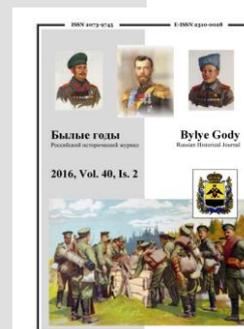


Copyright © 2016 by Sochi State University



Published in the Russian Federation
Bylye Gody
Has been issued since 2006.
ISSN: 2073-9745
E-ISSN: 2310-0028
Vol. 40, Is. 2, pp. 469-478, 2016

Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 930.2

Maritime and River Registers as a Historical Source

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation

Abstract

It is shown that the maritime and river registers are detailed and objective historical source for the reconstruction of the ships' and vessels' biographies. There is given a source's materials description of the register, is showed the main restrictions of the using. There is marked the basic groups of data contained, that consist on all registers. For example, two Russian registers of 1919 and of 1923 show a different level of detailing of the providing information. There is formulated four basic principles of work with the registers in solving the problem of reconstruction of ship's and vessel's biographies: the principle of chronological succession, the principle of reverse lookup references, the searching system principle, the principle of matching characteristics. To illustrate the possibilities of the proposed technique and formulated the principles of working with registers, the author solved the problem of finding matching purchased in 1895 in New York boats and items included in the structure of the Spanish Navy of gunboats, had been transferred to Cuba.

Keywords: history, source study, maritime register, river register, historical source, steamer's biography, principles of the working with registers.

1. Введение

Многие поколения отечественных и зарубежных историков, казалось, успели проанализировать все, что связано с речным судоходством: его экономическое значение, развитие техники судостроения и судовождения, политическую роль коллективов речников, участие речных судов в вооружённых конфликтах и т.д. Однако каталогизация корабельного состава, которому в прежние времена не придавалось должного значения, сейчас становится одной из насущных задач. Это не только готовая база данных по пароходам и судам, но и готовый материал для контент-анализа проблем речного судоходства и пароходостроения. Причем нужда в как можно более полных справочниках-каталогах данного типа появилась как у краеведов и самодеятельных заводских историков, так и у историков-профессионалов, работающих в области истории техники, отечественной и военной истории.

Исторически сложилось так, что в научных и популярных работах морские и речные регистры имели явно вспомогательный характер: они могли использоваться лишь для уточнений сведений, полученных из других источников. Например, в ряде работ этого периода, апелляция к регистрам идет в контексте передачи судна в торговый флот и для уточнения или справки приводятся его регистровые данные. Но к концу XX в. сложилась ситуация, когда из источника вспомогательного характера, регистры стали использоваться наравне с другими, например, периодической печатью, архивными заводскими данными и др. Эта тенденция явно прослеживается в работах В.В. Ярового (Яровой, 2010), Б.В. Лемачко (Трифонов, Лемачко, 2009) и др. Наконец, в начале 2000-х гг. начали появляться работы, авторы которых используют регистры в качестве основного источника, в некоторых случаях уточняя информацию по другим данным. Это работы А.С. Павлова (Павлов, 2014), Р.В. Лапшина (Лапшин, Смолин, 2011) и др. К числу последних можно причислить и автора этих строк (Лапшин и др., 2012).

* Corresponding author

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

Особенность ведения регистров заключается в том, что они дают временной срез на строго определенный период времени. В связи с этим, для отслеживания динамики или биографии судна одного регистра недостаточно. А поскольку суда могли переходить от одного хозяина к другому, менять названия и т.д., без применения компьютерных технологий обработка массива становится весьма трудоемкой задачей. С другой стороны, не менее важна степень насыщенности выбранных для исследования хронологических рамок регистрами: чем их больше, тем более точно реконструируется биография судна. Но, как правило, регистры печатались небольшими тиражами и представляли библиографическую редкость уже в момент выхода из печати. Имеются также прецеденты, когда они вообще не печатались, а собранный и подготовленный для публикации материал оказался разбросанным по разным архивным фондам разных архивов. Сейчас с распространением числовых технологий и интернета, историки (в отличие от коллекционеров, которые продолжают собирать исключительно подлинники) могут обмениваться сканированными копиями и тем самым с большей легкостью получать доступ к содержащейся там информации. Именно этими двумя причинами и объясняется появление в последние полтора-два десятка лет справочников, составленных на основе регистров. Вполне очевидно, что далее это процесс будет лишь расширяться, поскольку до полного исчерпания темы еще далеко.

В настоящее время явно наблюдается две тенденции связанные с этим явлением. С одной стороны, в интернете появляются специальные подборки, составленные из регистров разных лет, чтобы все желающие могли достаточно легко поучаствовать в работе (например, подборка американских регистров за разные года, составленная на основе ведущих американских библиотек <http://library.mysticseaport.org/initiative/ShipRegisterList.cfm>), а с другой, появились специальные системы электронного поиска информации по регистрам (например, *Miramar Ship Index* <http://www.miramarshipindex.org.nz>). К сожалению, создание таких сервисов в России явно отстает от ведущих стран.

