



Published in the USA  
Voenyi Sbornik  
Has been issued since 1858.  
E-ISSN: 2409-1707  
2025. 13(2): 92-98

DOI: 10.13187/vs.2025.2.92  
<https://vs.cherkasgu.press>



## Little Workers of Big Reparations

Vladislav V. Zhdanov <sup>a</sup>

<sup>a</sup> FSUE Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

### Abstract

During the Great Patriotic War, Soviet river transport suffered enormous losses. Therefore, during the post-war economic recovery, with all shipbuilding facilities overwhelmed by urgent orders, the only viable alternative was the use of reparation vessels. German boats played a positive role during the most difficult post-war years – a period of economic recovery, marked by widespread shortages of materials, equipment, and skilled labor. The use of reparation boats gave the Soviet shipbuilding industry time to develop new boat designs and begin their mass production.

**Keywords:** post-war period, economic recovery, water transport, reparations.

### 1. Введение

Во времена Великой Отечественной войны советский речной транспорт понес значительные потери. Поэтому при послевоенном восстановлении народного хозяйства, поскольку все судостроительные предприятия были загружены неотложными заказами, единственной реальной альтернативой стало использование репарационных судов.

### 2. Материалы и методы

Основными материалами исследования стали фонды Наркомата речного флота в Российском государственном архиве экономики ([РГАЭ. Ф. 9469](#)). Частично эта информация дополнялась материалами Центрального государственного архива Санкт-Петербурга ([ЦГА СПб. Ф. 2141](#)), а также Государственного архива Гомельской области ([ГАГО. Ф. 1950](#)).

### 3. Обсуждение

Послевоенному восстановлению материальной части отечественного водного транспорта посвящено ряд публикаций, в основном региональной направленности. Так наиболее детальные и фундаментальные работы Н.В. Селюниной рассматривают эти процессы на примере Юга России, в основном бассейна Дона ([Селюнина, 2012](#)), а О.А. Гоманенко – на примере Волги ([Гоманенко, 2025](#)). В обоих случаях упоминание о репарационных поставках в этих работах происходит эпизодически. С другой стороны, имеются обобщающие работы по водному в рамках всей страны ([Сидоров, Гоманенко, 2015](#)), в которых просто констатируется проблема падения объема перевозок из-за критического состояния материальной части и упоминание о репарациях дается лишь очень поверхностно. Кроме того, имеются специальные работы по трофеям и репарациям, полученным от Германии и ее союзников. Однако они или ограничиваются военно-морским флотом ([Бережной, 1994](#)), или морским торговым флотом ([Трифонов, Паролов, 2013](#)). Речной флот рассмотрен крайне эпизодически.

### 4. Результаты

После капитуляции Германии в мае 1945 г., представители НКРФ СССР в тесном сотрудничестве со СВАГ (Советская Военная администрация в Германии), приступили к

описи судов в советской зоне оккупации. Были составлены списки, в которых указывались имя и тип судна, размеры, мощность силовой установки ([РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 12. Д. 461](#)). Многие сотни судов в списках оказывались без имён, т.к. были обнаружены без судовых документов и без немецких экипажей. Затем Управление Водных Путей Сообщения ЦУПВОСО (Центральное Управление Военных сообщений) Красной Армии и НКРФ, составили список немецких судов, намеченных к отправке в СССР ([РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 12. Д. 401](#)). Далее СВАГ выписывало каждому судну из этого списка «Свидетельство на право плавания по внутренним водным путям Советской оккупационной зоны», которое имело свой индивидуальный номер. Подписывал Свидетельство личной подписью Уполномоченного Транспортного отдела СВАГ. После этого судно переходило под контроль НКРФ, представители которого организовывали перегон судов по Балтийскому морю в морские порты СССР.

В соответствии с планами reparационных поставок, в списки передачи судов в 1 и 2 очередь, датированных 1945 г., было внесено 4414 судов. Это были буксиры пароходы, теплоходы и газоходы, пассажирские суда, танкеры, катера, различные баржи.

