

Оригинальная статья

УДК 930.2:94(47).084.8

<https://doi.org/10.26907/2541-7738.2025.2.17-29>**Опыт реконструкции судового состава на примере хозяйств Сарапульского района УАССР периода Великой Отечественной войны**Н.В. Митюков¹✉, Ю.Л. Ким²¹Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, г. Ижевск, Россия²Удмуртский государственный университет, г. Ижевск, Россия✉ nico02@mail.ru**Аннотация**

На сегодняшний день вследствие ограниченности источниковой базы отсутствует системное описание истории отечественного водного транспорта; выводы, полученные на основе анализа деятельности пароходств, распространяются на весь водный транспорт региона. Для проверки правомерности подобного подхода предпринята комплексная реконструкция состава флотов камских хозяйств Удмуртии. На первом этапе проводилась реконструкция судового состава и его эволюции на основе архивных фондов хозяйств, после чего для доказательства полноты полученного списка осуществлялась его верификация на основе данных Удмуртского статистического управления. Предлагаемая методика показала свою эффективность на примере реконструкции судового состава периода Великой Отечественной войны. Сделан вывод о невозможности распространения выводов, полученных только на основе данных по Камскому речному пароходству, на весь водный транспорт региона. Кроме того, выявлен ряд закономерностей в работе удмуртских хозяйств в военные годы. Поскольку они выполняли важные оборонные заказы, то с потерей Донбасса вынуждены были перейти на альтернативные энергоносители (дрова и торф), которые приходилось возить за 30–40 км, что придавало флоту стратегическую важность. В результате мобилизация судового состава в удмуртских хозяйствах отсутствовала, а численность флота к концу войны даже незначительно возросла. Также для увеличения эффективности использования имевшихся ресурсов производилась рокировка судов даже между хозяйствами разных наркоматов.

Ключевые слова: анализ источников, реконструкция динамики судового состава, Великая Отечественная война, Сарапульский район, водный транспорт

Для цитирования: Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Опыт реконструкции судового состава на примере хозяйств Сарапульского района УАССР периода Великой Отечественной войны // Учен. зап. Казан. ун-та. Сер. Гуманит. науки. 2025. Т. 167, кн. 2. С. 17–29. <https://doi.org/10.26907/2541-7738.2025.2.17-29>.

Original article

<https://doi.org/10.26907/2541-7738.2025.2.17-29>

Reconstruction of the fleet composition employed by enterprises in the Sarapul district of the Udmurt ASSR during the Great Patriotic War

N.V. Mitiukov¹✉, Yu.L. Kim²

¹ Udmurt Federal Research Center, Ural Branch, Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russia

² Udmurt State University, Izhevsk, Russia

✉ nico02@mail.ru

Abstract

Due to the limited availability of primary sources, the history of Russian river transport is still sketchy and lacks a systematic description. Existing historical accounts are based on the results from the analysis of the activities of individual steamship enterprises that have been extrapolated to the entire water transport system of the region. In order to verify the validity of such generalizations, this study undertakes a comprehensive two-stage reconstruction of the fleet composition in Udmurtia's Kama enterprises: at the first stage, the fleet composition and its evolution are reconstructed using the archival records of local enterprises; at the second stage, the completeness and reliability of the obtained dataset are verified against the records provided by the Udmurt Statistical Office. The proposed approach is found to be effective for the period of the Great Patriotic War, also when applied to the reconstruction of the fleet of enterprises not represented in the archival records (the Sarapul Distillery and the Sarapul Timber Depot). However, it is methodologically unsound to extrapolate the results obtained for the Kama steamships to the full scope of river transport in the region. In addition, the workflow of Udmurt enterprises during the wartime is considered. They were engaged into fulfilling critical defense orders and, with the loss of the Donbass, were forced to switch to alternative energy sources (firewood and peat), which had to be transported over 30–40 km, thus increasing the strategic value of the fleet. As a result, the vessels used by Udmurt enterprises were not mobilized, and the regional fleet even slightly expanded by the end of the war. To further optimize available resources, the vessels were redistributed between different people's commissariats.

Keywords: source analysis, reconstruction of fleet composition dynamics, Great Patriotic War, Sarapul district, water transport

For citation: Mitiukov N.W., Kim Yu.L. Reconstruction of the fleet composition employed by enterprises in the Sarapul district of the Udmurt ASSR during the Great Patriotic War. *Uchenye Zapiski Kazanskogo Universiteta. Seriya Gumanitarnye Nauki*, 2025, vol. 167, no. 2, pp. 17–29. <https://doi.org/10.26907/2541-7738.2025.2.17-29>. (In Russian)

Введение. История советского водного транспорта до настоящего времени полна парадоксов. С одной стороны, в рамках планового хозяйства весь водный транспорт, казалось бы, должен быть взят на жесткий учет, но с другой – наличие в СССР разветвленных ведомственных структур позволяло осуществлять планирование и учет в рамках этих ведомств.

В связи с вышеуказанным до настоящего времени не было обобщающих комплексных работ о речном транспорте, составленных на основе изучения флотов всех учреждений региона.

Если в названии подобной работы и не отражен тот факт, что в ней описана история речного транспорта на основе данных о пароходствах, то даже при поверхностном анализе это становится очевидным. Например, диссертация Е.В. Харловой формально посвящена речному транспорту Западной Сибири, но при рассмотрении списка источников выясняется, что автор использовал лишь фонды пароходств Западной Сибири [1]. Аналогичным образом в диссертации В.Г. Зюрина особую значимость для истории Тихвинской водной системы советского периода имеют документы, изданные Северо-Западным пароходством и Наркоматом водного транспорта [2]. В работе О.А. Гоманенко приведены данные о потерях речного транспорта в ходе Сталинградской битвы, но, как указывает сам исследователь, это лишь суда, подведомственные Наркомату речного флота [3].

