

Copyright © 2021 by Cherkas Global University  
 Copyright © 2021 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA  
 Co-published in the Slovak Republic  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028  
 2021. 16(2): 881-888.  
 DOI: 10.13187/bg.2021.2.881  
 Journal homepage: <http://ejournal52.com>



## Identification of Votkinsk-Built Tank Barges (1883–1917)

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

<sup>a</sup> Cherkas Global University (International Network Center for Fundamental and Applied Research), Washington, USA

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

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

### Abstract

In the first half of the 1880s, the Votkinsk plant, having fulfilled the last order of the Maritime Department ("Geok-Tepe" steamer), faced the problem of re-profiling the shipbuilding industry. Taking advantage of the "oil boom", he began the production of offshore (roadstead) and river liquid barges, eventually building about two dozen of them. But the records management documentation of the Votkinsk plant does not allow identifying the names of the built vessels, which appear under the conventional names like "Shibaev's barge" or "Richter's barge". Identification is necessary for the reconstruction of the further career of ships and to identify how much they are in demand or not in demand.

A comprehensive analysis of office-work and operational documentation (registers and lists of ships) made it possible to determine the names of built non-self-propelled ships. As a result, it turned out that by the time of the revolution, many non-self-propelled tankers built in Votkinsk were concentrated in the fleets of the largest Russian oil carriers ("Nobel Brothers" and "Mazut" companies). This proves the relevance and efficiency of courts, since monopolists would not buy out bad products. Most of the Votkinsk tank barges survived the revolution and the civil war, and some worked until the end of the Great Patriotic War, which proves the high quality of the Votkinsk vessels.

**Keywords:** shipbuilding, oil transportation, Votkinsk plant, bulk barge, non-self-propelled fleet.

### 1. Введение

В 1883 г. Камско-Воткинский железодобывающий завод закончил выполнение последнего крупного заказа Морского ведомства – парохода для Каспийской флотилии «Геок-Тепе». Поскольку дальнейших заказов не последовало, на повестке дня стал вопрос о прекращении судостроения или его перепрофилировании. Для загрузки рабочих судостроительного цеха в переходный период были построены четыре баржи для собственных нужд, необходимые для перевозки построенных на заводе паровозов. В итоге было решено переориентироваться на частные заказы. Поскольку этот период совпал с началом «нефтяного бума» в Российской империи, первый частный заказ последовал на наливные баржи.

К сожалению, заводская делопроизводственная документация чаще всего не сообщает названия построенных судов. Они идут под условными обозначениями типа «баржа для общества «Лебедь»», или «баржи для Шибаева», что накладывает существенное ограничение на оценку качества произведенной продукции, поскольку непонятно, как долго и насколько успешно она работала. В связи с этим целью данной работы стала идентификация наливных барж воткинской постройки последней четверти XIX в.

\* Corresponding author

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

## 2. Материалы и методы

В качестве материалов для исследования послужила заводская делопроизводственная документация, содержащая сведения о построенном в Воткинске самоходном наливном флоте. Ввиду специфики истории этого массива документации советского периода в настоящее время он оказался на хранении в нескольких архивах. В основном это Центральный государственный архив Удмуртской Республики (Ижевск, Российская Федерация), архив музея Воткинского завода (Воткинск, Российская Федерация) и архив Музея истории и культуры города Воткинска (Воткинск, Российская Федерация). По-видимому, также большой пласт документации оказался к настоящему времени утрачен. В качестве эксплуатационной документации использовались Списки судов за разные годы и издание «Русский регистр».

Главным методом работы стал системный анализ. Список, получившийся на основе делопроизводственной документации, накладывался на список, составленный по эксплуатационной документации, и далее анализировалась вся система, поскольку локальный анализ не смог решить поставленную проблему.

При составлении списков использовался историко-хронологический принцип: вся продукция выстраивалась в строгом хронологическом порядке. В этом случае, несмотря на возможные ошибки в указании года постройки отдельных судов, сама структура списка позволяла эти неточности ликвидировать. Именно в результате комплексного анализа была выявлена баржа «Маня», указываемая «Русским регистром» как судно воткинской постройки. Поскольку в указанный период делопроизводственная документация не отразила постройку судна с подобными характеристиками, был сделан вывод об ошибочности этой записи.

