

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2024. 19(4): 1694-1705
 DOI: 10.13187/bg.2024.4.1694

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



Sailing Barges built in Votkinsk as Part of the Caspian Flotilla in the 1850s and 1860s

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}, Anatoly N. Loshkarev ^b, Irina Yu. Cherkasova ^{c,d}

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

^b Kalashnikov Izhevsk State Technical University, Izhevsk, Russian Federation

^c Cherkas Global University, Washington, DC, USA

^d Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Abstract

The Caspian flotilla played an important role in the events in Central Asia in the second half of the 19th century. First of all, in the Khiva and Akhal-Teke campaigns of General Skobelev, where it provided the rear for Russian troops. And in military transportation across the Caspian Sea of this period, the sailing barges built in Votkinsk played a significant role. However, four barges were decommissioned almost immediately after construction, which does not fit with the information about their high demand. In order to identify the causes, a reconstruction of the biographies of the Votkinsk sailing barges of the 1850–1860s is carried out. The previously proposed author's method for reconstructing the biographies of ships based on the movement of personnel has successfully passed verification based on the materials of the renaming of the Caspian flotilla ships. The idea of ordering a series of reduced 120-foot sailing sea barges from the Votkinsk plant by the Naval Ministry should be recognized as unsuccessful. Testing of the barges in sea conditions showed their complete unsuitability for these purposes. As a result, all four barges were used as cargo barges in the Volga delta, but due to the adoption of fairly successful pontoon rafts, they were forced to be decommissioned just a few years after the start of their service. As a result, they did not work out their intended resource at all and were practically not reflected in naval literature.

Keywords: Caspian flotilla, reform period, Votkinsk plant, shipbuilding, sailing seagoing barge.

1. Введение

Каспийская флотилия сыграла важную роль в событиях в Средней Азии во второй половине XIX в. В первую очередь, в Хивинском и Ахалтекинском походах генерала Скобелева, где она обеспечивала тыл российским войскам. А в военных перевозках по Каспийскому морю этого периода значительную роль сыграли парусные баржи воткинской постройки: шесть 88-футовых (120 тонных) барж типа «Цапля» («Чайка», «Цапля», «Мартышка», «Баклан», «Нырок» и «Гагара») и две 120-футовых (360 тонных) баржи (транспорты) «Аист» и «Колпик». Но при сравнении количества построенных на заводе судов со сведениями о службе и эксплуатации получается, что четыре 120-футовые (100-тонные) баржи оказались списанными практически сразу после укомплектования, что не стыкуется с информацией об их высокой ценности. Для выявления причин этого парадокса представляется актуальной реконструкция биографий парусных барж воткинской постройки периода 1850–1860-х гг.

* Corresponding author

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

2. Материалы и методы

В качестве основных материалов для исследования послужили документы из фонда Российского государственного архива Военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация). Фонд 870 – вахтенные и шканечные журналы для судов, служивших в Каспийской флотилии, а также фонд 256 – управление Астраханского порта.

Основным методом работы стал хронологический, в соответствии с которым факты, расставленные в строгой хронологической последовательности, дают возможность на основе их анализа провести реконструкцию биографий судов. Кроме того, документация РГА ВМФ дала возможность провести верификацию ранее разработанной методики. В предыдущих работах было сформулировано предположение, что документация по личному составу может частично заменить документацию по основной деятельности. Суть методики заключается в том, что каждое судно кодируется по именам экипажа. Документация Каспийской флотилии дает хорошую возможность верификации. Поскольку в РГА ВМФ имеется фонд «Вахтенные и шканечные журналы судов и маяков» (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 6889–13971), сами заголовки дел однозначно связывают командира судна и его наименование, так как название – типовое: «Рапорт командира (такого-то) судна (такого-то)». В 1863 г. баржи Каспийской флотилии переименовали и, таким образом, по фамилии командиров представляется возможность реконструировать схему этого переименования. А поскольку в этом году вышел приказ, отразившийся в документации Астраханского порта, можно сравнить точность методики и выявить ее возможные слабые места.

3. Обсуждение

В последнее время в связи с военными событиями на Кавказе и со Специальной военной операцией возрос интерес к Каспийской военной флотилии. Кроме геополитического, военного, экономического и других аспектов, значительное внимание авторов уделяется истории флотилии как таковой и ее влиянию на судьбы региона. При этом вполне закономерно, что наибольший интерес исследователей представляют периоды, когда Каспий стал ареной активных боевых действий, например, годы гражданской войны (1918–1920 гг.). В этом случае спектр исследований довольно широк – от анализа боевых действий (Лобанов, 2012) до проблем историографии вопроса (Алымов, 2024).

Данный вопрос рассматривается в тезисном плане. Например, об этом упоминается в исследованиях, посвященных истории самой Каспийской флотилии (Кирокосьян, 2022), (Жаднова, 2012). Интересна также монография М.А. Кирокосьяна, рассмотревшего историю Каспийской флотилии через призму борьбы с пиратством в регионе (Кирокосьян, 2013). В работе А.Ш. Кадырбаева (Кадырбаев, 2015), написанной на основе документов, хранящихся в РГА ВМФ, достаточно подробно рассмотрены вызовы времени середины XIX в. и реагирование на них руководства империи и флотилии. Каким образом это сказалось на судовом и корабельном составе, к сожалению, осталось за кадром повествования данной работы.

В двухтомной монографии, посвященной судам научно-промыслового и навигационного обеспечения ВМФ России, имеются упоминания о парусных баржах Каспийской флотилии, поскольку те достаточно активно привлекались для обеспечения гидрографических работ, а баржа «Цапля» также долгое время использовалась в качестве плавучего маяка (Левашов, 2021). Однако системного описания биографий всех парусных барж в этой работе также не содержится.

Таким образом, следует отметить, что, кроме общих фраз о том, что суда Каспийской флотилии использовались для доставки войск, перевозки военного снаряжения, лошадей и других грузов во время Хивинского и Ахалтекинских походов, иной информации в современной литературе не содержится. Из дореволюционной литературы наибольший интерес представляют «Судовые списки», точно фиксировавшие состав флотилии на рассматриваемый год. Они достаточно полно отображают изменения судового состава в 1870-е гг. и позднее. Однако насыщение «Судовыми списками» периода 1860-х гг. явно недостаточное: известны лишь два издания 1864 и 1868 гг. (Митюков и др., 2023). В 1850-е гг. этот справочник не издавался.

И, таким образом, получается довольно парадоксальная картина службы парусных барж воткинской постройки в Каспийской флотилии. Если шесть барж типа «Цапля» и два транспорта типа «Аист», построенные заводом в дореформенный период, достаточно хорошо отобразились в эксплуатационной документации начиная с 1860-х гг. (например, в «Судовых списках») (Митюков, 2020), то информация об их ранней службе довольно эклектична. Что касается информации по четырем 120-футовым баржам реформенного периода, построенных заводом (по две в 1860 и 1862 гг.) (Митюков, 2021), то она полностью отсутствует. Завод их точно строил и точно сдал Морскому ведомству, но они сразу же пропадают, как будто вскоре после вступления в строй списываются, и потому отсутствуют даже в «Судовом списке» 1864 г. Кроме того, на начало 1860-х гг. приходится реформа судового и корабельного состава Каспийской флотилии, в результате чего все баржи были переименованы. Этот факт также не отразился в имеющейся литературе, и схему переименования лишь предстоит определить.

