

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2023. 18(1): 438-451
 DOI: 10.13187/bg.2023.1.438

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Barges and Praams of the Baltic Fleet in World War I and the Civil War

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}, Irina Yu. Cherkasova ^b

^a Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

^b Cherkas Global University, Washington DC, USA

Abstract

The paper reconstructed the biographies of barges and praams of the Kronstadt and Petrograd military ports during the First World War and the Civil War. Despite the fact that during the First World War and the Civil War there were practically no active hostilities on the territory of Petrograd and Kronstadt, the watercraft of these ports suffered significant losses. Ports have lost a total of 24 barges and praams, and another nine barges have probably been transferred to other ports.

In 1908, there were 21 barges and 2 praams in the port of St. Petersburg, in 1924 – 5 boats. In 1908, there were 51 barges and 48 praams in Kronstadt, in 1924 there were 34 barges and 9 pontoons. Basically, the reduction in the number of watercraft should be sought in the subjective factor. If before the revolution it was determined by the tasks ahead, then in 1922 a regulation was adopted, according to which it was supposed to have 20 barges and 20 praams for the ports of the First category (Kronstadt), and 10 barges and 5 praams for the ports of the Second category (Petrograd). Because of this, the command of the ports, having formed the states, was forced to sell the remaining watercraft to private traders and shipping companies.

During the reform period, the products of the Votkinsk plant played a decisive role in the technical re-equipment of the floating facilities of the Kronstadt and St. Petersburg ports. As the experience of the First World War and civil wars showed, these boats were not only in demand, but quite durable. Despite the rather serious replenishment of barges in the period 1908-1912 and as a result of the evacuation of the Baltic ports at the end of the First World War, in 1923, Votkinsk products still prevail among the own watercraft of these ports. But if the Kronstadt port had a choice of available barges and praams, then the Petrograd port was forced to attract non-self-propelled ships that happened to be there: former floating batteries, battery-barges, etc.

At the same time, the fact is characteristic that for the documentation of the Soviet period, the year of construction of barges and praams was not indicated, noting that they were “pre-revolutionary construction”. Probably, with this step, the command did not want to draw unnecessary attention to their watercraft. If they cope with their functions, then let them be built in the 1850s and 1860s.

Keywords: Russian Empire, navy, port craft, port of Kronstadt, port of Petrograd, barge, praams.

1. Введение

Плавающие средства портов военно-морского флота Российской империи и СССР пока не были объектом чьего-либо целенаправленного изучения. Баржи и плашкоуты изредка появляются в трудах исследователей, описывающих работу военных портов, но это все крайне эклектичные упоминания, не дающие целостной картины их функционирования, с одной стороны, с другой – в случае начала боевых действий баржи нередко вооружались, превращаясь в плавбатареи. И если военный период их биографий описан с разной степенью детализации, то период эксплуатации как барж дается либо в

* Corresponding author

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

тезисном виде, либо о нем вообще ничего не сообщается. Между тем плавучие средства портов военно-морского флота делали свою, может, не очень заметную, но чрезвычайно нужную работу и тоже несли потери. Целью данной работы является реконструкция биографий барж и плашкоутов Кронштадтского и Петроградского военных портов периода Первой мировой и Гражданской войн.

2. Материалы и методы

Работа в своей основе базируется на материалах Российского государственного архива военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация), документы которого подвергнуты критическому анализу.

В основном в работе использован исторический метод. Если какое-то плавсредство пропадает из более позднего по хронологии документа, получается, что оно исключено из состава флота в период между составлением предыдущего документа, где оно упомянуто в последний раз, и этим. Полезным также оказался метод анализа, позволяющий выделить сведения, являющиеся предположительно ошибочными.

3. Обсуждение

Несмотря на то, что плавсредства Балтийского флота пока не являлись объектом целенаправленного исследования, имеется определенная литературная база, которую условно можно разделить на две части.

С одной стороны, это статистическая литература Морского ведомства, изданная в начале XX в. Продолжая традиции издания Судовых списков с подробным описанием не только боевого состава флота, но и его плавучих средств, Морское ведомство России в преддверии Русско-японской войны 1904–1905 гг. выпустило новое издание Судового списка (*Судовой список..., 1904*). В нем перечислены все плавсредства имевшихся на то время флотов и флотилий, а также суда Добровольного флота, отдельного корпуса пограничной стражи и т.п.

По итогам проигранной войны Морское ведомство подверглось жестокой критике, следствием чего явились реформы, затронувшие, в том числе, и издательские проекты. Поэтому следующий Судовой список оказался разделенным на две части. Вспомогательные и технические средства флота были сведены во второй том (*Судовой список..., 1908*). Вполне очевидно, что спрос на первую часть, где приведены боевые корабли основных классов, намного превысил таковой на вторую часть. Только этим можно объяснить кардинальную перестройку формата следующего списка, изданного в 1914 г. (*Судовой список..., 1914*). Во-первых, он впервые был иллюстрирован с подробной справкой по каждому кораблю, а во-вторых (также впервые), в нем почти полностью отсутствовали плавучие средства. Из портовых средств оставались лишь самоходные суда (портовые суда и катера). Скорее всего, новый формат пришелся по душе как издателю, так и читателю, поэтому последующие издания в большей или меньшей степени его повторяли, даже проекты частных издательств (*Российский императорский флот..., 1915*).

В 1922 г. Оперативное управление Штаба РККФ предприняло попытку издания «Судового справочника Морских сил Союза ССР» (*РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 1191*). К сожалению, поскольку издание имело гриф секретности, известно лишь о Приложении к справочнику – «Альбоме фотографий, чертежей и силуэтов», изданном в Ленинграде в 1925 г. Информация о плавсредствах там также отсутствует, как и в репринте этого издания (*Верстюк, 2019*).

Вторая группа литературы представляет собой справочные издания советского и постсоветского периода. Хронологически первая работа из этого списка – справочник С.П. Моисеева (*Моисеев, 1948*). В «традициях», заложенных Судовым списком 1914 г., вспомогательные средства портов в нем ограничиваются портовыми судами, тендерами и транспортами.

Намного более информативным стал справочник С.С. Бережного (*Бережной, 1981*), изданный Минобороны СССР с грифом «Для служебного пользования». Несмотря на впервые опубликованные подробные списки кораблей и судов с их краткой биографией, баржи и прочие плавсредства упоминаются лишь в связи с их переделкой в плавбатареи или плавмастерские. Специальная глава, где бы, например, перечислялись только баржи или плашкоуты, отсутствует.

Кроме того, справочнику Бережного, как веянию эпохи, был присущ еще один существенный недостаток: в нем отсутствовала информация о гибели судна в период Великой Отечественной войны (биография просто обрывалась в середине войны), а также о переименованиях в связи с неудобными на то время вождями («Троцкий», «Молотов» и т.д.). Поэтому на территории бывшего СССР большой популярностью пользовался изданный в Германии справочник Бернхарда Гомма (*Gomm, 1992–1999*), ходивший в русском переводе в самиздате.

На русском языке первыми изданиями, в которые встроен мартиролог кораблей и судов и в которых дается более или менее полная картина переименований, стали справочники Ю.В. Апалькова (наиболее объемный из них – (*Апальков, 1996*)). Но и здесь излагаются лишь боевые корабли основных классов, вплоть до минных судов. Данная традиция распространяется практически и на все подобные более поздние работы.

Несколько особняком от этой «традиции» располагаются справочники, написанные в соавторстве с В.В. Яровым. Один из них, посвященный Балтийскому флоту периода русско-турецкой войны 1877–1878 гг. дает информацию о нескольких баржах, например барже № 1, бывшем пароходе «Граф Вронченко» (Яровой, 2018). Еще один справочник, хоть и посвящен Северному морю, вероятно, впервые в отечественной историографии содержит сведения о самоходных баржах, плавучих доках и кранах (Яровой и др., 2013). Но в целом баржи и плашкоуты в них тоже остались за рамками рассмотрения.

Таким образом, следует сделать вывод, что более или менее достоверно реконструкцию биографий плавучих средств портов Балтийского флота на основе литературы можно произвести лишь до 1908 г.

