

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



Published in the Slovak Republic  
Voennyi Sbornik  
Has been issued since 1858.  
E-ISSN: 2409-1707  
2021. 9(1): 15-20

DOI: 10.13187/vs.2021.1.15

[www.ejournal6.com](http://www.ejournal6.com)

## Votkinsk Barges of the Baltic Fleet according to the Ship List of 1908

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

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

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

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

### Abstract

The analysis of the Ship's Lists of 1904 and 1908 was carried out, and their comparison with the construction documentation of the Votkinsk plant. It is concluded that in the period between the publication of the Ship's Lists there was a renumbering of the ships of the Kronstadt port. The presence in the 1904 List of barge № 26, suitable for the new numbering, suggests that this process began already in 1904.

Analysis of Votkinsk products built in 1901-04 allows us to assert that, in all likelihood, two dry cargo barges built in 1901, before commissioning, were revised at the Pullman plant, which is why it is listed as the builder of both ships. The water-filled boat built in 1903 as part of the Baltic Fleet is absent both in 1904 and in 1908. However, since the factory documentation unambiguously indicates its construction, it can be assumed that in 1903 the plant did not build, but conversion into a water-filled boat of a 70-foot barge, previously built for the Sveaborg port. This fact can explain the absence of a vessel with suitable characteristics in both lists – they duplicated the old data of the barge, only indicating that it was a water-filled boat of the Kronstadt port. In addition, this explains the coincidence of the contract price and the volume of work performed in the table of V.N. Stupishin – The Maritime Department paid for the work after the fact.

**Keywords:** Baltic Fleet, auxiliary floating facilities, Votkinsk plant, shipbuilding.

### 1. Введение

В 1908 г. вышла очередная редакция Судового списка (*Судовой список, 1908*). В отличие от более поздних редакций, в которых вспомогательные плавсредства опущены, этот список приводит их в полном объеме, продолжая традиции предыдущих изданий. Ранее, анализируя состав плавсредств Кронштадтского и Петербургского портов (*Mitiukov et al., 2018*), мы остановились на судовом списке 1904 г. (*Судовой список, 1904*).

### 2. Результаты

Первым в списке идет пароход «Граф Вронченко», в 1897 г. ставший «Баржей № 1» (*Яровой, 2018*). В Судовом списке 1904 г. баржа присутствует как № 1, и прямо указано, что это бывший пароход (*Судовой список, 1904: 214*). В 1908 г. судно впервые упомянуто как баржа № 40 Кронштадтского порта, а поскольку характеристики и стоимость оценки в

\* Corresponding author

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

9628 руб. 63 коп. совпадет с данными предыдущих списков, сомнений нет, что это бывший «Граф Вронченко», хотя в списке, в отличие от предыдущих, об этом не говорится (*Судовой список, 1908: 34-35*). Таким образом, судно дожило до 1908 г.

Отыскание соответствий между другими судами сомнений не вызывает (*Таблица 1*).

**Таблица 1.** Сравнение состава плавсредств воткинской постройки в Судовых списках 1904 и 1908 гг. (в характеристиках приведена длина и ширина в футах)

