

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2020, 8(1): 22-27

DOI: 10.13187/vs.2020.1.22

www.ejournal6.com


Captured German Ships of the Kama River Shipping Company Operating in Berezniki

Vladislav V. Zhdanov ^a^a Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

During the Great Patriotic War, the river fleet of the USSR suffered heavy losses, for their replenishment by the Main Trophy Directorate of the Red Army and representatives of the People's Commissariat of the River Fleet in 1945 on the territory of East Germany, the entire discovered river fleet was described to determine the composition and number of ships expected to transfer to the Soviet Union. Representatives of the Kama Shipping Company in Leningrad and Kaliningrad, received ships, and with their crews ferried them to the Kama for four years. Upon arrival at the shipping company, the ships received new names instead of an index. As a result, in 1950, out of 526 vessels of all types in the Kama River Shipping Company, 156 were ex-German. An attempt is made in this work to reconstruct the biographies of the captured ships that worked in Berezniki. Self-propelled and non-self-propelled vessels served the lines Berezniki – Tikhie Gory, Berezniki – Pozhva, Berezniki – Kambarka, as well as at the ferry and the Berezniki pier. The ex-German ships received on reparations made a great contribution to the post-war development of the national economy of the Molotov (Perm) region. They were mostly decommissioned in the 1960-s and 70-s, and some of the barges served until the mid-1980-s.

Keywords: World War II, trophies and reparations, river fleet, Kama river shipping company, Berezniki pier.

1. Введение

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. 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. Далее произошёл раздел флота. Часть судов была передана Польше, Чехословакии, Франции, Голландии, Швейцарии. Другая часть оставлена на территории Восточной Германии, для военно-хозяйственных перевозок. Позднее эти суда вошли в парходство на Одере, и после образования ГДР, перешли под контроль новой германской республики. Львиная и самая лучшая часть судов – около 5000, стала собственностью СССР. В течение 4 лет – с 1945 по 1948 гг., 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, Виндаву, Таллин, и далее распределялись по речным пароходствам.

Суда, полученные по репарациям, были как старой постройки, так и современной. Последние были изучены нашими специалистами, и немецкие технические решения, позже нашли применение при конструировании и постройке новых советских речных судов. Типаж немецкие судов был самым разнообразным:

- самоходный флот: грузовые пароходы и теплоходы, танкеры, буксирные пароходы колёсные и винтовые, буксирные теплоходы, катера, баркасы, моторные и парусные яхты, гребные байдарки, пассажирские пароходы и теплоходы;
- несамоходный флот: баржи сухогрузные металлические, деревянные, композитные, нефтеналивные, земснаряды двух типов – многоковшовые и землесосы, с паровым или дизельным приводом, шаланды грунтоотвозные самоходные и несамоходные, брендвахты, плавучие кухни, краны, доки, грейферы, различные понтоны.

У большинства судов отсутствовали те или иные данные: год постройки, прежнее имя и владелец, тоннаж, мощность силовой установки, а иногда данных не было вообще. У таких кораблей советские специалисты сами проводили необходимые замеры, год постройки писали приблизительно и вносили эти цифры в судовое свидетельство.

2. Материалы и методы

Предлагаемые материалы являются новаторскими, ранее о трофейных судах в Камском речном пароходстве работ не издавалось и о них упоминалось лишь эпизодически. Предлагаемая работа является расширенным вариантом более ранней газетной публикации (Жданов, 2020).

Методы работы заключались в сопоставлении характеристик бывших германских судов, указываемых в работах немецких историков (Schwartz, 2012) и (Meyer, 1994) с характеристиками судов, работавших в Камском речном пароходстве (ГАПК). Поскольку в большинстве случаев отсутствуют указания, что суда являются трофейными, реконструкция биографии судов выполнена как наиболее вероятная.

Суда в Камском речном пароходстве

Камское пароходство, одно из крупнейших в СССР, во время войны понесло лишь небольшие потери – восемь судов, которые были потоплены во время битвы за Сталинград: грузопассажирские теплоходы «Александр Невский» (1940 год, 800 л.с.) и «Татария» (1934 год, 700 л.с.), грузопассажирский колёсный пароход «Нижеволгострой» (1885 год, 600 л.с.), грузовой теплоход «Кара-Калпакия» (1913 год, 1639 т., 300 л.с.), буксир «Газоход-1» (1936 год, 60 л.с.), и три баржи: «307» (1928 год, 2770 т.), «863» (1871 год, 1800 т.), и деревянная «853» (1926 год, 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% сухогрузные баржи. Некоторая часть из полученных немецких судов, позже передали с Камы в волжские пароходства.

