

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2024. 12(1): 22-34

DOI: 10.13187/inj.2024.1.22
<https://inj.cherkasgu.press>



Barges of the Kronstadt Port in the Second Half of the 1920s

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}

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

Abstract

By the mid-1920s, many of the pre-revolutionary floating craft of the Kronstadt military port were lost, written off, or transferred to other organizations. On the other hand, the lists included barges that arrived from Finland and were transferred from the Kronstadt Fortress. They were also numbered, so the numbers were duplicated. As a result, on April 2, 1926, in order to streamline the numbering, all floating craft of the Main Military Port were renumbered. We have previously shown that until 1926, the numbering of the floating craft of the Kronstadt port remained unchanged since pre-revolutionary times. On the other hand, from 1931 to the end of 1940, the numbering was also constant. New vessels received numbers instead of the excluded ones, and the rest of the floating craft were listed with unchanged numbers throughout this period. The work analyzes the order of April 2, 1926, since it allows us to “glue” two fragments of the ship biographies. It is concluded that this order allows us to “glue” only the biographies of praams No. 1 to No. 15. However, there is uncertainty with praams No. 16 to No. 20. Obviously, these numbers were given to praams that were out of order in 1926, gradually being repaired and put into service. As for the rest of the floating craft, primarily barges, it is shown that between 1926 and 1931 there was another order on renumbering. If the renumbering scheme for sanitary barges can be reconstructed relatively easily, it is difficult to do so for coal, artillery and dry cargo barges due to the presence of similar vessels. In addition, it has been established that the floating craft of the Kronstadt Fortress were also renumbered between July and October 1925, before being transferred to the Kronstadt port.

Keywords: Main military port, Baltic fleet, Kronstadt, floating craft.

1. Введение

К середине 1920-х г. многие из плавсредства Кронштадтского военного порта дореволюционной постройки оказались потерянными, списанными или переданными в другие организации. В результате в некогда едином списке номеров плавсредств образовались многочисленные лакуны, усложнявшие документооборот порта. С другой стороны, в состав плавсредств оказались включены баржи, пришедшие из Финляндии и переданные от Кронштадтской крепости. Они тоже были номерными, так что нередко номера дублировались. Желая упорядочить нумерацию, руководство порта несколько раз выступало с предложением о перенумерации. В результате 2 апреля 1926 г. все плавсредства Главного военного порта перенумеровали. Анализ этого списка и посвящена данная работа.

* Corresponding author

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

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили фонды Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ), в первую очередь, фонд Главного военного порта (Р-305). Кроме того, ценными дополнениями к нему послужили документы Штаба Балтийского флота (Р-92), Управления помощника начальника Военно-морских сил по техническо-хозяйственной части (Р-12) а также Управления по плавучим средствам Кронштадтского порта (Р-592). В качестве основных инструментов работы стали хронологический метод и системный анализ.

3. Обсуждение

В имеющейся литературе плавсредствам Кронштадтского порта уделяется мало внимания. В основном о них вспоминают только если какое-то известное судно было перечислено к плавсредствам (Яровой, 2018). Ранее нами было показано, что до 1926 г. нумерация плавсредств Кронштадтского порта оставалась неизменной с дореволюционных времен (Mitiukov, Cherkasova, 2023). С другой стороны, начиная с 1931 г., то есть с появления приказа № 237 (Приказ № 237, 1931) и до конца 1940 г. (т.е. до приказа 17.12.1940 г.) нумерация также была постоянная (Mitiukov, 2022). Новые суда получали номера вместо исключенных, а остальные плавсредства весь этот период числились с неизменными номерами.

Анализируемый приказ от 2 апреля 1926 г. казалось бы, позволяет «склеить» два фрагмента судовых биографий, в связи с чем он и подвергается нижеследующему анализу.

4. Результаты

В фондах РГА ВМФ имеется дело начальника плавсредств Кронштадтского порта «Дислокация Морских сил Балтийского моря на зимний период 1925-1926 гг.», в котором дается распределение плавсредств на 2 апреля 1926 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 237-238). В отличие от прочих подобных списков, при описании барж и плашкоутов в деле имеется указание на старую нумерацию судов и ее соответствие с новой (Таблица 1). Очевидно, что около 2.04.1926 г. кронштадтские плавсредства получили новую нумерацию, которая и воспроизведена в этой таблице.

Следующий подобный глобальный приказ о переименовании плавсредств вышел 4 ноября 1931 г. (Приказ № 237, 1931), начиная с которого, судя по имеющимся спискам плавсредств, сохраняется полная их преемственность вплоть 17 декабря 1940 г., когда плавсредства снова получили новую нумерацию. Это обстоятельство дало возможность восстановить биографии судов с 1931 г. по 1940 г. (Mitiukov, 2022), корректность которой была доказана одинаковыми характеристиками барж и плашкоутов по спискам 1934, 1939 и 1940 гг.

С другой стороны, имеется приказ от 22 марта 1924 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 692. Л. 28-29)., в соответствии с которым плавсредства Кронштадтского порта получили новую нумерацию, сохранявшуюся неизменно с 1908 г. Однако последующий анализ показал, что после 22.03.1924 г. в делопроизводстве Главного военного порта сохранилась старая нумерация судов (Mitiukov, Cherkasova, 2023). Это было связано с передачей порту плавсредств Кронштадтской крепости, для обозначения которых до 1926 г. использовали прежнюю нумерацию, принятую в крепости, и очевидно, что во избежание путаницы, для плавсредств Кронштадтского порта также сохранили старую нумерацию.

Таким образом, формально получается, что приказ, вышедший около 2.04.1926 г. и, нашедший отражение в этом списке, сможет произвести «склею» биографий Кронштадтских плавсредств в период с 1926 по 1931 гг.

Таблица 1. Плавсредства Главного военного порта на 2.04.1926 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 237-238)

Новый номер	Старый номер	Примечание	Новый номер 22.03.1924
Железные угольные баржи			
№ 1	«Первенец»	90 000 пуд.	

