

# ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ И ФЛОТА

## 75-ФУТОВЫЕ ПРОВИЗИОННЫЕ БАРЖИ КРОНШТАДТСКОГО ПОРТА

Н. В. Митюков, докт. техн. наук (Удмуртский Федеральный исследовательский центр УрО РАН, e-mail: nico02@mail.ru)

УДК 629.5

## 75-FEET PROVISION BARGES OF KRONSHTADT PORT

N.V. Mityukov, Doctor of Engineering science (Udmurt Federal Research center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences)

В истории отечественного флота самоходные плавсредства обычно остаются в тени. Серьезные исследователи вспоминают о них, когда те переоборудовались в плавучие батареи или брандвахты. Между тем баржи и плашкоуты делали свою может и незаметную, но совершенно необходимую работу. И также как большие корабли могли нести потери. Предлагаемая работа представляет собой скорее первое приближение к тематике истории самоходного отечественного флота, весьма весомую роль в строительстве которого сыграл Воткинский казенный завод.

В соответствии с решением командира Кронштадтского порта, Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКиС) 3 февраля 1900 г. объявило конкурс на постройку четырех провизионных барж [1]. По техническому заданию длина барж должна была составлять 75' (22,87 м), ширина 16' (4,88 м), углубление с грузом 4000 пудов (65,5 т) не более 3' (0,91 м).

В этот же день поступило письмо от Джеймса Пульмана, где он высказал готовность выполнить заказ по цене 4 руб. за пуд конструкций (при условии поставки

казенных материалов). Срок выполнения он обозначил до конца навигации текущего года [1]. 7 февраля поступило предложение от фирмы «Парвйайнен и Ко», в котором цена устанавливалась по 5 руб. 50 коп. за пуд. Сдачу готовых объектов предполагалось производить на заводе. Срок изготовления первых двух составлял 4 мес., остальных – шесть [1]. В этот же день заказчик получил информацию от Воткинского завода. Тот был готов построить по цене 4 руб. 50 коп. за пуд конструкций и по 6 руб. за пуд инвентаря. Заводчане обещали готовность объекта спустя



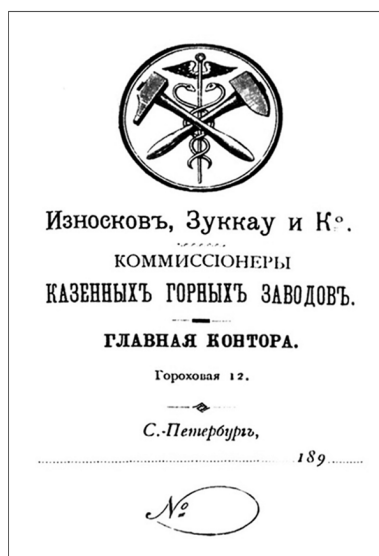
Баржи у таможни в Кронштадте (открытка)

семь месяцев после выдачи заказа [1]. Записка вызвала интерес у заказчика, и ГУКиС запросил: «Входит ли в указанную цену доставка судов в Петербург [1]». В это время интересы Воткинского завода в столице представлял комиссионер инженер А. А. Износков, который 11 февраля утвердительно ответил заказчику [1].

9 февраля в ГУКиСе получили еще три предложения. Первое – от некоего В. П. Иолко из Санкт-Петербурга, который был готов построить баржи за 5 мес. по цене 3 руб. 60 коп. из казенного материала [1]. Несмотря на хорошую цену в ведомстве сразу предложили, что он просто сбивает цену и, скорее всего, действует от имени каких-то третьих лиц. А вот к предложению Петровского судостроительного завода подошли с полным серьезом, который за 4 мес. был готов изготовить все баржи из казенного материала по цене 3 руб. 90 коп. [1], заинтересовало и предложение Сормовского завода, также полученное в этот день. Завод предложил конструкцию, уже освоенную производством, наиболее близкую к заданию. Длина его баржи составляла 70' (21,35 м), ширина – 14' (4,27 м), высота борта 5'5" (1,54 м). При грузе 1800 пудов (29,5 т) осадка должна составить 3' (0,91 м). На постройку завод предполагал отвести 4 мес. при цене 8500 руб. за баржу. Переводя в форму, аналогичную другим предложениям, выходило, что это составляло 6 руб. 50 коп. за пуд [1].

