

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2024. 19(1): 210-218  
 DOI: 10.13187/bg.2024.1.210

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



## Reconstruction of Ship Biographies Using “Ship Lists”

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

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

<sup>b</sup> Cherkas Global University, Washington, DC, USA

<sup>c</sup> Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

### Abstract

“Ship Lists” are a valuable source of the history of the Russian fleet. This is probably the only printed work on the basis of which it is possible to reconstruct the biographies of non-self-propelled watercraft of domestic ports. In some cases, analysis of records makes it possible to identify distorted data, as illustrated by the example of the fire steamboat of the Kronstadt Steamship Plant. It is shown that in the course of the evolution of records, the place of construction first changed from Votkinsk to Kronstadt, and later the date of major repairs of 1885 replaced the date of construction of 1865. However, the more intense the period with records about ships, the more confidently it is possible to reconstruct ship biographies. As a result of the analysis of the records, it was possible to unambiguously link the fire steamboat of the Kronstadt Steamship Plant with the steamboat No. 141 of the Kronstadt port, and ultimately trace the biography of the vessel until the end of the 1930s, and also link it with the 12-horsepower steamboat laid down by the Votkinsk plant for its own needs in 1860. The insufficient saturation of the records of the “Ship Lists” of the period of the Russian-Japanese War regarding the new watercraft of the Kronstadt port led to a discrepancy between the list of built ships and the ships available in the port. As a result, based on the analysis of archival information, it was possible to identify five garbage boats, two provision barges and two dry cargo barges built by the Votkinsk plant for the Kronstadt port. As it turned out, all the ships appeared in the “Ship Lists”, but without indicating the place of construction.

**Keywords:** reconstruction, “Ship list”, Baltic Fleet, Kronstadt port, Votkinsk plant.

### 1. Введение

В предлагаемой статье обобщается авторский опыт работы с периодическими справочными изданиями «Судовые списки» Российского императорского флота (далее – Списки) при реконструкции судовых биографий. Расположение информации Списков в хронологическом порядке и анализ эволюции записей по отдельным судам нередко способны выявить допущенные составителями ошибки. И, кроме того, появляется возможность постановки и формулирования исследовательских задач для архивного поиска с до предела сжатыми хронологическим рамками.

### 2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили «Судовые списки» из фондов Российского государственного архива военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация). Полученная информация послужила основанием для поиска материалов в архивных фондах Кронштадтского порта (РГА ВМФ. Ф. 930), Главного управления кораблестроения и судоремонта (ГУКиС) (РГА ВМФ. Ф. 427), Воткинского завода (коллекция документов центрального государственного архива Удмуртской Республики – Ижевск, Российская Федерация) и других.

\* Corresponding author

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

В качестве основного метода работы выступил историко-хронологический метод. Расположение в хронологическом порядке записей «Судовых списков» о том или ином судне дает возможность проследить все изменения в характеристиках и переименованиях и, как показал опыт работы с пожарным барказом Кронштадтского пароходного завода, даже определить ошибки записей, причину и время их возникновения.

### 3. Обсуждение

В литературе «Судовые списки», как правило, используются лишь отдельными выпусками. В основном они нужны для уточнения характеристик описываемых судов, например, пароходов Доброфлота или РОПиТ периода Русско-японской войны (Агапов, 2006), построенных в США серии крейсеров для действий на британских коммуникациях в случае войны (Климовский, 2018) и т.д. Намного реже авторы используют несколько Списков, например, чтобы проследить закономерности в отправляемых на Дальний Восток судов (Чистый, 2002) или для обработки статистики по награждениям офицеров, для чего «Судовые списки» оказались полезными при уточнении номеров флотских экипажей (Тереханова, 2007). Однако, как показал анализ литературы, в ней отсутствует использование «Судовых списков» сразу за 20–30 лет для реконструкции судовых биографий, кроме авторов данной публикации (Mitiukov et al., 2023). Возможно, это связано с тем, что в основном производится реконструкция достаточно больших судов, по которым сохранился большой объем делопроизводственной документации. В данной же работе обобщается авторский опыт по реконструкции биографий самоходных плавсредств, которые практически не отразились в документации. В связи с этим, если использовать традиционные методы исследования, для решения этой задачи необходимо обработать большой объем архивной информации, в то время как решение задачи с помощью «Судовых списков» дает возможность обозначить наиболее перспективные периоды для последующих архивных поисков.

Как показал опыт работы со Списками, при достаточной насыщенности ими некоторого временного периода на основе анализа эволюции записей появляется возможность выявить неточности записей и факты искажения информации. В качестве примера в Таблице 1 сведены данные записей относительно барказа Кронштадтского пароходного завода. Первое упоминание о судне происходит в «Судовом списке» 1874 г., причем в нем оно не имеет названия. Это очень странно, поскольку судно – 1865 г. постройки, но в периоде 1865–1873 г. записей, которые можно как-то связать с ним, не обнаружено.

В Списке 1874 г. судно приводится в разделе винтовых барказов, перед ним идет запись: «*один [барказ] Кронштадтского порта*». Хотя в графе стоит прочерк, он очень похож на условный знак, означающий повторяющиеся сведения, из чего можно предположить, что судно, скорее всего, было в распоряжении командира Кронштадтского порта. В Списке 1877 г. в графе «Название судов» впервые появляется запись «*Пожарный*». Но в данном случае непонятно, название это или назначение, поскольку вместе с ним приведены сразу четыре пожарных барказа и три таранных (в современных терминах – буксирных). И в Списке 1877 г. по судну даются характеристики, отличные от тех, что были в более ранних и более поздних Списках. Поскольку они довольно точно совпадают с характеристиками после 1885 г., можно предположить, что это какой-то другой способ замера, например, не длина по ватерлинии, а максимальная. Хотя, возможно, это просто опечатка составителей.