Новый номер	Старый номер	Примечание	Новый номер 22.03.1924
№ 2	№ 1	30 000 пуд., бывшие дровянки Ленинградского военного порта	№ 32 – 25000 пуд.
№ 3	№ 2		№ 33 – 25000 пуд.
№ 4	№ 3		№ 34 – 25000 пуд.
№ 5	№ 4		№ 35 – 25000 пуд.
№ 6	№ 1		Бывшие батарейные форты, ранее в списках не были
№ 7	№ 2		
№ 8	№ 47	15 000 пуд.	№ 27 – 15000 пуд.
№ 9	№ 48	15 000 пуд.	№ 28 – 15000 пуд.
№ 10	№ 51	15 000 пуд.	№ 29 – 15000 пуд.
№ 11	№ 56	15 000 пуд.	№ 31 – 15000 пуд.
Госпитальные баржи			
№ 16	№ 2	2 000 пуд.	№ 1 – 2000 пуд.
№ 17	№ 5	2 000 пуд. – на полке	№ 2 – 2000 пуд.
Железные сухогрузные баржи			
№ 21	№ 52	15 000 пуд.	№ 30 – 15000 пуд.
№ 22	№ 9	15 000 пуд. (от Кронкрепости ?)	
№ 23	№ 40	12 000 пуд.	№ 24 – 10000 пуд.
№ 24	№ 43	12 000 пуд.	№ 25 – 15000 пуд.
№ 25	№ 45	11 000 пуд. – полузатошленная	№ 26 – 15000 пуд.
№ 26	№ 18	10 000 пуд.	№ 18 – 10000 пуд.
№ 27	№ 32	10 000 пуд.	№ 19 – 9000 пуд.
№ 28	№ 36	10 000 пуд.	№ 22 – 10000 пуд.
№ 29	№ 38	10 000 пуд.	№ 23 – 10000 пуд.
№ 30	№ 10	10 000 пуд. – на полке от Кронкрепости	
№ 31	№ 29	9 000 пуд.	№ 16 – 9000 пуд.
№ 32	№ 31	9 000 пуд.	№ 17 – 9000 пуд.
№ 33	№ 34	9 000 пуд. – полузатошленная	№ 20 – 9000 пуд.
№ 34	№ 35	9 000 пуд.	№ 21 – 9000 пуд.
№ 35	«Пурга»	9 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 36	«Мягель»	9 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 37	№ 10	8 000 пуд.	№ 14 – 3000 пуд.
№ 38	№ 1	8 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 39	№ 26	7 000 пуд.	№ 13 – 7000 пуд.
№ 40	№ 2	7 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 41	№ 24	6 000 пуд.	№ 12 – 6000 пуд.
№ 42	№ 22	6 000 пуд. – на полке	№ 11 – 6000 пуд.
№ 43	УМО	6 000 пуд.	№ 36 – 6000 пуд.
№ 44	№ 3	5 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 45	№ 6	5 000 пуд. – на полке от Кронкрепости	
№ 46	№ 5	4 500 пуд. – от Кронкрепости	
№ 47	№ 13	4 000 пуд. – от Кронкрепости (?)	№ 8 – 4000 пуд.
№ 48	№ 15	4 000 пуд.	№ 15 – 4000 пуд.
№ 49	№ 4	4 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 50	№ 7	3 500 пуд. – от Кронкрепости	
№ 51	№ 8	3 500 пуд. – от Кронкрепости	
№ 52	№ 3	2 000 пуд.	№ 3 – 2000 пуд.
№ 53	№ 6	2 000 пуд.	№ 6 – 2000 пуд.
№ 54	№ 7	2 000 пуд.	–
№ 55	№ 8	2 000 пуд.	№ 4 – 2000 пуд.
№ 56	№ 12	2 000 пуд. – на полке	№ 7 – 2000 пуд.
№ 57	№ 19	2 000 пуд.	№ 9 – 2000 пуд.

Новый номер	Старый номер	Примечание	Новый номер 22.03.1924
№ 58	№ 1	2 000 пуд. – от Порохового завода	–
№ 59	№ 9	2 000 пуд. – на полке	№ 5 – 3000 пуд.
№ 60	№ 21	2 000 пуд.	№ 10 – 4000 пуд.
№ 61	№ 1	1 600 пуд. – на полке, в списках нет	–
Железные плашкоуты			
№ 1	№ 2	В списках нет	–
№ 2	№ 10		№ 37 – 5000 пуд.
№ 3	№ 14		№ 38 – 5000 пуд.
№ 4	№ 15		№ 39 – 5000 пуд.
№ 5	№ 16	В списках нет	–
№ 6	№ 19		–
№ 7	№ 21		№ 40 – 5000 пуд.
№ 8	№ 23		№ 41 – 5000 пуд.
№ 9	№ 27		№ 42 – 5000 пуд.
№ 10	№ 29	В списках нет	–
№ 11	№ 32		№ 43 – 5000 пуд.
№ 12	№ 34		№ 44 – 5000 пуд.
№ 13	№ 36		№ 46 – 5000 пуд.
№ 14	№ 43	Полузатопленный	–
№ 15	№ 45	На полке	№ 45 – 5000 пуд.

Баржи № 1–4 Ленинградского военного порта, названные как «дровянки» (490 т.), это скорее всего артиллерийские баржи (бывшие № 1-а, № 2-а, № 3-а, четвертая неизвестно), использовавшиеся Петроградским портом для перевозки бревен, приказом № 145 по Петроградскому военному порту от 4 июля 1922 г. получившие эти номера (Mitiukov, Cherkasova, 2023). Аналогично форты – это бывшие плавучие батареи Онежской флотилии № 1 и № 2, которые также вошли в состав плавсредств Петроградского военного порта. Характеристики № 1 неизвестны, а № 2 имела водоизмещение 188 т., размерения 46,3 × 7,0 × 1,5 м (Mitiukov, Cherkasova, 2023).