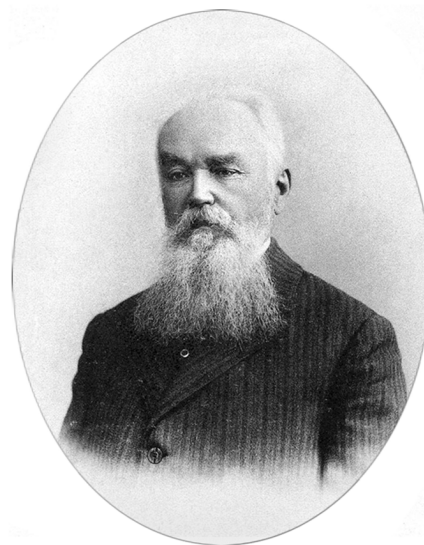
Последним, 10 февраля поступило предложение из Санкт-Петербурга от Машино- и моторостроительного акционерного общества, которое по цене 6 руб. 25 коп. за пуд было готово поставить баржи через 7 мес. после выдачи заказа [1].

При анализе поступивших предложений приоритет был отдан Воткинскому и Петровскому заводам, как организациям обладавшим наибольшим опытом постройки и предложившим наивыгоднейшие условия. Поэтому 4 марта 1900 г. Морской министр утвердил заказ четырех провизионных барж для Кронштадтского порта (по две каждому заводу) [1]. Казалось бы стороны нашли консенсус,



Угловой штамп бумаг комиссионера А. А. Износкова

но 14 марта от А. А. Износкова было получено письмо, в котором комиссионер сетовал: «Мы думали, что будет большой заказ, а дали две маленькие баржонки...». В связи с этим он просил стоимость железных работ поднять хотя бы до 5 руб. за пуд [1]. Но даже в таком виде цена представлялась выгодной для заказчика. Поэтому 31 марта ГУКиС выразил готовность поднять цену до указанной [1]. 19 и 20 апреля от представителя завода было получено еще две записки. В первой (№ 2910) он высказывал готовность построить баржи по цене 5 руб. за пуд железных конструкций и по 6 руб. за пуд инвентаря. Доставка должна была составить 50 коп. за пуд, срок поставки – 1 сентября текущего года [1]. Во второй записке (№ 2940) объяснялось, что цена доставки по 50 коп. за пуд – это минимальная цена в настоящее время. С учетом возможного повышения цен к началу осени горный начальник завода (должность, аналогичная современному директору) Павел Троян просил доплатить, если завод в нее не впишется [1]. Поскольку по делопроизводству того времени контракт как таковой с казенными предприятиями не заключался, завод начал работы в соответствии с выданными нарядами № 10847 от 30 марта 1900 г. и № 13205 от 24 апреля 1900 г. – последний с учетом этих двух дополнений [2].



Комиссионер Александр Александрович Износков (1845–1911)

Что касается договора с Петровским заводом, то в нем также появилось условие готовности обеих барж к 1 сентября 1900 г. [1]. 13 мая для наблюдения за работами туда назначили младшего судостроителя Тимофеева [1]. Именно по его донесениям в ГУКиСе возникли сомнения в благополучном окончании работ. Очевидно, что проинформированный нужными людьми этим решил воспользоваться вездесущий Пульман. 4 июля ГУКиС получил от него новые предложения, в которых судостроитель обещал изготовить две баржи в 4000 пудов по цене 3 руб. за пуд при предоставлении казенного материала, еще он просил за все предметы снабжения по 941 руб. 15 коп. изготовленные не из казенных материалов [1]. Предложение Пульмана на сей раз сочли выгодным, а поскольку в ГУКиСе высказали сомнение, что Петровский завод выполнит заказ [1], с ним заключили контракт. В черновом варианте значился срок поставки барж «не позднее 25 ноября», что было зачеркнуто и выше от руки написано «к окончанию навигации 1900 г.» [1], и отчасти характеризует желание ведомства быстрее получить нужные им суда.

