

Copyright © 2018 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
 Russkii Arkhiv  
 Has been issued since 1863.  
 E-ISSN: 2413-726X  
 2018, 6(2): 107-115

DOI: 10.13187/ra.2018.2.107  
[www.ejournal16.com](http://www.ejournal16.com)



## Letters from the “Vorotov’s Folder” as a Source about Votkinsk’s Shipbuilding

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, \*</sup>, Anatoly N. Loshkarev <sup>d</sup>, Svetlana L. Bautina <sup>e</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, Izhevsk, Russian Federation

<sup>c</sup> Moscow Psychoanalyze Institute, Moscow, Russian Federation

<sup>d</sup> Izhevsk State Technical University, Russian Federation, Izhevsk, Russian Federation

<sup>e</sup> Moscow Economic Institute, Russian Federation, Moscow, Russian Federation

### Abstract

The article analyses the letters stored in the “Vorotov’s folder” from the funds of the museum of the Votkinsk plant, written to A.Z. Vorotov, the director of the Museum of the Votkinsk plant. Letters of A.N. Uteshev (former employee of the Belsk Shipping Company), M.P. Utkin (veteran of the Amur Shipping Company) and E.N. Serebryakov (an employee of the Izhevsk operational office) are valuable evidence of a bygone era. Compiled on the basis of their own memories and questioning of the colleagues, they provide information which cannot be found in other sources. The Letter of E.N. Serebryakov confirms the earlier suggestion that all the ships available in the Izhevsk operating office were built in Votkinsk. However, like most of the sources of personal origin that have come down to us, they are characterized by some confusion in the presentation of the material. This is especially true of the names and dates. Therefore, using these works as historical sources, the serious criticism is necessary.

**Keywords:** Votkinsk, history, shipbuilding, Archive of the museum of the Votkinsk plant, letter, manuscript, sources of personal origin.

В архиве музея Воткинского завода имеется специальная папка, посвященная истории судостроения, сформированная бывшим директором музея А.З. Воротовым. Анатолий Захарович Воротов (1925–2004) вел обширную переписку с целью выяснить судьбу построенных в Воткинске пароходов. Его активная деятельность привела к получению музеем ряда ценных экспонатов с выводимых из эксплуатации судов. К сожалению, основной объем переписки был утерян.

«Папка Воротова» представляет собой обычную канцелярскую папку формата А4, в которую вложено около двухсот страниц. В основном это вырезки из удмуртских газет со статьями о воткинских пароходах, в том числе и под авторством самого А.З. Воротова. Однако кроме опубликованных документов папка имеет и примерно полтора десятка страниц неопубликованных документов: фотографий и рукописей. Чрезвычайно интересна рукопись, озаглавленная А.З. Воротовым как «Материалы для доклада» или как «Для доклада». К сожалению, ее исследование позволило выявить необычайно большой

\* Corresponding author

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

процент заимствований из статьи Б.А. Сутырина (Сутырин, 1965: 40–56), на материалах которой А.З. Воротов и построил свой доклад.

Вместе с тем, имеются и ряд ранее не публиковавшихся материалов, являющихся предметом данной работы. Три из них – это письма, содержащие сведения о судьбе воткинских пароходов. Документы из «папки Воротова» не имеют нумерации листов, между тем, подобные письма представляют собой источник, на основании которого он писал свои статьи об истории воткинских пароходов (Митюков, 2018) и потому имеют большое значение для объяснения содержащихся там ошибок и неточностей.

Документы публикуются впервые, в соответствии с современными правилами орфографии и пунктуации, но при сохранении авторской стилистики. Первое из писем (№ 1337) датировано 16 августа 1974 г. Это письмо Александра Николаевича Утешева из Уфы, озаглавленное «Письмо из столицы Башкирии – Уфы». При публикации источника предложения, подчеркнутые А.З. Воротовым помечены подчеркиванием. Его ремарки на полях публикуются в квадратных скобках с пометкой «АВ».

### Письмо Александра Николаевича Утешева

Юбилей воткинских друзей радует водников многих бассейнов больших и малых рек страны. Отмечают его и башкирские водники. На реках Белой и Каме до сих пор плавают пароходы, созданные руками искусных мастеров Воткинского завода.