Из Таблицы 1 также явно прослеживается эволюция в назначении судна. Со Списка 1884 г. судно впервые упоминается как Барказ №1, очевидно имеется в виду пожарный барказ пароходного завода. С 1888 г. наименование барказа становится двойное: №1 (141). Очевидно, №1 – это маркировка его как судна Кронштадтского пароходного завода, а №141 – как Кронштадтского порта. Причем с этого года пропадает информация о том, что на барказе стоит пожарное оборудование. Это изменение объясняет Список 1889 г., где указание, что это судно пароходного завода, пропадает и вместо него появляется запись, что оно используется «*при углублении гаваней*». Очевидно, его начали использовать при землечерпательном караване в качестве шаландера. С 1897 г. исчезает двойная маркировка в названии судна. Он теперь – исключительно Барказ №141. Это изменение снова подтверждается Списком следующего года: с 1898 г. исчезает запись, что судно используется «*при углублении гаваней*». Таким образом, с этого периода барказ №141 – обычный портовый барказ Кронштадта.

**Таблица 1.** Информация по барказу Кронштадтского пароходного завода из Судовых списков

Название	Характеристики	Размерения	Источник
–	6 л.с. 12,36 / 11 <sup>10</sup> / <sub>94</sub>	34' × 8'6" × 4'6"	(Список, 1874: 56-57)
Из железа			
Пожарный	6 л.с. –	45' × 10'3" × 6'	(Список, 1877: 58-59)
При Кронштадтском пароходом заводе. Корпус – из железа на Воткинском заводе; приспособлен на Кронштадтск[ом] зав[оде] в 1865 г. – 5876 р. Механизм – на Кроншт[адтском] зав[оде] – 5348 р., а пожарная машина – 776 р.			
Пожарный	6 л.с. 12,36 / 11 <sup>10</sup> / <sub>94</sub>	34' × 8'6" × 4'6"	(Список, 1878: 76-77)
При Кронштадтском пароходом заводе. Корпус – из железа на Воткинском зав[оде]; приспособлен			

из Кроншт[адтского] зав[оде] 1865 г. – 5876 р. Механизм – на Кроншт[адтском] зав[оде] – 5348 р., а пожарная машина – 776 р.			
Барказ № 1	6 л.с. 12,36 / 11 <sup>10/94</sup>	34' × 8'6" × 4'6"	(Список, 1884: 76-77)
При Кронштадтском пароходом заводе. Корпус – из железа на Воткинском зав[оде]; приспособлен из Кроншт[адтского] зав[оде] 1865 г. – 5876 р. Механизм – на Кроншт[адтском] зав[оде] – 5348 р., а пожарная машина – 776 р.			
Барказ № 1	6 л.с. 12,36 / 11 <sup>10/94</sup>	45'9" × 10'9" × 4'6"	(Список, 1885: 104-105)
При Кронштадтском пароходом заводе. Корпус – из железа на Воткинском зав[оде]; приспособлен из Кроншт[адтского] зав[оде] 1865 г. – 5876 р. Механизм – на Кроншт[адтском] зав[оде] – 5348 р., а пожарная машина – 776 р.			
Барказ № 1 (141)	6 л.с. 12,36 / 11 <sup>10/94</sup>	45'9" × 10'9" × 4'6"	(Список, 1888: 118)
При Кронштадтском пароходом заводе. Корпус – из железа в Кроншт[адтском] пароходном зав[оде] 1865 г. – 5870 р.			
Барказ № 1 (141)	6 л.с. 12,36 / 11 <sup>10/94</sup>	45'9" × 10'9" × 4'6"	(Список, 1889: 118)
При углублении гаваней. Корпус – из железа в Кроншт[адтском] пароходном зав[оде] 1865 г. – 5870 р.			
Барказ № 141	6 л.с. 12,36	45'9" × 10'9" × 4'6"	(Список, 1897: 101)
При углублении гаваней. Корпус – из железа в Кроншт[адтском] пароходном зав[оде] 1885 г. – 5870 р.			
Барказ № 141	6 л.с. 12,36	45'9" × 10'9" × 4'6"	(Список, 1898: 121)
Корпус – из железа в Кроншт[адтском] пароходном зав[оде] 1885 г. – 5870 р.			
Барказ № 141	12,32	45'9" × 10' × 4'6"	(Список, 1908: 42-43)
Место постройки – Кронштадт, 1885 г. 5870 р.			

В графе «Характеристики» приведена мощность машины, водоизмещение и строевые тонны<sup>1</sup>; в графе «Размерения» – длина во ватерлинии, ширина с обшивкой, углубление.

Кроме эволюции применения судна, [Таблица 1](#) иллюстрирует еще один важный элемент. С 1888 г. исчезает запись, что оно построено на Воткинском заводе, но оставляется информация, что оно переоборудовано на Кронштадтском заводе. При этом запись сформулирована таким образом, что создается впечатление, что именно на Кронштадтском пароходном заводе барказ и построен. С 1897 г. годом постройки судна становится не 1865 г., а 1885 г. – год переоборудования судна в пожарный барказ. И далее эта ошибочная запись идет вплоть до последней редакции Списка в 1908 г.

К сожалению, несмотря на то, что Списки выходили каждый год или через год, в некоторых случаях дублируются записи предыдущего года без должной корректировки информации. Это, в первую очередь, относится к периоду, предшествовавшему Русско-японской войне. Очевидно, в это время взрывообразного роста флота изменению записей по несамостоятельным плавсредствам просто не придавали должного значения.

