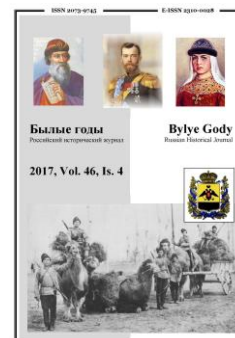


Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.
Copyright © 2017 by Sochi State University



Published in the Slovak Republic
Co-published in the Russian Federation
Bylye Gody
Has been issued since 2006.
ISSN: 2073-9745
E-ISSN: 2310-0028
Vol. 46, Is. 4, pp. 1582-1590, 2017
DOI: 10.13187/bg.2017.4.1582
Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 655.3.022.1

Networking in Scientific Projects on Naval History

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, *}, Robert V. Kondratenko ^a, Alexey V. Korobeinikov ^a, Alexander V. Dashyan ^a,
Alexander F. Mitrofanov ^a

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

^b Academico-correspondiente Real Academia de la Mar, Spain

Abstract

The recent trend towards networking is generally understood as a means of seeking information or enhancing academic mobility. But networking can open up great opportunities for scientific research in a network format. On the example of solving the problem of reconstruction of ship and ship biographies it is shown that in the reconstruction of the biographies of individual ships it is expedient to network the interaction of individual historians. Network laboratories should be involved in solving the problems of reconstructing the biographies of a series of ships or ships.

The work of the network laboratory is described by the example of the solution of the task of reconstructing floating watercraft of Izhevsk-Votkinsk antibolshevik rebellers in the autumn of 1918. For the indicated period, the People's Army had ready, but not handed to the customer barges of 120 and 200 tons, and, possibly, 250 tons. Some of them were used for a combat flotilla of the insurgents.

Keywords: network interaction, scientific research, historical project, reconstruction of ship biographies. Izhevsk-Votkinsk rebellion.

1. Введение

В 2016 году в Удмуртском государственном университете прошла конференция «Международное сотрудничество: интеграция образовательных пространств» (Митюков, 2016). Прозвучавшие на ней доклады наглядно продемонстрировали, каким образом можно выносить в сетевое пространство процесс обучения. Дистанционное обучение, консультирование по скайпу, общение через электронную почту и другие инновации последнего десятилетия прочно вошли в нашу жизнь. Однако, как показывают материалы этой конференции и прозвучавшие доклады, сетевое научное сотрудничество пока воспринимается большинством работников научных и учебных учреждений исключительно как способ легкого поиска информации. Даже появившиеся в последнее время «сетевые университеты» имеют в первую очередь задачу не столько сетевых научных исследований, сколько развитие научной мобильности, в том числе за счет сетевого взаимодействия университетов (Федорова, Чуркина, 2016). Эта тенденция отразилась, например, в «Сетевом университете СНГ», «Сетевом университете Ростехнадзора» и других подобных структурах.

Причины сведения деятельности сетевых научных центров в образовательную область и область поиска информации, анализировались, например, в работе М.В. Рыжковой (Рыжкова, 2017). Она тоже, независимо от нас, пришла к выводу об «ограниченной представленности науки в интернете» и постаралась выявить причины этого. По ее мнению, возможны лишь два основных пути развития сетевых лабораторий: интернет-проект и виртуальная реальность, при этом на основе анализа существующих лабораторий сделан вывод о невозможности «стабильного существования виртуальных лабораторий» в рамках интернет-проекта.

* Corresponding author

E-mail addresses: nico01@mail.ru (N.W. Mitiukov)

Тем не менее, еще в конце 1990-х гг. для сетевого научного взаимодействия исследователями США (куда были привлечены и российские специалисты) была организована международная лаборатория «Gunnery Fire Control Group», результаты работы которой в деле реконструкции параметров корабельной нарезной артиллерии и полученный опыт уже неоднократно обобщались и публиковались (Mitiukov, Crawford, 2015). В 2014 г. был создан «Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований», ориентированный под сетевое взаимодействие в научных исследованиях, одним из приоритетных направлений работы которого стали исторические исследования, например, реконструкция корабельных и судовых «биографий».

2. Материалы и методы

В военно-исторической литературе распространен жанр коллективных биографий. Речь идет о написании истории и реконструкции боевого пути войсковых частей и соединений. Применительно к истории военно-морского флота наиболее интересной является служба отдельных кораблей. Традиционно для этого исследователи привлекают имеющиеся у них различные документы, составлявшиеся в штабах различного уровня, а также на самом корабле: прежде всего донесения командиров и вахтенные журналы. При этом источники оказываются рассредоточенными по разным архивам, а зачастую и по разным странам, войска которых сражались друг против друга в военных конфликтах. Одному человеку, представителям одной научной школы просто не под силу получить к ним доступ.

Поэтому возникает набор специфических задач объективной и полной реконструкции. Они наиболее эффективно решаются именно сетевым взаимодействием историков:

1. Реконструкция «биографий» отдельных кораблей и судов, если они переходили под флаги разных государств. В этом случае относительно просто восстанавливается лишь служба в национальном флоте, а остальная часть «биографии» компилируется из доступных работ иностранных авторов. Кроме того, поскольку документы о службе могут содержаться в штабах различного уровня, сетевое взаимодействие дает возможность объединить в рамках одного проекта исследователей, работающих в разных архивах.

2. Реконструкция «биографий» кораблей и судов серийной постройки. Обычно корабли небольшого водоизмещения тиражировались сериями и сравнительно часто гибли или выводились из строя. В этом случае документация нередко оказывалась утерянной вместе с кораблем. Аналогичная ситуация в случае с торговыми судами. Здесь из-за многочисленных переподчинений и продаж нередко документация оказывается либо утраченной, либо переданной в разные архивы, где иногда находится в составе единиц хранения под самыми неожиданными названиями. В этом случае также оказывается полезным объединение исследователей, использующих разные архивы.

