

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2023. 18(3): 1333-1340
 DOI: 10.13187/bg.2023.3.1333

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



“Ship List” as a Source for Pre-Revolutionary Ship Biographies

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}, Rinat V. Faizullin ^b, Irina Yu. Cherkasova ^c

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

^b MIREA – Russian Technological University, Moscow, Russian Federation

^c Cherkas Global University, Washington, DC, USA

Abstract

“Ship’s Lists” were annual periodicals that published information about the current state of the Russian Imperial Navy, including lists of ships and vessels. It is traditionally believed that in the period from 1871 to 1908, 28 editions of the “Ship’s Lists” were published, but, apparently, this list is not complete, and at present, the creation of a complete selection of the “Ship’s Lists” editions is an urgent task. The paper summarizes the author’s experience in the reconstruction of ship’s biographies according to the “Ship’s Lists”.

“Ship’s Lists” are a valuable and the only published source on the history of the watercraft of the Russian Imperial Navy. Of particular value is the periodicity of their publication, which makes it possible to reconstruct biographies with an accuracy of up to a year. This is demonstrated on the example of the watercraft of the Baltic Fleet. When reconstructing biographies, two main levels of methodology are proposed: reconstruction for the entire reference group and reconstruction for individual courts. Despite the simplicity of the latter, during the reconstruction with its help, some periods of the biography for individual courts may “fall out”. This is illustrated by the example of barge No. 35 of the Kronstadt port, which served as a diving boat for a long time, as well as barge No. 21, for which the period from 1882 to 1886 “fell out”.

However, the value of the “Ship’s Lists” lies in the fact that with their help it is possible to reduce the chronological framework by up to a year when conducting more thorough archival searches.

Keywords: “Ship’s List”, the Russian Imperial Navy, analysis methodology, reconstruction of biographies, non-self-propelled floating craft.

1. Введение

«Судовые списки» (до 1900 г. «Судовые списки флота») представляли собой ежегодные периодические издания, публиковавшие информацию о текущем состоянии Российского императорского флота, в том числе списки кораблей и судов. Библиографический указатель под редакцией П.А. Зайончковского сообщает, что всего было 28 изданий этого справочника: 1871, 1877—1886, 1888—1891, 1893—1894, 1897—1904, 1906—1908 гг. (*Справочники..., 1978*). В отличие от аналогичных западных изданий типа «Jane’s fighting ships», «Weyers taschenbuch der kriegsflottens» и других, «Судовые списки» публиковали данные о вспомогательных судах флота. И в этом смысле они представляют собой уникальный печатный источник.

К сожалению, приведенный выше список далеко не полный. Так, имеется издание «Судового списка Российского Императорского флота» за 1914 г. Но, несмотря на общность названия, это фактически другое издание. В его оформлении явно пошли на поводу справочников Джейна и Веера,

* Corresponding author

E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov), rf85@mail.ru (R.V. Faizullin), i.cherkasova@cherkasgu.press (I.Yu. Cherkasova)

отойдя от уже сформированных канонов. Поэтому, скорее всего, издание 1908 г. следует рассматривать как последний классический «Судовой список». С другой стороны, имеются и более ранние издания. Так, в библиотеке РГА ВМФ есть издание 1868 года, а также непрерывная подборка с 1874 по 1886 гг. Известный историк российского флота В.В. Яровой поделился с автором изданием 1864 г. Поэтому составление полного перечня «Судовых списков» в настоящее время можно считать актуальной задачей.

В предлагаемой работе обобщается авторский опыт в реконструкции судовых биографий по «Судовым спискам».

2. Материалы и методы

Источниковой базой исследования послужили «Судовые списки» за 1864, 1868, 1874–1886, 1888 гг. на основе которых производится реконструкция биографий вспомогательных плавсредств Кронштадтского и Санкт-Петербургского портов Балтийского флота.

Ранее нами были сформулированы основные методы работы со Списками судов, морскими и речными регистрами (Mitiukov, 2016), которые в данном случае использовались и при обработке данных «Судовых списков».

1. Принцип историзма (хронологическая преемственность). Если расположить справки из списков, относящиеся к одному судну, в хронологическом порядке, то по изменениям записей можно проследить изменения в биографии. При дублировании записи в более позднем списке сообщенная информация хоть и повторяется, но не теряет актуальности. Если же запись меняется, значит, дата изменения лежит в годах, прошедших между списками.

