

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(2): 55-64

DOI: 10.13187/vs.2020.2.55

www.ejournal6.com

Boat from the Dnieper Military Flotilla in Udmurtia

Nicholas W. Mitiukov ^{a, b, c, d, *}^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA^b Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation^c Kalashnikov's Izhevsk State Technical University, Izhevsk, Russian Federation^d Moscow Institute of Psychoanalysis, Moscow, Russia, Russian Federation

Abstract

The information on the transfer of the former boat of the Dnieper military flotilla KT-902 to Izhevsk is analyzed. The vessel was mobilized in 1943 at the Kotlaslesosplav trust, and during the war served in the Volga and then in the Dnieper military flotillas. According to the documents of the Dnieper flotilla, in 1949 it was transferred to the Izhevsk's DOSAAF. The documentation of the Central Statistical Office for Water Transport of the Udmurt ASSR does not confirm this information. An analysis of the ships that appeared in 1948 at the Office of Small Rivers under the Council of Ministers of the Udmurt ASSR admits the possibility of the appearance of a former mobilized boat. There are at least two boats with an engine power of 50 HP, like the KT-902, "Pioner" (Izhevsk operational office) and "Kashirets" (Sarapul operational office), operational information on which shows that they are intensively worked for the previous owners. Another vessel, cutter "Osvod" from the Sarapul and later Votkinsk operational office, was apparently also mobilized earlier, as indicated by the presence of an armored cabin. But in general, within the framework of available sources, it is still impossible to make a reasoned conclusion about the further fate of the boat transferred from the Dnieper flotilla.

Keywords: Office of small rivers, Udmurtia, water transport, Dnieper flotilla.

1. Введение

История советского водного транспорта имеет множество белых пятен. Самое существенное из них состоит в том, что плановое хозяйство СССР имело в своем составе несколько автономных структур, располагавших своими флотами, при этом совершенно неподотчетных Минводтрансу СССР (это флоты МВД, Минлеспрома и прочих министерств и ведомств). К сожалению, пока задача сведения воедино всей этой информации даже не может стоять на повестке дня, ввиду своей трудоемкости, а зачастую и отсутствия хороших источников. Поэтому на данном этапе речь идет лишь о реконструкции флотов некоторых отдельных хозяйств. Задача данного исследования состоит в анализе доступной информации о передаче в Ижевск катера из состава Днепровской военной флотилии и выяснения возможности его вхождения в состав Управления по освоению малых рек при Совете Министров Удмуртской АССР.

* Corresponding author

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

2. Обсуждение

В 2020 г. вышла работа В.А. Спичакова (Спичаков, 2020), в которой имеется информация о передаче в Ижевский ДОСААФ катера КТ-902 из состава Днепровской военной флотилии. Характеристики и военная биография катера практически слово в слово повторяется на ряде интернет-ресурсов, позиционирующих себя как энциклопедии советского военно-морского флота периода Великой Отечественной войны (Корабли, на которых воевали днепровцы; Тип «Баркас» – 47 единиц и др.).

Поскольку справка по данному судну повторяется, есть смысл ее воспроизвести по приложению № 40 к книге В.А. Спичакова, где среди катеров-тральщиков типа «Баркас» по данному судну сообщается следующее.

Катер-тральщик Т-535. 20 т., 15,3 x 3,7 x 0,9 м., 52 л.с., 15 км/ч, 1 x 7,62-мм пулемет М-1, тралы.

Бывший речной буксирный катер (баркас № 92) треста «Котласлесосплав» постройки 1939 г. Мобилизован 26.06.1943 г., переоборудован в катер-тральщик и 27.06.1943 г. включен в состав ВВФ. С 31.07.1943 г. КАТЩ-413, с октября 1943 г. баркас № 104. 7.10.1943 г. передан Главному инженерному управлению Красной Армии и переброшен на Днепр для обеспечения переправ. 31.07.1944 г. принят от инженерного отдела Киевского военного округа и включен в состав 2-го ОКАТЩ 3-го ДКАТЩ 3-й БТ ДВФ в качестве катера-тральщика Т-535. С 14.09.1944 г. КТ-902. В августе 1945 г. разоружен и переформирован в плавсредство (Спичаков, 2020, 325).