Указанное выше позволяет сформулировать главное преимущество сетевого взаимодействия. Таковым является системный подход, поскольку появляется возможность не только дополнить информацию из разных источников, но и путем ее сопоставления сделать научно-обоснованные реконструкции, невозможные при автономном использовании каждого источника.

3. Обсуждение

Для решения задач первого типа обычно оказывается вполне достаточным создание виртуальной группы, состоящей из отдельных исследователей, которые имеют доступ к информации и способны на высоком уровне прописать национальную часть биографии корабля. Одна из наиболее «экзотичных» комбинаций образовалась при реконструкции биографий эсминцев «Спартак» и «Авторил», где российскую и советскую часть реконструировал Н. Митюков, эстонскую А. Вальдре, а перуанскую Х. Родригес (Митюков, 2007; Вальдре, Митюков, 2008а; Вальдре, Митюков, 2008b, Вальдре, Митюков, Родригес, 2008). В этом случае уместнее говорить не о сетевых научных исследованиях, а использовании сетевых технологий для работы над конкретной публикацией. Как известно, соавторство может быть разрывным и неразрывным, также и при «сетевом» написании научных работ соавторы могут как писать отдельные самостоятельные разделы, так и осуществлять правку совместного текста, пока созданный продукт не удовлетворит все стороны творческого процесса.

Нередко большое значение может иметь описание текущего состояния судна, когда осуществляется его посещение, если оно сохраняется в строю как памятник, или погружение на него с использованием водолазного снаряжения, если оно затоплено (Mitrofanov, 2015, Mitrofanov, 2016).

Решение задач второго типа, т.е. работа с историей группы кораблей или судов – дело более сложное, требующее принципиально других методов исследования. Как показывает практика, наиболее эффективно они решаются с использованием статистической литературы, типа регистров или судовых списков (Mitiukov, 2016b). Однако данный вид источника при всех своих преимуществах имеет существенный недостаток – небольшие тиражи указанной справочной литературы. До настоящего времени не существует единого массива данных даже по речным регистрам Российской империи. Регистры за одни годы очень распространены и содержатся во множестве библиотек, регистры за другие годы либо вообще не издавались (как регистр 1941 г.) и содержатся в виде рукописей в архивах, либо издавались малым тиражом, пострадавшим, например, в годы

Гражданской войны и потому экземпляры таких изданий сохранились лишь в относительно «спокойных» зарубежных библиотеках, в частности, на территории Финляндии.

Опыт работы с регистрами позволил выбрать следующие методы исторического исследования, дающие наибольший эффект (Mitiukov, 2016b).

Метод историзма состоит в том, что если расположить справки из регистров, относящиеся к одному судну, в хронологическом порядке, то по изменениям записи можно проследить изменения в биографиях судов. При дублировании записи в более позднем регистре сообщенная информация хоть и повторяется, но не теряет актуальности. Если же запись меняется, значит, дата изменения лежит в годах прошедших между регистрами. В соответствии с *ретроспективным методом*, следует проводить реконструкцию биографий судов в обратном порядке: от новых регистров к старым. В этом случае, если запись о судне пропадает, то ее следует искать под наименованиями, указанными в более молодых регистрах, как «бывшие наименования». При поиске от старых регистров к молодым в случае смены наименования придется пересматривать весь регистр, что представляет собой более трудоемкую процедуру. *Типологический метод* может использоваться тогда, когда возникает ситуация неопределенности, которая однако разрешается, если вести поиск по всей референтной группе, например по судам данного хозяина, или по всем судам одного места постройки. Иногда в регистрах отсутствуют данные о переименовании. Тогда преемственность приходится оценивать косвенно по году постройки и габаритным характеристикам. Таким образом, если не удастся проследить прямую связь между судном «А» старого регистра и «Б» нового, то следует проследить все возможные варианты этих связей. И тогда по логическому принципу исключения других соответствий, последняя оставшаяся пара, скорее всего и подскажет линию преемственности. Если не удастся отыскать соответствия между старой и новой записью регистра, в качестве дополнительного метода анализа можно использовать соотношение характеристик, действуя в рамках *генетического метода*. В случае однородных данных метод дает неплохую точность.

Тем не менее, несмотря на, казалось бы, очевидные методы работы, полученная реконструкция не может восприниматься как истина. Так, при написании биографии штабного судна «Амур» на основе генетического метода была высказана гипотеза, что это бывший пароход «Камский судостроительный завод», что не подтвердилось архивными документами, поскольку указанное судно оказалось пароходом «Павел Троян» (Матвеев, 2017). Поэтому все изданные справочники, составленные на основе регистров, следует воспринимать как повод для диалога, а не как истину в последней инстанции (Лапшин, Коробейников). В связи с этим идея сетевого взаимодействия может оказаться очень плодотворной для проведения идентификации предложенных реконструкций. Помещение на сайте лаборатории виртуального справочника с возможностью быстрой коррекции информации дает возможность гораздо быстрее получить идентифицированные достоверные данные, чем при традиционной бумажной печати.

В 2018 г. исполняется сто лет Ижевско-Воткинскому восстанию, или мятежу, как его именуют в зависимости от политических пристрастий, явлению поистине уникальному в российской истории. В августе 1918 г. рабочие Ижевского оружейного и Воткинского машиностроительного заводов вместе с крестьянами Вятской, Пермской и Казанской губерний выступили с оружием в руках против большевизации Советов. В орбиту восстания тогда был втянут регион с населением около миллиона человек, а само народное выступление длилось более трёх месяцев и было подавлено силами Второй, Третьей и Пятой армий РККА.

