

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2024. 12(1): 60-68

DOI: 10.13187/inj.2024.1.60
<https://inj.cherkasgu.press>



Victory Trophies in Berezniki

Vladislav V. Zhdanov ^a

^a FSUE Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

During the Great Patriotic War, the USSR river fleet suffered significant losses, which had a serious impact on its capabilities. Thousands of vessels, both self-propelled and non-self-propelled, were destroyed during combat or captured by the enemy, which created the need for urgent replenishment. In 1945, after the end of the war, the Main Trophy Directorate of the Red Army, together with representatives of the People's Commissariat of the River Fleet, began work on inventorying and assessing the river fleet found in East Germany. This event was an important step in the restoration of river transport, which played a key role in providing the country's economy. Each vessel found on the rivers received a unique alphanumeric transit number, which simplified its accounting and further operation. Between 1945 and 1948, the USSR received reparation ships that were used to transport various cargoes, from coal to equipment and passengers. The Kama River Shipping Company, one of the largest in the country, also received a significant number of German ships, which allowed it to continue its operations in the post-war period. The proposed work is devoted to the analysis of the process of integration of reparation ships in the Berezniki port of the Kama River Shipping Company.

Keywords: trophies, reparations, river fleet, Kama River Shipping Company, Berezniki port.

1. Введение

В результате боевых действий, в годы Великой Отечественной войны противником были уничтожены тысячи советских судов, что создало необходимость в срочном восполнении. С 1945 по 1948 гг. в советский речной флот поступили репарационные суда, которые активно использовались для транспортировки различных грузов. Хотя Камское речное пароходство во время войны не понесло существенных потерь, значительное количество немецких репарационных судов способствовали его техническому перевооружению.

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили фонды Камского речного пароходства Государственного архива Пермского края (ГАПК, Ф. 196). Анализировались приказы по основной деятельности, из которых извлекались данные, связанные с судами Березниковского порта. После чего полученные справки группировались в соответствии с хронологическим принципом.

3. Обсуждение

Вопросы, связанные с использованием трофейных репарационных судов Германии в речном флоте СССР, рассматривались в ряде научных публикаций. В основном авторов интересовали правовые, экономические и социальные аспекты интеграции немецких судов

в советский речной флот. Каждое из этих аспектов имеет свою библиографию, но в данном случае рассматривался лишь технический аспект, которому в советское время не уделялось должное внимание. Имелись лишь отдельные чрезвычайно эклектичные упоминания. Первое комплексное исследование технического аспекта по данной тематике было проведено С.С. Бережным ([Бережной, 1994](#)). Эта работа монография стала логическим продолжением его более ранних работ по составлению максимально полного справочника ВМФ СССР, и, разумеется, в первую очередь включала суда разными путями оказавшиеся в военно-морском флоте. Суда торгового флота автор рассматривал лишь в случае если они были демобилизованы и состава ВМС. Что касается речных трофеев и репараций, то в основном они исследовались в региональном аспекте ([Березин, 2014](#)). В этой связи имели большое значение различные интернет-форумы, на которых авторы делились своими воспоминаниями об использовании трофейной техники в разных регионах и сообщениями региональной периодики об этом. Вероятно, первой попыткой обобщить эту информацию в российском масштабе стала работа Е.Л. Смирнова, вышедшая в 2024 г. ([Смирнов, 2024](#)). Несмотря на свои явные недостатки, такие как явную неполноту представленных материалов, а также чрезвычайную лаконичность биографических справок по судам, на сегодняшний момент она пока остается наиболее фундаментальной работой по данному вопросу.

