



Published in the USA  
Russkaya Starina  
Has been issued since 2010.  
E-ISSN: 2409-2118  
2023. 14(1): 22-28

DOI: 10.13187/rs.2023.1.22  
<https://rs.cherkasgu.press>



## The Fleet of the Sarapul Timber Plant in 1940–1956

Nicholay W. Mitiukov <sup>a, \*</sup>, Yury L. Kim <sup>b</sup>

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

<sup>b</sup> Udmurt State University, Russian Federation

### Abstract

At present, it is hardly possible to compile a complete list of the USSR vessels used in the 1940s–1950s, due to the assignment of the enterprises which had fleets to a wide range of ministries and departments. Even the Register of the USSR could not collect information about all vessels, because it had no real mechanisms to make the enterprises submit this information. So, obviously, the compilation of a complete list of ships, if possible, should begin with a description of the fleets of individual enterprises. The fleet of Sarapulsk Timber Plant has never been its core asset, performing only auxiliary functions, simplifying the timber supply. Apparently, the wood processing plant carried out its activity in close cooperation with the “Kamlesosplav” trust, which is proved, among other things, by the transfer of individual vessels both in one direction and backwards. During the war and postwar years, the basis of the enterprise’s fleet consisted of second-hand vessels. The exception was half-gliders, which were delivered directly from the shipyard. The organization did not receive its first modern boat until 1954.

**Keywords:** water transport, Sarapul Timber Plant, navigation, Kama, river fleet.

### 1. Введение

В 1927 г. в Советском Союзе в последний раз издали речной регистр, в котором попытались составить максимально подробные списки речных судов. В 1940 г. советский Регистр готовил новое издание, которое из-за начавшейся войны осталось неопубликованным. После войны рукопись доработали, исключив из нее погибшие суда и вписав вновь построенные, но быстро выяснилось, что в стране имеется довольно большое количество хозяйств, имевших флоты, не охваченные регистрами. Проблема заключалась в том, что у Регистра не имелось реальных механизмов, чтобы заставить все хозяйства подать сведения о своем флоте. Ситуация изменилась лишь в постсоветское время, когда использовать незарегистрированное судно стало просто невозможно. Таким образом, период с 1927 по 1990-е гг. в истории водного транспорта характеризуется наличием множества неизвестных судов у самых разных хозяйств. Очевидно, что составление полного списка судов, если таковой возможен, стоит начинать с описания флотов отдельных хозяйств.

### 2. Материалы и методы

Источниковой базой исследования послужила делопроизводственная документация Сарапульского лесокombината, содержащаяся в фондах Управления по делам архивов

\* Corresponding author

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

администрации города Сарапула (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1). Наибольшую ценность представляют ежегодные отчеты хозяйства и акты его передачи из одного ведомства в другое.

В качестве основного использовался историко-хронологический метод, когда все упоминания о судах были расположены в хронологическом порядке, благодаря чему удалось более или менее подробно реконструировать их биографию.

Хронологические рамки исследования определяются датой вывода в 1940 г. Сарапульского лесокombината из состава треста «Свердлесдрев», что дало ему определенную самостоятельность. Верхняя граница – 1956 г. – дата ликвидации Главного управления по малым рекам, благодаря строгому контролю которого хозяйства отчитывались о наличии у себя флота за отчетный год, например, в специальной форме 26-вод. После этой даты информация о флотах из ежегодных отчетов практически пропала.

### 3. Обсуждение и результаты

Литература, посвященная отечественным лесокombинатам, отличается чрезвычайной эклектичностью. В основном исторический аспект в этих работах неразрывно связан с экономико-управленческим (Чепик, 2020). Имеются также работы, рассматривающие эволюцию леса, используемого в отдельных лесокombинатах (Дебринюк и др., 2009). К сожалению, технические аспекты в истории отечественных лесокombинатов практически не рассматриваются. Поэтому работу, посвященную постройке аэросаней на пермском лесокombинате «Красный октябрь», стоит рассматривать, скорее, как исключение из правил (Гладышев, 2018). История водного транспорта, принадлежащего лесокombинатам, в нашей работе рассматривается впервые.

20 марта 1940 г. вышел приказ по Главному управлению специальной деревообрабатывающей промышленности (Главспецдревпром) Наркомлеса СССР и Главному управлению лесной деревообрабатывающей промышленности (Главлесдрев) Наркомлеса СССР № 18/30, в соответствии с которым Сарапульский лесозавод треста «Свердлесдрев» переходил из подчинения Главлесдрева в Главспецдревпром (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 16. Л. 4).

