www.volsu.ru

DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.4

UDC 94(470.51)«1950/59»:656.6
LBC 63.3(2)63

Submitted: 24.09.2024
Accepted: 23.03.2025

METHOD OF IDENTIFICATION OF VESSELS BY ORDERS ON PERSONNEL STRUCTURE (BASED ON THE MATERIALS OF THE UDMURT AND MOLOTOV SMALL RIVERS DEPARTMENTS OF THE 1950s)

Nicholas W. Mitiukov

Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

Abstract. *Introduction.* Personnel documentation is one of the valuable historical sources, which, if properly analyzed, can replace the lack of documentation on the main activity. *Methods and materials.* The source base of the work was made up of orders on personnel of the Udmurt and Molotov Small Rivers Departments of the 1950s. Based on the systems analysis, a methodology was proposed that allows reconstructing information on the renaming of vessels. In accordance with it, each vessel is coded by the personnel on it, and information on the movement of the vessel is reconstructed based on its movement. *Analysis.* As shown by the analysis, the method gives the greatest effect when reconstructing orders on the renaming of vessels, since, in addition to documentation on the main activity, this information is reflected in other sources extremely eclectically, without creating a complete picture. *Results.* An illustration of the capabilities of the methodology is given using the example of the successive renaming of the boats "Rossia" and "Yubileiny" received by the Udmurt Small Rivers Department in 1957, when the intuitively understandable scheme turns out to be false upon analysis. The second illustration is given using the example of renaming the entire fleet of the Molotov Small Rivers Department in 1955. Verification was carried out using individual eclectic references to renaming in orders on personnel and demonstrated good concurrence.

Key words: orders on personnel, systems analysis, water transport, Udmurt Small Rivers Department, Molotov Small Rivers Department, 1950s.

Citation. Mitiukov N.W. Method of Identification of Vessels by Orders on Personnel Structure (Based on the Materials of the Udmurt and Molotov Small Rivers Departments of the 1950s). *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2026, vol. 31, no. 4, pp. 42-57. (in Russian). DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.4

УДК 94(470.51)«1950/59»:656.6
ББК 63.3(2)63

Дата поступления статьи: 24.09.2024
Дата принятия статьи: 23.03.2025

МЕТОД ИДЕНТИФИКАЦИИ СУДОВ ПО ПРИКАЗАМ О КАДРОВОМ СОСТАВЕ (НА МАТЕРИАЛАХ УДМУРТСКОГО И МОЛОТОВСКОГО УПРАВЛЕНИЙ МАЛЫХ РЕК 1950-х гг.)

Николай Витальевич Митюков

Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения РАН, г. Ижевск, Российская Федерация

Аннотация. *Введение.* Документация по личному составу является одним из ценных исторических источников, который при должном анализе может заменить отсутствие документации по основной деятельности. *Методы и материалы.* Источниковую базу работы составили приказы по личному составу Удмуртского и

© Митюков Н.В., 2026

Молотовского управлений малых рек 1950-х годов. На основе системного анализа предложена методика, позволяющая реконструировать информацию о переименованиях судов. В соответствии с ней каждое судно кодируется находящимся на нем личным составом, и по его перемещению восстанавливается информация о движении судна. *Анализ.* Как показал проведенный анализ, наибольший эффект методика дает при реконструкции приказов по переименованию судов, поскольку, за исключением документации об основной деятельности, эта информация в остальных источниках отражается крайне эклектично, не создавая целостной картины. *Результаты.* Иллюстрация возможностей методики дана на примере последовательного переименования поступивших в Удмуртское управление малых рек в 1957 г. катеров «Россия» и «Юбилейный», когда интуитивно понятная схема при анализе оказывается ложной. Вторая иллюстрация дается на примере переименования всего флота Молотовского управления малых рек в 1955 году. Верификация проводилась по отдельным эклектичным упоминаниям о переименовании в приказах по личному составу и продемонстрировало хорошее совпадение.