Год	Заводская информация	Характеристики	Судовой список, 1904	Судовой список, 1908
1850	№ 1 для КП	140 – 20	Нет.	КП № 40, 1850 г.п.
1855/57	№ 1–6 для КП (6 шт.)	82 – 20	КП № 4, 1857 г.п.	КП № 23, 1857 г.п.
			КП № 5, 1857 г.п.	КП № 24, 1857 г.п.
			КП № 6, 1857 г.п.	КП № 25, 1857 г.п.
			КП № 7, 1857 г.п.	КП № 26, 1857 г.п.
			СП № 11, 1857 г.п.	СП № 11, 1857 г.п.
Нет	Нет			
1860-61	№ 3, 4, 5, 6 для СП (4 шт.)	75 – 17,5	СП № 3, 1861 г.п.	Нет.
			СП № 4, 1861 г.п.	СП № 4, 1861 г.п.
			СП № 5, 1861 г.п.	СП № 5, 1861 г.п.
			СП № 6, 1861 г.п.	СП № 6, 1861 г.п.
1860/61	№ 1, 2 для СП (2 шт.)	60 – 14,25	СП № 7, 1860 г.п.	СП № 7, 1860 г.п.
			СП № 8, 1860 г.п.	СП № 8, 1873 г.п.
1862/65	Палубные № 1, 2 для КП (2 шт.)	90 – 22	КП № 8, 1862-64 г.п.	КП № 27, 1862-64 г.п.
			КП № 9, 1862-64 г.п.	КП № 28, 1862-64 г.п.
1863/65	Беспалубные № 1, 2 для КП (2 шт.)	90 – 22	КП № 10, 1862-64 г.п.	КП № 29, 1862-64 г.п.
			КП № 11, 1862-64 г.п.	КП № 30, 1862-64 г.п.
1863/65	Плашкоуты № 1–14 для КП (14 шт.)	61 – 20,33	КП № 20–33, 1864 г.п.	КП № 20–33, 1864 г.п.
1864/66	№ 1–4 (4 шт.)	80 – 22	СП № 15, 1865 г.п.	СП № 15, 1865 г.п.
			СП № 16, 1865 г.п.	СП № 16, 1865 г.п.
			СП № 17, 1865 г.п.	СП № 17, 1865 г.п.
			СП № 18, 1866 г.п.	СП № 18, 1866 г.п.
1865/66	б/п для КП (4 шт.)	120 – 22	КП № 123, 1867 г.п.	КП № 32, 1867 г.п.
			КП № 124, 1867 г.п.	КП № 33, 1867 г.п.
			КП № 125, 1867 г.п.	КП № 34, 1867 г.п.
			КП № 126, 1867 г.п.	КП № 35, 1867 г.п.
1866/67	б/н (3 шт.)	80 – 22	СП № 19, 1867 г.п.	СП № 19, 1867 г.п.
			СП № 20, 1867 г.п.	СП № 20, 1889 г.п.
			КП № 21, 1866 г.п.	КП № 10, 1866 г.п.
1866/67	б/н (1 шт) для Свеаборга	90 – 22	Нет.	Нет
1866/67	б/н (2 шт.) для Свеаборга	75 – 17,6	Нет.	Нет.
			Нет.	Нет.
1866/67	б/н (2 шт.) для Свеаборга	70 – 14	СП № 27, 1867 г.п.	СП № 27, 1867 г.п.
			КП бот № 1, 1867 г.п.	КП бот № 1, 1867 г.п.

*Примечание:* КП – Кронштадтский порт, СП – Санкт-Петербургский порт.

Из шести барж постройки 1855-57 гг. одно судно в 1867 г., вероятно бывшая баржа № 6, стала плавучим маяком «Елагинский», который числится в составе флота, по крайней мере, до революции. Из оставшихся барж – четыре в 1904 г. находились в Кронштадтском порту, одна в Петербургском. Эта же расстановка сохраняется и в 1908 г., но видно, что в период между составлениями этих списком плавсредства Кронштадтского порта перенумеровали. В этой связи интересно одно совпадение. В Судовом списке 1904 г. имеется одиночная баржа № 26 Кронштадтского порта с характеристиками, идентичными 82-футовым баржам. Поскольку в более ранних выпусках Судовых списков уже имелись накладки, когда переименованные баржи указываются дважды, или при переводе из одного порта в другой также указаны дважды (Mitiukov et al., 2018), можно предположить, что в 1904 г. как раз начался процесс упорядочивания номеров барж Кронштадтского порта, а первой по списку как раз и стала баржа № 26.

Из четырех 75-футовых барж Петербургского порта, имевшихся в 1904 г., в списке 1908 г. сохранилось лишь три единицы. Отсутствующая в списке баржа № 3, вероятно, списана. Две 60-футовые баржи Петербургского порта под номерами 7 и 8 присутствуют как в списке 1904 г., так и в списке 1908 г.

В 1862-65 гг. Воткинский завод построил четыре 90-футовые баржи для перевозки крупногабаритных грузов, две из которых были палубные, а две беспалубные. К сожалению, во всех Судовых списках они числятся как однотипные. В списке 1904 г. это Кронштадтские баржи № 8–11, а в списке 1908 г. они идут под № 27-30. Что характерно, Кронштадтские баржи снова перенумерованы в период с 1904 по 1908 гг. и новые номера идут явно по порядку, продолжая нумерацию более старых 82-футовых барж.

14 плашкоутов Кронштадтского порта, имевшиеся в списке 1904 г. под этими же номерами присутствуют и в списке 1908 г. Четыре 80-футовые баржи для Петербургского порта под теми же номерами повторяются в списке 1908 г., как и 1904 г.

Четыре 120-футовые баржи для Кронштадтского порта снова перенумерованы. № 123-126 стали № 32-35, продолжая единую нумерацию с баржами предыдущего типа.