4. Результаты

4.1. Анализ статистических изданий Морского ведомства середины XIX в.

Наибольшую ценность в вопросе эволюции корабельного и судового состава Каспийской флотилии 1850-60-х гг. имеют статистические издания Морского ведомства, в первую очередь, ежегодники «Памятные книжки Морского ведомства». Но относительно парусных барж сведения в них крайне поверхностны, хотя и дают возможность идентифицировать командиров судов. Однако провести реконструкцию по именам командиров самих судов, как это было сделано нами в ранних работах применительно для других периодов и других регионов, практически не получается.

Первые парусные баржи воткинской постройки начали вводиться в строй в 1853 г. В Памятной книжке за 1853 г. говорится, что в Каспийской флотилии в этом году числится две железные баржи и семь деревянных, а также одно перегрузное судно (ПКМВ, 1853: 7). На Астрабадской станции в этом году числилась баржа №2, на Бакинской – баржа №1 (ПКМВ, 1853: 33). К этому году Воткинский завод как раз сдал две парусные баржи, третья была готова летом 1853 г. и по понятным причинам в список еще не вошла. И, скорее всего, это не баржи №1 и №2, находящиеся на станциях.

Сведения о количестве барж также без указания их командиров повторяются в 1854 г. (ПКМВ, 1854: 7), как и сведения по станциям (ПКМВ, 1854: 41). Возможно, третью парусную баржу на момент составления сборника еще не укомплектовали, из-за чего она снова отсутствует.

В выпуске 1855 г. впервые указаны командиры барж. Это подпоручик Рылов (баржа №1), лейтенант Апыхтин (№2), подпоручик Федоров (№3), лейтенант Бибиков (№4), лейтенант князь Ухтомский (№5), штабс-капитан Комаров (№7), поручик Курилов (№8), прапорщик Романов (баржа лит. А), прапорщик Берсенев (баржа лит. Б) (ПКМВ, 1855: 7) (Таблица 1). Перегрузные баржи в списке отсутствуют. На Астрабадской станции в этом году снова числилась баржа №2, на Бакинской – баржа №1 (ПКМВ, 1855: 46). Видно, что в списке имеются две баржи, приведенные под литерами А и Б. Они повторяются на будущий год, после чего пропадают. В «Судовых списках» и «Памятных книжках» имела распространённая практика: заложенные или заказанные, но еще не получившие наименования суда маркировать литерами. Можно предположить, что речь идет о шхунах «Казак» и «Туркмен», одно время числившихся баржами. Их заложили в 1856 г., построили в 1857 г. (Левашов, 2021: 245-246), поэтому в «Памятной книжке» 1855 г. они вполне могли быть включены как заказанные, а с 1857 г. уже числятся в списке судов под своим наименованием.

Таблица 1. Списки командиров морских парусных барж по «Памятной книжке»

Баржа	1855 г.	1856 г.	1857 г.
№ 1	Рылов	–	–
№ 2	Апыхтин	Рылов	Некрасов
№ 3	Федоров	Апыхтин	Нет
№ 4	Бибиков	Федоров	Рылов / Курилов
№ 5	Кн. Ухтомский	Платонов	Платонов / Рылов
№ 6	–	Нет	Романов
№ 7	Комаров	Комаров	Комаров
№ 8	Курилов	Курилов	Курилов / Платонов
№ 9	–	–	Федоров

В 1856 г. судами командовали подпоручик Рылов (№2), лейтенант Апыхтин (№3), подпоручик Федоров (№4), прапорщик Платонов (№5), командир баржи №6 не указан, штабс-капитан Комаров (№7), поручик Курилов (№8), прапорщик Берсенев (баржа лит. А), подпоручик Романов (баржа лит. Б) (ПКМВ, 1856: 25). Что касается численности судов, то в 1856 г. во флотилии числятся 8 барж, из которых баржа №9 – в Астрабадской станции и №5, 6, 8 – в Бакинской (ПКМВ, 1856: 42). Как видно, в разделе Судов, приписанных к Каспийской флотилии, баржи №9 нет, она появляется лишь в 1857 г. И также очевидно, что суда, отсутствующие в этих станциях, находятся в Астраханском порту. Для барж с №2 по №4 «передвинулись» номера относительно их командиров. Это выглядит очень странно. Самое простое логическое объяснение видится в возможной перенумерации судов в этом году (Таблица 1).

В 1857 г. командирами барж указаны подпоручик Некрасов (№2), на барже №3 командир отсутствует, подпоручик Рылов (№4), прапорщик Платонов (№5), подпоручик Романов (№6), штабс-капитан Комаров (№7), поручик Курилов (№8), подпоручик Федоров (№9) (ПКМВ, 1857: 12). В 1857 г. при Астрабадской станции числятся баржи №2 и 6, при Астрабадской – №4 (поручик Курилов), №5 (подпоручик Рылов), №8 (прапорщик Платонов 2-й) (ПКМВ, 1857: 31). Как видно, командиры барж Бакинской станции не совпадают с указанными в разделе Судов, приписанных Каспийской флотилии, но общий список барж и список командиров совпадают. Поэтому можно предположить, что в каком-то из них командиры перепутаны. Скорее всего, в списке Астрабадской станции,

поскольку на баржах №7 и №8 за все три года командиры фигурируют одни и те же (Таблица 1). По-видимому, остальные баржи, отсутствующие на станциях, снова числятся в Астраханском порту. Факт несовпадения списков командиров судов в разных частях справочника заставляет усомниться в аккуратности его составителя.

В 1858 г. командиры судов не указаны, зато появилось разделение на флотские экипажи. В этом году указаны следующие баржи в 4-м ранге судов.

44-й флотский экипаж: баржи №8 и №9;

45-й – №5, №6, №7 и в 46-м – №2, №4.

По всем баржам относительно степени готовности указано, что они готовы, а численность команды – по 2 строевых унтер-офицера, 15 матросов, а также по одному нестроевому унтер-офицеру и матросу (ПКМВ, 1858: 16).

«Памятные книжки» за 1858–1861 гг., по-видимому, не издавались, и следующий выпуск идет уже за 1862 г. В этом году в составе 44-го флотского экипажа числились парусные баржи №1, 2, 3 и 5, а также шесть неуказанных речных барж. В 45-м экипаже – №4, 6, 8, 9. Кроме того, в числе портовых судов указаны шесть догрузных судов (ПКМВ, 1862: 19). Из документа непонятно, являются ли догрузные суда речными баржами или это разные суда.

В 1863 г. в составе 44-го флотского экипажа в III ранге судов значатся баржи «Чайка» (лейтенант Канин), «Мартышка» (лейтенант Ладьжинский), «Баклан» (капитан-лейтенант Годзевич 1-й) и «Нырок» (капитан-лейтенант Тверитинов). В этом же экипаже имеются шесть речных барж с неуказанным рангом. В 45-м экипаже также в III ранге судов – «Гагара» (лейтенант Никонов 4-й), «Аист» (без командира), «Цапля» (капитан-лейтенант Жеребцов) и «Колпик» (без командира). Кроме того, в портовых средствах имеются две деревянные и четыре железные догрузные баржи (ПКМВ, 1863: 20-21). Из сравнения списка барж этого и предыдущего года можно заключить, что в 1863 г. появился приказ о переименовании судов – они получили собственные имена.