В [Таблице 2](#) приведены сведения о плавсредствах Кронштадтского и Санкт-Петербургского военных портов. Ранее мы проводили подобный анализ для периода 1864-1888 гг. ([Mitiukov et al., 2023](#)). Для простоты восприятия информации соответствующие страницы заимствования не показаны: 1886 г. ([Список, 1886: 119-129](#)), 1888 г. ([Список, 1888: 108-124](#)), 1889 г. ([Список, 1889: 108-124](#)), 1890 г. ([Список, 1890: 120-151](#)), 1891 г. ([Список, 1891: 120-151](#)), 1893 г. ([Список, 1893: 77-93](#)), 1897 г. ([Список, 1897: 86-106](#)), 1898 г. ([Список, 1898: 104-126](#)), 1899 г. ([Список, 1899: 112-134](#)), 1900 г. ([Список, 1900: 116-138](#)), 1901 г. ([Список, 1901: 194-218](#)), 1902 г. ([Список, 1902: 180-204](#)), 1903 г. ([Список, 1903: 180-204](#)), 1904 г. ([Список, 1904: 192-216](#)), 1906 г. ([Список, 1906: 50-74](#)), 1907 г. ([Список, 1907: 50-74](#)), 1908 г. ([Список, 1908: 2-39](#)). Анализ пагинации Сборников показал, что издания 1888 и 1889 гг. полностью идентичные, как издания 1890 и 1891 гг., 1902 и 1903 гг., 1906 и 1907 гг. Но на самом деле идентичность изданий немного шире отмеченных параллелей, поскольку из-за добавления новых судов и исключения списанных основная масса списков повторяется. Она отпечатана тем же шрифтом с той же компоновкой записи, но только, например, запись в конце одной станицы за этот год в издании будущего года может быть в начале следующей страницы. Радикально форма Списка изменилась в 1906 г., когда он стал в двух томах и информация о плавсредствах стала размещаться не на одной странице, а на развороте. Тем не менее анализ динамики записей позволяет сделать некоторые выводы.

<sup>1</sup> Водоизмещение – масса воды, вытесняемая корпусом. Строевые тонны – мера объема судна, сохранившаяся с парусных времен. Определяется как произведение длина по килю, ширина (без обшивки) и половину ширины (в футах); итог делился на 0,94. По этой величине кораблестроители обычно получали вознаграждение за работу.

**Таблица 2.** Информация о баржах воткинской постройки в Судовых списках 1886–1904 гг.

	1886	1888	1889	1890	1891	1893	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1906	1907	1908
1850, 140'	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K1	K40
1857, 85'	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K4	K23
	K5	K5	K5	K5	K5	K5	K5	K5	K5	K5	K5	K26	K26	K26	K26	K26	K26
	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K6	K24
	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K7	K25
	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11	C11
1860, 60'	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.	Ел.
	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7	C7
1861, 75'	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8	C8
	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	C3	–
	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4	C4
	–	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5	C5
	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6	C6
1862, 90'	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K8	K27
	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K9	K28
	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K10	K29
1864, 61'	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K11	K30
1865, 80'	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	20-33	10-23
	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15	C15
	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16	C16
	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17	C17
1867, 90'	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18	C18
	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19	C19
1867, 80'	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20	C20
	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K21	K10
1867, 70'	K35	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1	B1
	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27	C27
1867, 120'	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K123	K32
	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K124	K33
	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K125	K34
	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K126	K35
1872, 66'	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K74	K2
1872, 42'6"	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K75	K1
1901, 61'	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	ж-к	ж-к	ж-к	ж-к	ж-к	24-38
1901, 75'	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K24	K24	K24	K13
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K25	K25	K25	K14

В первой колонке даются год постройки и длина корпуса (футы), С – плавсредство Санкт-Петербургского порта, К – плавсредство Кронштадтского порта, Ел. – Елагинский плавучий маяк, Б1 – водоотливной бот №1 Кронштадтского порта

Из Таблицы 2 видно, что в Списке 1886 г. отсутствует баржа №5 Санкт-Петербургского порта. Однако, скорее всего, причина этому – банальная опечатка. Запись по 75-футовым баржам на странице 120 полностью идентична записям по этим баржам в более ранних и более поздних выпусках. После №4 стоит запятая, далее идет пробел и сразу напечатан №6, причем места для того, чтобы поместить №5, вполне хватает. Из этого можно сделать вывод, что литера с №5 в издании выпала или не прочиталась.

Другие изменения судового состава в Таблице 2 уже отражают определенные структурные изменения. С 1902 г. баржа №5 Кронштадтского порта стала №26. В Списке 1908 г. исчезла баржа №3 Санкт-Петербургского порта. В 1908 г. в Кронштадтском порту произошла перенумерация плавсредств как баржей, так и плашкоутов. Наконец, с 1888 г. баржа №35 Кронштадтского порта стала водоотливным ботом №1.

В Списке 1886 г. относительно баржи №35 отмечается, что это «водолазная машина» водоизмещением 56,4 т., длиной 70', шириной 14', углублением 3'. Построена на Воткинском заводе в 1867 г. за 8030 руб. (Список, 1886: 127). В Списке 1888 г. баржи №35 уже нет, но есть Водоотливной бот №1, водоизмещение которого составляет также 56,4 т., длина 70', ширина 14', углубление 3'. Он построен на Воткинском заводе в 1867 г. за 8030 руб. (Список, 1888, 123). Поэтому сомнений, что это одно и то же судно, не возникает. А вот то, что это «водолазная машина» в более ранних Списках, возможно, объясняет его отсутствие в Списках 1874–1877, 1884 и 1885 г., что отмечалось нами ранее (Mitiukov et al., 2023).