2. Материалы. Источниковедческая характеристика

Традиционно считается, что первые системы регистрации судов появились в связи с британским законом Карла II 1660 г., постановившего для создания базы налогообложения и защиты национального судоходства и судостроения регистрировать торговые суда. В последующем статистические данные о национальных торговых судах стали вестись практически всеми странами мира. В Российской империи переписи судов более-менее регулярно начали выходить с 1880-х гг. (например, «Списки речных паровых судов Европейской России по переписи 1884 г.»). Аналогичные переписи, например, для северных рек имеются на 1890, 1895, 1900 гг. и далее ([Брызгалов, 2012](#)). Хотя это еще не были полноценными регистрами в современном понимании, они сообщали о поставленных на учет в государственном надзорном органе судах и регулярно проверялись соответствующим государственным органом (Регистром). 31 декабря 1913 г. Министр торговли и промышленности Российской империи утвердил Устав «Общества для классификации морских, речных и озерных судов "Русский Регистр"». С этого времени весь надзор за речными судами взяло на себя государство ([Ефремов, Поспелов, 2003](#)).

Поскольку регистрация судов плотно связывала налогообложение и выдачу лицензий и сертификатов, информация, содержащаяся в регистрах, как правило, вполне объективная. При завышении или занижении характеристик неизбежно проигрывали интересы либо государственных структур, либо частного. Поэтому выявлялась и исправлялась не только заведомо ложная информация, но и допущенные опечатки и описки, которые хоть и встречаются в регистрах, но довольно редко. Поэтому в регистры вносилась самая оперативная информация по постановке или снятию с учета и смены хозяев. Факт записи в регистр обычно подтверждался выдачей специального сертификата. По данным сертификата реконструкция биографии судна представляет собой весьма тривиальную задачу (в первый сертификат обычно вносились и построечные данные). Однако судовые сертификаты, выдаваемые в единичном экземпляре, представляли собой чрезвычайно уязвимые документы. Они могли утонуть вместе с судном, быть утерянным в ходе пожаров в портах, поэтому записи регистров представляют собой вариант «защищенной» от неожиданностей сокращенной копии судового сертификата.

Регистры могли создаваться разными организациями, но наибольшую ценность представляют собой официальные министерские издания (например, министерства путей сообщения или министерства торговли). Кроме того, регистры ввиду большого объема могли делиться по бассейну. С другой стороны, могли выходить справочные выкопировки по регистрам других стран, например американский справочник «*American Lloyd's Register of American and Foreign Shipping*». В ряде случаев регистры могли выходить как приложение к официальному периодическому изданию, так кубинский регистр выходил в качестве специального выпуска газеты «*Gaceta de la Habana*».

Как правило, регистровые записи включают следующие разделы.

1. Регистрационные данные: номера и индексы, например, регистрационный номер Министерства путей сообщения (для ряда русских регистров), официальный регистровый номер, международный идентификатор (для американских и испанских регистров); имена владельцев, наименование судна и порт приписки.

2. Строительные данные: год и место постройки, фирма или завод-строитель, для русских регистров характерны также дата постройки машины, котла, номер котла по котловой книге.

3. Внешние идентификационные характеристики: материал корпуса (железо, дерево), количество палуб, мачт, труб, тип машин, котлов.

4. Размеры и тоннаж, характеристика машин и котлов – сведения этого рода сугубо индивидуальны для каждого регистра.

Именно четвертый раздел обычно и представляет главную сложность для исследователя, поскольку в разных регистрах могли применяться разные системы подсчета, например, вместимость могла указываться в регистровых тоннах, в валовой или чистой вместимости. В связи с этим обязательное условие работы с регистрами – это знакомство с аннотацией для определения принятой системы подсчета.

В качестве примера подробности описания на рис. 1 и 2 приведены два регистра.

Бассейн реки Волги с притоками. 27

№№ по порядку.	Наименование судна.	Род двигателя.	Год постройки судна.	Основные данные.		Мощность в индикаторную силу.	Поразков. № по списку в классе.
				Длина в футах и дюймах.	Осадка в четвертях.		
311	Рогнеда	Колесный.	1898	144	8	280	—
312	Руслан.	"	1899	145'6"	5 ч. 2 в.	280	981
313	Фоминки	"	1911	154	6 ч. 2 в.	280	—

Рис. 1. Пример регистравого описания 1923 г. (Список судов..., 1923)

— 14 —

Списокъ судовъ по переписи 1916/17 г.

№№ по порядку.	Владѣльцевъ.	Наименованіе и мѣстонахожденіе владѣльца.	Типъ судна.	Названіе или номеръ, присвоенный судну владѣльцемъ.	Знакъ Вѣд. Пут. Сооб.	Годъ постройки корпуса судна.	Годъ послѣдн. капитал. ремонта судна.	Материалъ, изъ котор. построенъ корпусъ.
306	149	Гнусинъ, М. В., пос. Пучежъ Юрьевецк. у., Костр. г.	6. пар.	Алексѣй	183/1	1864	1917	ж.
307	150	Голдобины, Бр., админ. по дѣламъ, г. Царицынъ Саратов. г.		Бр. Голдобины	48/2	1880	1915	"
308	151	Головановъ, И. П., г. Астрахань		Алмазь	1055/1	1916	—	"
309	152	Чайковъ, П. П., г. Астрахань		Чайковъ	700/1	1911	—	"

— 15 —

Б. р. Нижней Волги.