Анализ Таблицы 1 позволяет выявить опечатки. Во-первых, баржа № 9 Кронштадтского порта, постройки 1878 г. имела грузоподъемность в 3000 пуд. Поэтому она подходит под параметры новой баржи № 59, но никак не № 22. В связи с этим, можно предположить, что в ремарке относительно новой баржи № 22 пропущена фраза «от Кронкрепости». С другой стороны, новая баржа № 47, бывшая № 13 – это бывшая № 13 Кронштадтского порта постройки Воткинского завода 1901 г. (4000 пуд.), но никак не Кронкрепости. Примечание «на полке» означает, что данное судно находилось в отстое, поднятое на полку, а «в списках нет» – что его уже успели исключить из списков плавсредств. Отсутствие в списках по всем позициям полностью совпадает с отсутствием данного судна в приказе от 22.03.1924 г. Кроме того, в этом приказе отсутствуют баржа № 7, баржа Порохового завода и также плашкоуты № 19 и № 43 (последний полузатопленный). Зато в приказе от 22.03.1924 г. есть баржа № 13, которая пропала из списка 2.04.1926 г. – это еще раз доказывает, что это бывшая баржа Кронштадтского порта, а не Кронштадтской крепости. Баржа порохового завода – это бывшая № 20 (1902 г.).

На момент подавления Кронштадтского мятежа в апреле 1921 г. эти суда находились в следующем состоянии (Mitiukov, 2024):

№ 1 (1861 г., 1500 пуд.) – На форте Петр 1-й. Осмотреть подводную часть и произвести ее ремонт по смене листов. Навесить, вместо оторванного, руль. Обнести вновь привальными брусьями. Поставить недостающие кнехты. Сделать недостающие люковые крышки. Выправить фальшборт. Обшить жилые каюты. Окрасить корпус баржи снаружи и изнутри.

№ 7 (1900 г., 2000 пуд.) – У караульного дома Военной гавани, надо провести капитальный ремонт всего корпуса.

№ 20 (1902 г., 2000 пуд.) – На стенке у Константиновского дока, производится ремонт по смене нескольких листов подводной части и другой ремонт по корпусу.

Видно, что № 1 и № 7 действительно находятся в ремонте, судя по обширному списку дефектации. Таким образом, на 1924 г. они могли быть также в ремонте, законченном в 1926 г.

Сравнивая списки в приказах 1926 г. и 1931 г., видно, что санитарные баржи в этот период были еще раз перенумерованы. Так если у баржи Бритнева размерения составляли 21,35 × 4,27 м, то у баржи Невского завода – 22,87 × 5,49 м. Видно, что последняя шире почти на метр при примерно соизмеримой длине. Точно такие же закономерности можно увидеть в размерениях у барж № 50 и 51. У первой – 22,75 × 5,35, у второй – 21,00 × 4,54 м. Таким образом, № 50 – это баржа Невского завода, а № 51 – завода Бритнева.

В результате реконструкция их биографий видится следующим образом.

Баржа № 2. До 1908 г. № 59, завод Бритнева, 1875 г. 32,8 т., 21,35 × 4,27 × 0,92 м.

С 22.03.1922 г. № 1, с 2.04.1926 г. № 16 (госпитальная). В период с 1926 по 1931 г. стала № 51 (санитарная). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 51.

1934 г. 21,00 × 4,54 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, требует докования и деревообделочных работ.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 35 брт. 22,5 × 5,5 м. В 1936 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,5 × 5,5 м.

12.10.1940 г. исключена из списков плавсредств в связи с передачей Таллинскому военному порту.

Баржа № 5. До 1908 г. № 5, Невский завод, 1899 г. 32,8 т., 22,87 × 5,49 × 0,61 м.

С 22.03.1922 г. № 2, с 2.04.1926 г. № 17 (госпитальная). В период с 1926 по 1931 г. стала № 50 (санитарная). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 50.

1934 г. 22,75 × 5,35 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, требует докования и деревообделочных работ.

1939 г. до 1917 г.п. 55 т., 35 брт. 22,7 × 5,3 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,75 × 5,35 м.

12.10.1940 г. исключена из списков плавсредств в связи с передачей Таллинскому военному порту.

На 1925 г. плавсредства Кронштадтской крепости состояли из барж «Пурга», «Мятедь» и 12 номерных. Их состояние к 1.07.1925 г. приведено в [Таблице 2](#), данные по акту передачи в [Таблице 3](#). Баржи № 10, № 11 и № 12 переданы в эксплуатацию Кронштадтскому торговому порту (сначала в аренду, позднее окончательно), остальные – в состав действующих плавсредств.

Таблица 2. Данные по формулярам плавсредств Кронштадтской крепости

Номер	Карт.	Размерения	Вод.	М.	Кл.	Лист	Год	М.	Вод.	Прим.
Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 259							Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 189 об.			
«Мятедь»	152	31,40 × 9,00 × 1,80	–	С	М	Л. 218	–	Д	180	–
«Пурга»	153	37,21 × 7,93 × 0,92	230/180	С	М	Л. 219	1912	Д	100	–
№ 1	132	–	–	–	–	Л. 220	–	?	?	–
№ 2	133	27,45 × 6,10 × 1,52	95/80	Ж	М	Л. 221	–	Ж	80	КР
№ 3	134	27,45 × 6,10 × 1,52	95/80	Ж	М	Л. 222	–	Ж	80	КР
№ 4	135	42,70 × 9,30 × 1,52	165/140	Ж	М	Л. 223	–	Ж	140	КР
№ 5	136	19,21 × 4,57 × 2,13	85/65	Ж	М	Л. 224	–	Ж	65	–
№ 6	137	19,20 × 4,60 × 1,40	–	С	–	Л. 225	1912	С	50	–
№ 7	138	30,50 × 4,93 × 1,52	170/140	Ж	М	Л. 226	–	Ж	140	КР
№ 8	139	38,20 × 8,10 × 1,60	162/138	Ж	М	Л. 227	–	Ж	130	СР
№ 9	140	30,50 × 7,10 × 1,75	100/75	Ж	М	Л. 228	–	Ж	85	СР
№ 10	141	28,0 × 6,50 × 1,50	–	Ж	Р	Л. 229	–	С	?	–
№ 11	142	27,45 × 6,10 × 1,52	95/80	Ж	М	Л. 230	–	Ж	80	СР
№ 12	143	42,5 × 10,0 × 1,25	157/140	Д	М	Л. 231	–	Д	140	СР

Карт. – номер учетной карточки; размерения: длина × ширина × углубление; Вод. – водоизмещение / грузоподъемность; М. – материал корпуса: С – сталь, Ж – железо, Д – дерево; Кл. – класс: М – морская, Р – речная. Прим. – примечание требуется ремонт: КР – капитальный ремонт, СР – средний ремонт.

