

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2022. 10(2): 78-88

DOI: 10.13187/vs.2022.2.78

<https://vs.cherkasgu.press>


Barges and Praams of the Baltic Fleet in 1934–1940

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}

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

Abstract

Barges and praams of the Baltic Fleet have not yet been the object of targeted research. Basically, the biographies of barges converted from warships are written in the works, but even they contain serious gaps. And ordinary barges of special construction are considered by the authors only sporadically, which does not give a complete picture of their operation. During their biography, the barges were renumbered several times, which seriously complicates the reconstruction of their biographies. The purpose of this work is to reconstruct the biographies of barges and praams of the Baltic Fleet in the period from 1934 to 1940 based on the lists of ships in the funds of the RGA of the Navy. The analysis carried out showed that the available literature does not mention the renaming of barges and praams, which took place in December 1940. Obviously, the information of this order is introduced into scientific circulation for the first time. The bulk of the ships of the Baltic Fleet was built in the 1850–1860s. To disguise their true age, the documentation contains a phrase about an indeterminate pre-revolutionary building. The floating facilities of the Baltic Fleet, despite their advanced age, were operated quite carefully, which is confirmed by a small percentage of decommissioned ships in the chronological framework under consideration, as well as the fact that most of them underwent major repairs during this period. From which it can be assumed that many of the barges and praams that were in service by the beginning of the Great Patriotic War most likely survived the war and were operated until the 1950s.

Keywords: Soviet Navy, Baltic Fleet, auxiliary floating facilities, lists of ships, reconstruction.

1. Введение

Баржи и плашкоуты Балтийского флота пока не были объектом целенаправленного исследования. В основном в работах прописаны биографии барж, переделанных из боевых кораблей, но даже в них содержатся серьезные лакуны. А обычные баржи специальной постройке рассматриваются авторами лишь эпизодически, что не дает целостной картины их эксплуатации. Дело усложняется тем, что за свою биографию баржи перенумеровывались несколько раз, что серьезно усложняет реконструкцию их биографий. Цель данной работы – реконструкция биографий барж и плашкоутов Балтийского флота в период с 1934 по 1940 гг. на основании списков судов, находящихся в фондах РГА ВМФ.

* Corresponding author

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

2. Материалы и методы

Основным материалом для исследования послужили списки судов, содержащиеся в документации Главного военного порта Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) в РГА ВМФ. При этом брались исключительно таблицы с характеристиками судов, поскольку на основании сравнительного метода становится видна преемственность в их наименованиях и обозначениях. Хронологические рамки исследования ограничиваются периодом с 1934 г. (наличием таблицы «О плавсредствах МСБМ» [Морских сил Балтийского моря]) по 1940 г. (таблица «Сведения о состоянии и положении судов КБФ»).

3. Обсуждение

В основном в литературе имеются сведения об использовании в качестве барж бывших кораблей Балтийского флота. Так известно, что бывшая броненосная батарея «Кремль» была продана с торгов 26 августа 1908 г. частному лицу. Это дало основание в большинстве справок по кораблю указывать эту дату как дату сдачи корабля на слом. Между тем, В.В. Яровой установил, что в 1918 г. после национализации судно поступило в подчинение НКПС, а позднее передана Петроградскому военному порту, где получила наименование «Баржа № 3». В итоге судно использовалось в качестве угольной баржи до конца Великой Отечественной войны (Яровой, 2018. 18). Аналогичная судьба ожидала и бывшую броненосную батарею «Не тронь меня», получившую в Петроградском военном порту наименование «Баржа № 2». В 1925 г. ее передали Металлическому заводу, находясь на балансе которого она затонула в годы войны (Яровой, 2018. 19). Третья бывшая броненосная батарея «Первенец» в Петроградском военном порту получила наименование «Баржа № 1». В отличие от других батарей, 1 января 1932 г. она получила новое обозначение – № 3 и вошла в состав плавсредств Главного военного порта КБФ, а в июле 1940 г. – Кронштадтской ВМБ. 12 июля 1943 г. судно получило обозначение К-41999 и в итоге отправилось на слом в 1959 г. (Яровой, 2018. 21). Но самый важный вывод, который можно сделать из информации В.В. Ярового, состоит в том, что плавсредства Балтфлота, по-видимому, переименовывались в январе 1932 г. и в июле 1943 г., т.е. за пределами рассматриваемых хронологических рамок.