Очевидно, причины подобной однобокости следует искать в специфике источниковой базы. По линии Наркомречфлота с разной степенью регулярности публиковались расписания движения флота, диспетчерские справочники и другая подобная литература. Фонды пароходств также содержат достаточно полную делопроизводственную документацию, включающую приказы о постановке принятых судов на учет, их списании. В ежегодных отчетах регулярно даются списки наличного флота. Но по линии других наркоматов, хозяйства которых также имели весьма значительный флот, подобная документация отсутствует. Так, например, архивный фонд сплавного треста «Камлесосплав» (ГАПК. Ф. Р-1006, далее ГАПК), чей флот по численности был вполне сопоставим с Камским речным пароходством, аналогичных данных не содержит. Делопроизводственная документация, очевидно определяемая требованиями Наркомлеспрома, включает многочисленные приказы и документы о заготовках леса, выполнении плана и т. п. при полном отсутствии информации о состоянии имеющегося флота. Специалисты по истории лесных хозяйств СССР с горечью констатируют: «... отчетливо выявлялась серьезная проблема отсутствия в архивных фондах важных материалов по отдельным предприятиям и промышленным объединениям...» [4, с. 33].

Аналогичная ситуация складывалась в хозяйствах, входивших в структуры наркоматов легкой, оборонной промышленности и др., и усугублялась, в случае если флот предприятия выполнял заведомо вспомогательные функции. Тогда даже в специальных формах по учету водного транспорта на предприятии могли ставить прочерки по всем графам, несмотря на то что флот у него был, как это делалось, например, на заводе № 235, передавшем все суда заводскому профкому.

Таким образом, составление списка флотов хозяйств определенного региона превращается в нетривиальную задачу, предполагающую прежде всего разработку методов анализа имеющейся в фондах документации, на основе которой можно выявить данные о флоте. На втором этапе работы для доказательства того, что составленный список является исчерпывающим, привлекались документы Удмуртского отделения статистики. Данные по флотам отдельных хозяйств в нем полностью обезличены, но мы исходили из того, что общее число указанных судов должно сходиться с таковым в реконструированных списках.

Реконструкция флотов сарапульских хозяйств. Большинству сарапульских хозяйств нами были посвящены отдельные работы, краткий конспект которых приведен ниже. Данные об имеющемся флоте помещены в табл. 1.

1. Сарапульский горперевоз всю войну обеспечивал переправу через Каму [5]. Он входил в Сарапульский горкомхоз Наркомхоза. В 1939 г. в хозяйстве имелись железные катера:

«Стрела», «Коммунар» и «Освод», а также деревянные паромы: № 1, № 2, № 3 и № 4. Все катера войну пережили. Паром № 1 погиб во время ледохода в 1941 г., паром № 2, ставший с 1942 г. № 1, пережил войну и был списан в 1949 г. Паром № 3, с 1942 г. ставший паромом № 2, в 1943 г. пострадал во время ледохода и был разграблен местными жителями. Паром № 4 в конце навигации 1942 г. использовался как дебаркадер в с. Тарасово, где вмерз в лед. Из-за ветхого состояния его разобрали на дрова на месте стоянки.

2. Сарапульский освод по состоянию на апрель 1940 г. имел в своем составе два спасательных катера и 35 шлюпок (ЦГА УР1. Д. 2, л. 64). В свою очередь, в 1938 г. статьи расходов хозяйства распределялись на катер № 1 с двигателем СТЗ (30 л. с.) и катер «Спасательный» с двигателем ГАЗ (40 л. с.) (ЦГА УР1. Д. 13, л. 8). Это объяснялось тем, что у освода была спасательная станция и специальный пост. Первое судно эксплуатировалось в 1939 г. 127 ч., а второе лишь 4 ч., так что, очевидно, на станции был катер № 1, а для поста начали строить второй, чтобы «вписаться» в нормы. Указанную «странность» в сроке эксплуатации объясняет «Отчет о наличии моторного флота Удм[уртского] республ[иканского] освода по состоянию на 1/V-40 г.». Судя по нему, «буксирный катер» с двигателем СТЗ был построен в Сарапуле в 1937 г. и его предполагалось эксплуатировать до 1942 г. Судно работало как спасательное, имело двигатель на керосине, грузоподъемность составляла 12 т. Второй катер с мотором ГАЗ-А, также сарапульской постройки 1939 г., предполагалось эксплуатировать до 1944 г. Он тоже числится как спасательный, имел двигатель на бензине, грузоподъемность 750 кг. Среди всех судов Удмуртского освода эти два были самые крупные (ЦГА УР1. Д. 15, л. 48). Таким образом, второй катер построили лишь в 1939 г., очевидно к концу навигации, поэтому он в тот год почти не эксплуатировался. Но в IV квартале 1940 г. у Сарапульского освода числится лишь один моторный катер в 40 л. с. (ЦГА УР1. Д. 15, л. 163), и, судя по отчетам, он находится на балансе в 1941 г. (ЦГА УР1. Д. 35, л. 84) и во II квартале 1942 г. (ЦГА УР1. Д. 35, л. 40).

