

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2023. 11(1): 43-49

DOI: 10.13187/vs.2023.1.43
<https://vs.cherkasgu.press>



The Sarapul Raid of the Trust “Kamlesosplav” during the Great Patriotic War

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

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

^b Udmurt State University, Izhevsk, Russian Federation

Abstract

The Great Patriotic War became a serious test for the river transport of the USSR. A lot of timber-rafting trusts ships were mobilized and took part in the fighting. On the basis of office documentation and documentation on the personnel of the Sarapul raid of the trust “Kamlesosplav”, which was seriously supplemented by the funds of the statistics department of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic and the Sarapul region, a reconstruction was made of the dynamics of the ship's composition of the raid during the war years.

The strength of the Sarapul raid throughout the war remained approximately the same size – 2-3 ships. Basically, there was a rotation of boats as part of the trust: they were transferred to neighboring raids, replaced from other raids. The ships that fell into disrepair were transferred for repair to other divisions of the trust, which is why it is not clear whether they were decommissioned or transferred to other divisions as they were restored. The mobilization of boats from the Sarapul Trust has not been established for certain, but it is very likely that boat No. 33, transferred in 1942 for overhaul, was eventually transferred to the front. The absence of mobilized vessels is explained by the strategically important tasks that the «Kamlesosplav's» vessels solved, namely, the provision of timber for the lower Volga region.

Keywords: timber raid, river transport, navigation, Kama, Great Patriotic War, trust “Kamlesosplav”.

1. Введение

Великая Отечественная война стала серьезным испытанием для речного транспорта СССР. Множество судов лесосплавных трестов были мобилизованы и приняли участие в боевых действиях. Цель данной работы – проследить на основе сведений о судовом составе Сарапульского рейда (до 1941 г. Сарапульская сплавная контора) треста «Камлесосплав» динамику этого состава с целью определения возможных мобилизованных судов.

2. Материалы и методы

Источниковой базой исследования стали, прежде всего, фонд Сарапульского рейда «Камлесосплава» (СГА. Ф. Р-409), а также документация по личному составу рейда (АСР. Ф. Р-12). Существенные дополнения дали также фонды статуправления как УАССР (ЦГА УР. Ф. Р-845), так и Сарапульского района (СГА. Ф. Р-43).

В качестве основных методов исследования выступили исторический метод и системный анализ. Вся информация об имевшихся в составе хозяйства судах расставлялась

* Corresponding author

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

строго по временной шкале и оценивалась вся вместе. Это дало возможность выделить основные закономерности с комплектованием рейда судовым составом.

3. Обсуждение

О работе треста «Камлесосплав» в годы Великой Отечественной войны было посвящено ряд работ, правда в основном он упоминается эпизодически в свете происходивших в стране процессов. Так в работе И.П. Климова отмечается важность в обеспечении трестом авиационных предприятий древесиной, прежде всего фанерой (Климов, 2006). Имеются также аналитические работы, рассматривающие стимулирование работников лесопромышленных предприятий в 1930-40-х гг. для увеличения их производительности труда, среди которых также эпизодически упоминается «Камлесосплав» (Зыкин, 2014). Большой интерес представляют также работы, посвященные проблеме привлечения спецконтингента к лесосплавным работам. Что особо ценно, этот вопрос рассмотрен в частности на основе материалов Керчевского рейда «Камлесосплава» (Куртенок, 2021).

Кроме того, имеется целая группа биографических работ, в котором отмечается участие рассматриваемой персоны в работе «Камлесосплава»: (Шебашев и др., 2019), (Соколов, 2004) и др.

Рассмотрение судового состава треста пока было произведено лишь в свете комплектования его трофейными и репарационными судами (Жданов, 2020). Кроме того, имелись работы об участии в войне судов других лесосплавных трестов: «Котласлесосплав», «Вычегдалесосплав», «Двинлесосплав», «Устюглес», «Комилес» и других (Бережной, 1988), «Камлесосплав» в числе которых не упоминается. Поэтому единственная работа, посвященная участию судов «Камлесосплава» в войне пока принадлежит авторам (Митюков, Ким, 2023).

4. Результаты

В техпромфинплане Сарапульской сплавной конторы на 1939 г. планировались катера № 57 (40 л.с.), № 2 (40 л.с.), № 1 (80 л.с.) и служебно-разъездной катер № 3 (12 л.с.) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 3. Л. 6). В приказе о распределении флота «Камлесосплава» на 1939 г., Сарапульской сплавной конторе приписаны катера № 2, 3, 57 (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 10. Л. 41). Так что очевидно, в начале навигации контора лишилась катера № 1.