Наличие баркаса № 92 в речном регистре 1941 г. не подтверждается. По крайней мере, на Северной Двине, где в основном работал трест «Котласлесосплав», его нет. Объяснение этого может быть вполне тривиальное. Регистр 1941 г. не издавался, и находится лишь в рукописи. Очевидно, с началом войны, работу по нему прекратили и возобновили лишь в 1947 г. Поэтому по ряду регионов сведения приводятся на 1941 г., по ряду – на 1947 г. и даже на 1950 г., а по ряду есть и те, и другие. Так что очевидно, Северная Двина – это пример региона с послевоенной переписью судов, и в отсутствии катера нет ничего странного.

Однако работа В.А. Спичакова сообщает ряд дополнительных сведений относительно биографии судна, которые могут быть полезны для анализа.

Так, судя по всему, судно входило в состав 1-го Белорусского фронта, о чем в приведенной выше справке не сообщается. А в июне 1944 г. он передан Инженерному управлению Киевского военного округа. В.А. Спичаков пишет, что днем 16.06.1944 г. из Лоева в Киев вышли восемь катеров (в том числе газоход № 535, бывший катер-тральщик ВВФ типа «Баркас»), принятых начальником службы военных сообщений инженер-майором В.И. Кобылинским от отдела военных сообщений 1-го Белорусского фронта (Спичаков, 2020, 275).

В составе Киевского военного округа судно использовалось для решения ряда задач, например, для проведения минной разведки. Автор указывает, что в конце августа 1944 г. тральщик Т-535 ходил в минную разведку в район постов № 715-716, где было зарегистрировано падение авиационной бомбы (Спичаков, 2020, 87).

В декабре, в связи с уходом линии фронта на запад, большая часть судов была переброшена на Вислу, но КТ-902 среди них не было. Спичаков указывает: в декабре 1944 г. по требованию Военного совета 1-го Белорусского фронта на Вислу для обеспечения строительства переправ было переброшено восемь катеров-тральщиков, но катера КТ-901–908 были оставлены в Пинске в составе отдельного ОКАТЩ Пинской ВМБ (Спичаков, 2020, 199).

А вот информация в справке о разоружении и переформировании в плавсредство в августе 1945 г. работой Спичакова не подтверждается. 25.07.1945 г. директивой начальника штаба ДВФ № 0231 были исключены из состава ДВФ и переданы учебному отряду ВМС в Киеве отдельный ОКАТЩ в составе управления отряда и катеров-тральщиков КТ-901–КТ-908 (Спичаков, 2020, 260).

Все-таки корабль учебного отряда, это не плавсредство, и не обязательно разоруженное. Далее автор указывает, что в приказе командующего ДВФ № 034 от 26.02.1948 числились переданными из состава расформированного Учебного отряда ВМС в состав отдельного ОКАТЩ катера-тральщики КТ-901–КТ-908 (Спичаков, 2020, 256). 18.05.1949 г. приказом командующего ДВФ, Добровольному обществу содействия флоту

переданы из состава отдельного отряда катеров резерва среди четырех катеров-тральщиков КТ – КТ-902 в Ижевск (Спичаков, 2020, 287).

Катера Управления малых рек

Таким образом, по-видимому в 1949 г. катер КТ-902 передали в Ижевск. В этой связи имеет смысл посмотреть, а какие суда появились в это время в Удмуртии.

Отчеты Центрального статистического управления (ЦСУ), которые ежегодно заполняли все хозяйства УАССР, имела специальную форму «26-вод», посвященная учету имеющегося водного транспорта. Судя по отчетам из фондов ЦСУ Центрального государственного архива Удмуртской республики (ЦГА УР), ДОСААФ и прочие подобные организации о наличии своего флота не заявили. В конце 1940-х гг. флотом обладали около десятка хозяйств Удмуртии. При чем, массовые поступления новых судов в этот период наблюдается лишь во флот одного хозяйства – Управления малых рек при Совете Министров УАССР, созданное в 1947 г. В 1948 г. в его составе образованы Ижевская и Сарапульская эксплуатационные конторы, сделавшие заявку в Госплан на два пассажирских и шесть буксирных судов.

Судя по отчетам ЦСУ, в 1948 г. в Управлении малых рек при Совмине УАССР имелось 8 катеров суммарной мощностью 420 л.с. (ЦГА УР. Р-845. Оп. 4. Д. 1287. Л. 8). В этот год все полученные катера числились буксирными, поскольку обследование их представителями регистра состоялось лишь на следующий год, и с 1949 г. в своих отчетах они могли легально делить свой флот на буксирный и грузопассажирский.