Таблица 3. Акты передачи плавсредств от Кронштадтской крепости Кронштадтскому военному порту (РГА ВМФ. Ф. Р-592. Оп. 1. Д. 140)

	№ акта, дата	Груз.	Примечание	Лист	Размерения
«Мятель»	№ 305 от 23.10.1925	10000	Ж, СР	Л. 97	90 × 22 × 4
«Пурга»	№ 300 от 23.10.1925	15000	?, Р	Л. 91	100 × 30 × 5
№ 1	№ 326 от 23.10.1925	8000	Ж, двухлюковая, Р	Л. 129	80 × 18 × 1,6
№ 2	№ 302 от 23.10.1925	5000	Ж, КР	Л. 94	75 × 16 × 3
№ 3	№ 304 от 31.10.1925 № 321 от 23.10.1925	6000	Ж, двухлюковая, Р	Л. 96 Л. 123	75 × 16 × 3
№ 4	№ 308 от 23.10.1925	5000	Ж, КР	Л. 101	75 × 14 × 1,6
№ 5	№ 303 от 23.10.1925	5000	Ж, Р	Л. 95	60 × 14 × 3
№ 6	№ 319 от 23.10.1925	5000	Ж, открытая, Р	Л. 121	60 × 14 × 3
№ 7	№ 307 от 23.10.1925	3000	Ж, требует окраски	Л. 99	60 × 14 × 3
№ 8	№ 318 от 31.10.1925 № 322 от 23.10.1925	3000	Ж, однолюковая, МР	Л. 119 Л. 124	60 × 14 × 3

Р – требуется ремонт, КР – капитальный ремонт, СР – средний ремонт, МР – малый ремонт. Ж – материал корпуса железо. Размерения в футах даются по: (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 171)

Как видно из Таблицы 2, баржи № 2, 3 и 11 однотипные. В 1907 г. они находились в работе у Кронштадтского артиллерийского склада как баржи № 1, 2, 3 1901 года постройки. Таким образом, в промежуток между революцией и 1924 г. баржа № 1 стала № 11. Баржи № 5 и № 6 построены в 1911 г. заводом «Ланге и сын» (Рига) по заказу военного ведомства для Кронштадтской крепости. Грузовая баржа «Надежда» (1861 г.), приобретена в начале 1910-х гг. у частника для управления строителя Кронштадтской крепости. В промежутке между революцией и 1924 г. стала № 1. История появления остальных барж неизвестна.

Анализируя данные крепостных барж по Таблицам 1-3 видно, что номера в них не стыкуются. В Таблице 1 и Таблице 3 суда расположены в порядке уменьшения грузоподъемности, в то время как в Таблице 2 – вразнобой. Из этого можно предположить, что в период с июля 1925 г. до передачи барж в октябре 1925 г., их, скорее всего, перенумеровали.

Поскольку в плавсредствах Главвоенпорта отсутствуют деревянные суда, сразу получается, что единственная деревянная баржа № 12 была передана торговому порту. В Таблице 2 деревянными также указаны «Пурга» и «Мятель», но это скорее всего опечатка, поскольку все остальные данные говорят, что они железные или даже стальные.

Также известно, что железная баржа № 9 это бывшая № 4. В 1925 г. она находилась на форте Кроншлот в полузатопленном состоянии, в правом борту выше ватерлинии имеется пробоина, верхняя палуба (деревянная) пришла в негодность (РГА ВМФ. Ф. Р-592. Оп. 1. Д. 140. Л. 152 об). В Таблице 2 баржа № 4 – это самая крупная баржа крепости. Это же подтверждается Таблицей 1, где баржа № 9 также самая крупная. В Таблице 1 имеется еще одна крупная баржа, больше «Пурги» и «Мятели» – баржа № 10. Из Таблицы 2 видно, что это вероятнее всего № 8. Своими размерениями она уступает лишь № 4.

Судя по Таблице 1, баржа № 1 (бывшая «Надежда») крупнее остальных, но явно меньше «Пурги» и «Мятели». Это подтверждается данными Таблицы 3. Так что возможно, она сохранила свой номер.

Баржи № 2–4 по Таблицам 1 и 3 практически однотипные. А это точно соответствует информации о баржах с первоначальными номерами № 1–3. Вероятно, с баржей № 1 что-то произошло, в результате этого она получила № 11 (Таблица 2), что привело к уменьшению разрешенной грузоподъемности и максимальной осадки. Это подтверждается Таблицей 1,

в которой баржи № 2–8 явно меньше «Пурги» и «Мятели», а также номерных № 9 и № 10. В принципе, кроме № 2 они там располагаются достаточно кучно, между ними вклинились баржи № 13 и № 15 Кронштадтского военного порта, но видно, что они соизмеримой грузоподъемности. [Таблица 3](#) определяет № 5, 6, 7, 8 как однотипные, но скорее всего они просто близки друг другу, а это два разных типа: № 5 и 6, а также № 7 и 8. Но в начальном списке имеются две однотипные баржи № 5 и № 6, которые явно меньше всех остальных. Из чего можно предположить, что № 5 и 6 стали № 7 и № 8. Наконец, в [Таблице 3](#) имеется еще две близкие друг к другу баржи, это № 7 и № 9. Правда у них очень существенно различается ширина корпуса: 4,93 и 7,10 м. Это позволяет предположить, что при равной осадке у № 9 должно быть существенно большее водоизмещение и грузоподъемность (раза в полтора), но по данным таблицы получается, что они наоборот меньше раза в полтора. Так что, скорее всего, обе баржи все-таки либо однотипные, либо похожие. И они явно больше баржей постройки «Ланге и сын» (№ 5 и 6). Так что, скорее всего именно они и стали № 5 и № 6.