2. Ретроспективный принцип (обратный поиск справок) от более новых к более старым, применяемая при обработке данных регистров, при обработке «Судовых списков» теряет актуальность, поскольку суда хоть и переименовывались, но оставались у одного хозяина – Военно-морского флота.

3. Типологический принцип (системного поиска). При поиске справок по одиночным судам нередко возникает ситуация неопределенности, которая разрешается, если вести поиск по всей референтной группе, например, по судам данного хозяина или по всем судам одного места постройки. В данном случае имеет смысл производить анализ, например, по всему Балтийскому флоту.

4. Генетический принцип (соответствие характеристик). Если не удается отыскать соответствия между старой и новой записью в списках, в качестве дополнительного анализа можно проанализировать соотношение характеристик.

3. Обсуждение

«Судовые списки» достаточно часто присутствуют в списках литературы научных работ. Но, как правило, речь идет лишь об одном-двух справочниках, конкретизирующих информацию о характеристиках какого-то судна или группы судов.

Так, «Судовой список» за 1904 г. использовал А.В. Зуев для уточнения данных по судам, на которых проходили службу капитаны морских торговых судов (Зуев, 2010). В работе В.Л. Агапова тот же список оказался ценным как справочник по судовому составу военного флота, в котором перечислялись в том числе и торговые суда крупнейших пароходных компаний: Добровольного флота, Русского общества, пароходства и торговли и др. (Агапов, 2006).

Информацию о тактико-технических элементах судов, построенных в Соединенных Штатах Америки для Российского Императорского флота, из «Судовых списков» за 1864 и 1914 гг. использовал С.Д. Климовский (Климовский, 2018). При описании боевых действий Российского флота в годы Первой мировой войны «Судовой список» за 1914 г. использовал Д.Ю. Козлов для уточнения характеристик участвовавших в боях кораблей (Козлов, 2015) и А.Д. Федечкин для анализа проблемы перевооружения крейсеров «Россия» и «Громобой» (Федечкин, 2022). «Судовой список» за 1864, 1878 и 1888 гг. потребовались для работы А.В. Чистому для уточнения состава и характеристик судов, отправленных Россией на Дальний Восток в середине XIX в. (Чистый, 2002).

Применительно к конкретным кораблям отдельные выпуски «Судовых списков» использовались в ряде работ для уточнения их характеристик, таких как броненосные канонерские лодки «Никополь» и «Сисово» (Кондратенко, 2019), ледоколы Российской империи (Бордученко, 2018), буксиры типа «Удалец» (Андриенко, 2003) и другим. Уточнение характеристик кораблей с помощью «Судовых списков» производилась и в справочниках по судовому составу, например, для морских сил Северного моря (Яровой и др., 2013).

Из этого ряда особняком выглядит работа А.А. Терехановой. Она использовала два десятка «Судовых списков» периода 1871–1908 гг. для уточнения номеров флотских экипажей и рангов судов, которые не раз изменялись за этот рассматриваемый период. Это ей потребовалось для отыскания закономерностей в награждении флотских офицеров (Тереханова, 2007). То есть фактически, она частично решала задачу реконструкции судовых биографий. Ссылка на «Судовые списки» периода 1900–1914 гг. имеется в ряде работ Р.М. Мельникова, например (Мельников, 1986), однако анализ ссылок позволяет утверждать, что автор использовал не весь массив «Судовых списков»,

а информацию по отдельным кораблям из отдельных выпусков, что не давало возможности анализа динамики этих записей и создать судовую биографию. Впрочем, у автора такой задачи и не стояло.

Таким образом, получается, что пока серию «Судовых списков» для создания судовых биографий использовали лишь авторы данной работы (Mitiukov et al., 2018).

4. Результаты

Как показал опыт работы, в целом методика анализа «Судовых списков» аналогично методике анализа речных регистров и списков судов, рассмотренных нами ранее (Mitiukov, 2016). Ее можно разделить на два уровня, которые способны дать несколько различающиеся друг от друга результаты. Во-первых, это реконструкция биографий по всей референтной группе и, во-вторых, это реконструкция для отдельного судна или групп судов. Первый уровень ниже продемонстрирован на примере реконструкции биографий металлических плавсредств Кронштадтского и Петербургского порта периода 1864–1874 гг. (Таблица 1), а второй – реконструкции биографий барж воткинской постройки периода 1874–1886 гг. (Таблица 2).