В 1949 г. в Управлении появилось еще одно судно и их стало девять: четыре грузопассажирских в 310 л.с. и 5 буксирных в 230 л.с. – в сумме 540 л.с. (ЦГА УР Р-845. Оп. 4. Д. 1287. Л. 8). Таким образом, появилось одно судно с мощностью машин 120 л.с. В данном случае от завода № 71 (ныне «Ижсталь») Управлению передали пароход «Свобода». В 1950 г. в отчете Управления показаны пять грузопассажирских судов в 360 л.с. и шесть буксирных в 302 л.с. (ЦГА УР Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 6). Из чего выходит, что Управление получило в этом году два катера. Относительно их идентификации вопросов не возникает – это «Стрела» (ЦГА УР. Ф. Р-551. Оп. 2. Д. 1308. Л. 65) и МСД-7 (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 21. Л. 8). Первый – это катер, работавший на Сарапульской переправе и переданный в состав Управления от Сарапульского райисполкома. Второй – это «Красноярец», полученный на Красноярском судзаводе в начале 1950 г. (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 21. Л. 10). И, таким образом, получается, что Управление малых рек ни в 1949-м, ни в 1950-м гг., как и в более позднее время получить катер из Днепровской флотилии не могло.

Но возможно, это событие произошло в 1948 г. сразу при расформировании Учебного отряда, а майский приказ 1949 г. мог зафиксировать уже свершившийся факт.

Проблема заключается в том, что в Управлении было два катера с мощностью машин в 50 л.с. – «Пионер» Ижевской эксплуатационной конторы и «Каширец» (МСД-5) из Сарапульской. Оба судна имели достаточно непродолжительную карьеру, что может доказывать их длительное использование перед передачей в состав Управления предыдущим их собственником. «Пионер» в 1952 г. передали в путейскую службу на Ижевском пруду, а в январе 1955 г. списали (ЦГА УР Ф. Р-845, Оп. 4, Д. 3486, Л. 21-23). Аналогично, уже в 1951 г. «Каширец» списали и переоборудовали в стоечное судно (ЦГА УР Ф. Р-845, Оп. 4, Д. 2314, Л. 11).

Ранее мы анализировали фотографии газеты «Удмуртская правда» за 1948 г., год организации Ижевской эксплуатационной конторы (Mitiukov, Bautina, 2020). Поскольку в этом году на Ижевском пруду появилось сразу два катера «Ярославец» и «Пионер», а одно судно на фотографиях в газете этого года однозначно идентифицируется как «Ярославец», был сделан вывод, что на другой фотографии неизвестный катер проекта НКЛ-47 – это «Пионер». Он однозначно изображен в Ижевске, что доказывает исторический ландшафт на заднем плане, а подпись к фотографии указывает, что это новое судно Ижевской эксплуатационной конторы (Рисунок 1).



Рис. 1. Фотография катера типа НКЛ-47 (Mitiukov, Bautina, 2020)



Рис. 2. Подготовка катера на пристани Сарапул к спуску на воду, фото Э. Каупова (УП 18.04.1950)

Но, как оказалось, в этих достаточно простых доводах не все так очевидно. В 1948 г. Управление малых рек действительно получило два катера типа НКЛ-47, которые идентифицируются в составе Сарапульской эксплуатационной конторы как «Ястребок» и «Голубь». Один из них даже попал в объектив корреспондента газеты «Удмуртская правда» (Рисунок 2). Оба катера имеют двигатели, указываемые в статистических отчетах с мощностью 73 или 72 л.с. «Пионер» же имеет двигатель в 50 л.с. С другой стороны, в 1947 г. завод № 74 (ныне «Ижмаш») приобрел полуглиссер, который, судя по всему, как раз и был типа НКЛ-47 (Mitiukov, Loshkarev, Bautina, 2019). Так что на Рисунке 1 вполне мог быть

изображен именно он. А то, что Ижевская эксплуатационная контора приобретает полуглиссер этого типа, вполне могло быть лишь нереализовавшимся планом.