В 1864 г. в составе 1-го каспийского флотского экипажа в III ранге судов числятся баржи: «Чайка» (лейтенант Канин 1-й), «Мартышка» (лейтенант Борисов), «Баклан» (лейтенант Рогол-Левицкий), «Нырок» (капитан-лейтенант Тверитинов), «Гагара» (лейтенант Никонов 4-й), «Цапля» (капитан-лейтенант Жеребцов). В этом же экипаже в III ранге судов числятся транспорты «Аист» и «Колпик», командиры которых не указаны. Кроме того, среди портовых средств имеются 14 судов разных наименований, детализации по которым нет (ПКМВ, 1864: 20-21). В дальнейших выпусках «Памятной книжки» и «Судовых списков» какая-либо информация о догрузных баржах пропадает, а биографии барж типа «Чайка» и транспортов типа «Аист» достаточно хорошо прослеживаются. Командиры в 1864 г. не включены в Таблицу 1, так как прошел слишком длительный период, за который они должны были полностью поменяться.

Исходя из данных «Памятной книжки» можно однозначно утверждать, что в 1863 г. все морские парусные баржи получили собственные имена, а также, возможно, в 1856 г. баржи перенумеровали. Поскольку детализация по перегрузным или догрузным баржам отсутствует, провести их идентификацию в рамках данного источника не представляется возможным.

Однако в списках «Русского торгового флота» в 1895 г. в числе парусных судов имеются два судна, местом постройки которых указан Воткинский завод. Это «Осетр» (№360 списка), числящийся как товарная баржа у общества «Кавказ и Меркурий». Она – 1862 г. постройки, дата последнего капитального ремонта значится 1895 г. в Астрахани на заводе общества «Кавказ и Меркурий». Судно имеет одну палубу и две мачты. Длина корпуса – 121,65' (37,10 м), ширина – 23,10' (7,04 м), углубление – 7,90' (2,41 м). Вместимость полная – 143,09 рег. т., чистая – 110,01 рег. т. Команда 6 чел. (РТФ, 1895: 250-251). «Стерлядь» (№446 списка) отличается тем, что имеет длину корпуса 123,2' (37,58 м), ширину – 23,26' (7,09 м), углубление – 7,85' (2,39 м). Вместимость полная – 148,55 рег. т., чистая – 118,74 рег. т. (РТФ, 1895: 256-257). В дальнейших изданиях этого справочника упоминаний о данных судах нет, но получается, что даже на 1895 г. оба судна использовались обществом как парусные баржи, что однозначно указывает на анализируемые суда.

4.2. Обзор заголовков дел вахтенных и шканечных журналов парусных барж Каспийской флотилии

В 1852–1858 гг. Камско-Воткинский железодобывательный завод по заказу Морского ведомства построил для Каспийской флотилии шесть барж. Поскольку они строились двумя партиями по три единицы, в заводской документации обе партии дважды идут как баржи №1, №2 и №3. С 1863 г. все суда получили имена и стали «типа Птицы» («Нырок», «Цапля» и т.д.), под которыми и вошли в историю. До этой даты все баржи во флотилии были номерными, и номера явно не совпадали с заводской нумерацией.

Помочь отыскать соответствие между наименованиями и номерами барж может информация о кадровых назначениях (конкретно о командирах), нашедшая отражение в заголовках вахтенных журналов. Само содержание журналов в данном случае безразлично, и интерес представляет лишь пара «судно – командир». Далее дается список командиров морских барж (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3).

1853 г.: №7 – поручик Комаров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7008); №6 – прапорщик Романов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7009); №4 – лейтенант Бибииков (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7010); №2 – лейтенант Леонтьев (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7011); №8 – подпоручик Курилов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7012); №3 – прапорщик Федоров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7013); №5 – мичман князь Ухтомский (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7014) (Таблица 2).

1854 г.: №1 – подпоручик Рылов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7057); №2 – лейтенант Апыхтин (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7058); №3 – подпоручик Федоров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7059); №4 – лейтенант Бибииков (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7060); №5 – лейтенант князь Ухтомский (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7061); №6 – прапорщик Романов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7062); №7 – штабс-капитан Комаров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7063); №8 – поручик Курилов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7064); №9 – прапорщик Баранов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7065) (Таблица 2).

1855 г.: №3 – прапорщик Горнефер (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7318); №4 – подпоручик Рылов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7319); №7 – штабс-капитан Комаров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7320); №2 – поручик Ерошевич (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7371); №5 – прапорщик Платонов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7372); №8 – поручик Курилов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7373); №9 – поручик Федоров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7374); №6 – подпоручик Романов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7375) (Таблица 2).

1856 г.: №2 – поручик Ерошевич (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7574); №4 – подпоручик Рылов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7575); №5 – прапорщик Платонов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7576); №6 – подпоручик Романов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7577); №7 – штабс-капитан Комаров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7578); №9 – поручик Федоров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7579) (Таблица 2).

1857 г.: №4 – подпоручик Рылов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7718); №5 – прапорщик Платонов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7719); №2 – поручик Горнефер (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7720); №7 – штабс-капитан Комаров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7721); №9 – подпоручик Федоров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7722); №6 – подпоручик Романов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7723) (Таблица 2).

1858 г.: №1 – капитан-лейтенант Савич, лейтенант князь Кекуатов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7861); №4 – лейтенант Рогал-Левицкий, подпоручик Платонов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7862); №5 – прапорщик Платонов, лейтенант Тверитинов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7863); №7 – капитан Комаров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7864); №9 – лейтенант Жеребцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7865); №2 – подпоручик Горнефер (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 7866) (Таблица 3).

1859 г.: №1 – лейтенант князь Кекуатов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8041); №2 – лейтенант Ладыженский (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8042); №3 – лейтенант Андросов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8043); №4 – лейтенант Рогал-Левицкий (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8044); №5 – лейтенант Тверитинов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8045); №6 – штабс-капитан Курилов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8046); №7 – капитан Комаров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8047); №8 – подпоручик Романов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8048); №9 – лейтенант Жеребцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8049); №10 – капитан-лейтенант Цемутали (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8050) (Таблица 3).

1860 г.: №1 – лейтенанты Кекуатов и Канин (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8189); №2 – лейтенант Ладыженский (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8191); №3 – лейтенанты Андросов и Годзевич (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8192); №4 – лейтенант Рогал-Левицкий (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8193); №5 – капитан-лейтенант Цемутали и штабс-капитан Ерошевич (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8194); №6 – штабс-капитан Курилов и лейтенант Тверитинов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8195); №9 – лейтенант Жеребцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8196); №10 – лейтенанты Тверитинов и Борисов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8197) (Таблица 3).

1861 г.: №1 – лейтенант Канин (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8381); №2 – лейтенант Ладыженский (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8382); №3 – лейтенант Годзевич (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8383); №4 – лейтенант Рогал-Левицкий (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8384); №6 – лейтенант Тверитинов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8385); №9 – лейтенант Жеребцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8386); №10 – лейтенанты Борисов, Кондагури, Андреев (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8387) (Таблица 3).

1862 г.: №1 – лейтенант Канин (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8536); №2 – лейтенант Ладыженский (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8537); №3 – капитан-лейтенант Годзевич (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8538); №4 – лейтенанты Андреев и Никонов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8539); №5 – капитан-лейтенант Тверитинов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8540); №6 – лейтенант Ясмонт (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8541); №7 – капитан Комаров и лейтенант Федцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8542); №8 – капитан 2 ранга Рыдалев (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8543); №9 – лейтенант Жеребцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8544) (Таблица 3).