Ключевые слова: приказы по личному составу, системный анализ, водный транспорт, Удмуртское управление малых рек, Молотовское управление малых рек, 1950-е годы.

Цитирование. Митюков Н. В. Метод идентификации судов по приказам о кадровом составе (на материалах Удмуртского и Молотовского управлений малых рек 1950-х гг.) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2026. – Т. 31, № 4. – С. 42–57. – DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.4

Введение. Реконструкция судовых и корабельных биографий представляет собой одно из направлений исследований в исторической науке. Рассмотрение процессов через призму отдельных судеб дает возможность выявить ранее неизвестные закономерности, в связи с чем судовые и корабельные биографии можно рассматривать как часть индивидуальной истории. Несмотря на популярность этого жанра за рубежом, в Советском Союзе наиболее ранние труды С.П. Мосеева [16], Ф.Ф. Веселаго [5] и др. представляли собой скорее справочники по характеристикам кораблей и судов, а не по их биографиям.

Аналогичные справочники выходили во многих странах, поскольку для их составления обычно используется береговая и бортовая документация, а по боевым кораблям у нее довольно хорошая сохранность, в частности по русским и советским – имеются богатые фонды Российского государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ). К сожалению, для судов гражданского флота этот корпус источников практически отсутствует, а реконструкции биографий торговых судов производились лишь для по-настоящему этапных или знаменитых судов типа «Титаника» или «Лузитании» [11].

В Российской империи издавались списки судов по министерствам, например Министерства путей сообщения, которое регистрировало имевшиеся на тот момент суда. «Русский Регистр» также издавал свои списки судов, поскольку наличие записи в регистре было необходимым условием для страхования. И таким образом, складывались два массива источников, взаимно дополнявшие и корректировавшие друг друга [13].

Первой работой, где давалось относительно полное описание биографий судов торгового флота, стала монография под редакцией С.С. Бережного [3], но она посвящена военно-морскому флоту, и в ней рассматривались лишь мобилизованные в годы Великой Отечественной войны суда. Самым ранним исследованием о речном торговом флоте, где прослежены биографии отдельных пароходов, является диссертация Г.В. Алексушина об обществе «Кавказ и Меркурий» (1858–1917 гг.) [2].

В начале 2000-х гг. стали появляться работы, содержащие реконструкции судовых биографий, что, в отличие от корабельных, потребовало новых методов работы с информацией. В первую очередь внимание привлекали статистические источники. Реконструкция судовых биографий с опорой на данные «Списков судов…» и Регистров была выполнена, например, А.С. Павловым [17] для волжских судов.

Последнее издание Регистра было предпринято в СССР в 1926–1927 годах. Предполагалось издание в 1940 г., но этому помешала война. Корректировка его в 1948–1949 гг. выявила, вероятно, множество проблем с регистрацией имевшихся судов, в связи с чем издание так и не увидело свет, в среде коллекционеров ходят лишь копии рукописи этого регистра. Однако по линии Минречфлота в советское время издавались расписания движения флота, диспетчерские справочники и т. п. С учетом информа-

ции из достаточно подробных приказов по основной деятельности и судовых списков, сохранившихся в архивных фондах пароходств, это полностью решило проблему. Так, в исследовании Н.В. Селюниной, посвященном работе речников на юге России в годы Великой Отечественной войны [24], все наблюдения сделаны на основе архивных фондов Черноморского сухогрузного и нефтеналивного пароходств, Азовского морского, Доно-Кубанского речного пароходств и других пароходств, подчиненных наркоматам морского и речного флотов. В работах О.А. Гоманенко использованы документы фондов Волжского пароходства [7].

