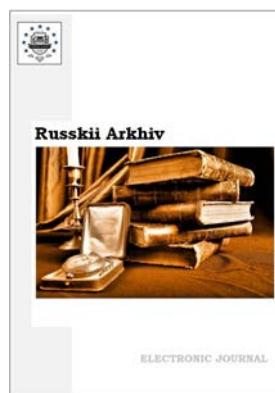


Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA
Russkii Arkhiv
Has been issued since 1863.
E-ISSN: 2413-726X
2025. 13(1): 12-26

DOI: 10.13187/ra.2025.1.12
<https://ra.cherkasgu.press>



Reconstruction of the Fleet Composition based on Personnel Documentation using the Example of the Sarapul's Raid of the "Kamlesosplav" Trust in the 1950s

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

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

^b Udmurt State University, Russian Federation

Abstract

Documentation on personnel makes up a significant part of the archival funds. Most citizens' requests to archives are related to questions of confirmation of length of service, salary or existing awards. Since personnel documentation is the most asked-for part of office work, the archival funds of many organizations consist exclusively of it. Meanwhile, for research, the greatest value is documentation on the main activities, the safety of which sometimes leaves much to be desired. The paper proposes a methodology for reconstruction of the ships' personnel of the Sarapul's raid of the "Kamlesosplav" trust using the documentation on personnel, since documentation on the main activities of the raid was lost. Checking whether an exhaustive list has been obtained is carried out according to the statistical report of the raid. Despite the good result that the methodology gave, it was concluded that with a constant composition of the fleet, usually permanent full-time crews work on ships from year to year, and therefore, these ships are reflected only in connection with incidents. If this does not happen, the personnel orders do not mention the fleet. The second weak point of the methodology is related to the non-self-propelled fleet. As a rule, they do not have a permanent team and therefore references in connection with personnel are extremely eclectic, not creating a holistic picture. The situation is similar with small traveling vessels, where there were also often no full-time crews. Finally, the third weak point of the methodology is the period of intensive growth of the ship's personnel, as was the case of the Sarapul's raid in 1955–1957. This is likely due to the presence of vacant positions that remain unfilled. In this regard, even accepted ships could be laid up and not appear in the documentation.

Keywords: reconstruction, navigation, Sarapul's raid, "Kamlesosplav" Trust, water transport.

1. Введение

История отечественного водного транспорта в настоящее время практически не исследована. Из внимания исследователей выпали не только отдельные суда, но типы судов, а нередко полностью и вся продукция некоторых судостроительных заводов. К сожалению, этот феномен в литературе практически не исследован, но понятно, что ключевую роль в нем сыграло то, что в до предела централизованной советской экономике флот оказался

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

разделен на множество организаций самой разнообразной ведомственной подчиненности. Поэтому, чтобы собрать воедино все сведения по водному транспорту определенного региона, приходится прорабатывать фонды многочисленных хозяйств. Вторая сложность в исследовании водного транспорта заключается в чрезвычайной ограниченности источниковкой базы. Если для крупных собственников типа пароходств в вопросе реконструкции динамики их судового состава еще можно использовать традиционные методы исследований, то комплектация имеющихся фондов по хозяйствам, чей род деятельности делал их водный транспорт непрофильным активом, заставляет на ходу разрабатывать новые методы анализа и обработки имеющихся источников, чтобы получить хоть какую-то информацию об их флоте.

Ранее авторами была предложена методика реконструкции судового состава хозяйства на основе данных статистических отчетов. В этом случае решалась система линейных однородных уравнений и получалась числовая последовательность по мощности двигательной установки для самоходных судов, или грузоподъемности для несамоходных, соответствующие имеющемуся флоту. Список, получаемый по данной методике, исчерпывающий (других судов у хозяйства быть не может), а даты появления и пропадания судов из списка полностью соответствуют дате постановки на баланс и списания. К сожалению, методика имеет существенный недостаток в виде полной обезличенности получаемого списка. Вторая методика, предложенная авторами, основывалась на использовании документации по личному составу. Первое и последнее упоминание судна в приказах о кадровых перемещениях обычно хорошо коррелируется с его зачислением и списанием. Основным недостатком данной методики следует признать явно не исчерпывающий характер получаемого списка. Суда могут, например, быть на консервации, и потому числиться на балансе, но при этом не укомплектованными. В связи с чем логичным видится объединение обоих методик в одну.

Объектом исследования стал судовой состав Сарапульского рейда треста «Камлесосплав». Данная организация была выбрана неслучайно для иллюстрации устойчивости и возможных ограничений в работе предлагаемой методики, поскольку предприятие в 1955–1957 гг. прошло реорганизацию, в результате чего в течение трех лет демонстрировало резкое увеличение судового состава (в полтора – два раза в год). С другой стороны, если из года в год предприятие имеет практически постоянный флот (как Сарапульский рейд в 1940-х гг.), скорее всего, на его судах работают несколько лет одни и те же люди. В связи с чем, при отсутствии происшествий, полный список судов не всегда отражается. А при резком росте численности флота документация по личному составу может запаздывать, ввиду наличия неизбежных незаполненных вакансий, и весь флот в ней также может полностью не отображаться.

2. Материалы и методы

Основным материалами для работы стали статистические отчеты Сарапульского рейда треста «Камлесосплав» (форма 26-вод), находящиеся в фондах отдела статистики Удмуртской АССР в Центральном государственном архиве Удмуртской республики ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4](#)). Приказы по личному составу рейда находятся в Архивном отделе администрации Сарапульского района ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2](#)).

Верификация полученных результатов осуществлялась на основе бухгалтерской документации рейда, находящейся в фондах Управления по делам архивов администрации города Сарапула ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1](#)). Кроме того, большое значение имела документация по основной деятельности треста из фондов Государственного архива Пермского края ([ГАПК. Ф. 1006](#)).

Основным методом исследования стал хронологический. Информация статистических отчетов и документация по личному составу стыковались между собой исключительно по общей дате.

3. Обсуждение

Приказы по личному составу достаточно часто используются в качестве источника в исторических исследованиях. Но подавляющее большинство этих работ посвящено персоналиям, что особенно эффективно, например, в рамках набирающей популярность

истории повседневности. В этом случае приказы дают возможность установить официально установленные вехи биографии ([Яналова, 2020](#)). А поскольку из истории персоналий складывается история организаций, имеются примеры реконструкции коллективных биографий – организаций и предприятий ([Вакуленко, 2019; Белоусова, 2015](#)). Разумеется, чаще всего это делается к различного рода юбилеям. Интересна также попытка создания групповых портретов какой-то социальной группы, например, образа башкирского врача ([Бикбов и др., 2017](#)), или преподавателя из Сибири ([Кабакова, 2015](#)). В этой связи стоит отметить интересную работу Д.В. Долгова, который с помощью документации по личному составу 116-й стрелковой дивизии оценил в ней уровень образования младших лейтенантов в 1940 г., получив штрихи к портрету группового образа младшего офицера в РККА в целом. Как убедительно показал автор, их подавляющее большинство имело гражданское образование, в связи с чем получившие неоднозначную оценку так называемые шестимесячные курсы младших лейтенантов стали скорее вынужденной мерой ([Долгов, 2007](#)). Кроме того, поскольку в приказах по личному составу так или иначе отразились реалии обычной жизни, на их основе оказалось возможным оценить быт и даже культуру того времени ([Летюхин, Покидько, 2019](#)). Имеются также попытки выйти на особенности организации работы предприятий и учреждений через документацию по личному составу. Так Н.А. Латышев на основе их проанализировал организацию судебных процессов в Архангельском областном суде в 1938 г. ([Латышева, 2017](#)).