90-футовая баржа для Свеаборгского порта, построенная в 1866/67 гг., исчезает из Судовых списков в конце 1880-х гг. Нет о ней сведений и в Судовом списке 1908 г.

Две 75-футовые баржи для Свеаборгского порта, по-видимому, после готовности ушли в Каспийскую флотилию, где стали баржами № 30 и № 31. Сведений о них список 1908 г. также не содержит.

Информацию по двум 70-футовым баржам для Свеаборгского порта список 1908 г. повторяет из списка 1904 г.

Кроме указанных в [Таблице 1](#) судов, Воткинский завод построил ряд плавсредств для Балтийского флота в период с 1901 по 1904 гг. Наиболее подробно эта информация дается в работе директора Воткинского краеведческого музея В.Н. Ступишина.

Позицией 24 своего списка (МИКВ. Д. 4812. Л. 2) В.Н. Ступишин указывает баржи для сухого груза Кронштадтского порта (2 шт.). Длина 22,87 м (75'), ширина 4,88 м (16'), высота борта 2,21 м (7'3"), осадка порожним 0,38 м (1'3"), с грузом 65,5 т. (4000 пуд.) – 0,91 м (3'). 1901 г., стоимость 21312 руб.

Позицией 25 у него идут плашкоуты Кронштадтскому порту (5 шт.). Длина 19,82 м (65'), ширина 6,71 м (22'), высота борта 2,29 м (7'6"), осадка порожним 0,36 м (1'2"). 1901 г., стоимость 44362 руб.

Позиция 36 снова баржи для сухого груза Кронштадтскому порту (2 шт.). Длина 22,87 м (75'), ширина 4,88 м (16'), высота борта 2,21 м (7'3"), осадка порожним 0,38 м (1'3"), с грузом 65,5 т. (4000 пуд.) – 0,91 м (3'). 1902 г., стоимость 23032 руб.

И позицией 44 – водоналивной бот Кронштадтскому порту (1 шт.). Длина 24,4 м (80'), ширина 4,88 (16'), высота борта 1,83 м (6'0"), осадка порожним 0,53 (1'9"). 1903 г., стоимость 10161 руб. (МИКВ. Д. 4812. Л. 2).

В таблице, приводимой В.Н. Ступишиным с расходами судов при постройке, в 1901 г. для Управления кораблестроения и снабжения построены две баржи железные морские общими затратами 17959 руб. 46 коп. При стоимости контракта 23312 руб. 12 коп. завод получил прибыль 5352 руб. 66 коп. (МИКВ. Д. 4812. Л. 6). Поскольку цифры затрат и прибыли сходятся со стоимостью контракта, можно заключить, что в таблице с характеристиками барж В.Н. Ступишин допустил опisku, написав 21312 руб., вместо 23312 руб.

Для Морского Министерства в том же году завод построил пять железных флашкоутов с общими затратами 31515 руб. 52 коп. А поскольку стоимость контракта составила 44362 руб. 50 коп., завод получил прибыли 12846 руб. 98 коп. (МИКВ. Д. 4812. Л. 6).

В 1902 г. завод построил для Кронштадтского порта 2 шт. «барок железных» (так в источнике), затратив 16919 руб. 27 коп. При стоимости контракта 23032 руб. 38 коп., он получил прибыль 6113 руб. 10 коп. (МИКВ. Д. 4812. Л. 8). Расхождение в 1 коп. вполне могло получиться как погрешность округления, поскольку все расходы проводились с точностью монеты минимального номинала, т.е. ¼ коп.

Для Кронштадтского порта в 1903 г. построен водоналивной бот, по которому затраты совпали со стоимостью контракта и составили 10161 руб. 12 коп. (МИКВ. Д. 4812. Л. 12), обеспечив нулевую прибыль.

Судовой список 1904 г. среди плавсредств Кронштадтского порта показывает пять палубных флашкоутов «ж», «з», «и», «і» и «к» грузоподъемностью по 81,9 т. (5000 пуд.), «постр[оенные] в 1901 г. на Камско-Воткинском заводе» (Судовой список, 1904: 212). Две баржи № 24 и № 26 «постр[оены] на Воткинском заводе в 1901 г.». Их грузоподъемность по 65,5 т. (4000 пуд.), длина 22,87 м (75'), ширина 4,88 м (16'), углубление 0,91 м (3') (Судовой список, 1904: 216) однозначно указывают, что это баржи воткинской постройки. Но вот еще по двум баржам № 19 и № 20 с теми же характеристиками указано, что это «постр[ойки] 1901 г. Екатеринбург[оф – ?], зав[од] Пульмана» (Судовой список, 1904: 216). Больше судов с подобными характеристиками в списке нет.