В итоге схема перенумерации барж перед передачей их Главвоенпорту получается следующей:

- № 1 → № 1
- № 2 → № 2
- № 3 → № 3
- № 4 → № 9 (РГА ВМФ. Ф. Р-592. Оп. 1. Д. 140. Л. 152 об)
- № 5 → № 7
- № 6 → № 8
- № 7 → № 5
- № 8 → № 10
- № 9 → № 6
- № 10 → № 11 (передана торговому порту)
- № 11 → № 4
- № 12 → № 12 (передана торговому порту)

Из этой схемы получается, что № 11 и № 12 переданы торговому порту, а № 9 – в аренду. При чем, в [Таблице 1](#) относительно перенумерации старой баржи № 9 отсутствует ремарка, что она из Кронштадтской крепости. Между тем, в Главвоенпорте имелось три баржи, возвращенные из Финляндии: № 6, № 9 и № 56. Приказом по управлению плавучих средств порта № 371 от 22.11.1922 г. прибывшие из Финляндии баржи № 6, № 9 и № 56 безо всяких документов перенумерованы вместо переданных Фондкомбалту: № 6 в № 14, № 9 в № 17 и № 56 в № 30 (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 700. Л. 34). Однако все эти баржи с новыми номерами отсутствуют в [Таблице 1](#). Но в ней есть № 56, а баржа с таким номером отсутствует в Боевых расписаниях Балтийского флота в 1916 и 1917 гг. Так что возможно, № 56 – это как раз и прибыла из Финляндии, как и № 9, чем и объясняется дублирование номеров. Но при этом не понятно, куда делась № 6.

В итоге данные по баржам, имеющимся в приказе 1926 г. сведены в [Таблицу 4](#). Грузоподъемность судов дана по [Таблице 1](#) с учетом пересчета из пудов в тонны. Туда же добавлены данные на 1934 г. по Переписке в связи с судоремонтом 1934 г. – три последние колонки (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 717. Л. 20-24). Это единственный документ, приводящий даты постройки барж – в других документах 1930-х гг. обычно указывается лишь, что баржа «дореволюционной постройки».

Как видно из таблицы, в период с 1926 по 1931 гг. плавсредства были еще раз перенумерованы. Приказ 1926 г. составлялся с учетом возможных дополнений, поэтому в номерах были оставлены лакуны. По-видимому, из-за передачи от других портов барж большой грузоподъемности, четырех номеров оказалось недостаточно, в результате чего новые номера получили и санитарные баржи.

Судя по справочнику В.В. Ярового, бывшие броненосные батареи «Первенец», «Не тронь меня» и «Кремль» с 4.07.1922 г. стали баржами Петроградского порта № 1–3. При это «Первенец» и «Кремль» с 1925 г. ввели в состав плавсредств Главного военного порта в качестве угольных барж ([Яровой, 2018](#)). Можно предположить, что если «Первенец» в [Таблице 1](#) явно выведен как «Первенец», то остальные две батареи фигурируют как № 6 и

7 (бывшие № 1 и 2). Грузоподъемность «Первенца» указана как 90 тыс. пудов (1500 т.). У № 6 и 7 грузоподъемность отсутствует. Однако в 1934 г. грузоподъемность бывшего «Первенца» указана как 1200 т., год постройки 1878 (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 717. Л. 21). Больше ни одно плавсредство таких характеристик не имеет, а следовательно, броненосных батарей кроме «Первенца» в списке плавсредств Кронштадтского военного порта нет (в Таблице 4 Данные по «Первенцу» опущены).

Таблица 4. Соответствие номеров барж по приказу 1926 г. и приказу 1931 г.