4. Результаты

В «Сведениях по списку флота и плавучих средств военных портов» (составлен в начале 1922 г.) имеется таблица (Таблица 1, колонки 1–4) с характеристиками имевшихся плавсредств Главного военного Кронштадтского порта (РГА ВМФ. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 205. Л. 11-15). По ним всем имеется приписка «необходимы Кронштадту». Кроме непосредственно кронштадтских барж, в списке имеются три крепостные баржи № 2, 3 и 4 (в таблице помечены буквой «К»). Возможно, речь идет о судах, эвакуированных из крепостей Финляндии и Эстонии.

Очевидно, после детального освидетельствования руководство Главвоенкронпорта приняло в августе 1922 г. решение о дальнейшей судьбе каждого судна: оставить в порту на хранении (1), передать другим учреждениям (2), сдать в аренду (3) или сдать на слом (4) (РГА ВМФ. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 205. Л. 11-15) (таблица 1, колонка 5). Относительно передачи другим учреждениям по барже № 15 значится: «в распоряжение Убекобалта» (позднее – Гидрографический отдел Балтийского флота); барже № 32 – «в Луге» (очевидно, используя там для каких-то целей); барже № 51 – «находится в расп[оряжении] Петроп[орта]».

Данные Таблицы 1 очень хорошо коррелируются с довоенными списками плавсредств Кронштадтского порта как по номерам, так и по характеристикам (Судовой список..., 1908). Для сравнения в Таблице 1 добавлено место постройки по Судовому списку и страница, указывающая на это (Таблица 1, колонка 6). Баржи № 11 и № 12, указанные как постройки Пульмана, на самом деле Воткинской постройки, как и пять плашкоутов из диапазона № 24-38 (Митюков, 2021: 18). И, разумеется, в Судовом списке отсутствуют суда постройки после 1908 г.

Таблица 1. Плавсредства Кронштадтского порта в 1922 г.

№	Год	Характеристики (грузо-подъемность – пуд., длина, ширина, углубление, футы)	Состояние	Решение	Завод, страницы по Судовому списку
Баржи железные					
№ 1	1861	1500, 70 × 14 × 1,5	СР	1	Ижорский (30-31)
№ 2	1875	2000, 70 × 14 × 3	КР	1	Бритнев (30-31)
№ 3	1875	2000, 70 × 14 × 3	КР	1	Бритнев (30-31)
№ 5	1899	2000, 75 × 18 × 2	КР	1	Невский (32-33)
№ 7	1900	2000, 75 × 18 × 2	СР	3	Пульман (32-33)
№ 9	1878	3000, 50 × 12 × 2	КР	1	Росеплев (32-33)
№ 10	1866	8000, 80 × 22,5 × 1,5	Годна	1	Воткинский (32-33)
№ 11	1901	4000, 79 × 16 × 3	СР	3	Пульман (32-33)
№ 12	1901	4000, 75 × 16 × 3	СР	1	Пульман (32-33)
№ 13	1901	4000, 75 × 16 × 3	СР	1	Воткинский (32-33)
№ 14	1901	4000, 75 × 16 × 3	КР	4	Воткинский (32-33)
№ 15	1902	4000, 74 × 16,33 × 3	КР	2	Неизв. (32-33)
№ 16	1902	4000, 74 × 16,33 × 3	КР	3	Неизв. (32-33)
№ 17	1902	4000, 74 × 16,33 × 3	КР	4	Неизв. (32-33)
№ 18	1908	10000, 88 × 23,66 × 2	КР	3	?
№ 19	1902	4000, 74 × 16,33 × 3	МР	1	Неизв. (32-33)
№ 20	1902	4000, 74 × 16,33 × 3	МР	3	Неизв. (32-33)
№ 21	1878	4500, 50 × 14 × 3	КР	3	Росеплев (32-33)
№ 22	1878	6000, 76 × 16 × 3	СР	1	Росеплев (32-33)
№ 23	1857	7000, 85 × 21 × 3	КР	4	Воткинский (32-33)
№ 24	1857	7000, 85 × 21 × 3	СР	1	Воткинский (32-33)
№ 27	1864	9000, 90 × 22 × 4	КР	4	Воткинский (34-35)
№ 29	1864	9000, 90 × 22 × 4	СР	1	Воткинский (34-35)
№ 30	1864	9000, 90 × 22 × 4	КР	3	Воткинский (34-35)

№ 31	1886	9000, 90 × 25 × 5	КР	1	Кронштадт (34-35)
№ 32	1908	10000, 88,5 × 23,66 × 2	СР	2	?
№ 33	1867	10000, 120 × 22 × 4,5	КР	4	Воткинский (34-35)
№ 34	1868	10000, 120 × 22 × 4,5	СР	1	Воткинский (34-35)
№ 35	1868	10000, 120 × 22 × 4,5	СР	1	Воткинский (34-35)
№ 36	1908	10000, 88,5 × 23,66 × 2	СР	1	?
№ 38	1908	10000, 88,5 × 23,66 × 2	СР	1	?
№ 39	1863	11000, 130 × 28,5 × 4,5	КР	3	Пульман (34-35)
№ 40	1850	12000, 140 × 20 × 3	СР	1	Воткинский (34-35)
№ 43	1908	12000, 120 × 34 × 4,5	МР	1	Строится (34-35)
№ 45	1912	15000, 112 × 26,5 × 5	КР	1	?
№ 46	1912	15400, 112 × 26,5 × 5	СР	1	?
№ 47	1912	15400, 112 × 26,5 × 5	СР	1	?
№ 48	1912	15400, 112 × 26,5 × 2,5	СР	1	?
№ 49	1912	15400, 112 × 26,5 × 2,5	КР	4	?
№ 51	1912	15400, 112 × 26,5 × 2,5	СР	2	?
№ 54	–	15000, ? × ? × 4	МР	1	?
№ 55	–	15000, ? × ? × 4	МР	1	?
УМО	–	6000, ? × ? × 5	КР	1	?
К № 2	–	5000, 91 × 20 × 5	КР	4	?
К № 3	–	5000, 91 × 20 × 5	КР	4	?
К № 4	–	15000, 140 × 30,5 × 5	КР	4	?
Плашкоуты железные					
№ 1	1872	1500, 42,5 × 16,33 × 4,5	КР	3	Воткинский (38-39)
№ 4	1872	6000, 70 × 23,42 × 4,5	КР	4	Бритнев (38-39)
№ 5	1872	6000, 70 × 23,42 × 4,5	КР	3	Бритнев (38-39)
№ 7	1873	6000, 70 × 23,42 × 4,5	СР	3	Бритнев (38-39)
№ 9	1874	6000, 70 × 23,42 × 4,5	СР	1	Бритнев (38-39)
№ 10*	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Воткинский (38-39)
№ 11	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Воткинский (38-39)
№ 12	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Воткинский (38-39)
№ 14*	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Воткинский (38-39)
№ 15	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	Годна	1	Воткинский (38-39)
№ 16**	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Воткинский (38-39)
№ 17	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Воткинский (38-39)
№ 19	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Воткинский (38-39)
№ 20	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Воткинский (38-39)
№ 21**	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Воткинский (38-39)
№ 23	1864	5000, 61 × 22,33 × 4,08	Годна	1	Воткинский (38-39)
№ 24	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Кронштадт (38-39)
№ 25	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Кронштадт (38-39)
№ 27	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Кронштадт (38-39)
№ 28	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 29	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Кронштадт (38-39)
№ 30	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 31	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 32	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Кронштадт (38-39)
№ 33	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 34*	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Кронштадт (38-39)
№ 35	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Кронштадт (38-39)
№ 36	1903	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	3	Кронштадт (38-39)
№ 39	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 40	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 41	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Кронштадт (38-39)
№ 42	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	3	Кронштадт (38-39)
№ 43**	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Кронштадт (38-39)
№ 44	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 45**	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Кронштадт (38-39)
№ 46	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)
№ 47	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	КР	4	Кронштадт (38-39)

№ 48	1906	5000, 61 × 22,33 × 4,08	СР	1	Кронштадт (38-39)
------	------	-------------------------	----	---	-------------------

Примечание: характеристики – грузоподъемность (пуд.), длина, ширина, углубление (футы); состояние: необходим КР – капитальный ремонт, СР – средний ремонт, МР – мелкий ремонт. К – бывшие крепостные баржи. * – находится в Капорской губе, ** – в Петрограде.