Некоторые теоретические обобщения и рекомендации по методике реконструкции персоналий на основе документации по личному составу даются в работе С.Х. Нигматуллина. Потенциал этих источников он проанализировал на примере московских учреждений образования ([Нигматуллин, 2011](#)). Интересна также попытка дополнить приказами по личному составу документацию по основной деятельности, как это сделано в ряде работ ([Акинин, 2009; Мантикова, 2015](#)). К сожалению, у этих авторов корпус источников по личному составу играет заведомо второстепенную роль, иллюстрируя, например, лишь то, как были отмечены успехи людей государственными наградами. Однако, как показал обзор литературы, в ней нет примеров, где бы с помощью документации по личному составу замещалось отсутствие документации по основной деятельности. В связи с этим данное исследование обладает научной новизной.

4. Результаты

Вопрос о применимости формы «26-вод» статистического отчета для реконструкции судового состава рассматривался нами ранее на примере хозяйств Удмуртской АССР. Конкретно для треста «Камлесосплав» нами производился анализ этой формы за период 1946–1957 гг. ([Mitiukov, Kim, 2025](#)). Было показано, что эта форма дает возможность достаточно точно реконструировать флота хозяйства, насчитывающего до пяти единиц. При большей численности в формах неизменно накапливаются ошибки, что дает возможность восстановить лишь вероятностную картину эволюции флота. Наконец, если численность флота превышает десяток единиц, реконструкция становится практически невозможной. Вторая особенность (и существенный недостаток) статистических форм заключается в их полной обезличенности. Сравнивая приказы по личному составу со статистическими отчетами, нельзя не отметить их полную противоположность. Обычно приказы достаточно точно фиксируют наименования и переименования имевшихся судов. Но они совершенно не дают системной картины состава флота. Каждый раз непонятно, это исчерпывающий список судов или нет. Поэтому предлагаемая методика видится в следующем: из приказов по личному составу составляется список судов, который затем накладывается на каркас данных из статистических отчетов. В этом случае лишние или недостающие суда достаточно легко идентифицируются. Поскольку форма «26-вод» подавалась в период с 1946 по 1956 гг., это и предопределило хронологические рамки исследования ([Таблица 1](#)).

В дополнение к форме «26-вод» ([Таблица 1](#)), следует указать на форму 2 «Состав оборудования» за 1946 г., где рейд показал на начало года два буксирных катера (шифр ЦСУ 25) и три на конец года. Разъездных катеров (шифр ЦСУ 27) на начало и на конец года по одному ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 924. Л. 26об.](#)).

Таблица 1. Эволюция флота Сарапульского рейда треста «Камлесосплав» в период 1946–1957 гг. ([Mitiukov, Kim, 2025](#))

Год	Грузопассажирские		Буксирные		Несамоходные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
1946 г.	1	50	4	240	0	0
1947 г.	1	50	4	175	2	75
1948 г.	2	115	3	110	2	50
1949 г.	1	52	4	360	2	37
1950 г.	1	52	4	360	2	37
1951 г.	2	104	5	560	2	275
1952 г.	2	100	6	680	2	275
1953 г.	2	100	5	603	2	275
1954 г.	2	100	5	?	3	?
1955 г.	0	0	9	?	?	?
1956 г.	0	0	14	1672	3	185
1957 г.	0	0	22	2534	4	280

Документация по личному составу за этот год говорит, что приказом по Сарапульскому рейду от 8 мая 1946 г. назначались ответственные лица для приемки от Сарапульской лесобазы имевшегося там катера и полуглиссера ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 5. Л. 1](#)). Однако при передаче возникли какие-то трудности, в результате директор рейда 16 мая 1946 г. писал директору Лесокомбината: «На основании приказа министра лесной промышленности Союза ССР за № 8 от 3 марта 1946 г. Вы обязаны передать Сарапульскому рейду для перевалочных работ один на полном ходу катер, укомплектованный 2-х сменной командой, с полным оборудованием, освещением, спасательными и пожарными приборами и другим инвентарем. С момента начала передачи прошло 7 дней, катер до сих пор не передали, тем самым парализовали ход подготовительных работ перевалки. Настаиваем не позднее, чем 16 мая с.г. передать нашему представителю механику Васильеву Г.В. катер “Комсомолец”. В противном случае 17.V с.г. вынуждены доложить министру лесной промышленности СССР» ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 5. Л. 6](#)). 19 июня 1946 г. команда катера «Пионер» получила указание от буксировать кошель дров для организации «Интруд» и поставить его в Сарапуле у такелажного склада. Вместо этого команда катера занялась пьянством, что серьезно задержало выполнение поручения. Приказом директора виновным объявлялся строгий выговор ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 5. Л. 15](#)).

Таким образом, в приказах по личному составу в 1946 г. говорится о катерах «Комсомолец», принятого от лесобазы и собственном катере «Пионер». Учитывая данные по судам, которые имелись на рейде ранее ([Mitiukov, Kim, 2023](#)), можно к ним добавить катера № 17, № 58 и № 44. Последний, полуглиссер типа НКЛ-17, использовался как разъездной, в статистическом отчете он показан грузопассажирским, с мощностью в 50 л.с., что совпадает с его штатным двигателем. Суммарная мощность остальных катеров – 240 л.с. Поскольку на «Комсомольце» и «Пионере» стояли двигатели СТЗ-30 мощностью 32 л.с., они скорее всего показаны в 30 л.с. Мощность двигателя катера № 17 – 25 л.с., но тогда на № 58 остается 125 л.с. Имеющиеся приказы по основной деятельности «Камлесосплава», перечисляя суда Сарапульского рейда, говорят о суммарной мощности буксирных катеров № 17, № 58 и «Комсомолец» в 140 л.с. Катера «Пионер» и № 44 там отнесены к разъездным, их суммарная мощность 80 л.с. ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 99 об](#)). Так что если мощность № 44 составляла 50 л.с., а «Пионера» и «Комсомольца» по 30 л.с., то получается мощность № 17 в 20 л.с., а № 58 – в 90 л.с. На следующий год состав судов повторяется, но суммарная мощность буксирных судов указывается в 145 л.с. ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 187. Л. 88](#)). Увеличение мощности на 5 л.с., скорее всего пришлось на № 17, мощность которого указали совпадающей с номинальной в 25 л.с. Таким образом, возможно, катер № 58 фигурирует с заниженной мощностью.