В затоне имени Октябрьской революции, среди других судов поставлен на ремонт красавец – пассажирский пароход, носящий имя писателя Николая Островского. Этот пароход выполняет важные задания: он обслуживает пассажирскую линию Уфа – Москва. Много сотен тысяч пассажиров перевез коллектив этого судна в столицу нашей Родины. В его книгах отзывов записаны тысячи благодарностей экипажу парохода за большую заботу о людях. Но мало кто знает, что пароход «Николай Островский» построен в Воткинске в 1905 г., в славную годину первой русской революции.

Более полувека бороздил воды Белой, Камы, Оки, Волги, новых советских морей этот пароход с маркой завода, отмечающего свое славное двухсотлетие. Десятки раз менялись его названия. Он был и «Царевичем», и «Великим князем», и «Коньком-горбунком». Был он и в руках частного судовладельца. И только теперь, при советской власти, этот белоснежный красавец помолодел и как бы начал свою вторую жизнь.

Не один «Островский» плавает под голубым флагом Бельского государственного пароходства. На пассажирской линии Уфа – Пермь работают «Николай Голованов» и «Александр Матросов», тоже созданные воткинскими мастерами в 1905 г. Пароходы, несмотря на более чем полувековую давность, находятся в полном порядке.

Радиослушателям братской Удмуртии будет интересно узнать и о тех, кто трудился и продолжает трудиться на этих судах, по праву являющихся ветеранами Бельского флота. Пароход «Островский» в первые годы революции водил по Белой и Каме капитан Иван Александрович Козьмодемьянов. Его сменил Иван Кириллович Кириллов [АВ: Козьмодемьянов жив. Что помнит? имеет?].

В эти дни оба пенсионера живут в Уфе в поселке водников. Сегодня водит этот пароход капитан-наставник Александр Иванович Фарафонов. [АВ: Писать: Уфа, поселок водников, Совет пенсионеров, председателю].

Сотни водников работали на воткинских пароходах. Старшие из них – Чиглинец, Кадановский, Морозов, Базелин, Шаров и многие другие – живые участники всей истории судов, созданных в Воткинске. Эти суда, несмотря на то, что они были обычными пассажирскими пароходами, в суровые годы Гражданской войны находились в составе знаменитой Бельской флотилии, громившей колчаковцев и белогвардейские банды [АВ: Бельская флотилия, ее история].

Давно залечены пробоины вражеских мин, не стоят пушки в амбразурах пароходов. Они стали комфортабельными пассажирскими судами, ничем не уступающими своим венгерским, немецким братьям [АВ: не уступают!]. Радуются пассажиры уюту и заботе команды пароходов. А в их трюмах идет по водной глади ценный груз, семенная пшеница, кукуруза для целинных районов башкирского Зауралья, цемент и стекло для новостроек.

В эти юбилейные дни бельские водники шлют свои горячие поздравления удмуртским братьям и от всего сердца желают им своих лучших успехов в жизни и труде.

Ветераны Бельского речного пароходства послали теплое поздравление коллективу Воткинского завода.

На каждом судне, созданном мастерами воткинского завода, будет установлена мемориальная доска<sup>1</sup> с выразительной надписью: «Пароход такой-то создан на старейшем предприятии нашей страны Воткинском заводе, в 1959 г. отметившем свое 200-летие» [АВ: мемориальная доска, есть ли?].

Башкирские водники, как и все советские люди, гордятся успехами воткинских машиностроителей, успешно осваивающих новую технику, идущие в первых рядах рабочего класса нашей героической страны (АВЗ. Папка Воротова).

Вероятно к письму были приложены фото пароходов «Николай Островский», «Николай Голованов» и «Александр Матросов» (АВЗ. Альбом «Судостроение». Фото № 102), сделанные в затоне Октябрьской революции в Уфе зимой 1959–1960 г. Эти три парохода помещены на одной странице в альбоме и имеют, в отличие от остальных фотографий, один номер на все три фото, что может указывать на один источник их происхождения.