Районъ преимущественнаго плаванія.	НАРУЖНЫЕ РАЗМѢРЫ СУДНА.										ОСАДКА СУДНА.				Орудіе движенія.	Родъ двигателя по вѣд. с.	Число силъ въ машинахъ.		Грузоподъемн. безъ топлива, въ тысяч. пуд.	Родъ топлива.	
	Наибольш. длина.			Наибольшая ширина.			Высота борта.	Порожнякомъ.		При полной нагрузкѣ.		Номинальн. нахъ.	Индикаторн. нахъ.								
	Саж.	Арш.	Вершк.	Съ кожухами.	Безъ кожуховъ.	Четверг.		Вершк.	Четверг.	Вершк.	Четверг.			Вершк.							
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
р. Волга и ея прит.	27	1	5	4	1	9	2	1	9	12	—	4	—	6	—	к.	п.	60	240	15	нф.
"	15	1	5	—	—	—	2	2	—	13	1	8	—	—	—	в.	—	50	200	40	н.ост.др. нат.
уч. Астрах.-Взморье. р. Волга.	8	1	5	—	—	—	2	2	3	8	2	5	—	—	—	в.	—	18*	18*	—	"
р. Волга и ея прит.	6	1	11	—	—	—	—	1	1	4	3	2	—	5	—	в.	—	36*	36*	6	"
	3	2	4	—	—	—	—	2	11	5	3	2	—	2	—	в.	—	—	—	—	"

Рис. 2. Пример регистравого описания 1916–1917 гг. (Список судов..., 1919)

В первые годы после гражданской войны регистры выходили с крайне поверхностной информацией. Частную собственность в отношении пароходов ликвидировали, и составителей интересовал более списочный состав находящихся в кампании судов. И наоборот, описание регистра 1916-17 гг. довольно подробное. Регистровые данные в первом случае ограничиваются порядковым номером в регистре и порядковым номером по списку классифицированных судов. Во втором случае это и порядковый номер судна, и его владельца, а также регистрационный номер МПС. Вторая группа в первом регистре представлена лишь постройкой датой, в то время как во втором – годом постройки, годом последнего капитального ремонта. Внешние идентификационные характеристики в первом случае ограничиваются родом движителя, а во втором – типом судна, материалом корпуса, видом движителя, родом двигателя. И, наконец, технические характеристики в первом случае ограничены тремя цифрами, во втором – девятью.

Таким образом, не существует твердых канонов в заполнении регистров, содержащиеся в них данные могут существенно различаться по степени проработанности. В связи с этим большое значение приобретает легенда к регистру, где могут быть указаны тонкости подсчета (например, длина максимальная или по ватерлинии).

Ближайшими аналогами регистров являются справочники кораблей и судов, но информация регистров, как правило, более объективная, поскольку справочные данные имеют оттенок предположительности. Это, например, справочники корабельного состава Веера или Джейна; наиболее известный русский дореволюционный справочник ВКАМ – «Военные флоты и морская справочная книжка под редакцией Великого князя Алексея Михайловича». Еще один факт, который необходимо принимать в рассмотрение при сопоставлении информации регистров и справочников то, что в них обычно используются разные системы подсчета. Так для торгового судна важной характеристикой является вместимость, в то время как для боевого корабля – водоизмещение. Аналогично, если в регистрах обычно указывается рейсовая скорость в полном грузу, то для боевых кораблей – максимальная скорость, зарегистрированная на ходовых испытаниях для обеспечения контрактных показателей с образцовой заводской машинной командой и на лучших сортах угля.

3. Методы. Основные принципы реконструкции биографий по регистрам

Работа с регистрами и реконструированные биографии дали возможность сформулировать несколько принципов, которые можно использовать в работе.

1. Принцип хронологической преемственности.

Если расположить справки из регистров, относящиеся к одному судну, в хронологическом порядке, то по изменениям записи можно проследить изменения в биографиях судов. При дублировании записи в более позднем регистре сообщенная информация хоть и повторяется, но не теряет актуальности. Если же запись меняется, значит, дата изменения лежит в годах прошедших между регистрами. В связи с этим, большое значение имеют даты первого и последнего упоминания о каком-нибудь событии. Поэтому справку следует дополнять фразами типа: «к 1883 г. – хозяин и рейсы те же», означает, что это последний регистр, подтверждающий информацию ранних регистров, относится к 1883 г. «На 1886 г. назван ...» или «к 1920-м годам сдан на слом или погиб – нет в регистрах 1921 г. и последующих».

2. Принцип обратного поиска справок.