Из барж, имевшихся в Судовом списке 1908 г. в составе Кронштадтского порта и отсутствовавших в 1922 г.:

Баржа № 4, завод Бритнева, 1878 г., 2000 пуд. 75 × 16 × 2,5 фута.

Баржа № 6, Невский механический завод (однотипна № 5).

Баржа № 8, завод Пульмана (однотипна № 7).

Баржа № 18, неизвестной постройки, однотипна № 15-20, заменена одноименной баржей 1908 года постройки.

Баржа № 25 и № 26, Воткинский завод (однотипны № 23-24).

Баржа № 28, Воткинский завод (однотипна № 27-30).

Баржа № 32, Воткинский завод (однотипна № 33-35), заменена одноименной баржей 1908 года постройки.

Баржи № 36, 37, Петровский завод, 1900 г.п. и № 38 завода Пульмана 1901 г.п., все по 10 000 пуд., 96 × 28 × 4,5 фут. Вместо них на 1922 г. имеются баржи № 36 и № 38 той же грузоподъемности, но других размерений, построенные в 1908 г.

Баржа № 41, очевидно, списанное судно 1863 года постройки, отсутствующее в 1922 г.

Баржи № 42–47, Кронштадт, 1904 (№ 42), 1906 (№ 45-47) годов постройки или строящиеся (№ 43, 44). 12 960 пуд. 106 × 27 × 4,3 фут. Все они отсутствуют в 1922 г.

Баржа № 48, завод Бритнева, 1875 г., 13 000 пуд. 100 × 30 × 5,66 фут. заменена на баржу того же номера 1912 года постройки.

Баржа № 49, завод Бритнева, 1881 г., 15 000 пуд. 130 × 29 × 6 фут. заменена на баржу того же номера 1912 года постройки.

Баржи № 50-52 – бывшие мониторы, отсутствуют в 1922 г., № 51 заменена на баржу 1912 г.п. (*Судовой список..., 1908: 30-37*).

Что касается бывших мониторов, то их биографии реконструированы В.В. Яровым. Баржа № 50 (бывший «Колдун») в 1912 г. вошла в состав плавсредств Свеаборгского порта, где стала № 323. Она была оставлена в Гельсингфорсе при уходе оттуда красных (*Яровой, 2018: 26*). Баржа № 51 (бывший «Броненосец») в 1912 г. вошла в состав плавсредств Свеаборгского порта как № 324. Затонула во время шторма в 1917 г. (*Яровой, 2018: 28*). Баржа № 52 (бывший «Ураган») вошла в состав плавсредств Свеаборгского порта под № 325. Оставлена в Гельсингфорсе при отходе красных (*Яровой, 2018: 25*). Обе бывшие баржи № 50 и 52 захвачены финнами, и их дальнейшая судьба неизвестна.

Исходя из информации В.В. Ярового, можно предположить, что наиболее современные баржи, исчезнувшие из списка 1908 г., скорее всего, в 1912 г. переданы Свеаборгскому порту для обеспечения деятельности главных сил Балтийского флота. Частично их заменили новыми баржами 1908 и 1912 годов постройки. Возможно, именно баржи 1908 г. постройки (№ 18, № 32, № 36, № 38, судя по характеристикам, приведенным в *Таблице 1*, – однотипные) показаны в Судовом списке 1908 г. как строящиеся (№ 43 и № 44). Отличия в размерениях в данном случае вполне допустимы, поскольку суда еще не построены. И, например, их предполагали строить по проекту барж № 42, 45-47, который в итоге могли модернизировать.

Возможно, крепостные баржи № 2, 3 и 4 – это как раз вернувшиеся в Кронштадт бывшие переданные из его состава суда.

В этой связи показательна биография баржи литеры Б. Это бывшее плавсредство Ревельского порта, к 1922 г. вернувшееся в Петроград. На начало 1923 г. она использовалась как хлебопекарня. В этом же году ее с другими судами, оказавшимися в Петрограде, передали в распоряжение Волго-Каспийского канала, с которыми она ушла на Нижнюю Волгу (*ГААО. Ф. 1069. Оп. 1. Д. 115. Л. 43*).

Что касается барж № 4, 6, 8, 18, 25, 26, 28, 32, 41, скорее всего их списали во время мировой или гражданской войны.

Судя по Судовому списку 1908 г., на это время в Кронштадтском порту имелись следующие плашкоуты, отсутствующие в 1922 г.

№ 2 Воткинского завода, 1872 г., 3 000 пуд. 66 × 24,5 × 4,6 фут.

№ 3 завода Бритнева (однотипный № 4).

№ 6 завода Бритнева (однотипный № 5-7).

№ 8 завода Бритнева (однотипный № 9).

№ 13, № 18, № 22 Воткинского завода (однотипны № 10-23).

№ 26, № 37, № 38 Кронштадтской постройки (однотипны № 24-38).

№ 39 Кронштадтской постройки (однотипен № 39-58) (*Судовой список..., 1908: 38-41*).

Скорее всего, № 2-22 – это также списанные за ветхостью или в результате аварий суда. А учитывая, что № 26-39 – это относительно новые суда, возможно, их также перевели в другие порты.

Что касается Петроградского (Санкт-Петербургского) порта, то Судовой список отмечает там наличие в 1908 г. следующих барж и плашкоутов:

№ 4, 5, 6 Воткинской постройки 1861 г. 2 600 пуд. 75 × 17,5 × 4 фут.

№ 7, 8 Воткинской постройки 1873 г. 2 900 пуд. 60 × 14,5 × 4,5 фут.

№ 10 неизвестной постройки 1900 г. 8 000 пуд. 90,42 × 22 × 4,5 фут.

№ 11 Воткинской постройки 1857 г. 7 200 пуд. 85 × 21,5 × 5,92 фут.

№ 12 Ижорского завода 1863 г. 6 700 пуд. 80 × 22,5 × 4,6 фут.

№ 13 и 14 Петербургской постройки 1861 г. 7 400 пуд. 90 × 22,5 × 4,5 фут.

№ 15-20 Воткинской постройки 1865–1867 г. 6 700 пуд. 80 × 22,5 × 4,5 фут.

№ 22 Ижорской постройки 1861 г. 1 100 пуд. 52,25 × 12 × 3 фут.

№ 23 Ижорской постройки 1861 г. 3 300 пуд. 65 × 14 × 4,5 фут.

№ 24, 26 Ижорской постройки 1864 г. 3 300 пуд. 70 × 14 × 4,5 фут.

№ 27 Воткинской постройки 1867 г. 3 300 пуд. 70 × 14 × 4,5 фут.

А также плашкоуты № 28 и 29 Петербургской постройки 1884 г., 4 000 пуд. 60 × 15 × 3,42 фут. (Судовой список..., 1908: 4-9).

К сожалению, подобного подробного отчета по Петроградскому порту нет, зато по нему имеется приказ № 145 от 4 июля 1922 г. о переименовании плавсредств, как указано в заголовке «для большей продуктивности и точного учета» (РГА ВМФ. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 205. Л. 107) (Таблица 2).

Таблица 2. Переименование плавсредств Петроградского порта

Старый номер		Новый номер		Завод, страницы по Судовому списку
Баржа-батарея	№ 1	Баржа	№ 1	?
Баржа-батарея	№ 2	Баржа	№ 2	?
Баржа-батарея	№ 3	Баржа	№ 3	?
Орудийная баржа	№ 1-а	Баржа	№ 4	?
Баржа (орудийная ?)	№ 3-а	Баржа	№ 5	?
Баржа (орудийная ?)	№ 2-а	Баржа	№ 6	?
Баржа	№ 25	Баржа	№ 7	?
Баржа	Нефтянка	Баржа	№ 8	?
Баржа	№ 20	Баржа	№ 9	Воткинский (8-9)
Баржа	№ 2	Баржа	№ 10	?
Баржа	№ 7	Плашкоут	№ 1	Воткинский (6-7)
Баржа	№ 5	Плашкоут	№ 2	Воткинский (4-5)
Баржа	№ 23	Плашкоут	№ 3	Ижорский (8-9)
Баржа	№ 8	Плашкоут	№ 4	Воткинский (6-7)
Бот	№ 1	Плашкоут	№ 5	? Бот № I (36-37)

Учитывая, что в Кронштадтском порту номера остались, как в Судовом списке 1908 г., можно предположить, что и в Петроградском порту номера с этого времени не изменились. Однако это предположение не подтверждается.

