным в 1885 г. работам отсутствуют данные о судостроении, но в этом году завод отчитался о начале постройки двух барж и шаланды для пароходного общества «Лебедь» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9469. Л. 520б.). Из переписки завода от 5 сентября 1885 г. следует, что «Из переписки, производившейся в Главной Конторе Камско-Воткинских заводов видно, что заказ на приготовление Воткинским заводом четырех барж для общества «Лебедь» уже выдан и к подготовительным работам по этому заказу необходимо нынче же приступить...» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9544. Л. 148).

В соответствии с этим заказом в июле 1885 г. началось выполнение наряда № 380 «Исправление фундамента для постройки 4-х железных барж» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9547. Л. 169). Исполнение этого наряда шло до конца года. В ноябре к нему добавились наряды № 446 и 472 «Постройка двух железных керосиновых барж» и № 473 «Приготовление шаланды» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9547. Л. 545). Эти же наряды фигурировали в декабре (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9547. Л. 680).

На 1 января 1886 г. среди неоконченных нарядов значились по Кузнечному цеху: наряд № 446 «На постройку двух железных барж для пароходного общества «Лебедь»», № 472 «На производство вспомогательных работ по постройке двух железных барж, заказанных обществом «Лебедь»», № 380 «На исправление фундамента для постройки четырех железных барж», № 494 «На производство вспомогательных работ по постройке шаланды для общества «Лебедь»», № 493 «На постройку шаланды, заказанной Администрацией товарищества «Лебедь»» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9548. Л. 2670б.). Всего за 1886 г. завод произвел работ по постройке двух барж и одной шаланды для общества «Лебедь» на сумму 23116 руб. 32 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп., но при этом вес выставленных конструкций отсутствовал (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9549. Л. 22). Указанный парадокс можно интерпретировать следующим образом: до конца года проводились работы в цехах без выставленных элементов на корпусе (аналогично приведенным выше по пароходу «Геок-Тепе»). Всего же стоимость постройки составила 83000 руб. за две баржи и 28500 руб. за шаланду (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9552. Л. 410б.). Обозначенная информация показывает принципиальную возможность того, что в ноябре-декабре производилась только заготовка материалов.

Месячные сведения за 1886 г. отсутствуют, но по его итогу при постройке двух барж завод выложил 17554 пуда 33 фунта (287,5 т.) материалов при цеховой стоимости 46673 руб. 87 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп., а за

шаланду – 5483 пуда 20 фунтов (89,8 т.) на 26839 руб. 66 коп. Общая стоимость произведенных работ составила соответственно 59883 руб. 67 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. и 28500 руб. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9617. Л. 49об.-50). Как видно, за баржи завод получил довольно существенную прибыль, в то время как шаланда получилась на грани рентабельности.

Месячные сведения 1887 г. сообщают о двух заказах на три судна (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645).

*«По заказу Ярославского 1-й гильдии купца и пароходовладельца Михаила Матвеевича Кашина. Согласно договора, заключенного доверенным комиссионером казенных горных заводов с г. Кашиным 2 апреля 1887 г. Пассажирско-буксирный пароход с машиной – 1»*

Май: 911 п. 16 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 46).

Июнь: 911 п. 16 ф. + 2534 п. 13 ф. = 3445 п. 29 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 59).

Июль: 3445 п. 29 ф. + 1882 п. 39 ф. = 5328 п. 28 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 73).

Август: 5328 п. 28 ф. + 2317 п. 2 ф. = 7645 п. 30 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 82).

Сентябрь: 7645 п. 30 ф. + 756 п. 30 ф. = 8402 п. 20 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 94).

Октябрь: 8402 п. 20 ф. + 1278 п. 34 ф. = 9681 п. 14 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 105).

Ноябрь: 9681 п. 14 ф. + 10352 п. 8 ф. = 20033 п. 22 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 113).

Декабрь: 20033 п. 22 ф. + 406 п. = 20439 п. 22 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 121).

*«Согласно предписания Главной Конторы от 24 августа 1887 г. за № 9915. По заказу комиссионера казенных горных заводов Износкова для г. Рихтера железных барж – 2»*

Октябрь: 1717 п. 11 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 109).

Ноябрь: 1717 п. 11 ф. + 1049 п. = 2766 п. 11 ф.

Декабрь: 2766 п. 11 ф. + 4651 п. 28 ф. = 7417 п. 39 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9645. Л. 123).