14 августа 1900 г. наблюдение за работами по двум 4000-пудовым баржам поручалось осуществлявшему наблюдение

по ранее выданным Пульману заказам младшему судостроителю Дмитриеву [1]. По итоговому, подписанному 22 августа 1900 г. варианту контракта № 25629, Пульману (как он и запрашивал) оплачивались по 3 руб. за пуд железных работ при казенном материале. Плюс шла указанная выше цена за инвентарь [1]. Оплата заказа происходила тремя платежами. Первый – 30 % оговоренной суммы после разбивки на плазе и установки шпангоутов, следующий платеж в размере 30 % суммы поступал при полной обшивке бортов. Окончательный расчет наступал при сдаче объекта. С выдачей заказа сильно задержались, поэтому окончание работ назначалось к открытию навигации 1901 г. Если к этому сроку строитель не предъявит баржи, то с него будут удержаны 6 % годовых на уже выданную сумму (как если бы он брал ссуду из бюджета), а также неустойка в размере 1,5 % от суммы контракта за каждую просроченную неделю [1].

21 сентября 1900 г. Воткинский завод известил ГУКиС, что баржи находятся в Галево и готовы к приемке [1]. В ответ на это заказчик 23 сентября известил завод, что баржи следует доставить в Кронштадт, где и будет осуществляться приемка [1].

Хотя постройка барж и закончилась в оговоренные сроки, завод смог отправить суда в Кронштадт лишь с началом навигации на Каме. 20 апреля 1901 г. инженер Износков известил ГУКиС, что суда отправились и спрашивал, страховать ли их на время перехода [2]. Ответ ГУКиС, пришедший 29 апреля, был категоричный: «разумеется страховать» [2].

Поскольку обычно при проходе Мариинской системой суда выстраивались в очередь, морское ведомство для ускорения проводки просило руководство каналами пропустить воткинские баржи вне очереди. В результате уже 6 июня инженер Износков известил ГУКиС, что суда доставлены в Кронштадт, и просил осуществить их приемку [2], которая состоялась 1 июля [2].

11 декабря 1901 г. Кронштадтский порт осуществил приемку пяти мусорных плашкоутов, также построенных в Воткинске.

В приемном акте отмечалось, что на судах отсутствуют чугунные помпы и парусиновые чехлы, как и у ранее сданных барж. Поскольку указанное оборудование отсутствовало в техническом задании, изготавливать и монтировать его пришлось уже средствами порта [3]. Заказ за помпы к уже построенным воткинским баржам выдали в марте 1902 г. [3].

Вскоре после приемки 12 июля командир Кронштадтского порта обратился за разъяснениями в ГУКиС, поскольку заказывалось четыре баржи, а приняли лишь две [2]. В ответном письме командиру сообщили, что еще две будут построены Пульманом, у которого возникли серьезные трудности с выполнением заказа.

По итогам постройки воткинских барж, 16 ноября 1900 г. Пульмана известили, что настилка барж железом будет осуществляться средствами Санкт-Петербургского порта, так что он освобождается от этой операции [1]. Но на это категорически возразил порт, справедливо указывая, что осуществить настил на заводе-строителе будет технически намного проще. В итоге стороны не пришли к единому мнению, а Пульман, ссылаясь на решение ГУКиС, сделал временный настил из дерева.