3. Сарапульский гортоп в 1936 г. хозяйственным способом построил для своих нужд катер «Гортоп» с длиной корпуса 10.5 м [6]. На судне стоял двигатель «Интер» в 30 л. с., этот катер числился в хозяйстве все войну. Из несамоходного флота гортоп имел баржи № 1 и № 2, списанные в 1940 г. При этом баржа № 2, вероятно, использовалась как стоечная до 1945 г. В 1940 г. построена баржа № 3, списанная в 1946 г., а в 1941 г. – № 1, списанная в 1945 г.

4. Сарапульский лесокombинат в 1940–1947 гг. имел нижеследующие суда [7]. Полуглиссер № 1250 (двигатель ГАЗ М-1, 52 л. с.) был приобретен в 1940 г., в 1945 г. разукомплектован. Катер «Большевик» (двигатель СТЗ-30, 32 л. с.) был построен в 1937 г., использовался Сарапульским рейдом «Камлесосплава» как № 57, приобретен лесокombинатом в 1943 г., к 1956 г. числился на балансе лесокombината. Катер «Комсомолец» (двигатель СТЗ-30, 32 л. с.) был передан на баланс в августе 1945 г. вместе с Сарапульской лесобазой. В марте 1946 г. его получил трест «Камлесосплав», и в 1946–1948 гг. он находился в составе флота Сарапульского рейда «Камлесосплава». Катер № 1 (двигатель ЧТЗ газогенераторный, 60 л. с., 1937 г. постройки) в августе 1945 г. вместе с базой передан лесокombинату. Полуглиссер «Быстрый» (тип НКЛ-27, двигатель ГАЗ-ММ, 52 л. с.) приобретен из нового судостроения в июне 1946 г.

5. Сарапульская лесобазы не имеет своего архивного фонда, но было установлено, что в 1938 г. она получила новый катер «Комсомолец» (32 л. с.) [8]. Он числится единственным судном лесобазы в 1943 г. Но в 1945 г. среди судов, переданных Сарапульскому лесокombинату от ликвидированной лесобазы, кроме «Комсомольца» там числится также генераторный катер № 1 (60 л. с.). Год получения судна неизвестен.

6. Сарапульский рейд треста «Камлесосплав» с 1939 г. имел в работе катер № 57 [9], который в 1943 г. передали Сарапульскому лесокombинату (там он работал как «Большевик»). После ликвидации Сарапульского леспромхоза в 1939 г. рейду передали катера № 1, № 2 и № 3. В том же году катер № 1 списали (бывшая «Комсомолка» 1929 г. постройки). Катер № 2 (40 л. с.) в 1941 г. получило Сокольское агентство. Разъездной катер № 3 в 1940 г. передали для капитального ремонта такелажно-транспортной конторе. В 1941 г. в хозяйстве находился катер № 40 (52 л. с.) (ГАПК. Оп. 1. Д. 14, л. 85). С 1942 по 1943 г. на рейде числился катер № 33 (52 л. с.) (поскольку документов о приеме-передаче нет, можно предположить, что это бывший № 40). В 1943 г. появились катера «Пионер» (32 л. с.) и № 17 (25 л. с.), эксплуатировавшиеся до начала 60-х годов XX в. В 1944 г. в течение одной навигации на рейде числился катер № 54 (25 л. с.), с 1945 г. – № 58 (150 л. с.). Наконец, в 1945 г. появился полуглиссер № 44.

В 1939 г. на рейде числился шитик № 30 (ГАПК. Оп. 1. Д. 8, л. 139). Он упоминается в плане ремонта флота по Сарапульскому рейду на 1944 г. (СГА1. Д. 73, л. 16), но при распределении флота на навигацию 1944 г. судно уже не значится (СГА1. Д. 96, л. 59). Форма о наличии оборудования в составе хозяйства не учитывает несамоходные суда и в 1946 г., зато в 1947 г. указаны шитик № 10 и безымянная орляна (они отсутствуют на момент начала года, но имеются на его конец) (ЦГА УР2. Д. 1264, л. 11 об). Приказом по тресту от 10 апреля 1947 г. безымянная орляна (9 т) Сарапульского рейда получала наименование О-13 (СГА1. Д. 173, л. 109 об).

7. Дулесовский леспромхоз (мехлесопункт) образовался в 1939 г. путем разукрупнения Сарапульского леспромхоза. В основном флот передали Сарапульскому рейду «Камлесосплава», но часть судов досталась Дулесовскому леспромхозу. Весь рассматриваемый период там числились катер № 35 (32 л. с.) и шитик «Орляна» (15 т), использовавшийся как паром [10]. Оба судна в 1948 г. были переданы вновь образованному Сарапульскому леспромхозу.

8. Сарапульский кожкомбинат зимой 1941/1942 г. из-за острой производственной необходимости построил катер «Кожкомбинат» (32 л. с.) для перевозки леса. В 1956 г. судно передали Осташковскому кожзаводу. В 1948 г. для перевозки дров хозяйство также построило шитик [11].

9. Сарапульский спиртовой завод в удмуртских архивах не имеет своего фонда, но, судя по переписи водного транспорта хозяйств Сарапульского района, в 1936 г. у него на балансе был катер «Шмидт» (1935 г. постройки, 30 л. с.) (СГА2. Д. 64, л. 5). В 1943 г. судно в хозяйстве уже не значится.