Исходя из приведенных данных, получается, что договор на постройку парохода Кашина был заключен 2 апреля 1887 г., стапельные работы начались в мае и продолжились до конца года. Договор на постройку двух барж для Рихтера заключили 24 августа 1887 г., а заложили их – в октябре 1887 г.

Месячные сведения 1888 г. указывают на строительство семи судов (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666).

*«Согласно предписания Главной Конторы от 24 августа 1887 г. за № 9915. По заказу Комиссионера казенных горных заводов Износкова для г. Рихтера железных барж – 2»*

Январь: 7417 п. 39 ф. + 3055 п. 33 ф. = 10473 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 7).

Февраль: 10473 п. 32 ф. + 1700 п. = 12173 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 14).

Март: 12173 п. 32 ф. + 2210 п. = 14383 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 23).

Апрель: 14383 п. 32 ф. + 2428 п. 18 ф. = 16812 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 34).

Май: 16812 п. + 50 п. = 16862 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 44).

Июнь: 16862 п. + 314 п. = 17176 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 54).

Июль: 17176 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 70).

Август: 17176 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 84).

Сентябрь: 17176 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 100).

Октябрь: 17176 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 122).

Ноябрь: 17176 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 145).

Декабрь: 17176 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 168).

*«По заказу г. Грубишич. Шхуна – 1»*

Январь: 595 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 7).

Февраль: 595 п. + 2305 п. = 2900 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 14).

Март: 2900 п. + 3421 п. 18 ф. = 6321 п. 18 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 23).

Апрель: 6321 п. 18 ф. + 3336 п. 22 ф. = 9658 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 34).

Май: 9658 п. + 3389 п. 14 ф. = 13047 п. 14 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 44).

Июнь: 13047 п. 14 ф. + 5547 п. 26 ф. = 18595 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 54).

Июль: 18595 п. + 940 п. = 19535 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 70).

Август: 19535 п. + 5987 п. 23 ф. = 25522 п. 23 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 84).

Сентябрь: *«Согласно условия, заключенного комиссионерами казенных горных заводов Износковым и Зуккау 26 ноября 1887 года присланного в руководство при предписании Главной Конторы от 17 марта 1888 г. за № 3641. Шхуна для г. Грубишич – 1»* 25522 п. 23 ф. + 2123 п. = 27645 п. 23 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 101).

Октябрь: 27645 п. 23 ф. + 1649 п. 32 ф. = 29295 п. 15 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 123).

Ноябрь: 29295 п. 15 ф. + 2100 п. = 31395 п. 15 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 145).

Декабрь: 31395 п. 15 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 168).

*«По заказу Ярославского 1-й гильдии купца и пароходовладельца Михаила Матвеевича Кашина Пассажиро-буксирный пароход с машиной – 1»*

Январь: 20439 п. 22 ф. + 127 п. = 20566 п. 22 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 7).

Февраль: 20566 п. 22 ф. + 30 п. = 20596 п. 22 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 14).

Март: 20596 п. 22 ф. + 115 п. 10 ф. = 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 22).

Апрель: 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 34).

Май: 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 44).  
 Июнь: 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 54).  
 Июль: 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 70).  
 Август: 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 84).

Сентябрь: «Согласно условия, заключен[ного] представителем комиссионеров казенных горных заводов Балакиревым с Ярославским 1-й гильдии купцом и пароходоладельцем Михаилом Матвеевичем Кашиным присланного в руководство при предписании Главной Конторы от 22 апреля 1887 года за № 4237» 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 100).

Октябрь: «Согласно условия, заключенного 2 апреля 1887 г. представителем...» 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 122).

Ноябрь: 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 144).

Декабрь: 20711 п. 32 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 168).

«Барж железных – 2»

Октябрь: 1094 п.

Ноябрь: 1094 п. + 4526 п. 14 ф. = 5620 п. 14 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 160).

Декабрь: 5620 п. 14 ф. + 2061 п. = 7681 п. 14 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666. Л. 184).