Судя по описи передаваемого имущества, транспорт предприятия в этот момент заключался в 12 рабочих лошадях, автомашине и тракторе (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 16. Л. 5). Своего флота у предприятия не было. Однако в описи «Изменение состава оборудования с 1 января 1941 г. по 1 января 1942 г.» позицией 33 значится «Полуглиссер 50 с[ил]». Шифр оборудования по номенклатуре – 533. Причем судно числится у предприятия на начало отчетного периода (на 1.01.1941 г.) (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 17. Л. 93 об.). Таким образом, оно появилось уже в 1940 г., что подтверждается формой «Изменение состава оборудования с 1 января 1940 г. по 1 января 1941 г.», в которой указано, что полуглиссер прибыл в 1940 г. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 18. Л. 23 об.). В итоге в форме наличия транспорта в разделе «Внутренний водный транспорт» завод отчитался за 1940 г. о наличии у себя одного грузопассажирского судна в 50 л.с. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 18. Л. 80 об.).

В ведомости «Изменение состава оборудования с 1 января 1942 г. по 1 января 1943 г.» полуглиссер в 50 л.с. снова имеется на начало отчетного периода и на его конец. Других судов у хозяйства больше нет (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 28. Л. 111 об.). Наличие только одного судна снова подтверждается формой «Основные показатели по транспорту и связи», где в разделе «Внутренний водный транспорт» указано одно грузопассажирское судно в 50 л.с. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 28. Л. 113 об.).

В инвентарно-сличительной ведомости на 1.12.1943 г. у лесокombината позицией 236 числился «Полуглиссер зав[одской №] 1250 с мотор[ом] ГАЗ М-1 [№] 183777», год ввода в эксплуатацию – 1940, стоимость с учетом износа – 14 370 руб. 52 коп., полная стоимость – 20 111 руб. 05 коп. Кроме того, позицией 240 числился «Мотор[ный] катер № 57 “Большевик”», год ввода в эксплуатацию – 1943. Стоимость с учетом износа – 8029 руб. 32 коп., полная стоимость – 20 058 руб. 13 коп. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 33. Л. 16 об.–17). Таким образом, в 1943 г. в хозяйстве появился еще один катер, причем, судя по сумме износа, уже бывший в эксплуатации.

18 августа 1945 г. приказом по Главспецдревпрому Наркомлеса СССР № 101 Сарапульская лесобазы передавалась Сарапульскому лесокombинату (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 37. Л. 1). Вместе с ним передавался и весь флот хозяйства, состоящий из катера «Комсомолец» и катера № 1. Грузоподъемность судов составляла соответственно 2500 и

3500 (размерность не указана, но, скорее всего, кг), мощность – 30 и 60 л.с., полная балансовая стоимость – 36 231,50 и 36 345,25 руб., износ – 8169,40 и 6324,32 руб. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 37. Л. 6). Видно, что суда имеют относительно небольшой износ, что может указывать на постройку незадолго до войны.

По акту передачи от 28 августа 1945 г. катер № 1 имел длину корпуса 14 м, ширину 2,5 м, высоту бортов 1,3 м. Корпус металлический имел незначительную водотечность. Двигатель газогенераторный ЧТЗ требовал замены цилиндров, в которых обнаружались трещины. Заключение по судну было следующее: «Катер в настоящее время находится в таком состоянии, что до конца навигации при проведении кой какого текущего ремонта, а также установки магнето и свечей сможет доработать до конца навигации. После чего ему необходимо дать кап[итальный] ремонт» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 37. Л. 42).

В годовом отчете предприятия за 1945 г. в форме «Спорные долги» имеется интересный пункт: «Завод № 524 за переданный корпус полуглиссер[а]». Сумма долга оценивалась в 10 тыс. руб. Передача была осуществлена в 1945 г. за недостачу древесины. Дело о взыскании долга в этом же году было передано в государственный арбитраж (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 39. Л. 68). Завод № 524 впоследствии стал Ижевским мотозаводом, и информация, что он обладал собственным флотом, отсутствует.

