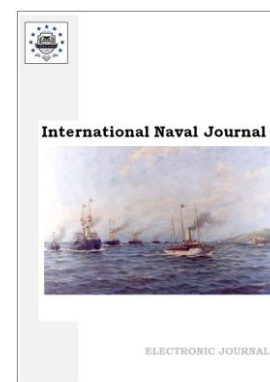


Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2021. 9(1): 18-25

DOI: 10.13187/inj.2021.1.18
<https://inj.cherkasgu.press>



Assessment of the Share of Mobilized Ships in the Sarapul Region of the Udmurt ASSR during the Great Patriotic War

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, *}

^a Cherkas Global University, Washington, DC, USA

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

^c Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Izhevsk, Russian Federation

^d Moscow Institute of Psychoanalysis, Moscow, Russian Federation

Abstract

During the Great Patriotic War, many ships were mobilized for the needs of the Red Army. Unfortunately, not all information was reflected in the funds of the military archives. Many ships retained civilian crews, and probably remained on the list of civilian departments and services. The purpose of this article, using the example of the fleet assigned to Sarapul, is to try to estimate the possible proportion of mobilized ships. For this, a comparison was made between the pre-war and post-war composition of the fleets of the farms of the Sarapul region of the Udmurt ASSR. Due to the small numerical pre-war composition of the fleet, Sarapul farms took an extremely limited part in the Great Patriotic War. Most likely, the reduction of fleets during the war years is more associated with the natural aging processes of the material part, and not with the mobilization of ships. Apparently, only the Osvod ships were mobilized, after the end of the war they returned. An analysis of the composition of the ship confirms the mobilization of no more than 2-3 ships.

Keywords: river fleet, Great Patriotic War, mobilization, Sarapul, ship crew.

1. Введение

В годы Великой Отечественной войны множество судов мобилизовали для нужд Красной Армии. К сожалению, далеко не вся информация отразилась в фондах военных архивов. Множество судов сохранили гражданские команды, и, вероятно, оставались числиться по гражданским ведомствам и службам. Цель данной статьи на примере флота, приписанного к Сарапулу, попытаться оценить возможную долю мобилизованных судов.

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили переписи флотов сарапульских хозяйств, проведенные по заданию статистического управления (СГА, ЦГА УР). Заключение о мобилизованных судах сделано на основании сопоставления довоенной и послевоенной информации.

* Corresponding author

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

3. Обсуждение

К настоящему времени не существует какого-либо издания с исчерпывающими сведениями об участии гражданского флота в Великой Отечественной войне. Наиболее фундаментальный справочник Голубева (Голубев, 1999), по-видимому, создан по документам, имеющимся в архиве военно-морского флота, для подтверждения участия конкретных людей в войне. Так, если в трудовой книжке человека значится работа на каком-то судне, название которого и время работы совпадают с имеющимся списком, это являлось достаточным основанием для присвоения человеку статуса ветерана Великой Отечественной войны. Однако основная масса имеющихся в справочнике судов, это морские суда, что существенно снижает его ценность.

С другой стороны, одним из первых появившихся в СССР был справочник С.С. Бережного (Бережной, 1988). Примерно половину его объема составляют мобилизованные суда. Но, находясь в рамках существовавших тогда идеологических установок, автор допустил ряд странностей. Так, во-первых, в нем отсутствуют сведения о гибели судна, а во-вторых, по судам отсутствует послевоенная информация, а иногда и довоенная.

Имеющиеся более поздние справочники по корабельному и судовому составу, как правило либо уточняют локальную информацию, либо повторяют уже ранее изданные работы. Примером первого может служить работа В.А. Спичакова, в которой достаточно серьезно дополняется и уточняется информация по мобилизованным судам Днепровской флотилии (Спичаков, 2020). К сожалению, объект исследования работы ограничивается лишь этой флотилией. В работе М.М. Загогулько, посвященной Волжской военной флотилии, достаточно серьезно уточняются биографии ряда мобилизованных судов (Загогулько, 2019). Но, к сожалению, эти уточнения не носят столь же системный характер, как у В.А. Спичакова, и также ограничены выбранным объектом исследования.

4. Результаты

В 1936 г. в Сарапульском районе произвели перепись имеющегося водного транспорта. Всего он имелся примерно у десятка хозяйств.

