

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
 Russkii Arkhiv  
 Has been issued since 1863.  
 E-ISSN: 2413-726X  
 2020, 8(1): 75-83

DOI: 10.13187/ra.2020.1.75  
[www.ejournal16.com](http://www.ejournal16.com)



## Articles

### “Vorotov List” as a Source for Votkinsk Shipbuilding

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

<sup>a</sup> 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, Russian Federation

<sup>c</sup> Kalashnikov’s Izhevsk State Technical University, Russian Federation

<sup>d</sup> Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

#### Abstract

In the collections of the archive of the museum of the Votkinsk machine building plant there is a “Vorotov folder” containing drawings, photographs, letters and other documents, that are a valuable source on the history of Votkinsk’s shipbuilding. The article deals with the introduction into scientific circulation and analysis of one of the documents from the “Vorotov folder” – the “Vorotov list”, which is an inventory of the products of the shipbuilding department of the Votkinsk plant, apparently written in the 1970s. After analysis, the author made a conjecture that the “Vorotov list” was composed of at least three original lists. One of them probably represents the lost paperwork, another has unintentional errors from obviously oral sources. Thus, the use of the “Vorotov list” as a source on the history of Votkinsk shipbuilding should be accompanied by serious criticism.

**Keywords:** Votkinsk machine building plant, shipbuilding, A.Z. Vorotov, historical source, criticism of a source.

#### 1. Введение

Архив музея Воткинского завода (далее – **АВЗ**) располагается на территории этого режимного предприятия, и потому для стороннего исследователя вход туда крайне затруднен. Между тем, архив обладает множеством уникальных фондов: это фотографическая и чертежная документация, материальные объекты, например, модели по которым производилось построение теоретических чертежей корпусов судов, отчетные модели для предъявления заказчику и многое другое. А вот текстовая делопроизводственная документация практически полностью была передана в Центральный государственный архив Удмуртской Республики (далее – **ЦГА УР**), где в настоящее время составляет основу фондов 212 (дореволюционный период) и Р-785 (советский период).

Директор музея Анатолий Захарович Воротов (1925–2004) вел обширную переписку с предприятиями и ветеранскими организациями, пытаясь собрать материал об эксплуатации воткинской продукции, в первую очередь пароходов. В настоящее время эти материалы

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



(в основном архивная) и эксплуатационная документация (в основном данные речных регистров). В связи с этим, для идентификации указанного в списке Воротова судна приводится страница из энциклопедии со справкой на это судно.

### Содержание документа

Вероятно, автор предполагал использовать список в одной из своих работ или он уже представляет черновик одной из работ, поскольку начинается фразой: «В последующие годы на Воткинском заводе построены сотни пароходов. Их названия – это огромные просторы России». Стилистика более уместна для какого-то художественного произведения – газетного очерка или статьи.

Список начинается более поздней припиской «А где п[аро]/ходы Азия? Европа?». В данном случае автор имел в виду обские пароходы «Азия» и «Европа», построенные в 1908 г. (ВМЗ: 279).

«1) Шхуна “Воткинский завод” (1888 г.), морская, наливная, паровая» (ВМЗ: 103).

«2) Баржи “Кама”, “Волга” (1891 г.)». Хотя завод построил несколько барж с названием «Кама», в данном случае, скорее всего, имеются в виду однотипные баржи. А таких была всего одна пара, правда, год постройки их – 1922 (ВМЗ: 355). В 1890 г. для Л.Ф. Рихтера при посредничестве А.А. Износкова построили две однотипные наливные баржи, первоначальное название которых неизвестно, но в 1910 г. они значатся у Товарищества братьев Нобель как «Зинаида» и «Лариса» (ВМЗ: 233).

По примеру баржи «Кама»/«Ираида» (ВМЗ: 237), построенной в 1903 г., можно заключить следующее. Завод построил эту баржу под названием «Кама», и посредником сделки снова выступал А.А. Износков. Пока собственник за баржу полностью не рассчитался, она ходила под заводским названием «Кама», но как только в 1908 г. собственник ее оплатил, она сразу стала «Ираидой». В связи с этим, возможно, баржи для Рихтера имели первоначальные названия, как указанные в «списке Воротова». А поскольку новая «Кама» была заложена в 1902 г., можно предположить, что до этой даты Рихтер за них рассчитался.