Первая проблема возникает с баржами-батареями, ставшими баржами № 1-3. Подсказка об их дореволюционной судьбе имеется в приказе о переименовании балтийских барж 17 декабря 1940 г. Там относительно баржи № 3 имеется примечание «Первенец» (РГА ВМФ. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 493. Л. 175). Это бывшая броненосная батарея 1862 года постройки. Данная информация хорошо согласуется с работой В.В. Ярового. Он также указывает, что с 1932 г. бывшая броненосная батарея получила № 3 (Яровой, 2018: 21). Но, что интересно, он дополняет информацию о судьбе баржи, указывая, что до 01.01.1932 г. это была баржа № 1.

Но в Российском императорском флоте было три броненосные батареи: «Первенец», «Кремль» и «Не тронь меня». До появления работы В.В. Ярового считалось, что все они проданы на слом в 1908 г. Однако исследование, проведенное этим автором, показало, что 26.08.1908 г. все три судна были проданы с торгов в Кронштадте купцу 1 гильдии М. Персицу, но отнюдь не разобраны им на металл. Очевидно, не имея информации о биографии судов в период с 1908 по 1922 г., В.В. Яровой предполагает, что новый хозяин использовал их как плавсредства в Санкт-Петербурге, в 1918 г., после национализации, всех их передали НКПС. «Позднее (автор снова не знает дату и, по-видимому, лишь строит предположение) переданы МСБМ [Морским силам Балтийского моря]». При этом 04.07.1922 г. «Первенец» стал баржей № 1 (Яровой, 2018: 21), «Не тронь меня» – баржей № 2 (Яровой, 2018: 19) и

«Кремль» – баржей № 3 (Яровой, 2018: 18). Все это хорошо объясняет странности указанных выше документов.

Ранее мы уже неоднократно указывали, что купеческие флоты представляют одну из проблем отечественной историографии из-за практически полного отсутствия источниковой базы. В этой связи сравнение дореволюционной и послереволюционной документации дает уникальную возможность сделать научно обоснованные предположения о биографии судов в составе купеческих флотов.

Как явствует из документации Волго-Каспийского канала, в 1923 г. часть судов Свирского каравана была передана туда. Среди планировавшихся к передаче судов значилась и баржа «Не тронь меня» (ГААО. Ф. 1069. Оп. 1. Д. 115). «Корпус» «Не тронь меня», как он значится в документах, использовался в Петрограде кораблями землечерпательного каравана как склад-база (ГААО. Ф. 1069. Оп. 1. Д. 115. Л. 165). Из дальнейшей переписки руководства Свирского каравана и Волго-Каспийского канала можно понять, что вскоре баржа затонула и с нее пришлось поднимать много запасных частей и снастей (ГААО. Ф. 1069. Оп. 1. Д. 115. Л. 226). По этой причине судно в Астрахань так и не ушло. Но эта документация подтверждает правоту В.В. Ярового в том, что после национализации судов М. Персица их передали в Наркомат путей сообщения.

Кроме бывших броненосных батарей, в Санкт-Петербурге к этому времени находились и две плавучие батареи Онежской флотилии. 28.08.1919 г. были мобилизованы и вооружены плавучие батареи № 1 и № 2. Детали по № 1 неизвестны, а № 2 имела водоизмещение 188 т, размерения 46,3 × 7,0 × 1,5 м и была вооружена одним 203-мм и одним 76-м орудиями. 14.05.1920 г. ее разоружили и передали в состав Балтфлота в качестве плавсредства. Одновременно № 1 передали Главоду (Бережной, 1981: 393-394). Учитывая, что в документации Петроградского и Кронштадтского портов фигурируют некие баржи № 1 и № 2 грузоподъемностью 30 и 10 тыс. пудов (490 и 163 т), это вполне могут быть бывшие плавбатарей Онежской флотилии.

Орудийных барж (№ 1-а, № 2-а и № 3-а) в Судовом списке 1908 г. также нет, возможно, из-за того, что их построили уже в годы войны. Неизвестный бот № 1, возможно, деревянный бот Кронштадтского порта № I (нумерация римскими цифрами) (Судовой список..., 1908: 36-37).

Некоторую ясность этому вопросу придает список плавсредств портов по состоянию на 24.01.1918 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-25. Оп. 1. Д. 57). Хотя там не указаны характеристики судов, но он также неплохо «ложится» на Судовой список 1908 г., позволяя утверждать, что плавсредства Петербургского порта действительно не переименовывались или перенумеровывались.

На 1918 г. плавсредства находились в следующем состоянии:

- № 1 (30 тыс. пуд.) и № 2 (10 тыс. пуд.) – в Кронштадте;
- № 4-8, № 11, № 15, № 16, № 19, № 20, № 23, № 24, № 25, «Нефтянка»;
- № 10 – поднята, безнадежно неисправна;
- № 17, 18 – подняты, в ремонте;
- № 22 – поднята, может быть исправлена (РГА ВМФ. Ф. Р-25. Оп. 1. Д. 57. Л. 3).

Таким образом, баржи № 1, № 2 – это бывшие батареи, а № 25 и «Нефтянка», скорее всего, из нового судостроения или из сторонних организаций, пополнивших списки флота во время войны.

Данные Таблиц 1 и 2 подтверждаются «Составом морских сил РСФСР на 1922 г.» (РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 1393). Документ представляет собой тетрадь, на каждом развороте которой в самой левой колонке имеется список судов. Каждый разворот содержит также 12 колонок – по количеству месяцев в году. И если в какой-то месяц изменилось состояние судна, об этом имеется запись в соответствующей клеточке. Поскольку документ дает состояния за 1922–24 гг., каждому списку судов соответствует три разворота. Для упрощения составления лица, его подготовившее, на двух листах (соответствующих разворотам за 1923 и 1924 гг.) первую колонку отрезало. К сожалению, это сильно снизило информативность документа, поскольку страницы с обрезанным списком в итоге оказались перепутаны. Начиная примерно с половины тетради, необрезанные листы со списками судов идут подряд, соответственно, к ним имеется информация лишь по первой половине 1922 г. (на листе со списком) и второй половине 1924 г. (на обороте следующего листа со списком судов). Последние полтора десятка страниц в деле идут с обрезанными краями, так что для определения, кому принадлежат указанные на них состояния судов, необходимо соответствующее исследование. Но даже в таком виде документ дает хорошее представление о плавсредствах Балтийского флота. В нем нет разделения на Кронштадтский и Петроградский порты, но порядок списка дает возможность достаточно уверенно это восстановить.

Под порядковыми номерами № 64-83 однозначно перечислены баржи Кронштадтского порта: № 1, 2, 3, 5, 9, 10, 12, 13, 15, 19, 22, 24, 29, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 40 (РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 1393. Л. 24, 27). Сразу за ним с порядковыми номерами № 84-97 идут плашкоуты Кронштадтского порта: № 9, 10, 14, 15, 16, 19, 21, 23, 32, 34, 41, 43, 45, 48 (РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 1393. Л. 27).

На листе 33 документа идет список барж вразнобой, что может свидетельствовать о том, что это, вероятно, бывшие частные баржи, вошедшие в состав флота: № 49, «Флуор», а также переданные из состава Кронштадтского порта в распоряжение Главного минера флота – № 46, № 54, № 55 (РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 1393. Л. 33, 35). Наконец, с порядкового номера 137 идут плавсредства

Петроградского (Ленинградского) порта: баржи № 1, 2, 2-а, «Нефтянка», 5, 8, 7, 18, 20, 23, а также плашкоуты № 1, 2, 3, 4, 5 (РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 1393. Л. 35, 38).