Как оказалось, исследовать восстание оказалось возможным только с использованием сетевого взаимодействия, поскольку материалы и документы, разобранные на крупницы, оказались разбросанными по всему миру. И авторы, использовавшие только часть источников нередко приходили к ангажированным и явно предвзятым выводам.

В событиях Ижевско-Воткинского восстания есть множество интригующих моментов, один из которых – феномен Галевской флотилии, не рассмотренный ни в советской, ни в эмигрантской литературе. Не имея ни специалистов по боевым действиям на реках, ни оружия в достаточном количестве, флотилия смогла нанести серьезные потери действовавшим против нее красным соединениям судов, а после – в тяжёлых условиях окончания навигации быстро и четко осуществить эвакуацию личного состава и техники Воткинской Народной армии за Каму, где они вошли в войска адмирала А.В. Колчака. Как это им удалось сделать? С применением каких именно технических средств?

Не вдаваясь в описание боевых действий и судового состава флотилии в целом, попытаемся проиллюстрировать идею и результаты сетевого взаимодействия на достаточно локальном эпизоде: участие в Галевской флотилии судов, а именно, барж, которые находились в то время на Воткинском заводе. Источниковый корпус в данном случае можно разделить на три группы, которые будут взаимно дополнять и корректировать информацию друг друга:

1. данные речных регистров;
2. архивные сведения о Воткинском заводе и деятельности судостроительного цеха;
3. мемуарные свидетельства участников восстания.

4. Баржи Галевской флотилии

Чтобы определить, какие баржи могли находиться в Галево к августу 1918 г., есть смысл разобраться, с какими заказами работал завод в указанное время. Ранее была проведена реконструкция номеров заказов (Митюков, Матвеев, 2017). К сожалению, из него не понятно, были ли завершены работы по этим заказам или нет. Но имеется архивный документ, сообщающий о готовности заказов на 1 января 1919 г. (МИКВ. Д. 4812. Л. 32–33). Относительно 200-тонных барж для Архангельского порта там значит: «Четыре из них в разобранном виде отправлены в Архангельск, а остальные 6 шт. кончены и находятся здесь, стоят спущенные на воду». Шаланды в 20 куб. саж. для Астраханского порта: «выпускаются шаблоны и идет правка листового железа». Баржи в 120 т. 10 шт. из последнего заказа с готовность в 1918 г.: «Идет правка листового железа, и приготавливаются шаблоны».

Еще один документ дает представление о готовности заказов на 1 февраля 1919 г. (МИКВ. Д. 4812. Л. 34–35). Баржи речные для Архангельского порта: «Начата правка листового материала, сделано 3 %». Баржи в 200 т. для Архангельского порта: «Четыре баржи в разобранном виде отправлены в Архангельск, 6 шт. находятся здесь, нет корпусных принадлежностей. Сделано 99 %. Стоят на воде». Шаланды 200 куб. м. для Астраханского порта «Выпускаются шаблоны, идет правка листового железа. Сделано 3 %». Но поскольку 200-кубовые шаланды и 120-тонные баржи отсутствуют в работах 1921–22 гг. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 154), можно сделать вывод об аннулировании заказа и использовании заготовленных материалов для других работ.

В годы Первой мировой войны Воткинский завод работал над грунтоотвозными шаландами для Астрахани и над шаландами и грузовыми баржами для Архангельска. Относительно шаланд для Астрахани можно уверенно утверждать, что кроме указанных выше 200-кубовых шаланд все они были приняты заказчиком (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 11127). А вот относительно Архангельских барж, дело об их готовности и сдаче в архиве отсутствует.

Для идентификации барж воткинской постройки, отправленных на Север, есть смысл свести воедино всю произведенную продукцию и наложить ее на имевшиеся в Архангельске плавсредства. В военные и предвоенные годы, судя по полученному ранее списку заводских заказов (Митюков, 2017), было построено для севера шесть грунтоотвозных шаланд (четыре 100-кубовые и две 130-кубовые), 24 120-тонные баржи для сухого груза (8 барж для Архангельского порта, потом еще 10 барж для того же порта и 6 «Кольских» барж, заказ на еще десять отменили, как было видно из приведенных выше документов), 10 250-тонных и 10 200-тонных барж.

По данными регистра 1922 г. (раздел «Баржи, Белое море» – Регистр, 1922: 194–199) всего в Мурманске числится 5, в Архангельске 66 барж. Причем, все мурманские баржи разнотипные, что делает невозможным нахождение среди них шести «Кольских» барж. По всем баржам указан прежний владелец, что дает основание сразу вывести из рассмотрения бывшие баржи Шмидта (15 шт.), что уменьшает список до 51 баржи.

Сразу обращает на себя внимание большая серия однотипных литерных барж грузоподъемностью по 20 тыс. пудов (327 т.), длиной 133 (40,6 м) и шириной 26 (7,9 м) футов. Все они 1916 года постройки. По некоторым баржам в регистре пропущены размерения, по другим – год постройки, но однотипность всей серии не вызывает сомнений. Размерения с воткинскими совпадают, а грузоподъемность здесь, вероятно, перепутана с водоизмещением (120 тонн это несколько более 7000 пуд). Это литерные баржи: А, Н, К, Л, М, О, П, Р, С, Т, Ф, Х, Ц, Ч, Ш, всего 16 шт. Все они числятся в Управлении Архангельского торгового порта. Однозначно однотипна им «Баржа № 3», находящаяся в ведении военного порта, хотя ее ширина больше на 2 фута, вероятно, это опечатка. 120-тонных барж Воткинский поставил на север на одну больше. Как видно из приведенного списка, кроме «Литер А», остальные практически целиком дают алфавитный порядок за пропуском «Литер У», которая, вероятно, не пережила Гражданскую войну.