Едва ли не единственной работой, где упоминаются вспомогательные плавсредства Балтфлота периода 1934-1940 гг., это изданный в 1940 г. Первым отделом Штаба КБФ «Справочник по корабельному составу КБФ» (Справочник, 1940). Аналогичная работа имеется на немецком языке, которая ходит в среде коллекционеров в сканированной копии, что затрудняет ее идентификацию. При сравнении со справочником обнаруживается полная тождественность (за исключением ряда разночтений, которые легко объясняются обычными опечатками). Размерения плавсредств в немецкой версии округлены до метра, что делает использование русского справочника более предпочтительным. Вероятно, немецкая версия представляет собой фрагмент какого-то немецкого отчета о составе флота СССР из Бундесархива. В свою очередь, данные справочника обнаруживают удивительное совпадение со «Сведениями о наличии плавсредств по Первому отделу Главвоенпорта КБФ» от 14 августа 1940 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 519. Л. 38-47). Поэтому, скорее всего, справочник, в свою очередь, представляет собой печатную версию этих «Сведений».

Ранее нами данные Справочника и его немецкой версии были подвергнуты анализу, показавшему, что основная масса плавсредств Балтфлота в 1940 г. представляла собой баржи и плашкоуты дореволюционной постройки, преимущественно воткинской (Митюков и др., 2019). Поскольку, Воткинский завод в реформенный период осуществил практическое полное техническое перевооружение плавсредств Балтфлота и в последующее время эпизодически осуществлял постройку судов по его нуждам.

4. Результаты

Среди имеющейся документации о состоянии плавсредств Балтийского флота, имеется дело «О плавсредствах МСБМ (доклады, акты, рапорты)», начатое 1 января 1934 г. и законченное 31 декабря 1934 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228). Оно начинается таблицей судов с характеристиками (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228. Л. 1-7). Из чего можно сделать вывод, что данные даются на начало года. Это цифры по «типу барж», под которым составители подразумевали грузоподъемность. Для некоторых судов она указана одновременно в тоннах и в пудах. Далее идут длины и ширины корпусов, а также

характеристики трюмов. По ряду судов характеристики частично или полностью отсутствуют. Пропущенные в таблице суда, упоминаемые в конспекте, помечены знаком «?». Далее, по серии рапортов, составленных в мае 1934 г., приводятся сведения о том на ходу ли данное плавсредство (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228. Л. 13-14), требует ли оно капитального ремонта (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228. Л. 19), а также соответствующая ремарка, если по судну не имеется никаких сведений (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228. Л. 20).

Анализируя строки конспекта за 1934 г., видно, что пропущена информация по барже № 23, зато по барже № 27 указано, что она одновременно на ходу и находится в капремонте с 1933 г. Явно, что в данном случае составители ошиблись номером. Скорее всего, информация, что судно на ходу относится к барже № 23, а в ремонте находится баржа № 27.

В июне 1934 г. составлен рапорт о нахождении некоторых плавсредств в длительном ремонте (с 1930 г.) (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228. Л. 30-31). В случае указание судна в этом рапорте, в конспекте имеется соответствующая пометка. Наконец, в сентябре 1934 г. был составлен акт о результатах обследования технического состояния (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 228. Л. 67-72). Сведения из этого акта приведены в самом конце конспекта по плавсредству за 1934 г.

Второй документ относится к 1939 г. Он озаглавлен «Списки и периодические сведения о состоянии и ремонте плавучих средств» (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 8. Д. 4). Сведения о плавсредствах в нем сведены в таблицу, которые разделены по структурным единицам Балтийского флота. Сведения о плавсредствах Главного военного порта даются также в табличном виде. В документе сначала указаны характеристики судна, а в конце имеется колонка с техническим состоянием (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 8. Д. 4. Л. 93-95).

Обращает на себя внимание указание в источнике слов «корпус №». Очевидно, данная фраза означает техническое состояние судна. От частичной или полной непригодности к плаванию (корпус № 1 и № 2) до полностью исправного состояния (корпус № 4).