Табл. 1. Флот камских хозяйств УАССР в 1940–1947 гг.¹

Table 1. Fleet composition of Kama enterprises in the Udmurt ASSR during 1940–1947

Судно	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Самоходный флот								
«Освод» (32 л. с.)	ГП	УМР						
«Стрела» (32 л. с.)	ГП	РС						
«Коммунар» (25 л. с.)	ГП	УМР						

¹ Примечание: ГП – Сарапульский горперевоз, УМР – Управление малых рек, РС – Сарапульский райсовет, О – Сарапульский освод, ГТ – Сарапульский гортоп, ЛК – Сарапульский лесокombинат, СР – Сарапульский рейд треста «Камлесосплав», ЛБ – Сарапульская лесобазы, ДЛ – Дулесовский леспромхоз, КК – Сарапульский кожкомбинат, СЗ – Сарапульский спиртзавод, С – списан или передан в другую организацию.

«Спасательный» (40 л. с.)	О	О	О	О	О	О	О	О
№ 1 (32 л. с.)	О	?	–	–	–	–	–	–
«Гортоп» (32 л. с.)	ГТ							
№ 1250 (52 л. с.)	ЛК	ЛК	ЛК	ЛК	ЛК	С	–	–
№ 57 / «Большевик» (32 л. с.)	СР	СР	СР	ЛК	ЛК	ЛК	ЛК	ЛК
«Комсомолец» (32 л. с.)	ЛБ	ЛБ	ЛБ	ЛБ	ЛБ	ЛК	СР	СР
№ 1 (60 л. с.)	–	–	?	?	ЛБ	ЛК	ЛК	ЛК
«Быстрый» (52 л. с.)	–	–	–	–	–	–	ЛК	ЛК
№ 2 (32 л. с.)	СР	С	–	–	–	–	–	–
№ 3 (12 л. с.)	СР	С	–	–	–	–	–	–
«Пионер» (32 л. с.)	–	–	–	СР	СР	СР	СР	СР
№ 17 (25 л. с.)	–	–	–	–	СР	СР	СР	СР
№ 33 (52 л. с.)	–	СР	СР	СР	–	–	–	–
№ 54 (25 л. с.)	–	–	–	–	СР	СР	–	–
№ 58 (150 л. с.)	–	–	–	–	–	СР	СР	СР
№ 44 (52 л. с.)	–	–	–	–	–	СР	СР	СР
№ 35 (32 л. с.)	ДЛ							
«Кожкомбинат» (32 л. с.)	–	–	КК	КК	КК	КК	КК	КК
«Шмидт» (32 л. с.)	СЗ	СЗ	?	–	–	–	–	–
Несамостоятельный флот								
Паром № 1 (35 т)	ГП	С	–	–	–	–	–	–
Паром № 2 / № 1 (40 т)	ГП	ГП	ГП	ГП	ГП	С	–	–
Паром № 3/№ 2 (35 т)	ГП	ГП	ГП	С	–	–	–	–
Паром № 4 (40 т)	ГП	ГП	С	–	–	–	–	–
Паром № 1 (40 т)	–	–	–	–	–	–	ГП	УМР
Паром № 2 (40 т)	–	–	–	–	–	ГП	ГП	УМР
Баржа № 1 (45 т)	ГТ	С	–	–	–	–	–	–
Баржа № 2 (45 т)	ГТ	С	–	–	–	–	–	–
Баржа № 3 (100 т)	ГТ	С						
Баржа № 1 (75 т)	–	ГТ						
Шитик № 30 (60 т)	СР	СР	СР	СР	СР	–	–	–
Шитик «Орляна» (15 т)	ДЛ							
Шитик № 10 (? т)	–	–	–	–	–	–	–	СР
Орляна О-13 (? т)	–	–	–	–	–	–	–	СР

Чтобы удостовериться в том, что составленный список (табл. 1) является исчерпывающим, проведем анализ данных Удмуртского статистического управления.

По отчетам, поданным в Центральное статистическое управление, в 1940 г. часть хозяйств в Сарапуле имела свой флот. В письме к госинспектору начальник группы транспорта и связи отмечал: «По предварительным данным организации г. Сарапула имеют собственные пароходы, речные катера, баржи: 1) Камлесосплав, 2) Гортоп, 3) Горсовет (перевоз в Ершовку), 4) Пивзавод, 5) Промкомбинат, 6) Ликероводочный завод, 7) Освод, 8) Лесопильный завод» (СГАЗ. Д. 173, л. 22). В своем ответе на полученный запрос Промкомбинат Сара-

пульского райисполкома УАССР ответил: «Сарапульский промкомбинат сообщает, что имел лодку с мотором, каковая использовалась исключительно по переброске пиломатериалов для своего производства через реку Каму. Судов, занимавшихся перевозкой пассажиров и грузов на сторону в 1939 г., и сейчас в Сарапульском промкомбинате не имеется» (СГАЗ. Д. 173, л. 24). Сарапульский лесопильный завод также указал: «Лесозавод ни своего собственного, ни арендованного речного флота не имеет» (СГАЗ. Д. 173, л. 26). Ликеро-водочный завод сообщил, что «в 1939 году речного транспорта не имел» (СГАЗ. Д. 173, л. 30 об). По-видимому, по остальным хозяйствам также были получены отрицательные ответы, в связи с чем начальник группы докладывал госинспектору: «Пересылаем поступившие к нам сведения о работе речного транспорта за 1939 г. по организациям: 1/ Транспортному отделу Горкомхоза / Горперевозу и 2/ Осводу. Последняя организация имеет только спасательные суда. Грузоперевозки и пассажироперевозки не производятся. Пивзавод, Промкомбинат, Ликеро-водочный завод и Лесопильный зав[од] сообщили, что они в 1939 г. и на 1 января речных транспортных средств не имели» (СГАЗ. Д. 173, л. 26).

