



Published in the USA  
 Russkaya Starina  
 Issued since 2010.  
 E-ISSN: 2409-2118  
 2024. 15(1): 17-21

DOI: 10.13187/rs.2024.1.17  
<https://rs.cherkasgu.press>



## Identification of Vessels of the Non-Self-Propelled Fleet of A.Kh. Legach

Nicholas W. Mitiukov<sup>a, \*</sup>

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

### Abstract

Currently, the New Economic Policy, pursued in the USSR in the 1920s, is considered almost as an ideal system of government. It combined elements of private initiative and strict government control. At the same time, the authors usually do not consider the process of winding down the NEP, by default assuming that it passed peacefully and without incidents. The focus of the work is one of the small episodes of this period, which became the object of legal proceedings, when the Nepman businessman engineer Legach was able to buy up a number of Baltic Fleet ships destined for liquidation for next to nothing, and on the basis of them create his own private shipping company. The literature is analyzed in order to identify the vessels acquired by Legach. The main materials of the work were a summary of the abuses of the Nepmen, published in the collection of Yu. Larin. Based on the comparative historical method, the vessels that were at the disposal of Legach with watercraft are identified, and the connection of their biography with the vessels that were part of the Baltic Fleet before the revolution is made. After determining their numbers, based on the documentation of the Russian State Archive of the Navy, confirmation of the fact of sale of these vessels to private owners is made. As a result of the identification, it turned out that all existing vessels retained their old numbers. At the same time, the former barges remained barges, and the dinghies began to be classified as scows. Of the six ships, two were relatively new, built in the early 1900s, and their decommissioning may indeed have had a corruption component.

**Keywords:** NEP, shipping, Baltic Fleet, private shipping company.

### 1. Введение

В настоящее время новую экономическую политику (НЭП), проводившуюся в СССР в 1920-е гг., воспринимают едва ли не как идеальную систему государственного устройства. В ней объединились элементы частной инициативы и жесткого государственного управления. При этом авторы обычно не рассматривают процесс свертывания НЭПа, по умолчанию предполагая, что он прошел мирно и без эксцессов. В центре внимания работы один из небольших эпизодов этого периода, ставший предметом судебного разбирательства, когда бизнесмен-нэпман инженер А.Х. Легач смог за бесценок скупить ряд судов Балтийского флота, подлежащих ликвидации, и на их основе создать собственное частное пароходство. В статье производится анализ литературы с целью выявления судов, приобретенных Легачем.

### 2. Материалы и методы

Основным материалом работы послужила сводка о злоупотреблениях нэпманов, опубликованная в сборнике Ю. Ларина (Ларин, 1927: 25-29). С помощью сравнительно-

\* Corresponding author

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

исторического метода производится выявление судов, оказавшихся в распоряжении А.Х. Легача, с плавсредствами и связь их биографии с находившимися до революции в составе Балтийского флота судами. После определения их номеров на основе документации Российского государственного архива Военно-морского флота (далее – РГА ВМФ) производится подтверждение факта продажи указанных судов частникам.

### 3. Обсуждение и результаты

В настоящее время тематика НЭПа довольно популярна как среди экономистов (Грузицкий, 2015), так и среди юристов (Антипова, Хрущёв, 2023). При этом некоторые авторы видят в НЭПе едва ли не признаки идеального общества, например, с точки зрения антикризисных мероприятий (О-Ун-Дар, 2019). Однако достаточно сильны позиции и историков, которые, вслед за теоретическим наследием советской науки, доказывают, что переход от НЭПа к форсированной индустриализации был неизбежным и закономерным (Недошивин, 2017). Имеются также работы о ненужности НЭПа как такового (Кузнецов и др., 2020). При этом в литературе практически не поднимается вопрос, как и в каких условиях происходило свертывание НЭПа. А оно, вероятно, было далеко не мирным.