В списках значилось 295 катеров различного назначения: буксиры, разъездные, пассажирские, водной полиции, таможенной службы, судовых инспекций, сапёрные Вермахта. Среди катеров были и моторные яхты, которые наши специалисты, классифицировали как катера. Корпуса были металлическими или деревянными. Катера оснащались моторами различных производителей: MWM, Jastram, Grazer, Maybach, Selve, FAMO, MAN, Daimler-Benz, MODAG-Krupp, VOMAG, и развивали мощности от 4 до 380 л.с. Размеры катеров были в пределах 7-15 метров в длину и 2-4 метра в ширину. Грузоподъёмность варьировалась от 2 до 35 т. Техническое состояние было разным: как хорошим, так и плохим – часть катеров требовали капитального или капитально-восстановительного ремонта. Кроме того, на части катеров отсутствовали моторы и механизмы. Большинство катеров не имели «Свидетельств на право плавания по внутренним водным путям Советской оккупационной зоны». В Штеттине их грузили прямо в баржи, и далее караваны судов уходили в советские порты на Балтике: Калининград, Ригу, Виндаву, Таллин, Либаву, Клайпеду. А уже из этих портов большая часть перегонялась в Ленинград, после чего распределялись по пароходствам и различным организациям и ведомствам.

В июле 1945 года Шестому Управлению НКГБ СССР были переданы катера **Anne Liese, Bock, Bulli, Engelbrecht, Erna, Erpel, Gertrud, Gluckauf, Gold, Greif, Halein, Havelland, Hetty, Ibuks, Irene, Kamilla, Kerlchen-III, Lido, Lorch, Lotti, Manzell, Markret-II, Meteor, Odin, Onkel Fritz, Otter, Peer Gynt, Perferlein, Sausewind, Seebar-II, Stine, Tanny, Togo, Troll, Waltraud-III, Werner Lei, Westfalen, Willy-5**. В августе 1945 г. Балтийский флот получил катера **Bock, Elli, Helios, Saarland**. Два катера получил НКВД СССР. БГМП получило несколько катеров в 1945 году. Советская Армия получила десантные катера Вермахта ([РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 10. Д. 111](#)).

В 1945 г. в Кёнигсберге, ставшие трофеями Красной Армии катера **МК-502 (Eberhard** 120 л.с.) и **МК-504 (Ostland** 30 л.с.) были переданы НРП. Спасателями 2 и 3 Линейной группы Отдельного Калининградского отряда ГВРУ были подняты катера под условными номерами **K-0280** (40 л.с.) **K-02** (90 л.с.), № **45-02** (80 л.с.), № **12-2** (40 л.с.), № **56-2** и также были переданы НРП. Катера № **15-5**, **K-0215** (70 л.с.), **Dynamo**, были переданы Калининградскому техническому участку Прибалтийского БУП. Катер **K-5** (45 л.с.) был поднят и передан Калининградскому судоремонтному заводу (бывший Union Giesserei Königsberg, с 1930 г. – Schichau-Werke). Спасателями 274 ГРАС, в Штеттине, у верфи Vulkan, были подняты катера **Wasserschutzpolizei** (4 л.с.), **Pommern** (8 л.с.), **Hafen Kapitan** (40 л.с.) и переданы НКРФ СССР ([РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 5. Д. 111](#)).

В 1946 г. в СЗРП были переданы катера **K-02610 (Heimchen** 40 л.с.), **K-01511 (Orient** 36 л.с.), **Herzdahme** (40 л.с., переименован в **Волга**), **ВРБ-27**.