В системе Наркомвода имелся Сарапульский Освод, Наркомлеса – Сарапульский леспромхоз и Сарапульский гортоптрест, Наркомпищепрома – заготпункт маслопрома, Сарапульский спиртовой завод и Сарапульский водочный завод. Кроме того, флоты имелись у колхозов Сарапульского района (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 1).

Сарапульский гортоптрест отчитался о наличии двух баржей № 1 и № 2 (по 47 т.), использовавшихся для перевозки дров. Своего самоходного флота хозяйство не имело (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 4). У спиртозавода имелся катер «Шмидт» с двигателем мощностью 30 и.л.с., 1935 года постройки (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 5).

У заготпункта маслопрома (Маслозавод) имелся деревянный винтовой катер мощностью 22 л.с., длиной 8,5 м, шириной 1,5 м, высотой борта 1,5 м, вместимость 9 рег. т. На момент переписи судно имело 65 % изношенность, нуждалось в капитальном ремонте и потому бездействовало (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 6).

Сарапульская заготконтора отчиталась о наличии лодки в 13 л.с. с двигателем «Форд» (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 7).

У Сарапульского леспромхоза имелось три буксирных катера: № 1 (80 л.с.), № 2 (30 л.с.) и № 35 (30 л.с.), а также шитик № 30 (60 т.) (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 8 об).

Наиболее серьезным флотом располагал Сарапульский Освод (Таблица 1). Кроме самоходного флота он имел в своем составе четыре деревянных паромы № 1 – № 4 грузоподъемностью 35–40 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 9).

Таблица 1. Самоходный флот Сарапульского Освода на 15 января 1936 г.

Название	Корпус	Размерения, м	Мощность, л.с.	Марка двигателя	Топливо	Назначение
«Волна»	Ж	17,3 × 3,48	36	Червоный прогресс	Нефть	Плесовый
«Коммунар»	Ж	12,5 × 2,33	18	Червоный прогресс	Нефть	Плесовый

«Стрела»	Ж	10,5 × 2,2	36	Икегай	Керосин	Переправа
«Возрождение»	Ж	8,4 × 1,9	12	Возрождение	Нефть	Переправа
«Осводец»	Д	10,0 × 2,0	12	Возрождение	Нефть	Переправа
«Привет»	Ж	8,6 × 1,9	10	Болиндер	Нефть	Переправа

Сарапульский лесозавод имел у себя лишь две лодки и четыре ялика, все весельные (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 10). А вот у Сарапульского водочного завода имелись катер мощностью 85 л.с. и паром грузоподъемностью 50 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 11).

В колхозе Рыбак было все две весельные лодки (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 12), в колхозе имени Литвинова два шитика в 20 т. и 35 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 13), в колхозе Азина – 11 весельных лодок (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 14), в колхозе Волна паром в 6 т. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 16).

Предварительная статистическая форма (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 17), очевидно, составленная после сбора всех отчетов, включала таблицу с собственниками, названиями судов, их мощностью (Таблица 2). Кроме того, напротив каждой строки стоит галочка, если отчет получен и какая-то цифра, более похожая на сумму в рублях и копейках, возможно затраты на переписку с хозяйствами. Между второй и третьей строками таблицы имеется явно более поздняя запись, в которой указаны моторка 85 л.с. и паром 50 т. Это явно флот Сарапульского водочного завода. Скорее всего, ответное письмо с завода получили с опозданием, из-за чего информацию по нему пришлось вписывать между строками.

Общая форма, составленная отделом по статистике сведена в Таблице 3 (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 36).

Таблица 2. Предварительная форма сбора данных по флотам хозяйств Сарапульского района (см. Рисунок 1)

Хозяйство	Название	Мощность	Подача формы	Сумма
Заготпункт	«Маслозагот»	20 НР	V	2-89
Спиртзавод	«Шмидт»	20 НР	V	0-75
–	моторка	85 НР	–	–
–	паром	50 тонн	–	–
[Гортоп – ?]	Без названия	20 НР	V	0-68
ГИС	Без названия	14 НР	V	3-97
Востлесосплав	«Восток»	35 НР	нет	
Сарап. ЛПХ	3 –	80, 40 и 30 НР	V дал	3-30
?	–	12 НР	позвонить	2-51
?	?	12 НР	V	–
УТС (?)	нет	нет	V Быков	0-79
КХ Новый путь	«Тарасово»	12 НР	–	–