Данные месячных сведений можно интерпретировать следующим образом. Пароход Кашина, заложенный в 1887 г., строился до июня 1888 г. Вероятно, в апреле – мае 1887 г. его спустили в Каму. С июля по декабрь 1888 г. завод сдает построенный объект, скорее всего, устраняя выявленные заказчиком недостатки. Видно, что масса корпуса при этом не растет. Примерно тоже самое можно сказать и относительно двух барж для Рихтера. Их тоже спустили в Каму в апреле-мае 1888 г. и до июня достраивали на плаву. После этого до конца года устраняли недостатки, выявленные заказчиком. В обоих случаях, надо полагать, устранение осуществлялось не в Галево, а в месте базирования заказчика.

Что касается шхуны Грубишича, то в сентябре наблюдается изменение формулировки заказа в месячных сведениях. Эту странность можно интерпретировать следующим образом. Ассигнование средств и начало строительства зафиксировано в январе 1888 г. на основании договора, заключенного 26 ноября 1887 г. комиссионерами. Далее, 17 марта 1888 г. был заключен уже «нормальный» договор. Причины спешки крылись в возможности спуска судна в Каму только в апреле-мае. Если бы этого не случилось, для спуска пришлось бы ждать следующего года. Как следствие, в мае уже началась достройка на плаву. Возможно, в сентябре состоялся сплав судна в Астрахань, где оно и достраивалось до декабря.

Имеются и некоторые странности с постройкой второй пары барж для Рихтера. В формулировке месячных сведений за октябрь, когда начались стапельные работы, значит, что они строятся по договору от 2 апреля 1887 г., между тем как первая пара строилась согласно предписанию от 24 августа 1887 г. Можно предположить, что первая дата – это дата заключения договора комиссионерами на все четыре судна, вторая – конкретное предписание на постройку первой пары. И действительно, месячные сведения за следующий год подтверждают это предположение – предписание последовало 4 октября 1888 г. А далее суда строятся до конца года.

Сведения о построенных судах, составленные 25 октября 1888 г. говорят о постройке следующих объектов:

Барж железных для перевозки керосина длиной 240' (73,2 м), шириной 32'6" (9,91 м), высотой 11'3" (3,43 м) для товарищества Шибаева – 2, стоимость без отделки 84000 руб.

Товаро-пассажирский железный пароход в 120 сил длиной 231' (70,46 м), шириной 25' (7,62 м), высотой 9'6" (2,90 м) для купца Кашина, стоимость без отделки 85620 руб.

Буксирный пароход «Шаркан» для заводской надобности в 12 сил длиной 43' (13,11 м), шириной 8'11" (2,72 м), высотой 3'9" (1,14 м) – без указания стоимости.

Корпус железный морской шхуны длиной 254' (77,47 м), шириной 34' (10,37 м), высотой 15'3" (4,65 м) с деревянной отделкой без машины для купца Грубишич, стоимость с отделкой 186000 руб. «Судно это не окончено и сплавлено в г. Астрахань, где будет окончено в начале 1889 г.» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9644. Л. 29).

Как видно, снова фигурирует объект для собственных заводских нужд – пароход «Шаркан», который не отразился в месячных сведениях. Баржи для Шибаева – это первые две баржи для Рихтера, заказанные комиссионерами. В данном случае Рихтер выступал доверенным лицом компании Нобеля. Вопрос о том, почему они ушли Шибаеву – требует отдельного исследования.

Месячные сведения 1889 г. указывают на три объекта судостроения (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696).

«Для Рихтера. Согласно предписания 2-на Горного Начальника Камсковооткинского завода от 4 октября 1888 года за № 14439. Барж железных – 2».

Январь: 7681 п. 14 ф. + 5125 п. 14 ф. = 12806 п. 28 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 12).

Февраль: 12806 п. 28 ф. + 2814 п. = 15620 п. 28 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 17).

Март: 15620 п. 28 ф. + 1669 п. = 17289 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 29) – так в документе, фактически, чтобы сошлась сумма должно быть произведено 1668 п. 12 ф.

Апрель: 17289 п. + 471 = 17760 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 31).

Май: 17760 п. + 1429 п. 20 ф. = 19189 п. 20 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 42).

Июнь: 19189 п. 20 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 65).

Июль: «Для Товарищества Шибаева. Предписание г. Горн. Начальника Камсковооткинского завода от 4 октября 1888 г. за № 14439. Барж железных – 2» 19189 п. 20 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 94).

Август: 19189 п. 20 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 125).

Сентябрь: 19189 п. 20 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 164).

Октябрь: 19189 п. 20 ф. + 1196 п. 37 ф. = 20386 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 197).

Ноябрь: 20386 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 230).