В настоящее время одним из наиболее авторитетных источников для изучения позднего НЭПа является работа Ю. Ларина (Ларин, 1927). Среди прочих негативных фактов деятельности нэпманов в ней приводятся материалы, послужившие основой для судебного разбирательства по делу А.Х. Легача: «... в порядке реализации “малогодных” и “излишних” неликвидных имуществ был создан и частный водный транспорт. Это производилось таким образом. Вот, например, бывший купец первой гильдии Легач купил у Фонкомбалта в Ленинграде за 5 тыс. руб. следующие вещи (заимствую и этот пример из сводок т. Кондурушкина): 1) один буксирный пароход в 44 индикаторные силы; 2) один плашкоут грузоподъемностью в 7 тыс. пудов; 3) один плашкоут длиной в 10 саженей; 4) одну железную баржу грузоподъемностью в 6 тыс. пудов; 5) одну железную баржу грузоподъемностью в 10 тыс. пудов; 6) одну железную баржу грузоподъемностью в 9 тыс. пудов; 7) шаланду № 71; 8) железную баржу грузоподъемностью в 7 тыс. пудов; 9) буксирный пароход, который один стоит много дороже этих 5 тыс. рублей. Необходимо отметить, что во главе этого Фонкомбалта стояли инженеры-специалисты. Купив этот небольшой водный флот, этот самый Легач начал затем конкурировать с Государственным пароходством, получая заказы на перевозку от Нефтеторга и других государственных учреждений. Легач продолжал и далее скупку за бесценок неликвидного имущества, в которое попадали стальной и пеньковый трос, листовое железо и пр. Купил 40 тыс. пудов стали из бортов старых судов и в конце концов заключил вместе с бывшим владельцем завода сельскохозяйственных орудий договор с Ленинградским лесным институтом на шесть лет на эксплуатацию 18 тыс. десятин леса института в Парголово-ском лесничестве для выгонки скипида, смолы и угля» (Ларин, 1927: 27).

Судя по регистру 1926 г., на момент его составления А.Х. Легачу принадлежало шесть несошедших судов (Таблица 1). При этом № 33 и № 23 числились как баржи, № 4, № 28 и № 14 – как шаланды и № 30 – как баржа-шаланда. Районом плавания для всех судов значилась Нева и Финский залив. Все суда в 1925 г. прошли осмотр регистром: 6 мая – № 33 и № 23; 29 октября – № 30, № 4, № 28 и № 14. По роду перевозимого груза все значились как грязнухи – суда, предназначенные для транспортировки грунта (Регистр, 1926: 342).

**Таблица 1.** Фрагмент регистра 1926 г. со списком судов, принадлежавших А.Х. Легачу (Регистр, 1926: 342)\*

№ п/п	Рег. №	Судно	Размерения, м	Год	Грузоп. т.	Осадка, м
3562	30140	№ 33	38,40 × 6,72 × 3,20	1885	235 / 294	0,91 / 2,07
3563	30966	№ 30	28,30 × 6,80 × 2,88	–	241 / 200	0,50 / 2,08
3564	30969	№ 4	28,30 × 6,95 × 2,44	–	162 / 128	0,45 / 1,68
3565	31015	№ 23	25,75 × 6,10 × 2,18	–	107 / 121	0,61 / 1,45
3566	30983	№ 28	19,50 × 6,85 × 2,28	–	108 / 108	0,55 / 1,44
3567	30971	№ 14	22,42 × 4,75 × 2,36	–	99 / 99	0,45 / 1,61

\* Размерения даны по формуле: длина × ширина × высота борта. Грузоподъемность: максимальная грузоподъемность, т/регистрационный тоннаж. Осадка: порожним/в грузу.

Самый близкий по моменту издания был Судовой список 1908 г. Поскольку в нем повторяющуюся нумерацию имели баржи Кронштадтского и Петербургского порта, а также плашкоуты Кронштадтского, имеет смысл проанализировать их характеристики по всем этим категориям. Нумерация барж и плашкоутов Петербургского порта была сплошная: до № 27 значились баржи, с № 28 – плашкоуты (Таблица 2).

**Таблица 2.** Плавсредства Кронштадтского (К) и Петербургского (П) портов в 1908 г., имевших ту же нумерацию, что суда Легача (Судовой список, 1908: 6-39): б – баржа, п – плашкоут