В Списках 1902–1907 гг. пять плашкоутов воткинской постройки имеют литеры «ж», «з», «и», «і», «к» (Таблица 2). Но, очевидно, это не маркировка судов в составе Кронштадтского порта. Подобным образом составители Списков отмечали суда, которые были заказаны, но пока не получили номеров или наименований. В 1908 г. эти пять плашкоутов получили номера в диапазоне №24 – №38 вместе с однотипными плашкоутами Кронштадтской постройки. Так что очевидно, что составители Списков просто некорректно перепечатали информацию 1902 г., без какого-либо уточнения. Несмотря на то что Воткинский завод построил четыре 75-футовые баржи (Mitiukov et al., 2020), в списке отразились лишь две.

Все это дает основание для проведения архивных поисков с целью уточнения обнаруженных несоответствий.

#### 4. Результаты

Критический анализ [Таблицы 1](#) и [2](#) может помочь поставить исследовательские задачи, существенно сократив хронологические рамки поиска.

Так, информация о том, что пожарный барказ Кронштадтского парового завода стал барказом №141 Кронштадтского порта, дает возможность реконструировать его дальнейшую биографию. 22 марта 1924 г. во исполнение предписания Морского штаба Республики от 18 января 1924 г. командир Кронштадтского порта представил проект переименования вверенных ему плавсредств. В соответствии с ним портовый паровой катер №141 должен был получить наименование «Набат» ([РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 692. Л. 14](#)). Однако в итоговом приказе командира Кронштадтского порта №181 от 24 марта 1925 г. барказ №141 переименовали в «П №17» ([РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 95. Л. 43](#)). Литера «П» означала, что это паровое судно, в отличие от «М» – моторное. В результате в дальнейших документах командира порта судно проходило как №17 или №17 (п). Однако в литературе имеется еще одна форма записи – П-17. В соответствии с приказом по Военно-морским силам РККА №237 от 4 ноября 1931 г. паровой катер №17 Главного Кронштадтского военного порта стал КП-102. На весну 1939 г. катер КП-102 числился как «Таранный паровой барказ» постройки Кронштадтского парового завода в 1885 г. Корпус стальной, водоизмещение 23 т., длина 15,8 м, ширина 4,2 м, осадка 1,8 м. Мощность машины 60 л.с. Судно находилось на консервации со снятым котлом ([РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 8. Д. 4. Л. 740б – 75](#)). В этой записи сразустораживает, что судно показано таранным барказом, то есть малым буксиром, которым он никогда не был. Размеры в соответствии с [Таблицей 1](#) составляют 13,95 × 3,28 × 1,37 м, что не стыкуется с указанными данными 1939 г. Однако они вполне соответствуют таранному барказу «Друг народа», ставшему в 1925 г. П №7. В приказе №237 №7 отсутствует, из чего можно предположить, что уже к 1931 г. бывший воткинский паровой барказ списали и №7 получил его номер.

С другой стороны, факт того, что судно 1865 г. постройки появляется в Судовых списках лишь с 1874 г., заставляет предположить, что с его постройкой имелся какой-то инцидент.

Дело о постройке для Санкт-Петербурга 12-сильного барказа началось в 1853 г. ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 13](#)). Однако в ходе крупного пожара на заводе 26 июня 1856 г. «*барказ полностью поврежден и восстановлению не подлежит*» ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 65](#)). Судя по всему, Морское ведомство решило начать постройку заново. В переписке фигурирует колесное судно с единственным колесом, расположенным в корме ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 71](#)). В мае 1858 г. завод докладывал, что барказ будет сдан в Усть-Речке в начале навигации 1859 г., для чего планировался приезд специальной приемочной комиссии морского ведомства ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 75](#)). Вероятно, на этой стадии проект судна подвергся серьезной корректировке. Учитывая быстрый прогресс в паростроении данного периода, это не удивительно. По крайней мере в феврале 1859 г. в заводской переписке упоминается, что началась постройка новой паровой машины по совершенно другому проекту. В нем упоминаются «*трубчатые поршни*» как более прочные и надежные ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 85](#)). По всей видимости, имелись и какие-то изменения по корпусу. По крайней мере одновременно строившийся 100-сильный пароход (будущий «Работник») прошел удлинение корпуса для уменьшения осадки ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 94](#)).

В сентябре 1859 г. завод отчитался о спуске барказа на воду. Но результаты проведенных швартовых и ходовых испытаний показали крайне неудовлетворительные результаты. Осадка превысила проектную, тяга в котлах была слишком слабая, дымогарные трубки «*быстро затачивались*», в итоге судно показало отвратительные ходовые качества и чрезвычайно низкую скорость ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 98-99](#)). Причиной указанных недостатков признали «*качающуюся систему цилиндров, как на пароходах “Урал” и “Кура”*», вместо чего предполагалось изготовить машину системы Пенна. В качестве просчета признали также слишком короткий корпус и наличие одного гребного колеса ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 111 об](#)). По смете увеличение длины корпуса и модернизация котлов должны были обойтись в 562 руб. 10 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 164](#)), но морское ведомство на дополнительные расходы не пошло, и завод стал перед проблемой дальнейшего использования судна. В сентябре 1861 г. он предложил барказ Астраханскому порту, в качестве довода указав, что размеры примерно совпадают с таковыми для двух заказанных портом барказов ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 166](#)). По-видимому, этот барказ в итоге продали частникам, которые его эксплуатировали до 1920-х гг.

Но в отчете о производительности завода за 1860–61 гг. имеется сумма в 783 руб. 43 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп., потраченная на постройку «*12-сильного парохода для заводского пруда*» ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 7432. Л. 286](#)). Одновременно строились две железные баржи для перевозок по пруду. Можно предположить, что, поскольку морское ведомство не пошло на модернизацию готового судна, завод решил на свой страх и риск на вновь построенном барказе эти изменения внести, выдав его за судно для собственных нужд.

