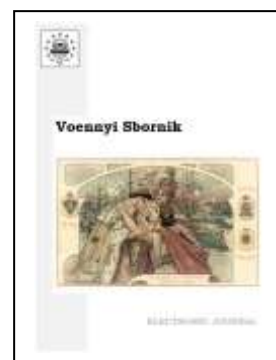




Published in the USA
Voennyi Sbornik
Has been issued since 1858.
E-ISSN: 2409-1707
2025. 13(1): 26-37

DOI: 10.13187/vs.2025.1.26
<https://vs.cherkasgu.press>



Boats of the Sarapul Roadstead of the Kamlesosplav Trust, Which Worked in Sarapul during the War

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}, Yurii L. Kim ^a

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

Abstract

There was reconstruction of the biographies of the vessels that worked at the Sarapul roadstead of the Kamlesosplav trust during the war is made. A total of five boats were considered: No. 17, No. 33, No. 40, No. 54 and "Pioner". Boats No. 70, No. 89 and "Kolkhoznitsa" were not considered as they were listed in Sarapul for a short time. Boat No. 58 was also not considered as it was received after the war. The materials used for the reconstruction were orders on the main activities of the Kamlesosplav trust, documentation on the main activities, orders on personnel and statistical reports of the Sarapul roadstead. The conclusions obtained during the work for the Sarapul roadstead can be expanded to the entire Kamlesosplav trust. Thus, as a result of the study, it was established that none of the boats were mobilized, which is explained by the important strategic task of the trust to supply timber to the lower reaches of the Volga. The trust itself and the leadership of the People's Commissariat of the Forestry Industry constantly carried out a casting of the fleet for better use of the available resources. In the most difficult year for the trust in 1942, boats were transferred to it from other trusts, and in 1944 it itself transferred boats to the farms of the liberated regions. During the war, the trust steadily carried out work to transfer the boats to solid fuel. This increased the resilience of the fleet to interruptions in the supply of liquid fuel, but at the same time, it made the maintenance of the ships more difficult, in particular, an additional person was introduced into the team – a shurovischik. During the war, this played a role, and after the Victory, a reverse modernization of the ships took place.

Keywords: Great Patriotic War, Kamlesosplav trust, Sarapul raid, motorboat, ship composition.

1. Введение

В годы Великой Отечественной войны трест Камлесосплав выполнял стратегически важную задачу снабжения лесом нижнего течения Волги. Немаловажную роль в транзите леса по Каме играло Сарапульское агентство, позднее Сарапульский рейд. Всего за годы войны через рейд прошло до десятка судов треста, реконструкции биографий мотокатеров, работавших в Сарапуле посвящена данная работа.

2. Материалы и методы

Основными материалами исследования послужили приказы и промфинпланы треста Камлесосплав из фондов Государственного архива Пермского края (ГАПК. Ф. Р-1006). Они дополняются приказами по личному составу Сарапульского рейда треста из фондов Архивного отдела администрации муниципального образования «Сарапульский район»

* Corresponding author

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

(АСР. Ф. 12), а также приказами по основной деятельности рейда и его бухгалтерской документации из фондов Управления по делам архивов Администрации города Сарапула Удмуртской Республики (СГА. Ф. Р-409). Существенные дополнения дали также статистические отчеты рейда из фондов Удмуртского статистического управления Центрального государственного архива Удмуртской Республики (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4).

Рассмотрение в рамках работы Сарапульского рейда треста произведено из-за того, что как правило перед всеми структурными единицами Камлесосплава стояли схожие задачи и они имели подобные трудности в их реализации. Реконструкция биографий использовавшегося на Сарапульском рейде мотоблока дает возможность выявить элементы системных явлений, характерных для всего предприятия, а возможно и для всей лесной промышленности СССР. Главным методом исследования послужил хронологический метод. Все упоминания о конкретном катере из разных фондов располагались в строгой хронологической последовательности. После чего на основе логики восстанавливались причинно-следственные связи и тем самым становилась понятна мотивация принятого решения.

3. Обсуждение

В литературе о Великой Отечественной войне участие треста Камлесосплав упоминается в основном в контексте промышленной мобилизации и обеспечения фронта древесиной. На тот момент трест представлял собой крупное предприятие, специализировавшееся на транзите лесоматериалов по Каме и Волге. Так в работах И.В. Зыкина определяется динамика изменения трудовых резервов по предприятиям Наркомата лесной промышленности перед войной и в годы войны, в числе прочих хозяйств он использовал статистику и по Камлесосплаву (Зыкин, 2020). Интересовали его и вопросы денежного стимулирования в лесной промышленности (Зыкин, 2019).

Но в целом, несмотря на частое упоминание названия предприятия, следует признать, что специальных комплексных исследований об участии Камлесосплава в Великой Отечественной войне нет. Тем не менее, в литературе поднимаются вопросы, касающиеся отдельным аспектам деятельности треста. Как ни странно, но наибольший интерес исследователей представляет работа заключенных. Поскольку труд спецконтингента использовался также и в Камлесосплаве, имеются, например, статьи по быту заключенных (Суслов, 2001), о значении их труда для Победы (Куртенок, 2021) и т.д. Несколько созвучна с ними работы о коррупции в уральской элите (Сушков и др., 2019; Сушков, 2020).

Каких-либо работ об участии флота треста в обеспечении лесосплавных работ, кроме работ авторов пока нет (Mitiukov, Kim, 2023; Митюков, Ким, 2023). В результате анализа документации Сарапульского рейда треста Камлесосплав, ранее удалось выявить, что в годы войны он имел следующий флот. С 1941 г. по 1943 г. катер № 33 (52 л.с.), с 1943 г. – «Пионер» (30 л.с.) и № 17 (25 л.с.). В 1943 г. один год числился катер «Колхозница», в 1944 г. также один год катер № 54 (25 л.с.), а с 1945 г. – № 58 (150 л.с.) (Mitiukov, Kim, 2023). В приказах о распределении флота катер № 17 в 1939 г. находился в Керчевском рейде, в 1942 г. на Орлинском рейде, с 1944 г. по 1948 г. судно числилось в Сарапуле. Катер № 33 в 1939 г. находился в Такелажно-транспортной конторе, в 1943 г. катер работал в Сарапуле, в 1944 г. Вишерской сплавной конторе, в 1945 г. он числится как разъездной в Сарапуле. В 1946 г. с этим номером приняли катер из нового судостроения. Катер № 54 в 1939 г. числился в Такелажно-транспортной конторе, с 1942 г. на Керчевском рейде, с 1944 г. в Сарапуле, и в 1945 г. судно списали. В 1946 г. из нового судостроения был принят новый катер с тем же номером. Катер № 58 принят в 1946 г. из нового судостроения. Катер «Колхозница» в 1942 г. находилась в Камском лесокомбинате, в 1943 г. судно упомянуто в Сарапуле, в 1944 г. в Молотовском лесном техникуме. В 1945 г. снова у Камского лесокомбината (Митюков, Ким, 2023).