4. Результаты

Речной флот СССР в годы Великой отечественной войны понёс тяжёлые потери – несколько тысяч самоходных и несамоходных судов, которые погибли в ходе боевых действий либо были захвачены противником, и позже уничтожены при отступлении с оккупированных территорий. Чтобы восполнить эти потери, Главным трофейным управлением Красной Армии и представителями Народного комиссариата речного флота в 1945 году на территории Восточной Германии, был описан весь речной флот, обнаруженный на реках, для определения состава и количества судов, предполагаемых к передаче Советскому Союзу ([ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 14. Д. 41](#)), ([ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 15. Д. 11](#)). Каждому судну был присвоен буквенно-цифровой номер судового свидетельства, или попросту – транзитный номер. Например, СБ – самоходная баржа + комбинация цифр. Аналогичные коды имели и баржи: БМ – баржа металлическая, БК – баржа композитная и т.д. Иногда код был только цифровым. В течении 4 лет с 1945 г. по 1948 г., по Балтийскому морю репарационные суда порожними и с грузом угля, кокса, цемента, пиломатериалов, бумаги, фанеры, стекла, кабеля, кирпича полнотелого, пустотелого и шамотного, смолы, линолеума, резины, карбида, пробки, целлюлозы, шпигата, рельс, металлических труб, цветных металлов, абразивного зерна, тепловозов и вагонов, дизельного топлива, смазочных масел, овощей, крахмала, лошадей, скота, станков и разного оборудования демонтированных немецких заводов и фабрик, перегонялись в порты СССР на Балтике: Ленинград, Калининград, Вентспилс и Таллин, а далее распределялись по речным пароходствам ([РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 10. Д. 54](#)).

Камское речное пароходство, одно из крупнейших в СССР, во время войны понесло лишь незначительные потери – восемь судов, которые были потоплены во время битвы за Сталинград: грузопассажирские теплоходы «Александр Невский» (1940 г., 800 л.с.) и «Татария» (1934 г., 700 л.с.), грузопассажирский колёсный пароход «Нижеволгострой» (1885 г., 600 л.с.), грузовой теплоход «Кара-Калпакия» (1913 г., 1639 т., 300 л.с.), буксир «Газоход-1» (1936 г., 60 л.с.), а также три баржи 307 (1928 г., 2770 т.), 863 (1871 г., 1800 т.), и деревянная 853 (1926 г., 2300 т.). Но по распределению, Камское пароходство тоже получило немецкие суда – грузовые пароходы и теплоходы, буксиры разных типов, пассажирские пароходы, баржи сухогрузные. А Камское Бассейновое управление пути получило 4 земснаряда, 8 барж, 4 буксира, 2 грузовых судна. Всего в Камское пароходство поступило около 200 репарационных судов, из них 70% составили сухогрузные баржи. Некоторая часть из полученных немецких судов, позже были переданы с Камы в волжские пароходства ([ГАПК. Ф. 196. Оп. 3](#))*.

* Здесь и далее биографические справки по судам составлены на основе информации следующих дел данной описи: 101,102, 103, 104, 105, 106,107, 108, 109, 121, 122, 123, 130, 131, 132, 144, 145, 146, 155, 156, 157, 1171, 447, 164, 165, 166, 167, 195, 196, 197, 198, 214, 215, 216, 217, 218, 244, 250, 251, 252, 253, 254, 255,



Рис. 1. Бывшие немецкие СТ-383 и баржа 3574 у причала Мелькомбината в Перми, ок. 1960 г. (ГАПК. Фонд фотографий. Оп. 24 п. Д. 108. Л. 3)

Представители Камского пароходства в Ленинграде и Калининграде, принимали суда, и со своими командами перегоняли их на Каму в течение четырёх лет. По приходу в пароходство, суда вместо индекса, получали новые имена. Сразу же встал вопрос освоения непривычной немецкой техники. Для этого, с 1 февраля по 15 апреля 1947 г., при судоремонтных заводах Чистополь, Курья, Заозёрье, Симониха, проводились курсы без отрыва от производства для капитанов, механиков и их помощников по ознакомлению с немецкими судами и их узлами и механизмами. Занятия проходили два раза в неделю. Для занятий была создана учебная программа с приложением к ней учебных пособий. Один из главных вопросов программы, была эксплуатация грузовых судов с дизелями, т.к. до войны грузовые теплоходы в СССР имели лишь малое распространение. На 1950 г., когда поступление трофеев практически прекратилось, в Камском речном пароходстве из 526 судов всех типов, 156 были немецкими (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3). Соотношение советских судов и немецких в цифрах выглядело так:

Грузопассажирский флот: 68/5;

Грузовой флот: 0/29;

Буксирный флот: 120/16;

Баржевый флот: 309/106.