Как уже отмечалось, период 1864–1874 гг. состоит из отдельных выпусков «Судового списка», между которыми пробелы в несколько лет. В этом случае имеет смысл рассматривать достаточно большую референтную группу, включающую в себя все железные плавсредства. Из Таблицы 1 видно, что в период с 1865 по 1868 г. все баржи были перенумерованы. К сожалению, определить точнее дату этого события без привлечения дополнительных источников указанного периода невозможно.

На Рисунке 1 приведен фрагмент «Судового списка» 1864 г. с баржами Кронштадтского порта №1–12. Из них первая часть списка (с длиной корпуса 85') сделана на Воткинском заводе в 1855 г., вторая часть (длина 50') – на предприятии РЖД. При указанной разметке текста понять, сколько барж первого типа, а сколько второго имелось в составе флота, скорее всего, невозможно. Подсознательно по разбиению колонок с указанием места постройки определяется, что построено шесть барж первого типа (№1–6) и шесть второго (№7–12). Этот вывод, казалось бы подтверждает построечная информация, говорящая, что в Воткинске построили шесть барж этого типа.

В списке 1868 г. все эти баржи были перенумерованы (Таблица 1), но в нем четко видно, что воткинских барж – четыре (№4–7), а «железнодорожных» – восемь (№12–19). Таким образом, получается, что в списке 1964 г. должны быть указаны как воткинские баржи №1–4, а как «железнодорожные» – №4–12.

Однотипные указанным 85-футовые баржи воткинской постройки, вошедшие в состав Петербургского порта, в 1864 г. имеют номера №4 и №5. Но в списке 1868 г. им соответствует одна баржа – №14. Второй нет. Анализ всего «Судового списка» 1868 г. показывает, что вторая баржа стала плавучим маяком Елагинским.

БАРЖИ.							
№№		85—	21—	2—9	2—4	На Воткинских заводах, в 1855 г., изъ железа. Стоимость каждой составляет 9215 р. 25 п.	Въ Кронштадтѣ; съ исправленіемъ благонадежны.
1	До 7000 пуд.						
2							
3							
4							
5							
6							
7	50—	17—	2—9	2—4	На бывшемъ механическомъ и антейномъ заведеніи Главнаго Общества Россійскихъ Железныхъ дорогъ, изъ железа. Каждая стоитъ 2867 руб.	Въ Кронштадтѣ; въ распоряженіи контрагентовъ, углубляющихъ тамошній гавани.	
8							
9							
10							
11							
12							
13	До 11800 пуд.	130—6	28—6	4—6	4—6	Построены въ Англіи, изъ железа. Куплены у Общества Петербурго-Волжскаго Пароходства, в 1862 г., за 15900 р. каждая, съ полнымъ вооруженіемъ и запасными вещами.	Въ Кронштадтѣ; благонадежны.
14							

Рис. 1. Фрагмент «Судового списка» 1864 г. с кронштадтскими баржами

Следующим интересным моментом, присутствующим в [Таблице 1](#), является баржа №10 Петербургского порта из списка 1868 г. В списке 1874 г. судно с такими же характеристиками указана как плавучая баня Кронштадтского порта. Это очень важное замечание, поскольку в последующих списках в примечании напротив плавучей бани можно прочитать, что это бывший корпус парохода «Граф Вронченко». Однако это не более чем опечатка, поскольку в списке 1868 г. и 1874 г. характеристики парохода полностью совпадают с баржей Кронштадтского порта №1. Опечатка сохраняется до списка 1883 г., где уже четко указано, что баня – это баржа №53.

Наконец, в списке 1868 г. интересно наличие в плавсредствах Петербургского порта баржей №30 и №31. Их номера вполне логичны как продолжение списка петербургских барж, вслед за №29. Однако в списке 1874 г. их нет. Но есть баржи №30 и 31 в Каспийской флотилии, причём их характеристики полностью совпадают. Таким образом, получается, что строившиеся для Петербургского порта баржи вошли под теми же номерами в состав Каспийской флотилии.

Отсутствие плашкоутов в Списке 1868 г. объясняется тем, что к 1868 г. вся серия еще не построена – отдельные суда достраиваются, отдельные принимаются, а некоторые уже и находились в составе флота.

Кроме того, данные [Таблицы 1](#) показывают, что в период с 1865 по 1868 г. все баржи Петербургского порта перенумеровали (кроме №1–3). При этом баржей №16 стало «Грузовое судно №1» Петербургского порта из списка 1864 г.