Форма 2 за 1947 г. говорит о наличии на рейде трех буксирных катеров (шифр ЦСУ 29) на начало и на конец года, а также одного разъездного катера (шифр ЦСУ 31) на начало года

и двух на конец. Несамоходные суда (шифр ЦСУ 32) в сноске к форме указаны как шитик № 10 и «Орлян», отсутствуют на начало года и имеются на его конец ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1264. Л. 11об.](#)). В приказах по личному составу наименования катеров в этот год не упоминаются вообще, поскольку на них осталась команда, как в предыдущий период, а происшествия на судах отсутствовали. Однако имеется приказ по основной деятельности о закреплении флота треста «Камлесосплав» от 22 апреля 1947 г. В соответствии с ним на Сарапульском рейде имелись разъездные катера «Пионер» и № 44 (80 л.с.) и буксиры № 17, № 58 и «Комсомолец» (140 л.с.) ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 99-99об.](#)). Несамоходные суда рейда насчитывали всего одну орляну О-13, не принадлежавшую к категории транспортных судов ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 100об.](#)). Чуть ранее, приказом по тресту от 10 апреля 1947 г. безымянная орляна Сарапульского рейда получала наименование О-13 (длина 15 м, ширина 2,7 м, грузоподъемность 9 т) ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 109об.](#)).

Приказы по личному составу за 1947 г. наименования катеров снова не называют. Но, это не имеет особого значения, поскольку численность судов сохранилась прежняя, мощность катера № 58, по-видимому, снова показана в 90 л.с.

В составе оборудования за 1948 г. фигурируют катер «Комсомолец» (балансовая стоимость 36 231 руб. 50 коп.), «Пионер» (41 393 руб. 44 коп.), № 17 (40 739 руб. 78 коп.), № 58 (108 149 руб. 05 коп.), полуглиссер (20 111 руб.), «корпус полуглиссера» (19 тыс. руб.), якорница № 1 (40 587 руб. 04 коп.) ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 186. Л. 26](#)). При этом указывались характеристики якорницы по длине, ширине и высоте борта: 19 × 5 × 1,6 м ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 186. 23об.](#)). Однако в приказе о закреплении флота на навигацию 1948 г. от 22 апреля 1948 г. по Сарапульскому рейду фигурируют буксиры суда № 17, № 58 и «Комсомолец» (145 л.с.) и разъездные № 44 и «Пионер» (80 л.с.) ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 187. Л. 78](#)). В несамоходном флоте указаны якорница Я-2 (50 т.) и негрузовая орляна О-13 ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 187. Л. 82](#)). Видно, что именно в этом году пересматривалась отчетная мощность. Также очевидно, что разница цифр 145 л.с. (как в приказе) и 175 л.с. (как в статотчете) произошла за счет перевода «Пионера» (30 л.с.) из разъездных в буксиры. Скорее всего, в первом случае мощность ниже за счет № 58 (90 л.с.) и № 17 (25 л.с.). Очевидно также, что якорница № 1, скорее всего, из нового судостроения, после зачисления на баланс она получила в тресте индекс Я-2. Если ее грузоподъемность составляла 50 т, тогда на орляну приходится 30 т.

Приказ по личному составу № 75 от 19 апреля 1948 г. устанавливал закрепление судов рейда за участками: «Пионер» – Сайгатский участок, «Комсомолец» – Лесоперевалочная база, № 17 – Яромасский участок, № 58 – резерв управления рейда и полуглиссер № 44 – управление рейда. Этот же приказ устанавливал состав команд судов: старший рулевой, помощник рулевого, старший моторист и помощник моториста для № 58, «Пионера», «Комсомольца» и № 17; водитель для № 44 и шкипер с матросом для Я-2 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 6. Л. 44](#)). Орляна (без номера) закреплялась за Яромассским участком, якорница Я-2 осталась в распоряжении управления рейда ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 6. Л. 44](#)). Приказом от 1 октября 1948 г. ввиду раннего начала ледостава до 10 октября в распоряжение перевалочной базы передавались катера «Пионер», «Комсомолец» и якорница ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 6. Л. 114](#)).

Как показывают приказы по личному составу, судовой состав полностью совпадает с таковым за прошлый год. В связи с этим можно высказать предположение, что в форме «26-вод» этого года допущена ошибка при разделении буксируемых и грузопассажирских судов. Если просуммировать мощность за 1947 г., получается: 50 + 175 = 225 л.с. Точно такая же сумма получается и за 1948 г.: 115 + 110 = 225 л.с.

Форма 25 «Состав оборудования» за 1949 г. показывает на начало года три буксируемых катера, на конец – 2. В течение года хозяйство получило один пароход (числится к концу года). Количество разъездных судов на начало и конец года по два, несамоходных судов на начало года два, на конец – 4 ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1924. Л. 33об.](#)). Кроме того, в деле имеется еще одна форма «26-вод», отличающаяся от данных сводного отчета тем, что там показаны пять судов производственного назначения суммарной мощностью 390 л.с. ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1924. Л. 36](#)). Очевидно, проведен учет переданного в другое хозяйство катера «Комсомолец» (30 л.с.).

Приказы по личному составу за этот год номера или наименования судов флота не упоминают. Но судовой состав достаточно просто идентифицируется по прошлому году. Буксирные: № 58 (150 л.с.), пароход «Буксировщик» (150 л.с.), № 17 (30 л.с.) и «Пионер» (30 л.с.). Грузопассажирский – снова единственный полуглиссер № 44 (52 л.с.). А вот какие суда показаны в разделе несамоходных – не понятно. Вероятно, имеются в виду числившиеся ранее шитик № 10, орляна, якорница Я-2. Еще одна якорница (№ 15), указанная в следующем году, возможно, также имелась в виду, так как она вполне могла появиться в конце отчетного года и потому в навигации не эксплуатировалась, но вошла в отчет.

Форма 25 за 1950 г. составлена с явным нарушением, поскольку там отсутствуют данные на начало года. На конец года на рейде работали пароход «Буксировщик», 4 буксирных катера, один полуглиссер, два понтона, три якорницы и плавучее общежитие (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2288. Л. 36об.). В статистическом отчете хозяйства имеется альтернативная форма «26-вод» за этот год. В ней показаны два грузопассажирских судна в 82 л.с., четыре буксирных в 480 л.с. и две единицы несамоходного флота в 275 т (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2288. Л. 38).

