

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2019, 7(1): 22-31

DOI: 10.13187/vs.2019.1.22

www.ejournal6.com


Barges of the Baltic Fleet of Pre-Revolutionary Construction before the Great Patriotic War

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, *}, Roman V. Lapshin ^e, Anatoly N. Loshkarev ^f

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

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

^c Moscow Institute of Psychoanalysis, Russian Federation

^d Moscow Institute of Economy, Russian Federation

^e Independent Researcher, Zaporozhie, Ukraine

^f Kalashnikov Izhevsk State Technical University, Russian Federation

Abstract

On the basis of a comparison of the “Handbook on the ship composition of the Red Banner Baltic Fleet” of 1940 and the “Ship List” of 1904, an attempt was made to identify the vessels of the Baltic Fleet which had served before the start of the Great Patriotic War. It is shown that in 1940 the most lifting barges were probably only built between 1904 and 1917, and therefore are absent in the list of 1904. However, it was revealed that in 1940 there were barges and scooters built in 1850–60 in the formation mainly at the Votkinsk plant.

Keywords: Baltic Fleet, World War II, auxiliary craft, barge, scow, Votkinsk plant.

1. Введение

В настоящее время боевой путь кораблей и судов Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) в Великой отечественной войне изучен чуть ли не поминутно. Выпущено несколько справочников по корабельному и судовому составу флота, которые нередко позиционируются как полный перечень всех участвовавших в войне кораблей и судов, в том числе и мобилизованных из гражданского флота. Тем не менее, всем им присущ общий недостаток – они обходят молчанием вспомогательные средства флот. При чем, неизвестен не только их боевой путь, но и вообще списочный состав. Между тем, баржи, плашкоуты и другие плавсредства также несли свою лепту в Победу, и также как и боевые корабли, понесли в ней потери.

2. Обсуждение

Обзор литературы

Одним из первых справочников по корабельному и судовому составу флота СССР стал справочники С.С. Бережного (*Бережной, 1981; Бережной, 1988*), причем первый из них имел гриф «Для служебного пользования». Несмотря на впервые опубликованные подробные списки кораблей и судов с их краткой биографией, в обоих частях баржи и прочие плавсредства упоминаются лишь в связи с их переделкой в плавбатареи или

* Corresponding author

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

плавмастерские. Специальная глава, где бы, например, конкретно перечислялись баржи отсутствует.

В 1999 г. вышел справочник А. Голубева (Голубев, 1999), как явствует из его названия, посвященный вспомогательным судам. Однако анализ этой работы показывает, что автор под этим термином понимал в первую очередь мобилизованные гражданские суда. Структура работы дает возможность предположить, что он опубликовал списки, составленные в 1960-х гг. для установления факта участия в Великой отечественной войне членам команд гражданских судов, поскольку там присутствуют лишь даты подчинения данного судна флоту. Хотя в работе имеется специальный раздел, посвященный баржам, его анализ показывает, что это также мобилизованные гражданские баржи, при чем, все Северного флота. Штатных военных барж там нет.

В 2000-х гг. была издана серия справочников по корабельному составу ВМФ СССР, типичным представителем которых является, например, работа С.В. Пятянина (Пятянин, 2009), вспомогательные плавсредства флота в которых даже не рассматриваются.

Поэтому следует признать, что едва ли не единственной работой, где упоминаются вспомогательные плавсредства, это изданный в 1940 г. Первым отделом Штаба КБФ «Справочник по корабельному составу КБФ» (Справочник, 1940), в который вошли все находящиеся на тот момент плавсредства. Имеется аналогичная работа на немецком языке, которая ходит в среде коллекционеров в виде сканированной копии, что затрудняет ее идентификацию. Однако при сравнении с вышеназванным справочником, обнаруживается их практически полная тождественность. Размерения плавсредств в немецкой версии округлены до метра, что делает использование русской версии более предпочтительной. Но с другой стороны, в немецкой версии исправлены явные опечатки, присутствующие в русской. Это позволяет предположить, что немецкая версия представляет фрагмент какого-то немецкого отчета о составе флота СССР из бундес-архива.