Анализ документа позволяет считать неправильной его датировку. Речь в письме идет об юбилее завода, и указанные фото, сделанные зимой 1959–1960 г., позволяют утверждать, что письмо написано скорее в 1960 г., чем в 1974 г. На более раннюю дату указывает и тот факт, что фото трех пароходов имеются и в фондах Музея истории и культуры города Воткинска (МИКВ. Фото 116–118). А поскольку директора обоих музеев, А.З. Воротов и В.Н. Ступишин (основатель и первый директор МИКВ) не питали друг к другу теплых чувств, факт того, что они поделились в 1974 г. фотографиями, выглядит довольно сомнительным, а вот в начале 1960-х гг., когда они работали вместе на Воткинском заводе, наоборот, вполне естественным.

Стилистические особенности языка письма и имеющиеся стилистические ошибки позволяют утверждать, что это сообщение было предназначено для эфира какой-то местной радиостанции. Это предположение подтверждается встречающимся обращением к «радиослушателям».

Относительно сведений, сообщаемых о воткинских пароходах, можно предположить, что автор хорошо знаком с текущим положением дел в Бельском пароходстве, но имеет довольно смутное представление об истории пароходов (что неудивительно, поскольку он вряд ли целенаправленно занимался их историей).

Так, «Александр Матросов» был построен в 1893 г. как пароход «Иван» для И.В. Юрганова. В 1912 г. он прошел ремонт, в ходе которого ему надстроили еще одну палубу, придав, таким образом, вид, приведенный на фото. После революции пароход носил имена «Нырб», «Жан Жорес», «А. Матросов» (Воткинский завод, 2018: 119–121). Другие два парохода действительно были построены в 1905 г. «Николай Голованов» построен как «Цесаревич» по заказу В.И. Милютина. Он последовательно носил имена: «Цесаревич Алексей» (не «Великий князь»), «Внук Василий», «Разведчик» и «Н. Голованов» (Воткинский завод, 2018: 134–135). «Николай Островский» носил имена: «Василий Константинович Сорокин», «Цеквод», «Н. Островский» (Воткинский завод, 2018: 146–147). Название «Конек-горбунок», которое потом упомянул А.З. Воротов в одной из своих работ (фраза из письма была им практически дословно заимствована) (Митюков, 2018: 42), в числе других названий, которые получили воткинские пароходы, не встречается.

Информацию об участии этих трех пароходов в Гражданской войне следует считать литературным преувеличением. «Н. Островский» провел ее на приколе, «Н. Голованов» был мобилизован в 1919 г. как штабной корабль «Разведчик», и информации о его вооружении не имеется. Аналогично, в 1919 г. колчаковцы мобилизовали будущий «А. Матросов» как штабное судно «Сибирский стрелок». При их уходе с Камы пароход в рабочем состоянии захватили красные и передали Пермскому районному управлению водного транспорта как

<sup>1</sup> Слова «мемориальная доска» обведены в документе, вероятно А.З. Воротовым.

«Нырб». Понятно, что по идеологическим соображениям сообщать об этом широкой аудитории не стоило.

После победы в Великой Отечественной войне серийное производство пароходов для советских рек развернули на судостроительных предприятиях Германской Демократической Республики и Венгерской Народной Республики. Несколько таких пароходов находилось в строю Бельского пароходства. Поэтому фразу о том, что воткинские пароходы не уступают своим немецким и венгерским собратьям, следует воспринимать с некоторой долей условности. Пароходы поставлялись в СССР в полном соответствии с требованиями советской стороны, определявшимися существовавшими нормативными актами на перевозку пассажиров. А поскольку воткинские пароходы должны были соответствовать тем же нормативным актам, они по определению были не хуже импортных «коллег».

В целом, следует признать, что информация А.Н. Утешева вполне соответствует истине и использование ее в работах А.З. Воротова вполне закономерно.

Второе письмо (№ 1788 от 11 июля 1979 г.) представляет собой ответ старожилы пос. Кокуй М.П. Уткина на письмо А.З. Воротова № 792 от 25 октября 1972 г. Даты письма и ответа не совпадают на семь лет, что можно объяснить долгим «хождением» запроса из Воткинска по различным инстанциям. Наверняка письмо адресовалось Амурскому пароходству, без указания конкретного адресата. В итоге через совет ветеранов оно попало М.П. Уткину. Следует учесть и время, которое потрачено на то, что тот собрался с силами» и написал ответ.