В отчете 1940 г. у хозяйства указаны три катера:

«а) Самоходный флот 2 буксирных катера за № 2 (вписано чернилами вверху строки) 57 и разъездной № 3.

б) Несамоходный – “– шитик № 30.

С началом навигации катер № 3 как незаконченный ремонт машины был сплавлен по распоряжению треста в Такелажно-Транспортную контору и в работе не был. В период навигации, после проведения основных формировательных работ, т.е. с 3 сентября катер № 2 был отправлен Сокольскому агентству, где и закреплен на навигацию 1941 г.» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 106. Л. 7 – 7 об). В статистическом отчете хозяйства за 1940 г. в агентстве имелось два буксирных катера 60 л.с. и одно несамоходное судно 60 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 153. Л. 7). Очевидно, имеются в виду № 2 и № 57 (по 30 л.с.), а также шитик № 30 (60 т.).

Судя по отчету конторы в 1941 г. у ней работали катер № 33 (52 л.с.) и шитик № 30 (50 т.) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 49. Л. 212). Но в приказах по личному составу упоминается, что в начале навигации 1941 г. в Молотов командировали старшего рулевого и моториста для приемки катера № 40 (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 2. Л. 33). По-видимому, судно так и не приняли, поскольку в дальнейших приказах оно не фигурирует, а указанные члены команды работают на других должностях.

В инвентарно-сличительной ведомости Сарапульского лесокомбината на 1.12.1943 г. у него позицией 240 числился «Мотор[ный] катер № 57 “Большевик”», год ввода в эксплуатацию – 1943 г. Стоимость с учетом износа 8029 руб. 32 коп., полная стоимость 20058 руб. 13 коп. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 33. Л. 16 об – 17). Таким образом, получается, № 57 передан в 1943 г. Сарапульскому лесокомбинату. Вполне возможно, это катер с Сарапульского рейда, но где он находился в 1941 и 1942 г. – непонятно.

В отчете 1942 г. говорится: «В сумме недостатч освоенных средств числится моторный катер № 3, отправленный в 1940 г. Такелажно-Транспортной к[онто]ре для производства текущего ремонта, своевременно не списанный с баланса Сарапульского а[гентст]ва. Последнему ввиду его ветхости ремонт не производился и обратно в Сарапульское агентство не поступал, а находился на Керчевском сплавном рейде. Агентством указанный катер по годовому отчету списывается на ликвидацию за его ветхостью» (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 53. Л. 141 об). Наличие в 1942 г. у Сарапульского рейда лишь одного катера № 33 (52 л.с.) подтверждается приказом о распределении флота по тресту «Камлесосплав» (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 60. Л. 27). В приказе о распределении флота на навигацию 1943 г. по тресту «Камлесосплав» за Сарапульским рейдом закреплены катера «Пионер», «Колхозница» и № 33 (в сумме 95 л.с.), кроме того, временно придавался пароход «Кооператор» (115 л.с.) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 83. Л. 102). Но на 13.04.1943 г. на рейде № 33, «Колхозница» (зачеркнут и подписан № 17) и «Пионер» (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 109), а на 1.11.1943 г. фигурируют катера № 17, «Пионер», № 54 (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 74. Л. 16). Возможно, «Колхозница» – это катер, переданный из какого-то другого хозяйства, и в «Камлесосплаве» получил № 17.

Судя по документации статистического управления Сарапульского района, на 10 мая 1943 г. в составе рейда работали безымянный катер в 30 л.с., имевший грузоподъемность 1,5 т., который может тянуть на буксире до 6 т., а также еще один катер в 32 л.с., грузоподъемностью 2 т., тянущий на буксире 10 т. (СГА. Ф. Р-43. Оп. 1. Д. 213. Л. 89 об). Скорее всего, неучтенным оказался катер № 17 («Колхозница»).