Далее в «списке Воротова» идет целый перечень, из-за своего объема выделенный уголком: «“Нева”, “Кама” (1898), “Колва”, “Север”, “Бельский”, “Уфимка”, “Уфа”, “Вятка”, “Казань”, “Амур”, “Елабуга” (1907 г.), “Амурчик”, “Дунай”». У них имеется явно более поздняя ремарка «п/х» – пароход. Очевидно, Воровов стал составлять этот пункт как продолжение списка барж, но в определенный период решил, что это пароходы.

Из этого списка однозначно идентифицируется «Кама» (ВМЗ: 237). Она действительно заказана в 1899 г. (а возможно и в 1898 г., как указал Воровов), но из-за того, что заказчик от нее отказался, ее заложили лишь спустя некоторое время как заводскую, для последующей продажи (см. выше).

В 1901 г. завод произвел капитальный ремонт парохода «Колва», потом названный «Усердный» (ВМЗ: 214). В 1908 г. для собственных нужд были построены однотипные плашкоуты для перевозки паровозов «Восток» и «Север» (ВМЗ: 242), второй из которых указан в списке.

Буксирный пароход «Бельский» построен в 1870 г. для А.Н. Груздева (ВМЗ: 161), а в 1903 г. еще один пароход с таким же именем – для С.А. Калинина (ВМЗ: 192). Скорее всего, Воровов имел в виду второй.

В 1906 г. по заказу Министерства путей сообщения завод произвел капитальный ремонт «с заменой корпуса» на пароходе «Вятка» (ВМЗ: 208), а в 1912 г. – капитальный ремонт и перестройку камского парохода «Павел Троян», после чего тот стал амурским «Амуром» (ВМЗ: 124). В 1905 г. по заказу Е.В. Якимовой для Камы был построен еще один «Амур» (ВМЗ: 128). Скорее всего, Воровов имел в виду второй пароход.

Что касается «Елабуги», то завод пароходов с таким именем не строил, но в 1881 г. название «Елабуга» получил бывший пароход «Деятель», приобретенный Кусакиным (1871 года постройки) (ВМЗ: 161), а в 1909 г. И.Г. Стахеев переименовал в «Елабугу» приобретенный им пароход «Надежда» (ВМЗ: 179). По дате снова более подходит второй.

Наконец, в 1912 г. для Н.И. Матвеевко построили пароход «Дунай» (ВМЗ: 304).

Как видно, в «списке Воротова» имеются отсутствующие в энциклопедии пароходы или баржи с именами «Нева», «Уфа», «Уфимка», «Казань», «Амурчик». Однако относительно «Невы» имеется идеальный кандидат. В 1892 г. для Ф.П. Рыбкина завод

построил пароход «Федор», для транспортировки которого по Мариинской водной системе до Невы пришлось строить полубаржу (ВМЗ: 234). Получается, что совпадают год и место назначения, что делает название «Нева» довольно подходящим для этой баржи.

«3) П/х “Иж” для Ижевского завода (1892 г.) (как везли в 1915 г.). Баржа для перевозки 16" пушки длиной 52 калибра Иж[евскому – ?] з[аво]ду янв[арь] 1915. Шаланда “Орлец” для Иж[евского] з[аво]да 1916».

Относительно идентификации парохода «Иж» сомнений не возникает (ВМЗ: 165), а вот по двум другим позициям есть много вопросов. Во-первых, вероятно, Воротов имел какие-то материалы о том, как везли некий пароход на Ижевский пруд в 1915 г., о чем в этом пункте имеется упоминание. В данном случае речь идет о пароходе «Граната». В 1913 г. Пермский завод запросил Воткинский о возможности постройки баржи для перевозки 16-дюймовых пушек для линейного крейсера «Измаил». Но из заводской документации непонятно, была ли эта баржа построена (ВМЗ: 310). Соответственно, Ижевские заводы тут ни при чем. А если учесть, что одним из подрядчиков при строительстве «Измаилов» выступал Ижорский завод, можно предположить, что именно он и указан в источнике, использовавшемся Воротовым и ошибочно им прочтенным как «Ижевский».