## 3. Обсуждение

Переворот в нефтяной отрасли Российской империи, начавшийся в 1880-х гг., нашел отражение в исторической литературе в ряде разнообразных аспектов. В основном это касалось технологии добычи нефти, классовый борьбы и т.д. Но работы по эволюции средств водной транспортировки нефти оказались редки и крайне фрагментарны. Как правило, в них лишь констатируется факт необходимости разработки речного и морского судов нового типа для транспортировки нефти наливом, и как это было реализовано в 1880-х гг. (Лисичкин, 1954; Али-заде, 1969; Минина, Сергеев, 2016). Сам флот, к сожалению, не стал объектом исследования данных работ. Возможно, это было связано с ограниченностью источниковой базы, которая, кроме статистических отчетов и нефтяной делопроизводственной документации, базировалась лишь на дореволюционных полурекламных книгах и буклетах типа юбилейного издания компании Нобелей (Нобель, 1910).

С другой стороны, имеется множество исследований по речным перевозкам по Волге и Каспию, первой и наиболее фундаментальной из которых стала работа И.А. Шубина (Шубин, 1927). Но, как правило, авторов этих исследований более интересовали суда с механической тягой, тогда как состав и эволюция самоходного флота описывались ими лишь тезисно. Возможно, подобная лакуна в исследованиях по водному транспорту снова объясняется ограниченностью источниковой базы. Если по самоходному флоту в дореволюционной России достаточно регулярно издавались списки судов, по которым довольно легко проследить эволюцию флота как по отдельным хозяйствам, так и по регионам в целом, то периодичность и качество аналогичных изданий по самоходному флоту оставляет желать лучшего. В довоенной России вышло лишь два списка непаровых судов: в 1890 г. (Список, 1892) и 1900 г. (Список, 1902). Причины этого достаточно очевидны: во-первых, самоходный флот численно значительно превосходил самоходный, а во-вторых, в основном он представлял собой деревянные суда, производство которых можно было наладить чуть ли не в любом селе или деревне. Зачастую срок эксплуатации подобных судов мог быть не более года, и нередко эти суда вообще не страховались, а потому не регистрировались. В связи с этим об истинных объемах самоходного судостроения в Российской империи можно лишь догадываться. Кроме того, реконструкция непаровых флотов по указанным спискам представляет практически не решаемую задачу – определить по ним, одно это судно или разные, зачастую невозможно. Идентификация судов в них производится на основе регистрационного номера, года выпуска и характеристик. Но регистрационный номер менялся после каждой перерегистрации, поэтому он не совпадает даже по известным судам. Характеристики судов в 1890 и 1900 гг., по всей вероятности, замерялись независимо друг от друга, и в обоих списках имеются достаточно серьезные разночтения даже по судам, идентичность которых установлена другими методами. Наконец, год выпуска также может несколько меняться, в связи с чем достоверно установить, что какое-то судно из списка 1890 г. является судном списка 1900 г., просто невозможно.

Деятельность «Русского регистра» частично систематизировала учет самоходных судов. В 1915–1916 гг. вышло четыре издания «Русского регистра» – в каждые полгода (см, например, Регистр, 1915). По сравнению со «Списками непаровых судов», «Русский регистр» дает информацию о названии и месте постройки, что дает возможность однозначно идентифицировать судно. В качестве наиболее серьезных недостатков этого источника можно указать, во-первых, чрезвычайную ограниченность временных рамок (всего два года – 1915–1916 гг.), а во-вторых, неполноту списков.

Очевидно, в них фигурируют лишь суда, прошедшие регистрацию за определенный период, поэтому, если судно было зарегистрировано до этой даты или после, оно отсутствует.

Недостаток полноты списков был практически устранен в «Списках речного флота по переписи 1916–1917 гг.» (Список, 1917), но в них опустили информацию о месте постройки судов, что создает определенные трудности его использования.

Указанные ограничения источниковой базы предопределили некоторую однобокость и современных изданий по истории дореволюционных флотов. Обилие литературы по самоходным судам, появившейся за последние два десятка лет, сопровождается практически полным молчанием относительно непарового флота. Одно из немногих исключений – работа В.В. Ярового с соавторами (Яровой и др., 2013), но и в ней список барж не исчерпывающий, а имеет существенные лакуны.