В 1946-47 гг. ШРП получило катера **K-02631 (Spree** 90 л.с.), **T-02681 (JM** 1927 г. 90 л.с., переименован в **212**), **TX-03413 (Ursel** 1935 г. 90 л.с. – **209**), **103 (Preussen** 1926 г. 100 л.с.), **02715 (Forelle** 1939 г. 80 л.с. – **205**), **K-9-K (АНК-7** 1940 г. 80 л.с. – **208**), **K-00325 (Karl Heinz** 1943 г. 70 л.с. – **201**), **Wismar** (38 л.с.), ? (1935 г. 80 л.с. – **210**), **K-04079** (40 л.с.), **K-04080**. С 1955 г. вместе с ШРП, катера вошли в состав СЗРП без изменения имён. Работали до конца 1960-х гг.

Рис. 1. Мотокатер **Forelle** (205)Рис. 2. Мотокатера **Karl Heinz** (201) и 210

В 1945 г. Ленводпуть получил катера **Bertha** (1896 г. 22 т. 50 л.с. – Грозный) и **Nixe-I** (1930 г. 5,7 т. – Мойка). В Управление по транспортному освоению малых рек Ленинградской области, были переданы **Stralsund** (60 л.с. – Охотник), **Insel** (60 л.с. – Чайка), **Bernschoff** (50 л.с. – Герой) (ЦГА СПб. Ф. 2141. Оп. 38. Д. 363). По-видимому, все три судна были переданы в неисправном состоянии, поскольку в документации 1947 г. они проходят как «корпус мотокатера трофеиный» № 1, 2, 3. В 1948 г. силами управления произвели восстановление **Охотника** (ГАРФ. Ф. А. 439. Оп. 1. Д. 24), а позднее и остальных. После укомплектования **Охотника** и **Чайку** поставили на пассажирскую линию Приозерск–Кузнечное (вместимость – 32 и 80 пассажиров соответственно) (ГАРФ. Ф. А. 439.

Оп. 1. Д. 251, 292). Герой, изначально зачисленный в буксирный флот, приказом № 72 от 13.11.1950 г. был перечислен из буксирных судов в пассажирские (ГАРФ. Ф. А. 439. Оп. 1. Д. 119. Л. 63 об).



**Рис. 3.** Мотокатер **Karl Heinz** (201)

В 1947 г. в Прибалтийское БУП был передан катер **04081 (Grunwald)**.

В 1946 г. в пароходство МВК были переданы катера **Ermadi-2** (25,8т 60 л.с. – **Портовик-1**) и **Weichsel** (40 л.с. – **Портовик-2**). В Московской области в качестве обстановочного и служебно-разъездного катера использовалась моторная яхта, мощностью 300 л.с., постройки 1942 г. Была переименована в **Москва** и работала до сентября 1975 г. В пароходство ВВРП попал катер **02610 (Berlin** 85 л.с.) и 2-х винтовая моторная яхта **Pik As** (1923 г. 70 л.с.). В 1948 году в ВГРП был передан катер **105 (M-370** 1943 г. 380 л.с. – **Громобой**). В СВРП в 1946 г. был передан катер **Ураган** (380 л.с.). В состав Волготанкера был принят **K-02791 (Biestow** 380 л.с. – **Громобой**). На Каме в судоходной инспекции, до начала 1960-х гг. служил катер **СИ-10**, построенный в 1932 г.



**Рис. 4.** Катер немецкой постройки



**Рис. 5.** Моторная яхта **Москва** (1942 год постройки)



**Рис. 6.** Моторная яхта **Москва** (1942 год постройки)

В 1948 г. в ДРП были переданы катера **K-03412** (80 л.с.) и **K-02830** (80 л.с.).

В 1945 г. в ДДУРП (с 1948 г. – ВДРП) был принят пассажирский катер **Onkel Paul** (50 л.с. – **ПТ-1**). В 1948 г. в ВДРП передан **K-03411** (120 л.с.). В Днепро-Двинском БУП с 1945 г. работал трофейный катер, получивший имя **Проворный** (1938 г. 65 л.с.).