В отчете этого же года в составе оборудования предприятия с шифром по номенклатуре ЦСУ № 25 числится «Буксирный мото-катер». На 1 января 1945 г. в хозяйстве имелось одно судно, на 1 января 1946 г. – три. Все суда на указанный период числились в установленном оборудовании. Кроме того, в этой же ведомости имеется «Полуглиссер с мотором ГАЗ» – один, как на начало периода, так и на конец (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 39. Л. 128). Разумеется, недостроенный полуглиссер в форме не учтен, а в числе мотокатеров в хозяйстве числятся «Большевик», катер № 1 и «Комсомолец».

В отчете 1946 г. в форме «Титульный список затрат на 1946 г.» имеется запись «Приобретение глиссера». Полная стоимость объекта составляла 20 тыс. руб. Указанная сумма в полном объеме была включена в план на 1946 г. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 41. Л. 23). В том же отчете приведена телеграмма в Главспецдревпром тов. Т.У. Савчуку в ответ на телеграмму № 2024: «В связи с систематической просроченной задолженностью Госбанк[а] в настоящее время наше предприятие не имеет возможности выставить аккредитив на оплату полуглиссера. Прошу Вашего распоряжения о включении приобретения полуглиссера в титульный список III кварт[ала], тогда мы будем иметь возможность оплатить со счета капитального строительства. Прошу также Вашего распоряжения заводу № 42 об отгрузке нам в июне месяце одного полуглиссера, оплата будет произведена в III квартале. Директор Словочинский» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 41. Л. 37). Судя по форме «Полное сообщение о выполнении плана капитальных работ», на момент ее составления 12 ноября 1946 г. приобретение полуглиссера состоялось и введено в действие оборудование по сметной стоимости 22 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 41. Л. 34 об.). В таблице движения основных средств за 1946 г. в разделе «Поступило на увеличение» есть запись: «За приобретение за счет капиталовложения полуглиссера», рядом с которой стоит сумма 20 694 руб. 00 коп. В разделе «Списано и передано основных средств» имеется запись: «За переданные основные средства Камлесосплаву согласно приказа Министерства лесной промышленности от 23/III–1946 года: Водный транспорт – 64 971 руб. 22 коп...» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 42. Л. 25).

Таким образом, можно предположить, что хозяйство передало тресту «Камлесосплав» какие-то суда. Данное предположение подтверждается формой «Состав оборудования», где на 1 января 1946 г. числилось три буксирных мотокатера (шифр по классификатору ЦСУ – 25), а на 1 января 1947 г. уже два. Одновременно на начало и на конец периода имелся один «полуглиссер с мотором ГАЗ». Все оборудование числилось на отчетную дату как установленное (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 42. Л. 76 об.). Факт передачи судна из состава хозяйства доказывает и форма 26-вод о наличии собственного транспортного флота. На 1 января 1947 г. в хозяйстве имелись одно грузопассажирское судно (полуглиссер) в 52 л.с. и два буксирных (моторные катера) в 30 и 60 л.с. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 42. Л. 79 об.).

В плане по выпуску продукции хозяйства на 1947 г. значатся катера НКЛ-47<sup>1</sup>. Хотя в колонке «единицы измерения» значится количество («штук»), но в колонках количества произведенной продукции стоят прочерки. В колонке «цена за единицу» стоит цифра «20.000.00» (двадцать тыс. руб.) (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 47. Л. 29). Все это указывает на то, что предприятию был спущен план производства полуглиссеров типа НКЛ-47, наладить которое оно не смогло.

Состав оборудования на 1 января 1947 г. и 1 января 1948 г. в разделе водного транспорта не претерпел изменений. И на начало, и на конец периода числятся два буксирных мотокатера (шифр ЦСУ – 29) и один «Полуглиссер с мотором ГАЗ» (шифр ЦСУ – 31) (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 48. Л. 26 об.). Это же подтверждает форма 26-вод, где без детализации по грузопассажирским и буксирным судам в хозяйстве указано три судна в 142 л.с. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 48. Л. 28 об.). Как видно, это все те же суда мощностью 52, 30 и 60 л.с. Но в этой форме впервые показано одно несамоходное судно (баржа) в 50 т (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 48. Л. 28 об.). Что интересно, в разделе оборудования оно отсутствует. Зато в форме «Движение основных средств» за 1947 г. имеется запись в разделе «Поступило на увеличение»: «Приобр[етено] по кап[итальным] затратам шитик баржи, грузоподъемностью 50 тонн» – 28 410 руб. 00 коп. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 48. Л. 127 об.). Указанные цифры в форме 26-вод не претерпевают изменений вплоть до 1956 г.