Таблица 2. Списки командиров морских барж по заголовкам вахтенных журналов (1853–1857 гг.)

Баржа	1853 г.	1854 г.	1855 г.	1856 г.	1857 г.
№ 1	–	Рылов	–	–	–
№ 2	Леонтьев	Апыхтин	Ерошевич	Ерошевич	Горнефер
№ 3	Федоров	Федоров	Горнефер	–	–
№ 4	Бибиков	Бибиков	Рылов	Рылов	Рылов
№ 5	Кн. Ухтомский	Кн. Ухтомский	Платонов	Платонов	Платонов
№ 6	Романов	Романов	Романов	Романов	Романов
№ 7	Комаров	Комаров	Комаров	Комаров	Комаров
№ 8	Курилов	Курилов	Курилов	–	–
№ 9	–	Баранов	Федоров	Федоров	Федоров

Таблица 3. Списки командиров морских барж по заголовкам вахтенных журналов (1858–1862 гг.)

Баржа	1858 г.	1859 г.	1860 г.	1861 г.	1862 г.
№ 1	Савич/ Кекуатов	Кекуатов	Кекуатов/ Канин	Канин	Канин
№ 2	Горнефер	Ладыженский	Ладыженский	Ладыженский	Ладыженский
№ 3	–	Андросов	Андросов/ Годзевич	Годзевич	Годзевич
№ 4	Рогал- Левицкий/ Платонов	Рогал- Левицкий	Рогал- Левицкий	Рогал-Левицкий	Андреев/ Никонов
№ 5	Платонов/ Тверитинов	Тверитинов	Цемутали/ Ерошевич		Тверитинов
№ 6	–	Курилов	Курилов/ Тверитинов	Тверитинов	Ясмонт
№ 7	Комаров	Комаров	–		Комаров/ Федцов
№ 8	–	Романов	–		Рыдалев
№ 9	Жеребцов	Жеребцов	Жеребцов	Жеребцов	Жеребцов
№ 10	–	Цемутали	Тверитинов/ Борисов	Борисов/Кондагури /Андреев	–

1863 г.: «Цапля» – капитан-лейтенант Жеребцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8714); «Мартышка» – лейтенант Ладыженский (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8715); №4 «Гагара» – лейтенант Никонов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8716); №5 «Нырок» – капитан-лейтенант Тверитинов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8717); «Чайка» – лейтенант Канин (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8718); «Баклан» – капитан-лейтенант Годзевич (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8719).

1864 г.: «Чайка» – лейтенант Канин (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8870); «Мартышка» – лейтенант Шмидт (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8871); «Гагара» – лейтенант Никонов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8872); «Нырок» – капитан-лейтенант Тверитинов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8873); «Цапля» – капитан-лейтенант Жеребцов (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8874); «Баклан» – лейтенант Рогал-Левицкий (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3. Д. 8875).

По двум баржам в 1863 г. в заголовке журнала прямо указано, что №4 – это «Гагара», а №5 – «Нырок». Очевидно, переименование состоялось, когда суда уже были в кампании, что и нашло отражение в их вахтенных журналах. Все остальные суда начали кампанию 1863 г. уже переименованными. По всей видимости, в период с 1853 по 1863 гг. баржи более не перенумеровывались. По крайней мере, перестановки в командах происходят плавно, без больших скачков.

Используя фамилию командира, можно четко дополнить прерванную цепочку в названиях-номерах каспийских барж (Таблица 2, 3).

Баржа №5 сдана Воткинским заводом в апреле 1853 г. Ее первым командиром стал лейтенант, князь Ухтомский. С 1855 г. командир, прапорщик Платонов, которого в ходе кампании 1858 г. заменил лейтенант Тверитинов. По всей вероятности, баржа выполняет какое-то специальное задание, т.к. в 1860 г. у нее сменилось два командира, а на следующий год ее не было в кампании, но в 1862 г. ее командир – снова Тверитинов, к этому времени продвинутый до капитан-лейтенанта. Под его командой баржа стала «Нырком».

Вместе с ней в апреле 1853 г. Морскому ведомству была сдана еще одна баржа – №9. Но она начала кампанию лишь на следующий год под командой прапорщика Баранова, в 1855 г. замененного на поручика Федорова. С 1858 г. командир баржи – лейтенант Жеребцов. После переименования в 1863 г. и в 1864 г. он числится командиром «Цапли», поэтому нет сомнений, что баржа №9 стала «Цаплей».

Третья баржа постройки 1853 г. – это «Мартышка», бывшая №2. Она начала кампанию этого года под командой лейтенанта Леонтьева, с 1855 г. ее возглавил поручик Ерошевич, с 1857 г. – поручик Горнефер. С кампании 1859 г. она – под командованием лейтенанта Ладыженского, до тех пор, пока не стала «Мартышкой».

Еще три баржи завод сдал Морскому ведомству в конце 1858 г.

Первая баржа №4 в ходе кампании 1863 г. стала «Гагарой» (об этом прямо говорится в журнале 1863 г.). В связи с этим можно сделать вывод о том, что она сменила более старую баржу того же номера. Интересна еще одна закономерность: до 1858 г. судном (старой баржей) командовали офицеры сухопутной армии (поручики и подпоручики). С 1858 г. новую баржу №4 принял морской офицер, лейтенант Рогол-Левицкий. С 1862 г. командиром баржи был лейтенант Никонов, под его командой она стала «Гагарой».

Вторая баржа этой серии, №3, начала кампанию 1859 г. под командой лейтенанта Андросова, на следующий год прямо во время кампании замененного на лейтенанта Годзевича. Под его командой судно стало «Бакланом».

Сомнений в том, что это судно построили в 1859 г., нет, т.к. до этой даты баржа с таким номером в кампаниях не числится, как и еще одной – №1. Эту баржу приняли в 1858 г., и первым ее командиром числится капитан-лейтенант Савич, в этом же году сдавший судно лейтенанту, князю Кекуатову. Тот, в свою очередь, в 1860 г. сдал командование лейтенанту Канину, который числится командиром «Чайки» в 1863–64 гг.

Приказом главного командира Астраханского порта №59 от 28 января 1863 г., составленного в соответствии с приказом Управляющего Морским министерством №4 от 5 января 1863 г., баржа №1 стала «Чайкой», №2 – «Мартышкой», №3 – «Бакланом», №4 – «Гагарой», №5 – «Нырком», №6 – транспортом «Казак», №7 – «Аистом», №8 – транспортом «Туркмен», №9 – «Цаплей», №10 – «Колпиком» (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 585. Л. 370б.–38). Этот же приказ Управляющего цитируется в приказе Капитана над портом №6 от 31 января 1863 г. с дополнением, что инспектору кораблестроительных работ надлежало сделать надписи с новыми наименованиями на бортах белой краской (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 2. Д. 514. Л. 3).

Таким образом, все наименования в ходе переименования реконструированы корректно. В связи с чем можно рекомендовать следующую методику, как использовать информацию о кадровых назначениях для реконструкции биографий судов.

1. Расположить информацию о кадровых назначениях в хронологическом порядке. В периодах между назначениями по фамилии командира (капитана) можно практически однозначно идентифицировать судно, даже если оно при этом переименовывалось.