По плану на навигацию 1944 г. за Сарапульским рейдом закреплялись катера № 17, 54, «Пионер» (в сумме 86 л.с.) и также временно придавался пароход «Красный сплавщик» (100 л.с.) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58 об). Несамостоятельного флота не было. При этом мощность катера № 17 составляла 25 л.с., «Пионера» – 30 л.с. Катер № 54 (25 л.с.) передавался Камлестрою (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 86). Отчет этого года дает в хозяйстве по два буксирных катера на 1 января 1944 г. и 1 января 1945 г., а также один разъездной также на первую и вторую дату (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 353. Л. 56 об). Буксирные катера это № 17 и № 54, а разъездной – «Пионер». Поскольку ранее работавший в хозяйстве катер № 54 отдавался, оно должно было получить новый катер, чтобы число по отчету осталось прежним. Эту информацию дают возможность уточнить приказы по личному составу. 20 апреля 1944 г. приказом № 40 формировались команды катеров № 70, 17 и «Пионер». При этом «до момента получения катера № 70, мотористов Багаева и Кузнецова и Котова лично обязываю катер “Пионер” пустить полностью на полный ход с опробыванием его работы на воде у 1-му мая с/г» (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 47 – 47 об). Но, по-видимому, получить катер № 70 не получилось, поскольку далее в приказах фигурируют катера № 17 и 54, а также «Пионер». При чем, приказом № 58 от 8 июня 1944 г. для ремонта катера № 54 в Молотов командировались помощники мотористов Кузнецова и Котов (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 65). 29 августа 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-видимому, судно после ремонта так и не приняли, поскольку бывшие члены команды катера переводились на другие должности. А 15 ноября 1944 г. вышел традиционный приказ об окончании навигации, в котором фигурируют уже катера № 89, 17 и «Пионер» (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 3. Л. 107).

По отчету 1945 г., на этот период на рейде работали катера № 17, газовый с мотором ХТЗ 25 л.с. и вспомогательно-разъездной «Пионер» с мотором ХТЗ 30 л.с. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 100. Л. 4). 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 наличии имеются катера № 54 (СТЗ, 30 л.с.) 26746 руб., № 17 (СТЗ, 30 л.с.) 40549 руб., «Пионер» (ХТЗ, 30 л.с.) 41393 руб. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 103. Л. 41). В ведомости движения средств значится, что получен от треста новый катер № 706 с балансовой стоимостью 108599 руб., а 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). В итоге на начало и конец 1945 г. в организации числилось по два

буксирных катера и один разъездной (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 472. Л. 28 об). Полученный новый катер – это № 58.

Тем не менее, в навигацию этого года, в соответствии с приказами по личному составу, рейд начал с двумя катерами: № 17 и «Пионер», приказ о комплектовании которых появился 17 апреля 1945 г. (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 4. Л. 98). Информации об использовании № 54 нет, поэтому он, вероятно, числился лишь формально. Приказ № 89 от 28 сентября 1945 г. гласил: «Прибывший по распоряжению треста катер из г. Кострома марки жидко-топливный мощностью 150 н.р. бухгалтерии зачислить на основные средства рейда с 27 сентября 1945 г. Название вновь прибывшему катеру установить “Победитель-45” каковое название считать во всех документах» (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 4. Л. 40). Но, по-видимому, судно так и не получили, поскольку в приказе о закрытии навигации снова фигурируют лишь команды катеров № 17 и «Пионер» (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 4. Л. 54).

В соответствии с приказом Министра лесной промышленности СССР от 23 марта 1946 г. Сарапульскому рейду следовало принять от Сарапульского лесокombината катер «Комсомолец» и полуглиссер типа НКЛ-27 (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 134. Л. 65). В графике движения основных средств в 1946 г. имеются следующие записи:

Катер № 54 (26746 руб.) на начало и на конец года.

«Корпус» поступил в течение года от треста 19000 руб. (получается № 17)

Полуглиссер поступил в течение года от других хозяйств 20111 руб.

Катер «Комсомолец» поступил в течение года от других хозяйств 36231 руб. (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 139. Л. 20).

В итоге на 1 января 1946 г. в хозяйстве имелось два буксирных катера и один разъездной катер. На 1 января 1947 г. – три и один (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 139. Л. 49 об).