Таблица 1. Соответствие кронштадтских и петербургских барж по Судовым спискам 1864, 1868 и 1874 г.

Описание	Характеристики	1864 г.	1868 г.	1874 г.
Железные баржи				
В Англии, куплены у о-ва Петербурго-Волжского пароходства в 1862 и 1863 г.	11000 п., 130-0, 28-6, 4-6, 4-6	С 1	С 1	С 1
		С 2	С 2	С 2
		С 3	С 3	С 3
На Воткинском з-де в 1855 г.	7000 п., 85-0, 21-3, 2-9, 2-4	С 4	С 14	С 14
		С 5	–	–
На Воткинском з-де в 1861 г.	5000 п., 75-0, 17-6, 3-0, 3-0	С 6	С 4	С 4
		С 7	С 5	С 5
		С 8	С 6	С 6
		С 9	С 7	С 7
На Воткинском з-де в 1860 г.	3500 п., 60-0, 14-3, 3-0, 3-0	С 10	С 8	С 8
		С 11	С 9	С 9
В Швеции, куплена в 1861 г. у о-ва Петербурго-Волжского пароходства	12500 п., 145-0, 27-6, 3-6, 4-6	С 12	–	–
В Англии, куплена у О-ва Петербурго-Волжского пароходства в 1863 г.	11000 п., 130-0, 28-6, 4-6, 4-6	–	С 10	К Баня
Куплены у почетного гражданина Тура в 1865 г.	11000 п., 130-0, 28-6, 4-6, 4-6	С 13	С 11	С 11
		С 14	С 12	С 12
Куплена от заводчика Макферсона в 1864 г.	333 т., 135-0, 28-6, 4-6, 4-6	–	С 13	С 13
На Воткинском з-де в 1867 г.	157 т., 90-0, 22-0, 3-0, 3-0	–	С 15	С 15
На Адмиралтейских Ижорских з-дах 1865 г.	10000 п., 80-0, 22-0, 1-11, 1-0	С №1	С 16	С 16
Построены в 1865 г. в Новом Адмиралтействе	6800 п., 90-0, 22-6, 4-6, 4-0	–	С 17	С 17
		–	С 18	С 18
На Воткинском з-де в 1865, 1866 гг.	10000 п., 80-0, 22-6, 2-6, 2-6	–	С 19	С 19
		–	С 20	С 20
		–	С 21	С 21
		–	С 22	С 22
На Воткинском з-де в 1867 г.	10000 п., 80-0, 22-0, 2-6, 2-6	–	С 34	С 34
		–	С 35	С 35
		–	С 36	С 36
На Воткинском з-де в 1855 г.	7000 п., 85-0, 21-0, 2-9, 2-4	К 1	К 4	К 4
		К 2	К 5	К 5
		К 3	К 6	К 6
		К 4	К 7	К 7

На бывшем механическом литейном заведении Главного Общества Российских Железных дорог	5000 п., 50-0, 17-0, 2-9, 2-4	К 5	К 12	К 12
		К 6	К 13	К 13
		К 7	К 14	К 14
		К 8	К 15	К 15
		К 9	К 16	К 16
		К 10	К 17	К 17
		К 11	К 18	К 18
		К 12	К 19	К 19
Построены в Англии, куплены у О-ва Петербурго-Волжского пароходства в 1862 г.	11800 п., 130-6, 28-6, 4-6, 4-6	К 13	К 2	К 2
		К 14	К 3	К 3
Переделана из парохода «Граф Вронченко», построенного на Воткинском з-де в 1850 г.	241 т., 140-0, 20-0, 3-0, 3-0	–	К 1	К 1
На Воткинском з-де в 1862–1864 г.	6000 п. 90-0, 22-0, 4-0, 4-0	–	К 8	К 8
		–	К 9	К 9
		–	К 10	К 10
		–	К 11	К 11
В 1867 г. на Воткинском з-де	10000 п., 120-0, 22-0, 4-2, 4-2	–	–	К 123
		–	–	К 124
		–	–	К 125
		–	–	К 126
Полубаржи				
Построены в 1861 г. на Адмиралтейских Ижорских з-дах	1000 п., 52-8, 12-0, 2-9, 2-9	С 1	С 23	С 23
	1500 п., 65-0, 14-0, 3-0, 2-11	С 2	С 24	С 24
	1700 п., 70-0, 14-3, 3-0, 2-11	С 3	С 25	С 25
Построена на Адмиралтейских Ижорских з-дах в 1864 г.		–	С 26	С 26
Построена в Новом Адмиралтействе в 1865 г.	2800 п., 70-0, 14-0, 3-0, 4-0	–	С 27	С 27
На Воткинском з-де в 1867 г.	56,4 т., 70-0, 14-0, 3-0, 3-0	–	С 28	–
		–	С 29	С 29
	93 т., 75-0, 17-6, 3-3, 3-3	–	С 30	–
		–	С 31	–
Плашкоуты				
В 1864 г. на Воткинском з-де	5000 п., 61-0, 22-4, 1-0	–	?	20-32