К сожалению, ни в советской, ни в немецкой работе не указаны ни место постройки, ни год, что затрудняет идентификацию отдельных барж и плашкоутов (вместо года постройки указано лишь, что построено до 1917 года). Но еще до революции была издана серия «Судовых списков» за определенные года. Наиболее полный и новый среди них – Судовой список 1904 г. (Судовой список, 1904). В связи с чем задача исследования заключалась в совмещении обоих списков для выявления дореволюционных номеров сохранившихся к 1940 г. плавсредств.

3. Результаты

Плавсредства Балтийского флота 1940 г.

В таблице 1 включены все плавсредства, вместо даты постройки которых написано «до 1917 г.», кроме угольной баржи КП-3, поскольку там же в справочнике значится, что это бывший «Первенец», имея в виду один из первых броненосцев Балтийского флота.

Относительно КП-34 имеется примечание «В 1937 г. в шторм выброшена на мель в районе Петергофа».

Таблица 1. Состав плавсредств КБФ дореволюционной постройки

Название	Материал корпуса	Водоизмещение в полном грузу, т	Наибольшие, м			Комплектация, чел.	Примечание
			длина	ширина	осадка		
КП-4	дер.	200/500	48,4	11,7	1,5	3	Угольная баржа
КП-5	дер.	200/500	42,5	14,6	1,5	3	Угольная баржа
КП-6	сталь	200/500	44,5	8,25	1,5	3	Угольная баржа
КП-7	сталь	200/500	45,8	8,06	1,5	3	Угольная баржа
КП-8	сталь	200/500	45,9	8,3	1,5	3	Угольная баржа

КП-11	сталь	120/250	35,0	7,5	1,0	3	Угольная баржа
КП-12	сталь	120/200	39,8	8,4	1,0	3	Баржа для перевозки аккумуляторов
КП-14	сталь	170/250	33,1	9,3	1,0	3	Угольная баржа
КП-15	сталь	170/250	34,1	8,4	1,0	3	Угольная баржа
КП-16	сталь	170/250	33,2	7,5	1,0	3	Угольная баржа
КП-17	сталь	170/250	35,8	8,4	1,0	3	Угольная баржа
КП-18	сталь	170/250	30,1	8,5	1,0	3	Угольная баржа
КП-19	сталь	170/250	35,0	8,7	1,0	3	Угольная баржа
КП-20	сталь	170/250	41,2	8,7	1,0	3	Десантная баржа
КП-21	сталь	170/250	37,5	7,8	1,0	3	Десантная баржа
КП-31	сталь	65/100	25,4	6,6	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-32	сталь	60/80	24,0	6,0	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-34	сталь	65/100	25,7	6,8	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-36	сталь	60/80	22,4	5,2	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-37	сталь	65/50	22,0	5,4	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-38	сталь	65/50	14,1	4,4	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-39	сталь	50/50	22,1	4,4	1,5	3	Баржа для перевозки мяса
№40	сталь	50/35	22,0	5,6	1,5	3	Для стройматериалов
КП-41	сталь	50/35	25,0	5,5	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-42	сталь	50/35	25,0	6,0	1,5	3	Сухогрузная баржа
№44	сталь	200/200	25,5	6,8	1,5	3	Баржа для перевозки торпед
КП-45	сталь	65/35	22,7	4,4	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-46	сталь	65/35	22,0	5,5	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-48	сталь	65/80	25,0	3,5	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-50	сталь	65/35	22,8	5,4	1,5	3	Санитарная баржа
КП-51	сталь	65/35	22,5	5,5	1,5	3	Санитарная баржа
Персей	сталь	120/200	40,0	8,0	1,5	3	Сухогрузная баржа
№1	сталь	80/80	19,9	7,0	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№2	сталь	80/80	19,0	7,0	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№3	сталь	75/80	19,3	6,7	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№4	сталь	70/80	19,0	6,7	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№5	сталь	75/80	19,0	7,0	1,5	3	Сухогрузный плашкоут

