

Copyright © 2021 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
 Russkaya Starina  
 Has been issued since 2010.  
 E-ISSN: 2409-2118  
 2021. 12(1): 47-53

DOI: 10.13187/rs.2021.1.47  
[www.ejournal15.com](http://www.ejournal15.com)



## The Fleet of the “Udmurtles” Churovsky Logging Enterprise

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, b, c, \*</sup>, Svetlana L. Bautina <sup>d</sup>

<sup>a</sup>Cherkas Global University (International Network Center for Fundamental and Applied Research), Washington, USA

<sup>b</sup>Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

<sup>c</sup>Moscow Psychoanalyze Institute, Russian Federation

<sup>d</sup>Kama’s Institute of Humanitarian and Engineering Technologies, Russian Federation

### Abstract

Thy publication continues a series of works by the authors devoted to the fleets of small enterprises in Udmurtia. The purpose of this article is to study the composition and evolution of the fleet of the “Udmurtles” Churovskiy logging enterprise. On the basis of a critical comparison of the logging enterprise’s own documentation, currently stored in the archive sector of the Yakshur-Bodya village administration, and Udmurtles’ documentation from the Central State Archive of the Udmurt Republic it is shown that from 1952 to 1957 the enterprise had two vessels: the boat “Lesnik” (type T-63) and the self-propelled passenger barge “Otvazhny” (type T-81 P). The other vessels mentioned in the documentation were probably only formally listed at the timber company. Most likely the “Lesnik” later became the boat “Moryak” of the Izhevsk exploitation office.

**Keywords:** logging enterprise, navigation, water transport, Udmurtia, Izhevsky pond, Churovsky logging enterprise.

### 1. Введение

Чуровское лесное промышленное хозяйство было создано в составе предприятия «Удмуртлес» в 1931 г. После реорганизации в 1941 г. в мехлесопункт оно вошло в «Ижлес», где находилось вплоть до 1949 г., когда в ходе очередной реорганизации уже на правах леспромхоза вошло в состав Удмуртского комбината по лесозаготовкам, сплаву, лесопилению и деревообработке «Удмуртлес». Небольшой период своей истории с 1952 по 1957 гг. Чуровский леспромхоз имел свой флот на Ижевском пруду. Задачей данного исследования является реконструкция эволюции и состава флота на основе имеющейся архивной делопроизводственной документации леспромхоза.

### 2. Материалы и методы

В настоящее время делопроизводственная документация Чуровского леспромхоза оказалась разделенной между двумя архивами. Те отчеты, которые писались и сдавались в дирекцию комбината «Удмуртлес», вместе с другими документами оказались в составе фонда предприятия в Центральном государственном архиве Удмуртской Республики

\* Corresponding author

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

(ЦГА УР). Копии отчетов, оставшиеся на месте, с остальными документами леспромхоза попали в фонды Архивного сектора Администрации Якшур-Бодьинского района (ЯБА). Это дало уникальную возможность сверить обе версии отчетов и на основе исправлений выдвинуть ряд гипотез. Большую ценность оказали также приказы по личному составу хозяйства, позволившие уточнить информацию по выявленным судам (ЯБА), а также ежегодные отчеты Центрального статистического управления (далее – ЦСУ), подаваемые «Удмуртлесом» (ЦГА УР). Поскольку катер «Лесник», по-видимому, вошел во флот Ижевской эксплуатационной конторы, весьма полезным оказалась документация по ней, хранящаяся в Управлении по делам архивов Администрации города Сарапула (СГА).

В качестве главного используемого метода выступил метод историзма, когда факты по разным источникам увязывались между собой исключительно по хронологическому принципу. Это дало возможность установить, что флот Чуровского леспромхоза состоял всего из двух катеров, тогда как остальные упоминающийся суда, вероятно, числились на балансе лишь формально.

### 3. Обсуждение и результаты

К 1949 г., когда множество небольших лесных хозяйств Удмуртии вошли в состав комбината «Удмуртлес», свой флот на Ижевском пруду имел лишь Сельчинский леспромхоз. В его составе были пароход «Красный сплавщик» и катер типа НКЛ. Приказом № 296 комбината «Удмуртлес» от 11 ноября 1952 г. Сельчинский и Чуровский леспромхозы объединялись в один – Чуровский. При этом сплавной участок на Воложке оставался в Сельчинском участке (ЯБА. Ф. 34. Оп. 2. Д. 181. Л. 88). Так формально флот бывшего Сельчинского леспромхоза оказался в Чуровском, но к этому времени «Красный сплавщик» передали в Ижевскую эксплуатационную контору Удмуртского управления малых рек, а катер типа НКЛ – в Сарапульский леспромхоз. В итоге флот Чуровского леспромхоза начался с нуля.