Что касается шаланды «Орлец» для Ижевского завода 1916 г., по-видимому, Воротов снова обладал каким-то уникальным документом, впоследствии утерянным. В данном случае возможных кандидатур для этой шаланды два: это лодка для перевозки пиломатериалов (ВМЗ: 210) и пароход «Шторм» неизвестной постройки, имевшийся у Ижевского завода. В этой связи интересно совпадение. Воткинский завод построил баркас «Орьет» (ВМЗ: 191), который в 1905 г. купил Г.З. Тагиев из Баку. В фондах АВЗ имеется фотография этого баркаса с обрубленной кормой (АВЗ, Альбом «Судостроение»: фото № 49). Фото датировано 1902 г., но в альбоме датировка иногда проведена очень произвольно. Поэтому возможно, что корму ему обрубили после 1905 г., и цель этого из имеющейся документации непонятна. Наиболее логичные объяснения – ремонт после какой-то катастрофы, например, взрыва котла, или перестройка баркаса в одновинтовой, или вообще в колесный. Дальнейшая судьба «Орьета» неизвестна, но по характеристикам он очень похож на пароход «Шторм». Стал ли действительно «Орьет» «Штормом»? Ответить на этот вопрос в рамках имеющихся источников пока невозможно.

«4) П/х “Союз” (1890)» – парохода с таким именем завод не строил.

«5) Шхуна “Анапа”, “Армянин” (1890), “Эдиссон”». В 1873 г. для Черноморского флота была построена шхуна «Анапа» (ВМЗ: 58). Относительно «Армянина» ничего не известно, а «Эдиссон» – это наливная шхуна 1898 г. (ВМЗ: 109).

«6) П/х “Адмиралтеец”, “Промышленник”, “Коммерсант”, “Посланник”, “Мануфактур-Советник” 1907».

Пароход «Промышленник» в 1904 г. поменял паровой котел на воткинский (ВМЗ: 331), пароход «Коммерсант» построен на заводе в 1898 г. (ВМЗ: 169), пароход «Воткинский завод» в 1899 г. купил С.Г. Поляков и переименовал в «Посланник» (ВМЗ: 163), а вот «Мануфактур-советник» действительно построили в 1907 г. (ВМЗ: 152).

«7) п/х “Адмирал Корнилов”». В данном случае возможны два варианта. Во-первых, по типу любимовского парохода «Адмирал Корнилов» завод построил «Великий князь Алексей» (ВМЗ: 104), а во-вторых, это может быть банальная описка и Воротов имел в виду «Адмирал Макаров» (ВМЗ: 305).

«Подш[ипники] и гребн[ой] вал на баркас б[ывший] Коткова XII 1918». Данная запись явно выпадает из общего логического ряда. В ней имеется в виду наряд на проведение ремонтных работ, выданный в декабре 1918 г., когда основные работы по судостроительному цеху прекратились и заводчане искали возможности любых «подработок».

«Для Вотк[инского] з[аво]да. 8) п/х “Пережат”, “Галевский завод”, “Камский судостр[оительный] з[аво]д”, баркас “Воткинский з[аво]д”, п/х “А. Стахеев”, Вотк[инскому] з[аво]ду № 352 “Сплавщик” VII, 1917, 2-х винтовой баркас типа “Сорванец”, май 1918 г., баржа д[ля] перевозки лесных материалов по р. Каме для Вотк[инского] з[аво]да 17.V.1918, цепи на барже “Солнце” 25.7.1918». Явно особый пункт, выделенный на описания заказов для своих заводских нужд: «Пережат» (ВМЗ: 167), «Камский судостроительный завод» (ВМЗ: 196), баркас «Воткинский завод» (ВМЗ: 202), пароход № 352 «Сплавщик» (ВМЗ: 215),

барказ типа «Сорванец» (ВМЗ: 212). «Баржа для перевозки лесных материалов по р. Каме для Воткинского завода 17.V.1918 и цепи на барже “Солнце” 25.7.1918» – имеются в виду две из шести барж, заказанных в 1918 г., чтобы загрузить завод работой после отмены множества заказов военного периода (ВМЗ: 355–356). Но в данном случае непонятно, почему Воротов в одном случае прямо говорит о барже для перевозки лесных материалов, а во втором – лишь о цепях. Как и в случае с барказом «б. Коткова», создается впечатление, что он обладал списком произведенных работ или списком принятых в 1918 г. заказов.