В приказах по личному составу за февраль фигурирует пароход «Буксировщик», в состав команды которого принят помощник рулевого, два кочегара и помощник механика (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 13-14). 1 апреля 1950 г., в связи с окончанием подготовительных работ, перед началом навигации отозван из отпуска капитан парохода В.И. Кабанов (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 30). 17 апреля на катер К-21 зачислили матроса (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 34). Данное судно – явно из новых поступлений, поэтому номер ему еще не присвоен, и оно фигурирует только по типу – катер костромской постройки, тип К-21. Приказом 18 апреля формировалась команда парохода «Буксировщик» в составе капитана, первого и второго помощника, механика, помощника механика, двух кочегаров и двух матросов (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 34об.). А приказ от 20 апреля устанавливал команды для других судов. № 17 – старший рулевой, помощник рулевого, старший моторист и помощник моториста (4 чел.). На № 58 дополнительно было еще два матроса (6 чел.). На «Пионере» отсутствовал помощник рулевого (3 чел.). Комплектация К-21 была, как на № 58, с А.М. Зобочевым в качестве старшего рулевого. Наконец, на полуглиссере (номер не указан) был лишь «мотор-водитель». На якорнице № 1 имелся шкипер, а на якорнице № 15 – шкипер и матрос (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 35-35об.). 5 мая помощник моториста катера № 17, будучи пьяным, вывел из строя магнето, из-за чего судно находилось в простое 24 часа. За этот проступок виновного отстранили от должности, а на его место перевели помощника моториста катера № 58, вакансию на котором в свою очередь закрыли за счет команды «Пионера» (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 41). В приказе от 6 мая устанавливались новые оклады плавсоставу. Кроме перечисления членов команды, в приказе указывается мощность судов: № 58 – 150 л.с., № 17 – 30 л.с., «Пионер» – 30 л.с., «Буксировщик» – 150 л.с., К-21 – 150 л.с. Сверху указанных ранее команд на «Буксировщике» появились третий матрос, кок и штурвальный, численность команды была доведена до 11 чел. (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 41 об-42). В приказе от 18 июня сделаны оргвыводы по поводу чрезвычайного происшествия на пароходе «Буксировщик», когда находившийся в подпитии помощник капитана избил капитана (его госпитализировали), за что был «взят под стражу органами НГБ». Кроме того, упоминались нарушения трудовой дисциплины на катерах № 17 и № 64 (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 54 об.). Катер № 64 в приказах упоминался впервые. Поскольку моторист Н.А. Маргасов ранее фигурировал как механик безымянного катера типа К-21, можно заключить, что именно этот номер и получило судно. В приказе от 27 июля сделаны организационные выводы по поводу происшествия с катером № 64. По вине капитана судна, который получил задание идти от Кожзавода в Сайгатку, но решил не огибать остров, а пройти напрямик между левым берегом и гаванью, оно налетело на ограждение. К счастью, уровень воды был высокий, повреждений как катера, так и ограждения удалось избежать. Тем не менее, виновный получил строгий выговор. Приказ данное происшествие поставил на вид командам катеров № 58, № 17, «Пионер» и парохода «Буксировщик» (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 10. Л. 67). Приказом от 14 ноября 1950 г. произведена ротация моториста ПС-60 (АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 12. Л. 21). Ранее судно в

документации не упоминалось. Можно предположить, что это посыльное судно типа ПС, которое имело № 60.

Поскольку приказы по личному составу сообщают не только состав флота, но и мощности судов, можно однозначно сказать, что в сводном отчете, поданном в ЦСУ по Сарапульскому рейду, оказались поданными прошлогодние данные. А вот информация в статотчете хозяйства как раз корректна. Два грузопассажирских судна в 82 л.с. – это полуглиссер № 44 (52 л.с.) и «Пионер» (30 л.с.), который ранее уже относился к разъездным. Четыре буксирных судна в 480 л.с. – это три судна по 150 л.с. (№ 58, № 64 и «Буксировщик») и одно в 30 л.с. (№ 17). И лишь неясно относительно несамоходных судов. Если в приказах фигурируют две якорницы № 1 и № 15, уместно предположить, что именно они и включены в форму «26-вод». Но поскольку № 1 и Я-2 – это, вероятно, одно и тоже судно, получается, что грузоподъемность № 15 – 225 т. Указанные в форме 25 два понтона, еще одна якорница и плавучее общежитие в приказах и статистических формах не фигурируют. Возможно, они использовались как стоечные, в связи с чем в форму «26-вод» не включались.

В отчете за 1951 г. форме 25 отсутствуют сведения о флоте, а в примечании к форме «26-вод» указано: «В разделе 2 “грузо-пассажирский” включены служебные полуглиссера 2 шт. мощностью 52 л.с.» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2680. Л. 45 об.).

В приказах по личному составу в феврале в связи с ротацией отразились ПС-60, «Буксировщик», № 58 (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 12. Л. 44). 19 апреля 1951 г. приказом № 65^a произошло утверждение состава команд имевшихся на рейде катеров. По пять человек команды (старший рулевой, помощник рулевого, старший моторист, помощник моториста и матрос) получили катера № 58, № 64, № 17, по четыре человека (без матроса) – «Пионер» и неназванный катер (в приказе написано: «Катер №...»). Команда «Буксировщика» насчитывала 14 человек: капитан, помощник капитана, два штурвальных, три матроса, кок, механик, помощник механика, машинист и три кочегара. Неназванный полуглиссер имел команду из одного человека (водителя). Кроме того, в приказе в разделе несамоходного флота указан ВКФ-16 с командой из пяти человек: старший моторист, помощник моториста, два кочегара и шкипер (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 16. Л. 1-2). ВКФ-16 – это тип сплоточного устройства. Можно предположить, что оно недавно поступило на баланс рейда, поэтому номер получить еще не успело, как и неназванный катер. В мае произошла небольшая ротация личного состава с командами катеров «Пионер», № 64, № 58 (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 16. Л. 16-25). Приказ № 106 от 27 июня 1951 г. указывал: «§2. Ввиду того, что пароход “Буксировщик” передан в Новоильинский рейд, со списков участка исключить механика <...>, и кочегаров <...> [всего 4 чел.] с 25 июня 1951 года. Основание: распоряжение рейда от 25/VI-51 года» (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 16. Л. 48). А в приказе от 28 июня 1951 г. говорилось: «Катеру № 109 сегодня выехать к пристани Тарасово за рабочими, их доставить на Яромасский участок. Одновременно из гор. Сарапула отвести на плот в Тарасово судоинспектора тов. Хабарова» (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 16. Л. 49). Это первое упоминание о катере № 109 – явно ранее безымянном катере, получившем постоянный номер (по аналогии с К-21 и № 64). В приказе № 123 от 4 августа 1951 г. говорилось: «Учитывая незначительный объем сплавных работ до конца навигации приказываю с 5 августа переукомплектовать мотофлот на односменную команду». Катера № 58, № 64, № 109 получили по четыре человека команды (старший рулевой, моторист и два матроса), № 17 три человека (без одного матроса), и лишь на «Пионере» осталась двухсменная команда из четырех человек (старший рулевой, помощник рулевого, старший моторист и помощник моториста) (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 16. Л. 66). Сравнивая поименный состав, утвержденный приказами № 65^a и № 123, можно сделать вывод о том, что на катерах № 58, № 64, № 17 и «Пионер» остался костяк команд, в то время как на № 109 из прежней команды был всего один человек. Впрочем, это вряд ли может вызвать вопрос, ведь команды первых четырех катеров были более-менее сплаванными, в то время как на № 109 команды свели в первую навигацию. Поэтому именно команда № 109 и подверглась максимальной ротации.

Исходя из данных формы «26-вод» за 1951 г. можно сделать вывод, что в указанный год катер «Пионер» произвел замену двигателя на ЗиС-3, что увеличило его мощность. Кроме того, поскольку с исключением «Буксировщика» суммарная мощность флота не

изменилась, можно предположить, что мощности катера № 109 и парохода «Буксировщик» совпадают, т.е. составляют по 150 л.с.