Таблица 3. Наличие судов речного флота на 1 января 1936 г. по Сарапульскому району (см. Рисунок 1)

Хозяйство	Категория судов	Число	Общая мощность, л.с.	Общая грузоподъемность, т.	Общая пассажиро-местимость
Востлесосплав	Катер пасс.	1	30	–	3*
Освод	Катер букс.	3	84	–	–
	Паром	2	–	75	–
Гортоптрест	Катер букс.	1	20	–	12*
	сухогруз	2	–	56	–

Сарапул ЛПХ	Катер вспом.	3	140	—	—
	Прочие	2	—	75	—
Водочный з-д	паром	3	—	150	—
Спиртзавод	Катер букс.	1	36	—	—
КХ Литвинова	сухогруз	2	—	60	—
КХ Азина	сухогруз	3	—	24	—
КХ Новый путь	Катер букс.	1	30	—	15*
	сухогруз	3	—	96	

* вписано явно позднее карандашом.

Имя судна	Категория судов	Мощность	Вид	Длина	Ширина
Катер вспом.	Катер вспом.	3	140	—	—
Прочие	Прочие	2	—	75	—
Водочный з-д	паром	3	—	150	—
Спиртзавод	Катер букс.	1	36	—	—
КХ Литвинова	сухогруз	2	—	60	—
КХ Азина	сухогруз	3	—	24	—
КХ Новый путь	Катер букс.	1	30	—	15*
	сухогруз	3	—	96	

Рис. 1. Предварительная (слева) и окончательная (справа) форма о наличии судов в Сарапульском районе (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 17 и 36)

Ранее нами анализировался состав флота Дулесовского леспромхоза до войны и после войны. На 1938 г. кроме имеющих на 1936 г. судов, у леспромхоза также находился катер № 3. Его построили в 1935 г., длина корпуса 8 м, ширина 2,2 м, высота борта 1,2 м. На судне стоял двигатель «Возрождение» мощностью 12 л.с. (Митюков, 2021). Все это явно указывает на то, что в 1936 г. это судно Сарапульского Освода «Возрождение». Остальные три катера (№ 1, № 2, № 35) однозначно определяются из переписной ведомости, в предварительной и окончательной формах. Но в предварительной форме у № 2 показана мощность 40 л.с., тогда как в остальных он фигурирует с 30 л.с.

Анализ заполненных форм и Таблиц 2 и 3 позволяет частично реконструировать биографии довоенных сарапульских судов.

Сарапульский маслозавод имел на балансе катер «Маслозавот». Хотя в форме указана мощность 20 л.с., скорее всего мощность его составляла 22 л.с., как указано в опросном листе. Судно отсутствует в окончательной форме, вероятно, из-за своего плачевного технического состояния.

В Сарапульском спиртовом заводе числится катер «Шмидт» 1935 г.п. В опросном листе его мощность указана в 30 л.с. Учитывая дату постройки, возможно, на нем стоит двигатель СТЗ-30. В предварительной форме мощность ошибочно указана в 20 л.с., в окончательной уже 36 л.с., что подтверждает предположение о двигателе СТЗ-30.

Сарапульский водочный завод владел моторной лодкой с мощностью двигателя 85 л.с. В окончательной форме судна нет, что указывает на то, что это какая-то легкая моторная лодка. Аналогичная ситуация у Сарапульской заготовительной конторы («Заготживсырье»), у которой была моторная лодка с двигателем «Форд» в 13 л.с. В предварительной форме это явно катер без названия в 14 л.с., числящийся за ГИС – Городское и(?) снабжение. В итоговой таблице судно также отсутствует, что может говорить о том, что это какая-то легкая лодка.

В переписных формах отсутствуют сведения о самоходном флота Сарапульского гортопа. Он отчитался лишь о наличии двух барж. Но в предварительной форме его флот явно указан перед строкой, озаглавленной «ГИС». Название организации написано нечетко, возможно автор писал «лодочн.» – имея в виду «лодочная станция»? У хозяйства показано одно судно с мощностью 20 л.с. Это же судно как буксирный катер показано в окончательной форме. Странным видится, что буксирное судно может принимать пассажиров, которых в форме указано 12 человек. Впрочем, очевидно, речь идет об универсальном катере. В качестве доказательства, что данные по гортопу написаны верно, далее идут известные из переписной ведомости сведения о двух баржах. Таким образом, получается, что в период с заполнения переписной ведомости до заполнения предварительной формы флот гортопа увеличился на один катер.