Третий документ, датированный 9 апреля 1940 г. представляет собой «Сведения о состоянии и положении судов КБФ», включает в себя также баржи с плашкоутами (РГА ВМФ. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 519. Л. 14-17). Приказом от 17.12.1940 г. плавсредства Балтийского флота получили новые обозначения (РГА ВМФ. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 519. Л. 174-176), которым заканчивается конспект в строчке 1940 г.

Краткий конспект о плавсредствах Балтфлота в 1934-1940 гг.

Баржа № 3 (угольная), бывшая броненосная батарея «Первенец».

1934 г. 1200 т. 66,60 × 16,40 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п., 500 т., 1000 брт., 66,6 × 14,4 м. Требуется докования в 1939 г., корпус № 1.

1940 г. 1917 г.п. 500 т. 66,6 × 14,4 м. С 17.12.1940 г. УБ-1.

Баржа № 4 (угольная)

1934 г. 550 т. 48,35 × 11,74 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п., 200 т., 500 брт., 48,35 × 11,7 м. Требуется докования в 1939 г., корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 200 т. 48,35 × 11,7 м. С 17.12.1940 г. УБ-2.

Баржа № 5 (угольная)

1934 г. 550 т. 45,20 × 14,60 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п., 200 т., 500 брт., 42,5 × 14,6 м. Требуется докования в 1939 г., корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 200 т. 42,5 × 14,6 м. С 17.12.1940 г. УБ-3.

Баржа № 6 (угольная)

1934 г. 500 т. (30000 пуд.) 45,50 × 8,65 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п., 200 т., 200 брт., 44,5 × 8,5 м. Требуется докования в 1939 г., корпус № 2.

1940 г. 1917 г.п. 200 т. 44,5 × 8,25 м. С 17.12.1940 г. УБ-4.

Баржа № 7 (угольная)

1934 г. 500 т. 45,00 × 8,25 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п., 200 т., 500 брт., 45,8 × 8,0 м. Капремонт 1936 г., корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 200 т. 45,8 × 8,0 м. С 17.12.1940 г. УБ-5.

Баржа № 8 (угольная)

1934 г. 500 т. 46,09 × 8,30 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п., 200 т., 500 брт., 45,9 × 8,3 м. Плавать непригодна, корпус № 1, в 1939 г. идет в капремонт.

1940 г. 1917 г.п. 200 т. 49,9 × 8,3 м. С 17.12.1940 г. УБ-6.

Баржа № 9 (угольная)

1934 г. 500 т. 46,00 × 8,70 м. – на ходу

1939 г. 1936 г.п., 120 т., 125 брт., 28,5 × 6,2 м. Корпус № 4

1940 г. (торпедная) С 17.12.1940 г. СБ-2.

Баржа № 10 (угольная)

1934 г. 500 т. 46,30 × 8,20 м. – на ходу

1939 г. 1936 г.п., 120 т., 125 брт., 28,5 × 6,2 м. Корпус № 4

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-3.

Баржа № 11 (угольная)

1934 г. 250 т. (15000 пуд.) 35,00 × 8,14 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 120 т., 250 брт. 35,0 × 7,5 м. В 1938 г. капремонт, корпус № 4.

1940 г. до 1917 г.п. 120 т. 35,0 × 7,5 м. С 17.12.1940 г. УБ-7.

Баржа № 12

1934 г. 250 т. – требует кап. ремонт. Состояние удовлетворительное.

1939 г. (аккумуляторная) до 1917 г.п. 120 т., 200 брт. 39,8 × 8,4 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. (аккумуляторная) до 1917 г.п. 120 т. 39,8 × 8,4 м. С 17.12.1940 г. СБ-4.

Баржа № 13 (угольная)

1934 г. 250 т. – на ходу

1939 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 120 т., 125 брт. 28,5 × 6,4 м. В 1930 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 120 т. 28,5 × 6,4 м. С 17.12.1940 г. СБ-5.

Баржа № 14

1934 г. 250 т. 33,50 × 7,50 м. – находится в кап. ремонте с 1933 г. Состояние удовлетворительное.

1939 г. (угольная) до 1917 г.п. 170 т., 250 брт. 33,1 × 9,3 м. Требуется капремонт, плавать негодна, корпус № 1.