К счастью, все указанные списки идут в первой половине тетради, листы в которой еще не перепутаны, поэтому из-за отсутствия специальных отметок можно утверждать, что все они служили с 1922 по 1924 гг.

Списки в документе практически идеально коррелируются с данными [Таблицы 1](#). Все списанные и сданные в аренду суда (код 3 или 4 в колонке 5) в ней отсутствуют. Что касается [Таблицы 2](#), то имеются существенные отличия. Так, в списке отсутствуют все три баржи-батареи, № 1-а и 3-а. Зато появляются баржи № 1 в 30 тыс. пуд. и № 18 (Воткинской постройки) ([Судовой список..., 1908: 8-9](#)). Но если по [Таблице 2](#) плашкоуты № 1-5 – это бывшие переименованные баржи, то тут они идут отдельным списком. Это наводит на мысль, что приказ по Петроградскому порту № 145 о переименовании плавсредств при составлении данного списка не использовался, или же произошло дублирование.

Это предположение подтверждается «Списком плавучих средств Петроградского военного порта по состоянию на 10 июня 1923 г.» (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 634. Л. 12-120б.). В нем приведены имеющиеся в порту плавсредства, напротив которых даются интересные примечания. Относительно железных барж и плашкоутов эта информация следующая:

3. [В эксплуатации]:

№ 1 – бывш. Форт-грузопод. 30 000 п.

№ 2 – тоже

№ 3 – тоже

№ 4 – орудийная в отстое в Кронпорте

№ 5 – тоже

№ 6 – бывш. 2-а тоже

№ 7 – бывш. Плавбатар[ея] № 1 гр[узоподъемность] 30 000 п. в Кронпорте

№ 8 – бывш. Плавбатар[ея] № 2 тоже – Кронпорт

№ 9 – бывш. № 20, гр[узоподъемность] 6 000 пуд.

№ 10 – гр[узоподъемность] 8 000 пуд.

№ 11 – гр[узоподъемность] 3 000 пуд.

Плашкоуты № 1, № 2, № 3.

2. Плавучие средства, требующие ремонта:

№ 23 – в Гребном порту на стоянке.

№ 24 – тоже

«Нефтянка» – горевшая

Плашкоут № 4 – бывш. баржа № 8 в Гребном порту.

3. Суда, затонувшие и на мели

№ 16 – на мели в Каботажной гавани Кронпорта.

№ 18 – на мели в Купеческой гавани Кронпорта.

№ 19 – затонула в 1920 г. в реке Неве у Воскресенской набережной, поднята судоподъемом Севзапвода.

№ 6 – затонула у Охтенского моста.

№ 1 (малая) – потерпела аварию в 1921 г. в Лужской губе. Выброшена на берег.

№ 17 – затонула у Арсенала Кронпорта.

Плашкоут № 5 – бывш. бот № 1 в Видлице на мели.

4. Железная баржа № 2 – грузопод. 30 000 пуд. в Лодейнопольских мастерских Севзапвода.

Видно, что список совпадает с приказом № 145 лишь частично. Скорее всего, причины этого видятся в том, что баржи № 7-10 попали в приказ формально, по факту своего удовлетворительного состояния. Нефтянка (№ 8) сгорела, № 2 (№ 10) эксплуатируется другим собственником (в аренде?). Поэтому все они в 1922–1923 гг., скорее всего, просто были исключены из списков флота и освободившиеся номера заняли другие используемые портом баржи. Непонятна судьба баржи № 23 (плашкоут № 3), которая в списке 1923 г., получается, упомянута два раза – под старым и новым номером.

Петроградскому порту посвящены также «Сведения о паровых и непаровых судах плавучих средств порта». Дата на документе отсутствует, но, судя по соседним документам, он составлен в августе 1923 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 634. Л. 15-16). По-видимому, его цель заключалась в описании расстановки судов на зимний отстой.

Таблица 3. Сведения о плавучих средствах Петроградского порта

№ п/п	Наименование	Место стоянки
Действующая		
13.	Железная баржа № 1	У плавучих средств
На зимней стоянке		
14.	Железная баржа № 2	Не известно, весной была отдана Мортеххозупру

15.	Железная баржа № 3	В распоряжении Кронштадта, стоит в Капорье
16.	Железная баржа № 4	В отстое в Палкино в Капорье в распоряжении Кронштадта.
Действующая		
17.	Железная баржа № 5	У плавучих средств
На зимней стоянке		
18.	Железная баржа № 6	У плавучих средств
19.	Железная баржа № 7	Возвращена Новому адмиралтейству
20.	Железная баржа № 9	В Кронштадте
21.	Железная баржа № 10	В Кронштадте
22.	Плашкоут № 1	В Гребном порту
23.	Плашкоут № 2	В Новой Голландии
24.	Плашкоут № 3	На спуске Главного адмиралтейства, требует ремонта
25.	Плашкоут № 4	На стенке в Гребном порту
26.	Плашкоут № 5	В Видлице на мели
30.	Железная баржа № 11	В Гребном порту
31.	тоже № 21	В Новой Голландии
32.	тоже № 16	В Каботажной гавани Кронпорта на мели
33.	тоже № 24	У плавучих средств
34.	тоже № 17	Затонула в Кронштадте в 1921 г.
[б/н]	Тоже № 1 (малая)	Потерпела аварию в Лужской губе в 1921 г., выбр[ошена] на берег
35.	Плавучая батарея № 1	В Кронштадте
39.	Плавучая батарея № 2	В Кронштадте
Суда, находящиеся на хранении		
54.	Баржа № 8	В Гребном порту, годна к исправлению, принадлежит порту
58.	Бот жел[езный] № 2	В Гребном порту, требует ремонта, принадлежит порту
79.	Железная водоотливная баржа № 74	В Гребном порту

Анализ [Таблицы 3](#) позволяет утверждать, что она все-таки базируется на приказе № 145. Баржи № 5, 7, 23 и 8 старой нумерации в нем отсутствуют – они приведены как плашкоуты № 1-4. Баржа № 8 (№ п/п 54) – это бывшая «Нефтянка», переименованная приказом № 145 (по июньскому списку 1923 г. получается, что она после пожара). Наконец, баржа № 25, получившая новый № 7 также присутствует в [Таблице 3](#) один раз – под новым номером. Из этого можно предположить, что июньский список 1923 г. представлял собой какой-то рабочий документ с окончательно не принятой системой перенумерований плавсредств порта.

Единственная «накладка» получается с баржами № 10 и 11 новой нумерации. В приказе № 145 говорится, что № 10 – это бывшая баржа № 2 (отсутствует в Судовом списке 1908 г.). Можно предположить, что это какая-то баржа петроградских предприятий, оказавшаяся в портовых плавсредствах. Недаром в июньском списке она значится в Лодейнопольских мастерских Севзапвода. Соответственно, № 11 – это баржа из старого списка.

Остается лишь догадываться, как получилось дублирование в июньском списке 1923 г. Впрочем, оно не критическое: плашкоуты № 1, 2, 3 упомянуты, что они просто эксплуатируются, что не противоречит с более подробной записью этих же судов под старыми номерами. Но в этой реконструкции в списке имеется еще одно дублирование – баржи № 2 грузоподъемностью 30 тыс. пудов в Лодейнопольских мастерских и эта же баржа, переименованная в № 10 приказом № 145, просто значится в эксплуатации грузоподъемностью 8 тыс. пудов. Возможно, баржа в 30 тыс. пудов – это имела в виду бывшая плавбатарея. В свою очередь, это явно не старая баржа № 10, которая уже в 1918 г. была «безнадёжно неисправна».

Предлагаемая реконструкция достаточно хорошо накладывается на список плавсредств Петроградского порта 1918 г. за одним исключением. В 1918 г. есть баржи № 4 и № 15, отсутствующие в 1923 г., но нет № 21, имеющейся в 1923 г. Уместно было бы предположить, что в одном из списков ошибка. Реконструированный список плавсредств Петроградского порта сведен в [Таблицу 4](#) (характеристики и год постройки даны по Судовому списку 1908 г.)

Таблица 4. Реконструкция плавсредств Петроградского порта в 1918–1924 гг.