Водоналивные боты с характеристиками, аналогичными построенному в Воткинске судну в Судовом списке 1904 г. отсутствуют.

В списке 1908 г. среди плавсредств Кронштадтского порта указаны баржи № 11 и 12 постройки 1901 г., строителем которых указан «зав[од] Пульмана», длиной 22,87 м (75'), шириной 4,88 м (16'), углублением 0,91 м (3') и грузоподъемностью 65,5 т. (4000 пуд.) (Судовой список, 1908: 32-33). Совпадение характеристик, года и места постройки практически однозначно указывает, что это бывшие № 19 и № 20 списка 1904 г.

Под этими судами идет еще одна запись для барж № 13 и № 14, в графе характеристик и года постройки для которых написано «d», что, по принятым в этом судовом списке сокращениям, означает повтор предыдущих позиций таблицы. Но местом постройки для них указан «Воткинск[ий] зав[од]». Совпадение характеристик также однозначно указывает, что это бывшие № 24 и № 26 списка 1904 г.

А вот что касается литерных плашкоутов, то наиболее близкая запись на той же странице (раздел «Железные баржи») гласит: «№ 15, 16, 17, 19 и 20» – 5 шт. Длина 22,57 (74'), ширина 4,98 м (16'4"), углубление 0,91 (3'), грузоподъемность 65,5 т. (4000 пуд.), 1902 год постройки. Место постройки не указано.

Как видно, различие с характеристиками, указанными В.Н. Ступишиным, слишком большое. Тем не менее, список 1904 г. однозначно указывает, что плашкоуты вошли в строй, а серия из пяти судов слишком большая, чтобы всем сразу неожиданно исчезнуть. Одно судно вполне может быть списано по форс-мажорным обстоятельствам, но не все пять.

Однако в разделе «Флашкоуты беспалубные, железные» сразу за четырнадцатью судами воткинской постройки 1864 г. идут 15 судов, местом постройки которых значится Кронштадт. Это № 24–38. Год постройки их 1903, характеристики повторяют предыдущую серию, а цена стоит по 13821 руб. 50 коп. за штуку. По предыдущей серии дается длина 18,6 м (61'), ширина 6,81 м (22'4"), углубление 0,3 м (1'), грузоподъемность 81,9 т. (5000 пуд.) (Судовой список, 1908: 38-39). Характеристики намного ближе к указанным В.Н. Ступишиным, а цена за единицу отличается более чем в полтора раза.

Далее на следующем развороте идет продолжение таблицы из десяти судов № 39–48 постройки 1906 г., характеристики, завод-строитель и цена которых также совпадет с предыдущими (Судовой список, 1908: 40-41).

Подобная запись наводит на мысль, что составители не имели характеристик этих новых флашкоутов, и по ошибке поместили символ повторения предыдущих. Это косвенно подтверждается информацией из Судового списка 1904 г., по которому в Кронштадтском порту значатся два флашкоута постройки 1903 г. завода Пульмана «д» и «е» (Судовой список, 1904: 212). Их характеристики не указываются, но грузоподъемность показана в

10000 пуд. (но не понятно, каждого или за оба). Эти суда также отсутствуют в списке 1908 г., поэтому, скорее всего, они также попали в диапазон номеров № 24–38.

Что касается водоналивного бота, то снова, ничего подходящего в списке 1908 г., как и в списке 1904 г. нет.

Информация о соответствиях плавсредств воткинской постройки по Судовым спискам 1904 и 1908 гг. сведена в [Таблице 2](#).

**Таблица 2.** Плавсредства воткинской постройки 1901-1904 гг. для Кронштадтского порта

	Характеристики по Ступишину	Судовой список, 1904	Судовой список, 1908
Баржа для сухого груза, 1901 г.	75 – 16	№ 19	№ 11
Баржа для сухого груза, 1901 г.	75 – 16	№ 20	№ 12
Плашкоут железный, 1901 г.	65 – 22	ж	№ 24–38
Плашкоут железный, 1901 г.	65 – 22	з	
Плашкоут железный, 1901 г.	65 – 22	и	
Плашкоут железный, 1901 г.	65 – 22	і	
Плашкоут железный, 1901 г.	65 – 22	к	
Баржа для сухого груза, 1902 г.	75 – 16	№ 24	№ 13
Баржа для сухого груза, 1902 г.	75 – 16	№ 26	№ 14
Водоналивной бот, 1903 г.	80 – 16	Нет.	Нет.