Зима 1900/01 г. выдалась в Петербурге чрезвычайно морозная, в результате чего работы сильно затормозились. Казенные заводы, загруженные другими заказами, серьезно опаздывали со сроками поставки материалов. Поэтому лишь 30 октября 1901 г. Пульман известил ГУКиС, что баржи готовы для приемки [4]. 2 ноября специальным приказом назначалась приемочная комиссия от Санкт-Петербургского порта, работа которой назначалась на 5 ноября [4]. При приемке пришлось разобрать и собрать временный настил, что вылилось в дополнительные расходы в размере 20 руб. [4]. В приемном акте указывалось, что для эксплуатации барж необходимо временный настил разобрать и заменить его постоянным, что предполагалось сделать до конца года, и, таким образом, баржи можно было передать в Кронштадтский порт лишь в начале навигации 1902 г. [4]. За зиму настил собрали и 2 мая

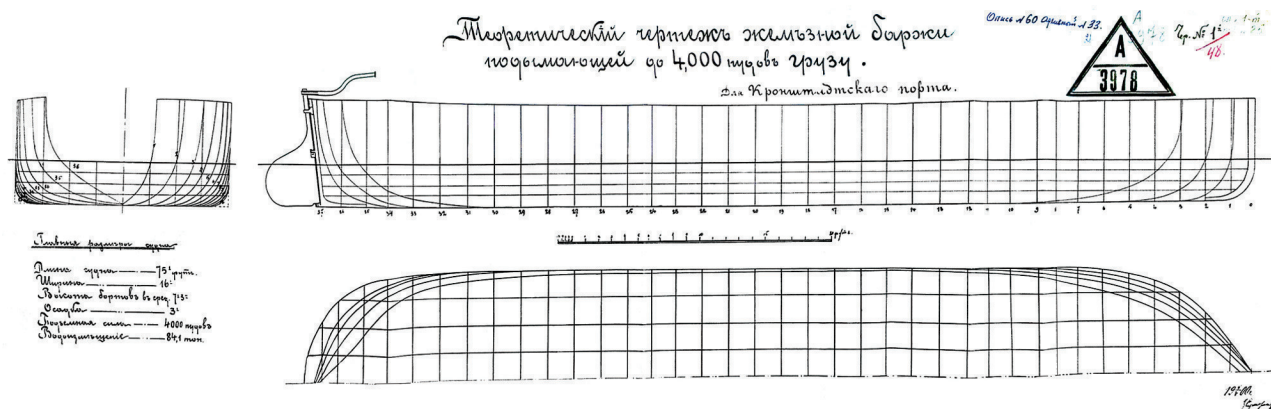
1902 г. баржи снова осмотрела комиссия, потребовавшая от Пульмана актом № 813 устранения ряда выявленных дефектов [4]. 25 мая баржи отправились в Кронштадт, а 12 июня Пульман известил, что все указанные недостатки он устранил [4].

Все это время он требовал от ГУКиС с ним окончательно рассчитаться. Но поскольку сроки выполнения контракта оказались существенно затянуты, ГУКиС вышел со встречным предложением, – оштрафовать нерадивого строителя. Справедливости ради следует отметить, что в срыве контрактных сроков в значительной мере оказалось виновным само морское ведомство, сильно затянув поставку материалов. В результате решением Морского министра пени с Пульмана сняли, но при окончательном расчете все-таки вычли с него сумму из расчета 6 % годовых.

В отличие от Пульмана расчет с Воткинским заводом затянулся. Хотя еще 26 июля 1901 г. заводчане выставили счет по баржам на 23312 руб. 12 коп. [2], сумма поступила на счета Горного департамента лишь спустя несколько лет.

Тем временем выяснилась также нехватка барж для сухого груза для Кронштадтской морской лаборатории. Общее их количество было решено довести до десяти единиц, поэтому недостающие пять требовалось срочно заказать. В данном случае, обладая некоторой самостоятельностью, постройка финансировалась из бюджета Кронштадтского порта. Поэтому формальный конкурс не объявлялся, а заказ, после недолгих переговоров, выдали предприятиям, ранее уже поставившим порту подобную продукцию.

9 августа 1901 г. Воткинскому заводу выдали наряд № 26155 на строительство по тем же чертежам еще двух барж. Условия указывались прежние: 5 руб. за пуд железных конструкций и по 6 руб. за пуд инвентаря [3]. 20 сентября завод ответил согласием взять постройку со сроком готовности к открытию навигации 1902 г. [3]. Интересно отметить, что если по первым двум баржам у завода в официальных бумагах заказчиком значился ГУКиС, то по вторым двум – Кронштадтский порт.