4. Результаты

Для создания исчерпывающего списка используемых на рейде катеров имеет смысл обратиться к документации по личному составу. В ней, кроме указанных выше, эпизодически упоминаются катера № 70 и № 89. На катер № 89 приказом по Сарапульскому рейду № 107 от 15.11.1944 г. утверждалась команда (старший рулевой и старший моторист) для производства зимнего ремонта судна (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 3. Л. 107). Но уже приказом № 52 от 3.04.1945 г. он (51 л.с.) передавался «освобожденным районам»

(ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 25. Л. 225), после чего его, очевидно, списали с баланса треста. До работы в Сарапуле, судно, появившееся в Камлесосплаве в 1942 г., все время числилось в составе Камского лесокombината (Митюков, Ким, 2023).

С катером № 70 история не столь однозначная. Хотя команда для комплектования судна на Сарапульском рейде была создана, он, по-видимому, до Сарапула он не дошел. Хотя, катер № 70 упомянут в приказе о посадке на мель 30.05.1944 г. катера № 17 (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 75). Ранее в тресте числилось несколько катеров с этим номером. Первый, 1933 года постройки, после возобновления работы треста в 1937 г. передан Комипермлесу (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 129. Л. 58). Взамен него в 1939 г. в Куйбышевском агентстве появился новый № 70. В 1942 г. Такелажно-транспортная контора получает еще один катер № 70 (возможно, переданный ранее Комипермлесу), который с этим же году уже работал на Осинском рейде, где числился, по крайней мере, до 1948 г. В 1959 г. в тресте появился новый катер с этим номером. Таким образом, катер Осинского рейда исключается. В свою очередь, катер № 70 Куйбышевского агентства (30 л.с., керосин) во избежание дублирования номеров приказом от 29.04.1945 г. переименовывался в № 22 (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 27). Но чуть раньше, приказом № 52 от 3.04.1945 г. он (30 л.с.) передавался «освобожденным районам» (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 25. Л. 225). Так что, вероятно, передать Сарапульскому рейду предполагалось именно его.

Имеется также эпизодическое упоминание в связи с Сарапульским рейдом и катера «Колхозница». Ранняя история судна неизвестна, скорее всего оно получено из другого хозяйства, не камского бассейна. Впервые упомянуто в начале 1942 г., когда закреплялось за Камским лесокombинатом на всю навигацию (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 59). Назначалось к переводу на твердое топливо зимой 1942/43 г. силами Камского лесокombината под установку СТЗ-30 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 310), очевидно, приказ не выполнен. Приказом № 70 от 20.04.1942 г. катер снова подлежал переоборудованию газогенераторной установкой силами Камского лесоперевалочного комбината (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 61. Л. 27). На 1.08.1942 г. числилось за Камским лесоперевалочным комбинатом и подлежало постановке в отстой для реконструкции (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 60. Л. 27). Приказом № 68 от 27.03.1943 г. судно на навигацию закреплялось за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 83. Л. 102), но в Сарапул в итоге так и не попало. 3.05.1943 г. в 7-30 штормовым порывом ветра на рейде Такелажно-транспортной конторы были оборваны швартовы, и «Колхозницу» унесло течением, и вскоре она затонула. К указанной дате судно после ремонта (вероятно, связанного с переоборудованием газогенераторной установкой) все еще не сдали в эксплуатацию (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 20. Л. 139). В результате в приказе о распределении флота на начало навигации 1943 г. «Колхозница» указана на Сарапульском рейде, но зачеркнута и сверху подписан № 17 (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 109). Возможно, судно в строй больше не вводилось. Приказом № 98 от 20.04.1944 г. на навигацию 1944 г. катер (25 л.с.) закреплен за Молотовским лесопромышленным техникумом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58), скорее всего, в качестве наглядного пособия. В навигацию 1945 г. судно (25 л.с.) закреплялось за Камским лесокombинатом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 25. Л. 224). Возможно, по факту все еще числясь в техникуме. После этого оно пропадает из документации, очевидно, как списанное.

Таким образом, исчерпывающий список судов на Сарапульском рейде в годы войны получается следующий: № 17, № 33, № 40, № 54, «Пионер», которые и выбираются для дальнейшей реконструкции их биографий. Катер № 58 наоборот исключается из списка, как полученный после войны.

Катер № 17

В 1937 г., ранее ликвидированный приказом Наркомата лесной промышленности, трест Камлесосплав восстановили. В связи с этим первый промфинплан достаточно подробный – в нем перечисляются характеристики судов всего флота, но № 17 там отсутствует (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 129. Л. 570б.). Это частично объясняется более поздними документами. Катер № 17 принадлежал к проекту К-15 (Костромского завода), 1938 года постройки, регистрационный № 99971 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 2. Д. 619). Таким образом, судно было получено трестом лишь год на следующий после возобновления своей работы. Первое упоминание о нем в документации происходит в приказе № 252 от 1.10.1938 г., определившего судно с местом зимовки на Керчевский рейде в Шакшерском затоне (ГАПК.

Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 119об.). В навигацию 1939 г. судно с 1 мая и до конца навигации закреплялось за Керчевским рейдом (30 л.с.) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 10. Л. 42об.). В соответствии с приказом № 403 от 22.12.1939 г. с местом зимовки в зиму 1939/40 г. судно снова определялось в Керчево. Что интересно, при этом его собственником значился Кирлес (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 128). Приказ № 333 от 23.09.1939 г. определял место зимнего ремонта 1939/40 г. Керчевский рейд (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 8. Л. 248). В навигации 1940 г. судно (30 л.с.) закреплялось с 1 мая по 10 июня за Верхне-Камской конторой (Весляна) (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 10. Л. 63). В навигацию 1941 г. катер (30 л.с.) также закреплялся за Верхне-Камской конторой (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 14. Л. 84). Зимой 1941/42 г. приказом № 133 от 17.11.1941 г. судно надлежало перестроить в газоход силами Орлинского рейда (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 16. Л. 209). В навигации 1942 г. оно закреплялось за Орлинским рейдом на всю навигацию (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 58об.). По-видимому, переоборудование судно не прошло, так как приказом № 70 от 20.04.1942 г. катер снова подлежал переоборудованию газоустановкой силами Орлинского рейда (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 61. Л. 27). На 1.08.1942 г. № 17 числилось за Орлинским рейдом и подлежало постановке в отстой для реконструкции (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 60. Л. 27). По видимому, перестройку вскоре после этого произвели, поскольку к концу навигации 1942 г. судно уже числилось как работающее на твердом топливе (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 310). Приказом № 68 от 27.03.1943 г. судно на навигацию 1943 г. закреплялось за Такелажно-транспортной конторой (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 83. Л. 102), но приказом по Сарапульскому рейду № 47 от 13.04.1943 г. на № 17 на навигацию этого года утверждалась команда (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 109). Столь странное быстрое перераспределение произошло из-за затопления катера «Колхозница», который на навигацию планировался в Сарапул. Приказом по Сарапульскому рейду № 97 от 20.07.1943 г. № 17 переведен на круглосуточную двухсменную работу (из-за невозвращения из ремонта катера № 33) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 60). На 1.11.1943 г. закреплен за Сарапульским рейдом для зимовки (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 16). Приказом по Сарапульскому рейду № 142 от 1.11.1943 г. за качественный межнавигационный ремонт катера к 10.12.1943 г. была установлена премия (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 160б.), а приказом № 1 от 3.01.1944 г. утверждены новые зарплаты для команд катеров, при этом на № 17 числился старший рулевой и старший моторист (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 2). Приказом № 98 от 20.04.1944 г. катер на навигацию 1944 г. снова закреплен за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58). Приказом по Сарапульскому рейду № 40 от той же даты была назначена команда катера (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 3. Л. 47). Приказом по Сарапульскому рейду № 61 от 15.06.1944 г. в связи с получением катера № 54 состоялось перераспределение команд на катера из расчета двухсменной работы. На № 17: рулевой, моторист, помощник моториста и ученик шуровщика (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 68). Наличие в команде шуровщика доказывает наличие на судне газогенераторной установки. 30.05.1944 г. при работе на перевозе катер сел на мель, где находился в течение суток. При съеме с мели задействован катер № 70, использовавшийся 10 часов (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 75). Приказом по Сарапульскому рейду № 107 от 15.11.1944 г. утверждалась команда катера (старший рулевой, моторист и ученик) для производства зимнего ремонта судна (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 3. Л. 107). В навигацию 1945 г. катер (25 л.с.) закреплялся за Сарапульским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 25. Л. 224). Приказом по Сарапульскому рейду № 32 от 15.04.1945 г. он прикреплялся к Сайгатскому участку рейда (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 30об.). Приказом № 34 от 17.04.1945 г. в команде судна, как буксирно-рейдового катера, назначались старший рулевой, помощник рулевого, моторист, помощник моториста и два шуровщика (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 34). Приказом № 47 от 4.06.1945 г. ввиду износа газогенераторного оборудования катер переводился на жидкое топливо с изменением команды: старший рулевой, помощник рулевого, моторист и ученик моториста (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 50). 24.10.1945 г. в связи с закрытием навигации № 17 поднимался из воды на месте горперевоза (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 93). В отчете рейда за 1945 г. говорилось: «Буксирный катер № 17, газовый с мотором ХТЗ мощн[остью] 25 нр. ... Хотя катер № 17 выпущен был газогенераторный, но проработав 2–3 дня из-за ветхости бункера не стал давать газы и пришлось перевести на жидкотопливный и работал в течение всей навигации на жидком топливе». Зимой 1944/45 г судно ремонтировалось в своей мастерской и вышло из ремонта 6 мая (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 100. Л. 4). По инвентарной описи в 1945 г.

на рейде числился катер № 17 (СТЗ, 30 л.с.) с балансовой стоимостью 40549 руб. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 103. Л. 41). Приказом № 80 от 22.04.1947 г. на навигацию 1947 г. судно закреплялось за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 990б.). Приказом № 224 от 8.08.1946 г. оно закреплялось для проведения текущего ремонта за Сарапульским рейдом со стоимостью ремонта 9000 руб. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 1370б.). Приказом по Сарапульскому рейду № 75 от 19.04.1948 г. на навигацию № 17 отдавался в распоряжение Яромаского участка, команда: старший рулевой, помощник рулевого, старший моторист, помощник моториста (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 6. Л. 44). Приказом по Сарапульскому рейду № 52 от 6.05.1950 г. в связи с открытием навигации утверждался состав команды, катер числится как 30 л.с. (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 10. Л. 410б.). В приказе о распределении флота на навигацию 1951 г. № 17 указан на Сарапульском рейде как буксирный (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 65. Л. 137). В приказе о расстановке флота на навигацию 1953 г. катер снова закреплен за Сарапульским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 91. Л. 220). В 1953 г. катер прошел замену двигателя. По крайней мере, отчет рейда за 1954 г. в форме 25 «Оборудование» указывает его с двигателем ДТ-54 на начало и конец года (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3813. Л. 29-290б.). Приказом № 120 от 10.04.1954 г. закрепившего расстановку флота на эту дату, указал катер на Сарапульском рейде (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 105. Л. 36). На 4.11.1962 г. в составе Сарапульского рейда числился катер № 17, мощность 54 л.с., который подлежит списанию (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 2. Д. 619), что очевидно вскоре и сделали. В 1963 г. в тресте принят новый катер с этим же номером.