Трофейные «немцы» из Камского речного пароходства активно работали в Березниках* (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3).

256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 279, 280, 281, 282, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 4027, 1210, 1211, 1220, 1243, 1244, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264, 1265, 1610, 1620, 1621, 1960, 1969.

* Город Березники создан в 1932 г. Расположен на берегу реки Кама, в 200 км севернее Перми. Население на 1939 г. 64,6 тыс. чел., на 1959 год 106,1 тыс. чел. Промышленность на 1948 г.: Азотно-туковый завод, Содовый завод, Завод № 237, Калийный комбинат, Магнийный завод, Завод силикатного кирпича, Хлебокомбинат, Швейная фабрика, Березниковская ТЭЦ, Металлообрабатывающий завод им. Петровского (эвакуированный из Одессы), Цементный завод,

В 1947 и 1953 гг. для перевозки химикатов и взрывчатых веществ на линии Березники-Тихие Горы использовался грузовой теплоход СТ-362 (б. «Meiningen»). Построен в 1928 г. на верфи «Gebrüder Sachsenberg» в Roßlau по заказу NNFG («Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrtsges»), Hamburg. Грузоподъёмность 321 т., длина 51,50 м, ширина 5,94 м. Мощность дизеля MAN 235 л.с. С 1946 г. СБ-1977. Списан в декабре 1964 г. (Рисунок 4).

С 1948 г. на переправе Березники – Усолье начал работать буксир «Окунь», бывший «Karl-Marie», с 1946 года 03331. Построен на верфи «Gebrüder Wiemann», Brandenburg в 1917 г., владелец Р. Krüger, Röbel an der Müritz. Длина 22,30 м, ширина 4,30 м, высота борта 2,15 м. Мощность паровой машины 80 л.с. Буксировал несамоходный пассажирский Паром № 3 грузоподъёмностью 40 т. Зимой 1955-56 гг. «Окунь» находился на текущем ремонте в Усольском отстойно-ремонтном пункте. Был списан в августе 1965 г. и разобран на металл в Березниках (Рисунок 3).

В декабре 1948 г., к пристани Березники приписали для работы на линии Березники-Пожва следующие баржи:

3537. С 1946 г. БМ-615, 1900 г., грузоподъёмность 430 т., длина 50,4 м, ширина 6,38 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,95 м, порожним 0,43 м.

3538. С 1946 г. БМ-3151, 1915 г., грузоподъёмность 400 т., длина 51,7 м, ширина 5,98 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,88 м, порожним 0,4 м. В июне 1967 г. безвозмездно передана тресту «Камлесосплав».

3545. С 1946 г. БМ-1081, 1905 г., грузоподъёмность 205 т., длина 46,9 м, ширина 5,46 м, высота борта 2,07 м, осадка в грузу 1,28 м, порожним 0,37 м. Списана в 1958 г.

3548. С 1946 г. БМ-0663, 1903 г., грузоподъёмность 160 т., длина 49,7 м, ширина 4,4 м, высота борта 1,81 м, осадка в грузу 1,37 м, порожним 0,3 м. Списана в декабре 1961 г.

3551. С 1946 г. БМ-0916, 1920 г., грузоподъёмность 240 т., длина 41,5 м, ширина 5,1 м, высота борта 2,17 м, осадка в грузу 1,67 м, порожним 0,35 м. Списана в декабре 1962 г.