В связи с тем, что суда могли переименовываться по несколько раз, имеет смысл составлять картотеку справок в обратном хронологическом порядке, т.е. от более молодых регистров к старым. В этом случае, если запись о судне пропадает, то ее следует искать под наименованиями, указанными в более молодых регистрах, как «бывшие наименования». При поиске от старых регистров к молодым в случае смены наименования придется пересматривать весь регистр, что представляет собой намного более трудоемкую процедуру.

3. Принцип системного поиска.

При поиске справок по одиночным судам нередко возникает ситуация неопределенности, которая однако разрешается, если вести поиск по всей референтной группе, например по судам данного хозяина, или по всем судам одного места постройки. Иногда в регистрах данные о переименовании отсутствуют. В этой связи рассмотренный выше «Список судов рабочего ядра речного флота СССР» пример того, как не надо составлять регистры. Понятно желание его составителей «вести историю с чистого листа», но для задачи реконструкции первые советские регистры обладают чрезвычайно малой информативностью. Преемственность приходится оценивать косвенно по году постройки и характеристикам. Нельзя сказать, что для дореволюционных регистров это тоже была распространенная норма, но несколько примеров подобного рода привести можно. Так при работе над справочником «Вятские пароходы» нами были выявлены несколько фактов, когда капитально отремонтированные пароходы зачислялись в регистр как заново построенные. Причины этого очевидно крылись в налоговых льготах, которые имели новые пароходы. Сам факт подобной «подтасовки» без системного анализа всех судов данного собственника был бы невозможен. В связи с этим, принцип системности можно сформулировать следующим образом. Если не удастся проследить прямую связь между судном «А» старого регистра и «Б» нового, то следует проследить все возможные

варианты этих связей. И тогда по логическому принципу исключения других соответствий, последняя оставшаяся пара, скорее всего и подскажет линию преемственности.

4. Принцип соответствия характеристик.

Если не удастся отыскать соответствия между старой и новой записью, в качестве дополнительного анализа можно проанализировать соотношение характеристик. В случае однородных данных они неплохо совпадают. Так, например, нами было обнаружено соответствие между камским парходом «Ижевск» и обь-иртышским № 66 (Mityukov, 2015), которое впоследствии полностью подтвердилось фактом транспортировки этого пархода в другой бассейн (Павлов, 2014). Следует отметить, что этот принцип дает большую погрешность, так что его целесообразно применять лишь в том случае, когда остальные не работают.

4. Демонстрация методики на примере анализа катеров для Кубы, приобретенных в 1895 г.

Обычно когда речь идет о выявлении соответствия одного или двух судов особенных проблем не возникает. Однако имеются примеры, когда одновременно осуществлялась сделка по продаже девяти судов. Это приобретение на добровольные пожертвования катеров в США для Кубы. Вот уже более ста лет она привлекает внимание историков, но, к сожалению, полностью соотнести американские и испанские наименования пока не удалось. Проблема заключается в том, что приобретенные на пожертвования частными лицами, катера за полмесяца с момента вычеркивания их из американских регистров до момента выхода Королевского декрета о включении их в состав испанского флота, они успели по два-три раза переименоваться при передаче из одной структуры в другую. Поэтому соответствие наименований определить пока не удалось.

Однако, 7 мая 1898 г. вышла газета San Francisco Call, казалось бы решившая эту загадку (San Francisco Call, 1898). Фрагмент статьи с соответствиями приведен на рис. 3. Для оценки адекватности информации газеты можно воспользоваться американскими регистрами (24th annual, 1892 – 30th annual, 1898). В первую очередь понадобится регистр 1895 года (27th annual, 1895), но также более ранние и более поздние.

NAME.	Type.	Built.	Tons.	Speed.
Delgada Parejo (Sparkle).....	G. B.	1889	85	10
Centinella (John E. Thropp).....	G. B.	1891	30	9½
Guardian (Navisink).....	G. B.	1892	65	10
Dardo (Leon Abbott).....	G. B.	1889	26	11
Esperanza (Petrel).....	G. B.	1892	22	11
Intrepida (Aztec).....	G. B.	1890	20	9
Mensagera (Dart).....	G. B.	1894	20	10
Valente (Edith).....	G. B.	1871	20	8
Relampago (Shrewsbury).....	St. L.	1895	15	7

Рис. 3. Фрагмент статьи газеты San Francisco Call (San Francisco Call, 1898)

По семи катерам из девяти сомнений не возникает: все они числятся в регистре 1895 г. и исчезают из регистра 1896 г. и потому нет никаких сомнений, что на Кубу были проданы именно они.

Проблемы возникают с идентификацией катеров «Edith» и «Petrel» (табл. 1). Регистр 1895 г. указывает 14 катеров «Edith», два из которых, как сообщается в «San Francisco Call» 1871 г. постройки, построенные в Филадельфии и Буффало (регистрационные номера 8718 и 75725). Если исходить из информации газеты, какой-то из них был продан Испании. Однако это предположение не подтверждается ни регистром 1896 г., ни 1897 г.: оба катера благополучно в них числятся. Лишь в 1898 г. из регистра исчезает катер № 75725. Если верить газете, получается, что бывший хозяин целых три года исправно платил налоги за проданное судно. Однако, в регистре 1895 г. есть еще один одноименный катер с регистрационным номером 136457, 1894 года постройки, который исчезает в регистре 1896 г., который и является идеальным кандидатом на роль проданного катера.