Два вышеуказанных хозяйства, отчитавшихся о наличии флота, прислали следующие сведения. Транспортный отдел горкомхоза (Горперевоз), входивший в Наркомхоз, занимался перевозкой между Сарапулом и с. Ершовка. На 1 января 1940 г. он имел три самоходных судна. Кроме того, в хозяйстве было три парома грузоподъемностью 95 т. За прошедшую навигацию флот перевез 70 200 т грузов (СГАЗ. Д. 173, л. 30). Сарапульский освод, подчинявшийся Союзосводу СССР, затруднился указать район плавания, но заявил о наличии двух самоходных судов в 70 л. с., которые использовались как спасательные. Пассажиров и другие грузы организация не перевозила (СГАЗ. Д. 173, л. 31). Судя по всему, Камлесосплав и гортоп также предоставили регистрационные формы о наличии у них флота, которые в деле отсутствуют.

Информация о сарапульских хозяйствах, имевших флот в 1940 г., дополняется документацией Удмуртского статуправления, где есть бланк, заполненный Наркомлесом УАССР. Он показал у себя три буксирных судна суммарной мощностью 63 л. с. Это хозяйство занималось в основном пассажирскими перевозками через Каму от Яромаски до Сарапула (5 км), а также грузовыми перевозками от Чернушки до Сарапула (50 км) и по Воткинскому пруду (12 км) (ЦГА УР2. Д. 153, л. 2 об). Поскольку далее в отдельной форме приведены сведения по Воткинскому мехлесопункту (2 буксирных парохода в 72 л. с. и одна баржа грузоподъемностью 250 т) (ЦГА УР2. Д. 153, л. 4), можно предположить, что в эту форму вошли суда Дулесовского мехлесопункта, который имел в 1940 г. один буксирный катер мощностью 30 л. с. и одно сухогрузное несамоходное судно грузоподъемностью 10 т и он занимался как пассажирскими (1270 чел.), так и грузовыми перевозками (375 т) (ЦГА УР2. Д. 153, л. 6–6 об). Сарапульский рейд «Камлесосплава» имел в своем составе два буксирных катера в 60 л. с. и одну единицу несамоходного флота в 60 т. Пассажирскими перевозками хозяйство не занималось, за год им было перевезено 6 700 т леса (ЦГА УР2. Д. 153, л. 7–7 об). Сарапульский горперевоз осуществлял паромную переправу с одного берега Камы на другой, протяженность ее составила 1,5 км. Он имел в своем составе три буксирных катера в 85 л. с. и три несамоходных судна (парома) грузоподъемностью 80 т (ЦГА УР2. Д. 153, л. 8). Сарапульский гортоп в основном перевозил дрова между Рычино и Сарапулом по маршруту протяженностью 22 км. Его флот составляли одно буксирное судно в 30 л. с. и три несамоходных в 150 т (ЦГА УР2. Д. 153, л. 10). Наконец, Сарапульский освод имел у себя одну мотолодку в 40 л. с. и 25 шлюпок, используемых для спасательных целей (ЦГА УР2. Д. 153, л. 12).

Все указанные сведения полностью совпадают с данными табл. 1.

На 1941 г. в сводной форме о наличии речного флота отмечены следующие хозяйства: Наркомлес – лесопильный завод, один глссер; Наркомлес – лесобазы, один катер; Наркомлегпром – кожкомбинат, один катер; Наркомпищепром – спиртовой завод, один катер; Наркомречфлот – Сарапульская пристань, есть флот (неустановленное число) (СГАЗ. Д. 213, л. 4–4 об). В упомянутой ведомости указаны следующие суда из табл. 1: лесопильный завод – глссер № 1250 лесокомбината, лесобазы – катер «Комсомолец», кожкомбинат – катер «Кожкомбинат», спиртовой завод – катер «Шмидт».

Статистические данные за 1943 и 1947 гг. сведены в табл. 2 и 3.

Табл. 2. Список организаций г. Сарапула, имеющих годные к эксплуатации суда на 10 мая 1943 г. (СГАЗ. Д. 213, л. 89)²

Table 2. Sarapul-based enterprises possessing serviceable vessels as of May 10, 1943 (Archives Division of the Sarapul City Administration, File 213, L. 89)

Наркомат	Состав флота	Мощность	Грузоподъемность	Примечание
Горперевоз				
НККХ	Катер «Освод»	30 л. с.	3.5 т	Буксирует до 40 т
	Катер «Стрела»	30 л. с.	2.5 т	Буксирует до 40 т
	Катер «Коммунар»	25 л. с.	2.5 т	Буксирует до 70 т
	Паром № 1	–	30 т	Под паруса не приспособлены
	Паром № 2	–	20 т	
Гортоп				
НКМТП	Катер	30 л. с.	*	Буксирует до 100 т
	Рыбница	–	90 т	Под паруса не приспособлены
	Баржа	–	35 т	
Освод				
ЦК Освод	Катер	40 л. с.	*	Буксирует до 5 т
Пристань				
НКРФ	Газоход № 24	60 л. с.	*	Буксирует до 120 т
	Газоход № 16	60 л. с.	*	Буксирует до 120 т
	Катер № 4	32 л. с.	*	Буксирует до 50 т
	Баржа О-79	–	120 т	
	Баржа О-75	–	120 т	
	Баржа О-31	–	130 т	
	Баржа 2	–	120 т	
Камлесосплав				
НКЛП	Катер	30 л. с.	1.5 т	Буксирует до 6 т
	Катер	32 л. с.	2 т	Буксирует до 10 т
Лесобазы				
НКЛП	Катер	30 л. с.	*	–
Лесокомбинат				
НКЛП	Катер	30 л. с.	–	Буксирует до 40 т

² Примечание: * – для перевозки грузов не приспособлен, НККХ – Наркомат коммунального хозяйства, НКМТП – Наркомат местной топливной промышленности, НКРФ – Наркомат речного флота, НКЛП – Наркомат лесной промышленности.