3559. С 1946 г. БМ-1623, 1912 г., грузоподъёмность 270 т., длина 39,2 м, ширина 4,96 м, высота борта 2,45 м, осадка в грузу 1,99 м, порожним 0,4 м. В 1965 г. переоборудована для сбора подсланевых вод. Списана в феврале 1967 г.

3566. С 1946 г. БМ-02266, грузоподъёмность 190 т., длина 40,3 м, ширина 4,5 м, высота борта 2,1 м, осадка в грузу 1,59 м, порожним 0,4 м. Списана в июне 1959 г.

3571. С 1946 г. БМ-02409, 1910 г., грузоподъёмность 230 т., длина 41,5 м, ширина 5,06 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,64 м, порожним 0,37 м. Списана в декабре 1958 г.

3577. С 1946 г. БК-02535, 1910 г., грузоподъёмность 320 т., длина 48 м, ширина 6,5 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,5 м, порожним 0,3 м. Списана в марте 1965 г.

3578. С 1946 г. БМ-2559, грузоподъёмность 200 т., длина 45,5 м, ширина 5,38 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,35 м, порожним 0,4 м. Списана в ноябре 1958 г.

3579. С 1946 г. БМ-2268 (б. CODAM-61). Построена в 1922 г. на верфи «De Wachter in Voorn» (Бельгия), последний владелец «Codam Scheepvaart Maatschappij NV», Rotterdam (Голландия). Грузоподъёмность 320 т., длина 39,3 м, ширина 6,62 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,83 м, порожним 0,4 м. Списана в декабре 1968 г.

3584. С 1946 г. БМ-03213, грузоподъёмность 190 т., длина 42 м, ширина 4,8 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,41 м, порожним 0,31 м. Списана в сентябре 1960 г.

В декабре того же 1948 г., к пристани Березники для перевозки пассажиров на линии Усолье – Орёл приписали моторную шаланду СБ-1988. В прошлом «Osthafen». Построена в 1928 г. на верфи «Menzer», Geesthacht. Владелец «Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd AG», Hamburg и Breslau. Грузоподъёмность 137,9 т.; длина 28 м; ширина 4,95 м; высота борта 1,9 м; осадка порожним 0,25 м. Мощность дизеля «Deutz» 75 л.с. СБ-1988 возила пассажиров в 1949 и 1950 гг. Далее была переименована в «Иньва». Могла перевозить 236 пассажиров. Зимой 1955-56 гг. находилась на текущем ремонте в Усольском отстойно-ремонтном пункте. Списана в декабре 1962 г. (Рисунок 5).



Рис. 2. «Забойщик» (б. «ВМOS-ХII») (архив газеты «Новая городская газета», Березники)