Не затронута история судов Наркомлеспрома, Наркомата внутренних дел и т. д. Главное управление речного транспорта (Главречтранс) также имело достаточно крупный флот, оказавший существенное влияние на историю судостроения. А целые типы судов, распространяемые только через сеть управлений, оказались совершенно забыты отечественными историками. Так, теплоходы проекта 543 сталинградской и каширской постройки (на котором отрабатывались технические решения перед запуском в серию знаменитых «Москвичей» – теплоходов проекта 544) работали только в управлениях малых рек (далее – УМР). Аналогично ярославские катера типа Я-7 (первый послевоенный гражданский тип, представлявший собой конверсию военного проекта) также распространялись только через сеть управлений, а, например, последние суда производства Воткинского завода, теплоходы «Москва» и «Ленинград», практически неизвестны в Удмуртии, поскольку работали в Сталинградском УМР [12].

Несмотря на численность флота управлений малых рек и его значимость в решении транспортных проблем регионов, работ по его истории многократно меньше таковых, чем по истории пароходств. Вероятно, причины следует искать в имеющейся источниковой базе.

В качестве объекта исследования в данной статье были выбраны Молотовское и Удмуртское УМР. Первое возникло на основании постановления СНК СССР № 26 от 9 января 1944 г., а второе – решения Совмина РСФСР № 6021 от 23 мая 1947 года. Несмотря на тесные связи между обоими УМР, цели их создания и поставленные задачи радикально различались. Так, в Удмуртии одной их постоянных нерешаемых проблем были пассажирские перевозки по Ижевскому и Воткинскому прудам, а также паромная переправа через Каму. До 1947 г. главным пассажирским перевозчиком по Ижевскому пруду был оборонный завод № 71, по Воткинскому – Воткинский леспромхоз. Переправу через Каму обеспечивал Сарапульский жилкомхоз. Именно Удмуртское УМР, обновив флот и кадры, смогло впервые эффективно решить эту задачу. Так что, например, Ижевская пристань фактически стала правопреемником Ижевской эксплуатационной конторы Удмуртского УМР.

В отличие от Удмуртской АССР, в Молотовской области существовало Агентство пригородного сообщения в составе Камского речного пароходства, занимавшееся паромной переправой и пассажирскими перевозками. Однако для этого региона критически важным было налаживание коммуникаций для грузовых перевозок между отдаленными районами области по малым рекам. Эту задачу можно было успешно решить мобилизацией всех имеющихся мелкосидящих буксирных судов, что и было произведено при организации УМР. По окончании Великой Отечественной войны флот управления удалось насытить мелкосидящими судами уже специальной постройки, также успешно решившими эту проблему. В итоге, преодолев послевоенный транспортный кризис, в начале 1960-х гг. флоты как Молотовского, так и Удмуртского УМР были переданы в Камское речное пароходство.

Методы и материалы. Источниковая база Удмуртского УМР и Молотовского УМР сводится к трем группам:

1. Ежегодные отчеты Главречтрансу – фонды Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ, ф. А439, оп. 1).

2. Ежегодные статистические отчеты Центрального статистического управления (фонды региональных отделов статистики): для Удмуртского УМР это фонды Центрального государственного архива Удмуртской Республики (ЦГА УР, ф. Р-845, оп. 4), для Молотовского – Государственного архива Пермского края (ГАПК, ф. Р-196, оп. 3).

3. Документация по личному составу: для Удмуртского УМР это фонды Управления по делам архивов Администрации Сарапула (СГА, ф. Р-82, оп. 2б), для Молотовского – Архива города Перми (АГП, ф. 960, оп. 1).