Сплавная контора Востлесосплав переписную форму не заполняла, но как в предварительной, так и окончательной формах у нее значится одно судно («Восток») – пассажирский катер мощностью то ли 30, то ли 35 л.с. Скорее всего это было современное судно с двигателем СТЗ-30, мощность которого 32 л.с. обычно округлялась как в большую, так и меньшую сторону.

Наконец, в предварительной форме имеются три хозяйства с лодками по 12 л.с. Очевидно, это колхозы, которые отчитались о наличии у них лишь обычных лодок. При этом в предварительной форме у колхоза Азина дается полная перепись всех этих лодок. Среди них выделяется одна с длиной корпуса 16,95 м, шириной 4,2 м, постройки 1933 г., грузоподъемностью 18 т. Она разительно отличается от остальных лодок колхоза, грузоподъемность которых измеряется центнерами (максимум, 40). Она также обладает самой высокой балансовой стоимостью в 500 руб. Еще одна лодка (15,5 × 3,2 м, 40 центнеров, 1934 г.п.) обладает соизмеримой стоимостью в 400 руб., остальные существенно дешевле – до 150 руб.

Скорее всего, именно эти лодки и включили в предварительную форму, но при проверке оба судна были исключены из окончательной. Название хозяйства в предварительной форме написано неразборчиво, как и название одного из судов («Хряк» –?). Второе судно безымянное.

Наконец, колхоз «Новый путь», указавший в опросном листе, что у него своего флота нет, в предварительной форме показан с одним судном в 12 л.с. В графе названий напротив него написано «Тарасово». Но, скорее всего, это не название судна, а указание на факт, что оно работает на переправе в Тарасово. В окончательной форме, вероятно, это же судно показано уже с мощностью 30 л.с. и добавлено, что оно может принимать на борт до 15 пассажиров. Таким образом, судно появляется в хозяйстве в период от подачи переписного листа до заполнения итоговой формы.

Наиболее крупный флот у Сарапульского Освода. Однако из шести судов, указанных в переписном листе, в предварительной форме нет ни одного. А в итоговой форме у него показано лишь три судна с суммарной мощностью 84 л.с. Вполне очевидно, что это самые мощные суда «Волна» и «Стрела». Их суммарная мощность составляет 72 л.с. Таким образом, третье судно, должно иметь мощность 10-12 л.с. (с учетом возможного округления). Поскольку «Возрождение», по всей вероятности, передали Сарапульскому леспромхозу, получается, что это «Осводец» или «Привет», но вероятней первое, чтобы в сумме получилось 84 л.с.

Тогда вполне логично объясняется факт появления у двух хозяйств по катеру. «Привет» явно работал на переправе у Тарасово, так что его в окончательной форме и приписали колхозу «Новый путь». С другой стороны, «Коммунар», указанный как плесовый, с мощностью 18 л.с., вероятно, с округлением мощности до 20 л.с. указывается у гортопа.

Для выявления возможных мобилизованных судов необходимо сравнить имеющуюся картину с флотами сарапульских хозяйств после войны. В [Таблице 4](#) дается состав флотов по данным ЦСУ (форма 26-вод) на 1947 г. На 1950 г. Сарапульские лесокombинат, кожзавод и гортоп сохранил свои флоты, а флот горперевоза передан в Управление малых рек. Сарапульский рейд Камлесосплава формировался Камлесосплавом и был полностью неподотчетен местной администрации ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941](#)). Довоенный флот Управления малых рек сведен в [Таблице 5](#).

Таблица 4. Флоты хозяйств Сарапула в 1947 г. ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 951](#))

Хозяйство	Министерство	Грузопассажирские	Буксирные	Лист дела
Лесокombинат	Минлеспром	1 × 52	2 × 90	37 об
Камлесосплав		1 × 50	4 × 175	40 об
Дулесовский ЛПХ*		1 × 30	–	43 об
Горперевоз	Минкомхоз	1 × 30	1 × 25	38 об
Кожзавод	Минлегпром	–	1 × 32	44 об
Гортоп	Минтоппром	–	1 × 30	47 об

* в ведомости показан в составе флота Минлеспрома УАССР, дается за вычетом судов Воткинского ЛПХ ([Митюков, 2021](#)).