#### 4. Результаты

##### Делопроизводственная документация о постройке самоходных плавсредств

В 1884 г. представители завода вели безрезультатные переговоры о выдаче заказа на постройку для Министерства путей сообщения буксирного парохода и четырех грунтоотвозных шаланд (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9478). А уже в сентябре 1885 г. руководство завода ведет переписку с обществом «Лебедь» о постройке четырех барж (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9544. Л. 148). Подробности переговоров не ясны, но, судя по всему, речь идет о наливных баржах. Исходя из «Ведомостей состояния и производительности завода... 1885 г.», в этом году он начал работы по двум баржам и одной шаланде для общества «Лебедь», для чего было израсходовано 23116 руб. 32 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9548. Л. 22). Судя по «Месячным отчетам...» завода, в сентябре 1885 г. он действительно начал исправление фундамента для постройки четырех барж по заказу общества «Лебедь» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9547. Л. 293). Но в ноябре того же года он ведет постройку уже двух барж, на которые к этому времени ушло 10190 руб. 69 коп., а также начал подготовительные работы к закладке шаланды, на что затрачено 15 руб. 7 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9547. Л. 548). На декабрь 1885 г. по баржам затрачено уже 21864 руб. 18 коп., на шаланду – 548 руб. 80 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9547. Л. 686). В мае 1886 г. суда сдали заказчику. Примерно в это же время начались переговоры о постройке для самарского судовладельца Субботина парохода и трех барж на тех же условиях, что и для общества «Лебедь» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9553. Л. 20). Но в марте 1888 г. переговоры с Субботиным закончились безрезультатно (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9553. Л. 29). Тем не менее в 1887–1888 гг. завод изготовил две баржи для перевозки керосина для товарищества Шибаяева. Их характеристики: длина 73,2 м (240'), ширина 9,91 м (32' 6") (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9644. Л. 28-29).

«Статистические сведения о состоянии производства завода...» дополняют информацию о двух баржах 1888 г. Поскольку в этот период завод по другим подобным заказам не работал, понятно, что речь идет именно о них. В октябре 1887 г. начаты работы, и в этом месяце на них потрачено 1717 руб. 11 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9649. Л. 105). В ноябре эти же баржи фигурируют уже как баржи Рихтера, и на них за месяц потрачено 1049 руб. 00 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9649. Л. 111). В декабре они указывались как баржи Износкова-Рихтера, и в этом месяце на их постройку потрачено 4651 руб. 28 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9649. Л. 121). Износков – это комиссионер завода в Санкт-Петербурге, имевший процент с найденных им для завода заказов. Так что при посредничестве Износкова баржи строятся для Рихтера. Судя по «Месячным сведениям...», за 1888 г. баржи для Рихтера строятся с февраля по декабрь 1888 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9666). Их постройка продолжается также с января по декабрь 1889 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9696). А поскольку в 1890 г. в работе эти баржи не значатся (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9718), можно заключить, что их закончили в декабре 1889 г.

В 1892 г. в работе находится баржа по заказу братьев Стахеевых (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9798. Л. 41). Эта же баржа находится у завода к 1894 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9856. Л. 51). Кроме того, в 1892 г. завод построил пароход с машиной для г. Рыбкина и полубаржу для его сплава за 52094 руб. 85 коп. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 9799. Л. 23).

В 1899 г. произведен заказ баржи для общества «Мазут» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 2). В сентябре того же года судовой цех получил наряд на ее постройку (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 10). В данном случае речь идет о 85-метровой (280') барже. В это же время с обществом заключается договор, где, кроме рейдовой баржи указанной длины, срок готовности которой определен, как «к открытию навигации сего года», фигурирует еще одна речная баржа «Ревекка» с длиной корпуса 116 м (380'). Срок ее готовности устанавливался не позднее 1 июля 1900 г. (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 10). 5 декабря 1899 г. заказчик определил название для рейдовой баржи – «Агар» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 59).

В мае 1900 г. кузнечный цех получает наряд на отковку вещей для баржи «Рахиль» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 81), из чего можно сделать вывод о переименовании судна. 7 июня 1900 г. «Мазуту» сдали 280-футовую баржу «Агар» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 100). 11 июля 1900 г. в заводской переписке появляется интересный документ, по которому выходит, что строящаяся баржа «Ревекка» ошибочно названа «Рахиль» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 120). 9 октября 1900 г.

380-футовая баржа «Рахиль» сдана заказчику (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 141). 16 декабря 1903 г. завод построил «баржу по типу “Ревекки”» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 10301. Л. 173).