### 3. Заключение

Анализ судовых списков 1904 и 1908 гг. позволяет сделать вывод, что в период между выходом этих работ произошла перенумерация плавсредств Кронштадтского порта. Наличие в списке 1904 г. баржи № 26, подходящей под новую нумерацию, позволяет утверждать, что этот процесс начался уже в 1904 г.

Анализ воткинской продукции, построенной в 1901-04 гг. позволяет утверждать, что по всей вероятности, две баржи для сухого груза 1901 года постройки перед вводом в строй прошли доработку на заводе Пульмана, из-за чего тот числится заводом-строителем обоих судов.

Водоналивной бот, построенный в 1903 г. в составе Балтийского флота отсутствует как в 1904 г., так и в 1908 г. Однако, поскольку заводская документация однозначно указывает на его постройку, можно предположить, что в 1903 г. завод осуществил не постройку, а переделку в водоналивной бот 70-футовой баржи, построенной для Свеаборгского порта. Этот факт может объяснить отсутствие судна с подходящими характеристиками в обоих списках – там продублировали старые данные баржи, указав, что это водоотливной бот Кронштадтского порта № 1. Кроме того, это объясняет совпадение контрактной цены и объема проведенных работ в таблице В.Н. Ступишина. Морское ведомство оплатило работы по факту.

### Литература

[МИКВ](#) – Архив Музея истории и культуры города Воткинска.

[Судовой список, 1904](#) – Судовой список 1904 года. СПб.: Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1904. 412 с.

[Судовой список, 1908](#) – Судовой список 1908 года. Исправлено на 1 июня. Часть II. Портовые, плавучие средства. СПб.: Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1908. 200 с.

[Яровой, 2018](#) – Яровой В.В. Балтийский флот 1877–1878 гг. Справочник по корабельному составу // *Морская кампания*. 2018. № 6 (82). 72 с.

[Mitiukov et al., 2018](#) – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Matveev D.V. *Votkinsk's Barges for the Baltic Fleet* // *Voennyi Sbornik*. 2018. 6(2): 95–99. DOI: 10.13187/vs.2018.2.95

## References

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

Jarovoj, 2018 – Jarovoj, V.V. (2018). Baltijskij flot 1877–1878 gg. Spravochnik po korabel'nomu sostavu [Baltic Fleet 1877-1878 Handbook on the ship composition]. *Morskaja kampanija*. 6 (82): 72. [in Russian]

Mitiukov et al., 2018 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Matveev, D.V. (2018). Votkinsk's Barges for the Baltic Fleet. *Voennyj sbornik*. 6(2): 95-99. DOI: 10.13187/vs.2018.2.95

Sudovoj spisok, 1904 – Sudovoj spisok 1904 g. [Ship list 1904]. S-Petersburg, 1904. [in Russian]

Sudovoj spisok, 1908 – Sudovoj spisok 1908 g. [Ship list 1908]. Part II. S-Petersburg, 1908. [in Russian]

## Воткинские баржи Балтийского флота по Судовому списку 1908 г.

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

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

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

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

**Аннотация.** Произведен анализ судовых списков 1904 и 1908 гг. и их сравнение с построечной документацией Воткинского завода. Сделан вывод, что в период между выходом Судовых списков произошла перенумерация плавсредств Кронштадтского порта. Наличие в списке 1904 г. баржи № 26, подходящей под новую нумерацию, позволяет утверждать, что этот процесс начался уже в 1904 г.

Анализ воткинской продукции, построенной в 1901-04 гг. позволяет утверждать, что по всей вероятности, две баржи для сухого груза 1901 года постройки перед вводом в строй прошли доработку на заводе Пульмана, из-за чего он числится заводом-строителем обоих судов. Водоналивной бот, построенный в 1903 г. в составе Балтийского флота отсутствует как в 1904 г., так и в 1908 г. Однако, поскольку заводская документация однозначно указывает на его постройку, можно предположить, что в 1903 г. завод осуществил не постройку, а переделку в водоналивной бот 70-футовой баржи, ранее построенной для Свеаборгского порта. Этот факт может объяснить отсутствие судна с подходящими характеристиками в обоих списках – там продублировали старые данные баржи, лишь указав, что это водоотливной бот Кронштадтского порта. Кроме того, это объясняет совпадение контрактной цены и объема проведенных работ в таблице В.Н. Ступишина – Морское ведомство оплатило работы по факту.

**Ключевые слова:** Балтийский флот, вспомогательные плавучие средства, Воткинский завод, судостроение.

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