За 1952 г. в форме 25 также нет сведений о флоте. Форма «26-вод» повторяет информацию сводного отчета, кроме того, в ней указано еще два судна путейского технического флота. В примечании говорится: «*В раздел II “Путейский технический флот” включены: земснаряд ПЗУ-8 и топлекоподъемный агрегат*» ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3064. Л. 32](#)). В приказах 1952 г. упомянут лишь катер № 109 (11 января) ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 17. Л. 4](#)). Остальные кадровые перемещения делаются без указания номеров судов. Анализируя форму «26-вод», можно сделать вывод об увеличении флота на один катер с мощностью 120 л.с. Номер судна в приказах по личному составу в этом году не упомянут, зато он упомянут в будущем году (№ 177). Судя по всему, это «Костромич» типа Т-63. В 1960-е гг. он фигурирует с мощностью 150 л.с. Несоответствие мощностей (120 и 150 л.с.), возможно, за счет поздней замены двигателя. Например, это могла быть газогенераторная модификация двигателя ЗД6, или двигатель «Атлас». Каких-либо упоминаний о земснаряде или связанных с ним работ в приказах не содержится.

Отчет за 1953 г. в форме 26 указывает один пароход, 4 катера жидкотопливных буксирующих, 1 катер газотопливный буксирующий, два разъездных полуглиссера, два несамоходных судна грузоподъемностью 287 т, паровой кран «Старый Бурлак» грузоподъемностью 1,5 т, землесосную установку 8ПЗУ ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3447. Л. 46-46об.](#)). В форме фигурирует газогенераторный двигатель, имеется в виду № 17. Из этого можно сделать вывод, что на № 177 стоял обычный двигатель. Форма «26-вод» повторяет данные сводного отчета, с дополнительным указанием одного судна путейского флота. В примечании, как и в предыдущем году, поясняется: «*В раздел 2 путейский технический флот включен земснаряд ПЗУ-8*» ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3447. Л. 48](#)).

В приказах по личному составу за 1953 г. в начале года упоминается лишь катер № 58 (27 января) ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 30. Л. 12](#)). Зато по окончании навигации говорится о №177 (21 октября) ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 31. Л. 66об.](#)), полуглиссере (27 октября) ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 31. Л. 70об.](#)), № 64 (28 октября) ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 31. Л. 71](#)), № 109, № 17, «Пионер», № 58 (11 ноября) ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 31. Л. 76об.](#)). С 13 ноября работа катеров № 109, № 58 и «Пионер» переводилась в две смены ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 31. Л. 77об.](#)). Как видно, из новых катеров здесь появился лишь № 177, о котором говорилось выше. А вот в форме «26-вод» его явно уже нет, т.е. снова незадолго до окончания календарного 1953 г. его могли передать на другой рейд. При этом количество буксирующих катеров снизилось на одну единицу, по сравнению с прошлым годом, но мощность при этом упала не на 120 л.с., а всего на 77 л.с. Указанный факт можно объяснить заменой двигателя на катере № 17 на ДТ-54. А поскольку мощность двигателя ЗиС-5 было принято указывать в 73 л.с., получается, что мощность ДТ-54 составляла 80 л.с., вместо реальных 54 л.с.

Отчет 1954 г. в форме 25 «Оборудование» указывает три катера с двигателем ЗД6, катер «Пионер» с двигателем ЗиС-5, катер № 17 с двигателем ДТ-54, два полуглиссера М-1. Несамоходный флот включал в себя: плавучие краны «Ганс», «Старый бурлак» и дизельный кран «Маклорен». Кроме того: плавучее общежитие, понтоны № 62, якорницу № 1, баржу № 15, баржу «Орлянка», топлярку и понтоны под лебедку ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3813. Л. 29-29об.](#)).

Приказ по личному составу № 231 от 21 октября 1954 г. среди прочего предлагал слесаря «*из очередного отпуска отозвать с 22 октября 1954 г. и направить в рейд для работы на пароходе “Кама” сроком на 8 дней с последующим продолжением отпуска*» ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 45. Л. 179](#)). В данном случае речь идет о пароходе «Кама», находившемся в такелажно-транспортной конторе в Перми. Его могли на некоторое время прикомандировать к отдельным рейдам для выполнения определенных задач. В 1954 г., по-видимому, каких-то серьезных кадровых перемещений на флоте не было и единственная серия приказов, связанная с плавсоставом, последовала по окончании навигации в связи с уходом команд в отпуск. В этой связи в конце ноября фигурировали катера № 64, № 58 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 45. Л. 214, 216](#)), № 109, № 17, «Пионер» ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 45. Л. 219-219об.](#)). Таким образом, приказы подтверждают, что в этом году рейд новых судов не получал.

Отчет 1955 г. в форме 25 не столь подробный как за прошлый год. Там указаны лишь три плавучих крана грузоподъемностью до 5 т. и 9 мотокатеров ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4296. Л. 26об.](#)).

Приказом № 32 от 5 февраля 1955 г. «в целях своевременной и качественной подготовки мотофлота к навигации 1955 г.» за отдельными катерами закреплялись конкретные ремонтные бригады. В приказе фигурируют катера № 58, № 17, № 109, № 64, «Пионер» ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 61. Л. 38](#)). Это подтверждает предположение, что в 1954 г. новых судов рейд не получал. Приказом от 5 марта 1955 г. для команд катеров № 64 и № 109 один из выходных дней объявлялся рабочим ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 61. Л. 65](#)). Вероятно, работы на этих судах сильно отставали от графика. 19 апреля группа работников рейда, закончившая курсы плавсостава в Новоильинской лесотехнической школе, назначалась в команды катеров № 58, № 64 и «Пионер» ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 61. Л. 102](#)). 18 ноября по окончании навигации отправлялись в отпуск команды катеров № 139, № 17, № 58, № 109, № 64 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 292–293](#)). 23 ноября в отпуск ушли команды катеров № 58, № 168, № 109, № 64 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 295](#)). Как видно, появились новые катера № 139 и № 168. Оба они типа Т-63 с мощностью 150 л.с. С учетом разъездных судов, общая численность мотофлота действительно доведена до 9 единиц.

Отчет 1956 г. в форме 25 указывает два плавучих крана грузоподъемностью от 3 до 5 т и 14 мотокатеров ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4681. Л. 37об.](#)). Приказы по личному составу отмечают в начале года в связи с уходом в отпуск команды катеров: в январе № 168 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 26](#)), в феврале № 109 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 40](#)), № 58 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 43](#)). Все они имелись и в 1955 г. Летом производились кадровые перестановки на катере «Пионер» ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 134](#)), в августе – на № 109 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 173об](#)). По окончании навигации с начала ноября уходили в отпуск команды катеров № 30 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 231](#)), № 58, № 109, № 139, «Пионер», № 148, № 64, № 168 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 234–235](#)), № 93 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 240](#)), № 31 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 243](#)), № 31, № 159 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 248](#)), № 109 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 78. Л. 258](#)). Впервые появились катера № 30, № 148, № 93, № 31, № 159.