Представители Камского пароходства в Ленинграде и Калининграде, принимали суда, и 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 года, при судоремонтных заводах Чистополь, Курья, Заозёрье, Симониха, проводились курсы без отрыва от производства для капитанов, механиков и их помощников по ознакомлению с немецкими судами, 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 очень малое распространение. На 1950 год, когда поступление трофеев практически прекратилось, в Камском речном пароходстве из 526 судов всех типов, 156 были немецкими. 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 немецкие суда в Березниках

Трофейные «немцы» из Камского речного пароходства активно работали в Березниках.

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

С 1948 года на переправе Березники – Усолье начал работать буксир «Окунь». Бывший «Karl-Marie». С 1946 года 03331. Построен на верфи Gebrüder Wiemann, Brandenburg в 1917 году. Владелец P. Krüger, Röbel an der Müritz. Длина 22,30 м, ширина 4,30 м, высота борта 2,15 м. Мощность паровой машины 80 л.с. С 1946 года 03331. 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 года и разобран на металл в Березниках.

В декабре 1948 года, к пристани Березники приписали для работы на линии Березники – Пожва следующие баржи (в скобках указана их наиболее вероятные характеристики):

3537 (с 1946 года БМ-615 1900 год, 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 года БМ-3151 1915 год, 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 года безвозмездно передана Тресту «Камлесосплав»).

3545 (с 1946 года БМ-1081 1905 год, 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 году).

3548 (с 1946 года БМ-0663 1903 год, 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 года).

3551 (с 1946 года БМ-0916 1920 год, 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 года).

3559 (с 1946 года БМ-1623 1912 год, 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 году переоборудована для сбора подсланевых вод. Списана в феврале 1967 года).

3566 (с 1946 года 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 года).

3571 (с 1946 года БМ-02409 1910 год 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 года).

3577 (с 1946 года БК-02535 1910 год, 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 года).

3578 (с 1946 года 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 года).

3579 (с 1946 года БМ-2268. Бывшая CODAM-61. Построена в 1922 году на верфи De Wachter in Boom (Бельгия). Последний владелец Codam Scheepvaart Maatschappij NV из 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 года).

3584 (с 1946 года 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 года).

В декабре того же 1948 года, к пристани Березники для перевозки пассажиров на линии Усолье – Орёл приписали грузовое судно СБ-1988. В прошлом «Osthafen». Построен в 1928 году 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 возил пассажиров в 1949 и 1950 годах.

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

3507 (с 1946 года БМ-2311 1918 год, 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 года стояла в Березниках как стоечная баржа с топливом. Списана в феврале 1967 года).

3560 (с 1946 года БМ-00502 1910 год, 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 года).

3595 (с 1946 года БК-2420 1910 год, 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 года).

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

3539 (с 1946 года БК-1390 1902 год, грузоподъёмность 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 года).

3580 (с 1946 года БМ-2677 1900 год, грузоподъёмность 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 года).

В 1951-1952 годах 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 года – 01910. Построен в 1896 году на верфи Gebrüder Sachsenberg, Roßlau. Владелец Dampfer-Genossenschaft, Fürstenberg/Oder. Грузоподъёмность 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 году 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 году.

В январе 1953 года для работы на линии Березники – Пожва, были приписаны следующие баржи:

3592 (с 1946 года 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 года).

3594 (с 1946 года БК-4010 1927 год, 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 года БК-2420 1910 год, 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 года).

С 1955 года на переправе пристани Березники начал работать теплоход «Иньва». Бывший буксир «Iltis», с 1945 года 00566. Построен в 1929 году на верфи Gebrüder Wiemann, Brandenburg. Последний владелец Vereinigte Berliner Mörtelwerke, Berlin. Длина 25 м; ширина 5,2 м; высота борта 1,85 м. Мощность паровой машины 225 л.с. В 1951 году перестроен в теплоход, был установлен дизель 3Д6 мощностью 150 л.с. Был переименован в «Иньва». Мог перевозить 236 пассажиров. Зимой 1955-56 гг. находился на текущем ремонте в Усольском отстойно-ремонтном пункте. Списан в декабре 1962 года.

С апреля 1956 года к пристани Березники был приписан пассажирский теплоход «Стремительный», бывший «Pionier». С 1946 года 03332. Построен в 1900 году 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 годов был перестроен в теплоход, был установлен дизель 3Д6 мощностью 150 л.с. Мог перевозить 100 пассажиров. Списан в октябре 1970 года.

С июля 1956 года в Березниках работал пассажирский паром «Забойщик», переоборудованный из буксира с кормовым гребным колесом «ВМОС-ХІІ». С 1946 года

03336. Построен в 1898 году на верфи Stettin-Grabow. Последний владелец Böhmischo-Mährische Oder-Schiffahrts AG, Prag. Грузоподъемность 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 году.