Небольшая потраченная сумма в 1860–61 гг. показывает, что судно находится в достройке. В ноябре 1862 г. в одном из документов представители завода упомянули, что строят барказ для собственных нужд ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 6343. Л. 168](#)), так что, похоже, что к этому времени он все еще был в достройке. В 1864 г. заводские документы планируют смету в размере 458 руб. 56 коп. «*на постройку железного корпуса 12-ти сильного парохода для Екатеринбурга*» ([ЦГА УР. Ф. 212. Оп. 1. Д. 8019. Л. 263](#)). Снова, судя по небольшой сумме, речь идет о достройке все того же барказа. Из этого можно заключить, что с 1860 по

1865 г. завод неспешно строил 12-сильный барказ, который предполагалось использовать для собственных нужд, но при этом завод не исключал возможность передачи его потенциальному заказчику. К сожалению, после 1865 г. заводские документы об этом судне более не сообщают. В связи с этим можно высказать предположение, что во всей документации периода 1853–1865 гг. речь идет об одном и том же барказе, а суммы, выделяемые после 1860 г., связаны лишь с необходимостью его перестройки. Поэтому и ищутся варианты его использования: барказ для собственных нужд, пароход для Екатеринбурга, барказ для Астраханского порта и т.п. И когда его в середине 1860-х гг. удалось продать частнику, информация о судне в делопроизводственной документации завода пропадает.

С другой стороны, имеется документация Кронштадтского порта. 28 декабря 1871 г. его управление обратилось в канцелярию морского министра с предложением построить ряд судов для нужд порта, передав для этого пять чертежей и две спецификации (РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4568. Л. 5). 8 января 1872 г. министерство отправило всю документацию в Горный департамент с запросом, будет ли весь заказ готов в навигации этого года (РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4568. Л. 6). Речь шла о большом и малом флашкоуте, железном барказе и двух весельных катерах. На выполнение заказа Воткинский завод запросил 27 тыс. руб. (РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4568. Л. 10). Для сравнения, завод Крейтона в Або был готов поставить всю продукцию за 25 тыс. (РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4568. Л. 7), что заставило Горный департамент пересмотреть цены. 3 марта 1872 г. завод начал работы по заказу (РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4568. Л. 20).

Из дальнейшей переписки становится понятно, что под барказом подразумевается паровой барказ в 8 л.с. и длиной корпуса в 35' (10,7 м). В итоге стоимость заказа составила за 64-футовый (19,5 м) плашкоут – 14358 руб. 23 коп. (№ 74 в Таблице 2), за 42-футовый (12,8 м) плашкоут – 5859 руб. (№ 75 в Таблице 2), за барказ – 2795 руб., за 14-весельный катер – 1291 руб., за 8-весельный катер – 806 руб., всего – 25109 руб. 23 коп. (РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4568. Л. 55). Что интересно, в переписке барказ называется то весельным, то паровым. Соответствующая документация Воткинского завода за 1872 г. подтверждает постройку пяти судов для Кронштадтского порта в 1872 г. Все суда действительно были готовы в навигации этого года.

Следует отметить, что в данном случае делопроизводственная документация Воткинского завода допускает реконструкцию биографии барказа как заново построенного судна, так и как судна, замороженного постройкой в 1865 г. Если предположить второе, и под ним можно понять недостроенный «12-ти сильный барказ», заложенный еще в 1860 г., и тогда несоответствие с датами в «Судовых списках» становится более-менее объяснимыми. Получается, что его действительно спустили на воду в 1865 г. и доставили в Кронштадт в 1872-73 гг., из-за чего он впервые и появляется в Списке 1874 г. Впрочем, данный вопрос нуждается в более детальной проработке. Данные Таблицы 2 говорят, что в 1908 г. из состава Санкт-Петербургского порта пропала баржа №3.

2 июля 1908 г. капитан Бакинского порта обратился к капитанам Кронштадтского и Санкт-Петербургского портов с просьбой отправить в Баку какую-нибудь 100-тонную баржу (РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 1869. Л. 1-2). При этом, если из Кронштадта ответили, что требуемого свободного тоннажа не имеют, то из Петербурга пришел ответ, что могут предложить баржу №5 грузоподъемностью 3000 пудов (49 т.) (РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 1869. Л. 7). Представители Баку могут принять судно в любое удобное время и увести его к новому месту службы. Судя по переписке, речь действительно шла о 75-футовой барже воткинской постройки. Но вскоре руководство Баку нашло более простой вариант и купило требуемое судно у частных лиц, так что трудоемкую операцию по переводу судна по рекам и морям удалось избежать (РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 1869. Л. 21). Таким образом, если в 1908 г. руководство порта было готово отдать баржу №5, напрашивается вывод, что оно это и сделало. А, возможно, для сохранения целостности нумерации бывшая баржа №3 получила №5 выводимой из состава флота.

Пять плашкоутов, проходящих в Таблице 2 под литерами, в итоге оказываются распределенными под номерами №24–38. Судя по Списку 1908 г., №10–23 (14 шт.) представляли собой старые воткинские плашкоуты 1861 г. постройки. 15 плашкоутов (№24–38) указаны Кронштадтской постройки 1903 г., еще 10 (№39–48) также Кронштадтской постройки, но 1906 г. (Список, 1908: 38–41). До смены в 1908 г. они носили следующие номера:

14 воткинских 1861 г. – №20–33;

15 кронштадтских 1903 г. – №34–48;

10 кронштадтских 1906 г. – №49–58 (РГА ВМФ. Ф. 930. Оп. 25. Д. 242. Л. 3-30б.).