Катер № 33

В промфинплане 1937 г. указывались характеристики судна: 1933 год постройки, двигатель «Кертинг» 50 л.с. Длина 14,0 м, ширина 3,3 м, высота борта 1,25 м (один из серии однотипных катеров № 31–40). Винтовой движитель, железный корпус, натуральное топливо, регистрационный номер 6062 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 129. Л. 570б.). Первое упоминание судна происходит в приказе № 160 от 10.06.1933 г. где говорится, что флот вышел в работу с опозданием после ремонта. Так «мотор № 33» начал навигацию лишь 14 мая, и в тот же день потерпел аварию из-за плохого качества ремонта (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 1. Л. 181). Приказом № 234 от 17.10.1933 г., в сводке по древесине значилось конкретное задание для «мотора № 33» (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 1. Л. 62). В приказе от 16.12.1933 г. судно зимует в Пермской сплавной конторе (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 1 а. Л. 15). На 1.03.1934 г. оно закреплено за Пермской такелажно-технической конторой (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 2 а. Л. 2). Приказом по Наркомлесу от 3.12.1934 г. сплавные тресты ликвидировались. В результате катер вместе со сплавной конторой перешел на баланс треста Уралзападлес. На 5.10.1934 г. он числился в Керчевской сплавной конторе с балансовой стоимостью 15 тыс. руб. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 2 а. Л. 54). После восстановления треста, приказом № 73 от 4.03.1937 г. судно снова закреплено за Такелажно-транспортной конторой с местом зимовки в Серегово (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 249). Приказом № 209 от 5.10.1937 г. местом зимовки снова закреплена Такелажно-транспортная контора (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 53). В промфинплане 1938 г. даются данные капитального ремонта зимой 1938/39 г. Затраты на зарплату 3,9 тыс. руб. надбавка за выслугу к зарплате 730 руб. Затраты на материалы 2,68 тыс. руб. Косвенные цеховые расходы 14,02 тыс. руб. итог – 25,14 тыс. руб. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 130 б. Л. 135). Приказ № 28 от 23.02.1938 г. закрепил судно на навигацию за Рябининским рейдом с местом зимовки в Перми (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 440). Приказ № 252 от 1.10.1938 г. определил судно с местом зимовки в Такелажно-транспортной конторе в Перми (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 1190б.). Приказом № 113 от 1.04.1939 г. катер № 33 (52 л.с.) передавался на Адищевский рейд (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 67. Л. 120). В навигацию 1939 г. судно с 1 мая и до конца навигации закреплялось за Адищевским рейдом (52 л.с.) с местом зимовки в Перми (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 129). Приказ № 333 от 23.09.1939 г. определял место зимовки и ремонта 1939/40 г. Такелажно-транспортную контору (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 8. Л. 248). В соответствии с приказом № 403 от 22.12.1939 г. № 33 закреплялся для текущего зимнего ремонта в Такелажно-транспортной конторе (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 10. Л. 420б.). В навигации 1940 г. судно закреплялось (52 л.с.) на всю навигацию за Адищевским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 10. Л. 630б.). Приказом № 153 от 7.09.1940 г. для экстренной сводки плотов судно переводилось с Адищевского рейда на

Керчевский (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 11. Л. 72). Приказом № 197 от 31.10.1940 г. № 33 с Адищевского рейда выводился на ремонт в Такелажно-транспортной конторе (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 11. Л. 131). В навигацию 1941 г. катер (52 л.с.) закреплялся за Адищевским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 14. Л. 840б). Но 12.05.1941 г. после подписания акта приемки, приказом по Сарапульскому рейду была утверждена двухсменная команда катера № 33: старший рулевой, рулевой, моторист, помощник моториста (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 2. Л. 46). В конце этого года судно упоминается в отчете хозяйства за этот год с мощностью 52 л.с. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 49. Л. 212). Зимой 1941/42 г. приказом № 133 от 17.11.1941 г. судно надлежало перестроить в газоход силами Такелажно-транспортной конторы (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 16. Л. 209), что, очевидно, исполнено не было. В навигации 1942 г. катер (52 л.с.) закреплялся за Сарапульским агентством на всю навигацию (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 59). Приказом № 70 от 20.04.1942 г. № 33 снова подлежал оборудованию газогенераторной установкой силами Такелажно-транспортной конторы (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 61. Л. 27). На 1.08.1942 г. судно числилось за Сарапульским рейдом и не подлежало постановке в отстой для реконструкции (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 60. Л. 27). Очевидно, что к этой дате его переоборудование так и не провели. Судно назначалось к переводу на твердое топливо зимой 1942/43 г. силами Сарапульского рейда под установку НАТИ-52 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 310). В приказе о распределении флота на навигацию 1943 г. катер закреплялся за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 83. Л. 102). По инвентаризации, проведенной в декабре 1945 г. обнаружилась недостача в размере 26329 руб. за «катер № 33, который был передан в 1942 г. такелажной конторе для капитального ремонта по выполнению последнего катер, по имеющимся сведениям, такелажной конторой передан военведу, дальнейшая судьба катера неизвестна» (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 103. Л. 28). Акт на передачу катера датирован 11.11.1941 г. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 103. Л. 1). В ведомости движения средств в 1945 г. значится, что убыл катер № 33, переданный в «другие организации своего треста» с балансовой стоимостью 26329 руб. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 472. Л. 25). Приказами по Сарапульскому рейду № 47 от 13.04.1943 г. на навигацию этого года утверждалась команда (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 109). По № 61 от 17.05.1943 г. для получения катера в Молотов командировалась команда (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 98). А приказ № 97 от 20.07.1943 г. констатировал неполучение катера из ремонта, и имевшаяся команда перераспределялась по другим судам (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 60). Но судно военведу, разумеется не передали. По крайней мере, приказом № 98 от 20.04.1944 г. на навигацию 1944 г. оно закреплено за Вишерской сплавной конторой (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58). Больше упоминаний о катере нет, во-видимому списан к 1945 г., информации о передаче другим хозяйствам также нет.