№	Завод, год	Характеристики	Примечание
№ 1	?	«малая»	В 1921 г. выброшена на берег в Лужской губе
№ 2	?	8 000 п.	С 04.06.1922 Баржа № 10, находится в Кронштадте
№ 4	Вотк. 1861	2 616 п., 75 × 17,5	В 1918 г. исправна.
№ 5	Вотк. 1861	2 616 п., 75 × 17,5	С 04.06.1922 Плашкоут № 2. Эксплуатировался в

			1922–1924 гг.
№ 6	Вотк. 1861	2 616 п., 75 × 17,5	К 1923 г. в затопленном состоянии у Охтенского моста.
№ 7	Вотк. 1860	2 952 п., 60 × 14, 5	С 04.06.1922 Плашкоут № 1. Эксплуатировался в 1922–1924 гг.
№ 8	Вотк. 1860	2 952 п., 60 × 14, 5	С 04.06.1922 Плашкоут № 4. Эксплуатировался в 1922–1924 гг.
№ 10	? 1900	8 000 п., 90,41 × 22	К 1918 г. затонула, «безнадёжно неисправна». На 1923 г. в отстое в Петрограде.
№ 11	Вотк. 1857	7 170 п., 85 × 21,5	Эксплуатировалась в 1922–1924 гг.
№ 15	Вотк. 1865	6 714 п., 80 × 22,5	В 1918 г. исправна.
№ 16	Вотк. 1865	6 714 п., 80 × 22,5	К 1923 г. в отстое в Кронштадте.
№ 17	Вотк. 1865	6 714 п., 80 × 22,5	В 1921 г. затонула у Арсенала в Кронштадте.
№ 18	Вотк. 1866	6 714 п., 80 × 22,5	Эксплуатировалась в 1922–1924 гг. К 1923 г. в отстое в Кронштадте.
№ 19	Вотк. 1867	6 714 п., 80 × 22,5	В 1920 г. затонула у Воскресенской наб., к 1923 г. поднята.
№ 20	Вотк. 1867	6 714 п., 80 × 22,5	С 04.06.1922 Баржа № 9, находится в Кронштадте. Эксплуатировалась в 1922–1924 гг.
№ 22	Ижор. 1861	1 116 п., 52,25 × 12	К 1918 г. затонула, нуждается в ремонте.
№ 23	Ижор. 1861	3 318 п., 65 × 14	С 04.06.1922 Плашкоут № 3. Эксплуатировался в 1922–1924 гг. В 1923 г. в отстое у Гл. адмиралтейства.
№ 24	Ижор. 1864	3 318 п., 70 × 14	К 1923 г. в Гребном порту среди плавсредств Петроградского порта.
№ 25	?	?	С 04.06.1922 Баржа № 7, в 1923 г. возвращена Новому адмиралтейству.
Нефт.	?	?	С 04.06.1922 Баржа № 8, к 1923 г. сгорела, требует ремонта. Эксплуатировалась в 1922–1924 гг.
ПБ-1	?	30 000 п.	Эксплуатировалась в 1922–1924 гг. Находилась в Кронштадте (стала баржей № 7 ошибочно).
ПБ-2	?	10 000 п.	Эксплуатировалась в 1922–1924 гг. Находилась в Кронштадте (стала баржей № 8 ошибочно).
1-а	?	?	С 04.06.1922 Баржа № 4, находилась в Кронштадте.
2-а	?	?	Эксплуатировалась в 1922–1924 гг. С 04.06.1922 Баржа № 6.
3-а	?	?	С 04.06.1922 Баржа № 5.

Примечание: Вотк. – Воткинский завод, Ижор. – Ижорский завод. Характеристики – грузоподъемность, пуд., длина и ширина в футах.

Аналогичный документ, описывающий плавсредства Кронштадтского порта на август 1923 г., в целом коррелируется с данными [Таблицы 1](#), но имеет ряд интересных дополнений. Черновик документа дает информацию о судах, находящихся на хранении в порту ([РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 634. Л. 30-31](#)).

Баржи № 6 (действующая), № 7 (затонула), № 8 (вставлена в список и вычеркнута) № 11, № 16 (от руки вписано: «затонула в Петропорте»), № 18, № 20 (передана парох[одному] зав[оду] под № 1), № 21, № 26 (действующая), № 30 (продана Фондкомбалтом частному лицу), № 39 (в Петровском доке), № 43 (действующая), № 45 (действующая, от руки добавлено «в ремонте»), № 46 (плавсредства Главмина), № 47 (действующая), № 48 (действующая), № 51 (действующая), № 52 (действующая), № 54 (в плавучих средствах Главмина), № 55 (тоже), У.М.О. (действующая), № 6 (действующая, прибыла из Финляндии), № 9 (тоже), № 56 (тоже, по всем трем стоит фигурная скобка и от руки добавлено: «переданы в плавсредства Нач. Инж.»), № 14 (предназначена к ликвидации по усмотрению фондовой комиссии), № 17 (тоже), № 23 (тоже), № 27 (тоже), № 30 (вписана в список от руки), № 33 (тоже), № 49 (затонула).

Плашкоуты № 1 (2) [в документе двойная нумерация] (затонул в гавани), № 5 (затонул в гавани, зачеркнуто и от руки подписано «продан Ф[ондовой] К[омиссией]»), № 7 (действующий, от руки добавлено «в Петрограде»), № 11 (затонул в гавани), № 12 (на стенке Кронвоенпорта, предназначен к ликвидации по усмотрению Фондовой комиссии), № 17 (затонул в гавани), № 24 (на стенке Кронвоенпорта, предназначен к ликвидации по усмотрению Фондовой комиссии, от руки добавлено: «продан Ф[ондовой] К[омиссией]»), № 25 (находится под сходней Л.К. «Парижская Коммуна», предназначен к ликвидации по усмотрению Фондовой комиссии), № 27 (продан Фондкомбалтом Госбалтпароходству, зачеркнуто и от руки написано «на ходу»), № 29 (действующий, находится на отмели), № 35 (находится на отмели, предназначен к ликвидации по усмотрению

Фондовой комиссии), № 36 (действующий, находится на отмели), № 42 (находится под сходней у Л.К. «Марат», предназначен к ликвидации по усм[отрению] Фондов[ой] комиссии), № 4 (продан Фондкомбалтом частному лицу), № 20 (предназначен к ликвидации по усмотр[ению] Фондовой комиссии, от руки добавлено: «продан Ф[ондовой] К[омиссией]»), № 28 (продан Фондкомбалтом частному лицу), № 30 (на стенке Кронвоенпорта, предназначен к ликвидации по усмотрению Фондовой комиссии, от руки добавлено: «продан Ф[ондовой] К[омиссией]»), № 31 (предназначен к ликвидации по усмотрению Фондовой комиссии), № 33 (тоже, от руки добавлено: «продан Ф[ондовой] К[омиссией]»), № 39 (тоже, от руки добавлено: «продан Ф[ондовой] К[омиссией]»), № 40 (тоже, от руки добавлено: «на стенке»), № 44 (тоже, от руки добавлено: «продан Ф[ондовой] К[омиссией]»), № 46 (тоже, от руки добавлено: «на стенке»), № 47 (тоже).

В чистовике, озаглавленном «Список плавучих средств Кронштадтского военного порта по состоянию на 25 августа 1923 года», список дополняется (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 634. Л. 32-33).

Баржи № 1, № 2, № 3, № 5, № 8 (вставлена составителем и им же зачеркнута), № 9, № 10, № 12, № 13, № 15, № 19, № 22, № 24, № 29, № 31, № 32, № 34, № 35, № 36, № 38, № 40.

Плашкоуты № 9 (отправлен в 1919 г. на реку Волгу), № 10 и 14 (по обоим напечатано: «затонул в 1921 г. в Лужск[ой] губе», зачеркнуто и от руки добавлено: «на ходу»), № 15, № 16 (в Петрограде), № 19 (неизвестно, т.к. где-то затонул в Петропорте), № 21, № 23, № 32, № 34 (напечатано: «затонул в 1921 г. в Лужск[ой] губе», зачеркнуто и от руки добавлено: «на ходу, действующий»), № 41 (в Шлиссельбурге), № 43, № 45, № 48 (на мели в Петрограде).