В отчете Чуровского леспромхоза за 1952 г. в ведомости движения основных средств в графе «приход» значится: по пункту баланса 1-17 приход: «теплоход», принят от Техснаба стоимостью 229,9 тыс. руб. Эта же сумма идет в увеличение баланса (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 524. Л. 31). По уменьшению баланса имеется запись: «пароход», переданный, как значится в ведомости, «малым рекам», стоимостью 7,5 тыс. руб. Эта же сумма идет на уменьшение баланса, как «переданная на сторону» (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 524. Л. 33). В итоговой ведомости по форме № 26-вод за этот год в хозяйстве числится одно буксирное судно с мощностью машин 110 л.с., перевезшее за год 14,8 т груза (все – дрова) (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 524. Л. 46). Вполне очевидно, что в качестве парохода тут упомянут «Красный сплавщик», у которого произведена передача какого-то оставшегося еще у леспромхоза имущества, например ЗИПа, поскольку 7,5 тыс. руб. по курсу 1952 г. – это цена небольшой деревянной лодки, но никак не парохода. А вот буксирный теплоход, поскольку он получен от отдела технического снабжения, явно новый, только что переданный с завода.

В отчете Чуровского леспромхоза за 1953 г. в форме № 26-вод, на балансе хозяйства на 1 января 1954 г. числится одно буксирное судно с мощностью двигателя 110 л.с., перевезшее за год 12,8 т дров (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 1. Л. 129). Поскольку других судов в хозяйстве нет, ясно, что это все тот же катер, приобретенный в прошлом году.

Отчет 1954 г. показывает по графе 1-5 прихода катер, принятый от Техснаба, стоимостью 117,7 тыс. руб. Эта же сумма зачислена в графу увеличения баланса предприятия (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 736. Л. 114). Однако в графе имеющегося оборудования на этот год у предприятия числятся «катер буксирный» 1 шт. и «самоходные баржи» 2 шт. (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 736. Л. 127), из чего можно заключить, что 117,7 тыс. руб. – это стоимость двух судов. Формы № 26-вод в отчете этого года нет, так что проверить это предположение невозможно. Но под буксирным катером явно имеется в виду все тот же катер мощностью 110 л.с.

В ведомости движения основных средств Чуровского леспромхоза за 1955 г. имеется запись, что в этом году из состава хозяйства на баланс «Марилеса» передана одна баржа стоимостью 56,2 тыс. руб. Эта сумма записана в уменьшение баланса по графе 1-6 (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 5. Л. 46). При этом в соответствии с тем же отчетом на начало 1956 г. среди

«прочего оборудования» в хозяйстве числились «катер буксирный» 1 шт. и «баржа самоходная» 1 шт. (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 5. Л. 840б.). Это подтверждает предположение о том, что в 1954 г. в сумму 117,7 тыс. руб. в состав средств леспромхоза вошло две баржи. Если одна стоила 56,2 тыс., то у хозяйства осталась еще одна стоимостью в 61,5 тыс. руб. Форма № 26-вод в отчете хозяйства за этот год снова отсутствует.

Из отчета ЦСУ объединения «Удмуртлес» известно, что в 1955 г. тресту «Марилес» по распоряжению Минлеспрома РСФСР от 7.05.1955 № Г-1379, подтвержденного телеграммой от 13.02.1956 г., переданы баржа (балансовая стоимость 56,2 тыс. руб.) и катер (стоимость 55,5 тыс. руб., износ 2,6 тыс. руб.) (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4016. Л. 107). Судя по стоимости, 56,2 тыс. руб., как раз имеется в виду самоходная баржа Чуровского леспромхоза.