Табл. 3. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1947 г. (ЦГА УР2. Д. 951)**Table 3.** Fleet composition of Udmurtia's enterprises in 1947 (Central State Archives of the Udmurt Republic, File 951)

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамходные	
	Кол-во	л. с.	Кол-во	л. с.	Кол-во	тонны
Министерство легкой промышленности						
Сарапульский кожзавод	0	0	1	32	0	0
Министерство лесной промышленности						
Дулесовский леспромхоз	1	30	0	0	0	0
Сарапульский рейд «Камлесосплава»	1	50	4	175	2	75
Сарапульский лесокомбинат	1	52	2	90	0	0
Министерство коммунального хозяйства						
Сарапульский горперевоз	1	30	1	25	2	80
Министерство местной топливной промышленности						
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	1	100

В табл. 2 приведены нижеследующие суда (по информации на 1943 г.). Горперевоз: катера «Освод», «Стрела», «Коммунар» указаны правильно; паром № 1 и № 2 – бывшие паромы № 2 и № 3; Гортоп: безымянный катер в 30 л. с. – это «Гортоп», рыбница в 90 т – это баржа № 3 с изначальной грузоподъемностью 100 т, безымянная баржа в 35 т, скорее всего, только что построенная баржа № 1 (75 т); Освод: катер в 40 л. с. – катер «Спасательный»; Камлесосплава: два безымянных катера в 30 и 32 л. с. – это «Пионер» и № 33 (мощность первого одинакова в обеих таблицах, что касается второго – либо ошибка в данных, либо в 1943 г. его двигатель переделали на газогенераторный, из-за чего в табл. 2 попали старые данные); Лесобаза: безымянный катер в 30 л. с. – «Комсомолец»; Лесокомбинат: безымянный катер в 30 л. с. – полученный в 1943 г. году от Сарапульского рейда катер № 57, ставший «Большевиком».

В табл. 3 указаны нижеследующие суда (по информации на 1947 г.). Сарапульский кожзавод: буксирный катер 32 л. с. – «Кожкомбинат»; Дулесовский леспромхоз: один грузопассажирский катер в 30 л. с. – катер № 35, шитик «Орляна» не учтен; Сарапульский рейд: один грузопассажирский катер в 50 л. с. (разъездной катер № 44, 50 л. с.), четыре буксирных в 175 л.с. (№ 17 – 25 л. с., «Пионер» – 30 л. с., «Комсомолец» – 30 л. с., № 58 – 150 л. с., сумма не сходится, возможно, мощность № 58 указана в 100 л. с.); два несамходных судна в 75 т – это шитик Ш-10 и орляна О-13; Сарапульский лесокомбинат: один грузопассажирский катер в 52 л. с. (разъездной катер «Быстрый»), два буксирных в 90 л. с. (№ 1 – 60 л. с. и «Большевик» – 30 л. с.); Сарапульский горперевоз: один грузопассажирский катер в 30 л. с. («Освод»), один буксирный в 25 л. с. («Коммунар»), два несамходных грузоподъемностью 80 т (паромы № 1 и № 2 по 40 т постройки 1931 и 1946 гг.), третьего катера к этому времени в хозяйстве уже не было; Сарапульский гортоп: один буксирный катер в 30 л. с. («Гортоп»), одно несамходное судно 100 т (баржа № 1), у баржи грузоподъемность снижена, возможно, из-за длительного срока эксплуатации.

Анализируя информацию табл. 1, которая, таким образом, подтверждается данными статуправления, можно увидеть, что ряд судов «пропадает» и через некоторое время появляется в другом хозяйстве.

Первая пара – это катер спиртзавода «Шмидт» и катер «Пионер» «Камлесосплава». Судя по документации последнего, в 1962 г., незадолго до списания, он числился как катер типа К-15, 1938 г. постройки, регистрационный номер 73201. На судне был двигатель в 54 л. с. (ГАПК. Оп. 2. Д. 619, л. 19). Но в годы войны на нем стоял керосиновый СТЗ-30, который, по-видимому, заменили на ДТ-54 в 50-х годах XX в.

Вторая пара – это катер № 1 Сарапульского освода и катер № 1 лесокомбината. Ни фонд Сарапульского освода, ни фонд Удмуртского не дают исчерпывающей информации по характеристикам катера № 1. Известно лишь, что он был построен в 1937 г. и имел двигатель в 30 л. с. Катер № 1 Сарапульского лесокомбината, напротив, имеет достаточно подробное описание в акте его передачи от лесобазы лесокомбинату. Длина его корпуса составляла 14 м, ширина 2.5 м, высота бортов 1.3 м. Корпус металлический, двигатель газогенераторный ЧТЗ (СГА4. Д. 37, л. 42). Факт замены керосинового двигателя СТЗ-30 на генераторный в годы войны удивления не вызывает. На Каме в 1942–1943 гг. подобную «операцию» провели не одному десятку катеров. А в том же тресте «Камлесосплав» был даже составлен план перевода судов на газогенераторы с организацией производства в мастерских треста всего необходимого оборудования.