Таблица 1. Сведения о наличии в регистрах катеров «Edith» и «Petrel» (24th annual, 1892 – 30th annual, 1898)

Год постройки	Регистровый номер	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
«Edith»								
1871	8718	+	+	+	+	+	+	+
1872	8838	+	+	+	+	+	+	+
1871	75725	+	+	+	+	+	+	–
1873	135120	+	+	+	+	+	+	+
1877	135286	+	+	+	+	+	+	–

1877	135292	+	+	+	+	+	+	+
1878	135362	+	+	+	+	+	+	+
1881	135498	+	+	+	+	+	+	+
1882	135621	+	+	+	+	+	+	+
1885	135861	+	+	+	+	+	+	+
1883	136062	+	+	+	+	+	+	+
1890	136123	+	+	+	+	+	+	+
1894	136457	–	–	–	+	–	–	–
1897	136696	–	–	–	–	–	+	+
«Petrel»								
1872	150111	+	+	+	+	+	–	–
1881	150218	+	+	+	+	+	–	–
1892	150592	+	+	+	+	+	+	+
1895	150696	–	–	–	+	+	+	+
1895	150703	–	–	–	–	+	–	–
1896	150724	–	–	–	–	+	+	+

Аналогично и с катером «Petrel». Регистр 1895 г. дает данные о четырех катерах с таким названием, один из которых, как сообщает «San Francisco Call», 1892 г. Однако этот катер сохраняется в регистрах даже 1901 г.! С другой стороны, регистр 1896 г. сообщает уже о шести катерах с этим наименованием, три из которых отсутствуют в следующем году: катер постройки 1872 г. (регистрационный номер 150111), 1881 г. (№ 150218) и 1895 г. (№ 150703). Поскольку регистр приводит данные имевшиеся на 30 июня 1895 г. логичней было бы предположить продажу только что законченного постройкой катера, по каким-то причинам пропущенного в регистре 1895 г. Аналогичная ситуация имеется по катеру «Navesink», построенного в 1895 г. после 30 июня. Регистр 1896 г. его указывает в своих списках с примечанием, что он продан 30 сентября 1895 г. Ничего похожего по «Petrel» нет. Предположение, что это мог быть катер постройки 1872 г. не находит подтверждения в том факте, что этот катер очень маленький, меньше всех остальных. Но известно, что в отличие от других катеров, доставленных на Кубу на борту зафрахтованных пароходов, «Petrel» шел из США своим ходом, и в пути даже пережил небольшой шторм.

13 августа американские таможенники в Ки-Весте задержали пароход «Petrel», шедший под американским флагом на Кубу. При проверке документов, на нем не оказалось сертификата таможенной Инспекции. Капитан судна заявил, что судно хоть и идет под американским флагом, приобретено правительством Испании, а все документы были потеряны во время шторма, который пришлось преодолеть судну по пути из Нью-Йорка в Ки-Вест (Indianapolis Journal 15.8.1895. P. 1; New York Herald 15.8.1895).

Газета «La Iberia» за 25 августа дополняет картину задержания «Petrel»: «Согласно депеше из Вашингтона, опубликованной в Геральде, таможенный администратор Ки-Веста информировал секретаря министерства финансов, что в порту был арестован пароход "Petrel", прибывший из Нью-Йорка без сертификата инспекции. Капитан говорит, что утерял его во время плавания и гарантирует, что корабль куплен Испанией для береговой обороны Кубы. В связи с этим, секретарь министерства финансов сеньор Вайк (Vike) распорядился обойтись без лишних формальностей, отпустив судно, взыскав с него обычный штраф» (Detención del «Petrel» // La Iberia 25.8.1895. P. 1).

Сам факт отправки приобретенного катера своим ходом, наводит на мысль об исключительности судна. В этой связи интересно, что все «Petrel» числятся в разделе «Паровые суда», и лишь один (№ 150218) – в разделе «Стальные и железные суда». Из испанских газет 1895 г. известно также, что среди приобретенных судов был один буксир, поэтому логично предположить, что это и есть тот самый искомый буксир.

Для соотнесения его с испанскими наименованиями очень ценно сообщение газеты «El Correo Militar» за 2 сентября 1895 г.: «Также приобретена канонерка для реки Кауто» (El Correo Militar 2.9.1895. P. 2). А, как известно, это лодка «Centinela». Вероятно именно из-за задержания американскими таможенниками «Petrel», она и отсутствует в первой редакции министерского приказа о переименовании. Скорее всего именно мореходные качества «Centinela» заставили первоначально причислить ее к канонерским лодкам 3 ранга. Цитируя этот приказ «El Correo militar» от 12 сентября 1895 г. перечисляет, что на Кубе имеется: «33 канонерских лодок второго и третьего ранга: "Alcedo", "Contramaestre", ..., "Vigia", "Caridad" и "Centinela". Семь вооруженных катеров: "Lealtad", "Relampago", "Dardo", "Esperanza", "Intrepida", "Mensajera" и "Valiente"» (El Correo militar 12.9.1895. P. 3).