Большое значение также имеет список воткинской продукции (1895–1904 гг.), составленный в то время директором Воткинского краеведческого музея В.Н. Ступишиным по данным, по-видимому, утраченной делопроизводственной документации (МИКВ. Д. 4812. Л. 1-3). Там фигурируют:

- № 15. Баржа наливная обществу «Мазут» «Ревекка» 1899 г. (380' x 49').
- № 19. Рейдовая баржа наливная обществу «Мазут» «Агар» 1900 г. (280' x 39').
- № 20. Баржа наивная обществу «Мазут» «Рахил» 1900 г. (380' x 49').
- № 21. Баржа наливная обществу «Ока» без имени 1900 г. (290' x 32').
- № 41. Баржа наливная обществу «Ока» без имени 1902 г. (245' x 42').
- № 42. Баржа рейдовая наливная обществу «Мазут» «Паллада» 1902 г. (280' x 39').
- № 43. Баржа рейдовая наливная обществу «Мазут» «Юнона» 1903 г. (280' x 39').
- № 59. Баржа наливная «Кама» 1904 г. (380' x 49').

В.Н. Ступишин также составил таблицу по стоимости произведенных судов в период с 1900–1907 гг. (МИКВ. Д. 4812. Л. 4–21) Там фигурируют:

- для общества «Мазут» железных барж 2 шт. (1900 г.) («Агар» и «Рахиль»?);
- для общества «Ока» железных барж 3 шт. (1900 г.);
- для общества «Ока» железных барж 1 шт. (1902 г.);
- для общества «Мазут» железных барж 1 шт. (1902 г.) («Паллада»?);
- для общества «Мазут» железных барж 1 шт. (1903 г.) («Юнона»?);
- для Министерства путей сообщения железная баржа «Кама» (1904 г.).

Обобщая данные делопроизводственной документации, можно сделать вывод об общих объемах производства. Имеется один невнятный эпизод о постройке наливных барж в 1888 г. С одной стороны, имеется упоминание о закладке в 1884 г. четырех барж для общества «Лебедь», которому в итоге сдано две баржи. Но, с другой – имеется информация о сдаче Шибаеву двух барж в 1888 г., и непонятно, это те же баржи, законченные в декабре 1889 г. и сданные Рихтеру в 1890 г., или нет.

Таким образом, общий список выглядит следующим образом (из 19 барж названия известны лишь у шести):

1. Две баржи и шаланда для общества «Лебедь» (1886 г.).
2. Две баржи для Шибаева (1888 г.).
3. Две баржи для Рихтера (1890 г.).
4. Полубаржа для Рыбкина для доставки парохода (1892 г.).
5. Баржа для Стахеева (1893 г.).
6. «Агар», «Ревекка» и «Рахиль» для «Мазута» (1900 г.).
7. Три баржи для общества «Ока» (1900 г.).
8. «Паллада» для «Мазута» (1902 г.).
9. Баржа для общества «Ока» (1902 г.).
10. «Юнона» для «Мазута» (1903 г.).
11. «Кама» для МПС (1904 г.).

### Регистры о баржах воткинской постройки

Среди всего объема регистров и списков судов периода 1890–1926 гг. только в пяти имеются одновременно сведения о названиях барж и месте их постройки. Это четыре издания «Русского регистра» 1915 и 1916 гг., а также Регистр 1926 г. В 1915–1916 гг. «Русский регистр» издавался каждые полгода и в целом, примерно на 90%, повторял одну и ту же информацию. По этой причине имеет смысл выбрать регистр 1926 г. и самое раннее издание «Русского регистра» – январское 1915 г. (Таблица 1).

**Таблица 1.** Информация о воткинских баржах по регистрам 1915 г. и 1926 г.

Заказ, заказчик	Заводские данные	Регистр, 1915	Регистр, 1926
Баржа, «Лебедь»	? (1886)	–	«Раиса» (1886)
Баржа, «Лебедь»	? (1886)	«Волга» (1886)	–
Шаланда, «Лебедь»	? (1886)	«Счастливая» (1886)	«Счастливая» (1886)
Баржа, Шибаев	? (1888)	«Толя» (1888)	«Толя» (1888)
Баржа, Шибаев	? (1888)	«Ледя» (1888)	–
Баржа, Рихтер	? (1890)	«Зинаида» (1889)	«Зинаида» (1890)
Баржа, Рихтер	? (1890)	«Лариса» (1889)	«Лариса» (1890)
Полубаржа, Рыбкин	? (1892)	–	–
Баржа, Стахеев	? (1893)	–	№ 54 (1893)
Баржа, «Мазут»	«Агар» (1900)	«Агарь» (1898)	№ 87 (1900)
Баржа, «Мазут»	«Ревекка» (1900)	–	«Ревекка» (1900)