Первая группа хоть хронологически и перекрывает период существования Главречтранса без пропусков по годам, но, несмотря на подробность отчетов и детального описания дел в управлениях, относительно судового состава она довольно эклектичная, так что создание системной картины по ней затруднено. И разумеется, она не дает информации по переименованиям судов. Вторая группа ценна не столько статистическими формами, расшифровке которых были посвящены наши предыдущие публикации [14], сколько достаточно информативными пояснительными записками, где в числе прочего обычно дается список поступивших и списанных судов. Однако и здесь названия судов приняты на момент составления документа, а информация по переименованиям отсутствует. С точки зрения информативности и объема наиболее ценна третья группа – документация по личному составу. Фактически она может дать до 90 % всей эксплуатационной информации, в том числе о происшествиях, авариях, поощрениях, передаче судов другим организациям и т. п. Иногда в приказах встречаются и данные по переименованиям, но это не дает системной картины, а отдельные упоминания представляют собой скорее исключение.

Таким образом, при отсутствии приказов по основной деятельности вопрос о переименованиях судов является наиболее важным и сложным, поскольку без него биография одного судна разбивается на две или более. В связи с этим можно сформулировать рабочую гипотезу о возможности замены документации по основной деятельности информацией, извлеченной из документации по личному составу: если установить соответствие между судном и имеющимся на нем личным составом, то по перемещению последнего можно судить о перемещениях самого судна.

Анализ. ***Случай последовательного переименования нескольких судов.*** В 1957–1958 гг. Ижевская эксплуатационная контора (ЭК) Удмуртского УМР пополнилась двумя небывало крупными для Ижевска катерами «Россия» и «Юбилейный». В обоих случаях наименование катеров при доставке на Ижевский пруд изменили. Приказы о переименовании отсутствуют.

Катер проекта 287 «Юбилейный» с пассажирской вместимостью 450 чел. доставили в Ижевск специально, чтобы использовать при пиковых нагрузках – во время праздников или выходных дней, когда происходил интенсивный пассажиропоток, в связи с чем он долгое время был самым крупным судном в Ижевске. Поэтому резонно предположить, что выделенная в 1957 г. Отделу по освоению малых рек довольно значительная сумма в 81 тыс. руб. для доставки в Ижевск катера «Мышкин» [8, л. 20] как раз и пошла на будущий «Юбилейный» (то есть «Мышкин» стал «Юбилейным»). Для сравнения: 81 тыс. руб. – это сумма, соответствующая балансовой стоимости катера проекта 792 (тип ПС). Как следует из документа, ее предполагалось затратить только на транспортировку. Вероятно, речь может идти о разборке и последующей сборке катера большого размера, каковым и был «Юбилейный». Таким образом, если «Юбилейный» – это бывший «Мышкин», второй катер, доставленный на пруд под другим именем, должен быть «Россией». Однако это предположение вызывает массу противоречий при сопоставлении с документацией по личному составу из фондов СГА.

С «Юбилейным» – «Мышкиным» картина выстраивается более-менее логичная. 10 сентября 1957 г. на «Мышкин» назначается новый капитан – О.П. Груздин [18, л. 33], понятно, что это могло произойти, когда катер был еще на Каме, что подтверждается приказом от 17 сентября с указанием на его командировку [18, л. 33 об.]. О месте командировки не сообщается, но можно предположить, что это Гольяны или Сарапул. 30 октября очередной приказ гласит: «*На основании приказа начальника отдела по транспортному освоению и эксплуатации малых рек т. Хаминтова от 25.10.57 г. № 39 о немедленной организации работ по транспортировке с р. Камы катера "Мышкино"* (так в документе. – *Н. М.*) *приказываю: назначить на подъем и транспортировку катера следующих людей…* (затем идет список из шести человек. – *Н. М.*)» [18, л. 46]. И далее: «*…осуществить транспортировку катера "Мышкино" в трехдневный срок, т.е. за 1-е, 2-е и 3-е ноября с[его] г[ода]*» [18, л. 46 об.].