Из оставшихся большую серию также представляют собой 6 барж типа ТЛ: ТЛ-6, ТЛ-9, ТЛ-15, ТЛ-16, ТЛ-18, ТЛ-19. Их характеристики: грузоподъемность 15.000 пуд. (245 т.), длина 105 (32 м), ширина 21 (6,4 м) фут., все 1919 года постройки. Это однозначно указывает на эти баржи, как на 250-тонные заказанные морским ведомством. Год постройки не должен смущать, это год сборки прибывших из Воткинска комплектов. Поскольку проект задумывался как баржа типа «река-море», весьма показательным, что три из них в разделе «бывший владелец» указывают «военный речной транспорт».

Из остальных серий баржи типа Б (Б-1, Б-2, Б-3, № 3, № 6) явно выпадают из-за своих небольших размеров: 7000 пуд. (114 т.), длина 84 (25,6 м), ширина 21 (6,4 м) фут. Это явно плоскодонные плашкоуты, которых завод не строил. Баржи типа Г (Г-1, Г-2, Г-3) также выпадают ввиду деревянного корпуса (Воткинский строил лишь железные корпуса). Выпадают также разнотипные и разномастные именные баржи («Анна», «Дора», «Доброволец» и др.).

Две баржи типа Ш (Ш-1 и Ш-2), вероятно расшифровываются как «шаланда», имеют следующие параметры: грузоподъемность 12.000 пуд. (200 т.), длина 126 (38,4 м), ширина 21 (6,4 м) фут. 1919 год постройки. Указанные характеристики очень близки к шаландами (Стр. № 229–330), при условии, что здесь приведено водоизмещение, а не вместимость.

Наконец, среди номерных барж выделяется серия явно однотипных: № 1, № 2, № 3. Все они 1916 года постройки, грузоподъемность 20.000 пуд. (327 т.), длина 105 (32 м), ширина 21 (6,4 м) фут., что очень близко к характеристикам 100-кубовых грунтоотвозных шаланд. Дополнительный довод в пользу указанного предположения состоит в том, что если № 1 и № 2 числятся за военным портом, то № 3 – угольная. Дело в том, что у баржи № 3 особая судьба, бывший ее хозяин указан – Воткинский завод. Из анализа архивной документации Воткинского завода можно сделать вывод, что они имели в собственности одну из барж в Архангельске, которую использовали как временное жилье и склад при сборке остальных барж. Там не указано, что это была за баржа, но использование для этой цели одной из барж самой первой архангельской серии выглядит вполне логичным. И снова, в ряду отсутствует баржа № 4, очевидно потерянная в ходе войны.

Наконец, в регистре имеется еще шесть барж: № 302, 313, 314, 315, 340, в характеристиках которых значатся прочерки. Лишь для № 313 и 314 указана грузоподъемность 20.000 пуд. Все они числятся в Управлении Военного порта.

По данным Сергеевского, баржи № 313, 314 и 315 в 1920-х гг. находились в устье Енисея, где в 1926 г. использовались как угольная база в Усть-Енисейском порту (№ 313) и на Диксоне (№ 314), а также как продовольственная и техническая база в Новом порту (№ 315) (Сергеевский, 1936: 175). Кроме того, он указывает также баржу № 316, «не имеющую штатной комплектации». На следующий 1927 г. № 315 также находился в Новом порту, а № 313 и 314 стояли в Усть-Енисейске, при этом первая находилась в распоряжении триангуляционной партии (Сергеевский, 1936: 195).

В регистре 1928 г. (Регистр, 1928: 111) имеются сведения о наличии в устье Енисея трех воткинских барж: № 333, 335, 336. Поскольку доставка в этот район плавсредств была очень трудной, уместнее предположить переименование имевшихся там барж, а не их ротацию. Причины переименования также кажутся вполне очевидными: в Сибири уже есть баржи с такими номерами (имеются баржи № 313–316 на Иртыше–Оби). А по ним регистр прямо указывает Воткинский как место постройки. При этом размерения следующие: № 333 – 40,07 × 8,05 м, № 335 – 40,00 × 8,05 м, № 336 – 39,00 × 7,92 м. Так что достаточно легко все баржи идентифицируются как 120-тонные «Кольские».

Как видно, в регистре 1922 г. отсутствуют прямые указания на 200-тонные баржи, по-видимому, сыгравшие большую роль в ходе Воткинского восстания. Частично прояснить их судьбу может регистр 1926 г. (Регистр, 1926). В нем имеются сведения о пяти баржах, размеры и даты постройки которых совпадают с 200-тонными. Кроме того, по всем указан Воткинский завод в качестве места их постройки. Это «Моряк», «Рабочий», «Юг», «Сатурн» и «Дебаркадер» – пять из шести оставшихся на Каме. Что интересно, все состоят на балансе Прикамского металлургического округа, которому после национализации достались многие плавсредства Воткинского завода.

Подводя итог данным, извлеченным из регистров и сведенных с архивной информацией (стоит отметить – разных регистров, что было невозможно без сетевого взаимодействия), получается, что на заводе к августу 1918 г. однозначно находились шесть 200-тонных барж, а также возможно 250-тонные, отсутствующие в Архангельске. Зато в Воткинске однозначно не было грунтоотвозных шаланд, сданных еще в 1917 г. заказчику.

Попытаемся свести это воедино с третьим корпусом источников – мемуарными данными 1918 г. Имеются свидетельства очевидцев, что пленных и заложников содержали в недостроенных шаландах (Коробейников, 2012). Получается, что они ошибались и практически со стопроцентной вероятностью можно утверждать, что их содержали в 200-тонных баржах, строившихся по заказу морского ведомства. Поскольку в это время других готовых корпусов просто не было. По свидетельству Н. Старцева «Нам пришлось перевести две железных плоскодонных баржи в Галево с заводского пруда» (Коробейников, 2012: 77). Вряд ли здесь речь может идти о сплаве достаточно больших 200-тонных барж, скорее всего это все-таки сравнительно небольшие плашкоуты, использовавшиеся для перевозок по заводскому пруду.