Относительно парохода «Галевский завод», непонятно, о чем идет речь. Дело в том, что по заводским документам завод построил пароход «Галево», а в регистрах, помимо него, упомянут еще пароход «Галевская пристань», сведения о постройке которого отсутствуют (ВМЗ: 193). Возможно, все-таки имеется в виду второй. Что касается парохода «А. Стахеев», то, по-видимому, Воротов имел в виду «Братья Стахеевы» (ВМЗ: 180), но он сразу строился по заказу компании Стахеева, и тогда неясно, почему он был отнесен к этой группе.

«9) п/х “Пушкин” (1891)». Возможно, имеется в виду пароход «Надежда», построенный в 1904 г., после революции ставший «Пушкиным» (ВМЗ: 129).

«10) п/х “Математик”, “Конструктор Гуллет”, “Алексей Ермолов” (1901 г.), “Химик”»: «Математик» (ВМЗ: 205), «Конструктор Гуллет» (ВМЗ: 193), «Алексей Ермолов» (ВМЗ: 190). Относительно «Химика» следует отметить, что во время заказа «Математика» судно несколько раз переименовывалось в заводских документах. Там оно проходило как «Математик», «Химик» и «Медик» (последнее из пункта 13 «списка Воротова»).

«11) п/х “Москва” (1898), “Смоленск” (1898), “Крым” (1897), “Мамадыш”, “Киев”: (1892), “Владимир”, “Камышин”, “Березники” (1905), “Левшино” (1915)». «Москва», «Смоленск» и «Киев» – три однотипных буксирных парохода (ВМЗ: 181), но, возможно, под «Киевом» имеется в виду бывшая «Астрахань», однотипная «Камышину» (ВМЗ: 198). «Крым», «Мамадыш», «Левшино» (1915 г.) – также три однотипных парохода, при этом у «Левшино» стоит в скобках год, потому что до 1915 г. он назывался «Коммерсант» (ВМЗ: 170). Под названием «Владимир», по всей вероятности, имеется в виду буксирный пароход (ВМЗ: 185). И только относительно «Березников» (1905 г.) непонятно, о каком пароходе идет речь.

Пункт 12 «Списка Воротова» написан в две колонки. Он явно имел в виду суда, работавшие на Каспии. При этом правая колонка отдана самоходным судам, левая – несамоходным. В порядке перечисления Воротовым указаны следующие суда: «Бакинец» (1900) (ВМЗ: 111), шхуна «Президент Крюгер» (ВМЗ: 113), шхуна «Конрад Бонза» (ВМЗ: 105), «Лоцман» (1874 г.) (ВМЗ: 60), «Воткинский завод» (1888 г.) (ВМЗ: 103) (последние два Воротовым уже выше упоминались), «Вера» (1889 г.) (ВМЗ: 106), «Виктор Гирш» (ВМЗ: 103).

Что касается названия «Армянин» (1890 г.), то непонятно, о чем идет речь. Возможно, Воротова ввели в заблуждение относительно «Армянина»: была такая наливная шхуна на Каспии, но она не воткинской постройки, тем более, что «Армянин» им уже упоминался в пункте 5. Под «Васей», вероятно, он имел в виду упомянутую «Веру», по крайней мере, парохода с таким именем завод не строил. Легко идентифицируются суда «Варвара» (ВМЗ: 107), «Любовь» (ВМЗ: 108), «Эдиссон» (ВМЗ: 109). Относительно «Марка» тоже не все ясно. Марк – собственник нескольких приобретенных на заводе наливных шхун. Поэтому возможны два варианта: либо это ошибка Воротова, либо это временное название одного из купленных судов.

Пароходов с названием «Красноводск» завод построил два (ВМЗ: 188). В первый раз судно получилось с низкой остойчивостью. По «списку Воротова» – это «п/х “Красноводск” (1899) 2-й» Первый «Красноводск» заказан в 1899 г., а второй – в 1902 г., после неудачных испытаний первого. Одновременно с первым «Красноводском» был заказан и пароход «Дербент» (ВМЗ: 187).