Баржа, «Мазут»	«Рахиль» (1900)	«Рахиль» (1900)	«Рахиль» (1900)
Баржа, «Ока»	? (1900)	–	«Галатея» (1900)
Баржа, «Ока»	? (1900)	–	«Геба» (1900)
Баржа, «Ока»	? (1900)	–	«Сирена» (1900)
Баржа, «Мазут»	«Паллада» (1902)	«Паллада» (1902)	№ 107 (1902)
Баржа, «Ока»	? (1902)	–	«Вязовка» (1902)
Баржа, «Мазут»	«Юнона» (1903)	«Юнона» (1903)	№ 111 (1904)
Баржа, МПС	«Кама» (1904)	–	«Ираида» (1903)

В регистре 1915 г. имеется также информация о железной наливной барже «Маня» (1890 г.п.), принадлежащей Нобелю (50,3 х 6,1 м). Ничего похожего в делопроизводственной документации нет. Но в юбилейном издании, посвященном деятельности братьев Нобелей, указывается, что данная баржа построена в Царицынских мастерских по чертежам Нобелей (Нобель, 1910: 186). Таким образом, это явная опечатка регистра. По остальным указанным судам: баржи «Волга», «Агарь», «Рахиль», «Паллада» и «Юнона» принадлежат «Мазуту»; шаланда «Счастливая» – «Надежде»; «Зинаида», «Лариса», «Леда», «Толя» – «Нобелю». В «Русском регистре» 1915–1916 гг. железных барж у Стахеева, Рыбкина и «Лебеда» нет.

Указанные собственники позволяют частично реконструировать эксплуатационную информацию по воткинским баржам, используя такой проблемный источник, как «Список речных непаровых судов» 1890 и 1900 гг.

Первые четыре баржи, заложенные для «Лебеда», имели длину корпуса 73 м, ширину 9,9 м. В 1890 г. у Товарищества «Лебедь» имелась лишь одна наливная баржа данных габаритов: длина 73 м (34 саж. 14 верш.), ширина 9,6 м (4 саж. 1 арш. 8 верш.). Она указана как керосиновая железная баржа 1887 г.п., Рег. № 27/525 (Список, 1892: 41). Еще три баржи для керосина подобных габаритов, но они указаны с годом постройки 1884, что исключает их идентификацию как воткинских судов. Товарищество С.М. Шибаева в данном списке подходящих судов не имеет (Список, 1892: 48), Л.Ф. Рихтер тоже (Список, 1892: 34). Зато у братьев Нобелей имеются две подходящие керосиновые баржи 1889 г.п. Рег. № 27/481 и Рег. № 27/482 с длиной 74,2 м (34 саж. 2 арш., 9 верш.), шириной 10,96 м (5 саж. 7 верш.), что может указывать на их перекупку у Рихтера («Зинаида» и «Лариса»?) практически сразу после постройки. Две керосиновые баржи 1888 г.п. Рег. № 26/595 и Рег. № 26/596 с длиной 73,17 м (34 саж. 1 арш. 1 верш.), шириной 10,07 м (4 саж. 2 арш. 3 верш.), что может указывать на их перекупку у Шибаева («Толя» и «Леда»?). Таким образом, получается, что собственники, приобретавшие воткинские баржи, практически сразу же их перепродавали.

По списку 1900 г. четыре баржи, построенные для Шибаева и Рихтера, скорее всего, снова числятся у Нобеля (Список, 1902: 68): 1890 г.п. Рег. № 27/590 и Рег. № 27/591, длина 72,42 м (34 саж.), ширина 11,0 м (5 саж. 8 верш.); 1889 г.п. Рег. № 27/481 и Рег. № 27/482, длина 74,24 м (34 саж. 2 арш. 9 верш.), ширина 10,96 м (5 саж. 7 верш.).

У компании «Надежда» имеется судно, похожее на «Счастливую» (Список, 1902: 27): рег. № 27/1047, 1886 г.п., длина 45,66 м (21 саж. 1 арш. 5 верш.), ширина 9,14 м (4 саж. 14 верш.). У И.Г. Стахеева есть железная баржа для перевозки керосина, очень похожая на построенную в Воткинске – Рег. № 1115/97, 1893 г.п., длина 73 м (34 саж. 14 верш.), ширина 9,7 м (4 саж. 1 арш. 11 верш.) (Список, 1902: 64). Если длина судна и год вполне соответствует тому, что построено на Воткинском заводе, ширина явно меньше, хотя, возможно, снова имеет место опечатка. Что касается Рыбкина, то ничего похожего на полубаржу в 1900 г. у него снова нет.