Таблица 5. Флот Управления малых рек довоенной постройки в 1951 г. ([ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 157. Л. 27](#))*

	Год	Длина, ширина, высота, м			Осадка в грузу и порожним, м	
«Освод»	1936	12,25	2,75	1,7	0,8	0,6
«Стрела»	1935	9,35	2,20	1,1	0,9	0,8
«Коммунар»	1935	10,50	2,20	1,3	0,6	0,5

* Все буксирные, все металлические, у всех двигатель СХТЗ по 30 л.с. на керосине.

Формально Сарапульский (позднее Дулесовский) леспромхоз в период 1936-47 гг. лишился двух катеров (№ 1 и № 2), а с учетом переданного из Освода (№ 3, «Возрождение») – трех. У него остался лишь самый современный катер № 35. Это наводит нас на мысль, что война в данном процессе была не причём и это естественная убыль флота вследствие износа.

Довоенный и послевоенный состав других флотов показывают практически полную идентичность их флотов, с учетом возможного переподчинения. Так гортоп имеет до войны один катер в 20 л.с. После войны – тоже один катер в 32 л.с. На лицо явное обновление флота. Это может быть либо замена двигателя, либо замена всего катера. Разумеется, можно предположить, что судно мобилизовали и после войны вернули уже другое, но в рамках имеющихся источников ни доказать это, ни опровергнуть невозможно. Аналогично кожзавод после войны получил катер в 32 л.с., а до войны в числе имеющих свой флот хозяйств он не состоял. Вполне возможно, что он принял судно из другого сарапульского хозяйства в ходе реорганизации, например тот же «Шмидт» или «Волна».

В связи с этим, единственным реальным «донором» из довоенных хозяйств Сарапула может быть лишь Сарапульский Освод. В этой связи чрезвычайно интересно сравнить [Таблицы 1 и 5](#).

Названия судов в обеих таблицах почти совпадают. И там и там есть «Стрела» и «Коммунар». Но в одной таблице «Освод», а в другой – «Осводелец». Но при сравнении видно, что «Освод» и «Осводелец» – это однозначно разные суда. Год постройки «Освода» 1936, на момент составления ведомости его еще не построили. Кроме того, «Осводелец» с

деревянным корпусом и явно меньшими размерениями. В связи с этим снова можно предположить, что «Осводец» перед войной просто списали и «Освод» при получении просто унаследовал его имя. Тем более что, вероятно, это судно демобилизовано, на что указывает бронированная рубка, хорошо видная на его фотографиях.

«Коммунар» 1936 и 1950 гг. также явно разные суда. На это указывают разные двигатели СХТЗ и «Червоный прогресс», один на керосине, второй на мазуте, а также различающиеся размерения. Можно предположить, что новый «Коммунар» получил свое имя в честь мобилизованного судна, но снова ни подтвердить, ни опровергнуть это в рамках имеющейся источниковой базы невозможно.

И лишь «Стрела» – судно довоенной постройки, отразилась как в 1936 г., так и в 1950 г.

В работе по участию Освода в войне можно прочитать: «Союзосвод передал в действующую армию и флот в общей сложности 19 отрядов в составе 249 судов, в том числе из Удмуртии – 7 полностью оснащённых катеров и 3 моторные лодки» (Васнецова, 2020). В связи с этим, вполне вероятно, что при демобилизации обратно на места отправлялись не те же самые суда, которые мобилизовались. В этом случае становится понятным явная преемственность названий. Полученные из военного флота суда имели обычные литерно-цифровые обозначения и определить довоенные имена и хозяина не всегда предоставлялось возможным.

5. Заключение

Из-за небольшого численного довоенного состава флота, сарапульские хозяйства приняли крайне ограниченное участие в Великой Отечественной войне. Скорее всего, сокращение флотов в годы войны более связаны с естественными процессами старения материальной части, а не с мобилизацией судов. По-видимому, мобилизации подверглись лишь суда Освода, по окончании войны вернувшиеся обратно. Анализ довоенного состава подтверждает мобилизацию не более пары-тройки судов.