Судя по отчету Чуровского леспромхоза за 1956 г., в этом году от Глазовской сплавной конторы в хозяйство поступил «пассажирский катер» стоимостью 61,9 тыс. руб., увеличение на эту сумму произошло по графе 1-6 балансового отчета. В ведомости изначально была указана сумма 65,3 тыс. руб., но ее зачеркнули. Скорее всего, имеется в виду, что на момент приемки судно имело небольшой физический износ, объясняющий разницу в суммах (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 7. Л. 34). Цифра в 65,3 тыс. руб. очень близка к стоимости баржи, полученной в 1954 г. Но в этой связи любопытна опись оборудования, где в разделе «прочее оборудование» числятся: «катер буксирный» 1 шт., «баржа самоходная» 1 шт. и «катер пассажирский» 1 шт. Что интересно, все записи зачеркнуты и поверх них имеются другие («Бульдозер» и «Токарные станки») (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 863. Л. 2280б.). В том же отчете, в копии, оставшейся в Чуровском леспромхозе, формы по детализации оборудования в «прочем оборудовании» хозяйства указано на 1 января 1957 г.: «катер буксирный» 1 шт., «баржа самоходная» 1 шт. и «катер пассажирский» 1 шт. (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 7. Л. 1900б.). Здесь записи уже не зачеркнуты. Это доказывает, что баржа, полученная в 1955 г., и баржа, полученная в 1956 г. от Глазовской сплавной конторы, – разные суда.

Из отчета за 1956 г. Глазовской сплавной конторы известно, что в этот год хозяйство приняло от Техснаба катер типа Т-81л (так в документе, вероятно, имеется в виду Т-81п – пассажирская версия самоходной баржи типа Т-81) с балансовой стоимостью 61 907 руб. 25 коп. Эта же сумма прошла в увеличение баланса предприятия (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 864. Л. 139). Однако в ведомости за тот же год в графе «расход» имеется запись «катер Т-81», переданный Чуровскому леспромхозу с балансовой стоимостью 61 907 руб. 25 коп., и эта же сумма записана в уменьшение баланса хозяйства (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 864. Л. 1400б.). Приобретение катера подтверждается также расшифровкой строки баланса 01 «Законченные работы и приобретения основных средств, предусмотренных государственным планом» на 1 января 1957 г. Здесь пунктом 6 значится «катер Т-81л» (снова так в документе, следует читать Т-81п), полученный от Техснаба в июле этого года. В ведомость впечатана балансовая стоимость судна 61 907 руб. 25 коп., но она зачеркнута и выше синими чернилами написано 62 087 руб. 25 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 864. Л. 218). Совпадение сумм однозначно указывает, что пассажирский катер – это полученный в июле 1956 г. Глазовской сплавной конторой катер типа Т-81 П, который до конца года был передан в Чуровский леспромхоз.

Частично информация по барже конкретизируется имеющейся документацией Управления делами Совета Министров УАССР, в которой есть переписка относительно этого судна. 6 октября 1956 г. заместитель председателя Совета министров УАССР В. Ворончихин, очевидно, по предложению Управления по освоению малых рек обратился к заместителю министра лесной промышленности РСФСР И.И. Радчуку с письмом № 901/5: «Из-за отсутствия постоянного моста через р. Чепца предприятия местной промышленности, колхозы и МТС северных районов Удмуртской республики в весенний период лишены возможности иметь постоянную связь с Глазовскими базами и железной дорогой, что отрицательно сказывается на развитии колхозов и предприятий северных районов республики. Совет Министров Удмуртской АССР просит Вас разрешить произвести передачу вновь полученного Глазовской сплавной конторой комбината «Удмуртлес» пассажирского катера на баланс отдела речного транспорта при Совете Министров Удмуртской АССР для эксплуатации на реке Чепца по обслуживанию колхозов и МТС. Вышеуказанный катер по заявлению директора Глазовской сплавной конторы тов. Белова И.И. для эксплуатации не

нужен» (ЦГА УР. Ф. Р-551. Оп. 2. Д. 2207. Л. 79). В ответ было получено письмо № 408 от 5 ноября 1956 г.: «Министерство не считает возможным передать отделу речного транспорта при Совете Министров Удмуртской АССР пассажирский катер, принадлежащий комбинату Удмуртлес, так как по сообщению комбината катер нужен комбинату на Ижевском пруду для производственных нужд» (ЦГА УР. Ф. Р-551. Оп. 2. Д. 2207. Л. 80).

Указанная переписка говорит о том, что, скорее всего, было какое-то более раннее решение по получению Глазовской сплавной конторой катера, к 1956 г. утратившее актуальность. Именно поэтому директор конторы и согласился передать судно. Но руководство комбината уже решило передать его Чуровскому леспромхозу.