1940 г. (угольная) до 1917 г.п. 170 т. 33,1 × 4,3 м. С 17.12.1940 г. УБ-8.

Баржа № 15 (угольная)

1934 г. 250 т. 34,00 × 8,90 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 170 т., 250 брт. 34,1 × 8,4 м. Требуется капремонт, корпус № 2.

1940 г. до 1917 г.п. 170 т. 34,1 × 8,4 м. С 17.12.1940 г. УБ-9.

Баржа № 16 (угольная)

1934 г. 250 т. 33,20 × 7,55 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 170 т., 250 брт. 33,2 × 7,5 м. Требуется капремонт, корпус № 2.

1940 г. до 1917 г.п. 170 т. 33,2 × 7,5 м. С 17.12.1940 г. УБ-10.

Баржа № 17 (угольная)

1934 г. 250 т. 35,50 × 8,38 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 170 т., 200 брт. 35,8 × 8,38 м. В 1938-39 г. капремонт, корпус № 5.

1940 г. до 1917 г.п. 170 т. 35,8 × 8,38 м. С 17.12.1940 г. УБ-11.

Баржа № 18 (угольная)

1934 г. 250 т. 34,00 × 8,52 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 170 т., 250 брт. 34,7 × 8,52 м. В 1939 г. идет в капремонт, плавать непригодна, корпус № 1.

1940 г. до 1917 г.п. 170 т. 34,07 × 8,52 м. С 17.12.1940 г. УБ-12.

Баржа № 19 (угольная)

1934 г. 250 т. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 170 т., 250 брт. 35,0 × 8,7 м. Корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 170 т. 35,0 × 8,7 м. С 17.12.1940 г. УБ-13.

Баржа № 20 (сухогрузная)

1934 г. 250 т. – находится в кап. ремонте с 1933 г. Состояние удовлетворительное.

1939 г. (десантная) до 1917 г.п. 170 т., 250 брт. 41,2 × 8,7 м. В 1938 г. средний ремонт, корпус № 3.

1940 г. (десантная) до 1917 г.п. 170 т. 41,2 × 8,7 м. С 17.12.1940 г. СБ-6.

Баржа № 21 (сухогрузная)

1934 г. 150 т. – находится в кап. ремонте с 1932 г. Состояние удовлетворительное.

1939 г. (десантная) до 1917 г.п. 170 т., 200 брт. 37,5 × 7,8 м. 1938-39 гг. капремонт, корпус № 4.

1940 г. (десантная) до 1917 г.п. 170 т. 37,5 × 7,8 м. С 17.12.1940 г. СБ-7.

Баржа № 22

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется.

1939 г. (сухогрузная) 1936 г.п. 120 т., 125 брт. 28,5 × 7,5 м. Корпус № 4.

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-8.

Баржа № 23 (сухогрузная)

1934 г. 150 т. Состояние удовлетворительное.

1939 г. 1917 г.п. 120 т., 150 брт. 35,5 × 6,9 м. В 1939 г. поставлена в капремонт, корпус № 2.

1940 г. до 1917 г.п. 120 т. 35,5 × 6,9 м. С 17.12.1940 г. СБ-9.

Баржа № 24 (артиллерийская)

1934 г. 125 т. 24,50 × 7,10 м. – на ходу. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. (сухогрузная) 1917 г.п. 70 т., 120 брт. 24,26 × 9,1 м. С 1938 г. в капремонте, корпус № 1.

1940 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 70 т. 24,46 × 9,1 м. С 17.12.1940 г. СБ-10.

Баржа № 25 (артиллерийская)

1934 г. 125 т. 23,70 × 7,10 м. – на ходу. Состояние неудовлетворительное, требует докование.

1939 г. (сухогрузная) 1917 г.п. 70 т., 120 брт. 24,5 × 7,7 м. 1939 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 70 т. 24,5 × 7,7 м. С 17.12.1940 г. СБ-11.

Баржа № 26 (артиллерийская)

1934 г. 125 т. – находится в кап. ремонте с 1932 г. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. (сухогрузная) 1917 г.п. 70 т., 120 брт. 24,5 × 7,0 м. 1939 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 70 т. 24,5 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. СБ-12.