Заключение. Предлагаемая в настоящей статье методика реконструкции судового состава на основе системного рассмотрения хозяйств флота конкретного района с последующей коррекцией информации по данным статистических отчетов показала свою эффективность на примере флотов камских хозяйств Удмуртии периода Великой Отечественной войны. Удалось восстановить даже флоты хозяйств, не представленные в архивных фондах (Сарапульский спиртзавод и Сарапульская лесобаза).

На примере изучения камских хозяйств Удмуртии можно заключить, что данные по Камскому речному пароходству, функционировавшему в республике (Сарапульский и Камбарский порты), ввиду численности судов не могут претендовать на репрезентативность (например, в табл. 2 это 7 судов из 20). Без учета транзитного судового состава их количество составляет около трети от суммарных флотов всех удмуртских хозяйств. Таким образом, выводы о работе водного транспорта в ходе войны, основанные только лишь на данных Камского речного пароходства, скорее всего, будут неверны.

В годы Великой Отечественной войны хозяйства Сарапульского района выполняли важные оборонные заказы. Как показывает анализ их работы, флот в них в основном использовался для доставки леса, так как вследствие потери Донбасса они вынуждены были перейти на альтернативные энергоносители (дрова и торф). Поскольку в окрестностях Сарапула леса не было, его приходилось возить за 30–40 км, что придавало флоту стратегическую важность. В результате, судя по табл. 1, мобилизация флота в хозяйствах Сарапульского района отсутствовала (за исключением выполнения Сарапульским горперевозом задач по заказу военных); напротив, его численность к концу войны даже незначительно увеличилась (за счет Сарапульского рейда «Камлесосплава» и кожкомбината). Что касается несамоходного флота, то он в течение войны пополнялся за счет собственного судостроения по мере списания старого состава.

Кроме того, для увеличения эффективности использования ресурсов, очевидно, проводилась рокировка имевшегося флота. Хотя источниковая база не позволяет это установить достоверно, можно с высокой долей вероятности утверждать, что Сарапульский спиртзавод, полностью зависевший от доставки леса «Камлесосплавом», передал последнему катер «Шмидт» («Пионер»). Аналогичным образом Сарапульский освода, чей

буксирный катер № 1 совершенно не соответствовал спасательным функциям, был передан в распоряжение некоего лесного хозяйства, в итоге оказавшись в 1943 г. в составе Сарапульской лесобазы.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest. The authors declare no conflicts of interest.

Источники

- ГАПК – Государственный архив Пермского края. Ф. Р-1006 Оп. 1. Д. 8: Приказы по Управлению треста «Камлесосплава» за 1939 г. с документальной ревизией и по личному составу. 193 л.; Д. 14: Приказы по тресту «Камлесосплава» по производственным вопросам и личному составу за 1941 год. 189 л.; Оп. 2. Д. 619: Материалы о наличии и состоянии паромотофлота. 60 л.
- СГА1 – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 73: Приказы по тресту «Камлесосплава». 86 л.; Д. 96: Приказы и распоряжения треста «Камлесосплава» за 1945 г. 172 л.; Д. 173: Приказы лесосплавного треста «Камлесосплава» и министерства лесной промышленности. 202 л.
- СГА2 – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64: Документы о наличии судов речного флота по району (списки) за 1936 г. 84 л.
- СГА3 – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула. Ф. Р-43. Оп. 1. Д. 173: Учет транспорта и связи. 1940 год. Том I. 105 л.; Д. 213: Учет транспорта и связи. 1941 год. 148 л.
- СГА4 – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 37: Приказы Наркомлеса СССР и Акт сдачи-приемки Сарапульской лесобазы Удмуртского Управления Главнаблеса при СНК СССР за 1945 год. 51 л.
- ЦГА УР1 – Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф. Р-544. Оп. 1 Д. 2: Отчет о работе Сарапульского райосвода за 1938 г. 69 л.; Д. 13: План судоремонта спасательного и профилактического флота Сарапульского райосвода, штатное расписание Сарапульского и Воткинского райосводов на 1939 г. 156 л.; Д. 15: Отчет о работе райосводов за 1939 г. 206 л.; Д. 35: Отчет о работе Сарапульского райосвода за 1941 г. 155 л.
- ЦГА УР2 – Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 153: Годовые отчеты по внутреннему водному транспорту промышленных предприятий за навигацию 1940 года. 30 л.; Д. 951: Годовые разработки по жел. дорожному и водному транспорту и связи за 1947 год. 71 л.; Д. 1264: Годовой отчет Камлесосплава, Сарапульский р-н за 1947 год. 32 л.