Года постройки судов названы достаточно произвольно. Так, порт принял воткинские плашкоуты 11 декабря 1901 г. (РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 744. Л. 4), плашкоут №49 в 1904 г., №50-53 – в 1905 г. (РГА ВМФ. Ф. 930. Оп. 6. Д. 54. Л. 76). В приказе командира Кронштадтского порта в ноябре 1902 г. о закреплении ответственных за ремонт судов лиц фигурируют только плашкоуты №21 (РГА ВМФ. Ф. 930. Оп. 11. Д. 639. Л. 225), №20, 22-28, 30, 32 (РГА ВМФ. Ф. 930. Оп. 11. Д. 639. Л. 226об.), №29,31, 33 (РГА ВМФ. Ф. 930. Оп. 11. Д. 639. Л. 227). Кроме того, говорится о строящихся плашкоутах в доке, номера которых не упомянуты (РГА ВМФ. Ф. 930. Оп. 11. Д. 639. Л. 225об.). Таким образом, в строю находятся №20–33, то есть только старые постройки 1861 г. Таким образом, в 1902 г. ни один

из плашкоутов серии №34–48 еще не был укомплектован и указанная дата (1903 г.) – это не дата приемки, а дата укомплектования. Аналогично и 1906 г. для плашкоутов серии №49–58.

Указанные в Судовых списках литеры для воткинских плашкоутов «ж», «з», «и», «i» и «к» – это не более, чем условное обозначение, поскольку составители Списков не знали точный номер. Для сравнения, литерами «д» и «е» они отметили плашкоуты Пульмана, грузоподъемность которых была в два раза больше мусорных. Тем не менее история заказа и постройки данного типа становится ясной при анализе документации Главного управления кораблестроения и судоремонта (ГУКиС) (РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 540). Пульман действительно внес свой вклад в постройку судов данного типа, но лишь как автор проекта. А всю серию предполагалось строить в Кронштадте. Для того, чтобы порт быстрее получил плашкоуты, заказ на пять судов был разыгран ходе конкурса, в котором победил Воткинский завод. При этом заложенные в Кронштадте в среднем бассейне Докового Адмиралтейства плашкоуты получили условные номера №1–4, тогда как воткинские – №5–9. Из этого получается, что кронштадтские суда стали №34–37, а воткинские – №38–42.

Еще один непонятный момент возникает, когда данные **Таблицы 2** сравниваются со списком построенной в Воткинске продукции (Mitiukov et al., 2020), среди которой фигурируют четыре 75-футовые баржи. Строго говоря, в Списке, начиная с 1903 г. также указывается четыре баржи этого типа (№19, №20, №24, №25), но только у двух последних строителем значится Воткинский завод, а первые две постройки – завода Пульмана (Список, 1904: 216).

Документы ГУКиС однозначно говорят, что все четыре баржи строились по одному проекту в рамках конкурса на провизионную баржу Кронштадтского порта, объявленного 3 февраля 1900 г. (РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 460. Л. 1). Победителями в нем стали Петровский завод (первые две баржи) и Воткинский (вторые две). Однако в ходе постройки возникли сомнения, что Петровский завод сможет выполнить заказ в срок, и его передали Пульману (РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 460. Л. 52). Поэтому, несмотря на то что пульмановские баржи были готовы после воткинских, они получили более ранние номера. В 1908 г. вся четверка получила номера №11–14 (Список, 1908: 32-33).

Что касается вторых двух 75-футовых барж, построенных Воткинским заводом, то уже сама заводская документация имеет некоторые странности. Если заказчиком первых двух барж, как и положено, выступал ГУКиС, то вторых – Кронштадтский порт (МИКВ. Д. 4812. Л. 6, 8). Заказ на них последовал без формального конкурса, и по наряду, выданному 9 августа 1901 г., завод начал постройку двух сухогрузных барж по чертежам ранее построенных провизионных (РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 744. Л. 308). Аналогичный заказ на две баржи по ранее построенным чертежам получил также Ижорский завод (РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 698. Л. 1). Еще одна баржа, по-видимому, досталась Пульману. Нетрудно предположить, что условия постройки ему задали аналогичные – по типу ранее построенной. В связи с этим, несмотря на общее техническое задание, характеристики всех пяти барж несколько отличались. Это отразилось в Списке 1908 г., где они значатся под номерами №15–20 без указания места постройки с грузоподъемностью 4000 пудов, 1902 г. постройки, длиной 74', шириной 16'4" и осадкой 3' (Список, 1908: 32-33). Номера – в порядке выданных заказов: воткинские (№15 и №16), ижорские (№17 и №19) и пульмановская (№20). До 1908 г. они имели номера №27, №28, №29, №30 и №32 соответственно.

Таким образом, хотя «Судовой список» непосредственно и не отображает информацию о судах воткинской постройки, с его помощью можно существенно сузить хронологические рамки для архивного поиска и, как оказалось, он в целом всю информацию отображает достаточно корректно.

## 5. Заключение

«Судовые списки» представляют собой ценный источник по вспомогательным судам флота. В них иногда может быть опущена информация, позволяющая легко идентифицировать данные, но в целом информация отображается вполне корректно. Анализ «Судовых списков» позволяет существенно сузить хронологические рамки для последующих архивных поисков.

Анализ эволюции записей по пожарному барказу Кронштадтского пароходного завода позволил его однозначно связать с воткинской продукцией и в итоге продлить биографию судна до конца 1930-х гг., а также связать его с 12-сильным барказом, заложенным заводом для собственных нужд в 1860 г.

Критический анализ Судовых списков позволил идентифицировать пять мусорных плашкоутов, две провизионные баржи и две сухогрузные баржи, построенные Воткинским заводом для Кронштадтского порта, по которым в «Судовых списках» не указан завод-строитель.

## Литература

МИКВ – Музей истории и культуры города Воткинска.