Судьба 250-тонных барж, заказанных морским ведомством для Белого моря получается следующая. С одной стороны, имеются сведения, что все десять барж сданы морскому ведомству в период с 1 января 1917 г. по 1 января 1918 г. (ЦГА УР. Ф. Р-785. Оп. 1. Д. 29. Л. 2). Однако выше уже говорилось, что по регистру 1922 г. в составе плавсредств Архангельского порта фигурируют лишь шесть барж типа ТЛ (Регистр, 1922: 196-197), характеристики которых совпадают с построенными в Воткинске. Регистр 1926 г. не вносит ясности в их судьбу. Однако он прямо указывает на наличие воткинских барж этого типа «Цефей» и «Пегас» на Верхней Волге (вопросов к их идентификации не возникает, регистр прямо указывает место постройки Воткинский завод, дату постройки – 1917 г.). Но среди барж, дата и место постройки которых не указаны, имеется еще баржа «Литер Б», чьи характеристики совпадают с воткинскими (Регистр, 1926: 534). Довод за то, что это именно 250-тонная баржа, кроме того, что других барж с подобными характеристиками в регистре просто нет, в том, что она числится среди воткинских грунтоотвозных шаланд Волго-Каспийского канала. Сам факт наличия 250-тонной баржи на Волге, несмотря на то, что по документам все баржи сданы заказчику еще в 1917 г., заставляет задуматься.

Согласно современной терминологии, это была баржа типа «река-море», то есть одинаково пригодная для перевозки грузов, как в реке, так и в море. Среди всех барж воткинской постройки она выделяется наличием двух грузовых стрел в центре корпуса, что имеет очень важное значение при

грузоперевозках в условиях архангельского порта, где нередко необходимо было загружаться и выгружаться на неподготовленное побережье. Но грузовые стрелы отчетливо видны на фотографиях знаменитой «Гольянской» баржи, захваченной вместе с узниками кораблями Ф.Ф. Раскольникова в 1918 г.

Исходя из чертежа баржи, она имела кормовое помещение для команды, носовое для инвентаря и два грузовых трюма (рис. 1).

Баржевик Викентий Карманов дает следующие характеристики баржи: «В барже был один люк, который тотчас же закрыли, как нас ввели...» (Иднакар, 2017: 144). Ефим Малюганов пишет: «Баржа, превращенная в плавучую тюрьму, имела метров 60 в длину и около 20 в ширину. Верхняя палуба была обита кровельным железом. Массивные просмоленные борта не пропускали ни звуков, ни света. В глубоком трюме, высотой около пяти метров, два квадратных люка (один на корме, другой на носу) вели на палубу»... (Иднакар, 2017: 166).

В приведенных свидетельствах присутствуют размеры баржи, но вряд ли они имеют практическую ценность, поскольку носят скорее аллегорический характер. Действительно, плавсредство длиной 60 м при ширине 20 м это, вероятно, плоскодонный плашкоут, но размеры его явно чрезмерны. Скорее всего, тут важнее пропорции, а среди всех барж именно 250-тонная баржа имеет необычайно малое отношение длины к ширине корпуса – 1 : 4, что немного не совпадает с данными мемуариста – 1 : 3 и очень высокую, по сравнению с остальными баржами, высоту корпуса. Глубина трюма в 5 м, высота двухэтажного дома, тоже видится явно аллегорической. Тем более, далее из текста следует, что когда один человек садился на другого, он мог дотянуться до люка. Судя по чертежам, высота баржи по борту составляет три метра, что дает высоту трюмов 2,5–3 м. Указанная высота делает подобную операцию вполне возможной. Имеются разночтения по поводу грузовых люков. Карманов пишет об одном люке, вероятно, имея в виду тот, через который их заводили и выводили из трюма. Малюганов более близок к истине, указывая на два люка. Наконец, практически все баржевики были едины во мнении, что охрана жила прямо на барже. Как видно из приведенного чертежа, в кормовом помещении показаны спальные места на четыре человека, а также шкафы и прочий инвентарь, предназначенный для относительного комфортного пребывания команды на борту. Носовое помещение лишено всех этих удобств, и оно может использоваться лишь как подсобка.