Катер № 40

В промфинплане 1937 г. указаны характеристики: 1932 года постройки, двигатель «Кертинг» 50 л.с. Длина 14,0 м, ширина 3,3 м, высота борта 1,25 м (один из серии однотипных катеров № 31–40). Винтовой движитель, железный корпус, натуральное топливо, нет регистрационного номера (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 129. Л. 570б.). Актом от 1.02.1932 г. в Камлесосплав принимался на баланс катер с длиной корпуса 14 м, шириной 3,3 м, постройки Ярославской судовой верфи, строительный номер 526. С двигателем Кертинга 50 л.с., № 21322 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 1. Л. 336). К сожалению, номер катера не указан, но скорее всего это № 40. Только он и № 33 имели такие размерения и двигатель этой системы, но № 33 был принят в 1933 г. Приказом № 178 от 9.07.1933 г. говорится, что из-за «большого скопления моторов» Пермские мастерские не могут организовать эффективный ремонт. Среди «моторов» упоминался и № 40 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 1. Л. 154). В приказе № 234 от 17.10.1933 г., в сводке по древесине значилось конкретное задание для «мотора № 40» (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 1. Л. 62). На 1.03.1934 г. судно закреплено за Пермской такелажно-технической конторой (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 2 а. Л. 2). Приказом по Наркомлесу от 3.12.1934 г. сплавные тресты ликвидировались, в результате катер вместе со сплавной конторой перешел на баланс треста Уралзападлес. На 5.10.1934 г. он числился в Керчевской сплавной конторе с балансовой стоимостью 15 тыс. руб. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 2 а. Л. 54). Приказом № 73 от 4.03.1937 г. судно закреплено за Такелажно-транспортной конторой с местом зимовки в Чермозе (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 249). Приказом № 209 от 5.10.1937 г. местом зимовки закреплена Такелажно-транспортная контора (ГАПК.

Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 53). В промфинплане 1938 г. даются данные капитального ремонта зимой 1938/39 г. Затраты на зарплату 3,96 тыс. руб. надбавка за выслугу к зарплате 790 руб., затраты на материалы 2,24 тыс. руб., косвенные цеховые расходы 10,45 тыс. руб. Итог – 17,44 тыс. руб. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 130 б. Л. 135). Приказ № 28 от 23.02.1938 г. закрепил судно на навигацию за Рябининским рейдом с местом зимовки в Перми (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 440). 21.05.1938 г. для оценки качества ремонта в Пермских моторно-ремонтных мастерских создавалась специальная комиссия, которая в числе прочих осмотрела и катер № 40 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 338). Приказ № 252 от 1.10.1938 г. определил местом зимовки судна Такелажно-транспортную контору в Перми (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 1190б.). Приказом № 113 от 1.04.1939 г. катер № 40 (52 л.с.) передавался на Ново-Ильинский рейд (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 67. Л. 120). В навигацию 1939 г. судно с 1 мая и до конца навигации закреплялось за Ново-Ильинским рейдом (52 л.с.) с местом зимовки в Перми (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 129). Приказ № 333 от 23.09.1939 г. определял место зимовки и ремонта 1939/40 г. Такелажно-транспортную контору (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 8. Л. 248). В соответствии с приказом № 403 от 22.12.1939 г. катер закреплялся для капитального зимнего ремонта в Такелажно-транспортной конторе (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 10. Л. 420б.). В навигации 1940 г. судно закреплялось (52 л.с.) на всю навигацию за Адищевским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 10. Л. 630б). Приказом № 153 от 7.09.1940 г. для экстренной сводки плотов судно переводилось с Адищевского рейда на Керчевский (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 11. Л. 72). В навигацию 1941 г. катер (52 л.с.) закреплялся за Сарапульским агентством (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 14. Л. 85). 14.04.1941 г. для команды катера нанят старший рулевой (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 2. Л. 32). В этот же день его и моториста командировали в Молотов для приемки № 40 и перегона в Сарапул (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 2. Л. 33). Зимой 1941/42 г. приказом № 133 от 17.11.1941 г. катер надлежало перестроить в газоход силами Камского лесокombината (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 16. Л. 209), что не было сделано. В навигации 1942 г. судно закреплялось за Осинским рейдом на всю навигацию (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 59). Приказом № 70 от 20.04.1942 г. катер снова подлежал переоборудованию газогенераторной установкой силами Камского лесоперевалочного комбината (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 61. Л. 27), что снова не реализовали. На 1.08.1942 г. судно числилось за Осинским рейдом и не подлежало постановке в отстой для реконструкции (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 60. Л. 27). Оно назначалось к переводу на твердое топливо зимой 1942/43 г. силами Осинского рейда под установку ЧТЗ (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 310). Приказом № 244 от 19.12.1942 г. № 40 переводился в Такелажно-транспортную контору для установки на него газогенераторной установки в срок до 10.05.1943 г. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 16. Л. 357). При осмотре судна в Перми выяснилось, что судно находится в ужасном состоянии. В трюме стоит вода и масло на высоту 150 мм, которые замерзли и повредили конструкции. Из блока цилиндров воду также не слили, в результате она замерзла и повредила рубашку. На судне отсутствует динамо-машина, аккумуляторы, лампочки и прочее оборудование. В результате предлагалось механика Осинского рейда привлечь к уголовной ответственности за вредительство (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 16. Л. 365). Но при разбирательстве было выяснено, что судно прибыло в Пермь 2.09.1942 г., а принято лишь 13.11.1942 г. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 16. Л. 366). В связи с чем приказом № 250 от 30.12.1942 г. к ответственности привлекался моторист катера Кореков (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 16. Л. 370). Приказом № 68 от 27.03.1943 г. судно на навигацию закреплялось за Осинским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 83. Л. 1010б.), вероятно, формально, поскольку вероятно к этому времени решался вопрос об его списании. Катера № 40 отсутствует в приказе № 98 от 20.04.1944 г. о закреплении флота на навигацию 1944 г. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58), очевидно к этой дате уже списан.