№	Постройка	Гр.	Размерения	Год	Гр.	Размерения
2	Неизв.	491	?	1878	550	48,35 × 11,74
3	Неизв.	491	?	1916	550	45,20 × 14,60
4	Неизв.	491	?	1875	500	45,50 × 8,65
5	Неизв.	491	?	1916	500	45,00 × 8,25
6	Неизв.	491	?	1868	500	46,09 × 8,30
7	Неизв.	491	46,30 × 7,00 × 1,50	1912	500	46,00 × 8,70
8	Неизв, 1912	245	34,16 × 8,08 × 0,76	1912	500	46,30 × 8,20
9	Неизв, 1912	245	34,16 × 8,08 × 0,76	1912	250	33,60 × 8,60
10	Ок. 1912	245	?	1912	250	33,20 × 7,50
11	Неизв.	245	?	1912	250	35,00 × 8,70
15	–			1912	250	35,50 × 8,38
16	–			1861	250	34,00 × 8,52
17	–			1861	250	35,0 × 8,7 (?)
18	–			1868	250	41,2 × 8,7
19	–			1868	150	37,5 × 7,8 (?)
20	–			1850	150	?
21	Неизв. 1915	245	?	1868	150	35,5 × 6,9 (?)
22	Неизв.	245	42,70 × 9,30 × 1,52	1908	125	24,5 × 7,10
23	Вотк., 1850	196	42,70 × 6,10 × 0,92	1908	125	23,70 × 7,10
24	Неизв, 1908	196	36,60 × 10,37 × 1,37	1908	125	23,70 × 7,10
25	Неизв, 1912	180	34,16 × 8,08 × 0,76	1908	125	24,50 × 7,10
26	Неизв, 1908	163	26,84 × 7,22 × 0,61	1908	125	28,30 × 7,00
27	Неизв, 1908	163	26,99 × 7,22 × 0,61	1908	?	?
28	Неизв, 1908	163	26,99 × 7,22 × 0,61	1908	?	?
29	Неизв, 1908	163	26,99 × 7,22 × 0,61	1866	100	25,4 × 6,6 (?)
30	Неизв.	163	38,20 × 8,10 × 1,60	1868	80	25,50 × 6,20
31	Вотк., 1864	147	27,45 × 6,71 × 1,22	1866	80	24,90 × 6,10
32	Кронштадт, 1886	147	27,45 × 7,62 × 1,52	1857	80	25,74 × 6,10
33	Вотк., 1867	147	36,60 × 6,71 × 1,37	1901	80	?
34	Вотк., 1867	147	36,60 × 6,71 × 1,37	1901	80	25,70 × 6,20
35	Неизв., 1912	147	37,21 × 7,93 × 0,92	1912	50	22,00 × 5,40
36	Неизв.	147	31,40 × 9,00 × 1,80	1875	50	22,40 × 5,40
37	Вотк., 1866	131	24,40 × 6,86 × 0,46	1868	50	22,20 × 5,40
38	Неизв., 1861	131	?	1861	50	22,20 × 5,30
39	Вотк., 1857	114	25,92 × 6,41 × 0,92	1901	50	21,50 × 5,50
40	Неизв., 1901	114	27,45 × 6,10 × 1,52	1901	50	22,20 × 5,30
41	Вотк., 1857	98	25,92 × 6,41 × 0,92	1900		сведений нет
42	Росенлев, 1878	98	23,18 × 4,88 × 0,92	1900	200	28,5 × 6,2 (?)
43	Неизв.	98	?	1899	30	22,75 × 4,35
44	Неизв., 1901	82	27,45 × 6,10 × 1,52	К 1931 г. в списках нет.		
45	Неизв.	82	30,50 × 4,93 × 1,52	К 1931 г. в списках нет.		
46	Неизв.	74	30,50 × 7,10 × 1,75	К 1931 г. в списках нет.		
47	Вотк., 1901	65	22,87 × 4,88 × 0,92	К 1931 г. в списках нет.		
48	неизв, 1902	65	22,57 × 4,98 × 0,92	К 1931 г. в списках нет.		

№	Постройка	Гр.	Размерения	Год	Гр.	Размерения
49	Неизв., 1901	65	27,45 × 6,10 × 1,52	К 1931 г.		в списках нет.
50	Ланге и сын, 1911	57	19,21 × 4,57 × 2,13	К 1931 г.		в списках нет.
51	Ланге и сын, 1911	57	19,20 × 4,60 × 1,40	К 1931 г.		в списках нет.
52	Бритнев, 1875	32	21,35 × 4,27 × 0,92	11.04.1930		сдана Рудмедторгу
53	Невск., 1899	32	22,87 × 5,49 × 0,61	К 1931 г.		в списках нет.
54	Пульман, 1900	32	22,87 × 5,49 × 0,61	К 1931 г.		в списках нет.
55	Пульман, 1900	32	22,87 × 5,49 × 0,61	К 1931 г.		в списках нет.
56	Пульман, 1901	32	22,87 × 4,88 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
57	неизв, 1902	32	22,57 × 4,98 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
58	неизв, 1902	32	22,57 × 4,98 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
59	Росенлев, 1878	32	15,25 × 3,66 × 0,61	11.04.1930 г.		сдана Рудмедторгу
60	Росенлев, 1878	32	15,25 × 4,27 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
61	Ижорск., 1861	26	21,35 × 4,27 × 0,46	К 1931 г.		в списках нет.

Между тем, видно, что в 1934 г. барж грузоподъемностью 500–550 т. стало на одну больше, чем в 1926 г., даже с учетом барж-фортов. Характеристики судов на 1926 г. все равно не известны, поэтому какие-то заключения сделать сложно. Можно лишь предположить, что демобилизованные плавучие батареи в списке 1934 г. вполне могут присутствовать: два судна имеют дату постройки 1916 г. и их размерения вполне соответствуют таковым у батарей.

Следующая группа плавсредств имеет грузоподъемность 250 т. Очевидно, им соответствует 15000 пудов списка 1926 г. Этих барж тоже стало на одну больше, из которых четыре 1912 г.п. и три 1861-68 гг. Первые четыре, это, возможно, № 8, 9, 10 и 21, чьи даты постройки точно известны. А вот что касается № 11 (б. № 56) и № 22 (б. № 9), приведенные из Финляндии без документов, им можно поставить любую дату в списке 1934 г., поскольку она все равно неизвестна. И остается еще одна баржа этой грузоподъемностью 1861-68 г.п. Вариант, что это бывший монитор практически однозначно отпадает. Во-первых, они имели длину около 60 м., а во-вторых, их карьера хорошо прописана в работе В.В. Ярового (Яровой, 2018). Так что вероятнее всего, в эту группу вошла бывшая № 25, на 1926 г. находящаяся в полузатопленном состоянии и потому со сниженной относительно номинала грузоподъемностью. К 1934 г. ее, вероятно, отремонтировали и грузоподъемность стала аналогичной однотипным баржам.

Из трех плавсредств грузоподъемностью 150 т. одно постройки 1850 г. и два – 1868 г. Столь старых судов в 1926 г. всего одно – № 23, бывший пароход «Граф Вронченко». Таким образом, можно утверждать, что он стал № 20, вскоре после 1934 г. списан и заменен на новую баржу 1936 г.п. Размерения судна в списке 1934 г. отсутствуют, скорее всего по причине подготовки к списанию. Баржа № 19, скорее всего, бывшая № 30 или принятая от Кронштадтской крепости (№ 10) или (что более вероятно ввиду более близких размерений) № 35 (бывшая «Пурга»). Дата ее постройки в документах также неизвестны, поэтому теоретически в 1934 г. могла быть указана любой. А вот что касается баржи № 21, практически однозначно это одна из однотипных № 34 или № 35 – совпадает год постройки и размерения.