Декабрь: 20386 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 257).

«По заказу г-на Гирш. Согласно предписания Горного Начальника от 24 февраля 1889 г. за № 11 – 1».

Апрель: 1363 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 32).

Май: «Согласно предписания Горного Департамента от 20 декабря 1888 года за № 2946» 1363 п. 17 ф. + 4000 п. = 5363 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 44).

Июнь: 5363 п. 17 ф. + 10850 п. 32 ф. = 16214 п. 9 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 68).

Июль: 16214 п. 9 ф. + 584 п. 20 ф. = 16798 п. 29 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 94).

Август: 16798 п. 29 ф. + 4259 п. = 21057 п. 29 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 125).

Сентябрь: 21057 п. 29 ф. + 2410 п. = 23467 п. 29 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 165).

Октябрь: 23467 п. 29 ф. + 4424 п. 19 ф. = 27892 п. 8 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 197).

Ноябрь: 27892 п. 8 ф. + 1065 п. 30 ф. = 28957 п. 38 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 230).

Декабрь: 28957 п. 38 ф. + 887 п. 35 ф. = 29845 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696. Л. 257).

Сведения за 1889 г. дают информацию об окончании постройки еще двух барж. Как видно, их спускали на Каму практически в готовом виде – постройка прекратилась уже мае. Скорее всего, летом суда ушли заказчику и до конца года завод устранял выявленные недостатки. Кроме того, 24 февраля 1889 г. был заключен договор на постройку второй шхуны. По всей вероятности, это было продолжение заказа Грубишичу. По крайней мере в ряде документов она упомянута как вторая шхуна Грубишичу. Но на момент выхода предписания она строится уже для Гирша. Это несоответствие уходит с майской записи, в которой прямо говорится о более раннем предписании от 20 декабря 1888 г. На момент наиболее удобного времени для спуска в Каму (апрель-май) судно находилось лишь в самой начальной стадии постройки. У него явно даже не был сформирован корпус. Поэтому его должны были спустить на будущий год.

Месячные сведения за 1890 г. сообщают о четырех объектах судостроения (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718).

«Для г. Гирша. Согласно предписания Горного департамента от 20 декабря 1888 года за № 2946. Шхуна с машиной и котлами – 1».

Январь: 29845 п. 33 ф. + 270 п. = 30115 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 4).

Февраль: 30115 п. 33 ф. + 2437 п. 34 ф. = 32553 п. 27 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 23).

Март: 32553 п. 27 ф. + 1333 п. = 33886 п. 27 ф. Примечание: по судовому корпусу 853 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 43).

Апрель: 33886 п. 27 ф. + 162 п. 18 ф. = 34049 п. 5 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 62).

Май: 34049 п. 5 ф. + 1975 п. 28 ф. = 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 91).

Июнь: 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 124).

Июль: 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 162).

Август: 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 202).

Сентябрь: 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 245).

Октябрь: 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 365).

Ноябрь: 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 289).

Декабрь: 36024 п. 33 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 374).

«[Шхуна с машиной и котлами] № 2» 1 шт.

Июнь: 0 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 124).

Июль «С [оправкой] г. Гор[ного] Нач[альника] от 24 мар[та] 1889 [г.] за № 5018» «Шхуна с машиной и котлами № 2 г. Марко» 2536 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 162).

Август: «Для г. Марко. Согласно предписания г. Горного Начальника от 24 марта 1889 г. за № 5018» 2536 п. + 5365 п. = 7901 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 202).

Сентябрь: Заказчик вместо «Марко» стал фигурировать как «Марк» 7901 п. + 7923 п. = 15824 п. Примечание: «Суд[остроительный цех] 7043 Куз[нечный цех] 830 Мех[анический цех 50]» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 245).

Октябрь: «Для г. Марк. Согласно предписания Горного Начальника Камсковооткинского завода от 24 марта 1889 г. за № 5018. Шхуна с машиной и котлами» 15824 п. + 3954 п. = 19778 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 331).

Ноябрь: «Для г. Марк. Согласно предписания Горного Начальника от 24 марта 1889 г. за № 5018 и телеграммы г. Директора Горного Д[епартамен]та от 23 марта. Шхуна с машиной и котлами» 19778 п. + 6792 п. = 26570 п. Примечание: корпус 25217 п., котлы и машины 1353 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 290).