Из дальнейших приказов становится ясным, что транспортировка омрачилась серьезной аварией: оказался сильно помят винт, изуродован гребной вал и выбиты его опорные под-

шипники. Приказом № 4 по Ижевской ЭК от 20 января 1958 г. причиной этого признана халатность личного состава, и виновные должны были оплатить изготовление новой валовой группы [18, л. 54 об. – 55]. На этом упоминания о «Мышкине» пропадают, но из информации уже по «Юбилейному» получается, что 28 июля приказом № 94 для вытаскивания катера из воды, находящегося в Гольянах, формируется бригада в составе шести человек во главе с его новым капитаном В.С. Стрелковым. Бригаде надлежало заготовить необходимые бревна и пиломатериал и 30 июля выехать в Гольяны [19, л. 35 – 35 об.]. В итоге «Юбилейный» доставили в Ижевск лишь зимой 1958/59 года.

Упомянутая авария выглядит вполне уважительной причиной для отмены транспортировки и проведения довольно сложного ремонта на Каме, например в Симонихинских мастерских в Сарапуле. Однако в целом картина доставки «Юбилейного» получается вполне логичной, чего не скажешь о процессе доставки «России» в Ижевск, где возникают многочисленные логические нестыковки.

Первое упоминание о «России» в приказах по Ижевской ЭК происходит в приказе № 12 от 1 февраля 1958 г., в соответствии с которым капитан катера В.И. Черепанов входил в комиссию по приему катеров после зимы [19, л. 1]. Это очень странно, поскольку получается, что к 1 февраля катер уже находится в Ижевске. Понятно, что раз «Россия» уже на пруду, то логично предположить, что это ее новое имя и доставка на пруд произведена под каким-то другим именем.

В этой связи стоит обратить внимание на два приказа за ноябрь 1957 года. Приказом № 183 от 1 ноября 1957 г. выводится из эксплуатации для зимнего отстоя катер «Бондюг» [18, л. 44 об.], а 10 ноября другим приказом его капитану В. Волкову предоставлялся очередной отпуск [18, л. 45]. Двойное упоминание названия катера исключает описку. До этого катер с таким наименованием находится на балансе Сарапульской ЭК. В приказе по Ижевской ЭК № 191 от 20 ноября, где назначаются капитаны на все наличные катера, «Бондюг» уже не упомянут [18, л. 46]. Это позволяет предполагать, что в данный период катер уже возвращен на баланс Сарапульской ЭК или переименован.

В фондах СГА имеются ведомости на начисление заработной платы Сарапульской ЭК, где среди прочих судов упоминается и «Бондюг». Из документации Центрального статистического управления известно, что «Бондюг» передали в Сарапул в 1955 г. из состава Молотовского УМР с балансовой стоимостью 97 тыс. руб. [6, л. 25]. Однако в ведомости на передачу катеров из ликвидированной Ижевской ЭК в состав Сарапульского порта за 1962 г. балансовая стоимость «России» указана в 29 870 руб. [1, л. 54]. В 1961 г. в СССР произошла деноминация, так что «старые» 97 тыс. стали соответствовать «новым» 9,7 тыс. рублей. Расхождение суммы почти в три раза. Даже если предположить, что речь идет об остаточной балансовой стоимости, это все равно представляется сомнительным.

С другой стороны, в Ижевской ЭК имелся еще один однотипный «России» катер проекта 543 – «Победа». Судя по зарплатным ведомостям [4], команда «Победы», которая одно время тоже была на балансе Сарапульской ЭК, состояла из шести человек: капитана, механика, помощников капитана и механика и двух матросов. Точно такая же команда числится и у «Бондюга», что может свидетельствовать об его однотипности с «Победой». Однако летом 1957 г., когда «Победу» готовили к транспортировке в Воткинск (там располагался филиал Ижевской ЭК), его команда сокращается всего до двух человек. В отличие от «Победы», летом 1957 г. на «Бондюге» полный штат, но судно пропадает из ведомостей с июля 1957 г. по апрель 1958 г., то есть как раз на период его возможной доставки в Ижевск. В том, что в 1958 г. работникам катера зарплату платят по Сарапульской ЭК, нет ничего странного: команда могла числиться в командировке. В октябре 1958 г. катер упоминается в зарплатных ведомостях в последний раз, после чего пропадет уже навсегда. Логично предположить, что его доставили в Ижевск и, пока личный состав не овладел техникой, в навигации работают прикомандированные из Сарапула работники.