В форме № 26-вод Чуровского леспромхоза за 1956 г. показаны два судна суммарной мощностью 142 л.с. Но при составлении формы допустили опisku, и в детализации указано лишь одно буксирное судно мощностью 110 л.с. По логике, второе должно быть указано как грузопассажирское мощностью 32 л.с. Суда перевезли за год 5,7 т дров и 0,7 т прочих грузов (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 7. Л. 117). В форме отсутствует какое-либо упоминание о второй самоходной барже, что позволяет сделать вывод, что эта баржа числится на балансе предприятия лишь формально, по факту находясь где-то еще. Форма № 26-вод Глазовской сплавной конторы дает прочерки по всем пунктам за этот год (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 864. Л. 155), что может указывать на отсутствие каких-либо работ судна в этом хозяйстве: баржу передали сразу после получения.

По отчету 1957 г., на 1 сентября этого года на балансе Чуровского леспромхоза числился «катер (баржа самоходная)» 1 шт. (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 10. Л. 34). В этом году флот хозяйства ликвидировали. В ведомости уменьшения баланса по пункту 1-6 имеется две записи: «теплоход», переданный «обкому союза» с балансовой стоимостью 61,9 тыс. руб. и «теплоход», переданный «стройуправлению» в 229,2 тыс. руб. Обе суммы идут в уменьшение баланса предприятия (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 956. Л. 324).

25 сентября 1957 г. главный механик Чуровского леспромхоза М.Е. Копотев передал по акту механику Сельччинского лесоучастка К.К. Чиркову находящееся на участках Сельчка, Красное и Воложка оборудование, среди которого под № 16 числился «катер (баржа самоходная)» 1 шт. (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 10. Л. 35-35об.).

6 июля 1957 г. на основании приказа по комбинату «Удмуртлес» № 64/к от 5 июля 1957 г. был составлен акт по передаче от Чуровского леспромхоза комбината «Удмуртлес» Чуровскому леспромхозу материальных ценностей. Среди раздела IV «Средства производства, механизмы» имелись следующие позиции: «катер исправный» 1 шт. и «теплоход исправный» 1 шт. (ЯБА. Ф. 34. Оп. 1. Д. 10. Л. 64).

Таким образом, обобщая все отчеты можно сказать, что в 1952 г. в Чуровском леспромхозе появился буксирный катер в 229,9 тыс. руб. Очевидно, катер был новый, только что построенный, поэтому хозяйство его получило от Техснаба. В 1957 г. его передали стройуправлению за 229,2 тыс. руб. Получающаяся разница в 700 руб., вероятнее всего, – амортизационные отчисления.

В 1954 г. также от Техснаба предприятие приняло две самоходные баржи, которые, по-видимому, числились за ним лишь на бумаге. В 1955 г. одну из них передали в «Марилес», судьба второй, исходя только из документации хозяйства, не понятна.

В 1956 г. от Глазовской сплавной конторы леспромхоз принял самоходную пассажирскую баржу стоимостью 61,9 тыс. руб. Ее под этой же стоимостью в 1957 г. передал на баланс обкома.

Частично дополняют информацию о катерах приказы по Чуровскому леспромхозу.

В 1953 г. в составе хозяйства появился катер «Лесник». Первое упоминание о судне содержится в докладной механика И.А. Новоселова, из которой можно узнать, что 21 июня 1953 г. механик катера не явился на работу и его перевели в должность рабочего (ЯБА. Ф. 34. Оп. 2. Д. 198. Л. 74). Приказом № 327 от 21 октября 1953 г. в связи с окончанием навигации команда катера расформировывалась и переводилась на другие работы. Капитан катера Серебряков (до этого работавший капитаном парохода «Красный сплавщик») передавал судно по акту механику И.А. Новоселову (ЯБА. Ф. 34. Оп. 2. Д. 198. Л. 110).

Поскольку лесосплавной участок Воложка получил «задание на буксировку кошелей по водному бассейну пруда Иж», приказом по леспромхозу № 178 от 7 мая 1954 г. в команду катера Т-63 мощностью 120 л.с. назначались капитан (старший рулевой) Н.В. Жуйков,

механик (моторист) В.Г. Климов, помощник механика (помощник моториста) В. Новоселов и два матроса.

Исходя из формулировки «команда катера принимает материальную часть по акту и несет полную ответственность за ее хранение», можно заключить, что в прошлые годы имелись какие-то прецеденты, заставившие этот пункт прямо прописать. Приказ также содержит информацию об оплате труда команды «согласно указаний, изложенных в справочнике по оплате труда на лесосплаве издания 1952 года, стр. 201». Это также, возможно, указывает на какие-то проблемы, которые в этот раз решались в соответствии с руководящими документами (ЯБА. Ф. 34. Оп. 2. Д. 227. Л. 54).