Интересен также «Список плавучих средств, подлежащих исключению как окончательно переданных или проданных по Кронштадтскому и Петроградскому портам» (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 634. Л. 61).

Баржи № 8 (отправлена в 1919 г. на реку Волгу), № 20 (передана Парох[одному] заводу), № 30 (продана Фондкомбалтом частному лицу), № 46 (находится в плавучих средствах Главмина), № 54 (тоже), № 55 (тоже), № 6 и № 9 (переданы Начинжу), № 14, 17, 23, 27, 33 (объединены фигурной скобкой и подписано «проданы Фондкомбалтом» частному лицу), № 30 (добавлено от руки к фигурной скобке).

Плашкоуты № 27 (продан Фондкомбалтом частному лицу), № 4 (тоже), № 28 (тоже). К списку плашкоутов рукой вписаны № 5 (тоже), № 24 (тоже), № 20 (тоже), № 30 (тоже), № 33, № 39, № 44. По последним трем ремарки нет, но понятно, что и они проданы Фондкомбалтом.

Поскольку относительно перебранных баржи № 8 на Каспий сообщает лишь в этом документе, можно предположить, что его автор перепутал баржу № 8 и плашкоут № 9. Хотя баржа № 8 ранее вписывалась от руки и вычеркивалась в ряде документов, скорее всего, речь шла о том, что она находилась на хранении в Кронштадтском порту, но при этом ее состояние оценивалось как удовлетворительное. Поэтому составители и не могли решить, где ее числить. По остальным судам подобных вопросов не возникает.

В 1924 г. был составлен новый список плавсредств Главного военного порта, в котором были даны новые и старые номера (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 692. Л. 28-29).

Баржи № 2 → № 1, № 3 → № 3, № 5 → № 2, № 6 → № 6, № 8 → № 4, № 9 → № 5, № 10 → № 14, № 12 → № 7, № 13 → № 8, № 15 → № 15, № 18 → № 18, № 19 → № 9, № 21 → № 10, № 22 → № 11, № 24 → № 12, № 26 → № 13, № 29 → № 16, № 31 → № 17, № 32 → № 19, № 34 → № 20, № 35 → № 21, № 36 → № 22, № 38 → № 23, № 40 → № 24, № 43 → № 25, № 45 → № 26, № 47 → № 27, № 48 → № 28, № 51 → № 29, № У.М.О. → № 36, № 1 → № 32, № 2 → № 33, № 3 → № 34, № 4 → № 35.

Плашкоуты № 10 → № 37, № 14 → № 38, № 15 → № 39, № 21 → № 40, № 23 → № 41, № 27 → № 42, № 32 → № 43, № 36 → № 46, № 45 → № 45.

В дополнение к списку указывалось, что баржа № 1 подлежит передаче Фондовой комиссии, плашкоут № 9 передан Каспийскому пароходству, плашкоуты № 16, 19, 48 затонули в Ленинграде, плашкоуты № 41 и 43 переданы на хранение. Эта информация не противоречит указанной выше.

Этот список можно рассматривать как окончательное решение о приеме указанных судов в эксплуатацию и отказе от тех, которые не указаны и состояние которых оценивалось как худшее.

Между тем новая нумерация явно не совпадает с той, которая действовала в 1940 г. (Митюков и др., 2019). Главное их отличие, что в одном случае номер от грузоподъемности возрастает, а во втором случае убывает. И в 1940 г. плашкоуты были снова выведены в отдельную нумерацию. А учитывая, что в 1934 г. нумерация плавсредств практически совпадает с таковой в 1940 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228), можно сделать вывод, что в период с 1925 по 1933 гг. нумерация сменилась как минимум один раз.

В заключение необходимо упомянуть баржи и плашкоуты, исчезнувшие из списков флота. В Кронштадтском порту в период с 1908 по 1918 гг. исчезли три баржи – № 4 (завод Бритнева, 1878 г.), № 25 (Воткинский завод, 1857 г.), № 28 (Воткинский завод, 1864 г.). Еще три баржи списаны практически сразу после составления Судового списка: баржа № 23 (Воткинский завод, 1867 г.) заменена баржей того же номера 1908 года постройки, а № 48 и № 49 (завод Бритнева, 1875 и 1881 г.)

замены баржами того же номера 1912 года постройки. Баржа № 41, очевидно, представлявшая собой корпус старого судна, построенного в Англии в 1863 г., списана в период с 1908 по 1918 гг.

Самое непонятное произошло с девятью баржами № 36–38, № 42–47, выявить судьбу которых в рамках имеющихся источников невозможно. Все они постройки 1900–1906 гг. Вероятность, что их списали, очень низка. Скорее всего, их передали в другие порты, вероятнее, в период 1908–1912 гг.

Что касается плашкоутов, то в период с 1908 по 1918 гг. списанию в первую очередь подверглись четыре несерийных судна: № 2 (Воткинский завод, 1872 г.), № 3 (Бритнев, 1872), № 6 (Бритнев, 1873), № 8 (Бритнев, 1874). Из серийных за этот же период списаны три плашкоута Воткинского завода 1864 года постройки: № 13, № 18 и № 22, а также три Кронштадтской постройки 1900 г. (№ 26, № 38, № 38). Впрочем, относительно последних, скорее всего, они строились разными поставщиками. Так, точно известно, что пять из них сделаны в Воткинске, а в Кронштадте их лишь приводили к стандартам флота.

Санкт-Петербургский (Петроградский) порт за 1908–1918 гг. лишился пяти барж: № 12 (Ижорский завод, 1863 г.), № 13 (Санкт-Петербург, 1861 г.), № 14 (Санкт-Петербург, 1865 г.), № 26 (Ижорский завод, 1865 г.), № 27 (Воткинский завод, 1867 г.), а также обоих плашкоутов № 28 и № 29 (Санкт-Петербург, 1884 г.).

5. Заключение

Несмотря на то, что в Первую мировую и Гражданскую войнах активные боевые действия на территории Петрограда и Кронштадта практически не велись, плавсредства этих портов понесли существенные потери. Порты в общей сложности лишились 24 барж и плашкоута, еще девять барж, вероятно, переданы другим портам.

В 1908 году в Петербургском порту числились 21 баржа и 2 плашкоута, на 1924 г. – 25 плавсредств. В 1908 г. в Кронштадте имелись 51 баржа и 48 плашкоутов, на 1924 г. 34 баржи и 9 плашкоутов. В основном сокращение численности плавсредств следует искать в субъективном факторе. Если до революции она определялась стоящими задачами, то в 1922 г. был принят регламент, по которому для портов Первого разряда (Кронштадт) предполагалось иметь 20 барж и 20 плашкоутов, а портов Второго разряда (Петроград) – 10 барж и 5 плашкоутов. Из-за этого командование портов, сформировав штаты, вынуждено было продавать оставшиеся плавсредства частникам и пароходствам.

В реформенное время продукция Воткинского завода сыграла решающую роль в техническом перевооружении плавучих средств Кронштадтского и Санкт-Петербургского портов. Как показал опыт Первой мировой и Гражданской войн, эти плавсредства оказались не только востребованными, но и достаточно долговечными. Несмотря на довольно серьезное пополнение баржами в период 1908–1912 гг. и по итогу эвакуации балтийских портов по окончании Первой мировой войны, в 1923 г. воткинская продукция по-прежнему преобладает среди собственных плавсредств этих портов. Но если у Кронштадтского порта имелся выбор из имеющихся барж и плашкоутов, то Петроградский порт был вынужден привлекать случайно оказавшиеся там несамоходные суда: бывшие плавучие батареи, баржи-батареи и т.д.

При этом характерен факт, что для документации советского периода год постройки барж и плашкоутов не указывался, отмечалось, что они «дореволюционной постройки». Вероятно, этим шагом командование не хотело привлекать ненужное внимание к своим плавсредствам. Если справляются со своими функциями, то пусть они будут 1850-х и 1860-х годов постройки.

Литература

Апальков, 1996 – Апальков Ю.В. Боевые корабли русского флота (8.1914–10.1917). СПб.: Интек, 1996. 224 с.

Бережной, 1981 – Бережной С.С. и др. Корабли и вспомогательные суда советского Военно-морского флота (1917–1927). М.: Воениздат, 1981. 589 с.