Катер № 54

В промфинплане 1937 г. указаны характеристики судна: 1934 год постройки, двигатель «Интер» 30 л.с. Длина 11,0 м, ширина 2,78 м, высота борта 0,75 м (один из серии однотипных катеров № 54–57). Винтовой движитель, железный корпус, натуральное топливо, нет регистрационного номера (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 129. Л. 570б.). Приказом № 73 от 4.03.1937 г. судно закреплено за Такелажно-транспортной конторой с местом зимовки в Перми (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 249). Приказом № 209 от 5.10.1937 г. местом зимовки

снова закреплена Такелажно-транспортная контора (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 53). В промфинплане 1938 г. даются данные капитального ремонта зимой 1938/39 г. Затраты на зарплату 2,71 тыс. руб., надбавка за выслугу к зарплате 540 руб., затраты на материалы 2,15 тыс. руб., косвенные цеховые расходы 7,14 тыс. руб. Итог – 12,54 тыс. руб. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 130 б. Л. 135). Приказ № 28 от 23.02.1938 г. закрепил судно на навигацию за Адищевским рейдом с местом зимовки в деревне Гари (р. Чусовая) (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 440). Приказ № 252 от 1.10.1938 г. определил судно с местом зимовки в Адищево на Адищевском рейде (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 1190б.). В навигацию 1939 г. судно (30 л.с.) с 1 мая и до конца навигации закреплялось за Адищевским рейдом с местом зимовки в Адищево (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 129). Приказом № 264 от 21.07.1939 г. для участия в параде в честь дня ВМФ № 54 отправлялся с Адищевского рейда в Пермь (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 269). Приказ № 333 от 23.09.1939 г. определял место зимовки и ремонта 1939/40 г. Адищевский рейд (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 8. Л. 248). В соответствии с приказом № 403 от 22.12.1939 г. катер закреплялся для капитального зимнего ремонта в Такелажно-транспортной конторе (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 10. Л. 420б.). В навигации 1940 г. судно (30 л.с.) закреплялось на всю навигацию за Адищевским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 10. Л. 630б.). В навигацию 1941 г. катер (30 л.с.) снова закреплялся за Адищевским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 14. Л. 840б.). В навигации 1942 г. судно закреплялось уже за Камским лесокombинатом на всю навигацию (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 59). На 1.08.1942 г. числилось за Камским лесоперевалочным комбинатом и не подлежало постановке в отстой для реконструкции (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 60. Л. 27). Назначалось к переводу на твердое топливо зимой 1942/43 г. силами Камского лесокombината под установку СТЗ-30 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 17. Л. 310), что, очевидно, было реализовано. Приказом № 68 от 27.03.1943 г. судно на навигацию закреплялось за Камским лесокombинатом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 83. Л. 1010б.), но по-видимому передано Сарапульскому рейду вместо выведенного в ремонт № 33. Приказом по Сарапульскому рейду № 142 от 1.11.1943 г. за качественный межнавигационный ремонт катера к 10.02.1944 г. была установлена премия (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 160б.). Приказом по Сарапульскому рейду № 1 от 3.01.1944 г. утверждены новые зарплаты для команд катеров, на № 54 числился старший рулевой и помощник моториста (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 20б.). Приказом № 98 от 20.04.1944 г. на навигацию 1944 г. катер закреплен за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58). Приказом Сарапульского рейда № 58 от 8.06.1944 г. для сдачи катера № 54 в ремонт, в Молотов командировались помощники мотористов Кузнецова и Котов (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 65), а приказом № 61 от 15.06.1944 г. в связи с постановкой катера в ремонт состоялось перераспределение команд на все суда из расчета двухсменной работы. На № 54 числились рулевой, моторист, помощник моториста и шуровщик (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 68). Приказом № 88 от 29.08.1944 г. в Молотов командировались старшие рулевые Кудрявцев и Жебалов для приемки катера № 54 после ремонта и доставки его в Сарапул (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 91). По описи в 1945 г. на рейде имеется в наличии катер № 54 (СТЗ, 30 л.с.) 26746 руб. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 103. Л. 41), но, очевидно, судно в Сарапул после ремонта не вернулось. Приказом № 52 от 3.04.1945 г. катер № 54 (25 л.с.) передавался Камлесострою (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 86). После этого списан, так как в документации Камлесосплава он больше не фигурирует, а в 1946 г. получен новый катер этого номера.

«Пионер»

Катер «Пионер» принадлежал к типу К-15 (Костромской завод), 1938 года постройки, регистрационный номер 73201 (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 2. Д. 619). В соответствии с этим, первое упоминание о нем происходит в приказе № 28 от 23.02.1938 г. закрепившем судно на навигацию за Обвинским рейдом с местом зимовки в Слудке (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 440). Приказ № 252 от 1.10.1938 г. снова определил судно с местом зимовки на Обвинском рейде в Слудке (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 1190б.). После этого в информации по «Пионеру» идет провал, он снова появляется в документации лишь в 1943 г. Приказом № 68 от 27.03.1943 г. судно на навигацию закреплялось за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 83. Л. 102). Приказом по Сарапульскому рейду № 47 от 13.04.1943 г. на навигацию этого года утверждалась команда (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 109), а Приказом № 97 от 20.07.1943 г. катер переведен на круглосуточную двухсменную работу

(СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 60) из-за неполучения из ремонта катера № 33. Приказом по Сарапульскому рейду № 142 от 1.11.1943 г. за перевод катера на твердое топливо к 1.04.1944 г. была установлена премия (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 160б.), а поскольку приказом № 1 от 3.01.1944 г. утверждены новые зарплаты для команд катеров, а на «Пионере» числится старший моторист (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 2), можно сделать вывод, что на твердое топливо его не перевели. Приказом № 98 от 20.04.1944 г. на навигацию 1944 г. судно снова закреплено за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58). Приказом по Сарапульскому рейду № 40 от той же даты были назначены команды катеров, в числе которых был № 70. «До момента получения катера № 70» его команда переводилась на «Пионер» с задачей пустить его на полный ход к 1 мая (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 3. Л. 47). Приказом по Сарапульскому рейду № 61 от 15.06.1944 г. в связи с получением катера № 54 состоялась перераспределение команд из расчета двухсменной работы. На «Пионере» числились рулевой, моторист, помощник моториста и ученик моториста (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 68), что свидетельствует об отсутствии перевода на газогенератор. Приказом по Сарапульскому рейду № 107 от 15.11.1944 г. утверждалась команда катера (старший рулевой и моторист) для производства зимнего ремонта судна (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 3. Л. 107). В навигацию 1945 г. катер (30 л.с.) снова закреплялся за Сарапульским рейдом (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 25. Л. 224). Приказом по Сарапульскому рейду № 32 от 15.04.1945 г. «Пионер» прикреплялся на Яромаский участок (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 300б.). Приказом № 34 от 17.04.1945 г. в команду как вспомогательно-разъездного катера назначались старший рулевой, помощник рулевого, моторист, помощник моториста (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 34). Приказом № 47 от 4.06.1945 г. из-за перевода № 17 на жидкое топливо, часть буксирно-рейдовой работы возлагалось на «Пионер» с соответствующей доплатой команде (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 50). Интересен приказ по рейду № 68 от 13.07.1945 г., по которому в связи с началом занятий в школе 1 сентября, освобождался от должности рулевого В.И. Шабалин (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 67). Получается, в годы войны на судне рулевым работал школьник. 24.10.1945 г. в связи с закрытием навигации катер поднимался из воды на месте горперевоза (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 4. Л. 93). В отчете рейда за 1945 г. говорилось: «Вспомогательно-разъездн[ой] катер "Пионер" жидко-топливный с мотором ХТЗ мощн[остью] 30 нр.» ремонтировался зимой 1944/45 г. в своей мастерской, вышел из ремонта 5 мая (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 100. Л. 4). По описи в 1945 г. на рейде имеется катер «Пионер» (ХТЗ, 30 л.с.) с балансовой стоимостью 41393 руб. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 103. Л. 41). Приказом № 224 от 8.08.1946 г. закреплялся для проведения текущего ремонта за Сарапульским рейдом со стоимостью ремонта 9000 руб. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 1370б.). Приказом № 80 от 22.04.1947 г. на навигацию 1947 г. снова закреплялся за Сарапульским рейдом (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 990б.). Приказом по Сарапульскому рейду № 75 от 19.04.1948 г. на навигацию закреплялся за Сайгатским участком. Команда: старший рулевой, помощник рулевого, старший моторист, помощник моториста (АСР. Ф. 12. Оп. 2. Д. 6. Л. 44). В приказе о распределении флота на навигацию 1951 г. снова указан на Сарапульском рейде как разъездной (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 65. Л. 137). Исходя из данных формы «26-вод» за 1951 г. можно сделать вывод, что в этот год на «Пионере» произвели замену двигателя на ЗиС-3, что увеличило его мощность до 73 л.с. Об этом прямо говорит отчет 1954 г., в форме 25 «Оборудование» указывается катер с этим двигателем на начало и конец года (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3813. Л. 29-290б.). Судя по форме «26-вод», в 1957 г. этот двигатель заменили на ДТ-54. Далее, в приказе о расстановке флота на навигацию 1953 г. катер не указан (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 91. Л. 220). Но в приказах по личному составу Сарапульского рейда катер по прежнему упоминается (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 33. Л. 152). Поэтому можно предположить, что в общем приказе просто перестали перечислять разъездные катера. Приказ № 120 от 10.04.1954 г., закрепившего расстановку флота на эту дату, снова не указал катер (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 105. Л. 36). Но в приказах по личному составу судно продолжает упоминаться. Так по окончании навигации приказом от 24.11.1954 г. катера № 17 и «Пионер» передавались осводу для охраны на зимний период (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 45. Л. 216). На 4.11.1962 г. в составе Сарапульского рейда числится катер «Пионер», мощность 54 л.с., состояние судно, годное для дальнейшей эксплуатации (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 2. Д. 619). Очевидно, катер списали во второй половине 1960-х гг.

5. Заключение

Биографии пяти реконструируемых катеров имеют несколько общих черт, которые, скорее всего, можно перенести на деятельность всего треста в ходе войны.

1. Ни один из катеров Сарапульского рейда не был мобилизован в годы войны. Информация о катере № 33 следует отнести к непроверенным слухам. Вряд ли руководство треста отчитывалось перед рейдом о своих действиях. А в приказах о закреплении флота однозначно следует, что судно передали в другое хозяйство треста, очевидно, более нуждавшееся в нем.

2. Во время войны трест производил постоянную рокировку судового состава в соответствии с возникавшими задачами. Видно, что некоторые катера закреплялись за конкретные хозяйства лишь на одну навигацию, или даже на часть навигации.

3. Очевидно, рокировку судового состава производилась и в рамках Наркомата лесной промышленности. Так катера «Колхозница» и № 70, вероятней всего, Камлесосплав получил из других трестов наркомата, в самый сложный период работы в 1942 г., когда он понес наибольшие потери в войне. Возможно, подобные же процессы привели к «выпадению» в биографии периода до 1943 г. у катера «Пионер». С другой стороны, катера № 70 и 89 передавались хозяйствам освобожденных районов для налаживания работы там.

4. Во время войны для повышения устойчивости флота к перебоям в поставке жидкого горючего, руководство треста настойчиво требует перевода судов на газогенераторные установки. Видно, что конкретные рейды в выполнении этих распоряжений встречают многочисленные трудности, затрудняющие перевод. Суда могут переводить со второго, с третьего раза (или вообще не переводить). Но кроме доступности твердого топлива (чурки), газогенераторные установки требовали также введение в состав команд дополнительной штатной единицы в виде шуровщика. В результате, после войны газогенераторные катера проходят обратную модернизацию на жидкое топливо, перебои с поставками которого становятся уже не актуальными.

Литература

АГС – Архивный отдел администрации муниципального образования «Сарапульский район».

ГАПК – Государственный архив Пермского края.

Зыкин, 2019 – Зыкин И.В. Денежное и материальное стимулирование труда работников отечественного лесопромышленного комплекса в 1930-х гг. // *Историко-педагогические чтения*. 2019. № 23. С. 48-52.

Зыкин, 2020 – Зыкин И.В. Динамика численности работников и комплектование коллективов предприятий лесопромышленного комплекса Советского Союза в 1930-е гг. // *Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки*. 2020. Т. 7. № 1 (25). С. 58-68.

Куртенок, 2021 – Куртенок Е.П. Спецконтингент Керчевского сплавного рейда в борьбе за победу в Великой Отечественной войне / *Война нас гнула и косила: судьбы людей на войне и в тылу: Материалы V Всероссийской научно-практической конференции*. Пермь, 2021. С. 85-94.

Митюков, Ким, 2023 – Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Флот треста Камлесосплав в 1939–48 гг. // *Судостроение*. 2023. № 3. С. 70-78.

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула Удмуртской Республики.

Суслов, 2001 – Суслов А.Б. Быт спецпоселенцев в Молотовской области (1945-1953) // *Труды Камской археолого-этнографической экспедиции*. 2001. № 1-2. С. 075-086.