Баржа № 27 (артиллерийская)

1934 г. 125 т. 24,50 × 7,10 м. – на ходу – находится в кап. ремонте с 1933 г. (?). Состояние неудовлетворительное, требует докование.

1939 г. (сухогрузная) 1917 г.п. 70 т., 120 брт. 25,0 × 7,3 м. Корпус № 2.

1940 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 70 т. 25,0 × 7,3 м. С 17.12.1940 г. СБ-13.

Баржа № 28 (артиллерийская)

1934 г. 125 т. 28,30 × 7,00 м. – на ходу. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. (сухогрузная) 1917 г.п. 70 т., 100 брт. 28,5 × 7,0 м. Корпус № 3.

1940 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 70 т. 28,5 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. СБ-14.

Баржа № 29

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется.

1939 г. (сухогрузная) 1936 г.п. 120 т., 125 брт. 28,5 × 6,8 м. Корпус № 3.

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-15.

Баржа № 30

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется.

1939 г. (сухогрузная) 1936 г.п. 65 т., 100 брт. 28,0 × 6,2 м. Корпус № 3.

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-16.

Баржа № 31 (сухогрузная)

1934 г. Пропущена, вероятно, перепутана с № 33, по которой указано, что сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 100 брт. 25,4 × 6,6 м. В 1934 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 25,4 × 6,6 м. С 17.12.1940 г. СБ-17.

Баржа № 32 (сухогрузная)

1934 г. 80 т. (5000 пуд.) – требует кап. ремонт. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 80 брт. 24,0 × 6,0 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 24,0 × 6,0 м. С 17.12.1940 г. СБ-18.

Баржа № 33

1934 г. 80 т. – находится в кап. ремонте.

1939 г. (сухогрузная) 1935 г.п. 100 т., 125 брт. 25,0 × 6,2 м. Корпус № 4.

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-19.

Баржа № 34 (сухогрузная)

1934 г. 80 т. 25,74 × 6,10 м. – требует кап. ремонт. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 100 брт. 25,7 × 6,8 м. Требуется капремонт, корпус № 1.

1940 г. 1917 г.п. 65 т. 25,34 × 6,8 м. С 17.12.1940 г. СБ-20.

Баржа № 35

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется.

1939 г. (сухогрузная) 1935 г.п. 65 т., 100 брт. 28,0 × 6,2 м. Корпус № 4.

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-21.

Баржа № 36 (сухогрузная)

1934 г. 50 т. – требует кап. ремонт. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 80 брт. 22,4 × 5,5 м. В 1936 г. был капремонт. Корпус № 4.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,4 × 5,15 м. С 17.12.1940 г. СБ-22.

Баржа № 37 (сухогрузная)

1934 г. 50 т. 22,00 × 5,40 м. – требует кап. ремонт. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 50 брт. 22,0 × 5,4 м. К плаванию непригоден, корпус № 1.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,0 × 5,4 м. С 17.12.1940 г. СБ-23.

Баржа № 38 (сухогрузная)

1934 г. 50 т. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 50 брт. 14,1 × 4,4 м. В 1936 г. средний ремонт.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 14,1 × 4,4 м. С 17.12.1940 г. СБ-24.

Баржа № 39 (сухогрузная)

1934 г. 50 т. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 50 т., 50 брт. 22,1 × 4,4 м. В 1937 г. средний ремонт, корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 50 т. 22,07 × 4,4 м. С 17.12.1940 г. СБ-25.

Баржа № 40 (сухогрузная)

1934 г. 35 т. – на ходу. Состояние удовлетворительное.

1939 г. (для перевозки стройматериалов) до 1917 г.п. 50 т., 35 брт. 22,0 × 5,6 м. В 1937 г. средний ремонт, корпус № 2.

1940 г. (для перевозки стройматериалов) до 1917 г.п. 50 т. 22,0 × 5,6 м. С 17.12.1940 г. СБ-26.

Баржа № 41 (сухогрузная)

1934 г. 35 т. 21,50 × 5,50 м. – находится в текущем ремонте. Состояние удовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 50 т., 35 брт. 25,0 × 5,5 м. Корпус № 2.

1940 г. до 1917 г.п. 50 т. 25,0 × 5,5 м. С 17.12.1940 г. СБ-27.