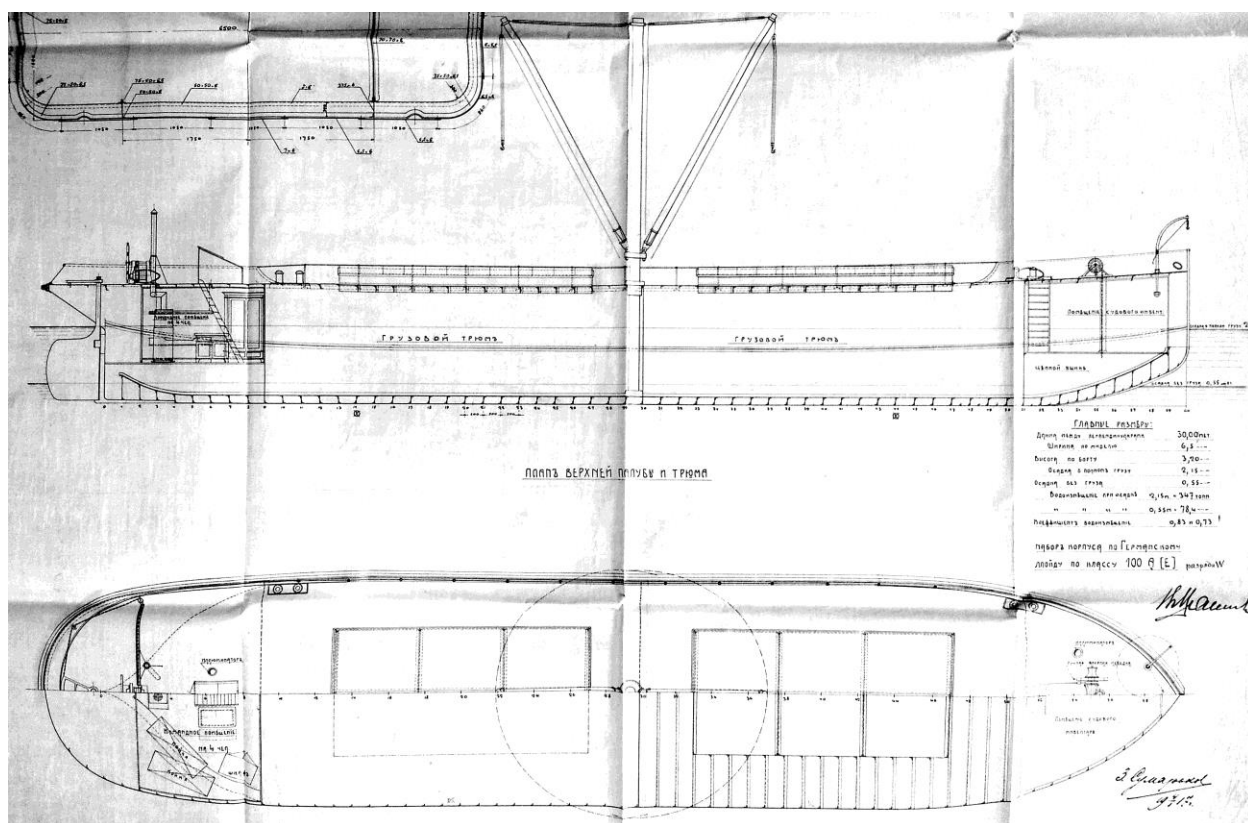


Рис. 1. Разрез и план трюмов 250-тонной баржи (ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 7к. Д. 337, фрагмент, публикуется впервые)

Таким образом, получается, что одна из 250-тонных барж, заказанных морским ведомством, вполне могла остаться на Каме, стать знаменитой «Гольянской баржей» и после войны войти в состав средств Волго-Каспийского канала. В этой связи весьма показателен факт, что в 1930-х гг. в восточной части Черного моря (Новороссийск, Батуми) работала землечерпалка, якобы, воткинской постройки

(1914–1915 гг.), которая по заводским документам не строилась. Учитывая ее размеры (32 × 7 м), это вполне могла быть переделанная в Астрахани бывшая 250-тонная баржа, только вот «Литер Б», или другая, чья судьба пока непонятна – все еще остается под вопросом.



Рис. 2. Фрагмент диорамы «Переправа» (художники В.П. Василевич и В.Н. Ильинков) – переправа Народной армии через Каму на соединение с Белой армией 12 ноября 1918 г.

На рис. 2 изображен фрагмент диорамы «Переправа», изображающий переход Народной армии через Каму. Оставляя в стороне дискуссию о наличии погон у военнослужащих Народной армии и корректности изображенного места переправы, можно отметить, что изображенные плавсредства, в соответствии произведенной выше реконструкцией не верны. Серии наливных барж, построенных Воткинским заводом в начале XX века и изображённых художником, на указанном месте быть не могло. Вероятно, мост строился с использованием собственных плавсредств Воткинского завода (баржи «Вотка», «Лена», «Сива» и другие, переведенные с Воткинского пруда), а также недостроенных барж 120-тонного, 200-тонного и, возможно, 250-тонного типов.

5. Заключение

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что при решении задач по реконструкции биографий отдельных кораблей целесообразно сетевое взаимодействие отдельных историков. Сетевые лаборатории следует привлекать при решении задач по реконструкции биографий серии кораблей или судов.

Работа сетевой лаборатории приведена на примере решения задачи реконструкции наличных плавсредств в Галево на осень 1918 г. На указанный период в распоряжении Народной армии имелись готовые, но не сданные заказчику баржи 120 и 200-тонного, а также, возможно и 250-тонного типов. Свидетельства мемуаристов о наличии на заводе грунтоотвозных шаланд не подтверждаются другими источниками.

Литература

- МИКВ** – Архив Музея истории и культуры города Воткинска.
ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.
Crawford, Mitiukov, 2013 – Crawford K. R., Mitiukov N. W. Identification of the Parameters of Naval Artillery. Prague: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ», 2013. 212 p. ISBN 978-80-87786-52-9. DOI: 10.17686/sced_rusnauka_2013-1180
Crawford, Митюков, 2006 – Crawford K.R., Митюков Н.В. База данных по морской артиллерии «Database of Naval Guns» // ГР в ВНТИЦ 17.10.2006 № 50200601789.
Mitiukov, 2016a – Mitiukov N.W. Ship's Biographies as a Source of the Spanish-Russian Naval Cooperation // *Bylye Gody*. 2016. № 1 (39). pp. 76–82.
Mitiukov, 2016b – Mitiukov N.W. Maritime and river registers as a historical source // *Bylye Gody*. 2016. № 2 (40). pp. 469-478.
Mitiukov, Crawford, 2015 – Mitiukov N.W., Crawford K.R. The Method of Analysis Derived Coefficients of Database as a New Method of Historical Research (for Example, a Database of Ballistic Parameters of Naval Artillery) // *Bylye Gody*. 2015. № 4 (38). pp. 1078–1084.
Mitiukov et al., 2017 – Mitiukov N.W., Matveev D., Semyonov A.S. Votkinsk's Shipbuilding During the First World War. Reconstruction and Analysis of the Structure of Military Orders // *Bylye Gody*. 2017. № 44 (2). pp. 644-652.