Относительно следующей группы судов из пункта 12 Воротов указывает: «“Астрахань”, “Кура”, “Терек”, № 269, № 268, якорь 10 пудов». Что касается «Астрахани», то это явная ошибка: это судно должно быть указано в пункте 11, здесь же наверняка имеется в виду, что эти суда строились для Астраханского порта. Всего завод заложил две пары пароходов, названных «Кура» и «Терек» (ВМЗ: 212), первые имели стапельные № 268, № 269, вторые – № 367, № 368. Однако постройка второй пары была прекращена в низкой степени

готовности в 1918 г. Упоминание о 10-пудовом якоре снова подтверждает догадку, что Воротов пользовался каким-то списком работ 1918 г.

«Паровой винтовой транспорт “Красная горка” на Касп[ийское] море (1901 г.)» – речь явно идет о транспорте, строившемся по типу балтийского судна «Красная горка» (ВМЗ: 65). Идентификации этого судна была посвящена отдельная работа (Митюков, 2017).

Следующий столбец пункта 12 начинается записью: «Баркас “Сулак”» (ВМЗ: 115), затем: «Шаланда д[ля] Касп[ийского] моря». Относительно шаланды непонятно, о чем говорится, поскольку завод построил три десятка шаланд. Возможно, Воротов забыл после этой записи поставить двоеточие, так как далее идет конкретизация по двум типам шаланд: «Землеотвозная шаланда в 135 м<sup>3</sup> д[ля] Астрах[анского] порта» и «Шаланда д[ля] Астрах[ани] 200 м<sup>3</sup>». В первом случае Воротов наверняка допустил ошибку, поскольку основным типом Астраханских шаланд были 150-кубовые, 115-кубовые и 200-кубовые, а 130-кубовые были построены для Архангельска (ВМЗ: 265–270).

«Плавуч[ий] кран 66 т. д[ля] Астрах[анского] порта 1914» – по-видимому, снова ошибка Воротова. Кран стапельный № 292, строившийся в 1914 г. для Астраханского порта, был 40-тонным, в то время как единственный 66-тонный кран для Астраханского порта лишь предполагался, а ввели его состав Камского речного пароходства в 1925 г. Возможно, Воротов обладал какими-то сведениями, что этот 66-тонный кран после 1926 г. попал в Астрахань. Но данное утверждение ни подтвердить, ни опровергнуть в рамках имеющейся источниковой базы пока невозможно.

«Буксирный п/х Астрах[анскому] порту в 175 с., февр[аль] 1917». Явно имеются в виду два 175-сильных парохода, заказанные для Астраханского порта в 1916 г. Оба были закончены в 1922 г. и работали под наименованиями «Вперед» и «Красная заря» (ВМЗ: 216–217).

«13) п/х “Ревизор”, “Медик” (1901)». О пароходе «Медик», построенного для общества «Мазут», уже упоминалось в пункте 10. Однако в данном случае Воротов, вероятно, имеет в виду пароходы «Ревизор» и «Ловец» (ВМЗ: 201). Указанное обстоятельство позволяет предполагать, что один из списков, с которого Воротов составлял свой, был рукописный. В этом случае при некотором виде почерка слова «Ловец» и «Медик» могут выглядеть весьма похоже. Аналогичная ситуация имела место выше в пункте 3, когда вместо «Орьет» Воротов мог прочитать «Орлец».

«14) п/х “Свобода” (1906), “Пермяк” (1906) (впослед[ствии] “Славянов”)), к названию «Пермяк» имеется выноска с ремаркой: «м[ожет] б[ыть] “Е. Пермяк”». Имеется в виду, что пароход мог быть назван в честь писателя Евгения Пермяка, родившегося в Воткинске. Подобную точку зрения автор этой работы встретил при подготовке экспозиции «Парадоксы Воткинских пароходов» в музее Чайковского в 2018 г. Очевидно, где-то в краеведческой литературе прозвучало такое предположение. Где конкретно об этом было написано, определить пока не удалось, но, возможно, оно как раз было высказано Воротовым в одной из своих статей, что подтверждает данный список. Что касается парохода «Пермяк», потом переименованного в «Славянов» (ВМЗ: 149), то он принадлежал О.П. Карповой, суда которой назывались в честь жителей камских городов: «Чистополец», «Нижегородец», «Казанец» и т.д. В 1907 г. Воткинский завод провел капитальный ремонт с серьезной перестройкой корпуса на пароходе «Граф Игнатъев», после ремонта названного «Свобода» (ВМЗ: 330).