С августа 1956 по 1963 год в Березниках находилась плавучая мастерская «Кама». Она была построена на основе баржи 3518 (возможно, с 1946 года БМ-3036, 1928 год, построена в Штеттине. Грузоподъемность 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 поселке Орёл. В марте 1963 года исключена из группы заводского оборудования и переименована в Понтон №29. Далее понтон был передан в стоечный флот порта Пермь. Списан в 1967 году.

В апреле 1963 года к пристани Березники была приписана баржа 3567 (с 1946 года БК-2291. 1931 год, 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 года.

1965 год у пристани Березники отработала баржа 3604 (с 1948 года БК-083. 1897 год, 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 года).

В 1966 году в качестве стоечных барж к пристани Березники были приписаны две баржи:

3542 (возможно, с 1946 года БК-3478, 1929 год, 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 года 081. Композитная баржа N.N.V.E-254. Владелец N.N.V.E (Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt AG; Hamburg). Построена в 1887 году. 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 года находилась в Березниках как стоечная баржа. Списана в апреле 1971 года.

В том же году приписали баржу 3533 (возможно, с 1946 года БК-2191, 1930 год, 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 года была безвозмездно передана Камскому Целлюлозно-бумажному Комбинату).

В 1968 году к пристани Березники была приписана баржа 3903 для хранения смазочного масла и дизельного топлива грузоподъемностью 80 т. До 1967 года это был грузовой теплоход СТ-365. Бывший «Marie Luise». С 1946 года СБ-02025. Построен в 1941 году 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/час. Баржа была списана в июне 1974 года.

В сентябре 1970 года к порту Березники были приписаны две баржи:

3511 (возможно, с 1946 года БМ-3225, 1926 год, грузоподъемность 430 т., длина 50,5 м, ширина 6,3 м, высота борта 2 м. Списана в декабре 1976 года).

3574 (возможно, с 1946 года БМ-2446, 1917 год, грузоподъемность 440 т., длина 50,5 м, ширина 6,5 м, высота борта 2,5 м. Списана в июне 1979 года и разобрана на металл в Березниках).

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

3. Заключение

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

Литература

ГАПК – Государственный архив Пермского края (ГАПК). Ф. 196. Оп. 3. Приказы начальника Камского речного пароходства 1945-1985.

Жданов, 2020 – Жданов В.И. Суда Третьего Рейха в Березниках // *Новая городская газета*. 2020. 9 июля. С. 8.

Meyer, 1994 – Meyer G. Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee, Sächsischer Schweiz 1816-1990. Elbe & Spree Verlag, 1994.

Schwartz, 2012 – Schwartz B. Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien. Cuxhaven: Strandgut Verl., 2012.

References

GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia (GAPK) [State archive of the Perm krai (SAPK)]. F. 196. Op. 3. Priказы nachal'nika Kamskogo rechnogo parokhodstva 1945–1985. [in Russian]

Meyer, 1994 – Meyer, G. (1994). Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee, Sächsischer Schweiz 1816-1990. Elbe & Spree Verlag. [in German]

Schwartz, 2012 – Schwartz, B. (2012). Binnenschiffe zwischen Ostpreussen und Schlesien. Cuxhaven: Strandgut Verl., 2012. [in German]

Zhdanov, 2020 – Zhdanov, V.I. (2020). Suda Tret'ego Reikha v Bereznikakh [Courts of the Third Reich in Berezniki]. *Novaya gorodskaya gazeta*. 9 iyulya. P. 8. [in Russian]

Трофейные немецкие суда Камского речного пароходства, работавшие в Березниках

Владислав Валерьевич Жданов ^a

^a ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. В годы Великой отечественной войны речной флот СССР понёс тяжёлые потери, для их восполнения Главным трофейным управлением Красной Армии и представителями Народного комиссариата речного флота в 1945 году на территории Восточной Германии, был описан весь обнаруженный речной флот, для определения состава и количества судов, предполагаемых к передаче Советскому Союзу. Представители Камского пароходства в Ленинграде и Калининграде, принимали суда, и своими командами перегоняли их на Каму в течение четырёх лет. По приходу в пароходство, суда вместо индекса, получали новые имена. В результате на 1950 год в Камском речном пароходстве из 526 судов всех типов, 156 были немецкими. В работе делается попытка реконструкции биографий трофейных судов, работавших в Березниках. Самоходные и несамоходные суда обслуживали линии Березники – Тихие Горы, Березники – Пожва, Березники – Камбарка, а также на переправе и пристани Березники. Полученные по репарациям немецкие суда, внесли большой вклад в послевоенное развитие народного хозяйства Молотовской (Пермской) области. В основном они были списаны в 1960-70-х годах, а некоторые баржи прослужили до середины 1980-х годов.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, трофеи и репарации, речной флот, Камское речное пароходство, пристань Березники.