Теоретический чертеж железной баржи, поднимающей 4000 пудов груза (ЦГА УР, ф. 212, оп. 7 л, д. 25)

Поскольку необходимую документацию разработали еще по предыдущему заказу, то каких-либо трудностей с постройкой завод не встретил. В апреле заказ готов и благополучно сплавлен с заводского пруда по рекам Вотка и Сива в Галево на Каму. Контракт на доставку судов в Кронштадт заключили с К. Н. Либерманом и О. Я. Фридландом, до этого неоднократно доставлявших воткинскую продукцию на Балтику. Как и год назад из-за острой необходимости судов 2 июля 1902 г. командир Кронштадтского порта обратился к руководству Мариинской системы о пропуске барж вне очереди [3].

23 августа 1901 г. аналогичный заказ получил Ижорский завод [5]. Судя по приемной документации Кронштадтского порта, для сокращения сроков и удешевления постройки новые баржи заказывались однотипными с ранее строившимся на том же предприятии. При водоизмещении 42 т длина корпуса составляла 75' (22,87 м), ширина – 18' (5,49 м), глубина от флоров до палубы – 5' (1,52 м), углубление с грузом 2000 пудов (32,7 т.) 2' (0,61 м). Баржи оседали на 1" (25 мм) при принятии груза в 2,5 т. [5]. Хотя формально в списках ижорские баржи числились однотипными пульмановским и воткинским, по факту они отличались и от тех, и от других. 15 октября 1902 г. предприятие отправило баржи в Кронштадт [5], где вскоре состоялась их приемка.

В документации Ижорского завода эти баржи числились «седьмой» и «восьмой» [5] (очевид-

но по заводским номерам). А вот кто построил пятую баржу остается лишь догадываться, хотя в документации завода Пульмана проходит одиночная баржа в 4000 пудов (также подобная ранее построенным).

18 августа 1904 г. Воткинский завод выставил счет на сумму более 100 тыс. руб., куда кроме двух барж также вошли построенные по заказу ГУКиС для Кронштадтского порта: пять мусорных плашкоутов (наряд № 38241 от 29.11.1900 г.), водоналивной бот (наряд № 22157 от 28.07.1902 г.) и землечерпалка с двумя шаландами для Бакинского порта (наряд № 13870 от 28.04.1900 г.) [3]. Как казенное предприятие бухгалтерская отчетность завода проверялась Пермской контрольной палатой, которая 10 ноября 1904 г. запросила Горного начальника документы по постройке и приемке двух барж и пяти плашкоутов [6]. Таким образом, получается, что к этой дате завод так и не смог отчитаться об отпущенных кредитах, поскольку сумма заказа до сих пор не поступила на счета завода. Даже спустя несколько лет 20 октября 1908 г. горный начальник обратился в ГУКиС с просьбой погасить долг за ранее построенные баржи и плашкоуты, составивший на эту дату 178292 руб. 45 коп. [3]. Впрочем, взаимные расчеты казенных предприятий – это отдельная интересная и весьма запутанная тема.

В итоге в 1901–1902 гг. Кронштадтский порт получил девять 75-футовых барж, построенных в рамках общего технического зада-

ния. Но поскольку суда строились на нескольких заводах, конструктивно и характеристиками они существенно различались между собой.

По документации Воткинского завода все четыре построенных им баржи имели длину корпуса 75' (22,87 м), ширину 16' (4,88 м), высоту борта 7'3" (2,21 м), осадку порожним 1'3" (0,38 м). При приеме 4000 пуд. груза осадка увеличивалась до 3' (0,91 м) [7]. В приемном акте Кронштадтского порта отмечалось, что максимальная ширина, замеренная с учетом обшивки, составила 16' 3/8" (4,89 м), а по результатам швартовых испытаний углубление с грузом на ровном киле составило 3'3" (0,99 м). Водоизмещение барж – 84,1 т [3]. Что касается барж Пульмана, то они в соответствии с приемным актом имели совершенно идентичные характеристики, но (в отличие от воткинских) углубление с грузом на ровном киле у них составило контрактные 3' (0,91 м) [8].