Декабрь: 26570 п. + 1721 п. = 28291 п. Примечание: корпус 1300 п., котлы и машины 421 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 378).

«Для правления общества пароходства и торговли Кавказ и Меркурий. По представлению Главной Конторы от 25 января 1889 г. за № 1222. Корпус парохода» 1 шт. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718).

Январь: 989 п. 38 ф. + 1760 п. = 2749 п. 38 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 10).

Февраль: 2749 п. 38 ф. + 2889 п. 36 ф. = 5639 п. 34 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 27).

Март: 5639 п. 34 ф. + 3795 п. = 10434 п. 34 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 47).

Апрель: 10434 п. 34 ф. + 1155 п. 17 ф. = 11590 п. 11 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 67).

Май: 11590 п. 11 ф. + 4553 п. 29 ф. = 16144 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 98).

Июнь: 16144 п. + 1528 п. = 17672 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 132).

Июль: 17672 п. + 2211 п. 4 ф. = 19883 п. 4 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 171).

Август: 19883 п. 4 ф. + 151 п. 13 ф. = 20034 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 215).

Сентябрь: «Корпус парохода с фундаментами под машину и другими приспособлениями по особому счету» 20034 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 254).

Октябрь: «По предписанию г. Горного Начальника от 6 сентября 1889 г. за № 14227, основанному на контракте <неразборчиво> и Правления общ[ества] К. и Меркурий. Корпус парохода с фундаментом под машину и другими креплениями по особому счету» 20034 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 341).

Ноябрь: фраза «По представлению Главной Конторы от 25 января 1889 г. за № 1222» зачеркнута, вместо нее: «По предписанию г. Горного Начальника от 6 сентября 1889 г. за № 14227. Корпус парохода с фундаментом под машину и другими креплениями по особому счету по предписанию г. Горного Начальника от 7 апреля 1890 г. за № 5501» 20034 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 299).

Декабрь: «По предписанию г. Горного Начальника КВЗ от 6 сентября 1889 г. за № 14227, основанному на контракте, заключенному 27 июня комиссионерами казенных горных заводов Изнотковому и Зухроу с правлением общества «Кавказ и Меркурий». Корпус парохода с фундаментом под машину и другими креплениями по особому счету» 20034 п. 17 ф. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 385).

«По заказу Инженера Омутнинского завода Пастухова – г. Левитского. По предписанию Главной Конторы от 3 октября 1890 г. за № 16758 и отношению Управляющего Омутнинского завода от 27 сентября 1890 г. за № 1201. Пароход с принадлежностями»

Октябрь: 0 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 354).

Ноябрь: 0 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 305).

Декабрь: 27 п. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718. Л. 398).

Информация из месячных сведений подтверждает достройку шхуны Гирша, которую в апреле-мае спустили в Каму и практически сразу же увели заказчику. Видно, что ее сдают и дорабатывают до конца года.

В июне началась постройка второй шхуны для Гирша. Но уже в июле имеется запись, что она строится по предписанию от 24 марта 1889 г. В июле же следует дополнение, что судно строится для Марка. Как видно, повторяется история с предыдущей шхуной, заказанная для одного заказчика, ее достраивают для другого. Указание, что в июне выставлено ноль пудов конструкций может означать, что в этом месяце состоялась официальная (формальная) закладка судна. Это практиковалось, например, при посещении каких-то важных гостей. Но может быть и более прозаическое объяснение: закладка произошла в последние дни месяца. Судно строится до конца года.

В декабре 1889 г. произошла закладка парохода для общества «Кавказ и Меркурий». Но предписание вышло лишь 25 января 1889 г. Договор также заключили через комиссионеров (27 июня 1889 г.), поэтому официальные решения запаздывали. Судно явно спустили в Каму в апреле-мае 1890 г. и далее оно достраивается на плаву. Поскольку завод строил лишь корпус без отделки, скорее всего, в августе этого года его доставили в Астрахань, где он сдавался до конца года.

Еще одно судно, начатое постройкой в 1890 г. – пароход для Омутнинского завода. Предписание конторы на его постройку вышло 3 октября 1890 г., но по факту стапельные работы начались лишь в декабре. Несоответствие можно объяснить посещением завода г. Левитским (заключившему договор), в присутствии которого, вероятно, и состоялась закладка (формальная) за два месяца до начала фактических работ на стапеле.