### Письмо М.П. Уткина

5 июля 1979 г.

Уважаемый тов[арищ] Воротов! На Ваше письмо от 28 мая 1979 г. принимал меры, чтобы что-нибудь дополнить к ранее описанному о филиале Вашего завода в пос. Кокуй в 1910–[19]12 гг. Но ничего нового, кроме рассказа в подробностях о пароход «Карл Либкнехт».

Тов. Баранов Григорий Демьяныч в 1937 г. был назначен на этот пароход масленщиком. Из команды в 17 чел[овек] [сейчас] в живых остались 2 человека. Баранов рассказал: «Мы погрузились в Сретенске и пошли в Благовещенск. Отошли 100 км и наш корабль сгорел<sup>1</sup>. По причине: жена одного матроса решила в каюте почистить бензином брюки. Через некоторое время зажгла спичку. В каюте произошел взрыв и буквально за 30 минут деревянная надстройка сгорела. Капитан не растерялся, направил горящий пароход на берег. Пассажиры прыгали в воду. Никто из пассажиров и команды не пострадал, кроме виновной в пожаре. Правда консервы в трюме рвались, как снаряды».

По его словам, до революции он [пароход – авт.] назывался «Дон»<sup>2</sup>, а не «Адмирал Макаров», как мне рассказала лет 20 тому назад одна бабушка. Сгоревший пароход отбуксировали (обшивка металлическая и машина остались целы) в Благовещенск. Там его восстановили, но он был переведен на другую линию «Благовещенск – Зея».

Несмотря на дальнейшие поиски, «Розу Люксембург» я не обнаружил. Одни говорят, она была пассажирская баржа двухпалубная, ее буксировал буксир. Другие говорят, что она была баржей с машиной, но длинная и очень неповоротливая.

Документы на «Розу Люксембург» и «Карла Либкнехта» должны быть в Благовещенске. Лучше Вам официально запросить: г. Благовещенск РЭБ (РЭБ) флота (в скобках «РЭБ» повторил, потому что в первом РЭБ буква «Б» получилась неразборчиво).

Ну а у меня, что нового появится, буду Вам сообщать. Мне Благовещенск запрашивать? Я лицо неофициальное, и кроме того, на себя не надеюсь. Числа 15-го июля поеду в г. Читу в областную больницу на проверку деятельности почек.

Я 1906 г. рождения. В Сретенск прибыл в 1935 г. Переехал в Кокуй в 1939 г. и так проживал до настоящего времени. Числюсь ветеран[ом] партии и комсомола, Ветеран войн, ветеран завода. На пенсии (не работаю) с 1970 г. Но выполняю ряд общественных

<sup>1</sup> Слово «сгорел» обведено в документе, вероятно, А.З. Воротовым.

<sup>2</sup> Слова «Дон» обведено в документе, вероятно, А.З. Воротовым.

обязанностей: председатель общественности при детской комнате милиции, Председатель Совета ветеранов и ряда др. Посылаю ряд фото поселка Кокуй и свое фото.

Будьте здоровы, счастливы, с уважением Уткин» (АВЗ. Папка Воротова).