Таким образом, единственным в создавшейся ситуации способом определения соответствия является анализ характеристик. Испанский справочник по корабельному составу Estado general de la Armada за 1897 и 1898 г. сообщает данные приобретенных в США канонерских лодок, которые сведены в табл. 2. Эти данные по лодке «Guardián» дополнены информацией М. Gálvez Aguilera,

поскольку после войны она вошла в состав кубинского флота. Из приведенной информации следует исключить длину лодки «Centinela» в 30 м, которая выглядит явно завышенной и, скорее всего, представляет механическую ошибку при копировании ее водоизмещения (30 т.).

Таблица 2. Характеристики испанских канонерок, составленные по (Estado..., 1897), (Estado..., 1898), (Galvez, 2007)

	длина	ширина	глубина	осадка	Водоизмещение	скорость	уголь
Delgado Parejo	30,0	5,90	3,05	1,83	85	10	14
Guardián	30,0	5,19	?	?	65	12	?
Esperanza	18,0	2,83	2,22	?	22	?	?
Dardo	18,6	4,00	2,50	1,40	26	6	6
Centinela	?	?	?	1,30	30	9,5	3
Intrépida	20,0	3,80	1,30	1,00	?	9,7	3,5
Mensajera	20,0	3,80	1,25	1,00	17	10	3,5
Relámpago	18,5	4,00	3,50	1,12	22	11	1,6
Valiente	19,0	?	?	?	30	10	?

Таблица 3. Регистровые данные по проданным катерам (футы переведены в метры) (24th annual, 1892 – 30th annual, 1898)

	Год	Валовый тоннаж, брт.	Чистая вместимость, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Мощность машин, и.л.с.
Aztec	1890	28,49	18,53	20,19	4,42	1,59	?
Dart	1894	62,50	40,68	26,08	4,94	2,32	?
Edith	1894	15,25	11,33	15,31	3,05	1,22	?
John E. Thropp	1891	22,50	11,25	19,52	2,75	1,22	?
Leon Abbett	1889	21,24	15,82	16,78	3,66	1,83	100
Navesink	1895	17,31	11,78	15,31	3,75	1,22	92
Petrel	1895	30,46	15,23	20,13	3,66	1,43	?
Shrewsbury	1895	17,31	11,78	18,06	3,75	1,22	?
Sparkle	1889	26,40	13,20	16,16	4,06	1,62	40

Обращает на себя внимание, что для боевых кораблей указано водоизмещение, в то время как в регистре – вместимость и тоннаж. Но вполне очевидно, что существует определенная корреляция между этими параметрами: большему водоизмещению соответствует больший тоннаж и вместимость. Длина тоже указана в разных системах. Для боевых кораблей важна длина корпуса между перпендикулярами, а для торговых – длина по ватерлинии. В данном случае явную корреляцию вряд ли можно выявить, поскольку большое значение имеет рангоут судна. Относительно осадки, тоже возникают вопросы соответствия: для торговых судов это осадка в грузу, а для боевых – при стандартном водоизмещении. Вполне очевидно, что при вооружении и размещении боезапаса могли производиться работы по перепланировке внутренних помещений, что вело к изменению осадки. И только ширина изменялась крайне незначительно.

Из литературы известно, что приобретенный судовладельцем Менендесом «Aztec» стал «Guardián» (Galvez, 2007). В нашей работе по «Delgado Parejo» (Anca, Mitiukov, 2004) мы привели мнение испанского историка Х.Л. Коэльо, что это бывшая яхта «Dart». Оба утверждения полностью подтверждается анализом характеристик. И то и другое судно – самые крупные в выборке, и при этом «Dart» явно больше «Aztec». Ранее нами было обнаружено (Mitiuckov, 2015), что из всей партии имеется всего два однотипных судна – нью-йоркские «речные трамвайчики» «Navesink» и «Shrewsbury», ставшие испанскими «Intrépida» и «Mensajera» (кто из них кто – вопрос для дальнейшей дискуссии), что также видно из таблиц.

Таким образом, в выборке из девяти судов соответствия между пятью установлены. Самую маленькую ширину корпуса (2,75 м) из купленных катеров имеет «John E. Thropp», которому соответствует всего одна канонерка с самой малой шириной «Esperanza» (2,83 м). Разночтения в 8 см волне могли получиться как погрешность округления, так и в результате разных способов замера (максимальная ширина или ширина на мидель-шпангоуте).