2. Можно допустить, что командир с командой перешли на какое-то другое судно, но вероятность этого крайне низка. Наверняка подобный инцидент стал следствием какого-то форс-мажора, который не мог не найти отражения в других источниках.

3. Если в навигации (кампании) какого-то года на судно имелись назначения или кадровые перестановки, это является однозначным свидетельством, что судно находилось в строю.

Вместе с тем методика имеет вполне естественный недостаток, отобразившийся в приказе. Дело в том, что баржи «Аист» и «Колпик» (б. №7 и №10) на момент переименования не были укомплектованы, потому не имели командиров. Их уже зачислили в списки судов, и они получили необходимые для этого номера. Кроме того, в приказе нашли отражение транспорты «Казак» и «Туркмен», которые нами не рассматривались, поскольку они не являлись судами воткинской постройки. Факт, что транспорты вполне могли числиться баржами, доказывает приказом командующего Астраханского порта №11 от 5 февраля 1864 г., составленного в соответствии с приказом Управляющего Морским министерством №3 от 4 января 1864 г., в соответствии с которым баржи «Аист» и «Колпик» «переименовывались в транспорты с сохранением прежних наименований» (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 2. Д. 515. Л. 5).

На указанный период эти суда все еще не укомплектовали. Так, 3 октября 1863 г. для приемки прибывших в Астрахань новых построенных в Воткинске барж создавалась специальная портовая комиссия (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 9. Д. 58. Л. 8). 15 октября в своем рапорте она доложила, что прибывшие суда, а также два 14-весельных баркаса и два 6-весельных яла, находятся в исправности и полностью соответствуют спецификации (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 1517. Л. 145). Так что очевидно, что в 1864 г. суда, скорее всего, все еще достраиваются.

4.3. Документация Астраханского порта о догрузных баржах

Судя по документации Астраханского порта, 16 июля 1860 г. в Астрахань пришли две баржи, построенные на Воткинском заводе, с частями машины и котлом для парохода «Кура» (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 1). 19 июля приказом Главного Командира над Астраханским портом была назначена приемочная комиссия под председательством капитана 1 ранга Давыдова (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 2). Через несколько дней начальник артиллерийской части обратился в штаб Главного командира с запросом. Дело в том, что в соответствии с его приказом №49 от 13 января 1860 г. все морские баржи должны были вооружаться четырьмя трехфунтовыми пушками на станках.

В связи с этим он рапортом от 21 июля 1860 г. запрашивал, распространяется ли действие приказа на вновь поступившие суда или нет (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 4). Резолюция начальника была однозначной: «конечно ставить» (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 5). 29 июля 1860 г. на баржи подписали приемный акт (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 6), и 30 июля 1860 г. они зачислялись в списки флота как №5 и №7, а их личный состав записывался в 45-й флотский экипаж (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 7). 2 августа контора Астраханского порта доложила в штаб Главного командира Астраханского порта, что по результатам швартовых испытаний баржи имеют длину 123' (37,51 м), ширину – 22'2½" (6,77 м), углубление – 7" (0,18 м), а прочность корпуса – вполне достаточную для установки четырех- и трехфунтовых орудий (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 10).

По-видимому, в сентябре новые баржи были испытаны на ходу. Изначально, как и более крупные 120-тонные (впоследствии типа «Цапля»), они получили парусный рангоут, что давало им возможность автономного плавания. Результатом этих испытаний стал рапорт конторы Астраханского порта Главному командиру от 22 сентября 1860 г., в котором указывалось, что баржи №5 и 7 – фактически речного типа и к плаванию в море непригодны. В связи с чем приказывалось назначить их в догрузные (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 11).

До открытия Волго-Каспийского канала для плавания в море речные суда должны были преодолевать мелководную дельту Волги. В связи с чем имела необходимость в догрузных судах, которые частично разгружали шедшие по дельте суда до необходимой осадки, а после прохождения снова догружали. В Астраханском порту на сентябрь 1860 г. для этой цели уже использовалось пять барж, в том числе №5-й и 7-й. Во избежание путаницы с одинаковыми номерами морских и догрузных барж 22 сентября 1860 г. в штаб Главного командира поступило предложение о перенумерации. В него также вошла баржа №2, использовавшаяся в качестве брандвахты, которую предлагалось сделать №1-й. №3 стала 2-й, №4 – 3-й; №5 – 4-й; №7 – 5-й; №8 – 6-й. Воткинские баржи стали соответственно №5 – 7-й; №7 – 8-й (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 11). Приказом капитана над портом от 18 октября 1860 г. новая нумерация вступила в силу (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 15).

29 сентября 1860 г. в соответствии с предписанием штаба Главного командира Астраханского порта №1600 от 30 июля 1860 г. провели повторные швартовые испытания барж. Длина корпуса по ватерлинии у них составила 120' (36,60 м), ширина – 22'6" (6,86 м), грузоподъемность при углублении – 4' (1,22 м) 200 т. Водоизмещение порожним без учета обшивки составила 13713,624 пуда (224,6 т.) (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 14). Наконец, приказ от 28 октября 1860 г. отменял вышедший ранее приказ №688 от 30 июля 1860 г., и личный состав барж из 45 флотского экипажа переводился в портовые суда (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 477. Л. 16). Этот же приказ означал разоружение пока еще не вооруженных судов, поскольку пушки по штату должны были нести лишь морские баржи, совершающие самостоятельное плавание.

11 августа 1862 г. Главному командиру поступил рапорт о прибытии из Воткинского завода еще двух барж, которые были осмотрены без обнаружения видимых дефектов. Отмечалось, что суда построены прочно и соответствуют своему назначению (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 9. Д. 68. Л. 115). Приказом портового управления от 16 августа новые баржи надлежало вооружить по типу №7-й и №8-й (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 9. Д. 68. Л. 117).

Однако интерес к новым баржам упал после испытания плотов, произведенного в сентябре 1862 г. Вопрос о постройке плотов (по современной терминологии – понтонов), заведением которых под судно можно было уменьшить осадку, обсуждался с 1860 г. 15 сентября 1862 г. состоялось первое испытание с баржей №6-й. Перед заведением плотов она сидела на 5'6" (1,68 м), два плота смогли уменьшить осадку носом на 1'6" (0,46 м), кормой – на 1'4" (0,41 м). Испытания признали успешными, отметив, что для более крупных судов количество плотов следовало увеличить (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 2. Д. 338. Л. 70). Заведение плотов представляло собой менее трудоемкую операцию, чем перегрузка в открытом море, исходя из чего с постройкой требуемого количества плотов необходимость в догрузных баржах отпадала. Вероятно, этим можно объяснить существенную заминку в комплектации принятых в 1862 г. судов, которые после приемки, по-видимому, сразу перевели в зимний отстой. И лишь приказом Главного командира Астраханского порта №116 от 14 марта 1863 г. они получали номера – №I-й и №II-й. Этим же приказом бывшие №7-й и №8-й (построенные в Воткинске в 1860 г.) стали №III-й и №IV-й соответственно. Построенная в 1844 г. и капитально исправленная в 1853 г. бывшая баржа №5-й сохранила свой номер, став №V-й №4-й, построенная в 1843 г. стала №VI-й. Деревянная баржа №3-й постройки 1856 г. стала №VII-й, а №2-й 1855 года постройки – №VIII-й (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 1. Д. 583. Л. 100 об). Очевидно, что переход на нумерацию римскими цифрами был сделан во избежание путаницы в одноименных судах. Хотя, судя по документации, в некоторых случаях суда все равно указывались арабскими цифрами.