К сожалению, из-за специфики этой формы судить о названиях и параметрах судов невозможно. В этом смысле большое значение для реконструкции состава флота Сарапульского лесокombината имеют передаточные акты, поскольку хозяйство несколько раз передавалось из одного министерства в другое.

24 сентября 1948 г. приказом по Главному управлению стандартного деревянного домостроения (Главстандартдом) Минлесбумпрома СССР и по Главному управлению лесопиления и деревообработки (Главлесдрев) Минлесбумпрома СССР № 196/3 была осуществлена передача Сарапульского лесокombината Главстандартдому (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 6/н). На момент передачи указывалось: «водный транспорт состоит из 2 катеров, из коих один “Большевик” с мотором СТЗ<sup>2</sup> – 30 л/с., газогенераторный № 1 с мотором ЧТЗ<sup>3</sup> – 60 л/сил и одного полуглиссера НКЛ-27. Кроме самоходного флота имеется одна баржа типа якорницы на 50 тонн. Водный транспорт обслуживает рейд на подвозке и постановке древесины, сборке и перевозке такелажа, а также по сплаву древесины на местных рейдах Камлесосплава и лесокombината» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 6/н).

В 1951 г. по распоряжению Совмина СССР от 15 декабря № 24070-р произошла передача Сарапульского лесокombината от Министерства лесной промышленности СССР Министерству сельского хозяйства СССР (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 112). На момент передачи: «Водный транспорт состоит из 2-х катеров мощностью моторов 30 и 60 лошадиных сил и одного полуглиссера НКЛ-27. Корпуса, как и моторы, сильно изношены и нуждаются в восстановительном ремонте или замене. Кроме самоходного флота имеется одна баржа типа Якорница, грузоподъемностью 50 тонн. Водный транспорт обслуживает рейд по транспортировке и поставке древесины, сборке и перевозке такелажа» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 118).

В акте инвентаризационной комиссии под инв. № 380 числился полуглиссер «Быстрый», приобретенный в 1946 г., балансовой стоимостью 20 694 руб. 00 коп.

Инв. № 381 – катер «Большевик», приобретенный в 1937 г., 20 0058 руб. 13 коп.

Инв. № 382 – катер № 1, приобретенный в 1937 г., 31 974 руб. 10 коп.

Инв. № 383 – шитик № 9, приобретенный в 1947 г., 28 410 руб. 00 коп. (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 125).

<sup>1</sup> Изначально разработанный в Наркомлесе (НКЛ) проект предназначался лишь для сплавных и рейдовых работ, но после войны нашел широкое применение в народном хозяйстве как пассажирское и буксирное судно. Поскольку оно имело деревянный корпус, который, по-видимому, можно было сравнительно просто изготовить в кустарных условиях, получается, план производства был распределен по небольшим деревоперерабатывающим предприятиям.

<sup>2</sup> Тракторный мотор СТЗ-30, серийно выпускавшийся в 1930-1950-х гг.

<sup>3</sup> Имеется в виду двигатель от трактора ЧТЗ С-65 с газогенератором для работы на твердом топливе. Во время войны имелась государственная программа по переводу речных судов на твердое топливо, при чем серийное производство газогенераторов было организовано в полукустарных мастерских.

В 1954 г. постановлением Совмина СССР от 20 августа № 1746 состоялась передача Сарапульского лесокombината из Министерства сельского хозяйства СССР в Министерство городского и сельского строительства СССР (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 61). Водный транспорт хозяйства на момент передачи включал:

- катер № 1 ДТ-54<sup>1</sup> – 54 л.с., катер требует замены;
- катер «Большевик» СТЗ – 30 л.с., катер требует замены;
- катер ЗДб<sup>2</sup> – 150 л.с., от Ярославского завода приобретен в 1954 г.;
- полуглиссер НКЛ-27 – подлежит списанию;
- баржа типа якорница<sup>3</sup>, грузоподъемностью 50 т – подлежит списанию, ветхая.

В качестве вывода документ сообщает: «Водный транспорт обслуживает рейд по транспортировке древесины, сборке и перевозке такелажа» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 62).

В 1956 г. на основании приказа № 49 от 8 марта министра городского и сельского строительства СССР состоялась передача Сарапульского лесокombината из ведения Мингорсельстроя СССР в Мингорсельстрой РСФСР (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 2). Среди прочего оборудования числились три катера, полуглиссер и лодка-баржа. В ведомости наличия и технического состояния на 23 марта 1956 г. относительно них имелись следующие записи:

- катер «605», 150 л.с., технически исправен;
- катер «№ 1», 60 л.с., технически исправен;
- катер «Большевик», 30 л.с., технически исправен;
- полуглиссер «Быстрый», 40 л.с., технически исправен (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51.