Литература

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

Васнецова, 2020 – Васнецова Н. На фронте и в тылу. ОСВОД Удмуртии внес неограниченный вклад в победу в Великой Отечественной войне // Удмуртская правда. 2020. 7 мая. № 17 (25730). С. 18.

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

Голубев, 1999 – Голубев А.А. Вспомогательные корабли и суда ВМФ СССР. 1941–1945 гг. Справочник. Часть I (списочный состав). СПб., 1999. 70 с.

Загогулько, 2019 – Волжско-Каспийский бассейн в 1942-1943 годах. Т. 1. Боевые навигации на Нижней Волге и Северном Каспии (1942-1943) / Под ред. М.М. Загогулько. Волгоград: Издатель, 2019. 256 с.

Митюков, 2021 – Митюков Н.В. Флот Дулесовского леспромхоза в 1940-е годы // Вестник Владимирского государственного университета. 2021. № 1. С. 20-25.

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

Спичаков, 2020 – Спичаков В.А. Днепровская военная флотилия 3-го формирования (1943–1951). Дорогобыч: Посвит, 2020. 400 с.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

References

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

GARF – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula [State Archives of the Russian Federation].

Golubev, 1999 – Golubev, A.A. (1999). Vspomogatel'nye korabli i suda VMF SSSR. 1941–1945 gg. [Auxiliary ships and vessels of the USSR Navy. 1941–1945] Handbook. Part I (payroll). St-Petersburg, 70 p. [in Russian]

Mityukov, 2021 – Mityukov, N.V. (2021). Flot Dulesovskogo lespromkhoza v 1940-e gody [The fleet of the Dulesovo timber industry in the 1940s]. *Vestnik Vladimirskego gosudarstvennogo universiteta*. 1: 20-25. [in Russian]

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

Spichakov, 2020 – Spichakov, V.A. (2020). Dneprovskaya voennaya flotiliya 3-go formirovaniya (1943–1951) [Dnieper military flotilla of the 3rd formation (1943–1951)]. Dorogobych: Posvit, 400 p. [in Russian]

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

Vasnetsova, 2020 – Vasnetsova, N. (2020). Na fronte i v tylu. OSVOD Udmurtii vnes neotsenimyi vklad v pobedu v Velikoi Otechestvennoi voine [At the front and in the rear. OSVOD of Udmurtia made an invaluable contribution to the victory in the Great Patriotic War]. *Udmurtskaya Pravda*. 7 May. 17 (25730): 18. [in Russian]

Zagogulko, 2019 – Volzhsko-Kaspiiskii bassein v 1942-1943 godakh [Volga-Caspian basin in 1942-1943]. Vol. 1. Boevye navigatsii na Nizhnei Volge i Severnom Kaspii (1942-1943) [Combat navigation on the Lower Volga and the Northern Caspian (1942-1943)]. Ed. M.M. Zagogul'no. Volgograd: Izdatel', 2019. 256 p. [in Russian]

Оценка доли мобилизованных судов Сарапульского района Удмуртской АССР в годы Великой Отечественной войны

Николай Витальевич Митюков ^{a, b, c, d, *}

^a Черкас глобальный университет, Вашингтон, округ Колумбия, США

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

^c Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Калашникова, Ижевск, Российская Федерация

^d Московский институт психоанализа, Москва, Российская Федерация

Аннотация. В годы Великой Отечественной войны множество судов мобилизовали для нужд Красной Армии. К сожалению, далеко не вся информация отразилась в фондах военных архивов. Множество судов сохранили гражданские команды, и, вероятно, оставались числиться по гражданским ведомствам и службам. Цель данной статьи на примере флота, приписанного к Сарапулу, попытаться оценить возможную долю мобилизованных судов. Для этого произведено сравнение довоенного и послевоенного состава флотов хозяйств Сарапульского района Удмуртской АССР. Из-за небольшого численного довоенного состава флота, сарапульские хозяйства приняли крайне ограниченное участие в Великой Отечественной войне. Скорее всего, сокращение флотов в годы войны более связаны с естественными процессами старения материальной части, а не с мобилизацией судов. По-видимому, мобилизации подверглись лишь суда Освода, по окончании войны вернувшиеся обратно. Анализ судового состава подтверждает мобилизацию не более 2-3 судов.

Ключевые слова: речной флот, Великая Отечественная война, мобилизация, Сарапул, судовый состав.

* Корреспондирующий автор

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