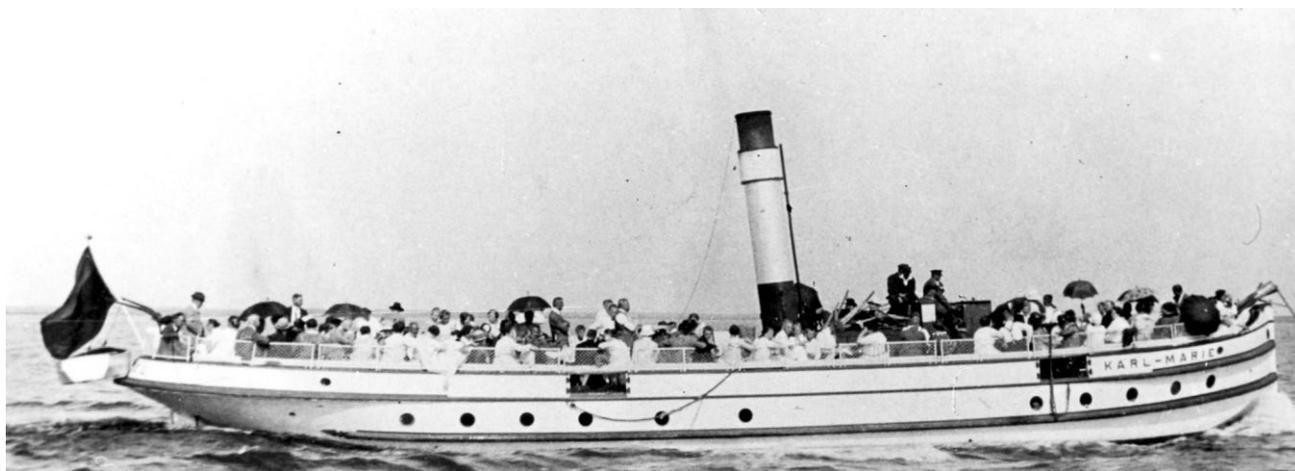


Рис. 3. Буксир «Karl-Marie», впоследствии «Окунь»

В 1950 г. для работы на линии Березники – Камбарка, к выше перечисленным баржам добавились следующие.

3507. С 1946 г. БМ-2311, 1918 г., грузоподъёмность 160 т., длина 39,7 м, ширина 4,35 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,41 м, порожним 0,35 м. С 1956 г. стояла в Березниках как стоечная баржа с топливом. Списана в феврале 1967 г.

3560. С 1946 г. БМ-00502, 1910 г., грузоподъёмность 230 т., длина 40,7 м, ширина 5,05 м, высота борта 2,03 м, осадка в грузу 1,65 м, порожним 0,4 м. Списана в июле 1961 г.

3595. С 1946 г. БК-2420, 1910 г., грузоподъёмность 185 т., длина 39,3 м, ширина 6,2 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,485 м, порожним 0,3 м. Списана в мае 1968 г.

На линии Березники – Пожва в том же году работали две баржи.

3539. С 1946 г. БК-1390, 1902 г., грузоподъемность 330 т., длина 51,75 м, ширина 5,9 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,63 м, порожним 4 м. Списана в апреле 1964 г.

3580. С 1946 г. БМ-2677, 1900 г., грузоподъемность 160 т., длина 41,9 м, ширина 5 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,17 м, порожним 0,3 м. Списана в декабре 1963 г.



Рис. 4. Теплоход «Meiningen», впоследствии СТ-362



Рис. 5. Теплоход «Иньва» привез отдыхающих из Березников в Огурдино

В 1951-52 гг. к пристани Березники, для буксировки барж с рудой и металлической стружкой в Пожву, был приписан буксир с кормовым гребным колесом «Рудокоп», бывший «Nordost». С 1946 г. – 01910. Построен в 1896 г. на верфи «Gebruder Sachsenberg», Roßlau. Владелец «Dampfer-Genossenschaft», Fürstenberg/Oder. Грузоподъемность 90 т., длина 45,41 м, ширина 5,75 м, высота борта 2,05 м, осадка 0,88 м. Мощность паровой машины 280 л.с. В 1958 г. передан в Вятское речное пароходство, где был списан в том же году. Далее был

перестроен в нефтестанцию НС-2 для заправки судов мазутом. Окончательно списан в 1990 г. (Рисунок 6).

В январе 1953 г. для работы на линии Березники – Пожва, были приписаны следующие баржи.

3592. С 1946 г. БК-3491, грузоподъёмность 180 т., длина 40 м, ширина 4,5 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,47 м, порожним 0,3 м. Списана в июне 1959 г.

3594. С 1946 г. БК-4010, 1927 г., грузоподъёмность 225 т., длина 41 м., ширина 5,05 м, высота борта 2,12 м, осадка в грузу 1,68 м, порожним 0,4 м.

3599. С 1946 г. БК-2420, 1910 г., грузоподъёмность 410 т., длина 65 м, ширина 7,95 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,28 м, порожним 0,37 м. Списана в декабре 1963 г.