В классе 125-тонных барж в 1934 г. указаны однотипные 1908 года постройки. Но пять из них даны с размерениями, а два без. № 27 и 28 находились в стадии списания и вскоре были заменены на новые баржи тех же номеров 1936 г.п. Таким образом, четыре баржи № 26-29 стали № 22–25. Относительно трех оставшихся, очень похоже, что это бывшие суда Кронштадтской крепости. Как видно, в [Таблице 1](#) их характеристики были назначены более чем произвольно, даже среди однотипных судов. А размерения № 26 похожи на № 46.

100-тонная баржа (№ 29) в списке 1934 г. всего одна и скорее всего это бывшая № 37 из-за совпадения года постройки и размерений.

В классе 80-тонных барж пять судов, при этом № 33 исключается из списков и вскоре ее заменят на новую баржу 1936 г.п. Тем не менее, № 33 и 34 – это вероятнее всего бывшие крепостные № 2, 3 и 4, ставшие с 1926 г. № 40, 44 и 49. Исходя из того, что № 4 обычно числилась с более низкой грузоподъемностью, можно сделать вывод, что это все-таки бывшие крепостные № 2 и 3. № 32 – явно какая-то бывшая из однотипных воткинских

№ 39 или 41, скорее всего первая, т.к. судя по увеличенной грузоподъемности в 1926 г. ее состояние в этом году было заметно лучше. Но может быть и сохранились обе баржи, правда у одной указан не тот год постройки. Третья – это может быть бывшая № 37, или же бывшие № 38 или 43, характеристики которых неизвестны.

Семь барж в списке 1934 г. это 50-тонные. № 35, судя по году постройки, бывшая крепостная № 50 или 51. № 39-41 – это явно бывшие провизионные баржи № 53-55. № 36-38 указаны с годами постройки 1861-1875, но таких годов в выборке 1926 г. нет. Так что, скорее всего, это также провизионные баржи, но с ошибочно указанным годом постройки, как и № 43.

Относительно плашкоутов, то они, кроме № 1 были практически однотипными, поэтому анализ характеристик применить к ним невозможно. Для №1 реконструкция биографии получается следующая.

Плашкоут № 2. До 1908 г. **№ 74**, Воткинский завод, 1872 г. 49,1 т., 20,13 × 7,47 × 1,40 м. С 2.04.1926 г. **№ 1.** К этому времени успел быть исключен из списков плавсредств, поскольку в навигации 1921 г. находился в затонувшем состоянии. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 1.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 80 брт. 19,9 × 7,0 м. В 1937 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,9 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-1.**

Для остальных плашкоутов.

Плашкоут № 10. До 1908 г. **№ 20**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. В 1921 г. затонул в Лужской губе, быстро поднят. С 22.03.1922 г. **№ 37**, с 2.04.1926 г. **№ 2.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 2.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 80 брт. 19,9 × 7,0 м. В 1938 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,9 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-2.**

Плашкоут № 14. До 1908 г. **№ 24**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. В 1921 г. затонул в Лужской губе, быстро поднят. С 22.03.1922 г. **№ 38**, с 2.04.1926 г. **№ 3.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 3.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – находится в кап. ремонте с 1930 г. В 1934 г. в капремонте.

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,9 × 6,7 м. В 1934 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,9 × 6,7 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-3.**

Плашкоут № 15. До 1908 г. **№ 25**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. **№ 39**, с 2.04.1926 г. **№ 4.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 4.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933-34 гг. прошел капремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 70 т., 80 брт. 19,0 × 6,7 м. В 1932 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. 1917 г.п. 70 т. 19,0 × 6,7 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-4.**

Плашкоут № 16. До 1908 г. **№ 26**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 2.04.1926 г. **№ 5** (к этому времени исключен из списков как затонувший в Ленинграде). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 5.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – находится в кап. ремонте с 1930 г. Состояние удовлетворительное, в 1933-34 гг. прошел капремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-5.**

Плашкоут № 19. До 1908 г. **№ 29**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. В навигации 1921 г. на ходу, но вскоре затонул в Петрограде. С 2.04.1926 г. **№ 6.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 6.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – передан УНИ. Сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. –

Плашкоут № 21. До 1908 г. **№ 31**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. **№ 40**, с 2.04.1926 г. **№ 7.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 7.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт. В 1934 г. в капремонте.

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-6.**

Плашкоут № 23. До 1908 г. № 33, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 41, с 2.04.1926 г. № 8. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 8.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В ремонте, к плаванию непригоден, корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м.

30.10.1940 г. исключен из списков плавсредств в связи с передачей НИХИ ВМФ. С 17.12.1940 г. **ПШ-7.**

Плашкоут № 27. До 1908 г. № 37, Кронштадт, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. Предназначался к продаже в Госболтпароходство, отменено. С 22.03.1922 г. № 42, с 2.04.1926 г. № 9. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 9.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – находится в кап. ремонте с 1930 г. В 1934 г. в капремонте.

1939 г. –

1940 г. С 17.12.1940 г. **ПШ-8.**

Плашкоут № 29. До 1908 г. № 39, Воткинский завод, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 2.04.1926 г. № 10 (к этому времени исключен из списков). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 10.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933–1934 гг. прошел капремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 70 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1932 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-9.**

Плашкоут № 32. До 1908 г. № 42, Воткинский завод, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 43, с 2.04.1926 г. № 11. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 11.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 70 брт. 19,0 × 7,0 м. В капремонте, корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-10.**

Плашкоут № 34. До 1908 г. № 44, Кронштадт, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 44, с 2.04.1926 г. № 12. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 12.

1934 г. ? г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – передан УНИ. Сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. (для перевозки бензина) до 1917 г.п. 80 т., 70 брт. 19,0 × 7,0 м. Требуется капремонт, корпус № 2.

1940 г. (для перевозки бензина) 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-11.**

Плашкоут № 36. До 1908 г. № 46, Кронштадт, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 46, с 2.04.1926 г. № 13. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 13.

1934 г. ? г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1938 г. капремонт, корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-12.**

Плашкоут № 43. До 1908 г. № 53, Кронштадт, 1906 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 2.04.1926 г. № 14 (полузатоплен). 1934 г. подлежит реализации.