- [Mitrofanov, 2015](#) – *Mitrofanov A.F.* Sail-ship «Juan Sebastián de Elcano» // *International Naval Journal*. 2015. № 3 (7). pp. 158–166.
- [Mitrofanov, 2016](#) – *Mitrofanov A.F.* «Almirante Grau» – long-lived cruiser // *International Naval Journal*. 2016. № 1 (9). pp. 44–54.
- [Валдре, Митюков, 2008a](#) – *Валдре А., Митюков Н.В.* Одиссея балтийских эсминцев (Часть 2) // *Гангут*. 2008. № 46. С. 85–97.
- [Валдре, Митюков, 2008b](#) – *Валдре А., Митюков Н.В.* Одиссея балтийских эсминцев (Часть 3) // *Гангут*. 2008. № 47. С. 115–129.
- [Валдре и др., 2008b](#) – *Валдре А., Митюков Н.В., Родригес Асти Х.* Одиссея балтийских эсминцев (Часть 4) // *Гангут*. 2008. № 48. С. 108–128.
- [Коробейников 2012](#) – *Коробейников А.А.* Воткинское судостроение и гражданская война. Ижевск, 2012. 190 с.
- [Лапшин, Коробейников, 2014–2016](#) – *Лапшин Р.В., Коробейников А.В.* Белый флот гражданской войны. В 6-ти т. Ижевск: Иднакар, 2014–2016.
- [Матвеев 2017](#) – *Матвеев Д.В.* Андриан Зырянов и пароход «Павел Троян» // *Восточно-Европейский научный вестник*. 2017. № 2 (10). С. 47–49.
- [Митюков, 2007](#) – *Митюков Н.В.* Одиссея балтийских эсминцев (Часть 1) // *Гангут*. 2007. № 45. С. 134–147.
- [Митюков, 2016](#) – *Митюков Н.В.* Международное сетевое взаимодействие в проектах по истории // Международное сотрудничество: интеграция образовательных пространств: Мат. III Междунар. научн.-практ. конф. (Ижевск, 17–18 ноября 2016 г.). Ижевск, 2016. С. 245–248.
- [Регистр 1928](#) – Регистр Союза ССР. Список речных судов на 1.3.1927. Бассейны рек: Днепра и Буга, Дона и Кубани, Сибирских и Среднеазиатских рек. Рыбинск, 1927.
- [Регистр, 1922](#) – Торговый флот РСФСР. Список судов к 1 января 1922 г. М.: ЦУМОР, 1922. С. 194–199.
- [Регистр, 1926](#) – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1 марта 1926 г. М., 1926.
- [Рыжкова, 2017](#) – *Рыжкова М.В.* Возможности организации виртуальных научных лабораторий в сетевом пространстве // *Креативная экономика*. 2017. Т. 11. № 3. С. 315–324.
- [Сергеевский, 1936](#) – *Сергеевский Б.А.* Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря. Обь-Енисейский район. Л.: Гидрографич. упр. Главсевморпути при СНК СССР, 1936. 402 с.
- [Федорова, Чуркина, 2016](#) – *Федорова Н.М., Чуркина Н.И.* Организация научно-исследовательской деятельности студентов магистратуры в сетевом формате // *Вестник СиБиБиИТ*. 2016. № 4. С. 161–165.

References

- [МИКВ](#) – Arhiv Muzeja istorii i kul'tury goroda Votkinska [Archive of the Museum of History and Culture of Votkinsk]
- [ЦГА УР](#) – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Udmurtskoj Respubliki [Central State Archives of the Udmurt Republic]
- [Crawford, Mitiukov, 2013](#) – *Crawford K.R., Mitiukov N.W.* (2013). Identification of the Parameters of Naval Artillery. Prague: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ». 212 p. ISBN 978-80-87786-52-9. DOI: 10.17686/sced_rusnauka_2013-1180
- [Crawford, Mitjukov, 2006](#) – *Crawford K.R., Mitjukov N.V.* (2006). Baza dannyh po morskoj artillerii «Database of Naval Guns» [Database of naval artillery "Database of Naval Guns"] // GR v VNTIC 17.10.2006 № 50200601789.
- [Mitiukov, 2016a](#) – *Mitiukov N.W.* (2016). Ship's Biographies as a Source of the Spanish-Russian Naval Cooperation. *Bylye Gody*. № 1 (39). pp. 76–82.
- [Mitiukov, 2016b](#) – *Mitiukov N.W.* (2016). Maritime and river registers as a historical source. *Bylye Gody*. № 2 (40). pp. 469–478.
- [Mitiukov, Crawford, 2015](#) – *Mitiukov N.W., Crawford K.R.* (2015). The Method of Analysis Derived Coefficients of Database as a New Method of Historical Research (for Example, a Database of Ballistic Parameters of Naval Artillery). *Bylye Gody*. № 4 (38). pp. 1078–1084.
- [Mitrofanov, 2015](#) – *Mitrofanov A.F.* (2015). Sail-ship «Juan Sebastián de Elcano». *International Naval Journal*. № 3 (7). pp. 158–166.
- [Mitrofanov, 2016](#) – *Mitrofanov A.F.* (2016). «Almirante Grau» – long-lived cruiser. *International Naval Journal*. № 1 (9). pp. 44–54.
- [Valdre, Mitjukov, 2008a](#) – *Valdre A., Mitjukov N.V.* (2008). Odisseja baltijskih jesminec (Chast' 2) [The Odyssey of the Baltic Destroyers (Part 2)]. *Gangut*. № 46. pp. 85–97.
- [Valdre, Mitjukov, 2008b](#) – *Valdre A., Mitjukov N.V.* (2008). Odisseja baltijskih jesminec (Chast' 3) [The Odyssey of the Baltic Destroyers (Part 3)]. *Gangut*. № 47. pp. 115–129.
- [Valdre et al., 2008b](#) – *Valdre A., Mitjukov N.V., Rodrigues Asti H.* (2008). Odisseja baltijskih jesminec (Chast' 4) [Odyssey of the Baltic destroyers (Part 4)]. *Gangut*. № 48. pp. 108–128.
- [Korobejnikov, 2012](#) – *Korobejnikov A.V.* (2012). Votkinskoe sudostroenie i grazhdanskaja vojna [Votkinsk shipbuilding and civil war]. Izhevsk. 190 p.