РГА ВМФ – Российский государственный архив Военно-морского флота.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

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

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

- Список, 1874 – Судовой список 1874 года. СПб.: [б.и.], 1874. 144 с.  
 Список, 1877 – Судовой список 1877 года. СПб.: [б.и.], 1877. 144 с.  
 Список, 1878 – Судовой список 1878 года. СПб.: [б.и.], 1878. 160 с.  
 Список, 1884 – Судовой список, исправлен на 29 мая 1884 года. СПб.: [б.и.], 1884. 192 с.  
 Список, 1885 – Судовой список, исправлен на 23 июня 1885 года. СПб.: [б.и.], 1885. 192 с.  
 Список, 1886 – Судовой список, исправлен на 12 января 1886 года. СПб.: [б.и.], 1886. 192 с.  
 Список, 1888 – Судовой список, исправлен на 1 мая 1888 года. СПб.: [б.и.], 1888. 190 с.  
 Список, 1889 – Судовой список, исправлен на 1 мая 1889 года. СПб.: [б.и.], 1889. 190 с.  
 Список, 1890 – Судовой список 1890 года. СПб.: [б.и.], 1890. 231 с.  
 Список, 1891 – Судовой список, исправлен на 1 мая 1891 года. СПб.: [б.и.], 1891. 233 с.  
 Список, 1893 – Судовой список, исправлен на 1 сентября 1893 года. СПб.: [б.и.], 1893. 162 с.  
 Список, 1897 – Судовой список, исправлен на 1 января 1897 года. СПб.: [б.и.], 1897. 184 с.  
 Список, 1898 – Судовой список 1898 года. СПб.: [б.и.], 1898. 212 с.  
 Список, 1899 – Судовой список 1899 года. СПб.: [б.и.], 1899. 230 с.  
 Список, 1900 – Судовой список 1900 года. СПб.: [б.и.], 1900. 244 с.  
 Список, 1901 – Судовой список 1901 года. СПб.: [б.и.], 1901. 386 с.  
 Список, 1902 – Судовой список 1902 года. СПб.: [б.и.], 1902. 376 с.  
 Список, 1903 – Судовой список 1903 года. СПб.: [б.и.], 1903. 386 с.  
 Список, 1904 – Судовой список 1904 года. СПб.: [б.и.], 1904. 412 с.  
 Список, 1906 – Судовой список 1906 года. Ч. II. СПб.: [б.и.], 1906. 188 с.  
 Список, 1907 – Судовой список 1907 года. Ч. II. Суда особого назначения. СПб.: Типография Морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1907. 188 с.  
 Список, 1908 – Судовой список 1908 года. Исправлено по 1 июня. Ч. II. Портовые, плавучие средства и IV приложения. СПб.: Типография Морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1908. 200 с.  
 Тереханова, 2007 – Тереханова А.А. Наградные традиции российского военно-морского флота: XVIII – начало XX вв. Дисс. ... канд. истор. наук. СПб., 2007. 428 с.  
 Чистый, 2002 – Чистый А.В. Морская политика Российской империи на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. Дисс. ... канд. истор. наук. СПб., 2002. 200 с.  
 Mitiukov et al., 2020 – Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Makarov Yu.N. Reconstruction of the Volume of Shipbuilding Production in Votkinsk // *Bylye Gody*. 2020. Vol. 58. Is. 4: 2531-2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531  
 Mitiukov et al., 2023 – Mitiukov N.W., 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

## References

- Agapov, 2006 – Agapov, V.L. (2006). Morskaya trgovlya i torgovoe sudokhodstvo Rossii i Yaponii nakanune i vo vremena russko-yaponskoi voyny [Maritime trade and merchant shipping of Russia and Japan on the eve and during the Russo-Japanese war]. Diss. ... kand. istor. nauk. Vladivostok, 251 p. [in Russian]  
 Chisty, 2002 – Chisty, A.V. (2002). Morskaya politika Rossiiskoi imperii na Dal'nem Vostoke vo vtoroi polovine XIX v. [Maritime policy of the Russian Empire in the Far East in the second half of the 19th century]. Diss. ... kand. istor. nauk. SPb., 200 p. [in Russian]  
 Klimovskii, 2018 – Klimovskii, S.D. (2018). Rossiisko-amerikanskie nauchno-tekhicheskie i proizvodstvennye svyazi v oblasti korablestroeniya: vtoraya chetvert' XIX v. – 1917 g. [Russian-American scientific, technical and industrial relations in the field of shipbuilding: the second quarter of the 19th century. – 1917]. Diss. ... kand. istor. nauk. SPb., 327 p. [in Russian]  
 MIKV – Muzei istorii i kul'tury goroda Votkinska [Museum of History and Culture of the City of Votkinsk]. [in Russian]  
 Mitiukov et al., 2020 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Makarov, Yu.N. (2020). Reconstruction of the Volume of Shipbuilding Production in Votkinsk. *Bylye Gody*. 58(4): 2531-2545. DOI: 10.13187/bg.2020.4.2531  
 Mitiukov et al., 2023 – Mitiukov, N.W., 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  
 RGA VMF – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv Voenno-morskogo flota [Russian State Archive of the Navy].  
 Spisok, 1874 – Sudovoi spisok 1874 goda [Ship list of 1874]. SPb.: [b.i.], 1874. 144 p. [in Russian]  
 Spisok, 1877 – Sudovoi spisok 1877 goda [Ship list of 1877]. SPb.: [b.i.], 1877. 144 p. [in Russian]  
 Spisok, 1878 – Sudovoi spisok 1878 goda [Ship list of 1878]. SPb.: [b.i.], 1878. 160 p. [in Russian]  
 Spisok, 1884 – Sudovoi spisok, ispravlen na 29 maya 1884 goda [Ship list, corrected to May 29, 1884]. SPb.: [b.i.], 1884. 192 p. [in Russian]  
 Spisok, 1885 – Sudovoi spisok, ispravlen na 23 iyunya 1885 goda [Ship list, corrected to June 23, 1885]. SPb.: [b.i.], 1885. 192 p. [in Russian]  
 Spisok, 1886 – Sudovoi spisok, ispravlen na 12 yanvarya 1886 goda [Ship list, corrected to January 12, 1886]. SPb.: [b.i.], 1886. 192 p. [in Russian]  
 Spisok, 1888 – Sudovoi spisok, ispravlen na 1 maya 1888 goda [Ship list, corrected to May 1, 1888]. SPb.: [b.i.], 1888. 190 p. [in Russian]