В сведениях о числе и стоимости судов, построенных в Воткинском заводе в зиму 1889 и 1890 г. даются:

№ 99 «Морская наливная шхуна на Каспийское море «Виктор Гирш» 294 тыс. руб. с оснасткой и 284 тыс. руб. без оснастки.

№ 100 «Корпус морского пассажирского парохода на Каспийское море по заказу о-ва “Кавказ и Меркурий” назв. “Великий Князь Алексей”» 108 тыс. руб. без оснастки (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9694. Л. 28).

Ранее нами были идентифицированы заказы, построенные в этот период (Mitiukov, 2021).

Для Каспийского моря железный корпус колесного парохода – «Геок-Тепе».

Четыре плашкоута для сплава паровозов – «Север», «Юг», «Запад» и «Восток».

Буксирно-пассажирский пароход с машиной для купца Кашина – «Матвей».

Баржи и шаланда для общества «Лебедь» – «Раиса», «Волга» и «Счастливая».

Две баржи для Рихтера, заказанные 24.08.1887 г. – «Толя» и «Леда».

Шхуна для Грубишича – «Воткинский завод».

Две баржи для Рихтера, заказанные 4.10.1888 г. – «Зинаида», «Лариса».

Шхуна для Гирша – «Виктор Гирш».

Шхуна для Марка – «Кондрат Бонза».

Пароход для общества «Кавказ и Меркурий» – «Великий князь Алексей».

Пароход для Омутнинского завода – «Первенец».

**Таблица 1.** Ключевые даты в постройке судов

Объект	Заказан	Заложен	Окончен	Сдан	Примечание
4 плашкоута	05.1880	1882	?	06.1883	Для своих нужд
«Геок-Тепе»	12.1881	01.1882	09.1883	11.1883	–
Заказ «Лебедь»	1885	1885	1885	1885	Заказан комиссионерами
«Матвей»	04.1887	05.1887	04.1888	12.1888	Заказан комиссионерами
Две баржи	08.1887	10.1887	07.1888	12.1888	Заказан комиссионерами (1)
«Вотк. завод»	11.1887	01.1888	12.1888	12.1888	Заказан комиссионерами
«Шаркан»	?	1888	1888	1888	Для своих нужд
Две баржи	10.1888	10.1888	06.1889	11.1889	Заказан комиссионерами (2)
«Виктор Гирш»	12.1888	04.1889	06.1890	12.1890	(3)
«В. Кн. Алексей»	01.1889	12.1889	09.1890	12.1890	(5)
«Кондрат Бонза»	03.1889	06.1890	?	?	(4)
«Первенец»	09.1890	12.1890	?	?	–

Примечания: (1) заказан для Рихтера согласно предписания Главной конторы от 24.08.1887 г., к октябрю 1888 г. у Шibaева. (2) заказан для Рихтера согласно предписания Горного начальника от 4.10.1888 г., с июля 1889 г. у Шibaева. (3) заказан для Гирша согласно предписания горного начальника от 24.02.1889 г. и предписания Горного департамента от 20.12.1888 г. (4) заказан для Гирша согласно предписания Горного начальника от 24.03.1889 г., с июля 1890 г. у Марка. (5) заказан для общества «Кавказ и Меркурий» по представлению Главной конторы от 25.01.1889 г.

**Таблица 2.** Реконструированные номера судостроительных заказов 1881–1890 гг.

Номер заказа	Судно	Собственник	Заказан
87 (?)	«Север», «Юг», «Запад», «Восток»	Воткинский завод	05.1880
88 (?)	«Геок-Тепе»	Морское ведомство	1881
89, 90, 91 (?)	«Раиса», «Волга», «Счастливая»	«Лебедь»	1885
92 (?)	«Матвей»	Кашин	04.1887
93, 94 (?)	«Толя», «Леда»	Шibaев	08.1887
95 (?)	«Воткинский завод»	Грубишич	11.1887
96 (?)	«Шаркан»	Воткинский завод	1888
97, 98 (?)	«Зинаида», «Лариса»	Шibaев	10.1888
99	«Виктор Гирш»	Гирш	12.1888
100	«Великий князь Алексей»	«Кавказ и Меркурий»	01.1889
101	«Кондрат Бонза»	Марк	03.1889
102 (?)	«Первенец»	Омутнинский завод	09.1890

В литературе по Воткинскому заводу советского периода обычно критиковались заводские комиссионеры. Они представлялись «дармоедами», получавшими от завода приличные суммы. Как видно из Таблицы 1, комиссионеры действительно способствовали оживлению производства. В период с 1881 по 1888 гг. завод строит объекты судостроения либо для собственных нужд, либо выполняет заказы, полученные через комиссионеров. И лишь когда производство оживилось, с 1889 г. он получает заказы другими путями.