К сожалению, неизвестно место постройки и характеристики катеров, которые получило Управление в 1948 г. Однако в архивном фонде Министерства финансов УАССР есть интересный документ – «Зарегистрированные штаты и сметы административно-управленческих расходов Управления по освоению малых рек при Совете Министров УАССР на 1947–1953 годы». В 1948 г. руководство Управления потратило на командировки 14127 руб. В их числе указываются командировки инженера-эксплуатационника в Москву на 15 суток «Для приемки и сопровождения буксирных катеров», а также в Каширу на 20 суток «Для приемки и сопровождения катеров» (ЦГА УР. Ф. Р-607. Оп. 12. Д. 54. Л. 10). Выше уже отмечалось, что в Госплане для Управления были запланированы два пассажирских катера (выходит, принятые в Кашире) и шесть буксирных (в Москве). А поскольку кроме этих двух, командировок для приема самоходного флота более не было, можно предположить, что в Кашире осуществлялась приемка только что построенных на Каширском судостроительном заводе новых пассажирских катеров, а в Москве происходила приемка бывших в употреблении буксирных катеров. Так что катер из Днепровской флотилии, если он действительно был принят Управлением, мог отправиться в Москву, где его передали Управлению.

Катер «Освод»

Среди катеров конторы имеется один, название которого может прямо указывать на возможность его получения через структуры ДОСААФ. Это катер «Освод».

В документации Управления за 1952 г. имеется ценный рукописный листок. На нем производится расчет суммарной мощности судов конторы и при этом указаны имеющиеся катера с их мощностью. Хотя бумага написана от руки и карандашом, не доверять ей основания нет. Катер «Освод» указан в ней с мощностью двигателя в 16 л.с. (ЦГА УР Ф. Р-711. Оп. 2. Д. 853. Л. 32). Однако в 1952 г. судно отправилось в Воткинск, став первым катером Воткинской эксплуатационной конторы (филиал Ижевской). И в отчете за этот год, поскольку других катеров в Воткинске больше нет, судно показано с мощностью 30 л.с. и вместимостью 36 пассажиров (ЦГА УР, Р-845, Оп. 4, Д. 2710, Л. 206.). Указанное несоответствие мощности, скорее всего, связано с тем, что на судне стоял более мощный двигатель, в целях безопасной работы которого, например, из-за выработанного ресурса, максимальную мощность могли искусственно ограничить. А перед отправкой в Воткинск катер явно прошел ремонт, что и увеличило допустимую мощность.

К сожалению, каких-либо документов об его службе до 1950 г. найти не удалось, и первое его упоминание в приказах по Сарапульской эксплуатационной конторе произошло 11 февраля 1950 г., когда на него назначили нового капитана (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 21. Л. 3). По-видимому, в этом году возникли какие-то трудности с вводом катеров в строй после зимнего отстоя. По крайней мере, 22 марта в приказе по СЭК от капитанов ряда катеров, в том числе и «Освода», потребовали составить подробный план работ, чтобы вовремя начать навигацию (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 21. Л. 8). В этом году судно работало на переправе Тарасово–Камбарка, судя по всему, как и в предыдущие годы. В августе 1950 г. капитану и механику катера сначала объявили благодарность за своевременный ремонт (к сожалению, подробности аварии в документе отсутствуют), а чуть позднее – строгий выговор за «самовольную перевозку сена» (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 21).

В отличие от предыдущего года, 1951 г. начался с благодарности за качественный и своевременный ремонт, которую получили капитан и механик «Освода». Возможно, из-за своего хорошего технического состояния во время ледохода судно предварительно откололи ото льда и возложили на него обязанности наблюдения за катерами, зимовавшими на реке Юрманка. В эту навигацию судно снова работало на переправе в Тарасово. 27 июня за самовольную перевозку людей на плесе реки Белой и как следствие возникшего перерасхода бензина, капитану и механику катера объявили строгий выговор. В результате возник серьезный конфликт между командой «Освода» и администрацией, в результате чего пришлось произвести ротацию практически всей команды (СГА. Ф. Р-82. Оп. 26. Д. 21).

А вот в 1952 г. в традиционном приказе о переводе на навигационный оклад название катера отсутствовало. Эта странность стала понятной лишь 28 мая, когда по приказу Управления катер «Освод» вместе с баржей № 5 передавался в распоряжение Ижевской

конторы для укомплектования только что организованной Воткинской (в приказе произошла ошибка, на самом деле в Воткинск отправилась баржа № 6). Можно предположить, что баржа использовалась как понтон для перевозки пассажиров.

К сожалению, какие-то детали работы «Освода» в Воткинске практически отсутствуют. Приказы по личному составу Ижевской конторы имеются лишь с 1956 г., а упоминания судна в приказах по Сарапульской, после его передачи в Воткинск, разумеется, прекратились.