№7	сталь	78/80	19,0	7,0	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№8	сталь	75/80	19,0	7,0	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№9	сталь	70/70	19,0	7,0	1,5	3	Мясной плашкоут
№10	сталь	80/70	19,0	7,0	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№11	сталь	80/70	19,0	7,0	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№12	сталь	75/80	19,0	7,0	1,5	3	Плашкоут для бензобочек
КП-13	сталь	80/80	19,0	7,0	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-16	сталь	45/70	18,0	6,0	1,5	3	Сухогрузная баржа
КП-18	сталь	45/70	18,3	16,2	1,5	3	Сухогрузный плашкоут
№7	сталь	40	20	5,5	1,0	3	Мусорный понтон
№8	сталь	40	20	5,0	1,0	3	Мусорный понтон
№9	сталь	40	–	–	1,0	3	Мусорный понтон
№1	сталь	25,0	–	–	1,0	3	Нефтеналивной бот
Водобот	сталь	25,0	–	–	1,0	3	Водобот
№1	сталь	–	–	–	1,0	–	Переходный бот
№2	сталь	–	–	–	1,0	–	Переходный бот
№3	сталь	–	–	–	1,0	–	Переходный бот
№4	сталь	–	–	–	1,0	–	Переходный бот
–	сталь	–	18,6	12,4	1,5	4	Пристань плавсредств

Идентификация барж

Сразу обращают на себя внимание баржи КП-4 и КП-5. Это деревянные баржи с длиной корпуса, около 160 и 140 футов. Таких крупных барж в Судовом списке нет. Имеющиеся баржи с длиной корпуса 130 футов имеют намного меньшую ширину. Например, 130-футовые баржи, материал корпуса которых не указан, № 11 и 53 Кронштадтского порта шириной всего 28' 6" (8,7 м), что намного меньше имеющихся. Таким образом, обе баржи, вероятно, бывшие частные, вошедшие в состав КБФ после революции, или построенные для флота в период с 1904 по 1917 гг.

Судя по грузоподъемности и размерам, баржи КП-6, КП-7 и КП-8 однотипные, их оригинальная длина корпуса составляла 145 или 150 футов. Но таких крупных барж в списке 1904 г. тоже нет. По своим габаритам они походят на 200-тонные баржи строившиеся по заказу Морского ведомства на Воткинском заводе во время Первой мировой войны, но достоверной информации, что три из них в итоге оказались в КБФ нет. В связи с чем уместно предположить, что и они также построены в период с 1904 по 1917 гг.

Баржа КП-12 единственная явно принадлежащая к 130-футовому классу. Таких барж по списку 1904 г. в Кронштадтском порте несколько: № 2, № 3, № 11, № 53. Но вот ширина их всех существенно меньше и составляет 28,5–29,0 футов (8,69–8,84 м). Грузоподъемность также существенно меньше – 11 тыс. пудов (180 т.). Лишь единственная баржа № 2, использовавшаяся в 1904 г. при пристрелочной станции имеет грузоподъемность в 15000 пуд. (245 т.), что делает ее лучшим кандидатом на КП-12. Кроме всего прочего она и самая новая – 1881 г.п., когда остальные построены в 1860-х гг. Так что вероятно, баржа № 2 Кронштадтского порта и стала КП-12. А вот какая-то из остальных вполне могла стать КП-20, имеющую ширину корпуса как раз 28,5 футов и грузоподъемность 170 т. Только вот

какая конкретно баржа ей стала – сказать невозможно, поскольку все они имеют практические одинаковые характеристики.

Баржи КП-11, КП-14-21 вероятно всего принадлежат в 110–120-футовому классу. Кандидатов для них в списке 1904 г. несколько. Это № 33 и 34 Санкт-Петербургского порта и № 123–126 Кронштадтского. Однако баржи № 123-126 постройки Воткинского завода имеют грузоподъемность 10 тыс. пуд. (163 т) и ширину корпуса 22 фута (6,7 м), что делает их слишком узкими и легкими для имевшихся в КБФ барж. А вот № 33 и 34 наоборот, подходят практически идеально. Их характеристики следующие:

№ 33: 150 тонн, длина 35,05 м, ширина 9,30 м, 1863 г.п., Ижорский завод;

№ 34: 152 тонны, длина 33,53 м, ширина 9,14 м, 1875 г.п. Петербург.