Плашкоут № 45. До 1908 г. № 55, Кронштадт, 1906 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 45, с 2.04.1926 г. № 15. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 15.

1934 г. ? г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933–34 гг. прошел капремонт.

1939 г. –

1940 г. С 17.12.1940 г. **ПШ-13.**

Относительно предыдущих номеров имевшихся в 1931 и 1934 гг. плашкоутов № 16–20 ничего не известно. Вероятно, это какие-то отремонтированные из затонувших в 1920-е годы.

5. Заключение

Приказ от 2 апреля 1926 г. позволяет склеить биографии плашкоутов Кронштадтского порта до 1926 г. и после 1931 г. Но при этом возникает неопределенность с плашкоутами № 16–20, отсутствующие в нем, но имеющиеся на 1931 г. Вполне очевидно, что эти номера получили неисправные к 1926 г. плашкоуты, постепенно ремонтирующиеся и вводящиеся в

строй. Но что касается остальных плавсредств, в первую очередь барж, то вполне очевидно, что между 1926 и 1931 г. был еще один приказ о перенумерации. Если схему перенумерации санитарных барж можно сравнительно просто реконструировать, то относительно угольных, артиллерийских и сухогрузных барж это сделать затруднительно из-за наличия однотипных судов, что затрудняет реконструкцию. А кроме того, плавсредства Кронштадтской крепости в период между июлем и октябрём 1925 г., перед передачей их в состав Кронштадтского порта, также были перенумерованы.

Литература

Приказ № 237, 1931 – Приказ по Военно-морским силам Рабоче-Крестьянской Красной Армии № 237. М., 1931. 4.11.1931. 13 с.

Яровой, 2018 – Яровой В.В. Балтийский флот 1877–1878 гг. Справочник по корабельному составу // *Морская кампания*. 2018. № 6. С. 1-72.

Mitiukov, 2022 – Mitiukov N.W. Barges and Praams of the Baltic Fleet in 1934–1940 // *Voennyi Sbornik*. 2022. 10(2): 78-88. DOI: 10.13187/vs.2022.2.78

Mitiukov, 2024 – Mitiukov N.W. Report on the Condition of the Kronstadt Watercraft in 1921 as a Valuable Document on Damage to Ships during the Suppression of the Kronstadt Mutiny // *Russkii Arkhiv*. 2024. 12(1): 81-91. DOI: 10.13187/ra.2024.1.81

Mitiukov, Cherkasova, 2023 – Mitiukov N.W., Cherkasova I.Yu. Barges and Praams of the Baltic Fleet in World War I and the Civil War // *Bylye Gody*. 2023. 18(1): 438-451. DOI: 10.13187/bg.2023.1.438

References

Mitiukov, 2022 – Mitiukov, N.W. (2022). Barges and Praams of the Baltic Fleet in 1934–1940. *Voennyi Sbornik*. 0(2): 78-88. DOI: 10.13187/vs.2022.2.78

Mitiukov, 2024 – Mitiukov, N.W. (2024). Report on the Condition of the Kronstadt Watercraft in 1921 as a Valuable Document on Damage to Ships during the Suppression of the Kronstadt Mutiny. *Russkii Arkhiv*. 12(1): 81-91. DOI: 10.13187/ra.2024.1.81

Mitiukov, Cherkasova, 2023 – Mitiukov, N.W., Cherkasova, I.Yu. (2023). Barges and Praams of the Baltic Fleet in World War I and the Civil War. *Bylye Gody*. 18(1): 438-451. DOI: 10.13187/bg.2023.1.438

Prikaz № 237, 1931 – Prikaz po Voенno-morskim silam Raboche-Krest'yanskoi Krasnoi Armii № 237 [Order for the Naval Forces of the Workers' and Peasants' Red Army No. 237]. М., 1931. 4.11.1931. 13 p. [in Russian]

Yarvoi, 2018 – Yarvoi, V.V. (2018). Baltiiskii flot 1877–1878 gg. Spravochnik po korabel'nomu sostavu [Baltic Fleet 1877–1878. Handbook of ship composition]. *Morskaya kampaniya*. 6: 1-72. [in Russian]

Баржи Кронштадтского порта во второй половине 1920-х гг.

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}

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

Аннотация. К середине 1920-х г. многие плавсредства Кронштадтского военного порта дореволюционной постройки оказались потерянными, списанными или переданными в другие организации. С другой стороны, в списки оказались включены баржи, пришедшие из Финляндии и переданные от Кронштадтской крепости. Они тоже были номерными, так что номера дублировались. В результате 2 апреля 1926 г. для упорядочивания нумерации все плавсредства Главного военного порта перенумеровали. Ранее нами было показано, что до 1926 г. нумерация плавсредств Кронштадтского порта оставалась неизменной с

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

дореволюционных времен. С другой стороны, начиная с 1931 г. до конца 1940 г. нумерация также была постоянной. Новые суда получали номера вместо исключенных, а остальные плавсредства весь этот период числились с неизменными номерами. В работе производится анализ приказ от 2 апреля 1926 г., поскольку он позволяет «склеить» два фрагмента судовых биографий. Сделан вывод, что данный приказ позволяет «склеить» лишь биографии плашкоутов с № 1 по № 15. Но возникает неопределенность с плашкоутами с № 16 по № 20. Очевидно, что эти номера получили неисправные в 1926 г. плашкоуты, постепенно ремонтирующиеся и вводящиеся в строй. Что касается остальных плавсредств, в первую очередь барж, показано, что между 1926 и 1931 гг. был еще один приказ о перенумерации. Если схему перенумерации санитарных барж можно сравнительно просто реконструировать, то относительно угольных, артиллерийских и сухогрузных барж это сделать затруднительно из-за наличия однотипных судов. Кроме того, установлено, что плавсредства Кронштадтской крепости в период между июлем и октябрём 1925 г., перед передачей их в состав Кронштадтского порта, также были перенумерованы.

Ключевые слова: Главный военный порт, Балтийский флот, Кронштадт, плавучее средство.