Частично восстановить этот пробел помогает периодика того времени. Так сам факт появления катера на Воткинском пруду в 1952 г. остался в местной газете «Ленинский путь» не отмеченным. Небольшой катер просто не произвел на горожан должного впечатления. Но в 1953 г. в критической заметке о транспортниках отмечается, что самая короткая связь между густонаселенными районами Березовка и Конанок может быть организована по пруду. *«Прошлым летом здесь уже курсировал катер, но движение это было нерегулярным, расписание его систематически нарушалось»* (ЛП 15.02.1953). Упомянула катер в этом году и центральная газета республики «Удмуртская правда», но писала она о злоупотреблениях воткинских речников (УП 20.09.1953).

Тем не менее, очевидно, что в этот период судно совершало многочисленные рейсы по пруду, как регулярные, так выходного дня, и даже экскурсионные. При чем, обычной практикой была ситуация, когда пассажиров набиралось настолько много, что они ехали даже на крыше (Mitiukov et al., 2020). Этот же факт подтверждает фотография «Освода» из частной коллекции О.А. Ларионовой (Рисунок 3).



Рис. 3. Катер «Освод» (фрагмент фотографии из коллекции О.А. Ларионовой)

Зимой 1956/57 гг. на катере прошел средний ремонт, стоимость которого составила 2004 руб. По-видимому, в этом году возникли какие-то трудности с его завершением, по крайней мере, начальник Ижевской конторы несколько раз выезжал в Воткинск для наблюдения за ходом работ по подготовке к навигации. Интересен приказ 22 апреля, указывавший в какие цвета красить воткинские катера: *«покраску произвести в следующие цвета: внутри всех – бежевые, рубки белые, наружные голубые. Баржа до привальных брусьев черная, верхняя часть голубая, внутри бежевая»* (СГА, Ф. Р-82, Оп. 26, Д. 32, Л. 43).

20 апреля в очередном «разборе полетов» начальник констатирует, что ответственные лица халатно отнеслись к проведению зимнего ремонта, в результате чего к 20 апреля не были установлены моторы. Сообщалось, что на «Осводе» отсутствует крышка коробки скоростей, которая валяется в мастерской. Возможно, проблемы этого года возникли из-за того, что контора получила сразу два новых судна – самый большой на тот момент теплоход «Победа» и мотокатер «Кировец». Из-за этого руководство вынужденно было постоянно

менять команды на судах, но в итоге, уже 7 августа «Освод» закончил навигацию, поскольку самые опытные люди сосредоточились на «Победе».

В 1958 г. кадровые проблемы снова преследовали руководство Воткинской конторы, в результате капитан на «Осводе» в год сменялся пять раз, один из которых даже был по совместительству начальник конторы. Понятно, что в эту навигацию, судно больше простаивало, чем работало. Наконец, с получением нового теплохода проекта 792, будущей «Венеры», содержание столь многочисленного мотофлота в Воткинске сочли нерентабельным. Поэтому по приказу начальника Удмурттрестранса № 28 от 29 июля 1959 г. с 1 августа выводились в отстой катера «Освод», «Волна» и баржа № 6. Их личный состав увольнялся или переводился на другие работы. Вероятно, вскоре после этого «Освод» списали или перевезли на Каму.

Это та немногая информация по катеру «Освод», что известно из документации Управления. В «Списке судов речного самоходного флота Наркомвода» в 1939 г. в составе Камского речного пароходства на пригородных линиях в Перми работает катер «Освод». Мощность его мотора 25 л.с., вместимость 200 пассажиров (Список..., 1939. 24). По мощности судно вполне соответствует воткинскому «Осводу».

В коллекции известного пермского коллекционера Г.А. Ракитина имеется фотография «Освода», запечатленного на фоне панорамы Перми (Рисунок 4). Хотя в кадр попала лишь кормовая часть судна, видно, что оно значительно больше воткинского. По размерам это двухпалубное судно, тогда как воткинский «Освод» однопалубный, либо вообще беспалубный. Дополнительным доводом за то, что это два разных судна могут служить и приказы по Камскому речному пароходству, в которых в период 1953-1958 гг. упоминается «Освод», несмотря на то, что в это время он находится в Воткинске.