Литература

1. Харлова Е.В. Речной транспорт Западной Сибири в 1921–1941 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Тюмень, 2012. 200 с.
2. Зюрин В.Г. Развитие Тихвинской водной системы и ее влияние на экономику и население края в XIX – первой половине XX в.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2008. 182 с.
3. Гоманенко О.А. Новые данные о потерях речного флота в ходе Сталинградской битвы // Стрежень. 2003. № 3. С. 293–321.
4. Воейков Е.В. История лесной промышленности Поволжья предвоенных пятилеток в материалах архивных фондов: проблема исчезнувших документов // Изв. Самарского научного центра РАН. Сер. Историч. науки. 2022. Т. 4, № 1. С. 32–38. <https://doi.org/10.37313/2658-4816-2021-4-1-32-38>.
5. Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Флот Сарапульского горперевоза по делопроизводственной документации 1926–1947 гг. // Гардарика. 2024. Т. 11, № 1. С. 86–107. <https://doi.org/10.13187/gard.2024.1.86>.
6. Митюков Н.В., Файзуллин Р.В., Ким Ю.Л. Флот Сарапульского гортопа в 1932–1956 гг. // Вопросы истории. 2024. № 3. С. 62–77. <https://doi.org/10.31166/VoprosyIstorii202403Statyi15>.

7. Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Флот Сарапульского лесокombината в 1940–1956 гг. // Русская старина. 2023. Т. 14. № 1. С. 22–28. <https://doi.org/10.13187/rs.2023.1.22>.
8. Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Флот Сарапульской лесобазы 1936–1945 гг. // Восточно-Европейский науч. вестн. 2023. Т. 19. № 1. С. 30–32.
9. Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Сарапульский рейд треста «Камлесосплав» в годы Великой Отечественной войны // Военный сборник. 2023. Т. 11. № 1. С. 43–49. <https://doi.org/10.13187/vs.2023.1.43>.
10. Митюков Н.В. Флот Дулесовского леспромхоза в 1940-е гг. // Вестн. ВлГУ им. А.Г. и Н.Г. Столетовых. 2021. № 1. С. 20–26.
11. Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Флот Сарапульского кожевенного комбината (завода) 1941–1956 гг. // Русская старина. 2023. Т. 14, № 2. С. 92–98. <https://doi.org/10.13187/rs.2023.2.92>.

References

1. Kharlova E.V. River transport of Western Siberia in 1921–1941. *Cand. Sci. (History) Diss.* Tyumen, 2012. 200 p. (In Russian)
2. Zyurin V.G. The development of the Tikhvinskaya water system and its influence on the economy and population of the region during the 19th and first half of the 20th centuries. *Cand. Sci. (History) Diss.* St. Petersburg, 2008. 182 p. (In Russian)
3. Gomanenko O.A. Updates on the river fleet losses during the Battle of Stalingrad. *Strezhen'*, 2003, no. 3, pp. 293–321. (In Russian)
4. Voeikov E.V. A history of forestry in the Volga region during the pre-war five-year plans according to archival collections: The problem of missing documents. *Izvestiya Samarskogo Nauchnogo Tsentra RAN. Seriya Istoricheskie Nauki*, 2022, vol. 4, no. 1, pp. 32–38. <https://doi.org/10.37313/2658-4816-2021-4-1-32-38>. (In Russian)
5. Mitiukov N.W., Kim Yu.L. The Sarapul City Ferry fleet based on records of 1926–1947. *Gardarika*, 2024, vol. 11, no. 1, pp. 86–107. <https://doi.org/10.13187/gard.2024.1.86>. (In Russian)
6. Mitiukov N.V., Faizullin R.V., Kim Yu.L. The fleet of the Sarapul's Gortop in 1932–1956. *Voprosy Istorii*, 2024, no. 3, pp. 62–77. <https://doi.org/10.31166/VoprosyIstorii202403Staty15>. (In Russian)
7. Mitiukov N.W., Kim Yu.L. The fleet of the Sarapul Timber Plant in 1940–1956. *Russkaya Starina*, 2023, vol. 14, no. 1, pp. 22–28. <https://doi.org/10.13187/rs.2023.1.22>. (In Russian)
8. Mitiukov N.W., Kim Yu.L. Fleet of the Sarapul timber base 1936–1945. *Vostochno-Evropeiskii Nauchnyi Vestnik*, 2023, vol. 19, no. 1, pp. 30–32. (In Russian)
9. Mitiukov N.W., Kim Yu.L. The Sarapul raid of the trust “Kamlesosplav” during the Great Patriotic War. *Voennyi Sbornik*, 2023, vol. 11, no. 1, pp. 43–49. <https://doi.org/10.13187/vs.2023.1.43>. (In Russian)
10. Mitiukov N.V. Fleet of the Dulesovo timber industry enterprise in the 1940s. *Vestnik VIGU imeni A.G. i N.G. Stoletovykh*, 2021, no. 1, pp. 20–26. (In Russian)
11. Mitiukov N.W., Kim Yu.L. Fleet of the Sarapul tannery (plant), 1941–1956. *Russkaya Starina*, 2023, vol. 14, no. 2, pp. 92–98. <https://doi.org/10.13187/rs.2023.2.92>. (In Russian)

Информация об авторах

Митюков Николай Витальевич, доктор технических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН

E-mail: nico02@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0968-9353>

Ким Юрий Леонидович, соискатель кафедры экономической теории, Удмуртский государственный университет

E-mail: lgkim@yandex.ru

Author Information

Nicholas W. Mitiukov, Dr. Sci. (Engineering), Associate Professor, Leading Researcher, Udmurt Federal Research Center, Ural Branch, Russian Academy of Sciences

E-mail: *nico02@mail.ru*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0968-9353>

Yury L. Kim, Applicant, Department of Economic Theory, Udmurt State University

E-mail: *lgkim@yandex.ru*

Поступила в редакцию 10.02.2025

Received February 10, 2025

Принята к публикации 10.04.2025

Accepted April 10, 2025