24 июня 1954 г. при вывозке кошелей из гавани Старая Воложка у катера Т-63 был сломан гребной винт. Служебное расследование признало виновным капитана судна, который «не соблюдая правил вождения катера, проходил по фарватеру Ижевского пруда, где находилось большое наличие топляков. Имеющаяся на катере лебедка не использовалась. Меры предохранения винта от поломки не приняты, несмотря на то, что случаи поломки винта происходили не впервые». Кроме наказания виновных (у капитана удержали для ремонта треть месячной зарплаты, а механику объявили выговор), в соответствии с приказом от 20 августа 1954 г. последовали и организационные меры. В срок до 15 сентября предполагалось расчистить фарватер гавани от топляка, а при выводе кошелей было предписано использовать лебедку. Механику В.Г. Климову для сохранения гребного винта от аналогичных поломок надлежало «оградить турбину вращения винта соответствующим приспособлением» (ЯБА. Ф. 34. Оп. 2. Д. 227. Л. 222).

Навигация 1955 г. прошла без инцидентов, которые нашли бы отражение в приказах, а вот приказ от 27 марта 1956 г. гласил: «В навигацию 1956 г. на буксировке кошелей древесины в город Ижевск назначаю в составе команды катера механиком катера Жуйкова Н.... капитаном катера Серебрякова А.» Из дальнейшего текста понятно, что на момент издания приказа катер находится в ремонте и подготовке к навигации. Главному механику надлежало подготовить дефектационную ведомость и наряд на ремонтные работы (ЯБА. Ф. 34. Оп. 2. Д. 253. Л. 186). Из этого приказа следует, что в это время леспромхоз располагал единственным катером, очевидно, что речь идет о Т-63.

Приказ от 16 мая 1957 г. на период навигации с 10 мая назначал команду катера с капитаном А.П. Серебряковым, механиком Н.В. Жуйковым и одним матросом (ЯБА. Ф. 34. Оп. 2. Д. 265. Л. 143). Из приказа ясно, что речь снова идет об одном судне – Т-63. Каких-либо упоминаний о пассажирской барже документы не содержат.

Далее, уже из документации Ижевской эксплуатационной конторы известно, что 28 октября 1957 г., когда на катере «Ярославль» пытались произвести пуск двигателя от аккумуляторов катера «Лесник», из-за короткого замыкания там возник пожар (СГА. Ф. Р-82, Оп. 2б. Д. 36. Л. 390б.). Поскольку «Лесник» в документации Ижевской эксплуатационной конторы не упоминается, получается, что речь идет все о том же судне леспромхоза.

По-видимому, далее «Лесник» все-таки стал катером Ижевской эксплуатационной конторы. Так, 21 октября 1961 г. в приказах по ней впервые упомянут катер «Моряк» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 57). Судя по отсутствию информации о его транспортировке, можно сделать вывод, что до этого судно принадлежало какому-то местному хозяйству.

При ликвидации Ижевской эксплуатационной конторы в апреле 1962 г. и передаче ее имущества Камскому речному пароходству среди передаваемых судов фигурировал и катер «Моряк». На нем стоял двигатель 3Д6 мощностью 150 л.с. Судно винтовое, может перевозить до пяти пассажиров, год постройки и номер паспорта неизвестны. Регистровый номер судна МР-2033, а балансовая стоимость – 4598 руб. 35 коп. Состояние его указано как «не готов, не покр[ашен]» (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 54). На 1962 г. судну запланирована перевозка 109,2 тыс. пассажиро-километров (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 67), что вряд ли было выполнимо. В самом передаточном акте при стоимости 4598 руб. 35 коп. износ судна составил 2832 руб. 00 коп. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. Л. 93). Как видно, степень износа составляет 61%. Изначальная стоимость приобретения судна Чуровским леспромхозом составляла 229,9 тыс. руб., или 22,99 тыс. руб. после денежной реформы.

С одной стороны, расхождение в стоимости достаточно велико, но, скорее всего, судно пришло в Ижевскую эксплуатационную контору уже сильно изношенным и 4598 руб. – это остаточная или передаточная балансовая стоимость, по которой оно было принято в контору. Доказательством этого может служить то, что уже 14 июня 1962 г. был издан приказ о разукomплектовании судна и подготовке его к списанию.