Отчет 1957 г. в форме 25 указывает плавучие краны 3 т, 5 т и «Старый бурлак» 1,5 т. Кроме того, в хозяйстве имелись 22 мотокатера и самоходная баржа («Такелажница») «Гайва» ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 5059. Л. 36об](#)). В приказах по личному составу в начале года ушли в отпуск члены команды катера № 112 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 40б](#)), а спустя несколько дней, 10 января дело на моториста этого же катера передали в товарищеский суд за пьянку на рабочем месте ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 11](#)). Это явно судно, полученное годом ранее. В феврале произошли кадровые перемещения на катере «Пионер» ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 42](#)), в марте – на № 112 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 46](#)). 10 апреля моторист катера «Пионер» пришел на работу в нетрезвом виде, за что получил выговор ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 74](#)). 23 мая для сбора аварийной древесины во главе с техруком участка на «Пионере» отправилась бригада из 11 чел. ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 101](#)). 18 октября 1957 г. отправился в отпуск моторист неназванного полуглиссера ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 191](#)). 25 ноября отправились в отпуск члены команд катеров № 153, № 159, № 93, № 58, № 139, № 150, № 17, № 112, «Гайва», «Пионер», № 140, № 368, № 109 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 212–214](#)), 27 ноября – № 140, № 153, «Гайва», «Пионер», № 17 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 215–2150б](#)), 20 декабря – № 168 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 95. Л. 224](#)).

Начиная с 1958 г., статистический отчет от данных в натуральном выражении перешел к денежному, что затрудняет проведение идентификации флота. Но, поскольку обычно новые катера получали во время навигации, есть смысл посмотреть упоминания судов в первой половине 1958 г. в приказах по личному составу. В январе в отпуске отправились члены команд катеров № 153 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 13](#)), № 112 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 19](#)), № 140 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 26](#)). 27 февраля – № 112, № 93, № 58, «Гайва», № 109, № 153 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 30](#)). В марте – № 118 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 48об](#)), № 159 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 52об](#)).

19 ноября 1958 г. упоминался полуглиссер № 190 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 191](#)), 18 декабря – катера № 318, № 159, № 139, № 93, № 31 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 206](#)), 19 декабря – № 301 ([АСР. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 207](#)), 23 декабря – № 118, № 30 ([АСР. Ф.](#)

Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 209), 29 декабря – № 368, № 301, № 19, № 340 (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 213), 31 декабря – № 153 (ACP. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 113. Л. 216). Таким образом, в 1958 г. впервые появились катера № 318, № 301, № 19, № 340.

Таблица 2. Динамика изменения судового состава Сарапульского рейда треста «Камлесосплав»

Суда	Годы											
	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Самоходный флот												
«Пионер»	30	30	П30	30	П30	75	75	73	73	73	72	54
№ 17	30	25	25	30	30	35	35	80	54	54	50	54
№ 58	150	90	90	150	150	150	150	150	150	150	150	150
№ 44	П50	П50	П50	П52	П52	П52	П50	П50	П50	50	50	–
«Комсомолец»	30	30	30	C	–	–	–	–	–	–	–	–
«Буксировщик»	–	–	–	150	150	C	–	–	–	–	–	–
№ 64	–	–	–	–	150	150	150	150	150	150	150	150
№ 60	–	–	–	–	–	П52	П50	П50	П50	50	–	–
№ 109	–	–	–	–	–	150	150	150	150	150	150	150
№ 177	–	–	–	–	–	–	120	C	–	–	–	–
№ 139	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150	150	150
№ 168	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150	150	150
№ 30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150	150
№ 31	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	80	80
№ 93	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150	150
№ 112	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	50	50
№ 148	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150	150
№ 159	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150	150
«Гайва»	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150
№ 19	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150
№ 118	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	30
№ 140	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150
№ 150	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150
№ 153	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150
№ 190	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	62
№ 301	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	150
№ 340	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	54
№ 368	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	?54
№ 318	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	?150
Итого:												
Грузопассажирских (кол-во/мощность)	1 50	1 50	2 80	1 52	2 82	2 104	2 100	2 100	2 100	–	–	–
Расхождение с табл. 1	0 0	0 0	0 –35	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 ?	–	–	–
Буксирных (кол-во/мощность)	4 240	4 175	3 145	4 360	4 480	5 560	6 680	5 603	5 577	9 977	14 1652	22 2634
Расхождение с табл. 1	0 0	0 0	0 +35	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	?	?	–20	+100
Несамоходный флот												
Шитик № 10	?	25	–	?	–	–	–	–	–	–	–	–
O-13	0?	0	0	0	–	–	–	–	0	?	?	?
Я-2 (№ 1)	–	50	50	37	50	50	50	50	50	?	?	?
Якорница № 15	–	–	–	–	225	225	225	225	225	?	?	?
Итого:												

Количество / грузоподъемность	0	2	1	1	2	2	2	2	2	?	?	?
Расхождение табл. 1	с	0	0	1	1	0	0	0	0	?	?	?

Примечание: С – списанное судно; катера № 368 и № 318 1958 года постройки – в таблице приведены для справки.

Таблица 3. Характеристики катеров Саратовского рейда
(составлена по данным: ГАПК. Ф. Р-1006)

Суда	Тип	Проект	Год постройки	Мощность, л.с.	Регистровый номер	Числился на балансе
«Буксировщик»	ПХ	Фин-150	1949	150	137481	1949–1951
«Гайва»	СБ	СТ-60	1955	150	73463	1957–?
«Комсомолец»	БК	?	1938	32	137820	1943–1949
«Пионер»	БК	К-15	1938	32/73/54	73201	1938–1962
№ 17	БК	К-15	1938	25/54	99971	1938–1962
№ 19	БК	Т-63-О	1957	150	22104	1957–2003
№ 30	БК	Т-63-ОЖ	1956	150	22105	1956–2003
№ 31	БК	К-19	1933	80	73140	1956–1963
№ 44	РК	НКЛ-27	1946	52	?	1946–1956
№ 58	БК	К-21	1945	150	137053	1945–?
№ 60	РК	НКЛ-27 ?	1951	52	?	1951–1955
№ 64	БК	К-21	1947	150	137437	1950–?
№ 93	БК	К-21	1949	150	137226	1956–?
№ 109	БК	К-21	1950	150	3868	1951–?
№ 112	БК	?	1939	54	?	1956–?
№ 118	РК	БВК-30	1956	30	–	1957–1963
№ 139	БК	Т-63	1955	150	73368	1955–2003
№ 140	БК	К-21	1950	150	137229	1957–?
№ 148	БК	К-21	1950	150	3880	1956–?
№ 150	БК	К-21	1950	150	21003	1957–?
№ 153	БК	К-21	1950	150	137911	1957–?
№ 159	БК	К-21	1951	150	21015	1956–?
№ 168	БК	Т-63	1950	150	137939	1955–?
№ 177	БК	Т-63	1952	150	137599	1952–1953
№ 190	РК	ЛМ-4-87	1957	62	125485	1957–?
№ 301	БК	Т-63-О	1957	150	21899	1957–2000
№ 318	БК	Р-376У	1958	150	125370	1958–?
№ 340	СБ	Т-81	1957	54	125381	1957–?
№ 368	СБ	Т-81	1958	54	148149	1958–?

Примечание: ПХ – пароход, РК – разъездной катер, БК – буксирующий катер, СБ- самоходная баржа.