Баржа № 42 (сухогрузная)

1934 г. 35 т. 22,20 × 5,30 м. – на ходу. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 50 т., 35 брт. 25,0 × 6,0 м. Плавать непригоден, требует капремонта, корпус № 1.

1940 г. до 1917 г.п. 50 т. 25,0 × 6,0 м. С 17.12.1940 г. СБ-28.

Баржа № 43 (сухогрузная)

1934 г. –

1939 г. 1936 г.п. 200 т., 125 брт. 28,5 × 6,2 м. Корпус № 4.

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-29.

Баржа № 44 (разные грузы)

1934 г. ? – на ходу. Плавсредство Главмина. Построена в 1934 г.

1939 г. (для перевозки торпед) до 1917 г.п. 200 т., 200 брт. 28,5 × 6,2 м. Корпус № 3.

1940 г. (для перевозки торпед) до 1917 г.п. 200 т. 28,5 × 6,2 м. С 17.12.1940 г. СБ-30.

Баржа № 45 (сухогрузная)

1934 г. 30 т. (2000 пуд.) 22,75 × 4,35 м. – требует кап. ремонт. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 35 брт. 22,7 × 4,4 м. Корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,7 × 4,4 м. С 17.12.1940 г. СБ-31.

Баржа № 46 (сухогрузная)

1934 г. 30 т. – требует кап. ремонт. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 35 брт. 22,0 × 5,5 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 5.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,0 × 5,5 м. С 17.12.1940 г. СБ-32.

Баржа № 47

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется.

1939 г. –

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-33.

Баржа № 48

1934 г. ? – требует кап. ремонт

1939 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 65 т., 80 брт. 25,0 × 5,5 м. В 1940 г. необходим капремонт, корпус № 2.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 25,0 × 5,5 м. С 17.12.1940 г. СБ-34.

Баржа № 49 (сухогрузная)

1934 г. ? – требует кап. ремонт. Состояние неудовлетворительное.

1939 г. –

1940 г. С 17.12.1940 г. СБ-35.

Баржа № 50 (санитарная)

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.

Баржа № 51 (санитарная)

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.

Баржа «Персей»

1934 г. –

1939 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 120 т., 200 брт. 40,0 × 8,0 м. Требуется капремонт, корпус № 2.

1940 г. (сухогрузная) до 1917 г.п. 120 т. 40,0 × 8,0 м. С 17.12.1940 г. СБ-1.

Баржа № 71

1934 г. ? – Плавсредство Главмина. Состояние удовлетворительное, вышла из докового ремонта.

Баржа № 72

1934 г. ? – Плавсредство Главмина. Состояние неудовлетворительное, необходимо докование, имеет течь, вмятины.

Баржа № 73

1934 г. ? – Плавсредство Главмина. Состояние неудовлетворительное, требует усиленного ремонта с вводом в док.

Плашкоут № 1

1934 г. 80 т. (5000 пуд.) – 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.

Плашкоут № 2

1934 г. 80 т. – 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 № 3

1934 г. 19,20 × 6,75 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 № 4

1934 г. 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 № 5

1934 г. 80 т. 19,20 × 6,75 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 № 6

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. –

Плашкоут № 7

1934 г. 80 т. 19,20 × 6,40 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 № 8

1934 г. 80 т. – 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. С 17.12.1940 г. ПШ-7.

Плашкоут № 9

1934 г. 80 т. 19,28 × 6,80 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 № 10

1934 г. 80 т. 19,30 × 6,95 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933-34 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 № 11

1934 г. 80 т. 19,00 × 6,72 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 № 12

1934 г. 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 № 13

1934 г. 80 т. – 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 № 15

1934 г. 80 т. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933-34 гг. прошел капремонт.

1939 г. –

1940 г. С 17.12.1940 г. ПШ-13.

Плашкоут № 16

1934 г. 80 т. 19,35 × 7,00 м. – требует кап. ремонт

1939 г. до 1917 г.п. 45 т., 70 брт. 18,0 × 6,0 м. В 1938 г. капремонт, корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 45 т. 18,0 × 6,0 м. С 17.12.1940 г. ПШ-14.