Интересен документ, составленный 28 ноября 1864 г., в котором сообщается о текущем состоянии судов Каспийской флотилии. В соответствии с ним трюмы «Аиста» и «Коллика» прочны и вместительны, но в морских условиях суда еще не испробованы. Оба они пока числятся при Астраханском порте, предполагаемый срок службы – 13 лет (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 9. Д. 30. Л. 9).

Это доказывает ранее высказанное предположение о том, что в 1864 г. указанные суда еще только доукомплектовываются.

Все шесть морских барж полностью удовлетворяют своему назначению. Предполагаемый срок службы «Нырка» и «Цапль» составлял три года, первый служил в описной экспедиции, вторая – на Астрабадской станции. У остальных четырех барж срок службы оценивался в 13 лет, при этом «Чайка», «Мартышка» и «Гагара» служили в Астрахани, а «Баклан» – на Астрабадской станции (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 9. Д. 30. Л. 9).

Состояние догрузных барж с №1-й до №6-й оценивалось следующим образом: «корпуса прочны, трюмы вместительны, для перевозки тяжестей по малой осадке весьма удобны». Срок службы №1-й и №2-й оценивался в 13 лет, остальных – в девять. И лишь баржи №7-й и 8-й были «за худостою неблагонадежны для дальнейшей службы», и их предполагалось списать (в графе предполагаемого срока службы стоял прочерк) (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 9. Д. 30. Л. 9 об).

Между тем в Отчете о действиях по кораблестроительной части, представленном Главному командиру за 1865 г., отмечалось, что обществу «Кавказ и Меркурий» переданы 10 барж вместе с якорями, за которые было уплачено в ноябре 1864 г. Все восемь догрузных барж из этого списка на момент составления документа в 1865 г. все еще находились среди портовых средств (РГА ВМФ. Ф. 256. Оп. 2. Д. 471. Л. 94). По-видимому, суда передали зимой 1865/66 г., поскольку на следующий год в аналогичном отчете догрузные баржи уже не упоминаются. В связи с этим понятно и отсутствие сведений о них в Судовом списке 1868 г.

Эта информация полностью стыкуется с данными общества «Кавказ и Меркурий». Судя по отчету правления, в 1868 г. у него числятся четыре железных парусных судна, построенных на Воткинском заводе. Все они грузоподъемностью 6000 пуд. (98,2 т.), длиной – 120' (36,6 м), шириной – 22'1" (6,74 м), углублением – 4' (1,22 м). «Осетр» и «Стерлядь» – 1862 г. постройки, а «Северюга» и «Сом» – 1860 г. Первоначальная стоимость всех четырех судов оценивалась в 14 тыс. руб., но стоимость на 1 ноября 1867 г. составляла соответственно 7074 руб. 24 коп., 6990 руб. 40 коп., 5234 руб. 93 коп. и 5375 руб. 95 коп. (КиМ, 1868: 42-43). Таким образом, 120-футовые парусные баржи активно эксплуатировались в течение положенного им срока службы, но не в составе военно-морского флота, а в обществе «Кавказ и Меркурий».

Следует отметить, что морское ведомство поступило осмотрительно, забрав серию уменьшенных 120-футовых барж и признав ее неудачной. Две из четырех барж в итоге погибли. Так в отчете директора Гидрографического департамента за 1870 г. говорится: «Принадлежавшая обществу "Кавказ и Меркурий" баржа "Северюга", следуя от Шандруковской пристани в Астрахань с грузом виноградного вина в количестве 220 бочек, 3 июня за противным ветром стала на якорь на 4-х саженой глубине, прошедши остров Тюлений, противу Дарги, где на другой день сильным штормом была залита волнами и затонула со всем грузом. Находившиеся на этой барже судорабочие из татар, 4 человека, потонули, а управлявший ею, лоцман, спасен шедшею из Петровска с грузом кусовою лодкою "Каспий"» (Отчет директора..., 1871: 154). Описывая ураган 12-13 ноября 1910 г. в северной части Каспия, журнал «Русское судоходство» отметил: «Долго перед тем дувший O[st]-й ветер стал крепчать в ночь на 13-е ноября, перейдя к рассвету в шторм от O[st]N[ord]O[st] <...> баржи, обдаваемые волнами, сейчас же настолько обмерзали при 12° стуже, что либо тонули (как н[а]п[р]имер, железные баржи: "Кама", "Осетр", "Петровск" и "Терек"), или переворачивались вверх дном (деревянная баржа № 115) и на бок (деревянная баржа № 10). С утра 13-го ноября ураган заревел еще сильнее и все видимое пространство моря "буквально превратилось в кипящую пучину"» (Русское судоходство, 1911: 141).

Потерю двух барж подтверждают Отчеты правления общества «Кавказ и Меркурий». Так отчет 1870 г. говорит об убытке в размере 3834 руб. 93 коп. за счет потери баржи «Северюга», которая потонула (Отчет правления..., 1871: 28). Отчет за 1910 г. в этом отношении менее категоричен. В соответствии с ним у баржи «Осетр» в течение года отсутствует «Потеря стоимости от употребления», в результате чего и на начало и на конец года ее стоимость составляет 700 руб. (Отчет правления..., 1911: 67). Эта же цифра повторяется в последующих отчетах, вплоть до 1915 г., когда в графе «К ней прибавляется стоимость переделок и капитальных исправлений» относительно «Осетра» появляется сумма 19270 руб. В результате с учетом суммы в 999 руб., которая «Исключается потеря стоимости от употребления», на конец года стоимость судна составила 18980 руб. (Отчет правления..., 1916: 32). Сумма 19270 руб. по барже «Осетр» также числится в дебете общества в графе «Капитальные работы на судах» в 1915 г. (Отчет правления..., 1916: 10). Таким образом, «Осетра» подняли в том же году и в 1915 г. капитально отремонтировали.

5. Заключение

1. Предлагаемая методика реконструкции биографий судов на основе передвижения личного состава успешно прошла верификацию на основе материалов переименования судов Каспийской флотилии. Исключение составили неотраженные в кадровых назначениях и находящиеся в достройке на момент переименования баржи «Аист» и «Колпик» (впоследствии – транспорты).

2. Информацию о командирах судов, приводящуюся в «Памятной книжке Морского ведомства», необходимо использовать только после серьезного анализа (Таблица 1 и Таблица 2). Составители данной работы, по-видимому, не очень аккуратны. Данные книжки имеют явное запаздывание – в 1855 г. они проводят фактические данные за 1854 г. Кроме того, там даются сведения о назначениях, не подтверждающиеся рапортами их командиров (РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Т. 3).

3. Идею заказать Морским министерством на Воткинском заводе серию уменьшенных 120-футовых парусных морских барж следует признать неудачной. Тестирование барж в морских условиях показало их полную непригодность для этих целей. Впоследствии баржи более трех десятков лет эксплуатировались по этому назначению обществом «Кавказ и Меркурий», что частично умаляет заслуги судостроителей. Но следует отметить, что эксплуатация военных судов проходит обычно в более жестких условиях, в связи с чем перестраховка руководства Каспийской флотилии может выглядеть вполне обоснованной. В итоге все четыре парусные баржи использовались как догрузные в дельте Волги, но из-за принятия на вооружение достаточно удачных плотов-понтонных вынужденно были списаны спустя всего несколько лет после начала их службы. В результате они не выработали заложенный в них ресурс (как минимум 9-13 лет) и практически не отразились в военно-морской литературе.