Верификация предлагаемой методики

Верификацию на предмет корректности [Таблицы 2](#) можно провести, сравнив реконструируемые данные с информацией из приказов по основной деятельности треста. В начале навигации, как правило выходил приказ о закреплении флота. В 1951 г. (№ 1 от 29 марта 1951 г.) при потребности Саратовского рейда в пять буксирующих катеров, он закреплял четыре: «Буксировщик», № 17, № 58, № 64, а также разъездные «Пионер» и № 44 ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 65. Л. 137](#)). Как видно, все указанные катера вошли в [Таблицу 2](#). Что касается указанных там № 60 и № 109, отсутствующих в приказе, они поступили в конце навигации.

Обычно в приказе отдельно указывались разъездные катера, но, начиная с 1953 г., они не указываются. Приказ о распределении флота на навигацию этого года (№ 97 от 8 апреля 1953 г.) приписывал к Сарапулу пять катеров: № 177, № 58, № 64, № 109, № 17 ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 91. Л. 220](#)). Дополнительно указанные в таблице № 44 и № 60 – разъездные.

Приказ за 1954 г. кроме традиционного распределения флота на навигацию (№ 120 от 10 апреля 1954 г.) говорит о передаче во временное пользование от Обвинского рейда катера № 177 ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 105. Л. 34](#)), от Камского рейда – № 89 ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 105. Л. 35](#)), из своих судов упомянуты: № 58, № 64, № 109, № 17, а также пароход «Сокол» ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 105. Л. 36](#)). Пароходы обычно прикреплялись к рейдам на правах аренды (за исключением вышеупомянутого «Буксировщика»), поэтому «Сокол» не должен был войти ни в какую статистическую сводку, кроме суммарной сводки всего треста. № 177 был передан еще в навигацию предыдущего года, поэтому он вошел в сводку. А вот № 89, очевидно, передавался лишь на несколько месяцев навигации, и в сводке его не было, как и в [Таблице 2](#). Видно, что в приказах отсутствуют № 44, № 60 и «Пионер», снова как разъездные.

В 1956 г. имеется приказ о распределении флота № 55 от 6 апреля 1956 г. В соответствии с ним за Сарапульским рейдом закреплены восемь катеров: № 58, № 64, № 109, № 112, № 17, № 168, № 139, № 93 ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 125. Л. 1550б](#)). Все указанные катера присутствуют в таблице.

5. Заключение

Таким образом, можно утверждать, что в задачах реконструкции судового состава документация по личному составу может заменить документацию по основной деятельности, а предлагаемая методика показала свою эффективность. При анализе динамики судового состава приказы по личному составу дают практически идеальный результат, когда происходят относительно небольшие изменения флота. Пример Сарапульского рейда треста «Камлесосплав» (период 1946–1950 гг.) показывает, что при неизменном составе флота на судах из года в год работают постоянные штатные команды, в связи с чем эти суда находят отражение в приказах по личному составу лишь в связи с происшествиями. Если же таковых не происходит, приказы о флоте не упоминают. Второе слабое место реконструкции связано с несамоходным флотом (особенно для стоечных судов): они не имеют постоянной команды и потому упоминания в связи с личным составом крайне эклектичные, не создающие целостной картины. Аналогичная ситуация и с небольшими разъездными судами, где также зачастую отсутствовали штатные команды. Наконец, третье слабое место методики связано с периодом интенсивного роста судового состава, как это имело место у Сарапульского рейда в 1955–1957 гг. Вероятно, это происходило из-за наличия вакантных должностей, остающихся незамещенными. В связи с этим даже принятые суда могли находиться в отстое и не фигурировать в документации.

Литература

[Акинин, 2009](#) – Акинин М.А. Формирование Южно-Якутского территориально-производственного комплекса: неоконченная история // Горный информационно-аналитический бюллетень. 2009. № S10 (специальный выпуск). С. 380–384.

[ACP](#) – Архивный отдел администрации муниципального образования «Сарапульский район».

[Белоусова, 2015](#) – Белоусова Л.И. Дорогами труда: к юбилею ОАО «Автомобильная колонна № 12602» // Ада Чир-Сүү – Отчество: Краеведческий альманах. Абакан: [Б.и.], 2015. С. 15–29.

[Бикбов и др., 2017](#) – Бикбов М.М., Акманов А.И., Обыденнов М.Ф., Галимова Ю.Ш. Образ врача XX века: к 140-летию со дня рождения основателя башкирского трахоматозного института – профессора В.П. Одинцова // Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2017. Т. 25. № 4 (88). С. 41–49.

[Вакуленко, 2019](#) – Вакуленко Ю.А. Из истории пожарной охраны города Александровска-Сахалинского // Вестник Сахалинского музея. 2019. № 1 (26). С. 92–125.

[ГАПК](#) – Государственный архив Пермского края.

[Долгов, 2007](#) – Долгов Д.В. Гражданское и военное образование младших лейтенантов в 1940 году // Исторические науки. 2007. № 3. С. 25-28.

[Кабакова, 2015](#) – Кабакова Н.В. Исторический портрет преподавателей и студентов СиБАДИ: 1930-е гг. / Архитектура, строительство, транспорт. Материалы Международной научно-практической конференции (к 85-летию ФГБОУ ВПО «СиБАДИ»). Омск: Изд-во СиБАДИ, 2015. С. 1652-1658.

[Латышева, 2017](#) – Латышева Н.А. Некоторые особенности организации работы суда областного уровня в 1938 г. (на основе изучения приказов Архангельского областного суда по основной деятельности и по личному составу) // Арбитражный и гражданский процесс. 2017. № 9. С. 59-63.

[Летюхин, Покидько, 2019](#) – Летюхин И.Д., Покидько П.С. Жизнь переселенцев: жилищный вопрос и производство на Карельском перешейке, 1944-1950-е годы // Журнал исторических исследований. 2019. Т. 4. № 3. С. 37-51.

[Мантикова, 2015](#) – Мантикова Э.К. К вопросу истории строительства Тобольской теплоэлектроцентрали // Вестник Сургутского государственного университета. 2015. № 4(10). С. 108-115.

[Нигматуллин, 2011](#) – Нигматуллин С.Х. Документы по личному составу московских учреждений образования как исторический источник // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2011. № 1. С. 7-10.

[СГА](#) – Управление по делам архивов администрации города Сарапула.

[ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

[Яналова, 2020](#) – Яналова Н.А. Сестра милосердия из Кожла-Солы // Марийский архивный ежегодник. 2020. № 1 (20). С. 112-117.

[Mitiukov, Kim, 2025](#) – Mitiukov N.W., Kim Yu.L. Reconstruction of the Fleet Composition of the Sarapul Raid of the Kamlesoplav Trust based on Statistical Reports from the 1950s // European Researcher. Series A. 16(1): 19-24.

[Mitiukov, Kim, 2023](#) – Mitiukov N.W., Kim Yu.L. Sarapul raid of the Kamlesoplav trust during the Great Patriotic War // Voennyi sbornik. 11(1): 43-49.