Однако форма 26-вод о наличии собственного водного транспорта показывает одно грузопассажирское судно (50 л.с.) и четыре буксирных (240 л.с.) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 139. Л. 50). Указанное несоответствие объясняется получением в 1946 г. из нового судостроения катера № 58 (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 141. Л. 54). В итоге к началу навигации 1947 г. в приказе по распределению флота «Камлесосплава», у Сарапульского рейда имеются буксирные катера № 17, 58, «Комсомолец» (140 л.с.), и разъездные «Пионер» и № 44 (80 л.с.) (СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 99 об). Учитывая, что мощность № 17 перед этим указывалась как 30 л.с., как и «Комсомольца», мощность нового катера № 58 получается 80 л.с. Мощность полуглиссера 50 л.с., «Пионера» 30 л.с., что в сумме как раз дает 80 л.с. Тогда в форме 26-вод за 1946 г. четыре буксирных судна это: № 17 (30 л.с.), № 58 (80 л.с.), «Пионер» (30 л.с.) и «Комсомолец» (30 л.с.) – всего 170 л.с. Явно, что опечатка вкралась в приказ о распределении флота. Мощность катеров типа К-21, к которым принадлежал № 58, обычно составляла 150 л.с. Тогда сходится форма 26-вод (240 л.с.), а в приказе о распределении флота следовало написать 210 л.с. вместо 140 л.с.

Таблица 1. Сводная таблица наличия судов в Сарапульском рейде треста «Камлесосплав» с указанием их мощности, л.с.

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
№ 57	40	30	?	«Большевик» лесокombината				
№ 1	80 С	–	–	–	–	–	–	–
№ 2	40	30	С	–	–	–	–	–
№ 3	12	С	–	–	–	–	–	–
№ 33	–	–	52	52	40 С	–	–	–
«Пионер»	–	–	–	–	30	30	30	30
«Колхозница» № 17	–	–	–	–	25	25	30	30
№ 54	–	–	–	–	–	25 С	–	–
№ 58 (зав. № 706)	–	–	–	–	–	–	150	150
Полуглиссер № 44	–	–	–	–	–	–	–	50
«Комсомолец»	–	–	–	–	–	–	–	30

С – списан из состава Сарапульского рейда.



Рис. 1. Катер № 58, примерно 1950 г. (фото из группы ВК «Сарапул и Прикамье: фото, документы, факты». [Электронный ресурс]. URL: <https://vk.com/club211197161>)



Рис. 2. Катер «Комсомолец», начало 1950-х гг. (фото с сайта журнала «Уральский следопыт». [Электронный ресурс]. URL: <https://uralstalker.com/uarch/us/2018/09/42/>)

5. Заключение

Численный состав Сарапульского рейда треста «Камлесосплав» всю Великую Отечественную войну оставался примерно одной численности – 2-3 судна (Таблица 1). Судя

по всему, в основном шла ротация катеров в составе треста: они передавались на соседние рейды, заменялись с других рейдов. Приходящие в ветхость суда передавались для ремонта в другие подразделения треста, из-за чего непонятно, списывались они или по мере восстановления передавались в другие подразделения. Достоверно мобилизация катеров из состава Сарапульского треста не установлена, но весьма вероятно, что катер № 33, переданный в 1942 г. для капитального ремонта, в итоге был передан на фронт.

Отсутствие мобилизованных судов объяснялось стратегически важными задачами, которые решали суда «Камлесосплава», а именно – обеспечение древесиной нижнего Поволжья.

Литература

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

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

Бережной, 1988 – *Бережной С.С.* Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. М.: Воениздат, 1988. 710 с.

Зыкин, 2014 – *Зыкин И.В.* Оплата труда в лесопромышленном комплексе Уральского региона в 1930-х годах // *Вестник Череповецкого государственного университета*. 2014. № 3 (56). С. 31-35.

Климов, 2006 – *Климов И.П.* Становление гражданской авиации на Урале (20-30-е гг. XX века) // *Вестник Тюменского государственного университета*. 2006. № 1. С. 188-195.

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.* Катера «Камлесосплава» в годы Великой Отечественной войны // *Молодежная наука в развитии регионов*. 2023. Т. 1. С. 352-353.

Соколов, 2004 – *Соколов О.М.* Юбиляры "Лесного журнала" // *Известия вузов. Лесной журнал*. 2004. № 5. С. 142-143.

Шебашев и др., 2019 – *Шебашев В.Е., Романов Е.М., Войтко П.Ф., Самойленко В.Г.* Памяти воина, ученого, общественного деятеля Юрия Яковлевича Дмитриева (1919–1997) // *Известия Санкт-Петербургской лесотехнической академии*. 2019. № 229. С. 270-275.