«14) п/х “Камский судостр[оительный] з[аво]д”, “Гражданин”». В связи с тем, что следующая часть «списка Воротова» расположена на обратной стороне листа, произошло дублирование пункта 14. Точно так же, как в пункте 8, уже упоминался пароход «Камсудзавод». Пароход Булычева «Гражданин» в 1894 г. прошел ремонт с перестройкой корпуса, в результате чего на нем установили машины воткинского производства (ВМЗ: 312). Но в данном случае Воткинский завод в ремонте не участвовал, он только поставил машину.

«15) т/х “Тимирязев”» – один в серии из пяти теплоходов (ВМЗ: 155).

«16) п/х “Алтай”, “Ермак”, “Катунь”, “Томск” 1-й, “Тобольск” в 140 сил». Воротов явно имел в виду серию из четырех однотипных пароходов типа «Урал» (ВМЗ: 293–297): «Урал», «Алтай», «Ермак» и «Катунь». А вот пароходов «Томск» и «Тобольск» завод не строил.

«17) Плавучий кран Феодосийскому порту (40 тонн)». Для Феодосии завод построил 50-тонный плавучий кран (ВМЗ: 224). Но для Керчи в Феодосии построили 40-тонный кран, возможно, Воротов имел в виду его.

Следующий пункт посвящен плавсредствам для Архангельского порта, и он также имеет обширную выноску.

«18) Буксирный ледокольный пароход для Арх[ангельского] порта, шаланда д[ля] Арх[ангельского] порта и плавучий кран» – по-видимому, это следует воспринимать как заголовок, поскольку далее идет детальное перечисление всех позиций.

«Плавуч[ий] кран д[ля] Арх[ангельского] порт[а] 1914 № 320» – кран Архангельский № 2, стапельный № 320 (ВМЗ: 225).

«Баржа д[ля] сухого груза д[ля] Арх[ангельского] порта 120 т.» – самая большая серия плавсредств, построенных в Воткинске: всего заложено 34 единицы (ВМЗ: 247–261).

«Плав[учий] кр[ан] д[ля] Арх[ангельского] п[орта] 1915, № 332» – кран Архангельский № 5, стапельный № 332 (ВМЗ: 225).

«То же № 333» – кран Архангельский № 6, стапельный № 333 (ВМЗ: 225).

«То же № 334» – кран Архангельский № 7, стапельный № 334 (ВМЗ: 225).

«То же № 335» – кран Архангельский № 8, стапельный № 335 (ВМЗ: 225).

«Шаланда вмест[имостью] 190 м<sup>3</sup> вв[едена] 1916» – серия из четырех 100-кубовых шаланд (ВМЗ: 265). Воротов ошибся относительно ее вместимости (190 вместо 100).

«П/х «Маймакса» Арх[ангельскому] порту сент. 1916» – по-видимому, нереализованный проект (ВМЗ: 310).

«Землеотвоз[ная] шаланда Арх[ангельскому] п[орту] 130 м<sup>3</sup>» – серия из двух единиц (ВМЗ: 270).

«Баржа в 250 т. на Белое море. III 1917» – серия из десяти барж (ВМЗ: 100–102).

Пункт 19 перечисляет плавсредства для Одесского порта: «Паровой плавучий кран для Одесского порта силою в 50 т. (сент. – окт. 1913), № 285» и «Паров[ой] плавуч[ий] кран д[ля] Одес[ского] порта 50 т. № 283» (ВМЗ: 224).

«20) Плавуч[ий] кран д[ля] Николаев[ского] порта 1914 г., № 319» (ВМЗ: 225).

«21) Паровой котел землечерп[алки] “Н. Зубов” для Петр[оградского] порта, Самоходн[ая] землечерп[алка] д[ля] Петроград[ского] порта 17 сент. 1918; то же авг. 1920». Все три позиции этого пункта говорят об «Инженере Петерсоне», строившемся в Воткинске, однотипном имевшейся на Балтике землечерпалке «Николай Зубов» (ВМЗ: 221).

«22) Буксир[ный] п/х в 300 сил для Киев[ского] округа 15.12.1920» – незаконченный проект парохода (ВМЗ: 217).

«23) Баркас “Марат” 23 V 1922» – уже упоминавшийся в пункте 8 барказ типа «Сорванец», строившийся изначально для нужд завода.