Как видно из [Таблицы 1](#), выполненные заказы складываются в достаточно четкую хронологическую цепочку, что дает возможность реконструировать номера выданных заказов. Ранее этот вопрос нами поднимался в работе, посвященной идентификации закладных молоточков ([Mitiukov, 2024](#)).

Данные [Таблицы 2](#) неплохо коррелируются с информацией, что наряд по баржам для сплава паровозов имеет № 87. Ранее нами было обнаружено, что судостроительные заказы Воткинского завода с № 80 (плавучий маяк Астрабадского залива) по № 109 (наливная шхуна «Вера») чрезмерно насыщены объектами судостроения: построенных судов почти на десяток больше, чем свободных номеров ([Mitiukov et al., 2020](#)). В фондах ЦГА УР имеется строительный формуляр на постройку баржи для Санкт-Петербургского порта, имеющий на обложке № 87. Скорее всего, этот номер не является номером заказа. А вот для барж для сплава паровозов № 87 как раз довольно точно подходит. Можно высказать предположение, что если в названии наряда № 87 упоминается также подготовка ступеней, это цифра – для всего заказа на все четыре плашкоута. В этом случае частично устраняется несоответствие между отсутствием «свободных» номеров заказов и количеством этих заказов.

## 5. Заключение

Бухгалтерская документация является ценным источником, к сожалению, пока недооцененным историками. Наибольшее значение она приобретает, когда источниковая база ограничена. На примере бухгалтерской документации Воткинского завода за 1881–1890 гг. видно, что она довольно точно (с точностью до месяца) позволяет реконструировать построечные даты по строившимся судам. Как следствие – достаточно точно реконструировать последовательность в выполнении выданных заказов и тем самым восстановить их номера. Существенным ограничением предлагаемого подхода является то, что он подходит лишь для сторонних заказов, и, с другой стороны, очень чувствителен к имеющимся лакунам в архивной документации.

## Литература

- [Верига, Юрченко, 2015](#) – Верига А.В., Юрченко М.А. Двойная бухгалтерия: история и современность // *Международный бухгалтерский учет*. 2015. № 46 (388). С. 51-64.
- [Ишмакова, 2023](#) – Ишмакова К.В. История развития бухгалтерского учета // *Научный аспект*. 2023. Т. 4. № 5. С. 440-444.
- [Котрунцев, 2024](#) – Котрунцев А.В. Военный пароход «Геок-Тепе» // *Гангут*. 2024. № 132. С. 3-36.
- [Мельников, 1983](#) – Мельников Р.М. Крейсер «Варяг». Л.: Судостроение, 1983. 288 с.
- [Митюков, 2024](#) – Митюков Н.В. Постройка парохода "Геок-Тепе" на Воткинском заводе: анализ бухгалтерской документации // *Восточно-Европейский научный вестник*. 2024. Т. 20. № 1. С. 40-43.
- [Сафонова и др., 2014](#) – Сафонова М.Ф., Кузин Т.А., Добровольский А.Г. Бухгалтерская документация в практике выявления правонарушений // *Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета*. 2014. № 104. С. 1239-1257.
- [Стрыгина, 2019](#) – Стрыгина И.Е. Неформатная бухгалтерская документация и ее экспертиза // *Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии*. 2019. № 5-2. С. 72-75.
- [ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.
- [Mitiukov, 2021](#) – Mitiukov N.W. Identification of Votkinsk-Built Tank Barges (1883–1917) // *Bylye Gody*. 2021. 16(2): 881-888. DOI: 10.13187/bg.2021.2.881
- [Mitiukov, 2024](#) – Mitiukov N.W. Decorative Hammers from the Funds of the Votkinsk Plant Museum as a Source of Information about Votkinsk Shipbuilding // *History and Historians in the Context of the Time*. 2024. 33(1): 10-16. DOI: 10.13187/hhct.2024.1.10
- [Mitiukov et al., 2020](#) – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Makarov Yu.N. Reconstruction of the Volume of Shipbuilding Production in Votkinsk // *Bylye Gody*. 2020. 58 (4): 2531-2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531