Как видно, они более всех близки к КП-14 и КП-19, таким образом, с большой долей вероятности можно утверждать, что № 33 и 34 сохранились в составе КБФ до 1940 г. Возможные «кандидатуры» для остальных барж в списке отсутствуют, возможно их также построили в годы Первой мировой войны, или непосредственно перед ней.

Баржи КП-31, 34, 41, 42, 44, 48 могут принадлежать к 80 или 85-футовому классу. При этом КП-31 и 34 скорее всего однотипные, как и КП-41 и КП-42. В списке 1904 г. барж этого класса несколько:

	Тоннаж, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Год
№ 4-7, 11, 26	112	25,91	6,40	0,71/0,84	1857
№ 12	?	24,38	6,86	0,38/0,46	1863
15–18	45,9	24,38	6,71	0,38/0,46	1865
19-21	101,9	24,38	6,86	0,38/0,46	1866

Видно, что КП-31, КП-34 и возможно № 44, это бывшие № 4-7, 11 и 26. При этом для первых двух совпадет и грузоподъемность. Что касается баржи № 44, то у нее грузоподъемность составляет 200 т. Но поскольку это баржа для перевозки торпед, возможно под нее была выбрана самая крепкая из имевшихся и наверняка ее перестроили. Возможно также к этому типу принадлежала и баржа КП-32. Ее длина составляет 79 футов, но ширина корпуса – около 20 футов, что примерно соответствует баржам этого типа, и явно больше, чем менее грузоподъемные. КП-48 имеет слишком узкий корпус, почти в два раза меньше всех имеющихся барж, что позволяет предположить, что это корпус бывшего самоходного судна. Наконец, КП-41 и 42 имеют ширину корпуса 5,5–6,0 м, что почти на метр уже, чем у имевшихся в 1904 г. барж, но по грузоподъемности они близки к № 15–18.

Следующая группа барж КП-36, 37, 39, 40, 45, 46, 50, 51 явно подпадают под 70-75-футовый класс. В списке 1904 г. это следующие баржи:

	Тоннаж, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Год
№ 3-6	40	22,86	5,33	0,38/0,46	1861
№ 24, 26, 27	?	21,34	4,27	0,38/0,46	1861
№ 14	100	21,34	4,88	1,52	1878
№ 2, 5	32	22,86	5,49	0,61	1899
№ 19, 20, 24, 25	64	22,86	4,88	0,91	1901
№ 15	24,5	21,34	4,29	0,91/1,2	1861
№ 52	32	22,86	4,88	0,76	1878
№ 58, 59	47	21,34	4,27	0,91	1875
№ 18, 20, 22	32	22,86	5,49	0,61	1900

Обращает на себя внимание, что в этой группе имеются относительно новые плавсредства 1899–1901 года постройки. Логичней было бы предположить, что они в основном и присутствуют в списке 1940 г.

Баржи списка 1940 г. явно разбиваются на две группы: с шириной корпуса 5,2–5,6 м и с 4,4 м. В первую группу попадают 6 единиц, во вторую – 2. Но в списке 1904 г. ширину 5,49 м имеют лишь пять новых барж постройки 1899–1900 г. Так что очевидно, шестая баржа –

1861 года постройки, при чем, она имеет явно большую грузоподъемность. В итоге, можно заключить, что эта баржа КП-36 – бывшая № 3-6 постройки Воткинского завода из списка 1904 г. Соответственно КП-37, № 40, КП-46, КП-50 и КП-51 – это бывшие № 2, 5, 18, 20 и 22 постройки Невского завода и завода Пульмана. Какая из них какая определить не представляется возможным, поскольку они обладают одинаковыми характеристиками.



Рис. 1. Баржи КП-50 и КП-51

Наконец, КП-39 и КП-45 имеют ширину 4,4 м, что делает их, скорее всего, из группы барж № 19, 20, 24 и 25 постройки Воткинского завода в 1901 г.