Примечание: С – Санкт-Петербургский порт, К – Кронштадтский порт. Графа «Описание» составлена на основе примечаний к данным судам в «Судовых списках» – год и место постройки. В графе «Характеристики» приведены следующие сведения: грузоподъемность (тонны или пуды), длина (футы-дюймы), ширина (футы-дюймы), осадка носом и кормой (футы-дюймы).

В [Таблице 2](#) приведены ежегодные данные уже конкретно по баржам воткинской постройки. Список 1887 года отсутствует, но приведен список 1888 г., поскольку по нескольким судам он позволяет уточнить справки. Более новые списки интереса не представляют, они практически неизменные и сохраняются до 1908 г. (Mitiukov et al., 2018; Mitiukov, 2021). По таблице видно, что в целом основная масса судов сохраняли в указанный период неизменным свой номер, но в 1880 г. прошла перенумерация Санкт-Петербургских барж.

Из всех судов только для брандвахты Большого Невского фарватера имеется опубликованная биография (Яровой, 2018). Судя ней, судно вошло в строй как баржа Санкт-Петербургского порта №15, в 1876 г. стала брандвахтой и выполняла эти функции во время русско-турецкой войны. С 1878 г. использовалась для прежних целей, с 1879 г. снова баржа №15 Петербургского порта, с 1885 г. – баржа №10. Дата списания отсутствует (Яровой, 2018: 71). Данные [Таблицы 2](#) эту информацию частично подтверждают. В 1876 г. баржа №15 действительно переименована в брандвахту, но судя по Спискам, начиная с 1880 г., судно числится как «бывшая брандвахта». Информации, что ей вернули старый номер, нет. Как и у В.В. Ярового, с 1885 г. судно указано как баржа №10. Но к 1888 г. ее списали.

В Списке 1886 г. отсутствует Санкт-Петербургская баржа №5. Но список 1888 г. ее указывает. Таким образом, скорее всего, это обычная опечатка, хотя не исключен, например, и капитальный ремонт судна или привлечение его для других работ, например, в промерную партию.

С 1882 г. из списков пропадает баржа №21 Санкт-Петербургского порта, а в 1888 г. она появляется под тем же номером среди плавсредств Кронштадтского порта. Скорее всего, ее использовали для каких-то целей, по окончании чего оставили в Кронштадте.

Наконец баржа №35 Кронштадтского порта то появляется в списках, то исчезает. Это связано с тем, что ее использовали как водолазный бот. В связи с чем она то показана с номером, то без номера, в зависимости от предпочтений редактора списка.

А вот бывшие баржи Санкт-Петербургского порта №30 и 31, в итоге оказавшиеся в Каспийской флотилии, в 1884 г. окончательно исчезают из «Судовых списков». Учитывая их относительную современность, можно предположить, что по окончании боевых действий в Средней Азии их, скорее всего, продали частным лицам.

Таблица 2. Соответствие кронштадтских и петербургских барж воткинской постройки по Судовым спискам 1874–1888 гг.