References

[Akinin, 2009](#) – Akinin, M.A. (2009) Formirovanie Yuzhno-Yakutskogo territorial'no-proizvodstvennogo kompleksa: neokonchennaya istoriya [Formation of the South Yakut territorial-production complex: an unfinished story]. Gornyi informatsionno-analiticheskii byulleten'. S10 (spetsial'nyi vypusk): 380-384. [in Russian]

[ASR](#) – Arkhivnyi otdel administratsii munitsipal'nogo obrazovaniya «Sarapul'skii raion». [Archive Department of the Administration of the Municipal Formation "Sarapul District"].

[Belousova, 2015](#) – Belousova, L.I. (2015). Dorogami truda: k yubileyu OAO "Avtomobil'naya kolonna № 1260" [Along the Roads of Labor: on the Anniversary of OJSC "Automobile Column No. 1260"]. Ada Chir-Suu – Otechestvo: Kraevedcheskii al'manakh. Abakan: [s.n.]. Pp. 15-29. [in Russian]

[Bikbov et al., 2017](#) – Bikbov, M.M., Akmanov, A.I., Obydennov, M.F., Galimova, Yu.Sh. (2017). Obraz vracha XX veka: k 140-letiyu so dnya rozhdeniya osnovatelya bashkirskogo trakhomatoznogo instituta – professora V.P. Odintsova [The image of a doctor of the 20th century: on the 140th anniversary of the birth of the founder of the Bashkir trachomatosis institute - professor V.P. Odintsov]. Vestnik Akademii nauk Respubliki Bashkortostan. 25(4): 41-49. [in Russian]

[Dolgov, 2007](#) – Dolgov, D.V. (2007) Grazhdanskoe i voennoe obrazovanie mladshikh leitenantov v 1940 godu [Civil and military education of junior lieutenants in 1940]. Istoricheskie nauki. 3: 25-28. [in Russian]

[GAPK](#) – Gosudarstvennyi arkiv Permskogo kraia [State Archives of Perm Krai].

[Kabakova, 2015](#) – Kabakova, N.V. (2015). Istoricheskii portret prepodavatelei i studentov SibADI: 1930-e gg. [Historical portrait of teachers and students of SibADI: 1930s]. Arkhitektura, stroitel'stvo, transport. Materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (k 85-letiyu FGBOU VPO «SibADI»). Omsk: Izd-vo SibADI. Pp. 1652-1658. [in Russian]

[Latysheva, 2017](#) – Latysheva, N.A. (2017). Nekotorye osobennosti organizatsii raboty suda oblastnogo urovnya v 1938 g. (na osnove izucheniya prikazov Arkhangel'skogo oblastnogo suda po osnovnoi deyatel'nosti i po lichnomu sostavu) [Some features of the organization of work of the regional court in 1938 (based on the study of orders of the Arkhangelsk Regional Court on core activities and personnel)]. *Arbitrazhnyi i grazhdanskii protsess*. 9: 59-63. [in Russian]

[Letyukhin, Pokidko, 2019](#) – Letyukhin, I.D., Pokidko, P.S. (2019). Zhizn' pereselentsev: zhilishchnyi vopros i proizvodstvo na Karel'skom peresheike, 1944-1950-e gody [Life of settlers: the housing issue and production on the Karelian Isthmus, 1944-1950s]. *Zhurnal istoricheskikh issledovanii*. 4(3): 37-51. [in Russian]

[Mantikova, 2015](#) – Mantikova, E.K. (2015). K voprosu istorii stroitel'stva Tobol'skoi teploelektrotsentrali [On the issue of the history of the construction of the Tobolsk thermal power plant]. *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta*. 4 (10): 108-115. [in Russian]

[Mitiukov, Kim, 2025](#) – Mitiukov, N.W., Kim, Yu.L. (2025). Reconstruction of the Fleet Composition of the Sarapul Raid of the Kamlesosplav Trust based on Statistical Reports from the 1950s. *European Researcher. Series A*. 16(1): 19-24.

[Mitiukov, Kim, 2023](#) – Mitiukov, N.W., Kim, Yu.L. (2023). Sarapul raid of the Kamlesosplav trust during the Great Patriotic War. *Voennyi sbornik*. 11(1): 43-49. [in Russian]

[Nigmatullin, 2011](#) – Nigmatullin, S.Kh. (2011). Dokumenty po lichnomu sostavu moskovskikh uchrezhdenii obrazovaniya kak istoricheskii istochnik [Documents on the personnel of Moscow educational institutions as a historical source]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Istochniki i politicheskie nauki*. 1: 7-10. [in Russian]

[SGA](#) – Upravlenie po delam arkhivov administratsii goroda Sarapula [Department of Archives of the Sarapul City Administration].

[TsGA UR](#) – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archives of the Udmurt Republic].

[Vakulenko, 2019](#) – Vakulenko, Yu.A. (2019). Iz istorii pozharnoi okhrany goroda Aleksandrovsk-Sakhalinskogo [From the history of the fire department of the city of Aleksandrovsk-Sakhalinsky]. *Vestnik Sakhalinskogo muzeya*. 1(26): 92-125. [in Russian]

[Yanalova, 2020](#) – Yanalova, N.A. (2020). Sestra miloserdiya iz Kozhla-Soly [Sister of Mercy from Kozhla-Sola]. *Mariiskii arkhivnyi ezhegodnik*. 1(20): 112-117. [in Russian]

Реконструкция состава флота хозяйства на основе документации по личному составу на примере Сарапульского рейда треста «Камлесосплав» 1950-х гг.

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

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

^b Удмуртский государственный университет, Российская Федерация

Документация по личному составу составляет значительную часть архивных фондов. Большинство обращений граждан в архивы связаны с вопросами подтверждения стажа, заработной платы или имеющимися наградами. Поскольку документация по личному составу является наиболее востребованной частью делопроизводства, архивные фонды многих организаций состоят исключительно из нее. Между тем, для исследований наибольшую ценность представляет документация по основной деятельности, сохранность которой иногда оставляет желать лучшего. В работе предлагается методика, с помощью которой на примере Сарапульского рейда треста «Камлесосплав» для решения задач реконструкции судового состава предлагается использовать документацию по личному составу, поскольку документация по основной деятельности рейда оказалась утрачена. Проверка, получен ли исчерпывающий список, осуществляется по данным статистического

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

отчета рейда. Несмотря на хороший результат, который дала методика, сделан вывод о том, что при неизменном составе флота обычно на судах из года в год работали постоянные штатные команды, в связи с чем, эти суда находят отражение лишь в связи с происшествиями. Если же таковых не происходит, приказы по личному составу о флоте не упоминают. Второе слабое место методики связано с несамоходным флотом. Как правило, он не имеет постоянной команды и потому упоминания в связи с личным составом крайне эклектичные, не создающие целостной картины. Аналогичная ситуация и с небольшими разъездными судами, где также зачастую отсутствовали штатные команды. Наконец, третье слабое место методики – это период интенсивного роста судового состава, как это имело место у Сарапульского рейда в 1955–1957 гг. Вероятно, это связано с наличием вакантных должностей, остающихся незамещенными. В связи с этим даже принятые суда могли находиться в отстое и не фигурировать в документации.

Ключевые слова: реконструкция, навигация, Сарапульский рейд, трест «Камлесосплав», водный транспорт.