Таким образом, можно практически однозначно утверждать, что «Лесник», катер типа Т-63, – это впоследствии судно «Моряк» Ижевской эксплуатационной конторы. По крайней мере, на это указывает двигатель ЗДб, поскольку столь мощный мотор для относительно небольшого судна в те времена на Ижевском пруду был довольно редок. Кроме того, следует принять к рассмотрению и высокий износ и быстрое списание катера. Если его получили в 1960 г., год первого упоминания в конторе, то списание спустя два года выглядит более чем странным. И наоборот, если судно активно эксплуатировалось Чуровским леспрохозом, да еще и не раз терпело аварии, списание выглядит вполне логичным.

Ранее нами были опубликованы фотографии этого судна и сделано ошибочное предположение, что это мог быть катер НКВД типа КМ-4 (Митюков и др., 2019). В этой же работе нами было сделано предположение, что судно на фотографии из коллекции Л. Стерховой «Отважный» мог относиться к типу «Такелажница» Т-89 (Митюков и др., 2019). Но на опубликованной фотографии судно видно не полностью, поэтому вполне вероятно, что это мог быть и тип Т-81 П, как указано в документации. Это также объясняет факт, что «Отважный» был на балансе Ижевского мебельного комбината, также входившего в структуру «Удмуртлеса».

#### 4. Заключение

На основе делопроизводственной документации Чуровского леспрохоза (ЯБА), (ЦГА УР), показано, что за период существования там своего флота он насчитывал лишь два судна – катер «Лесник» (тип Т-63) и самоходную пассажирскую баржу «Отважный» (тип Т-81 П). Остальные упоминаемые в документации суда, по всей вероятности, числились в леспрохозе лишь формально. При этом катер «Лесник» – лучшая «кандидатура» для катера «Моряк» Ижевской эксплуатационной конторы, ранняя биография которого неизвестна.

#### Литература

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

ЯБА – Архивный сектор Администрации Якшур-Бодьинского района.

Митюков и др., 2019 – Митюков Н.В., Лошкарев А.Н., Баутина С.Л. Фотографии судов Ижевского и Воткинского пруда частных коллекций как источник по истории речных перевозок // *Русский архив*. 2019. № 7 (1). С. 10-20.

#### References

Mityukov i dr., 2019 – Mityukov, N.V., Loshkarev, A.N., Bautina, S.L. (2019). Fotografii sudov Izhevskogo i Votkinskogo pruda chastnykh kollektzii kak istochnik po istorii rechnykh perevozok [Photographs of the ships of the Izhevsk and Votkinsk ponds of private collections as a source on the history of river transportation]. *Russkii arkhiv*. 7(1): 10-20. [in Russian]

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

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

YaBA – Arkhivnyi sektor Administratsii Yakshur-Bod'inskogo raiona [Archival sector of the Administration of the Yakshur-Bodya region].

## Флот Чуровского леспромхоза предприятия «Удмуртлес»

Николай Витальевич Митюков <sup>a, b, c, \*</sup>, Светлана Леонидовна Баутина <sup>d</sup>

<sup>a</sup> Черкас глобальный университет (Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований), Вашингтон, США

<sup>b</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

<sup>c</sup> Московский институт психоанализа, Российская Федерация

<sup>d</sup> Камский институт гуманитарных и инженерных технологий, Российская Федерация

**Аннотация.** Данная публикация продолжает собой цикл работ авторов, посвященных флотам небольших хозяйств Удмуртии. Цель данной статьи – проследить состав и эволюцию флота Чуровского леспромхоза предприятия «Удмуртлес». На основе критического сравнения собственной документации леспромхоза, в настоящее время хранящейся в архивном секторе администрации села Якшур-Бодья, а также документации «Удмуртлеса» из Центрального государственного архива Удмуртской республики показано, что в период с 1952 по 1957 гг. леспромхоз имел у себя два судна: катер «Лесник» (тип Т-63) и самоходную пассажирскую баржу «Отважный» (тип Т-81 П). Остальные упоминаемые в документации суда, по всей вероятности, числились в леспромхозе лишь формально. При этом «Лесник», скорее всего, впоследствии стал катером «Моряк» Ижевской эксплуатационной конторы.

**Ключевые слова:** леспромхоз, навигация, водный транспорт, Удмуртия, Ижевский пруд, Чуровский леспромхоз.

---

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