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1888 г.
1850 г. 140'	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1	К 1
1857 г. 85'	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4	К 4
	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5	К 5
	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6	К 6
	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7	К 7
1860 г. 60'	С 14	С 14	С 14	С 14	С 14	С 14	С 11	С 11	С 11	С 11	С 11	С 11	С 11	С 11
	С 8	С 8	С 8	С 8	С 8	С 8	С 7	С 7	С 7	С 7	С 7	С 7	С 7	С 7
1861 г. 75'	С 9	С 9	С 9	С 9	С 9	С 9	С 8	С 8	С 8	С 8	С 8	С 8	С 8	С 8
	С 4	С 4	С 4	С 4	С 4	С 4	С 3	С 3	С 3	С 3	С 3	С 3	С 3	С 3
	С 5	С 5	С 5	С 5	С 5	С 5	С 4	С 4	С 4	С 4	С 4	С 4	С 4	С 4
	С 6	С 6	С 6	С 6	С 6	С 6	С 5	С 5	С 5	С 5	С 5	С 5	С 5	С 5
1862 г. 90'	С 7	С 7	С 7	С 7	С 7	С 7	С 6	С 6	С 6	С 6	С 6	С 6	С 6	С 6
	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8	К 8
	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9	К 9
	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10	К 10
1864 г. 61'	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11	К 11
	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32	20-32
	С 19	С 19	С 19	С 19	С 19	С 19	С 15	С 15	С 15	С 15	С 15	С 15	С 15	С 15
	С 20	С 20	С 20	С 20	С 20	С 20	С 16	С 16	С 16	С 16	С 16	С 16	С 16	С 16
1865 г. 80'	С 21	С 21	С 21	С 21	С 21	С 21	С 17	С 17	С 17	С 17	С 17	С 17	С 17	С 17
	С 22	С 22	С 22	С 22	С 22	С 22	С 18	С 18	С 18	С 18	С 18	С 18	С 18	С 18
	С 15	С 15	БВ	БВ	БВ	БВ	Б. БВ	Б. БВ	Б. БВ	Б. БВ	Б. БВ	С 10	С 10	–
1867 г. 80'	С 34	С 34	С 34	С 34	С 34	С 34	С 19	С 19	С 19	С 19	С 19	С 19	С 19	С 19
	С 35	С 35	С 35	С 35	С 35	С 35	С 20	С 20	С 20	С 20	С 20	С 20	С 20	С 20
	С 36	С 36	С 36	С 36	С 36	С 36	С 21	С 21	–	–	–	–	–	К 21
1867 г. 70'	–	–	–	–	К 35	К 35	К 35	К 35	К 35	К 35	–	–	К 35	–
	С 29	С 29	С 29	С 29	С 29	С 29	С 27	С 27	С 27	С 27	С 27	С 27	С 27	С 27
1867 г. 120'	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123	К 123
	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124	К 124
	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125	К 125
	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126	К 126
1867 г. 75'	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	–	–	–	–
	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	–	–	–	–

Примечание: С – Санкт-Петербургский порт, К – Кронштадтский порт

5. Заключение

«Судовые списки» являются ценным и единственным опубликованным источником по истории плавсредств Российского Императорского флота. Особую ценность придает периодичность их издания, что дает возможность реконструкции биографий. Это продемонстрировано на примере плавсредств Балтийского флота. При реконструкции биографий предлагается два основных уровня методики: реконструкция по всей референтной группе и реконструкция по отдельным судам. Несмотря на простоту последней, при реконструкции с ее помощью возможны «выпадения» некоторых периодов биографии для отдельных судов. Это ясно видно на примере баржи №35 Кронштадтского порта, долгое время служившей водолазным ботом, а также баржи №21, для которой «выпал» период с 1882 по 1886 гг.

Тем не менее, ценность «Судовых списков» заключается в том, что с их помощью можно до года сократить хронологические рамки при проведении более тщательных архивных поисков.

Литература

Агапов, 2006 – Агапов В.Л. Морская торговля и торговое судоходство России и Японии накануне и во время русско-японской войны. Дисс. ... канд. истор. наук. Владивосток, 2006. 251 с.

Андрюченко, 2003 – Андрюченко В.Г. Портовые ледокольные буксиры типа "Удалец" // Судостроение. 2003. №1 (746). С. 77-83.

Бордученко, 2018 – Бордученко Ю.Л. Ледокольный флот России. СПб., ИПТ РАН, 2018. 274 с.

Зуев, 2010 – Зуев А.В. Капитаны морских торговых судов Российской империи (вторая половина XIX - начало XX вв.): подготовка, статус, повседневность. Дисс. ... канд. истор. наук. СПб., 2010. 256 с.

Климовский, 2018 – *Климовский С.Д.* Российско-американские научно-технические и производственные связи в области кораблестроения: вторая четверть XIX в. - 1917 г. Дисс. ... канд. истор. наук. СПб., 2018. 327 с.

Козлов, 2015 – *Козлов Д.Ю.* Нарушение морских коммуникаций: проблемы и пути их решения по опыту действий Российского флота в Первой мировой войне: 1914–1917 гг. Дисс. ... канд. истор. наук. М., 2015. 769 с.