## References

- [Ishmakova, 2023](#) – Ishmakova K.V. (2023). Istoriya razvitiya bukhgalterskogo ucheta [History of accounting development]. *Nauchnyi aspekt*. 4(5): 440-444. [in Russian]
- [Kotruntsev, 2024](#) – Kotruntsev, A.V. (2024). Voennyi parokhod «Geok-Tepe» [Military steamship "Geoq-Tepe"]. *Gangut*. 132: 3-36. [in Russian]
- [Mel'nikov, 1983](#) – Mel'nikov, R.M. (1983). Kreiser «Varyag» [Cruiser "Varyag"]. Leningrad: Sudostroenie, 288 p. [in Russian]
- [Mitiukov, 2021](#) – Mitiukov, N.W. (2021). Identification of Votkinsk-Built Tank Barges (1883–1917). *Bylye Gody*. 16(2): 881-888. DOI: 10.13187/bg.2021.2.881 [in Russian]
- [Mitiukov, 2024](#) – Mitiukov, N.V. (2024). Postroiika parokhoda "Geok-Tepe" na Votkinskom zavode: analiz bukhgalterskoi dokumentatsii [Construction of the Geok-Tepe steamship at the Votkinsk plant: analysis of accounting documentation]. *Vostochno-Evropeiskii nauchnyi vestnik*. 20 (1): 40-43. [in Russian]

Mitiukov, 2024 – Mitiukov, N.W. (2024). Decorative Hammers from the Funds of the Votkinsk Plant Museum as a Source of Information about Votkinsk Shipbuilding. *History and Historians in the Context of the Time*. 33(1): 10-16. DOI: 10.13187/hhct.2024.1.10 [in Russian]

Mitiukov et al., 2020 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Makarov, Yu.N. (2020). Reconstruction of the Volume of Shipbuilding Production in Votkinsk. *Bylye Gody*. 58(4): 2531-2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531 [in Russian]

Safonova et al., 2014 – Safonova, M.F., Kuzin, T.A., Dobrovolskii, A.G. (2014). Bukhgalterskaya dokumentatsiya v praktike vyavleniya pravonarushenii [Accounting documentation in the practice of identifying offenses]. *Politematicheskii setevoi elektronnyi nauchnyi zhurnal Kubanskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta*. 104: 1239-1257. [in Russian]

Strygina, 2019 – Strygina, I.E. (2019). Neformatnaya bukhgalterskaya dokumentatsiya i ee ekspertiza [Informal accounting documentation and its examination]. *Obshchestvennaya bezopasnost', zakonnost' i pravoporyadok v III tysyacheletii*. 5-2: 72-75. [in Russian]

TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

Veriga, Yurchenko, 2015 – Veriga, A.V., Yurchenko, M.A. (2015). Dvoynaya bukhgalteriya: istoriya i sovremennost' [Double-entry bookkeeping: history and modernity]. *Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchët*. 46(388): 51-64. [in Russian]

### **Бухгалтерская документация для реконструкции информации по строительству судов на примере Воткинского завода в 1881–1890 гг.**

Николай Витальевич Митюков <sup>a, \*</sup>, Юрий Леонидович Ким <sup>b</sup>, Ирина Юрьевна Черкасова <sup>c, d</sup>

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

<sup>b</sup> Удмуртский государственный университет, Ижевск, Российская Федерация

<sup>c</sup> Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

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

**Аннотация.** Бухгалтерская документация занимает видное место в архивных фондах организаций. В работе на основе бухгалтерской документации Воткинского завода за десятилетие 1881-1890 гг. показывается перспективность месячных сведений о производстве работ, особенно при отсутствии в фондах специальных дел о постройке отдельных объектов судостроения этого периода. Показано, что они могут стать ценным источником, пока недооцененным историками. Месячные сведения (с точностью до месяца) позволяют реконструировать построечные даты по строившимся судам. Как следствие – достаточно точно реконструировать последовательность в выполнении выданных заказов и тем самым восстановить их номера. Существенным ограничением предлагаемого подхода является то, что он подходит лишь для сторонних заказов, и, с другой стороны, очень чувствителен к имеющимся лакунам в архивной документации.

**Ключевые слова:** бухгалтерская документация, месячные сведения, произведенные работы, судостроение, Воткинский завод.

\* Корреспондирующий автор

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