Сушков и др., 2019 – Сушков А.В., Беделёв А.Э., Пьянков С.А. Индустрия роскошной жизни: к вопросу о коррупционных взаимоотношениях руководителей уральских партийно-государственных структур и хозяйственных организаций в 1930-е годы // *Genesis: исторические исследования*. 2019. № 8. С. 69-88.

Сушков, 2020 – Сушков А.В. "Дело пермской лечкомиссии": коррупционные практики на Урале в первой половине 1930-х гг. // *Общество: философия, история, культура*. 2020. № 6 (74). С. 109-115.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

Mitiukov, Kim, 2023 – Mitiukov N.W., Kim Yu.L. The Sarapul Raid of the Trust “Kamlesosplav” during the Great Patriotic War // *Voennyi Sbornik*. 2023. 11(1): 43-49. DOI: 10.13187/vs.2023.1.43.

References

- AGS – Arkhivnyi otdel administratsii munitsipal'nogo obrazovaniya «Sarapul'skii raion» [Archival department of the administration of the municipal formation “Sarapul district”].
- GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraya [State Archives of Perm Krai].
- Kurtenok, 2021 – Kurtenok E.P. Spetskontingent Kerchevskogo splavnogo reida v bor'be za pobedu v Velikoi Otechestvennoi voine [Special contingent of the Kerch Rafting Raid in the Struggle for Victory in the Great Patriotic War] *Voina nas gnula i kosila: sud'by lyudei na voine i v tylu: Materialy V Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [The war bent and mowed us down: the fates of people at war and in the rear: Proceedings of the V All-Russian Scientific and Practical Conference]. Perm, 2021. P. 85-94. [in Russian]
- Mitiukov, Kim, 2023 – Mitiukov, N.W., Kim, Yu.L. (2023). The Sarapul Raid of the Trust “Kamlesosplav” during the Great Patriotic War. *Voennyi Sbornik*. 11(1): 43-49. DOI: 10.13187/vs.2023.1.43.
- Mityukov, Kim, 2023 – Mityukov, N.V., Kim, Yu.L. (2023). Flot tresta Kamlesosplav v 1939–48 gg. [The Kamlesosplav Trust Fleet in 1939–48] *Sudostroenie*. 3: 70-78. [in Russian]
- SGA – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula Udmurtskoi Respubliki [Department for Archival Affairs of the Administration of the Sarapul city of the Udmurt Republic].
- Sushkov i dr., 2019 – Sushkov, A.V., Bedel, A.E., Pyankov, S.A. (2019). Industriya roskoshnoi zhizni: k voprosu o korruptsionnykh vzaimootnosheniyakh rukovoditelei ural'skikh partiino-gosudarstvennykh struktur i khozyaistvennykh organizatsii v 1930-e gody [The luxury life industry: on the issue of corrupt relationships between the leaders of the Ural party-state structures and business organizations in the 1930s] *Genesis: historical research*. 8: 69-88. [in Russian]
- Sushkov, 2020 – Sushkov, A.V. (2020). "Delo permskoi lechkomissii": korruptsionnye praktiki na Urale v pervoi polovine 1930-kh gg. ["The Case of the Perm Medical Commission": Corrupt Practices in the Urals in the First Half of the 1930-s] *Society: Philosophy, History, Culture*. 6(74): 109-115. [in Russian]
- Suslov, 2001 – Suslov, A.B. (2001). Byt spetsposelentsev v Molotovskoi oblasti (1945-1953) [Everyday life of special settlers in the Molotov region (1945-1953)]. *Trudy Kamskoi arkheologo-etnograficheskoi ekspeditsii*. 1-2: 075-086. [in Russian]
- TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archives of the Udmurt Republic].
- Zykin, 2019 – Zykin, I.V. (2019). Denezhnoe i material'noe stimulirovanie truda rabotnikov otechestvennogo lesopromyshlennogo kompleksa v 1930-kh gg. [Monetary and material incentives for workers in the domestic forestry complex in the 1930s] *Istoriko-pedagogicheskie chteniya*. 23: 48-52. [in Russian]
- Zykin, 2020 – Zykin, I.V. (2020). Dinamika chislennosti rabotnikov i komplektovanie kollektivov predpriyatii lesopromyshlennogo kompleksa Sovetskogo Soyuza v 1930-e gg. [Dynamics of the number of employees and staffing of teams of enterprises of the forestry complex of the Soviet Union in the 1930s] *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Istoricheskie nauki*. 7. 1(25): 58-68. [in Russian]

Катера Сарапульского рейда треста Камлесосплав, работавшие в Сарапуле в годы войны

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Юрий Леонидович Ким ^a

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор

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

Аннотация. На основе делопроизводственной документации по тресту Камлесосплав, а также документации по личному составу Сарапульского рейда треста, производится реконструкция биографий судов, работавших на Сарапульском рейде треста Камлесосплав в годы войны. Всего рассмотрено пять катеров: № 17, № 33, № 40, № 54 и «Пионер». Катера № 70, № 89 и «Колхозница» не рассматривались как числившиеся в Сарапуле непродолжительное время. Катер № 58 также не рассматривался как полученный уже после войны. В качестве материалов для реконструкции использовались приказы по основной деятельности треста Камлесосплав, документация по основной деятельности, приказы по личному составу и статистические отчеты Сарапульского рейда. Выводы, полученные в ходе работы для Сарапульского рейда можно расширить на весь трест Камлесосплав. Так в результате исследования было установлено, ни один из катеров не был мобилизован, что объясняется важной стратегической задачей решаемой трестом по снабжению древесиной нижнего течения Волги. Сам трест и руководство Наркомата лесной промышленности постоянно проводили рокировку флота для лучшего использования имевшихся ресурсов. В наиболее сложные для треста 1942 год ему были переданы катера из других трестов, а в 1944 г. он сам передал катера для хозяйств освобожденных районов. Во время войны трест неуклонно проводил работы по переводу катеров на твердое топливо. Это повышало устойчивость работы флота к перебоям в поставках жидкого топлива, но вместе с тем, делало обслуживание судов более сложным, в частности в команду вводился дополнительный человек – шуровщик. Во время войны это сыграло свою роль, и после Победы состоялась обратная модернизация судов.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, трест Камлесосплав, Сарапульский рейд, мотокатер, судовой состав.