Л. 54).

Относительно имевшегося шитика документ содержит явную опечатку, поскольку детали судна не сообщаются, а строка относительно его состояния дублирует запись о «Большевике»: «*шитик «Большевик» 30 л.с. технически исправен*» (СГА. Ф. Р-72. Оп. 1. Д. 51. Л. 54 об.).

#### **Реконструкция биографий судов Сарапульского лесокombината.**

Таким образом, можно реконструировать биографии следующих судов Сарапульского лесокombината.

Полуглиссер № 1250 (двигатель ГАЗ М-1, 52 л.с.). Приобретен лесокombинатом в 1940 г., балансовая стоимость 20 111 руб. 05 коп. В 1945 г. разукомплектован, корпус передан заводу № 524 за недостачу древесины, с балансовой стоимостью 10 тыс. руб. Сумма долга оспаривалась в государственном арбитраже.

Катер «**Большевик**» (двигатель СТЗ-30, 32 л.с.). Построен в 1937 г., использовался Сарапульским рейдом Камлесосплава как № 57. Приобретен лесокombинатом в 1943 г., балансовая стоимость 20 058 руб. 13 коп. В 1956 г. на балансе лесокombината.

Катер «**Комсомолец**» (двигатель СТЗ-30, 32 л.с.). Приобретен Сарапульской лесобазой. С августа 1945 г. вместе с базой передан лесокombинату, балансовая стоимость 36 231 руб. 50 коп. На момент передачи износ 8169 руб. 40 коп. (22 %). В 1946 г. передан тресту «Камлесосплав» согласно приказу по Минлеспрому от 23 марта 1946 г. В 1946–1948 гг. в Сарапульском рейде Камлесосплава.

Катер № 1 (двигатель ЧТЗ, скорее всего военной конвертации в газогенераторный, 60 л.с.). Приобретен Сарапульской лесобазой в 1937 г. С августа 1945 г. вместе с базой передан лесокombинату, балансовая стоимость 36 345 руб. 25 коп. На момент передачи износ 6324 руб. 32 коп. (17 %). В 1951 г. балансовая стоимость 31 974 руб. 10 коп., по-видимому, из-за замены двигателя на ДТ-54 (54 л.с.). В 1956 г. на балансе лесокombината.

Полуглиссер «**Быстрый**» (двигатель ГАЗ-ММ, 52 л.с.). Приобретен из нового судостроения с завода № 42 в июне 1946 г. Балансовая стоимость 20 694 руб. 00 коп. Общие затраты с учетом перегона в Сарапул – 22 тыс. руб. В 1956 г. на балансе лесокombината.

Шитик № 9 (грузоподъемность 50 т). Приобретен лесокombинатом в 1947 г. Балансовая стоимость 28 410 руб. 00 коп. В 1956 г. на балансе лесокombината.

<sup>1</sup> Тракторный двигатель ДТ-54 серийно выпускался с конца 1940-х до конца 1970-х гг.

<sup>2</sup> Четырехтактный дизель ЗДб разработан как модификация тракторного дизеля, с конца 1940-х гг. – основной дизель советского речного флота.

<sup>3</sup> Тип небольшого несамоходного судна, изначально предназначенного для вывозки и закладки якорей, но также широко использовавшийся для перевозки такелажа и сплотки леса.

Катер № 605 (двигатель 3Д6, 150 л.с.). Приобретен лесокombинатом в 1954 г. из нового судостроения на Ярославском заводе. В 1956 г. на балансе лесокombината.

#### 4. Заключение

Флот Сарапульского лесокombината никогда не являлся профильным активом хозяйства, он играл лишь вспомогательные функции, упростив снабжение древесиной. По всей видимости, лесокombинат осуществлял свою деятельность в тесном сотрудничестве с трестом «Камлесосплав», что доказывается в числе прочего передачей отдельных судов как в одном направлении, так и обратно. В военные и послевоенные годы основу флота предприятия составляли бывшие в употреблении суда. Исключением являлись полуглиссеры, поставлявшиеся непосредственно с завода. Первый современный катер организация получила лишь в 1954 г.