Рис. 4. Катер «Освод» (фрагмент фотографии из коллекции Г.А. Ракитина)

Анализ архитектуры судна на фотографии из коллекции О.А. Ларионовой (Рисунок 3) позволяет утверждать, что это, скорее всего, обычное леспромхозовское судно. Не исключается и его довоенная постройка. Но в отличие от серийных судов, «Освод» имеет интересную конструкцию рубки. Это кубик, явно сваренный из стальных листов с довольно небольшими иллюминаторами, что очень нехарактерно. Данная конструкция могла иметь место, если рубку пытались защитить от огня противника, что может указывать на явно боевое прошлое воткинского катера.

Люди, изображенные на судне, сидят на крыше пассажирского салона, свесив ноги, при этом до уровня палубы у них, судя по всему около полуметра. Это доказывает, что

палуба пассажирского салона в катере была настлана прямо на второе дно. Так что осадка судна явно не более метра. Фигура взрослого человека укладывается в длину судна 7-8 раз, что, принимая средний рост в 1,7 м, говорит о длине корпуса 12–14 м. Указанные размеры вполне соответствует катеру, переданному из Днепровской флотилии. Но делать однозначный вывод о том, что «Освод» – это бывший катер Днепровской флотилии явно преждевременно. Мало ли в стране было катеров с военным прошлым.

3. Заключение

В рамках имеющейся источниковой базы сделать аргументированное заключение о том, где именно работал переданный в Ижевск катер из состава Днепровской военной флотилии невозможно. Но, по крайней мере, имеющиеся документы допускают, что это мог быть либо катер «Пионер» Ижевской, либо катер «Каширец» Сарапульской эксплуатационной контор. Также хороший кандидат – это катер «Освод» из Воткинской эксплуатационной конторы. Судя по имеющимся фотографиям, судно имеет типовую архитектуру, соответствующую леспромхозовским катерам довоенной постройки, а также осадку и длину корпуса, как у катера Днепровской флотилии. Кроме того, катер явно имеет рубку, изготовленную из противопульной брони, что может указывать на его боевое прошлое.

Литература

[Корабли, на которых воевали днепровцы](http://www.moremhod.info/index.php/library-menu/16-morskaya-tematika/98-dnepr?start=30) – Корабли, на которых воевали днепровцы. Тральщики. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.moremhod.info/index.php/library-menu/16-morskaya-tematika/98-dnepr?start=30>

[Тип «Баркас» – 47 единиц](http://sovnavy-ww2.ho.ua/smallmine_sweepers/typ_barkas.htm) – Тип «Баркас» – 47 единиц // Корабли ВМФ СССР в годы Второй мировой войны. [Электронный ресурс]. URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/smallmine_sweepers/typ_barkas.htm

[ЛП 15.02.1953](#) – Упорядочить движение катера по пруду // Ленинский путь. 1953. 15 февраля.

[Список..., 1939](#) – Список судов речного самоходного флота Наркомвода. М.: Изд-во «Водный транспорт», 1939. 165 с.

[Спичаков, 2020](#) – *Спичаков В.А.* Днепровская военная флотилия 3-го формирования (1943–1951). Дрогобуч: Посвит, 2020. 400 с.

[УП 18.04.1950](#) – Перед навигацией // Удмуртская правда. 1950. 18 апреля. С. 3.

[УП 20.09.1953](#) – Доходное место // Удмуртская правда. 1953. 20 сентября.

[СГА](#) – Управление по делам архивов администрации города Сарапула.

[ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

[Mitiukov et al., 2019](#) – *Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L.* Vessel's Composition of the Plant Number 74 (“Izhmash”) in 1930–1950-s // *Russkaya Starina*. 2019. 10(1): 26-31. DOI: 10.13187/rs.2019.1.26

[Mitiukov et al., 2019](#) – *Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Bautina S.L.* Photos of Vessels of Izhevsk and Votkinsk Ponds from Private Collections as a Source of a River Transport's History // *Russkii Arkhiv*. 2019. 7(1): 10-20. DOI: 10.13187/ra.2019.1.10.