Плашкоут № 17

1934 г. ? – Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. –

Плашкоут № 18

1934 г. 80 т. 19,00 × 6,40 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933–34 гг. прошел капремонт.

1939 г. 1938 г.п. 45 т., 70 брт. 18,3 × 6,2 м. Требуется капремонт, корпус № 2.

1940 г. 1937 г.п. 45 т. 18,3 × 6,2 м. С 17.12.1940 г. ПШ-15.

Плашкоут № 19

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

Плашкоут № 20

1934 г. Сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

Как видно из приведенного списка, большинство баржей в период с 1934 по 1940 г. не меняли свой номер, что подтверждает информацию В.В. Ярового (в конце 1940 г. вышел приказ о новых буквенно-цифровых обозначениях, о чем не упоминает ни В.В. Яровой, ни другие авторы). Об этом свидетельствует одинаковость характеристик. Сравнивая три строчки записи видно, что по некоторым судам немного меняется длина или ширина, но, вероятно, это не более чем опечатка.

Таким образом, эксплуатировались весь этот период угольные баржи № 3, № 4, № 5, № 6, № 15, № 16, № 19, сухогрузные № 38, № 39, № 41

В указанный период прошли капитальный ремонт следующие суда. Угольные баржи: № 7 (в 1936 г.), № 8 (в 1939 г.), № 11 (в 1938 г.), № 14 (вероятно, отправилась в капремонт в 1940 г.), № 17 (в 1938-39 гг.), № 18 (в 1940 г.). Сухогрузные баржи: № 23 (в 1939 г.), № 31 (в 1934 г.), № 32 (в 1935 г.), № 34, № 42 и № 48, вероятно, отправились в капремонт в 1939 г., № 36 (в 1936 г.), № 46 (в 1935 г.). Обе санитарные баржи № 50 и № 51 прошли капремонт в 1935-36 гг.

Угольные баржи № 9 и № 10, а также сухогрузные баржи № 22, № 29, № 30, № 33, № 35, вероятно, списаны в 1935 г. и заменены новыми того же номера. № 47 и № 49 списаны без замены.

Возможно, № 37 и № 45 списаны в 1940 г. или вскоре после того.

В ходе капитальных ремонтов прошли переоборудование. Угольная баржа № 12 в 1935 г. стала аккумуляторной. Угольная баржа № 13, якобы прошедшая капремонт в 1930 г., вероятно, прошла его в период с 1934 по 1939 г., в ходе которого ее переоборудовали в сухогрузную. Бывшие сухогрузные баржи № 20 и № 21 в ходе ремонта в 1938-39 гг. переоборудованы в десантные. Бывшие артиллерийские баржи № 24, № 25, № 26 в 1938–39 гг. прошли капремонт, после чего стали сухогрузными. К ним же следует отнести баржи № 27 и № 28, вероятно, проходившие ремонт примерно в это же время. Сухогрузная баржа № 40 в ходе среднего ремонта в 1937 г. переоборудована в баржу для перевозки стройматериалов.

В период с 1934 по 1939 г., вероятно, из народного хозяйства передана баржа «Персей», не успевшая получить традиционный для барж Балтфлота номер.

В период с 1934 по 1939 г. прошли капремонта плашкоуты № 1, № 2, № 3, № 4, № 5, № 7, № 10, № 13, № 16 и № 18. В 1939 г. капремонт проходил на плашкоутах № 8 и № 11.

В этот же период списаны плашкоуты № 6, № 9, № 17, № 19, № 20.

Плашкоут № 15 списан, вероятно, после какого-то несчастного случая, поскольку он незадолго до того прошел капремонт.

В ходе капремонта в 1934 г. плашкоут № 12 переоборудовали для перевозки бензина.

Все это свидетельствует о том, что баржи и плашкоуты эксплуатировались довольно бережно.

Как показывает анализ приведенных документов, в описании судов не имеет большого значения фраза о постройке судна «в 1917 г.» или «до 1917 г.» поскольку эти записи могли легко переходить друг в друга. Для составителей, очевидно, была более важна информация о дореволюционной постройке. Поскольку основная масса плавсредств Балтфлота была построена в 1860-х гг., а некоторые даже в 1850-х, скорее всего фраза про дореволюционную постройку была введена специально, чтобы завуалировать истинный возраст плавсредств.