В списке судов по переписи 1916–1917 гг., в отличие от списков 1890 и 1900 гг., указываются наименования, хотя отсутствует место постройки.

Во флоте общества «Мазут» имеются 6 судов: «Волга» (1886 г., Рег. № 641/1), «Ревекка» (1898 г., Рег. № 493/1), «Агарь» (1899 г., Рег. № 659/1), «Рахиль» (1900 г., Рег. № 487/1), «Паллада» (1902 г., Рег. № 486/1), «Юнона» (1903 г., Рег. № 642/1) (Список, 1917: 98-105). Во флоте «Нобеля»: «Лариса» (1888 г., Рег. № 812/1), «Зинаида» (1888 г., Рег. № 816/1), «Ираида» (1903 г., Рег. № 174/1) (Список, 1917: 120-123). У общества «Восточное» – «Счастливая» (1886 г., Рег. № 875/1) (Список, 1917: 128-129).

Во флоте И.Г. Стахеева имеются лишь деревянные баржи. Две баржи – стале-железные, обе постройки 1911 г., и лишь одна – «Камская» – постройки 1893 г. (Рег. № 96/24) (Список, 1917: 178-179). Ее длина 73 м (34 саж. 14 верш.) и ширина 9,9 м (4 саж. 1 арш. 15 верш.) практически совпадают с данными баржи списка 1900 г.

Наконец, у общества «Ока» есть баржа № 156 постройки 1902 г. (Рег. № 5745). Ее длина составляет 59,6 м (28 саж.), ширина 12,15 м (5 саж. 2 арш. 2 верш.) (Список, 1917: 274-275). Длина судна меньше, чем дают заводские чертежи, но, что весьма показательно, эта баржа имела номер заказа 156, и на чертеже на борту судна так и написано «№ 156» (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 174).

А вот во флоте Рыбкина снова нет судна, подходящего под описание построенного на Воткинском заводе. Таким образом, относительно полубаржи Рыбкина можно заключить, что она, после доставки его парохода, была или продана, или перестроена.

Ранее при анализе «Списка Воротова», хранящегося в архиве музея Воткинского завода (АВЗ. Папка Воротова), нами было установлено, что при его составлении были использованы утерянные в настоящее время источники (Митюков, 2020). В частности, позицией 2 в списке идут: «баржи “Кама”, “Волга” (1891 г.)». Возможно, речь в данном случае идет о построенных для «Лебеда» баржах. Как видно из «Списка речных непаровых судов», уже к 1890 г. у «Лебеда» остается лишь одна баржа из этого заказа – «Волга». Вторая баржа к этому времени уже продана и, по-видимому, переименована в «Раису». Поэтому велика вероятность, что обе баржи на момент передачи заказчику как раз и имели названия гидронимов, как указано у Воротова.

Далее в списке идут «Нева», «Кама» (1898). Учитывая своеобразный сдвиг по времени, это, скорее всего, баржи Шибаева, т.к. Рихтер плотно сотрудничал с Нобелями и, вполне возможно, в заказе изначально выступал их посредником. Поскольку «Кама» у «Лебеда» к моменту передачи Шибаеву уже, по-видимому, была продана «Лебедем» и переименована, новая баржа снова имеет наименование «Кама».

Далее в списке Воротова идут: «Колва», «Север», «Бельский», «Уфимка», «Уфа», «Вятка», «Казань», «Амур», «Елабуга» (1907 г.), «Амурчик», «Дунай». Хотя они написаны тем же почерком, но компоновка текста (они явно вписаны между строчек первоначального списка) позволяет сделать вывод, что это уже более поздняя правка. Из-за этого, вполне очевидно, что Воротов использовал какой-то другой источник, и закономерности названий в данном списке барж отсутствуют (здесь указаны и пароходы, и суда невооткинской постройки).

Можно также предположить, что в изначальном списке под позицией 2 у Воротова шли «Кама» («Лебедь»), «Волга» («Лебедь»), «Нева» (?), «Кама» (МПС) (Таблица 1). И тогда непарная «Нева» вполне может быть полубаржей Рыбкина, тем более что она предназначена для плавания как раз до Невы. Но в любом случае в рамках имеющихся источников это не более чем предположения.