[Mitiukov et al., 2020](#) – *Mitiukov N.W., Loshkarev A.N., Nelzina O.A.* Votkinsk Newspaper “Leninsky Put” about Water Transport in Udmurtia in the 1950-s // *Russkii Arkhiv*. 2020. 8(2): 185-204. DOI: 10.13187/ra.2020.2.185

[Mitiukov, Bautina, 2020](#) – *Mitiukov N.W., Bautina S.L.* Identification of Motorboats Projects of the Izhevsk Operational Office // *Russkaya Starina*. 2020. 11(1): 71-79. DOI: 10.13187/rs.2020.1.71

References

[Korabli, na kotorykh voevali dneprovtsy](http://www.moremhod.info/index.php/library-menu/16-morskaya-tematika/98-dnepr?start=30) – Korabli, na kotorykh voevali dneprovtsy. Tral'shchiki [The ships that the Dnieper fought on. Minesweepers]. [Electronic resource]. URL: <http://www.moremhod.info/index.php/library-menu/16-morskaya-tematika/98-dnepr?start=30>

[LP 15.02.1953](#) – Uporyadochit' dvizhenie katera po prudu [Arrange the movement of the boat along the pond]. *Leninskii put'*. 1953. 15 fevralya. [in Russian]

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Bautina, S.L. (2019). Vessel's Composition of the Plant Number 74 ("Izhmash") in 1930–1950-s. *Russkaya Starina*. 10(1): 26-31. DOI: 10.13187/rs.2019.1.26

Mitiukov et al., 2019 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Bautina, S.L. (2019). Photos of Vessels of Izhevsk and Votkinsk Ponds from Private Collections as a Source of a River Transport's History. *Russkii Arkhiv*. 7(1): 10-20. DOI: 10.13187/ra.2019.1.10

Mitiukov et al., 2020 – Mitiukov, N.W., Loshkarev, A.N., Nelzina, O.A. (2020). Votkinsk Newspaper "Leninsky Put" about Water Transport in Udmurtia in the 1950-s. *Russkii Arkhiv*. 8(2): 185-204. DOI: 10.13187/ra.2020.2.185

Mitiukov, Bautina, 2020 – Mitiukov, N.W., Bautina, S.L. (2020). Identification of Motorboats Projects of the Izhevsk Operational Office. *Russkaya Starina*. 11(1): 71-79. DOI: 10.13187/rs.2020.1.71

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

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

Spisok..., 1939 – Spisok sudov rechnogo samokhodnogo flota Narkomvoda [List of ships of the river self-propelled fleet of the People's Commissariat for Water]. M.: Izd-vo «Vodnyi transport», 1939. 165 p. [in Russian]

Tip «Barkas» – 47 edinit – Tip «Barkas» – 47 edunits [Class "Barkas" – 47 units]. Korabli VMF SSSR v gody Vtoroi mirovoi voiny. [Electronic resource]. URL: http://sofnavy-ww2.ho.ua/smallmine_sweepers/typ_barkas.htm

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

UP 18.04.1950 – Pered navigatsiei [Before navigation]. *Udmurtskaya pravda*. 1950. 18 aprelya. P. 3. [in Russian]

UP 20.09.1953 – Dokhodnoe mesto [Profitable place]. *Udmurtskaya pravda*. 1953. 20 sentyabrya. [in Russian]

Катер из состава Днепровской военной флотилии в Удмуртии

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

^aМеждународный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

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

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

^dМосковский институт психоанализа, Москва, Российская Федерация

Аннотация. Анализируется информация о передаче в Ижевск бывшего катера Днепровской военной флотилии КТ-902. Судно было мобилизовано в 1943 г. у треста Котласлесосплав, и в годы войны служило в Волжской, а потом в Днепровской военных флотилиях. По документам Днепровской флотилии, в 1949 г. его передали в Ижевский ДОСААФ. Документация Центрального статистического управления по водному транспорту Удмуртской АССР данную информацию не подтверждает. Анализ судов, появившихся в 1948 г. у Управления малых рек при Совете Министров Удмуртской АССР, допускает возможность появления в составе бывшего мобилизованного катера. Имеется как минимум два катера с мощностью двигателя по 50 л.с., как у КТ-902, «Пионер» (Ижевская эксплуатационная контора) и «Каширец» (Сарапульская эксплуатационная контора),

* Корреспондирующий автор

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

эксплуатационная информация по которым показывает, что перед передачей они интенсивно работали у предыдущих хозяев. Еще одно судно – катер «Освод» из Сарапульской, а позднее Воткинской эксплуатационной конторы, по-видимому, также ранее было мобилизовано, на что указывает наличие бронированной рубки. Но в целом, в рамках имеющихся источников, сделать аргументированное заключение о дальнейшей судьбе переданного из Днепровской флотилии катера пока невозможно.

Ключевые слова: Управление малых рек, Удмуртия, водный транспорт, Днепровская флотилия.