Кондратенко, 2019 – *Кондратенко Р.В.* Казематированные лодки "Никополь" и "Систово" // *Судостроение*. 2019. №6 (847). С. 73-76.

Мельников, 1986 – *Мельников Р.М.* Крейсер «Очаков». Л.: Судостроение, 1986. 256 с.

Справочники..., 1978 – *Справочники по истории дореволюционной России*. Библиографический указатель. Изд. 2-е / Под ред. проф. П. А. Зайончковского. М., «Книга», 1978.

Тереханова, 2007 – *Тереханова А.А.* Наградные традиции российского военно-морского флота: XVIII - начало XX вв. Дисс. ... канд. истор. наук. СПб., 2007. 428 с.

Федечкин, 2022 – *Федечкин А.Д.* "Относительная слабость наших крейсеров вызвала желательность усиления артиллерии...". Проблемы перевооружения крейсеров "Россия" и "Громобой" в 1915-1916 гг. // *Военно-исторический журнал*. 2022. №9. С. 72-79.

Чистый, 2002 – *Чистый А.В.* Морская политика Российской империи на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. Дисс. ... канд. истор. наук. СПб., 2002. 200 с.

Яровой и др., 2013 – *Яровой В.В., Смолин А.А., Приданников М.И.* Морские силы Северного моря 1920-1922 годы. 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.

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.

Mitiukov, 2016 – *Mitiukov N.W.* Maritime and River Registers as a Historical Source // *Bylye gody*. 2016. 2(40): 469-478.

Mitiukov, 2021 – *Mitiukov N.W.* Votkinsk Barges of the Baltic Fleet according to the Ship List of 1908 // *Voennyi Sbornik*. 2021. 9(1): 15-20.

References

Agapov, 2006 – *Agapov, V.L.* (2006). Morskaya trgovlya i torgovoe sudokhodstvo Rossii i Yaponii nakanune i vo vremya rusko-yaponskoi voyny [Maritime trade and merchant shipping of Russia and Japan on the eve and during the Russo-Japanese war]. Diss. ... kand. istor. nauk. Vladivostok. 251 p. [in Russian]

Andrienko, 2003 – *Andrienko, V.G.* (2003). Portovye ledokol'nye buksiry tipa "Udalets" [Port icebreaking tugs "Udalets" class]. *Sudostroenie*. 1 (746): 77-83. [in Russian]

Borduchenko, 2018 – *Borduchenko, Yu.L.* (2018). Ledokol'nyi flot Rossii [Icebreaking fleet of Russia]. St. Petersburg, IPT RAN. 274 p. [in Russian]

Chisty, 2002 – *Chisty, A.V.* (2002). Morskaya politika Rossiiskoi imperii na Dal'nem Vostoke vo vtoroi polovine XIX v. [Maritime policy of the Russian Empire in the Far East in the second half of the 19th century]. Diss. ... kand. istor. nauk. SPb. 200 p. [in Russian]

Fedechkin, 2022 – *Fedechkin, A.D.* (2022). "Otnositel'naya slabost' nashikh kreiserov vyzvala zhelatel'nost' usileniya artillerii...". Problemy perevooruzheniya kreiserov "Rossiya" i "Gromoboi" v 1915-1916 gg. ["The relative weakness of our cruisers caused the desirability of strengthening artillery ..."]. Problems of re-equipment of the cruisers "Russia" and "Gromoboy" in 1915-1916]. *Voенно-istoricheskii zhurnal*. 9: 72-79. [in Russian]

Klimovsky, 2018 – *Klimovsky, S.D.* (2018). Rossiisko-amerikanskie nauchno-tekhicheskie i proizvodstvennye svyazi v oblasti korablestroeniya: vtoraya chetvert' XIX v. – 1917 g. [Russian-American scientific, technical and industrial relations in the field of shipbuilding: the second quarter of the 19th century – 1917]. Diss. ... kand. istor. nauk. SPb. 327 p. [in Russian]

Kondratenko, 2019 – *Kondratenko, R.V.* (2019). Kazematirovannye lodki "Nikopol" i "Sistovo" [Casemated boats "Nikopol" and "Sistovo"]. *Sudostroenie*. 6(847): 73-76. [in Russian]

Kozlov, 2015 – *Kozlov, D.Yu.* (2015). Narushenie morskikh kommunikatsii: problemy i puti ikh resheniya po opytu deistvii Rossiiskogo flota v Pervoi mirovoi voine: 1914-1917 gg. [Violation of sea communications: problems and ways to solve them based on the experience of the Russian fleet in the First World War: 1914-1917]. Diss. ... kand. istor. nauk. M. 769 p. [in Russian]

Melnikov, 1986 – *Melnikov, R.M.* (1986). Kreiser «Ochakov» [Cruiser "Ochakov"]. Leningrad: Sudostroenie. 256 p. [in Russian]

Mitiukov et al., 2018 – *Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Matveev, D.V.* (2018). Votkinsk's barges for the Baltic Fleet. *Voennyi Sbornik*. 6(2): 95-99.