## 5. Заключение

Воткинский завод никогда не был ведущим поставщиком несамоходного флота частным пароходствам дореволюционной России. Тем не менее в последней четверти XIX в. и в самом начале XX в. он построил около двух десятков наливных барж. К сожалению, делопроизводственная документация не позволяет идентифицировать наименования построенных несамоходных судов, которые фигурируют под условными именами, например как «баржа Шибаева» или «баржа Рихтера».

Комплексный анализ делопроизводственной и эксплуатационной документации позволил определить наименования построенных несамоходных судов. В результате оказалось, что к моменту революции несамоходные суда воткинской постройки оказались сосредоточенными во флотах крупнейших российских нефтяных перевозчиков (компаний братьев Нобелей и «Мазут»). Это доказывает высокую эффективность судов, поскольку вряд ли ведущие монополисты стали бы перекупать плохую продукцию. Некоторые суда проработали вплоть до окончания Великой Отечественной войны, что также свидетельствует о высоком качестве воткинской постройки.

## Литература

- АВЗ – Архив музея Воткинского завода.  
 ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.  
 МИКВ – Архив Музея истории и культуры города Воткинска.  
 Али-заде, 1969 – Али-заде А.М. К вопросу о транспортировке нефти в дореволюционный период // Летопись науки в Азербайджане (техника). Баку: ЭЛМ, 1969. Вып. 2. С. 142-151.  
 Лисичкин, 1954 – Лисичкин С.М. Очерки по истории развития отечественной нефтяной промышленности (дореволюционный период). М.-Л.: Гостехиздат, 1954. 402 с.  
 Минина, Сергеев, 2016 – Минина Е.В., Сергеев С.В. Технологический переворот в нефтяной отрасли России в 1870–1900-е гг. // Вопросы истории естествознания и техники. 2016. Т. 37. № 2. С. 283-297.  
 Митюков, 2020 – Митюков Н.В. «Список Воротова» как источник по воткинскому судостроению // Русский архив. 2020. Т. 8. № 1. С. 75-83.  
 Нобель, 1910 – Тридцать лет деятельности товарищества нефтяного производства братьев Нобель 1879–1909. [СПб], 1910. 416 с.  
 Регистр, 1915 – Русский регистр. Список судов. Ч. 1–12. Пг.: Типография «Якорь», 1915. 774 с.  
 Регистр, 1926 – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1-е марта 1926 г. / Под ред. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 632 с.  
 Список, 1892 – Список речных непаровых судов Европейской России по переписи 1890 г. СПб.: Типография Бр. Пантелеевых, 1892. 445 с.  
 Список, 1902 – Список речных непаровых судов Европейской России по переписи 1900 г. СПб.: Типография МПС, 1902. 216 с.  
 Список, 1917 – Список судов речного флота по переписи 1916–17 гг. Бассейн реки Волги. Суда без механического двигателя. [Б.м.], [1917]. 219 с.

Шубин, 1927 – Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать НКПС, 1927. 908 с.

Яровой и др., 2013 – Яровой В.В., Смолин А.А., Приданников М.И. Морские силы Северного моря. 1920–1922 гг. СПб.: Галей-Принт, 2013. 288 с.

### References

AVZ – Arkhiv muzeya Votkinskogo zavoda [Archive of the Museum of the Votkinsk plant].

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

MIKV – Arkhiv Muzeya istorii i kul'tury goroda Votkinska [Archive of the Museum of History and Culture of the city of Votkinsk].

Ali-zade, 1969 – Ali-zade, A.M. (1969). K voprosu o transportirovke nefti v dorevoluytsionnyy period [To the issue of oil transportation in the pre-revolutionary period]. Letopis' nauki v Azerbaydzhane (tekhnika) Baku, ELM. Issue 2. Pp. 142-151. [in Russian]

Lisichkin, 1954 – Lisichkin, S.M. (1954). Ocherki po istorii razvitiya otechestvennoy neftyanoy promyshlennosti (dorevoluytsionnyy period) [Essays on the history of the development of the domestic oil industry (pre-revolutionary period)]. Moscow-Leningrad, Gostekhizdat. 402 p. [in Russian]

Minina, Sergeev, 2016 – Minina, E.V., Sergeev, S.V. (2016). Tekhnologicheskiy perevorot v neftyanoy otrasli Rossii v 1870-1900-e gg. [Technological revolution in the oil industry in Russia in the 1870-1900s.]. Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki. 37(2): 283-297. [in Russian]