Как и А.Н. Утешев, автор этого письма – ветеран речного флота, владеющий уникальной информацией о текущем состоянии флота на Амуре, но также специально не занимавшийся историческими исследованиями. Упомянутый в тексте пароход «Карл Либкнехт» – бывший воткинский пароход «Дунай» (Воткинский завод, 2018: 304–305), а не «Дон». Упоминание о пожаре и его истинных причинах – уникальная информация, отсутствующая в доступных архивных документах. Возможно, в основе этих сведений лежат какие-то устные предания, не обязательно связанные с «Карлом Либкнехтом». Это подтверждается указанием на то, что команда парохода составляла 17 чел. – численность, обычная для буксира, но явно недостаточная для крупного пассажирского парохода. Кроме того, львиная доля стоимости пассажирского парохода заключается в его каютах, и если они полностью выгорели, как явствует из письма, цена их восстановления не намного бы отличалась от цены нового парохода. По понятным причинам, она не могла быть приведена в статьях А.З. Воротова. Также без ответа остался вопрос о новом названии парохода «Адмирал Макаров», причиной тому стало его переименование в «Каменев», упоминание о чем в советское время было исключено. Что касается якобы воткинского парохода «Роза Люксембург», о чем писал А.З. Воротов в своих работах (Митюков, 2018: 38), то М.П. Уткин полностью подтверждает отсутствие парохода с таким названием. На самом деле, это был пароход не воткинской постройки 1893 г. Его списали в декабре 1962 г., и в последние годы он действительно использовался как баржа (обычная практика для Дальнего Востока, куда доставка специальных барж обходилась довольно дорого). Поэтому автор письма и имеет невнятные устные свидетельства о пароходе с таким названием: за 15 лет с момента его списания о пароходе успели позабыть.

Третье письмо – из Ижевска, получение которого канцелярией завода с внесением в регистрационную книгу (номер регистрации не указан) и отметкой, что это ответ на письмо № 81 (без указания даты), датировано 15 сентября 1968 г.

### Письмо Е.Н. Серебрякова

7 августа 1968 г.

В музей истории Воткинского машзавода тов[арищу] Воротову

Получив Ваше письмо о содействии в сборе материалов о судьбе парохода «Звезда», построенного Вашим заводом, я, Серебряков Егор Николаевич, сообщаю следующее.

В город Ижевск этот пароход поступил в 1901 г. и назывался «Гранат». После Октябрьской революции переименовали в «Свободу».

В связи с развитием лесной промышленности и лесосплава по реке Иж, пароход использовался для перевозки людей и пассажиров на пристань Воложку, а также рабочих Колтомы на завод и обратно.

Длиной пароход был 33 м, шириной 7 м, водоизмещение не помню, а брал людей на борт 300 человек.

Высылаю фото, где запечатлен капитан парохода Байгуров и помощник капитана Серебряков.

С получением прошу сообщить. 7/VIII-68.

С приветом Серебряков.



**Рис. 1.** Капитан парохода «Звезда» Байгуров и помощник капитана Серебряков. Фотография, приложенная к письму Е.Н. Серебрякова ([АВЗ. Папка Воротова](#)), публикуется впервые

К письму было приложена фото, на которой написано: «Фото 1945 г. (слева пом[ощник] капитана Серебряков, справа капитан Байгуров). Пароход «Звезда» поступил на Ижевск[ий] пруд в 1901 г. и наз[ывался] «Гранат», а после рев[олюции] – «Свобода»». К этой надписи имеется приписка А.З. Воротова: «как понять?» ([АВЗ. Папка Воротова](#)).

Как и авторы предыдущих писем, Е.Н. Серебряков – работник Ижевской эксплуатационной конторы, работавший на многих катерах и пароходах Ижевского пруда ([СГА. Ф. 52. Оп. 2. Д. 32](#)). Последний ижевский пароход «Звезда» был разукомплектован в 1960 г. (за восемь лет до письма). К сожалению, автор письма также не подтверждает свою информацию документальными данными. Он рассказывает лишь то, что помнит сам или знает со слов других. Проблема в том, что в Ижевской эксплуатационной конторе имелось два парохода «Свобода» и «Красная звезда» ([Mitiukov, 2018: 1314](#)), биография которых зияет существенными лакунами. Но даже, несмотря на это, письмо Е.Н. Серебрякова позволяет уточнить ряд важных моментов.

До революции «Свобода» называлась «Шрапнель» (не «Гранат»), а «Красная звезда» – «Иж». Но если первая провела всю свою биографию на Ижевском пруду и в 1955 г. ее благополучно списали по негодности к дальнейшей эксплуатации, то по судьбе второго возникает много вопросов. До конца 1920-х гг. он находится на балансе Ижевских заводов (после революции – Завода № 10). Но дальше начинаются странности. В 1940 г. по отчету Госкомстата этого парохода на Ижевском пруду нет ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 153. Л. 3](#)). Нет его и в начале 1950-х гг. среди пароходов Ижевской эксплуатационной конторы. Лишь со списанием «Свободы» в составе конторы появляется пароход «Звезда» (причем, уже не «Красная»), капитаном которой одно время был Е.Н. Серебряков ([СГА. Ф. 52. Оп. 2. Д. 32](#)).