Военно-восстановительные отряды, работавшие на Днепре, подняли ряд катеров, восстановили их и использовали в своих отрядах. 9 ВВО в 1944 г. у Киева поднял катер **Hans Lewens** (1913 г. 50 л.с.). Силами отряда он был восстановлен и получил имя **БТ-20**. 12 ВВО поднял катер **Libelle** (1942 г. 12 т. 140 л.с.). Также был восстановлен и переименован в **Петляков**. 7 ВВО поднял катер **Weiden** (32 л.с.). Впоследствии получил имя **БТ-34**. В 1944 г. спасателями 8 ОРАС был поднят катер **Donau** (1941 г. 12 т. 140 л.с.) и передан Днепровской военной флотилии ([ГАГО. Ф. 1950. Оп. 1. Д. 13-68](#)), ([ГАГО. Ф. 1951. Оп. 1. Д. 39-108](#)).

В ДКП с 1945 г. использовался **Sturmboot-?** (30 л.с.) – сапёрный катер Вермахта. Был переименован в **Калач**. В Управлении малых рек Татарской АССР также использовались три сапёрных катера Вермахта были переданы из Приволжского военного округа в конце 1940-х гг. Они получили индексы **МР-15**, **МР-16** и **МР-17** и работали в Казанском эксплуатационном участке до 1951 г.



**Рис. 7.** Катера Татарского управления малых рек: **МР-15** (слева), **МР-16** (справа)

В СДГП в 1944-45 гг. вошли исключительно трофейные катера, захваченные частями Красной Армии на Дунае, в 1944-45 гг. – **Knurrhahn** (70 л.с. – **Зарница**), **Cent-IV** (120 л.с. – **Шторм**), **Hamburg-AM-21** (50 л.с. – **Секстан**), **Polizeiboot-5** (80 л.с. – **Курс**), **Rubens** (100 л.с. – **Молния**), 2-х винтовой пассажирский служебно-разъездной катер **1062** (210 л.с. – **Тутаев**).

### 5. Заключение

Можно утверждать, что немецкие катера сыграли свою положительную роль в самые трудные, послевоенные годы – момент восстановления народного хозяйства, повсеместной нехватки материалов и оборудования, квалифицированной рабочей силы. Использование репарационных катеров дало время судостроительной промышленности СССР для создания новых образцов катеров и начала их серийного производства.

### Сокращения

БГМП – Балтийское Государственное Морское Пароходство

БУП – Бассейновое Управление пути

ВВО – Военно-восстановительный отряд

ВВРП – Верхне-Волжское речное пароходство

ВГРП – Волжское грузовое речное пароходство

ВДРП – Верхне-Двинское речное пароходство

ГВРУ – Главное Военно-Речное Управление

ГРАС – Группа Судоподъёма и аварийного-спасательных работ ГВРУ НКРФ СССР

ДКП – Доно-Кубанское речное пароходство

ДРП – Днепровское речное пароходство

МВК – Пароходство канала Москва-Волга

НКРФ – Народный Комиссариат Речного флота

НРП – Неманское речное пароходство

ОРАС – Отдельный аварийно-спасательный отряд

СВРП – Средне-Волжское речное пароходство

СДГП – Советское Дунайское речное пароходство

СЗРП – Северо-Западное речное пароходство

ШРП – Шекснинское речное пароходство

### Литература

[Бережной, 1994](#) – Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Якутск: Сахаполиграфиздат, 1994. 190 с.

[ГАГО](#) – Государственного архива Гомельской области.

[ГАРФ](#) – Государственный архив Российской Федерации.

[Гоманенко, 2025](#) – Гоманенко О.А. Капитальные вложения в речной флот СССР в годы Второй мировой войны (на примере волжских пароходств) / Великая Отечественная война

1941–1945 гг. в судьбах народов и регионов. Сборник статей II Международной научной конференции. Казань, 2025. С. 270-275.

[РГАЭ](#) – Российский государственный архив экономики.

[Селюнина, 2012](#) – Селюнина Н.В. Особенности восстановления материальной базы речного транспорта юга России в период Великой Отечественной войны // *Научная мысль Кавказа*. 2012. № 2. С. 85-89.