Остаются «Dardo», «Relámpago» и «Valiente», имеющие примерно одинаковые размеры (длина 18,5–19,0 м, водоизмещение 22–30 т.), которым соответствуют «Edith», «Leon Abbett» и «Sparkle». Но из таблиц видно, что мощность машин «Sparkle» составляет всего 40 и.л.с., для сравнения у «Leon Abbett» – 100 и.л.с. А у испанских канонерок также есть одна лодка с весьма низкой скоростью и непропорционально большим запасом угля – это «Dardo» (очевидно, применение маломощной

легкой машины дало возможность увеличить запас угля). И, наконец, «Leon Abbett», это, скорее всего, «Relámpago», по крайней мере, ширина корпуса «Leon Abbett» в 3,66 м ближе к заявленным 4,00 м «Relámpago», чем 3,05 «Edith». Ошибиться при разных способах замера на 30 см все-таки проще, чем на метр.

Безусловно, установить окончательно соответствие наименований можно только в случае нахождения в архивах информации о продаже, а предлагаемое соответствие несет более примерный характер.

Американское наименование	Испанское наименование
Aztec	Guardián
Dart	Delgado Parejo
Edith	Valiente
John E. Thropp	Esperanza
Leon Abbett	Relámpago
Navesink и <i>Shrewsbury</i>	Intrépida и Mensajera
Petrel	Centinela
Sparkle	Dardo

5. Заключение

1. Регистры представляют собой подробный и объективный источник по реконструкции биографий кораблей и судов;
2. Сформулированы четыре основных принципа работы с регистрами при решении задачи реконструкции судовых биографий;
3. На основе предложенной методики проведено соответствие купленных в 1895 г. в Нью-Йорке катеров и наименований вошедших в строй испанского флота канонерских лодок.

Литература

- Брызгалов, 2012** – *Брызгалов В.В.* Пароходства, пароходные общества и частные владельцы пароходов на Северной Двине в XIX–XX веках // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России: Мат. межрегион. научн.-практ. конф. (Котлас, 6-7 апреля 2012 г.). Котлас, 2012. Вып. 5. С. 101–108.
- Ефремов, Поспелов, 2003** – *Ефремов Н.А.* Российский речной регистр в истории отечественного судоходства (К 90-летию Русского Регистра) / Н.А. Ефремов, В.И. Поспелов. Москва, 2003. 268 с.
- Лапшин и др., 2012** – Вятские пароходы (1861–1917 гг.) / Р.В. Лапшин, Н.В. Митюков, Л.П. Порцева, А.В. Коробейников. Ижевск: Иднакар, 2012. 168 с.
- Лапшин, Смолин, 2011** – *Лапшин Р.В., Смолин А.А.* Северные пароходства России (1861–1920 гг.). Архангельск: Лодия, 2011. 148 с.
- Павлов, 2014** – *Павлов А.С.* Пароходы Сибири 1844–1918 гг. Якутск, 2014. 168 с.
- Список судов..., 1919** – Список судов речного флота по переписи 1916–17 гг. Бассейн реки Волги. Суда с механическим двигателем. М.: Статчасть Главного управления водного транспорта (ГЛАВОД), Высшего совета народного хозяйства РСФСР, 1919.
- Список судов..., 1923** – Список судов рабочего ядра речного флота СССР. Ч.1. Транспортный флот волжского бассейна. М.: Центральное управление речного транспорта НКПС, 1923.
- Трифонов, Лемачко, 2009** – *Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В.* Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) 1856–1932 гг. СПб.: ЛеКо, 2009. 180 с.
- Яровой, 2010** – *Яровой В.В.* Добровольный флот. СПб.: Галей Принт, 2010. 158 с.
- 24th annual, 1892** – Twenty-fourth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1892. 456 p.
- 25th annual, 1893** – Twenty-fifth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1893. 464 p.
- 26th annual, 1894** – Twenty-sixth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1894. 460 p.
- 27th annual, 1895** – Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895. 502 p.
- 28th annual, 1896** – Twenty-eighth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1896. 414 p.

29th annual, 1897 – Twenty-ninth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1897. 469 p.

30th annual, 1898 – Thirtieth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1898. 414 p.

Anca, Mitiukov, 2004 – *Anca Alamillo A., Mitiukov N.W.* The Gunboat 'Delgado Pareho': Creation and Battle Path // *Bylye Gody*. 2014. № 3. P. 392–398.

Estado..., 1897 – Estado general de la Armada para el año de 1897. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1897.

Estado..., 1898 – Estado general de la Armada para el año de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.

Galvez, 2007 – *Gálvez Aguilera M.* La Marina de Guerra en Cuba (1909–1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007. 190 p.

Mitiukov, 2015 – *Mitiukov N.W.* New-York "Water buses" – the "Intrépida" and "Mensajera" gunboats // *Bylye Gody*. 2015. № 2 (36). pp. 303–308.

Mityukov, 2015 – *Mityukov N.V.* Steamers build in Izhevsk Plants // *Yearbook of Finno-Ugric Studies*. 2015. № 2. S. 95–99.

San Francisco Call, 1898 – Spain's mosquito fleet about Cuba // *San Francisco Call*. 1898. Vol. 83. № 158. 7 May. P. 4.