С апреля 1956 г. к пристани Березники был приписан пассажирский теплоход «Стремительный», бывший паровой буксир «Pionier», с 1946 г. 03332. Построен в 1900 г. на верфи «Stettiner AG für Schiffs-und Maschinenbau», последний владелец «Karl Schulze», Biederitz. Грузоподъёмность 15,6 т., длина 18,9 м, ширина 4,44 м, высота борта 1,68 м, осадка 1,23 м. Буксир был оснащён одной паровой машиной мощностью 110 л.с. В начале 1950-х гг. перестроен в теплоход, был установлен дизель ЗДб мощностью 150 л.с. Мог перевозить 100 пассажиров. Списан в октябре 1970 г.

С июля 1956 г. в Березниках работал пассажирский паром «Забойщик», переоборудованный из буксира с кормовым гребным колесом «ВМОС-ХП», с 1946 г. – 03336. Построен в 1898 г. на верфи «Stettin-Grabow», последний владелец «Böhmisch-Mährische Oder-Schiffahrts AG», Prag. Грузоподъёмность 105 т., длина 42 м, ширина 5,67 м, осадка в грузу 1,2 м, порожним 0,75 м. Мощность паровой машины 290 л.с. Как паром мог перевозить 291 пассажира. Списан в 1962 г. (Рисунок 2).

С августа 1956 г. по 1963 г. в Березниках находилась плавучая мастерская «Кама». Она была построена на основе баржи 3518, с 1946 г. БМ-3036. Построена в 1928 г. в Штеттине. Грузоподъёмность 816 т., длина 65,3 м, ширина 8,1 м, высота борта 2,15 м, осадка в грузу 1,65 м, порожним 0,4 м. Укомплектована Судовой верфью № 2 в посёлке Орёл. В марте 1963 г. исключена из группы заводского оборудования и переименована в Понтон №29. Далее понтон был передан в стоечный флот порта Пермь. Списан в 1967 г.



Рис. 6. «Рудокоп» вместе с буксиром «Сильный» у пристани в Аркуле (Берзин, 2014)

В апреле 1963 г. к пристани Березники была приписана баржа 3567, с 1946 г. БК-2291, 1931 г., грузоподъемность 430 т., длина 40 м, ширина 4,5 м, высота борта 2,15 м, осадка в грузу 1,25 м, порожним 0,43 м. В конце года была передана порту Лёвшино, списана в мае 1966 г.

1965 г. у пристани Березники отработала баржа 3604, с 1948 г. БК-083, 1897 г., грузоподъемность 540 т., длина 53 м, ширина 8,2 м, высота борта 2,05 м, осадка в грузу 1,45 м, порожним 0,4 м. Списана в декабре 1965 г.

В 1966 г. в качестве стоечных барж к пристани Березники были приписаны две баржи.

3542. С 1946 г. БК-3478, 1929 г., грузоподъемность 220 т., длина 45,9 м, ширина 6,38 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,3 м, порожним 0,45 м.

3546. С 1948 г. 081, композитная баржа N.N.V.E-254. Владелец N.N.V.E («Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt-AG», Hamburg). Построена в 1887 г., грузоподъемность 285 т., длина 46,67 м, ширина 6,37 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,5 м, порожним 0,42 м. С 1967 г. находилась в Березниках как стоечная баржа. Списана в апреле 1971 г.

3533. С 1946 г. БК-2191, 1930 г., грузоподъемность 514 т., длина 53,7 м, ширина 8,15 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,45 м, порожним 0,47 м. В октябре 1967 г. была безвозмездно передана Камскому целлюлозно-бумажному комбинату.

В 1968 г. к пристани Березники была приписана баржа 3903, предназначенная для хранения смазочного масла и дизельного топлива. Грузоподъемность 80 т. До 1967 г. это был грузовой теплоход СТ-365, бывший «Marie Luise». С 1946 г. СБ-02025, Построен в 1941 г. на верфи «K. Grieseler», Mucrena/Saale. Владелец Karl Grieseler, Magdeburg. Грузоподъемность 300,9 т., длина 42,10 м, ширина 5,08 м, высота борта 2,25 м, осадка в грузу 1,75 м. Мощность дизеля «Deutz» 140 л.с., скорость 14,6 км/ч. Баржа была списана в июне 1974 г.