Наконец, осталась единственная баржа КП-38, в характеристики которой, возможно, вкралась опечатка. Но немецкая версия списка полностью повторяет размерения русской версии, так что гораздо вероятнее, что ее перестраивали, или она тоже постройки периода 1904–1917 гг. Если же предположить, что все ее характеристики указаны верны и остались неизменными с 1904 г., то ее длина должна составлять 46 футов, ширина 13-14. В этом случае это бывшая перевозочная беспалубная баржа постройки в Кронштадте. В списке 1904 г. таких баржей 13, с одинаковыми характеристиками: № 40-42, 44, 47-49, 63, 115, 116, 118-120.

Особняком среди всех барж стоит баржа «Персей», единственная, которая имеет собственное имя. Ее характеристики очень близки серии 120-тонных барж Воткинской постройки, информации по всем построенным единицам которой пока не удастся найти. Но учитывая, что воткинские баржи имели наименования «Пегас», «Цефей» и т.д., «Персей» вполне попадает в этот смысловой ряд. Хотя, конечно, все эти предположения можно принять в рассмотрение, лишь как предварительные и они нуждаются в проверке.

Идентификация плашкоутов и других плавсредств

Следующая группа плавсредств в КБФ представляют собой плашкоуты. Обращает на себя внимание плашкоут КП-18, имеющий длину 18,3 м при ширине 16,2 м. Это, вероятно, может быть понтон, используемый ранее, например, как платформа для плавучего крана. Но немецкая версия говорит о ширине 6 м, так что получается это банальная опечатка. В дополнение, его грузоподъемность полностью совпадает с грузоподъемностью КП-16, ширина которого 6 м при длине 18 м, что лишь подтверждает идею об опечатке.

Длина всех плашкоутов составляет от 60 до 65 футов при ширине от 20 до 23 футов. Эта информация сразу отсеивает плашкоуты Кронштадтского порта, имеющие меньшую ширину корпуса. И таким образом, наиболее близкими оказываются:

	Тоннаж, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Год
№ 20-33	80	18,59	6,81	0,305	1864
№ 74	48	20,12	7,47	1,37	1872
ж, з, и, і, к	80	19,81	6,71	0,36	1901-02

Данные по литерным плашкоутам в списке 1904 г. отсутствуют, в связи с чем они взяты из справочника ([Воткинский машзавод, 2018](#)).

Все плашкоуты Воткинской постройки. Сразу видно, что имеется одиночный плашкоут № 74 с длиной корпуса 20,12 м. Ему казалось бы соответствует плашкоут № 1 из списка 1940 г. Но ширина его корпуса составляет 7 м, как и у остальных плавсредств. Из чего можно сделать вывод что, несмотря на увеличенную по сравнению с остальными длину корпуса, это все-таки серийное плавсредство. Обращает также внимание двойная нумерация плашкоутов в составе КБФ. 11 имеют номерные обозначения, три – литерно-цифровые. Поскольку плашкоуты № 20-33 в списке 1904 г. тоже одно время имели номерные обозначения от № 1 до № 14, это совпадение вряд ли случайно. Тем более, что идет сплошная нумерация с пропуском № 6. Можно предположить, что в после революции и гражданской войны оставшиеся в строю 12 из 14-ти плашкоутов постройки 1864 г. сменили прежние номера на № 1 до №12, но потом №6 по каким-то причинам списали. Соответственно КП-13, 16, 18 – это бывшие буквенные плашкоуты Воткинского завода постройки 1801–02 гг.