References

Bryzgalov, 2012 – *Bryzgalov V.V.* Parohodstva, parohodnye obshhestva i chastnye vladel'cy parohodov na Severnoj Dvine v XIX–XX vekah // *Problemy razvitiya trans-portnoj infrastruktury Evropejskogo Severa Rossii: Mat. mezhtregion. nauchn.-prakt. konf. (Kotlas, 6-7 aprelja 2012 g.)*. Kotlas, 2012. Vyp. 5. S. 101–108.

Efremov, Pospelov, 2003 – *Efremov N.A.* Rossijskij rechnoj registr v istorii otechestvennogo sudohodstva (K 90-letiju Russkogo Registra) / *N.A. Efremov, V.I. Pospelov*. Moskva, 2003. 268 s.

Lapshin i dr., 2012 – *Vjatskie parohody (1861–1917 gg.)* / *R.V. Lapshin, N.V. Mitjukov, L.P. Porceva, A.V. Korobejnikov*. Izhevsk: Idnakar, 2012. 168 s.

Lapshin, Smolin, 2011 – *Lapshin R.V., Smolin A.A.* Severnye parohodstva Rossii (1861-1920 gg.). Arhangel'sk: Lodija, 2011. 148 s.

Pavlov, 2014 – *Pavlov A.S.* Parohody Sibiri 1844-1918 gg. Jakutsk, 2014. 168 s.

Spisok sudov..., 1919 – *Spisok sudov rechnogo flota po perepisi 1916-17 gg. Bas-sejn reki Volgi. Suda s mehanicheskim dvigatelem*. M.: Stachast' Glavnogo upravljenija vodnogo transporta (GLAVOD), Vysshego soveta narodnogo hozjajstva RSFSR, 1919.

Spisok sudov..., 1923 – *Spisok sudov rabocheho jadra rechnogo flota SSSR. Ch.1. Transportnyj flot volzhskogo bassejna*. M.: Central'noe upravlenie rechnogo transporta NKPS, 1923.

Trifonov, Lemachko, 2009 – *Trifonov Ju.N., Lemachko B.V.* Russkoe obshhestvo parohodstva i torgovli (ROPiT) 1856-1932 gg. SPb.: LeKo, 2009. 180 s.

Jarovoj, 2010 – *Jarovoj V.V.* Dobrovol'nyj flot. SPb.: Galeja Print, 2010. 158 s.

24th annual, 1892 – Twenty-fourth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1892. 456 p.

25th annual, 1893 – Twenty-fifth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1893. 464 p.

26th annual, 1894 – Twenty-sixth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1894. 460 p.

27th annual, 1895 – Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895. 502 p.

28th annual, 1896 – Twenty-eighth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1896. 414 p.

29th annual, 1897 – Twenty-ninth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1897. 469 p.

30th annual, 1898 – Thirtieth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1898. 414 p.

Anca, Mitiukov, 2004 – *Anca Alamillo A., Mitiukov N.W.* The Gunboat 'Delgado Pareho': Creation and Battle Path // *Bylye Gody*. 2014. № 3. P. 392–398.

[Estado..., 1897](#) – Estado general de la Armada para el año de 1897. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1897.

[Estado..., 1898](#) – Estado general de la Armada para el año de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.

[Galvez, 2007](#) – *Gálvez Aguilera M.* La Marina de Guerra en Cuba (1909–1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007. 190 p.

[Mitiuckov, 2015](#) – *Mitiukov N.W.* New-York "Water buses" – the "Intrépida" and "Mensajera" gunboats // *Bylye Gody*. 2015. № 2 (36). pp. 303–308.

[Mityukov, 2015](#) – *Mityukov N.V.* Steamers build in Izhevsk Plants // *Yearbook of Finno-Ugric Studies*. 2015. № 2. S. 95–99.

[San Francisco Call, 1898](#) – Spain's mosquito fleet about Cuba // *San Francisco Call*. 1898. Vol. 83. № 158. 7 May. P. 4.

УДК 930.2

Морские и речные регистры как исторический источник

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}

^a Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

Аннотация. В работе показано, что морские и речные регистры представляют собой подробный и объективный исторический источник для реконструкции биографий кораблей и судов. Дается источниковедческая характеристика регистров, показаны основные ограничения на их применение. Выделены основные группы данных, содержащиеся практически во всех регистрах. На примере двух российских регистров 1919 и 1923 г. показана разная степень подробности представленной информации. Сформулированы четыре основных принципа работы с регистрами при решении задачи реконструкции судовых биографий: принцип хронологической преемственности, принцип обратного поиска справок, принцип системного поиска, принцип соответствия характеристик. В качестве иллюстрации возможности предложенной методики и сформулированных принципов работы с регистрами, решена задача отыскания соответствия купленных в 1895 г. в Нью-Йорке катеров и наименований вошедших в строй испанского флота канонерских лодок, переброшенных на Кубу.

Ключевые слова: история, источниковедение, морской регистр, речной регистр, исторический источник, биография пароходов, принципы работы с регистрами.

* Корреспондирующий автор

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