В сентябре 1970 г. к порту Березники были приписаны две баржи:

3511. С 1946 г. БМ-3225, 1926 г., грузоподъемность 430 т., длина 50,5 м, ширина 6,3 м, высота борта 2 м. Списана в декабре 1976 г.

3574. С 1946 г. БМ-2446, 1917 г., грузоподъемность 440 т., длина 50,5 м, ширина 6,5 м, высота борта 2,5 м. Списана в июне 1979 г. и разобрана на металл в Березниках (Рисунок 1).

В декабре 1970 г. добавилась баржа 3607. С 1946 г. БМ-2140, 1910 г., грузоподъемность 670 т., длина 58 м, ширина 7,9 м, высота борта 2,6 м. Списана в июне 1982 г. и разобрана на металл в Березниках.

5. Заключение

Немецкие репарационные суда, полученные Камским речным пароходством, внесли большой вклад в послевоенное развитие народного хозяйства Молотовской (позже – Пермской) области. Буксиры и грузовые суда по мере износа и их замены новыми судами отечественной постройки, были списаны в 1960-70 гг. Некоторые баржи верой и правдой служили до середины 1980-гг.

Литература

АГБ – МБУ «Архив города Березники».

ГАПК – Государственный архив Пермского края.

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

РГАЭ – Российский государственный архив экономики.

Бережной, 1994 – Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Якутск, 1994. 190 с.

Березин, 2014 – Березин Е.В. Суда иностранной постройки на Вятке // Герценка. 2014.

№ 26.

Смирнов, 2024 – Смирнов Е.Л. Суда трофейные, репарационные и ленд-лиза. М., 2024.

502 с.

References

АГБ – MBU «Arkhir goroda Berezniki» [MBU "Archive of the city of Berezniki"].

Berezhnoi, 1994 – Berezhnoi, S.S. (1994). Trofei i reparatsii VMF SSSR [Trophies and reparations of the USSR Navy]. Yakutsk, 190 p. [in Russian]

Berezin, 2014 – *Berezin, E.V.* (2014). Suda inostrannoi postroiki na Vyatke [Foreign-built ships on the Vyatka]. *Gertsenka*. № 26. [in Russian]

GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia [State Archive of Perm Krai].

GARF – Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii [State Archive of the Russian Federation].

RGAE – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archive of Economics].

Smirnov, 2024 – *Smirnov, E.L.* (2024). Suda trofeinye, reparaatsionnye i lend-liza [Captured, reparation and lend-lease ships]. М., 502 p. [in Russian]

Трофеи Победы в Березниках

Владислав Валерьевич Жданов ^a

^a ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. В годы Великой Отечественной войны речной флот СССР понес значительные потери, что оказало серьезное влияние на его возможности. Тысячи судов, как самоходных, так и несамоходных, были уничтожены в ходе боевых действий или захвачены противником, что создало необходимость в срочном восполнении. В 1945 г., после окончания войны, Главное трофейное управление Красной Армии совместно с представителями Народного комиссариата речного флота начали работу по инвентаризации и оценке речного флота, обнаруженного на территории Восточной Германии. Это мероприятие стало важным шагом в восстановлении речного транспорта, который играл ключевую роль в обеспечении экономики страны. Каждое судно, найденное на реках, получало уникальный буквенно-цифровой транзитный номер, что упрощало его учет и дальнейшую эксплуатацию. В период с 1945 по 1948 гг. в СССР поступили репарационные суда, которые использовались для транспортировки различных грузов, от угля до оборудования и пассажиров. Камское речное пароходство, одно из крупнейших в стране, также получило значительное количество немецких судов, что позволило ему продолжить свою деятельность в послевоенный период. Предлагаемая работа посвящена анализу процесса интеграции репарационных судов в Березниковском порту Камского речного пароходства.

Ключевые слова: трофеи, репарации, речной флот, Камское речное пароходство, порт Березники.