В коллекции С.Н. Селивановского имеется интересное фото неуказанного ижевского парохода ([Рисунок 2](#)). Сам Сергей Николаевич идентифицирует пароход как «Свободу» и датирует фото по особенностям архитектурным объектам города 1950-ми гг.



**Рис. 2.** Фонтан у паровой пристани. Фото Н.О. Бакалейникова (Селивановский, 2017: 225)

Однако изображенный на фотографии пароход – это не «Свобода», поскольку имеет слишком маленькие для нее размеры. Рубка практически равна ширине корпуса. На «Свободе» она зрительно меньше. А поскольку к указанному периоду на Ижевском пруду находилось лишь два парохода «Свобода» и «Звезда», получается, что С.Н. Селивановский опубликовал уникальное фото парохода «Звезда». Из этого можно сделать вывод, что пароход на фото Е.Н. Серебрякова (Рисунок 1), напротив, не «Звезда», а «Свобода» (рубка значительно уже палубы).

Еще один парадокс существует в архивном деле о передаче имущества Ижевской эксплуатационной конторы на баланс Сарапульского порта Камского речного пароходства. Среди прочих катеров в передаваемом имуществе значится баржа «Звезда», используемая как склад горюче-смазочных материалов, с регистрационным номером 99354 (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. С. 54), характерным для Камского речного пароходства. Таким образом, пароход «Звезда» находился вне Ижевского пруда (возможно, как заводской в Гольянах), и после списания «Свободы» его снова возвратили на Ижевский пруд.

Несмотря на путаницу в сообщаемых сведениях, Е.Н. Серебряков наверняка сообщил, если бы «Звезда» была не воткинской постройки. Кроме того, возможно, это не первое письмо, и он лишь подтверждает ранее сообщенную А.З. Воротову информацию, о воткинских пароходах.

Итак, письма, хранящиеся в «Папке Воротова» в фондах музея Воткинского завода, представляют собой ценные свидетельства ушедшей эпохи. Письма А.Н. Утешева, бывшего работника Бельского пароходства, М.П. Уткина, ветерана Амурского пароходства и Е.Н. Серебрякова, работника Ижевской эксплуатационной конторы, направленные директору музея Воткинского завода А.З. Воротову, на основе собственных воспоминаний и расспросов сослуживцев, сообщают сведения, не встречающиеся в других источниках. Письмо Е.Н. Серебрякова подтверждает высказанное ранее предположение, что все имевшиеся в Ижевской эксплуатационной конторе пароходы были воткинской постройки. Вместе с тем, как и большинство дошедших до нас источников личного происхождения, они характеризуются некоторой путаницей в изложении материала, особенно названий и дат. Поэтому при использовании указанных работ в качестве исторических источников необходима их серьезная критика.

### Благодарности

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

### Литература

**АВЗ** – Архив музея Воткинского завода

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

**СГА** – Сарапульский городской архив

**ЦГА УР** – Центральный государственный архив Удмуртской Республики

**Mitiukov, 2018** – *Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I.* Steamers of the Izhevsk's plants on the 1910-s // *Bylye gody*. 2018. № 3. С. 1307–1320.

**Воткинский завод, 2018** – Воткинский машиностроительный завод: век судостроения (1847–1945 гг.) / Р.В. Лапшин, Н.В. Митюков, Д.В. Матвеев, А.В. Коробейников. Ижевск: Иднакар; Институт компьютерных технологий, 2018. 434 с.

**Митюков, 2018** – *Митюков Н.В.* Юбилейные издания воткинского завода как источник о воткинском судостроении // *Восточно-Европейский научный вестник*. 2018. № 1 (13). С. 37–43.