Чтобы понять, насколько отличались между собой даже воткинские баржи, строившиеся по одним чертежам, далее приведены данные (таблица) заводских расходов по ним [7]. Видно, что масса железных конструкций барж из заказа 1901 г. почти в два раза превышает такую у заказа 1900 г. Можно предположить, что водоизмещение порожнем также изменилось в два раза. Но при этом цеховая стоимость заказа 1901 г. оказывается даже дешевле. Возможно, речь может идти о том, что в заказе 1901 г. использовалось более толстое железо и более массивные силовые элементы.

## Затраты Воткинского завода по заказам

Статья расходов	Баржи 1900 г.		Баржи 1901 г.	
	Вес (пуд-фунт)	Сумма, руб.	Вес (пуд-фунт)	Сумма, руб.
Корпус	1998-05 (32,73 т)	15093,17	3989-05 (65,34 т)	13935,57
Якорей и цепей	106-23 (1,74 т)	421,7	-	-
Моделей	-	25,92	-	-
Деревянные работы	-	1039,31	-	1117,89
Малярные работы	-	622,33	-	683,09
Такелаж и оснастка	-	-	-	97,42
Судовые принадлежности	73-27 (1,21 т)	528,27	76-10 (1,25 т)	392,2
Сплав	-	228,76	-	693,1
Цеховая стоимость	2178-15 (35,68 т)	17959,46	4065-15 (66,59 т)	16919,27
Продажная стоимость		23312,12	-	23032,38
Прибыль	-	5352,66	-	6113,11

Судя по судовому списку 1908 г., Пульмановские баржи вошли в состав плавсредств Кронштадтского порта под № 19 и 20; воткинские – № 24, 25, 27, 28, а остальные – 29, 30, 32, то есть в порядке выдачи заказов. При этом, если продуктовые баржи как Пульмана, так и воткинские числятся с характеристиками, полностью соответствующими техзаданию (длина 75', ширина 16', углубление в полный груз 4000 пудов – 3'), то несмотря на явную разнотипность пяти барж Кронштадтской морской лаборатории, они числятся со следующими характеристиками: длина 74' (22,57 м), ширина 16' 4" (4,98 м), углубление с грузом 4000 пудов – 3' (0,91 м) [9].

Летом 1910 г. в целях упорядочения нумерации Пульмановские баржи получили новые номера – № 11 и № 12. Воткинские баржи стали: продуктовые – № 13 и № 14, сухогрузные – № 15 и № 16. Остальные получили номера № 17, № 18 и № 19. Но поскольку в момент выхода приказа № 18 стала 10000-пудовая баржа постройки 1908 г., которую придавали Свеаборгскому порту, нумерацию сухогрузных барж пришлось подкорректировать на № 17, 19 и 20 [10]. Интересно отметить, что в ряде документов, не вдаваясь в детали нумерации, с 1910 г. вместо пяти однотипных барж их становится шесть. По табелю комплек-

тации экипаж четырех продуктовых барж насчитывал 15 чел. (4 утер-офицера и 11 матросов). На шести сухогрузных (с учетом № 18) – 22 чел. (6 унтер-офицера и 16 матросов) [11].

Все баржи благополучно выполняли свои обязанности перед и в годы первой мировой войны. По крайней мере, все они числятся в боевых расписаниях Балтийского флота в 1916 и 1917 гг. [12, 13].

После гражданской войны первая попытка разобраться в доставшемся царском наследии была предпринята в 1922 г., когда руководство Кронштадтского порта подало «Сведения о плавучих средствах Кронпорта». В соответствии с ним, характеристики барж полностью совпадают с таковыми, указанными в судовом списке, кроме баржи № 11, у которой длина указана 79' (24,09 м), явно ошибочно. Баржи № 11–14 значились 1901 г. постройки, а № 15–20 (разумеется, кроме № 18) – 1902 г. Баржам № 11, 12, 13 требовался средний ремонт, № 14, 15, 16, 17 – капитальный, № 19 и 20 – мелкий. По всем указанным плавсредствам значилось: «необходима Кронпорту» [14].