		Размерения, футы-дюймы / м	Грузоп., пуд. / т.	Год, место постройки
№ 4	П (б)	75-0 × 17-6 × 4-0 / 22,87 × 5,33 × 1,22	2616 / 42,8	1861, Вотк. з-д
	К (б)	75-0 × 16-0 × 2-6 / 22,87 × 4,88 × 0,76	2000 / 32,8	1878, з-д Бритнева
	К (п)	70-0 × 24-5 × 4-6 / 21,35 × 7,45 × 1,37	6000 / 98,3	1872, з-д Бритнева
№ 14	П (б)	90-0 × 22-6 × 4-6 / 27,45 × 6,86 × 1,37	7440 / 121,9	1865, СПб.
	К (б)	75-0 × 16-0 × 3-0 / 22,87 × 4,88 × 0,91	4000 / 65,5	1901, Вотк. з-д
	К (п)	61-0 × 22-4 × 1-0 / 18,60 × 6,81 × 0,30	5000 / 81,9	1864, Вотк. з-д
№ 23	П (б)	65-0 × 14-0 × 4-6 / 19,82 × 4,27 × 1,37	3318 / 54,3	1861, Ижор. з-д
	К (б)	85-0 × 21-0 × 2-4 / 25,92 × 6,40 × 0,71	7000 / 114,7	1857, Вотк. з-д
	К (п)	61-0 × 22-4 × 1-0 / 18,60 × 6,81 × 0,30	5000 / 81,9	1864, Вотк. з-д
№ 28	П (п)	60-0 × 15-0 × 3-6 / 18,3 × 4,57 × 1,07	4000 / 65,5	1884, СПб.
	К (б)	90-0 × 22-0 × 4-0 / 27,45 × 6,71 × 1,22	9000 / 147,4	1862, Вотк. з-д
	К (п)	61-0 × 22-4 × 1-0 / 18,60 × 6,81 × 0,30	5000 / 81,9	1903, Кронштадт
№ 30	К (б)	90-0 × 22-0 × 4-0 / 27,45 × 6,71 × 1,22	9000 / 147,4	1862, Вотк. з-д
	К (п)	61-0 × 22-4 × 1-0 / 18,60 × 6,81 × 0,30	5000 / 81,9	1903, Кронштадт
№ 33	К (б)	120-0 × 22-0 × 4-2 / 36,60 × 6,71 × 1,27	10000 / 163,8	1867, Вотк. з-д
	К (п)	61-0 × 22-4 × 1-0 / 18,60 × 6,81 × 0,30	5000 / 81,9	1903, Кронштадт

Сравнивая данные таблиц 1 и 2, можно сделать следующие заключения.

Баржа № 33 – это явно бывшая 120-футовая баржа Кронштадтского порта.

Баржа-шаланда № 30 – бывшая 90-футовая баржа Кронштадтского порта.

Шаланда № 4, скорее всего, плашкоут № 4 Кронштадтского порта. Все имеющиеся в таблице 2 плавсредства имеют существенно меньшую длину, чем шаланда Легача. Но обращает на себя большая ширина корпуса, что как раз и соответствует плашкоуту. Таким образом, в данных регистра 1926 г., возможно, имеется опечатка.

Баржа № 23 – бывшая 85-футовая баржа Кронштадтского порта.

Шаланда № 28 – бывший плашкоут Кронштадтского порта.

Шаланда № 14 – бывшая 75-футовая баржа Кронштадтского порта.

Как видно, в основном бывшие плашкоуты стали шаландами, кроме 75-футовой баржи, которая, по сути, также является типом судна, близким к плашкоуту.

В этой связи можно установить соответствие между судами, приведенными в списке Ю. Ларина. Три судна идентифицируются однозначным образом: железная баржа грузоподъемностью в 10 тыс. пудов – это № 33; железная баржа грузоподъемностью в 9 тыс. пудов – это № 30; железная баржа грузоподъемностью в 7 тыс. пудов – это № 23.

Плашкоут длиной в 10 сажений (21,3 м) – скорее всего, имеется в виду плашкоут постройки завода Бритнева (№ 4), имевший именно такую длину (70 футов = 21,35 м).

Грузоподъемность оставшейся баржи № 14 и плашкоута № 28 совершенно не совпадают с приведенными в списке Ю. Ларина. Вместо 6000 и 7000 пудов у них 4000 и 5000 соответственно. Но, во-первых, совпадает разница: грузоподъемность первого меньше грузоподъемности второго на 1 тыс. пудов, а во-вторых, речь идет о сравнительно новых судах, 1901 и 1903 гг. постройки, для которых, вполне вероятно, грузоподъемность могли и увеличить.

Под шаландой № 71 в списке Ю. Ларина, скорее всего, имеется в виду плашкоут № 71 Кронштадтского порта. Его размерения – 60'0" × 18'0" × 5'6" (18,30 × 5,49 × 1,68 м), грузоподъемность – 7000 пудов, построен в 1864 г. в Кронштадте (Судовой список, 1908: 40-41).