**Селивановский, 2017** – *Селивановский С.Н.* Старый Ижевск События и люди в объективе фотографов. В 2-х ч. Ч. 2. Ижевск: Книгоград, 2017. 380 с.

**Сутырин, 1965** – *Сутырин Б.А.* Роль Машиностроительных заводов среднего Урала в создании отечественного речного транспорта (1861–1880 гг.) // *Вопросы истории Урала*. Свердловск, 1965. С. 40–56.

### References

**AVZ** – Arhiv muzeja Votkinskogo zavoda [Archive of the museum of the Votkinsk plant].

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

**MIKV** – Muzej istorii i kul'tury goroda Votkinska [Museum of history and culture of the city of Votkinsk].

**Mitiukov, 2018** – *Mitiukov N.W., Bautina S.L., Adinyaev S.I.* Steamers of the Izhevsk's plants on the 1910-s // *Bylye gody*. 2018. № 3, pp. 1307–1320. [in Russian]

**Mitjukov, 2018** – *Mitjukov N.V.* Jubilejnye izdaniya votkinskogo zavoda kak istochnik o votkinskom sudostroenii [Commemorative editions of the Votkinsk plant as a source of the Votkinsk's shipbuilding] // *Vostochno-Europejskij nauchnyj vestnik*. 2018. № 1 (13), pp. 37–43. [in Russian]

**Selivanovskij, 2017** – *Selivanovskij S.N.* Staryj Izhevsk: Sobytiya i ljudi v ob'ektive fotografov [Old Izhevsk: Events and people in the lens of photographers]. In 2 Part. Part 2. Izhevsk: Knigograd, 2017, 380 p. [in Russian]

**SGA** – Sarapul'skij gorodskoj arhiv [Sarapul's city archive].

**Sutyryn, 1965** – *Sutyryn B.A.* Rol' Mashinostroitel'nyh zavodov srednego Urala v sozdanii otechestvennogo rechnogo transporta (1861–1880 gg.) [The role of the Machine-Building Plants of the Middle Urals in the creation of the national river transport (1861–1880)] // *Voprosy istorii Urala*. Sverdlovsk, 1965, pp. 40–56. [in Russian]

**Votkinskij zavod, 2018** – Votkinskij mashinostroitel'nyj zavod: vek sudostroenija 1847–1945 gg.) [Votkinsk Machine-Building Plant: the Age of Shipbuilding (1847–1945)] / R.V. Lapshin, N.V. Mitjukov, D.V. Matveev, A.V. Korobejnikov. Izhevsk: Idnakar; Institut komp'juternyh tehnologij, 2018, 434 p. [in Russian]



## Письма из «папки Воротова» как источник о воткинском судостроении

Николай Витальевич Митюков<sup>a, b, c, \*</sup>, Анатолий Николаевич Лошкарев<sup>d</sup>,  
Светлана Леонидовна Баутина<sup>e</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, Ижевск, Российская Федерация

<sup>c</sup>Московский институт психоанализа, Москва, Российская Федерация

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

<sup>e</sup>Московский экономический институт, Москва, Российская Федерация

**Аннотация.** В публикации произведен анализ писем, хранящихся в «папке Воротова» в фондах музея Воткинского завода, написанных директору музея Воткинского завода А.Э. Воротову. Письма А.Н. Утешева (бывшего работника Бельского пароходства), М.П. Уткина (ветерана Амурского пароходства) и Е.Н. Серебрякова (работника Ижевской эксплуатационной конторы) представляют собой ценное свидетельство ушедшей эпохи. Составленные на основе собственных воспоминаний и расспросов сослуживцев, они сообщают сведения, не встречающиеся в других источниках. Письмо Е.Н. Серебрякова подтверждает высказанное ранее предположение, что все имевшиеся в Ижевской эксплуатационной конторе пароходы были воткинской постройки. Вместе с тем, как большинство дошедших до нас источников личного происхождения, для них характерна некоторая путаница в изложении материала. Особенно это касается информации о названиях и датах. Поэтому при использовании указанных работ необходимо применение критики источников.

**Ключевые слова:** Воткинск, история, судостроение, Архив музея Воткинского завода, письмо, рукопись, источники личного происхождения.

---

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