Литература

РГА ВМФ – Российский государственный архив военно-морского флота.

Альмов, 2024 – Альмов А.Н. Каспийская флотилия в период гражданской войны в отечественной историографии // *Исторический бюллетень*. 2024. Т. 7. № 3. С. 108-113.

Жаднова, 2012 – Жаднова Т.И. Каспийской флотилии – 290 лет // *Морской сборник*. 2012. № 12 (1989). С. 32-38.

Кадырбаев, 2015 – Кадырбаев А.Ш. Россия на Каспийском море, в Персии и Средней Азии. 1857-1911 гг. // *Восточный архив*. 2015. № 1 (31). С. 4-11.

КиМ, 1868 – Отчет правления общества «Кавказ и Меркурий» за 1868 год. О распоряжениях и хозяйственных делах. СПб.: Печатня В. Головина, 1869. 48 с.

Кирокосьян, 2013 – Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии: два столетия Каспийской флотилии, сер. XVII – сер. XIX вв. М.: Кучково поле, 2013. 416 с.

Кирокосьян, 2022 – Кирокосьян М.А. Каспийская флотилия: 300 лет на службе отечеству // *Морской сборник*. 2022. № 11 (2108). С. 50-53.

Левашов, 2021 – Левашов Д.Е. и др. Суда научно-промыслового и навигационного обеспечения флота России (1856-1918 гг.). В 2-х т. Т. 1. М.: Изд-во ВНИРО, 2021. 518 с.

Лобанов, 2012 – Лобанов В.Б. Каспийская военная флотилия в составе вооруженных сил на юге России (1919-1920 гг.) // *Клио*. 2012. № 5 (65). С. 91-97.

Отчет директора..., 1871 – Отчет директора Гидрографического департамента Морского министерства, вице-адмирала Зеленого за 1870 год. СПб.: Типография Морского министерства, 1871. 228 с.

Отчет правления..., 1871 – Отчет Правления Общества "Кавказ и Меркурий" за 1870 год. СПб., 1871. 36 с.

Отчет правления..., 1911 – Отчет Правления Общества "Кавказ и Меркурий" за 1910 год. СПб., 1911. 73 с.

Отчет правления..., 1916 – Отчет Правления Общества "Кавказ и Меркурий" за 1915 год. СПб., 1916. 35 с.

ПКМВ, 1853 – Памятная книжка. Исправлено по 10 июня [1853 г.]. Секретно. СПб.: Литография Морского Министерства, 1853. 118 с.

ПКМВ, 1854 – Памятная книжка Морского ведомства на 1854 г. Исправлено по 1 января [1854 г.]. Секретно. СПб.: Морская типография, 1854. 126 с.

ПКМВ, 1855 – Памятная книжка Морского ведомства на 1855. Исправлено по 1 февраля [1855 г.]. Секретно. СПб.: Морская типография, 1855. 178 с.

ПКМВ, 1856 – Памятная книжка морского ведомства на 1856. Исправлено по 18 февраля [1856 г.]. Секретно. СПб.: Литография Морского Министерства, 1856. 367 с.

ПКМВ, 1857 – Памятная книжка морского ведомства на 1857. Исправлено по 18 марта [1857 г.]. Секретно. СПб.: Литография Морского Министерства, 1857. 394 с.

ПКМВ, 1858 – Памятная книжка морского ведомства на 1858. Исправлено по 17 марта [1858 г.]. Секретно. СПб.: Литография Морского Министерства, 1858. 288 с.

ПКМВ, 1862 – Памятная книжка морского ведомства на 1862 год. Исправлено по 1 мая [1862 г.]. СПб.: Типография Морского Министерства, 1862. 278 с.

ПКМВ, 1863 – Памятная книжка морского ведомства на 1863 год. Исправлено по 12 июня [1863 г.]. СПб.: Типография Морского Министерства, 1863. 276 с.

ПКМВ, 1864 – Памятная книжка морского ведомства на 1864 год. Исправлено по 27 июля [1864 г.]. СПб.: Типография Морского Министерства, 1864. 292 с.

- [РТФ, 1895](#) – Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1896 г. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1896. 274 с.
- [Русское судоходство, 1911](#) – *Русское судоходство*. 1911. № 1. 166 с.
- [Mitiukov et al., 2021](#) – *Mitiukov N.V., Loshkarev A.N., Makarov Yu.N.* Reconstruction of Shipbuilding Order Numbers of the Votkinsk Shipyard of the Reform Period // *Bylye gody*. 2021. 16(1): 222-230. DOI: 10.13187/bg.2021.1.222
- [Mitiukov et al., 2023](#) – *Mitiukov N.V., Faizullin R.V., Cherkasova I.Yu.* “Ship List” as a Source for Pre-Revolutionary Ship Biographies // *Bylye gody*. 2023. 18(3): 1333-1340. DOI: 10.13187/bg.2023.3.1333
- [Mitiukov, 2020](#) – *Mitiukov N.V.* Shipbuilding at the Votkinsk Shipyard in the Pre-Reform Period of 1846–1861 // *Bylye gody*. 2020. 55(1): 130-141. DOI: 10.13187/bg.2020.1.130