- [Spisok, 1889](#) – Sudovoi spisok, ispravlen na 1 maya 1889 goda [Ship list, corrected to May 1, 1889]. SPb.: [b.i.], 1889. 190 p. [in Russian]
- [Spisok, 1890](#) – Sudovoi spisok 1890 goda [Ship list of 1890]. SPb.: [b.i.], 231 p. [in Russian]
- [Spisok, 1891](#) – Sudovoi spisok, ispravlen na 1 maya 1891 goda [Ship list, corrected to May 1, 1891]. SPb.: [b.i.], 1891. 233 p. [in Russian]
- [Spisok, 1893](#) – Sudovoi spisok, ispravlen na 1 sentyabrya 1893 goda [Ship list, corrected to September 1, 1893]. SPb.: [b.i.], 1893. 162 p. [in Russian]
- [Spisok, 1897](#) – Sudovoi spisok, ispravlen na 1 yanvaryu 1897 goda. SPb.: [b.i.], 1897. 184 p. [in Russian]
- [Spisok, 1898](#) – Sudovoi spisok 1898 goda [Ship list of 1898]. SPb.: [b.i.], 1898. 212 p. [in Russian]
- [Spisok, 1899](#) – Sudovoi spisok 1899 goda [Ship list of 1899]. SPb.: [b.i.], 1899. 230 p. [in Russian]
- [Spisok, 1900](#) – Sudovoi spisok 1900 goda [Ship list of 1900]. SPb.: [b.i.], 1900. 244 p. [in Russian]
- [Spisok, 1901](#) – Sudovoi spisok 1901 goda [Ship list of 1901]. SPb.: [b.i.], 1901. 386 p. [in Russian]
- [Spisok, 1902](#) – Sudovoi spisok 1902 goda [Ship list of 1902]. SPb.: [b.i.], 1902. 376 p. [in Russian]
- [Spisok, 1903](#) – Sudovoi spisok 1903 goda [Ship list of 1903]. SPb.: [b.i.], 1903. 386 p. [in Russian]
- [Spisok, 1904](#) – Sudovoi spisok 1904 goda [Ship list of 1904]. SPb.: [b.i.], 1904. 412 p. [in Russian]
- [Spisok, 1906](#) – Sudovoi spisok 1906 goda [Ship list of 1906]. Ch. II. SPb.: [b.i.], 1906. 188 p. [in Russian]
- [Spisok, 1907](#) – Sudovoi spisok 1907 goda [Ship list of 1907]. Ch. II. Suda osobogo naznacheniya. SPb.: Tipografiya Morskogo ministerstva v Glavnom Admiralteistve, 1907. 188 p. [in Russian]
- [Spisok, 1908](#) – Sudovoi spisok 1908 goda [Ship list of 1908]. Ispravleno po 1 iyunya. Ch. II. Portovye, plavuchie sredstva i IV prilozheniya. SPb.: Tipografiya Morskogo ministerstva v Glavnom Admiralteistve, 1908. 200 p. [in Russian]
- [Terekhanova, 2007](#) – *Terekhanova, A.A.* (2007). Nagradnye traditsii rossiiskogo voenno-morskogo flota: XVIII – nachalo XX vv. [Award traditions of the Russian navy: XVIII – early XX centuries]. Diss. ... kand. istor. nauk. SPb., 428 p. [in Russian]
- [TsGA UR](#) – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

## Реконструкция судовых биографий с помощью «Судовых списков»

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

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

<sup>b</sup>Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

<sup>c</sup>Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

**Аннотация.** «Судовые списки» представляют собой ценный источник истории отечественного флота. Это, вероятно, единственная печатная работа, на основе которой можно реконструировать биографии несамоходных плавсредств отечественных портов. В некоторых случаях анализ записей позволяет идентифицировать искаженные данные, что проиллюстрировано на примере пожарного барказа Кронштадтского паровозного завода. Показано, что в ходе эволюции записей сначала изменилось место постройки с Воткинска на Кронштадт, а позднее дата капитального ремонта 1885 г. заменила дату постройки 1865 г. Тем не менее, чем более насыщенным получается период с записями о судах, тем более уверенно получается реконструировать судовые биографии. В результате анализа записей удалось однозначно связать пожарный барказ Кронштадтского паровозного завода с барказом №141 Кронштадтского порта и в итоге проследить биографию судна до конца 1930-х гг., а также связать ее с 12-сильным барказом, заложенным Воткинским заводом для собственных нужд в 1860 г. Недостаточная насыщенность записями «Судовых списков» периода Русско-японской войны относительно новых плавсредств Кронштадтского порта привела к несоответствию списка построенных судов и судов, имевшихся в порту. В результате на основе анализа архивной информации удалось идентифицировать пять мусорных плашкоутов, две провизионные баржи и две сухогрузные баржи, построенные Воткинским заводом для Кронштадтского порта. Как оказалось, все суда фигурировали в «Судовых списках», но без указания места постройки.

**Ключевые слова:** реконструкция, «Судовой список», Балтийский флот, Кронштадтский порта, Воткинский завод.

\* Корреспондирующий автор

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