Mitiukov, 2016 – *Mitiukov, N.W.* (2016). Maritime and River Registers as a Historical Source. *Bylye gody*. 2(40): 469-478.

Mitiukov, 2021 – *Mitiukov, N.W.* (2021). Votkinsk Barges of the Baltic Fleet according to the Ship List of 1908. *Voennyi Sbornik*. 9(1): 15-20.

Spravochniki..., 1978 – Spravochniki po istorii dorevolutsionnoi Rossii. Bibliograficheskii ukazatel' [Reference books on the history of pre-revolutionary Russia. Bibliographic index]. Izd. 2-e. Pod red. prof. P.A. Zaionchkovskogo. M., «Kniga», 1978. [in Russian]

Terekhanova, 2007 – *Terekhanova, A.A.* (2007) Nagradnye traditsii rossiiskogo voenno-morskogo flota: XVIII – nachalo XX vv [Award traditions of the Russian navy: XVIII – early XX centuries]. Diss. ... kand. istor. nauk. SPb. 428 p. [in Russian]

Yarovoy i dr., 2013 – *Yarovoy, V.V., Smolin, A.A., Pridannikov, M.I.* (2013). Morskie sily Severnogo morya 1920-1922 gody [Naval Forces of the North Sea 1920-1922]. SPb: Galeya-Print. 280 p. [in Russian]

Yarovoy, 2018 – *Yarovoy, V.V.* (2018). Baltiiskii flot 1877–1878 gg. Spravochnik po korabel'nomu sostavu [Baltic Fleet 1877–1878. Handbook of the composition of the ship]. *Morskaya kompaniya*. 6(82): 72. [in Russian]

Zuev, 2010 – *Zuev, A.V.* (2010). Kapitany morskikh torgovykh sudov Rossiiskoi imperii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.): podgotovka, status, povsednevnost' [Captains of sea merchant ships of the Russian Empire (second half of the 19th – early 20th centuries): training, status, everyday life]. Diss. ... kand. istor. nauk. SPb. 256 p. [in Russian]

«Судовой список» как источник по дореволюционным судовым биографиям

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Ринат Васильевич Файзуллин ^b, Ирина Юрьевна Черкасова ^c

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

^b МИРЭА – Российский технологический университет, Москва, Российская Федерация

^c Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

Аннотация. «Судовые списки» представляли собой ежегодные периодические издания, публиковавшие информацию о текущем состоянии Российского Императорского флота, в том числе списки кораблей и судов. Традиционно считается, что в период с 1871 г. по 1908 г. вышло 28 изданий «Судового списка». Но, по-видимому, этот перечень не полный, и в настоящее время создание полной подборки изданий «Судовых списков» является актуальной задачей. В работе обобщается авторский опыт в реконструкции судовых биографий по «Судовым спискам».

«Судовые списки» являются ценным и единственным опубликованным источником по истории плавсредств Российского императорского флота. Особую ценность придает периодичность их издания, что дает возможность реконструкции биографий с точностью до года. Это продемонстрировано на примере плавсредств Балтийского флота. При реконструкции биографий предлагается два основных уровня методики: реконструкция по всей референтной группе и реконструкция по отдельным судам. Несмотря на простоту последней, при реконструкции с ее помощью возможны «выпадения» некоторых периодов биографии для отдельных судов. Это показано на примере баржи №35 Кронштадтского порта, долгое время служившей водолазным ботом, а также баржи №21, для которой «выпал» период с 1882 по 1886 гг.

Тем не менее, ценность «Судовых списков» заключается в том, что с их помощью можно до года сократить хронологические рамки при проведении более тщательных архивных поисков.

Ключевые слова: «Судовой список», Российский Императорский флот, методика анализа, реконструкция биографий, самоходное плавучее средство.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков), rf85@mail.ru (Р.В. Файзуллин), i.cherkasova@cherkasgu.press (И.Ю. Черкасова)