Для подтверждения полученных умозаключений имеет смысл сравнить выявленный список судов, принадлежавших Легачу, со списком судов Кронштадтского порта на начало 1920-х гг., в котором указывается их состояние.

Так, имеются «Сведения по списку флота и плавучих средств военных портов» (составлен в начале 1922 г.), в которых по всем перечисленным судам имеется приписка «необходим Кронштадту», но они различаются уровнем необходимого ремонта (РГА ВМФ. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 205. Л. 11-15). Все шесть плавсредств из [таблицы 1](#) нуждаются в капитальном ремонте. Плашкоут № 71 в списке отсутствует.

Еще один документ указывает на решение о дальнейшей судьбе судов Главвоенкронпорта, принятое после освидетельствования судов в августе 1922 г. Баржу № 30 предполагается сдавать в аренду, остальные – сдать на слом (РГА ВМФ. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 205. Л. 102-103). Плашкоут № 71 в списке снова отсутствует.

Еще один документ, датированный августом 1923 г., имеет ряд интересных дополнений. Баржи № 14, № 23, № 30 и № 33 в нем значатся как предназначенные для ликвидации на усмотрение Фондовой комиссии, при этом баржа № 30 вписана от руки, вероятно, после его составления. Плашкоуты № 4 и № 28 уже проданы Фондкомбалтом частному лицу (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 634. Л. 30-31). Хотя относительно шаланды № 71 документ ничего не сообщает, в нем имеется информация, что паровой катер № 2 «продан Фондкомбалтом инженеру Легачу» (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 634. Л. 61). Он был 1882 г. постройки, имел водоизмещение 18 т, размерения – 45' × 10,5', мощность – 40 л.с. (РГА ВМФ. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 205. Л. 103).

#### 4. Заключение

В результате проведенной идентификации несамоходного флота, принадлежавшего в 1926 г. А.Х. Легачу, выяснилось, что все имеющиеся суда сохранили свои старые номера. При этом из шести барж и плашкоутов два представляли собой относительно новые суда, постройки начала 1900-х гг. (около двух десятков лет назад), что для несамоходных средств с их сроком службы по 50–80 лет является подозрительным.

#### Литература

[Антипова, Хрущёв, 2023](#) – Антипова К.Н., Хрущёв Е.Г. Теоретико-правовой анализ политики и промышленности в годы НЭП // *In Situ*. 2023. № 3. С. 19-22.

[Грузицкий, 2015](#) – Грузицкий Ю.Л. НЭП в Беларуси // *Финансы, учет, аудит*. 2015. № 2. С. 39-41.

[Кузнецов и др., 2020](#) – Кузнецов Е.В., Казенков О.Ю., Малашкина О.Ф., Попов Г.Г., Ермаков Д.Н. Актуальные аспекты эффективности новой экономической политики (НЭП) для индустриального развития Советского Союза в межвоенные годы // *Право и государство: теория и практика*. 2020. № 10 (190). С. 48-53.

[Ларин, 1927](#) – Ларин Ю. Частный капитал в СССР. М.; Л.: Гос. изд-во, 1927. 312 с.

[Недошивин, 2017](#) – Недошивин А.В. Переход к индустриализации как необходимый этап исторического развития СССР // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2017. № 2 (51). С. 56-61.

[О-Ун-Дар, 2019](#) – О-Ун-Дар К.У. Ретроспективный взгляд на новую экономическую политику // *Социально-экономический и гуманитарный журнал*. 2019. № 4 (14). С. 164-177.

[Регистр, 1926](#) – Регистр Союза ССР. Список речных судов. Составлен по данным Местных Бюро Регистра Союза ССР на 1-е марта 1926 года / Под ред. Н.Я. Волпянского. М.: Транспечать, 1926. 632 с.

[РГА ВМФ](#) – Российский государственный архив Военно-морского флота.

[Судовой список, 1908](#) – Судовой список 1908 г. Исправлено по 7 июня. Ч. II Портовые, плавучие средства и IV Приложения. СПб.: Типография морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1908. 200 с.