Zhdanov, 2020 – *Zhdanov V.V.* Captured German Ships of the Kama River Shipping Company Operating in Berezniki // *Voennyi Sbornik*. 2020. 8(1): 22-27.

References

ASR – Arkhivnyi otdel administratsii munitsipal'nogo obrazovaniya «Sarapul'skii raion» [Archival Department of the Administration of the Municipal Formation “Sarapul'sky District”].

Berezhnoi, 1988 – *Berezhnoi, S.S.* (1988). Korabli i suda VMF SSSR. 1928–1945 [Ships and vessels of the Navy of the USSR. 1928–1945]. M.: Voenizdat, 710 p. [in Russian]

Klimov, 2006 – *Klimov, I.P.* (2006). Stanovlenie grazhdanskoi aviatsii na Urale (20-30-e gg. XX veka) [Formation of civil aviation in the Urals (20-30s of the XX century)]. *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta*. 1: 188-195. [in Russian]

Kurtenok, 2021 – *Kurtenok, E.P.* (2021). Spetskontingent Kerchevskogo splavnogo reida v bor'be za pobedu v Velikoi Otechestvennoi voine [Special contingent of the Kerchevsky 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*. Perm'. Pp. 85-94. [in Russian]

Mityukov, Kim, 2023 – *Mityukov, N.V., Kim, Yu.L.* (2023). Katera «Kamlesosplava» v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [Boats “Kamlesosplav” during the Great Patriotic War]. *Molodezhnaya nauka v razviti regionov*. 1: 352-353. [in Russian]

SGA – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula [Department of Archives of the Administration of the city of Sarapul].

Shebashev i dr., 2019 – *Shebashev, V.E., Romanov, E.M., Voitko, P.F., Samoilenko, V.G.* (2019). Pamyati voina, uchenogo, obshchestvennogo deyatelya Yuriya Yakovlevicha Dmitrieva

(1919–1997) [In memory of a warrior, scientist, public figure Yuri Yakovlevich Dmitriev (1919–1997)]. *Izvestiya Sankt-Peterburgskoi lesotekhnicheskoi akademii*. 229: 270-275. [in Russian]

Sokolov, 2004 – Sokolov, O.M. (2004). Yubilyary "Lesnogo zhurnala" " [Anniversaries of the "Lesnoi zhurnal"]. *Izvestiya vuzov. Lesnoi zhurnal*. 5: 142-143. [in Russian]

TsGA UR – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

Zhdanov, 2020 – Zhdanov, V.V. (2020). Captured German Ships of the Kama River Shipping Company Operating in Berezniki. *Voennyi Sbornik*. 8(1): 22-27.

Zykin, 2014 – Zykin, I.V. (2014). Oplata truda v lesopromyshlennom komplekse Ural'skogo regiona v 1930-kh godakh [Wages in the timber industry of the Ural region in the 1930s]. *Vestnik Cherepovetskogo gosudarstvennogo universiteta*. 3(56): 31-35. [in Russian]

Сарапульский рейд треста «Камлесосплав» в годы Великой Отечественной войны

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

^aУдмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

^bУдмуртский государственный университет, Ижевск, Российская Федерация

Аннотация. Великая Отечественная война стала серьезным испытанием для речного транспорта СССР. Множество судов лесосплавных трестов были мобилизованы и приняли участие в боевых действиях. На основе делопроизводственной документации и документации по личному составу Сарапульского рейда треста «Камлесосплав», которую серьезно дополнили фонды управления статистики Удмуртской АССР и Сарапульского района, произведена реконструкция динамики судового состава рейда в годы войны.

Численный состав Сарапульского рейда всю войну оставался примерно одной численности – 2-3 судна. В основном шла ротация катеров в составе треста: они передавались на соседние рейды, заменялись с других рейдов. Приходящие в ветхость суда передавались для ремонта в другие подразделения треста, из-за чего непонятно, списывались они или по мере восстановления передавались в другие подразделения. Достоверно мобилизация катеров из состава Сарапульского треста не установлена, но весьма вероятно, что катер № 33, переданный в 1942 г. для капитального ремонта, в итоге был передан на фронт. Отсутствие мобилизованных судов объясняется стратегически важными задачами, которые решали суда «Камлесосплава», а именно – обеспечение древесины нижнего Поволжья.

Ключевые слова: лесосплавной рейд, речной транспорт, навигация, Кама, Великая Отечественная война, трест «Камлесосплав».

* Корреспондирующий автор

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