Верстюк, 2019 – Верстюк А. Судовой справочник Морских сил Союза ССР на начало 1925 года. Часть 1. Балтийское и Северное моря. Харьков, 2019. 142 с.

ГААО – Государственный архив Астраханской области.

Моисеев, 1948 – Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М.: Воен. изд-во, 1948. 576 с.

РГА ВМФ – Российский государственный архив Военно-морского флота.

Российский императорский флот..., 1915 – Российский императорский флот и флоты Германии и Турции / Под редакцией старш. лейт. К.Г. Житкова и Н.Н. Нордмана. Пг.: Издание Тов-ва И.Д. Сытина, 1915. 239 с.

Судовой список, 1914 – Судовой список Российского Императорского флота. 1914 г. СПб.: Издание Морского генерального штаба, 1914. 508 с.

Судовой список..., 1904 – Судовой список 1904 г. СПб.: Типография Морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1904. 412 с.

- Судовой список..., 1908** – Судовой список 1908 г. Ч. II. Портовые плавучие средства и IV – приложения. СПб.: Типография Морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1908. 200 с.
- Яровой и др., 2013** – Яровой В.В., Смолин А.А., Приданников М.И. Морские силы Северного моря (1920–1922). СПб.: Галера-Принт, 2013. 280 с.
- Яровой, 2018** – Яровой В.В. Балтийский флот 1877–1878 гг. Справочник по корабельному составу // Морская кампания. 2018. № 6(82). 72 с.
- Gomm, 1992–1999** – Gomm B. Die russischen Kriegsschiffe 1856–1917. T. I–IX. Wiesbaden: Privately Published, 1992–1999.
- Mitiukov et al., 2019** – Mityukov N.V., Lapshin R.V., Loshkarev A.N. Barges of the Baltic Fleet of Pre-Revolutionary Construction before the Great Patriotic War // *Voennyi sbornik*. 2019. 7(1): 15–20.
- Mitiukov, 2021** – Mitiukov N.V. Votkinsk Barges of the Baltic Fleet according to the Ship List of 1908 // *Voennyi sbornik*. 2021. 9(1): 15–20.

References

- GAAO** – Gosudarstvennyi arkhiv Astrakhanskoi oblasti [State Archive of the Astrakhan Region].
- RGA VMF** – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv Voenno-morskogo flota [Russian State Archive of the Navy].
- Apal'kov, 1996** – Apal'kov, Yu.V. (1996). Boevye korabli russkogo flota (8.1914 – 10.1917) [Warships of the Russian fleet (8.1914 – 10.1917)]. SPb, 224 pp. [in Russian]
- Berezhnoj, 1981** – Berezhnoj, S.S. i dr. (1981). Korabli i vspomogatel'nye suda sovetskogo Voenno-morskogo flota (1917–1927) [Ships and auxiliary vessels of the Soviet Navy (1917–1927)]. Moscow. 589 p. [in Russian]
- Gomm, 1992–1999** – Gomm, B. (1992–1999). Die russischen Kriegsschiffe 1856–1917 [The Russian Warships 1856–1917]. T. I–IX. Wiesbaden: Privately Published. [in German]
- Mitiukov et al., 2019** – Mityukov, N.V., Lapshin, R.V., Loshkarev, A.N. (2019). Barges of the Baltic Fleet of Pre-Revolutionary Construction before the Great Patriotic War. *Voennyi sbornik*. 7(1): 15–20.
- Mitiukov, 2021** – Mitiukov, N.V. (2021). Votkinsk Barges of the Baltic Fleet according to the Ship List of 1908. *Voennyi sbornik*. 9(1): 15–20.
- Moiseev, 1948** – Moiseev, S.P. (1948). Spisok korablei russkogo parovogo i bronenosnogo flota (s 1861 po 1917 g.) [List of ships of the Russian steam and armored fleet (from 1861 to 1917)]. M., 576 p. [in Russian]
- Rossiiskii imperatorskii flot..., 1915** – Rossiiskii imperatorskii flot i floty Germanii i Turtsii [The Russian Imperial Fleet and the fleets of Germany and Turkey]. Petrograd, 1915. 239 p. [in Russian]
- Sudovoi spisok..., 1904** – Sudovoi spisok 1904 g. [Ship list 1904]. SPb, 1904. 412 pp. [in Russian]
- Sudovoi spisok..., 1908** – Sudovoi spisok 1908 g. Ch. II. Portovye plavuchie sredstva i IV – prilozheniya [Ship's List 1908 Part II. Port floating facilities and IV applications]. SPb, 1908. 200 p. [in Russian]
- Sudovoi spisok..., 1914** – Sudovoi spisok Rossiiskogo Imperatorskogo flota. 1914 g. [Ship's List of the Russian Imperial Fleet. 1914]. St. Petersburg, 1914, 508 p. [in Russian]
- Verstyuk, 2019** – Verstyuk, A. (2019). Sudovoi spravochnik Morskikh sil Soyuza SSR na nachalo 1925 goda. Chast' 1. Baltiiskoe i Severnoe moray [The Ship Directory of the Naval Forces of the USSR at the beginning of 1925. Part 1. Baltic and North Seas], Kharkov, 142 p. [in Russian]
- Yarovoj, 2018** – Yarovoj, 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]
- Yarovoy i dr., 2013** – Yarovoy, V.V., Smolin, A.A., Pridannikov, M.I. (2013). Morskie sily Severnogo morya (1920–1922) [Naval Forces of the North Sea (1920–1922)]. SPb, 280 p. [in Russian]

Баржи и плашкоуты Балтийского флота в Первой мировой и Гражданской войнах

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Ирина Юрьевна Черкасова ^b

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Ижевск, Российская Федерация

^b Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

Аннотация. В работе произведена реконструкция биографий барж и плашкоутов Кронштадтского и Петроградского военных портов периода Первой мировой и Гражданской войн. Несмотря на то, что в Первую мировую и Гражданскую войнах активные боевые действия на территории Петрограда и Кронштадта практически не велись, плавсредства этих портов понесли

* Корреспондирующий автор

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

существенные потери. Порты в общей сложности лишились 24 барж и плашкоута, еще девять барж, вероятно, переданы другим портам.

В 1908 году в Петербургском порту числились 21 баржа и 2 плашкоута, на 1924 г. – 25 плавсредств. В 1908 г. в Кронштадте имелись 51 баржа и 48 плашкоутов, на 1924 г. – 34 баржи и 9 плашкоутов. В основном сокращение численности плавсредств следует искать в субъективном факторе. Если до революции она определялась стоящими задачами, то в 1922 г. был принят регламент, по которому для портов Первого разряда (Кронштадт) предполагалось иметь 20 барж и 20 плашкоутов, а портов Второго разряда (Петроград) – 10 барж и 5 плашкоутов. Из-за этого командование портов, сформировав штаты, вынуждено было продавать оставшиеся плавсредства частникам и пароходствам.

В реформенное время продукция Воткинского завода сыграла решающую роль в техническом перевооружении плавучих средств Кронштадтского и Санкт-Петербургского портов. Как показал опыт Первой мировой и Гражданской войн, эти плавсредства оказались не только востребованными, но и достаточно долговечными. Несмотря на довольно серьезное пополнение баржами в период 1908–1912 гг. и по итогу эвакуации балтийских портов по окончании Первой мировой войны, в 1923 г. воткинская продукция по-прежнему преобладает среди собственных плавсредств этих портов. Но если у Кронштадтского порта имелся выбор из имеющихся барж и плашкоутов, то Петроградский порт был вынужден привлекать случайно оказавшиеся там несамоходные суда: бывшие плавучие батареи, баржи-батареи и т.д.

При этом характерен факт, что для документации советского периода год постройки барж и плашкоутов не указывался, отмечалось, что они «дореволюционной постройки». Вероятно, этим шагом командование не хотело привлекать ненужное внимание к своим плавсредствам. Если справляются со своими функциями, то пусть они будут 1850-х и 1860-х годов постройки.

Ключевые слова: Российская империя, военно-морской флот, плавучие средства портов, Кронштадтский порт, Петроградский порт, баржа, плашкоут.