[Сидоров, Гоманенко, 2015](#) – Сидоров С.Г., Гоманенко О.А. Речной транспорт СССР после завершения Великой Отечественной войны / *Вторая мировая война: предыстория, события, уроки: Материалы междунар. науч. конф., посвящ. 70-летию Великой Победы над немецким фашизмом и японским милитаризмом*. В 2-х ч. Чита, 2015. Ч. 2. С. 126-128.

[Трифонов, Паролов, 2013](#) – Трифонов Ю.Н., Паролов И.В. Морской флот СССР. Трофеи и reparations. В 2-х т. Архангельск, 2013.

[ЦГА СПб](#) – Центральный государственный архив Санкт-Петербурга.

## References

- [Berezhnoi, 1994](#) – *Berezhnoi, S.S. (1994). Trofei i reparatsii VMF SSSR [Trophies and reparations of the USSR Navy]*. Yakutsk: Sakhapoligrafizdat. 190 p. [in Russian]
- [GAGO](#) – Gosudarstvennogo arkhiva Gomel'skoi oblasti [State Archive of the Gomel Region].
- [GARF](#) – Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii [State Archive of the Russian Federation].
- [Gomanenko, 2025](#) – *Gomanenko, O.A. (2025). Kapital'nye vlozheniya v rechnoi flot SSSR v gody Vtoroi mirovoi voiny (na primere volzhskikh parokhodstv) [Capital investments in the river fleet of the USSR during World War II (on the example of Volga shipping companies)]*. *Velikaya Otechestvennaya voyna 1941–1945 gg. v sud'bakh narodov i regionov. Sbornik statei II Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii*. Kazan'. Pp. 270-275. [in Russian]
- [RGAE](#) – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archive of Economics].
- [Selyunina, 2012](#) – *Selyunina, N.V. (2012). Osobennosti vosstanovleniya material'noi bazy rechnogo transporta yuga Rossii v period Velikoi Otechestvennoi voiny [Features of the restoration of the material base of river transport in the south of Russia during the Great Patriotic War]*. *Nauchnaya mys'l Kavkaza*. 2: 85-89. [in Russian]
- [Sidorov, Gomanenko, 2015](#) – *Sidorov, S.G., Gomanenko, O.A. (2015). Rechnoi transport SSSR posle zaversheniya Velikoi Otechestvennoi voiny [River transport of the USSR after the end of the Great Patriotic War]*. *Vtoraya mirovaya voyna: predystoriya, sobytiya, uroki: Materialy mezhdunar. nauch. konf., posvyashch. 70-letiyu Velikoi Pobedy nad nemetskim fashizmom i yaponskim militarizmom*. V 2-kh ch. Chita. Ch. 2. Pp. 126-128. [in Russian]
- [Trifonov, Parolov, 2013](#) – *Trifonov, Yu.N., Parolov, I.V. (2013). Morskoj flot SSSR. Trofei i reparatsii [USSR Navy. Trophies and reparations]*. V 2-kh t. Arkhangel'sk. [in Russian]
- [TsGA SPb](#) – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Sankt-Peterburga [Central State Archives of St. Petersburg].

## Маленькие труженики больших reparаций

Владислав Валерьевич Жданов <sup>a</sup>

<sup>a</sup> ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

**Аннотация.** Во время Великой Отечественной войны советский речной транспорт понес огромные потери. Поэтому при послевоенном восстановлении народного хозяйства, поскольку все судостроительные предприятия были загружены неотложными заказами, единственной реальной альтернативой стало использование reparационных судов. Немецкие катера сыграли свою положительную роль в самые трудные, послевоенные годы – момент восстановления народного хозяйства, повсеместной нехватки материалов и оборудования, квалифицированной рабочей силы. Использование reparационных катеров дало время судостроительной промышленности СССР для создания новых образцов катеров и начала их серийного производства.

**Ключевые слова:** послевоенный период, восстановление хозяйства, водный транспорт, reparации.