#### Литература

Гладышев, 2018 – Гладышев В.Ф. Пермские аэросани, или как лесокombинат «Красный октябрь» выполнил особо важное правительственное задание / Город Пермь в промышленном развитии России: исторический опыт и современный потенциал. Материалы научно-практической конференции (Пермь, 25 октября 2018 г.). Пермь: Изд-во Перм. нац. исслед. политехн. ун-та, 2018. С. 198-206.

Дебринюк и др., 2009 – Дебринюк Ю.М., Копий Л.И., Прыдка П.П. Характеристика и особенности распространения типов леса на территории гослесфонда Страдчивского учебно-производственного лесокombината // Наукові праці Лісівничої академії наук України. 2009. № 7. С. 30-35.

СГА – Управление по делам архивов администрации города Сарапула.

Чепик, 2020 – Чепик О.В. Отдельные экономические аспекты оценки рисков на предприятии ОАО «Бельковский лесокombинат» / Экономика и управление: теория, методика, практика. Сб. статей. Чебоксары: Издательский дом «Среда», 2020. С. 125-128.

#### References

Chepik, 2020 – Chepik, O.V. (2020). Otdel'nye ekonomicheskie aspekty ocenki riskov na predpriyatii ОАО "Bel'kovskij lesokombinat" [Separate economic aspects of risk assessment at the Belkovsky Lesokombinat OJSC enterprise]. Ekonomika i upravlenie: teoriya, metodika, praktika. Sb. statei. [Economics and Management: Theory, Methods, Practice. Collection of articles]. Cheboksary: Izdatel'skii dom "Sreda", pp. 125-128. [in Russian]

Debrinyuk et al., 2009 – Debrinyuk, Yu.M., Kopyi, L.I., Prydka, P.P. (2009). Harakteristika i osobennosti rasprostraneniya tipov lesa na territorii goslesfonda Stradchivskogo uchebno-proizvodstvennogo lesokombinata [Characteristics and features of the distribution of forest types on the territory of the state forest fund of the Stradchivsky training and production timber plant]. Naukovi pratsi Lisivnichoi akademii nauk Ukraini. 7: 30-35. [in Ukrainian]

Gladyshev, 2018 – Gladyshev, V.F. (2018). Permskie aerosani, ili kak lesokombinat «Krasnyj oktyabr'» vypolnil osobo vazhnoe pravitel'stvennoe zadanie [Perm snowmobiles, or how the Krasnyj Oktyabr' timber processing plant fulfilled a particularly important government task]. Gorod Perm' v promyshlennom razvitii Rossii: istoricheskij opyt i sovremennyy potencial. Materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii (Perm', 25 oktyabrya 2018 g.) [City of Perm in the industrial development of Russia: historical experience and modern potential. Materials of the scientific and practical conference (Perm, October 25, 2018)]. Perm': Izd-vo Perm. nats. issled. politekhn. un-ta, pp. 198-206. [in Russian]

СГА – Управление по делам архивов администрации города Сарапула [Department of archives of the administration of the city of Sarapula].

**Флот Сарапульского лесокомбината в 1940–1956 гг.**Николай Витальевич Митюков <sup>a, \*</sup>, Юрий Леонидович Ким <sup>b</sup><sup>a</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация<sup>b</sup> Удмуртский государственный университет, Российская Федерация

**Аннотация.** В настоящее время составление полного списка судов СССР, использовавшихся в 1940–1950-х гг., вряд ли возможно из-за отнесения хозяйств, имевших флоты, к широкому спектру министерств и ведомств. Сведения обо всех судах не смог собрать даже Регистр СССР, поскольку он не имел реальных механизмов, чтобы заставить предприятия подать эти сведения. Так что, очевидно, составление полного списка судов, если таковой возможен, стоит начинать с описания флотов отдельных хозяйств. Флот Сарапульского лесокомбината никогда не являлся его профильным активом, выполняя лишь вспомогательные функции, упростив снабжение древесиной. По всей видимости, лесокомбинат осуществлял свою деятельность в тесном сотрудничестве с трестом «Камлесосплав», что доказывается в числе прочего передачей отдельных судов как в одном направлении, так и обратно. В военные и послевоенные годы основу флота предприятия составляли бывшие в употреблении суда. Исключение составляли полуглиссеры, поставлявшиеся непосредственно с завода. Первый современный катер организация получила лишь в 1954 г.

**Ключевые слова:** водный транспорт, Сарапульский лесокомбинат, навигация, Кама, речной флот.

---

\* Корреспондирующий автор

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