5. Заключение

1. Имеющаяся литература не упоминает о переименовании барж и плашкоутов, произошедшем в декабре 1940 г. Очевидно, сведения этого приказа вводятся в научный оборот впервые.

2. Основная масса плавсредств Балтфлота была постройки 1850-1860-х гг. Чтобы завуалировать их истинный возраст, в документации указана фраза о неопределенной дореволюционной постройки.

3. Плавсредства Балтфлота, несмотря на свой преклонный возраст, эксплуатировались довольно бережно, что подтверждается малым процентом списанных судов в рассматриваемых хронологических рамках, а также фактом, что большинство их в этот период прошли капитальный ремонт. Из чего можно сделать предположение, что многие из находившихся в строю к началу Великой Отечественной войны барж и плашкоутов, скорее всего, пережили войну и эксплуатировались до 1950-х гг.

Литература

РГА ВМФ – Российский государственный архив Военно-морского флота.

Справочник..., 1940 – Справочник по корабельному составу КБФ. Л.: Издание 1-го Отдела Штаба КБФ, 1940. 303 с.

Яровой, 2018 – Яровой В.В. Балтийский флот 1877–1878. Справочник по корабельному составу // *Морская кампания*. 2018. № 6 (82). 72 с.

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Lapshin R.V., Loshkarev A.N. Barges of the Baltic Fleet of Pre-Revolutionary Construction before the Great Patriotic War. *Voennyi Sbornik*. 2019. 7(1): 22-31. DOI: 10.13187/vs.2019.1.22

References

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov N.W., Lapshin R.V., Loshkarev A.N. (2019) Barges of the Baltic Fleet of Pre-Revolutionary Construction before the Great Patriotic War. *Voennyi Sbornik*. 7(1): 22-31. DOI: 10.13187/vs.2019.1.22

RGA VMF – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv Voenno-morskogo flota [Russian State Archive of the Navy].

Spravochnik, 1940 – Spravochnik po korabel'nomu sostavu KBF [Reference book on the ship structure of the Red Banner Baltic Fleet]. L.: Izdanie 1-go Otdela Shtaba KBF, 1940. 303 p. [in Russian]

Yarovoi, 2018 – Yarovoi, V.V. (2018). Baltiiskii flot 1877–1878. Spravochnik po korabel'nomu sostavu [Baltic Fleet 1877-1878 Handbook on the ship composition]. *Morskaya kampaniya*. 6(82): 72 p. [in Russian]

Баржи и плашкоуты Балтийского флота в 1934–1940 гг.

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}

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

Аннотация. Баржи и плашкоуты Балтийского флота пока не были объектом целенаправленного исследования. В основном в работах прописаны биографии барж, переделанных из боевых кораблей, но даже в них содержатся серьезные лакуны. А обычные баржи специальной постройки рассматриваются авторами лишь эпизодически, что не дает целостной картины их эксплуатации. За свою биографию баржи перенумеровывались несколько раз, что серьезно усложняет реконструкцию их биографий. Цель данной работы – реконструкция биографий барж и плашкоутов Балтийского флота в период с 1934 по 1940 гг. на основании списков судов, находящихся в фондах РГА ВМФ. Проведенный анализ

* Корреспондирующий автор

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

показал, что имеющаяся литература не упоминает о переименовании барж и плашкоутов, произошедшем в декабре 1940 г. Очевидно, сведения этого приказа вводятся в научный оборот впервые. Основная масса плавсредств Балтфлота была постройки 1850–1860-х гг. Чтобы завуалировать их истинный возраст, в документации указана фраза о неопределенной дореволюционной постройки. Плавсредства Балтфлота, несмотря на свой преклонный возраст, эксплуатировались довольно бережно, что подтверждается малым процентом списанных судов в рассматриваемых хронологических рамках, а также фактом, что большинство их в этот период прошли капитальный ремонт. Из чего можно сделать предположение, что многие из находившихся в строю к началу Великой Отечественной войны барж и плашкоутов, скорее всего, пережили войну и эксплуатировались до 1950-х гг.

Ключевые слова: ВМС СССР, Балтийский флот, вспомогательные плавучие средства, списки судов, реконструкция.