References

- [Alymov, 2024](#) – *Alymov, A.N.* (2024). Kaspiiskaya flotiliya v period grazhdanskoi voyny v otechestvennoi istoriografii [Caspian Flotilla during the Civil War in Russian Historiography]. *Istoricheskii byulleten'*. 7(3): 108-113. [in Russian].
- [Kadyrbaev, 2015](#) – *Kadyrbaev, A.Sh.* (2015). Rossiya na Kaspiiskom more, v Persii i Srednei Azii. 1857-1911 gg. [Russia on the Caspian Sea, in Persia and Central Asia. 1857-1911]. *Vostochnyi arkhiv*. 1: 4-11. [in Russian]
- [KiM, 1868](#) – Otchet pravleniya obshchestva «Kavkaz i Merkurii» za 1868 god. O rasporyazheniyakh i khozyaistvennykh delakh [Report of the board of the Caucasus and Mercury society for 1868. On orders and business affairs]. St. Petersburg, 48 p. [in Russian]
- [Kirokos'yan, 2013](#) – *Kirokos'yan, M.A.* (2013). Russkii flag na Kaspii: dva stoletiya Kaspiiskoi flotilii, ser. XVII - ser. XIX vv. [Russian flag on the Caspian: two centuries of the Caspian flotilla, mid-17th - mid-19th centuries]. Moscow, 416 p. [in Russian]
- [Kirokos'yan, 2022](#) – *Kirokos'yan, M.A.* (2022). Kaspiiskaya flotiliya: 300 let na sluzhbe otechestvu [Caspian flotilla: 300 years in the service of the fatherland]. *Morskoi sbornik*. 11: 50-53. [in Russian].
- [Levashov, et al. 2021](#) – *Levashov, D.E. et al.* (2021). Suda nauchno-promyslovogo i navigatsionnogo obespecheniya flota Rossii (1856-1918 gg.) [Scientific, commercial and navigation support vessels of the Russian fleet (1856-1918)]. In 2 vol. Vol. 1. Moscow, 518 p. [in Russian].
- [Lobanov, 2012](#) – *Lobanov, V.B.* (2012) Kaspiiskaya voennaya flotiliya v sostave vooruzhennykh sil na yuge Rossii (1919-1920 gg.) [Caspian military flotilla as part of the armed forces in the south of Russia (1919-1920)]. *Klio*. 5: 91-97. [in Russian]
- [Mitiukov et al., 2021](#) – *Mitiukov, N.V., Loshkarev, A.N., Makarov, Yu.N.* (2021). Reconstruction of Shipbuilding Order Numbers of the Votkinsk Shipyard of the Reform Period. *Bylye gody*. 16(1): 222-230. DOI: 10.13187/bg.2021.1.222
- [Mitiukov et al., 2023](#) – *Mitiukov, N.V., Faizullin, R.V., Cherkasova, I.Yu.* (2023). “Ship List” as a Source for Pre-Revolutionary Ship Biographies. *Bylye gody*. 18(3): 1333-1340. DOI: 10.13187/bg.2023.3.1333
- [Mitiukov, 2020](#) – *Mitiukov, N.V.* (2020). Shipbuilding at the Votkinsk Shipyard in the Pre-Reform Period of 1846–1861. *Bylye gody*. 55(1): 130-141. DOI: 10.13187/bg.2020.1.130
- [Otchet direktora..., 1871](#) – Otchet direktora Gidrograficheskogo departamenta Morskogo ministerstva, vitse-admirala Zelenogo za 1870 god. [Report of the Director of the Hydrographic Department of the Naval Ministry, Vice-Admiral Zeleny for 1870]. St. Petersburg, 228 p. [in Russian].
- [Otchet pravleniya..., 1871](#) – Otchet Pravleniya Obshchestva "Kavkaz i Merkurii" za 1870 god. [Report of the Board of the Society “Caucasus and Mercury” for 1870]. St. Petersburg, 36 p. [in Russian]
- [Otchet pravleniya..., 1911](#) – Otchet Pravleniya Obshchestva "Kavkaz i Merkurii" za 1910 god. [Report of the Board of the Society “Caucasus and Mercury” for 1910]. St. Petersburg, 73 p. [in Russian]
- [Otchet pravleniya..., 1916](#) – Otchet Pravleniya Obshchestva "Kavkaz i Merkurii" za 1915 god. [Report of the Board of the Society “Caucasus and Mercury” for 1915]. St. Petersburg, 35 p. [in Russian]
- [PKMV, 1853](#) – Pamyatnaya knizhka. Ispravleno po 10 iyunya [1853 g.] [Commemorative book. Corrected as of June 10 [1853]]. St. Petersburg, 118 p. [in Russian]
- [PKMV, 1854](#) – Pamyatnaya knizhka Morskogo vedomstva na 1854 g. Ispravleno po 1 yanvarya [1854 g.] [Commemorative book of the Naval Department for 1854. Corrected as of January 1 [1854]]. St. Petersburg, 126 p. [in Russian]
- [PKMV, 1855](#) – Pamyatnaya knizhka Morskogo vedomstva na 1855. Ispravleno po 1 fevralya [1855 g.] [Commemorative book of the Naval Department for 1855. Corrected as of February 1 [1855]]. St. Petersburg, 178 p. [in Russian]
- [PKMV, 1856](#) – Pamyatnaya knizhka morskogo vedomstva na 1856. Ispravleno po 18 fevralya [1856 g.] [Commemorative book of the naval department for 1856. Corrected as of February 18 [1856]]. St. Petersburg, 367 p. [in Russian]
- [PKMV, 1857](#) – Pamyatnaya knizhka morskogo vedomstva na 1857. Ispravleno po 18 marta [1857 g.] [Commemorative book of the naval department for 1857. Corrected as of March 18 [1857]]. St. Petersburg, 394 p. [in Russian]

PKMV, 1858 – Pamyatnaya knizhka morskogo vedomstva na 1858. Ispravleno po 17 marta [1858 g.] [Commemorative book of the naval department for 1858. Corrected as of March 17 [1858]]. St. Petersburg, 288 p. [in Russian]

PKMV, 1862 – Pamyatnaya knizhka morskogo vedomstva na 1862 god. Ispravleno po 1 maya [1862 g.] [Commemorative book of the naval department for 1862. Corrected as of May 1 [1862]]. St. Petersburg, 278 p. [in Russian]

PKMV, 1863 – Pamyatnaya knizhka morskogo vedomstva na 1863 god. Ispravleno po 12 iyunya [1863 g.] [Commemorative book of the naval department for 1863. Corrected as of June 12 [1863]]. St. Petersburg, 276 p. [in Russian]

PKMV, 1864 – Pamyatnaya knizhka morskogo vedomstva na 1864 god. Ispravleno po 27 iyulya [1864 g.] [Commemorative book of the naval department for 1864. Corrected as of July 27 [1864]]. St. Petersburg, 292 p. [in Russian]

RGAVM – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv voenno-morskogo flota [Russian State Archives of the Navy].

RTF, 1895 – Russkii torgovyi flot. Spisok sudov k 1 yanvarya 1896 g. [Russian merchant fleet. List of ships as of January 1, 1896]. St. Petersburg, 274 p. [in Russian]

Russkoe sudokhodstvo, 1911 – *Russkoe sudokhodstvo*. 1. 166 p. [in Russian]

Zhadnova, 2012 – *Zhadnova, T.I.* (2012). Kaspiiskoi flotilii – 290 let [Caspian Flotilla – 290 Years]. *Morskoi sbornik*. 12: 32-38. [in Russian]

Парусные баржи воткинской постройки в составе Каспийской флотилии 1850–1860-х гг.

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Анатолий Николаевич Лошкарев ^b, Ирина Юрьевна Черкасова ^{c, d}

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

^b Ижевский государственный технический университет имени М.Т. Калашникова, Ижевск, Российская Федерация

^c Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

^d Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Каспийская флотилия сыграла важную роль в событиях в Средней Азии во второй половине XIX в. В первую очередь, в Хивинском и Ахалтекинском походах генерала Скобелева, где она обеспечивала тыл российским войскам. А в военных перевозках по Каспийскому морю этого периода значительную роль сыграли парусные баржи воткинской постройки. Однако четыре баржи были списаны практически сразу после постройки, что не стыкуется с информацией об их высокой востребованности. Для выявления причин проводится реконструкция биографий парусных барж воткинской постройки периода 1850–1860-х гг. Ранее предложенная авторская методика реконструкции биографий судов на основе передвижения личного состава успешно прошла верификацию на материалах переименования судов Каспийской флотилии. Идея заказать Морским министерством на Воткинском заводе серию уменьшенных 120-футовых парусных морских барж следует признать неудачной. Тестирование барж в морских условиях показало их полную непригодность для этих целей. В итоге все четыре баржи использовались как догрузные в дельте Волги, но из-за принятия на вооружение достаточно удачных плотов-понтонных вынужденно были списаны спустя всего несколько лет после начала их службы. В результате они не выработали заложенный в них ресурс и практически не отразились в военно-морской литературе.

Ключевые слова: Каспийская флотилия, реформенный период, Воткинский завод, судостроение, парусная мореходная баржа.

* Корреспондирующий автор

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