Желая как-то урегулировать вопрос о численности портовых плавсредств, вышел специальный приказ Реввоенсовета о ранжировании военно-морских баз и портов. В зависимости от ранга каждому

порту утверждалось определенное количество судов, в частности Кронштадту как порту 1-го разряда полагалось 20 барж, которых в реальности было больше. Выполняя приказ Реввоенсовета, руководство порта после детального осмотра всех судов в августе 1922 г. разделило их на четыре категории:

- оставленные в порту по штату;
- подлежащие передаче другим учреждениям;
- подлежащие сдаче в аренду;
- подлежащие сдаче на слом.

К первой группе относились баржи № 12, 13, 15 и 19, причём № 15 находилась к этому моменту в распоряжении Убекобалта (Управление обеспечения безопасности мореплавания, которое по отдельному штату как раз могло иметь одну баржу). Ко второй категории герои нашего повествования не относились. Подлежали сдаче в аренду № 11, 16, 20, а списанию – № 14 и № 17 [14].

На август 1923 г. состояние барж № 11 и 16 в документе никак не характеризуется. По ним стоит пустое место, хотя все остальные позиции по другим судам заполнены, возможно, это связано с тем, что составитель не имел полной информации. Но при этом далее по № 11 значится, что она затонула в Петрограде. А вот баржа № 20 была передана в распоряжение Порохового завода, где уже получила № 1 [15]. Состояние судов,

отнесенных к первой группе в документе, не описано, но поскольку напротив каждого поставлена галочка, можно предположить, что они «действующие» [15]. Это подтверждается ведомостями «Состав морских сил РСФСР», в которых в период с 1922 по 1924 г. по всем имевшимся в строю судам отмечается изменение их состояния. А поскольку по баржам № 12, 13, 15 и 19 никаких особых отметок нет, получается, что они находились в эксплуатации весь этот период [16]. Что касается № 14 и 17, то уже к августу 1923 г. Фондовая комиссия Балтийского флота продала их частным лицам [15]. Цель продажи в документе не указана, но подразумевается, что на слом.

На 10 апреля 1924 г. в Главном военном порту числились баржи № 12, 13, 15 и 19. Но если грузоподъемность № 13 и № 15 значилась как 4000 пудов, то у № 12 и № 19 – 2000 пудов, что, возможно, характеризовало их текущее техническое состояние [17]. Находящаяся у Порохового завода баржа № 1 также имела грузоподъемность 2000 пуд.

22 марта 1924 г. командир Кронштадтского военного порта отправил в Морской штаб Республики (Морштаресп) секретный проект приказа, составленный в ответ на предписание Морштареспа № 91 о переименовании имеющих в его распоряжении плавсредств. С одной стороны, это ликвидировало определенную неразбериху в нумерации, а с другой – увязывало наличные силы с жесткими штатами порта. В соответствии с ним баржа № 12 становилась № 7, № 13 стала № 8, № 19 стала № 9 и лишь № 15 (напомним, она была у Убекобалта) сохранила свой номер. Этим же проектом узаконивалось переименование баржи № 1, находившейся в распоряжении Порохового завода [18].

К сожалению, о дальнейшей судьбе 75-футовых барж судить сложно. Вскоре после приказа о переименовании в распоряжение Главного военного порта передали плавсредства Кронштадтской крепости и нумерация еще раз сменилась.

Вероятнее всего, в 1926 г. четыре оставшиеся в строю баржи

получили номера в диапазоне № 30–35. Если это так, то 4 ноября 1931 г. по еще одному большому приказу о перенумерации они повысили свой номер на два пункта, став № 32–37 соответственно. Все они числились как сухогрузные, грузоподъемностью 80–100 брт. и длиной корпуса 24–25 м. При этом грузоподъемность судов часто пересматривалась в соответствии с их техническим состоянием, поэтому на их основе реконструировать первоначальные номера невозможно.