- Lapshin, Korobejnikov, 2014–2016 – Lapshin R.V., Korobejnikov A.V. (2014–2016). Belyj flot v grazhdanskoj vojny [White Navy in the Civil War]. V 6-ti t. Izhevsk: Idnakar.
- Matveev, 2017 – Matveev D.V. (2017). Andrian Zyryanov i parohod «Pavel Trojan» [Andrian Zyryanov and the steamer "Pavel Troyan"]. *Vostochno-Evropejskij nauchnyj vestnik*. № 2 (10). pp. 47–49.
- Mitjukov, 2007 – Mitjukov N.V. (2007). Odisseja baltijskih jesminecv (Chast' 1) [The Odyssey of the Baltic Destroyers (Part 1)]. *Gangut*. № 45. pp. 134–147.
- Mitjukov, 2016 – Mitjukov N.V. (2016). Mezhdunarodnoe setevoe vzaimodejstvie v proektah po istorii [International networking in projects on history] / Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo: integracija obrazovatel'nyh prostranstv [International cooperation: integration of educational spaces]: Mat. III Mezhdunar. nauchn.-prakt. konf. (Izhevsk, 17–18 nojabrja 2016 g.). Izhevsk: Udmurtskij universitet. pp. 245–248.
- Mitiukov et al., 2017 – Mitiukov N.W., Matveev D., Semyonov A.S. (2017). Votkinsk's Shipbuilding During the First World War. Reconstruction and Analysis of the Structure of Military Orders. *Bylye Gody*. № 44 (2). pp. 644–652.
- Registr, 1922 – Torgovyj flot RSFSR. Spisok sudov k 1 janvarja 1922 g. [Merchant Fleet of the RSFSR. The list of ships by January 1, 1922]. M.: CUMOR, 1922. pp. 194–199.
- Registr, 1926 – Registr Sojuza SSR. Spisok rechnyh sudov. Sostavljen po dannym Mestnyh Bjuro Registra Sojuza SSR na 1 marta 1926 g. [Register of the USSR. List of river vessels. Compiled according to the data of the Local Bureau of the Register of the USSR on March 1, 1926]. M., 1926.
- Registr, 1928 – Registr Sojuza SSR. Spisok rechnyh sudov na 1.3.1927. Bassejny rek: Dnepra i Buga, Dona i Kubani, Sibirskih i Sredneazijskikh rek [Register of the USSR. List of river vessels on 1.3.1927. River basins: Dnieper and Bug, Don and Kuban, Siberian and Central Asian rivers]. Rybinsk, 1927.
- Ryzhkova, 2017 – Ryzhkova M.V. (2017). Vozmozhnosti organizacii virtual'nyh nauchnyh laboratorij v setevom prostranstve [Possibilities of organizing virtual scientific laboratories in the network space]. *Kreativnaja jekonomika*. T. 11. № 3. pp. 315–324.
- Sergeevskij, 1936 – Sergeevskij B.A. (1936). Gidrograficheskie issledovanija jugo-vostochnoj chasti Karskogo morja. Ob'-Enisejskij rajon [Hydrographic studies of the southeastern part of the Kara Sea. Ob'-Yenisei region]. L.: Gidrografich. upr. Glavsevmorputi pri SNK SSSR. 402 p.
- Fedorova, Churkina, 2016 – Fedorova N.M., Churkina N.I. (2016). Organizacija nauchno-issledovatel'skoj dejatel'nosti studentov magistratury v setevom formate [Organization of research activities of students of the master's degree in a network format]. *Vestnik SibIBiIT*. № 4. pp. 161–165.

УДК 655.3.022.1

Сетевое взаимодействие в научных проектах по военно-морской истории

Николай Витальевич Митюков^{a, b, *}, Роберт Владимирович Кондратенко^a,
Алексей Владимирович Коробейников^a, Александр Владимирович Дашьян^a,
Александр Федорович Митрофанов^a

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

^b Королевская морская академия, Испания

Аннотация. Существующая тенденция последнего времени к сетевому взаимодействию в основном понимается как средство поиска информации или повышения академической мобильности. Но сетевое взаимодействие может открыть большие возможности и при проведении научных исследований творческими сообществами учёных, которые проживают в различных городах и странах и объединяются, благодаря сети Интернет для решения конкретной научной задачи.

Работа созданной нами сетевой лаборатории показана на примере решения задачи реконструкции истории и боевого применения плавсредств Галевской боевой флотилии Ижевско-Воткинских антибольшевистских повстанцев периода осени 1918 г. Тогда в распоряжении созданной ими Народной армии имелись готовые, но не сданные заказчику баржи 120 и 200-тонного, а также, возможно, и 250-тонного типов. Используя их, повстанцы не только успешно противодействовали Волжской и Пермской флотилиям Красной армии, но и организовали эвакуацию своего войска за Каму после поражения восстания.

Ключевые слова: сетевое взаимодействие, научные исследования, исторический проект, реконструкция корабельных биографий, Ижевско-Воткинское восстание.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: nico01@mail.ru (Н.В. Митюков)