Относительно мусорных понтонов, имевшихся в списке 1940 г., можно отметить, что они имеют сочетания размерений, не встречающиеся в 1904 г. Но в этой связи следует указать, что в списке 1904 г. в Кронштадтском порту имеются баржи для перевозки ила, очевидно используемые как грунтоотвозные шаланды. Всего их шесть:

	Тоннаж, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Год
№ 23	4 куб. саж.	18,9	5,49	1,67	1864
№ 24	4 куб. саж.	18,29	5,49	1,67	1865
№ 25, 26	8 куб. саж.	27,28	?	1,52	1896
№ 27, 28	102 т.	?	?	?	1900

Следует отметить, что 4 куб. саж. грунта весят примерно 40 т., что дает возможность связать шаланды № 23 и 24 списка 1904 г. с понтонами №7 и 8 списка 1940 г. По остальным данным отсутствуют и провести аналогии не представляется возможным.

В списке 1904 г. присутствуют также четыре пожарных и водоотливной боты. При этом, лишь самый старый из них (1847 г.п.) № 5 рассчитан на 28,3 т. воды. Все остальные от 56 т. и более. Единственный бот 1940 г. имеет 25 т. Хотя, факт его использования, при отсутствии более новых и емких выглядит очень странно. Тем не менее, № 5 списка 1904 г. наиболее подходящий кандидат для единственного водобота списка 1940 г.

Остальные плавсредства КБФ идентифицировать не представляется возможным из-за отсутствия точных данных.

4. Заключение

Проведенный анализ позволяет сформулировать возможную таблицу соответствий старых и новых названий плавсредств Балтийского флота ([Таблица 2](#)).

Таблица 2. Предположительные соответствия старых и новых названий плавсредств Балтийского флота

Название в 1940 г.	Предположительное название в 1904 г.	Год постройки, строитель
КП-4	?	
КП-5	?	
КП-6	?	
КП-7	?	
КП-8	?	
КП-11	?	
КП-12	№ 2	1881, завод Бритнева
КП-14	№ 33 или № 34	1893, Ижорский з-д (№ 33), 1875, Петербург (№ 34)
КП-15	?	
КП-16	?	
КП-17	?	
КП-18	?	
КП-19	№ 33 или № 34	1893, Ижорский з-д (№ 33), 1875, Петербург (№ 34)
КП-20	№ 3, 11, 53	1863, Англия (№3), куплена у Тура (№ 11) куплена у Петербургско-Волжского пароходства (№ 53)
КП-21	?	
КП-31	№ 4-7, 11 и 26	1857, Воткинский завод
КП-32	№ 4-7, 11 и 26	1857, Воткинский завод
КП-34	№ 4-7, 11 и 26	1857, Воткинский завод
КП-36	№ 3-6	1861, Воткинский завод
КП-37	№ 2, 5, 18, 20, 22	1899-1900, Невский завод, завод Пульмана
КП-38	?	
КП-39	№ 19, 20, 24 и 25	1901, Воткинский завод
№40	№ 2, 5, 18, 20, 22	1899-1900, Невский завод, завод Пульмана
КП-41	№ 15-18	1865, Воткинский завод
КП-42	№ 15-18	1865, Воткинский завод
№44	№ 4-7, 11 и 26	1857, Воткинский завод
КП-45	№ 19, 20, 24 и 25	1901, Воткинский завод
КП-46	№ 2, 5, 18, 20, 22	1899-1900, Невский завод, завод Пульмана
КП-48	?	
КП-50	№ 2, 5, 18, 20, 22	1899-1900, Невский завод, завод Пульмана
КП-51	№ 2, 5, 18, 20, 22	1899-1900, Невский завод, завод Пульмана
Персей	120-тонная	Воткинский завод
№1	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№2	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№3	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№4	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№5	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№7	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№8	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№9	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№10	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№11	№ 20-33	1864, Воткинский завод
№12	№ 20-33	1864, Воткинский завод

КП-13	ж, з, и, і, к	1901-02, Воткинский завод
КП-16	ж, з, и, і, к	1901-02, Воткинский завод
КП-18	ж, з, и, і, к	1901-02, Воткинский завод
№7	№ 23	1864, завод Крейтона
№8	№ 24	1865, Ижорский завод
№9	?	
№1	?	
Водобот	№ 5	1847.
№1	?	
№2	?	
№3	?	
№4	?	

5. Благодарности

Статья подготовлена при поддержке Комплексной программы фундаментальных научных исследований УрО РАН, № 18-6-6-38.