#### Reference

[Antipova, Khrushchev, 2023](#) – Antipova, K.N., Khrushchev, E.G. (2023). Teoretiko-pravovoi analiz politiki i promyshlennosti v gody NEP [Theoretical and legal analysis of politics and industry during the NEP years]. *In Situ*. 3: 19-22. [in Russian]

Gruzitskii, 2015 – Gruzitskii, Yu.L. (2015). NEP v Belarusi [The NEP in Belarus]. *Finansy, uchet, audit*. 2: 39-41. [in Russian]

Kuznetsov i dr., 2020 – Kuznetsov, E.V., Kazenkov, O.Yu., Malashkina, O.F., Popov, G.G., Ermakov, D.N. (2020). Aktual'nye aspekty effektivnosti novoi ekonomicheskoi politiki (NEP) dlya industrial'nogo razvitiya Sovetskogo Soyuza v mezhvoennye gody [Actual aspects of the effectiveness of the New Economic Policy (NEP) for the industrial development of the Soviet Union in the interwar years]. *Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika*. 10 (190): 48-53. [in Russian]

Larin, 1927 – Larin, Yu. (1927). Chastnyi kapital v SSSR [Private capital in the USSR]. M.; L.: Gos. izd-vo, 312 p. [in Russian]

Nedoshivin, 2017 – Nedoshivin, A.V. (2017). Perekhod k industrializatsii kak neobkhodimiy etap istoricheskogo razvitiya SSSR [Transition to industrialization as a necessary stage in the historical development of the USSR]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura*. 2 (51) 56-61. [in Russian]

O-Un-Dar, 2019 – O-Un-Dar, K.U. (2019). Retrospektivnyi vzglyad na novuyu ekonomicheskuyu politiku [A retrospective look at the new economic policy]. *Sotsial'no-ekonomicheskii i gumanitarnyi zhurnal*. 4 (14): 164-177. [in Russian]

Registr, 1926 – Registr Soyuz SSR. Spisok rechnykh sudov. Sostavlenn po dannym Mestnykh Byuro Registra Soyuz SSR na 1-e marta 1926 goda [Register of the Union of Soviet Socialist Republics. List of river vessels. Compiled according to the data of the Local Bureaus of the Register of the Union of Soviet Socialist Republics on March 1, 1926]. Ed. by N.Ya. Volpyansky. M.: Transpechat', 1926. 632 p. [in Russian]

РГА ВМФ – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv Voенно-morskogo flota [The Russian State Archive of the Navy].

Sudovoi spisok, 1908 – Sudovoi spisok 1908 g. Ispravleno po 7 iyunya. Ch. II Portovye, plavuchie sredstva i IV Prilozheniya [Ship List 1908. Corrected to June 7. Part II Port, floating facilities and IV Appendices.]. SPb.: Tipografiya morskogo ministerstva v Glavnom Admiralteistve, 1908. 200 p. [in Russian]

## Идентификация судов несамоходного флота А.Х. Легача

Николай Витальевич Митюков<sup>а, \*</sup>

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

**Аннотация.** В настоящее время новую экономическую политику, проводившуюся в СССР в 1920-е гг., воспринимают едва ли не как идеальную систему государственного устройства. В ней объединились элементы частной инициативы и жесткого государственного управления. При этом авторы обычно не рассматривают процесс свертывания НЭПа, по умолчанию предполагая, что он прошел мирно и без эксцессов. В центре внимания работы – один из небольших эпизодов этого периода, ставший объектом судебного разбирательства, когда бизнесмен-нэпман инженер А.Х. Легач смог за бесценок скупить ряд судов Балтийского флота, подлежащих ликвидации, и создать собственное частное пароходство. Производится анализ литературы с целью выявления судов, приобретенных Легачем. Основным материалом работы послужила сводка о злоупотреблениях нэпманов, опубликованная в сборнике Ю. Ларина. С применением сравнительно-исторического метода производится выявление судов, оказавшихся в распоряжении Легача, с плавсредствами и связь их биографии с находившимися до революции в составе Балтийского флота судами. После определения их номеров на основе документации Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ) производится подтверждение факта продажи указанных судов частникам. В результате проведенной идентификации выяснилось, что все имеющиеся суда сохранили свои старые номера. При этом бывшие баржи так и остались баржами, а плашкоуты стали числиться шаландами. Из шести судов два были относительно новые, постройки начала 1900-х гг., и их списание, возможно, действительно имело коррупционную составляющую.

**Ключевые слова:** НЭП, судоходство, Балтийский флот, частное пароходство.

\* Корреспондирующий автор

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