«Котел д[ля] буксирного п/х в 300 л.с. 10 XII 1922» – котел для парохода, упомянутого в пункте 22.

«Кран манометра 10.12.1922» – запись может относиться к любому заказу, по которому работал завод в 1922 г.

Далее стоит отметка «Это последняя запись в книге» (фраза подчеркнута), ниже: «Значит, судостр[оение] до консервации» (слово «консервация» подчеркнуто) – явно имеется в виду, что все судостроение велось исключительно до консервации завода.

Вместо последней записи значит: «И в год Победы (1945) изг[отовлен] катер» – здесь говорится о катере «Победа» (ВМЗ: 358).

### **Внутренняя критика источника**

Как явствует из приведенного документа, «список Воротова» явно состоит из нескольких оригинальных списков.

Ранее нами при анализе рукописи В.Н. Ступишина (1900–1982 г.) было обнаружено упоминание о существовавшем в Воткинске ныне утраченного списка продукции судостроительного цеха Воткинского завода, охватывавшего период с 1885 по 1907 г. (Mitiukov, 2018). Судя по всему, А.З. Воротов при составлении своего списка им не пользовался. По крайней мере, в нем отсутствуют плашкоуты и землечерпательница, о которых упоминает Ступишин. Возможно, Воротов и Ступишин имели некоторый общий источник, ныне утраченный, который оба автора из-за личной неприязни далее уточняли самостоятельно.

Вероятные ошибки написания в «списке Воротова» «Орлец» вместо «Орьет» (пункт 3) и «Медик» вместо «Ловец» (пункт 13) позволяют высказать предположение, что если этот изначальный список и существовал, то он был рукописный. На существование такого списка

также указывает наличие названий барж «Кама», «Волга» и «Нева» (пункт 2), о которых другие источники не упоминают, но эти названия практически идеально подходят для первоначального наименования двух барж Л.Ф. Рихтера и баржи Ф.П. Рыбкина. Это также подтверждает наличие названия для парохода, предназначенного Архангельскому порту «Маймакса», которое не указано на известных чертежах (АВЗ, чертежи: рулон 1).

Второй список, послуживший источником для «списка Воротова», – это какая-то опись работ, которую вел завод в военное и послевоенное время. Однако более детальный анализ позволяет заключить, что это опись либо фотографической, либо чертежной графической документации. На это указывает отсутствие однотипных судов: Воротов явно списывал заголовки.

По всей вероятности, это какая-то опись чертежей, поскольку он приводит технические подробности, которые для атрибуции фотографий крайне редки, а вот для чертежей, наоборот, обычны. Но с другой стороны, вполне допустимо существование хорошо атрибутированного альбома фотографий, в котором указаны не только строительные номера продукции, но и некоторые технические характеристики, типа грузоподъемности кранов, тоннажа барж и т.д. Еще один довод в пользу того, что это была опись чертежей, заключается в наличии в «списке Воротова» детализировки – котла и манометра (пункт 23), якоря (пункт 12), цепи на баржу (пункт 8) и т.д., чего, скорее всего, не могло быть на фотографиях, но это было довольно распространено для чертежей детализировки.

Аргумент в пользу описи фотографий заключается в том, что это должен быть довольно объемный архив чертежей. А фонды такого объема в настоящее время имеются на хранении лишь в фондах ЦГА УР и АВЗ, но ни там, ни там такой подборки нет, и есть другие чертежи, которые не могли бы не заинтересовать Воротова. Возможно, на момент составления «списка Воротова» это была чья-то частная коллекция, в настоящее время утраченная или «раздерганная» на отдельные единицы хранения.

Третья часть «списка Воротова» явно основана на устных источниках. В списке присутствуют пароходы и плавредства, которые не имеют отношения к Воткинску. Ранее нами уже были опубликованы некоторые документы из «папки Воротова», показывающие, что он вел активную переписку с различными ветеранскими организациями на предприятиях, эксплуатировавших воткинскую продукцию (Mitiukov et al., 2018). Там же были показаны примеры, когда ему непреднамеренно поставляли ложную информацию. Так что вполне вероятно, что третью часть списка могли составлять результаты переписки Воротова. Так в Волжском пароходстве работала шхуна «Армянин», не имевшая к Воткинску никакого отношения. Имелось и грузовое судно «Союз» постройки Сормовского завода. На Амуре работал разъездной катер «Амурчик». Так что, возможно, точно также в «список Воротова» попали и другие неидентифицированные суда.