В связи с этим остается сравнить личный состав «Бондюга» и «России». Капитаном «Бондюга» в 1956 г. значится Ф.М. Киселев, в 1957 г. – Ю. Красноперов. В последний раз в зарплатных ведомостях катер с этим капита-

ном упомянут в июле 1957 г., после чего следует перерыв до апреля 1958 г., когда его капитаном уже числится А.П. Казанцев, а с августа и до выбытия катера – Лобанов.

Однако в 1958 г. в команде «России» на Ижевском пруду числятся другие люди. В начале 1958 г. – В.И. Черепанов. В приказе от 15 марта командиром «России» упомянут Ф.Ш. Бигашев [19, л. 7 об.], 5 апреля капитаном назначен П.А. Афонасов [19, л. 10], который упомянут и в приказах летнего периода. На «Бондюге» и «России» также числится разный личный состав, однозначно доказывающий, что это два разных катера. Поэтому выходит, что «Бондюг» на период доставки «Мышкина» передали в распоряжение Ижевской ЭК, в связи с чем он мог даже не покидать Каму и быть поставлен на зимовку, например, в Гольянах.

В приказе по Ижевской ЭК № 191 от 20 ноября назначаются капитаны на все наличные катера [18, л. 46], из новых катеров там лишь «Мышкин». «Бондюг» в приказе вообще не упомянут, что подтверждает предположение о том, что его прикомандировали к Ижевской ЭК лишь временно, до зимней стоянки. Однако, что интересно, в соответствии с этим приказом командиром «Мышкина» назначен Ф.Ш. Бигашев, механиком – Н.Ф. Яковлев. Но это тот же самый личный состав, что звучит в приказе от 15 марта на «России»! Таким образом, получается, что «Мышкин» и «Юбилейный» – разные катера и, соответственно, «Россия» – это бывший «Мышкин».

Предположение о тождественности «России» и «Мышкина» подтверждается приказом № 29 от 15 марта 1958 г., в котором капитану катера «Россия» т. Бигашеву надлежало ночью следить за состоянием катера, поскольку на нем обнаружилось поступление воды в машинном отделении [19, л. 7 об.]. Если при транспортировке на нем повредили дейдвуд, это совсем не удивительно! В дальнейшем из-за поврежденного дейдвуда «Россия» будет испытывать многочисленные проблемы. По свидетельству ветерана Ижевской пристани В.К. Луняшина, в 1964 г. «Россия» просто затонула на месте зимней стоянки. Что касается «Юбилейного», то получается, что его доставили прямо с завода в Гольяны безымянным. А наименование он получил уже будучи в Ижевской ЭК.

Таким образом, анализ серии приказов об одном событии дает возможность реконструировать отсутствующую информацию о переименованиях. Относительно катеров, появившихся в составе Ижевской ЭК зимой 1957/58 г,. можно сделать вывод, что «Мышкин» стал впоследствии «Россией» (а не «Юбилейным», как это интуитивно предполагается), а «Юбилейный» имел это наименование с момента появления на Ижевском пруду. «Бондюг» был лишь временно прикомандирован к Ижевской ЭК на период доставки «Мышкина».

Возможности применения методики в случае одновременного переименования всех судов управления. 8 декабря 1954 г. вышел приказ Главречтранса № 45 «Об упорядочивании учета судов». В соответствии с ним предлагалось суда управлений называть в честь городов. Данный вопрос применительно к Удмуртскому УМР мы рассматривали в работе при анализе зарплатных ведомостей [15]. Для некоторых катеров схема переименования выглядит достаточно логичной: так, «Енисей» стал «Енисейском», «Ярославец» – «Ярославлем» и т. д. В итоге радикальной перемене наименований подверглись не более десятка судов.