Переход СССР к метрической системе сделал невозможным отследить начальные номера и по характеристикам. 75-футовая длина при переводе в метры округлялась иногда весьма произвольно, так что например, старый 70-футовый корпус при переводе в метры мог получиться больше, чем 75-футовый. Год постройки также не дает возможность как-то вычислить нужные суда, поскольку все дореволюционные баржи числились как «построенные до 1917 г.». Возможно, это делалось, чтобы не портить красивые цифры наличием судов солидного возраста.

Баржи из этого диапазона номеров прошли капитальный ремонт в 1934–1935 гг. (№ 31, № 32, № 36). В 1934 г. в капремонт вывели и баржи № 33 и 35, который в итоге не проводился, а суда списали, заменив их новыми плавсредствами тех же номеров. На баржах № 34 и № 37 ремонта не проводили, но при каждом обследовании констатировали, что они его срочно требуют. 17 декабря 1940 г. все указанные баржи получили новые литерно-цифровые обозначения, в результате чего № 32–37 стали СБ-18–СБ-23 (литеры «СБ» означали «сухогрузная баржа»).

Об участии барж в Великой Отечественной войне можно лишь догадываться, но поскольку несколько из них дожили до 1940 г., можно предположить, что они в ней принимали участие. Имеется информация, что баржа № 32 погибла в районе Петергофа в результате обстрела артиллерией противника [19], но вот была ли это старая 75-футовая баржа Кронштадтского порта без дополнительных источников сказать невозможно.

Но самая интересная судьба выпала на долю баржи № 14. Проданная для разборки на слом инженеру А. Х. Легачу, она была им отремонтирована. Всего он подобным образом приобрел шесть барж (в том числе бывший мусорный плашкоут № 28), составив тем самым конкуренцию государственному пароходству. Все баржи в его флоте сохранили старые номера, и все в 1925 г. прошли осмотр регистром для использования их в качестве грузовых несамоходных судов. 29 октября 1925 г. прошла осмотр и шаланда-грязнуха № 14 с присвоением ей регистрационного номера 30971 [20]. С окончанием политики НЭПа деятельность А. Х. Легача стала объектом судебного разбирательства. К сожалению, сведениями о его дальнейшей судьбе автор не располагает, а весь его флот (по всей вероятности) передали в Северо-Западное управление государственного речного транспорта.

#### Литература

1. РГА ВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 460.
2. РГА ВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 584.
3. РГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 744.
4. РГА ВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 588.
5. РГА ВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 698.
6. Центральный государственный архив Удмуртской республики (ЦГА УР), ф. 212, оп. 1, д. 10224.
7. Музей истории и культуры города Воткинска (МИКВ), д. 4812.
8. РГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1430.
9. Судовой список. Ч. II Портовые плавучие средства. СПб.: Типография Морского министерства в Главном адмиралтействе, 1908.
10. РГА ВМФ, ф. 930, оп. 25, д. 242.
11. РГА ВМФ, ф. 930, оп. 6, д. 117.
12. Список плавучих средств портов и крепостей Балтийского моря. К боевому расписанию на 1916 г. СПб.: Типография штаба Командующего флотом Балтийского моря, 1916.
13. Список плавучих средств флота, портов и крепостей Балтийского моря. К боевому расписанию на 1917 г. СПб.: Типография штаба Командующего флотом Балтийского моря, 1917.
14. РГА ВМФ, ф. Р-12, оп. 1, д. 205.
15. РГА ВМФ, ф. Р-92, оп. 1, д. 634.
16. РГА ВМФ, ф. Р-1, оп. 3, д. 1393.
17. РГА ВМФ, ф. Р-92, оп. 1, д. 675.
18. РГА ВМФ, ф. Р-92, оп. 1, д. 692.
19. Окоороков А. В. Свод объектов подводного культурного наследия России. Ч. IV. Балтийское море. М.: Институт наследия, 2020.
20. Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1-е марта 1926 г./Под ред. Н. Я. Волжанского. М.: Транспечать, 1926.