Mityukov, 2020 – Mityukov, N.V. (2020). «Spisok Vorotova» kak istochnik po votkinskomu sudostroeniyu [Vorotov's List as a Source for Votkinsk Shipbuilding]. Russkiy arkhiv. 8(1): 75-83. [in Russian]

Nobel', 1910 – Tridtsat' let deyatel'nosti tovarishchestva neftyanogo proizvodstva brat'ev Nobel' 1879–1909 [Thirty years of activity of the Nobel Brothers Oil Production Partnership 1879-1909]. [St.-Petersburg], 1910. 416 p. [in Russian]

Registr, 1915 – Russkiy registr. Spisok sudov [Russian register. List of ships]. Parts 1-12. Petrograd, Tipografiya «Yakor'», 1915. 774 p. [in Russian]

Registr, 1926 – Volpyansky, N.Ya. (Ed.) (1926). Registr Soyuz SSR. Spisok rechnykh sudov. Sostavlen po dannym Mestnykh Byuro Registra Soyuz SSR na 1-e 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 on March 1, 1926]. Moscow, Transpechat, 1926. 632 p. [in Russian]

Spisok, 1892 – Spisok rechnykh neparovykh sudov Evropeyskoy Rossii po perepisi 1890 g. [List of non-steam river vessels of European Russia according to the 1890 census]. St. Petersburg, Tipografiya Br. Panteleevykh, 1892. 445 p. [in Russian]

Spisok, 1902 – Spisok rechnykh neparovykh sudov Evropeyskoy Rossii po perepisi 1900 g. [List of non-steam river vessels of European Russia according to the 1900 census]. St.-Petersburg, Tipografiya MPS, 1902. 216 p. [in Russian]

Spisok, 1917 – Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1916–17 gg. Basseyn reki Volgi. Suda bez mekhanicheskogo dvigatelya [List of ships of the river fleet according to the census of 1916–17. The Volga river basin. Ships without a mechanical engine]. 1917. 219 p. [in Russian]

Shubin, 1927 – Shubin, I.A. (1927). Volga i volzhskoe sudokhodstvo. (Istoriya, razvitie i sovremennoe sostoyanie sudokhodstva i sudostroeniya) [Volga and Volga shipping. (History, development and current state of shipping and shipbuilding)]. Moscow, Transpechat' NKPS, 908 p. [in Russian]

Yarovoy et al., 2013 – Yarovoy, V.V., Smolin, A.A., Pridannikov, M.I. (2013). Morskie sily Severnogo morya. 1920-1922 gg. [North Sea Naval Force. 1920-1922], St.-Petersburg, Galeya-Print, 288 p. [in Russian]

### Идентификация наливных барж воткинской постройки (1883–1917 гг.)

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

<sup>a</sup>Черкас глобальный университет (Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований), Вашингтон, США

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

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

**Аннотация.** В первой половине 1880-х годов Воткинский завод, выполнив последний заказ Морского ведомства (пароход «Геок-Тепе»), стал перед проблемой перепрофилирования

\* Корреспондирующий автор

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

судостроительного производства. Воспользовавшись «нефтяным бумом», он начал производство морских (рейдовых) и речных наливных барж, в итоге построив их около двух десятков. Но делопроизводственная документация Воткинского завода не позволяет идентифицировать наименования построенных судов, которые фигурируют под условными именами как «баржа Шибаева» или «баржа Рихтера». Идентификация необходима для реконструкции дальнейшей карьеры судов и выявления, насколько востребованными или невостребованными они оказались.

Комплексный анализ делопроизводственной и эксплуатационной документации (регистры и списки судов) позволил определить наименования построенных несамоходных судов. В результате выяснилось, что к моменту революции многие наливные несамоходные суда воткинской постройки оказались сосредоточенными во флотах крупнейших российских нефтяных перевозчиков (компаний «Братья Нобели» и «Мазут»). Это доказывает востребованность и эффективность судов, поскольку монополисты не стали бы перекупать плохую продукцию. Большинство воткинских наливных барж пережили революцию и гражданскую войну, а некоторые проработали вплоть до окончания Великой Отечественной войны, что доказывает высокое качество судов воткинской постройки.

**Ключевые слова:** судостроение, нефтяные перевозки, Воткинский завод, наливная баржа, несамоходный флот.