### 3. Заключение

«Список Воротова» – ценный источник по истории воткинского судостроения, составленный на основе, как минимум, трех изначальных списков. Он содержит ценную, похожую на правду информацию, которую пока невозможно ни подтвердить, ни опровергнуть по другим источникам (наличие изначальных заводских названий для барж Л.Ф. Рихтера и Ф.П. Рыбкина, доставку на Ижевский пруд шаланды «Орлец» и др.).

Однако в связи с тем, что один из изначальных списков имеет в основе устный источник, и, как следствие, содержит непреднамеренные ошибки, применение «списка Воротова» как материала по истории воткинского судостроения должно сопровождаться серьезной критикой.

### 4. Благодарности

Статья подготовлена при поддержке Комплексной программы фундаментальных научных исследований УрО РАН, № 18-6-6-38.

### Литература

АВЗ – Архив музея Воткинского завода.

ВМЗ, 2018 – Воткинский машиностроительный завод: век судостроения (1847–1945 гг.).

Р.В. Лашин, Н.В. Митюков, Д.В. Матвеев, А.В. Коробейников. Ижевск: Иднакар, 2018. 434 с.

Митюков, 2017 – Митюков Н.В. Загадка недостроенного транспорта // *Гангут*. 2017. № 99. С. 3-10.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

Mitiukov, 2018 – Mitiukov N.W. Votkinsk Shipbuilding in the Works of Local Historians P. Luppov, F. Streltsov and V. Stupishin // *Russkii Arkhiv*. 2018. № 1 (6). pp. 4-19. DOI: 10.13187/ra.2018.1.4

Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L. Letters from the “Vorotov’s Folder” as a Source about Votkinsk’s Shipbuilding // *Russkii Arkhiv*. 2018. № 2(6). pp. 107-115. DOI: 10.13187/ra.2018.2.107

### References

AVZ – Arhiv muzeya Votkinskogo zavoda [Archive of the Votkinsk Plant’s Museum].

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

Mitiukov, 2017 – Mitiukov N.V. (2017). Zagadka nedostroennogo transporta [The mystery of unfinished transport]. *Gangut*. № 99. pp. 3-10. [in Russian]

Mitiukov, 2018 – Mitiukov N.W. (2018). Votkinsk Shipbuilding in the Works of Local Historians P. Luppov, F. Streltsov and V. Stupishin. *Russkii Arkhiv*. № 1 (6). pp. 4-19.

Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L. (2018). Letters from the “Vorotov’s Folder” as a Source about Votkinsk’s Shipbuilding. *Russkii Arkhiv*. № 2 (6). pp. 107-115.

VMZ, 2018 – Votkinskij mashinostroitel'nyj zavod: vek sudostroenija (1847–1945 gg.) [Votkinsk engineering plant: The century of shipbuilding (1847–1945)] (2018). R.V. Lapshin, N.V. Mitiukov, D.V. Matveev, A.V. Korobejnikov. Izhevsk: Indakar, 434 p.

### «Список Воротова» как источник по воткинскому судостроению

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

<sup>a</sup> Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

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

<sup>c</sup> Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

<sup>d</sup> Московский институт психоанализа, Российская Федерация

**Аннотация.** В фондах архива музея Воткинского завода имеется «папка Воротова», содержащая чертежи, фотографии, письма и прочие документы, которая является ценным источником по истории воткинского судостроения. Статья посвящена введению в научный оборот и анализу одного документа из «папки Воротова» – «списка Воротова», представляющего собой опись продукции судостроительного цеха Воткинского завода, составленного, по-видимому, в 1970-х гг. В результате проведенного анализа сделано предположение, что «список Воротова» основан как минимум на трех изначальных списках. Один из них, вероятно, представляет утраченную делопроизводственную документацию, еще один имеет непреднамеренные ошибки явно устных источников. Таким образом, использование «списка Воротова» как источника по истории Воткинского судостроения должно сопровождаться серьезной критикой.

**Ключевые слова:** Воткинский завод, судостроение, А.З. Воротов, исторический источник, критика источника.

\* Корреспондирующий автор

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