Литература

[Бережной, 1981](#) – *Бережной С.С. и др.* Корабли и вспомогательные суда советского Военно-морского флота (1917-1927). М.: Воениздат, 1981. 589 с.

[Бережной, 1988](#) – *Бережной С.С.* Корабли и суда ВМФ СССР 1928-1945. М.: Воениздат, 1988. 710 с.

[Воткинский машзавод, 2018](#) – Воткинский машиностроительных завод: век судостроения (1847-1945) / Р.В. Лапшин, Н.В. Митюков, Д.В. Матвеев, А.В. Коробейников. Ижевск: Иднакар; Институт компьютерных исследований, 2018. 434 с.

[Голубев, 1999](#) – *Голубев А.* Вспомогательные корабли и суда ВМФ СССР 1941–1945. СПб., 1999. 70 с.

[Патянин, 2009](#) – *Патянин С.В.* Корабли Второй мировой войны ВМФ СССР 1941–1945 гг. // *Морская кампания.* 2009. № 3 (24). 68 с.

[Справочник, 1940](#) – Справочник по корабельному составу КБФ. Л.: Издание 1-го Отдела Штаба КБФ, 1940. 303 с.

[Судовой список, 1904](#) – Судовой список 1904 г. СПб., 1904.

References

[Berezhnoj, 1981](#) – *Berezhnoj S.S. i dr.* (1981). Korabli i vspomogatel'nye suda sovetskogo Voennno-morskogo flota (1917-1927) [Ships and auxiliary vessels of the Soviet Navy (1917-1927)]. M.: Voenizdat, 589 p.

[Berezhnoj, 1988](#) – *Berezhnoj S.S.* (1988). Korabli i suda VMF SSSR 1928-1945 [Ships and vessels of the Navy of the USSR 1928-1945]. M.: Voenizdat, 710 p.

[Golubev, 1999](#) – *Golubev A.* (1999). Vspomogatel'nye korabli i suda VMF SSSR 1941–1945 [Auxiliary ships and vessels of the Soviet Navy 1941–1945]. S-Petersburg, 70 p.

[Patjanin, 2009](#) – *Patjanin S.V.* (2009). Korabli Vtoroj mirovoj vojny VMF SSSR 1941-1945 gg. [Ships of the Second World War of the Navy of the USSR 1941-1945]. *Morskaja kampanija.* № 3 (24). 68 p.

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

[Sudovoj spisok, 1904](#) – Sudovoj spisok 1904 g. [Ship list 1904]. S-Petersburg, 1904.

[Votkinskij mashzavod, 2018](#) – Votkinskij mashinostroitel'nyh zavod: vek sudostroenija (1847-1945) [Votkinsk Machine-Building Plant: the Age of Shipbuilding (1847-1945)]. R.V. Lapshin, N.V. Mitjukov, D.V. Matveev, A.V. Korobejnikov. Izhevsk: Idnakar; Institut komp'juternyh issledovaniy, 2018. 434 p.

Баржи Балтийского флота дореволюционной постройки перед Великой отечественной войной

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, *}, Роман Витальевич Лапшин ^e,
Анатолий Николаевич Лошкарев ^f

^a Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

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

^c Московский институт психоанализа, Российская Федерация

^d Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Российская Федерация

^e Независимый исследователь, Запорожье, Украина

^f Московский экономический институт, Российская Федерация

Аннотация. На основе сравнения «Справочника по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота» 1940 г. и «Судового списка» 1904 г. произведена попытка выявления плавсредств Балтийского флота, дослужившихся до начала Великой Отечественной войны. Показано, что в 1940 г. наиболее грузоподъемные баржи вероятно всего построены в период с 1904 по 1917 гг. и потому отсутствуют в списке 1904 г. Вместе с тем, выявлено, что на 1940 г. в строю имелись баржи и плашкоуты постройки 1850-60 гг. в основном на Воткинском заводе.

Ключевые слова: Балтийский флот, Великая Отечественная война, вспомогательные плавсредства, баржа, плашкоут, Воткинский завод.

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