Применительно к Молотовскому УМР ситуация более сложная. Все катера в 1954 г. имели номерные обозначения, и в результате выполнения приказа в апреле 1955 г. их переименовали все сразу. Это дает возможность проверить предлагаемую методику «в экстремальных» условиях. В качестве верификации результатов можно использовать отдельные упоминания в тексте приказов, когда в них одновременно фигурируют старые и новые наименования.

Из-за достаточно объемного исследования приведем лишь его результаты, сведенные в таблице 1. Порядок работы был следующий. Сначала из приказа о распределении личного состава № 56 от 30 апреля 1955 г., в котором указаны новые названия судов, были выписаны все команды (см. табл. 1). В случае, если фамилия отсутствовала и потом написана от руки, дается прочерк и фамилия указана курсивом. Если же указанная фамилия вычеркивалась, информация об этом маркировалась как «(зач.)». В случае катера «Оханск» фамилия Н. Сасикова была вписана от руки уже после выхода приказа и потом вычеркнута.

Таблица 1. **Список личного состава катеров Молотовского УМР в соответствии с приказом № 56 от 30 апреля 1955 г.**

Table 1. **List of personnel of the Molotov Small Rivers Department boats in accordance with Order No. 56 of April 30, 1955**

Судно	Должность	Ф. И. О.	Катер предыдущего приказа
«Питер»	Капитан	Климов И.В.	№ 4 (№ 22 от 11.04.1955)
80 л. с.	Пом. капитана	Поляков И.Г.	№ 4 (№ 17 от 28.03.1955)
	Механик	– *Фадюшин Л.М.*	№ 4 (№ 25 от 22.04.1955)
	Пом. механика	Лядов А.И.	№ 4 (№ 21 от 08.04.1955)
	Матрос	Дибров Е.И.	№ 38 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Гилев Н.А.	№ 4 (№ 19 от 04.04.1955)
«Нердва»	Капитан	Лемзяков Н.А.	№ 5 (№ 20 от 05.04.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	Козельков А.И.	№ 5 (№ 13 от 09.03.1955)
	Механик	Хлебников И.А.	№ 5 (№ 24 от 16.04.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Абазов Я.С.	№ 5 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Варин С.И.	№ 5 (№ 19 от 04.04.1955)
«Таман»	Капитан	Ширинкин В.М.	№ 7 (№ 24 от 16.04.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Власов С.И.	№ 7 (№ 12А от 15.01.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Широбоков М.А.	№ 7 (№ 18 от 31.03.1955)
	Матрос	Стряпунин Г.П.	№ 7 (№ 19 от 04.04.1955)
«Пыскор»	Кап.-механик	Клименко И.Г.	№ 10 (№ 11А от 04.03.1955)
90 л. с.	Мех.-капитан	Никифоров А.Д.	№ 10 (№ 21 от 08.04.1955)
	Матрос	Ратышев П.Д.	№ 1 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Бухлов Ю.А.	№ 10 (№ 20 от 05.04.1955)
«Боровск»	Капитан	Шишкин П.В.	№ 11 (№ 15 от 17.03.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Трутнев Н.П.	№ 11 (№ 15 от 17.03.1955)
	Пом. механика	Некрасов А.П.	№ 11 (№ 22 от 11.04.1955)
	Матрос	Лядов В.М.	№ 11 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Трутнев В.И.	№ 11 (№ 20 от 05.04.1955)
«Сива»	Капитан	Пичкалев Ф.Я.	№ 13 (№ 12А от 15.01.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Нефедов С.И.	№ 13 (№ 1 от 02.02.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Сидоркин В.С.	№ 13 (№ 18 от 31.03.1955)
	Матрос	Сасиков Н.Г. (зач.)	№ 13 (№ 20 от 05.04.1955)
«Ветляны»	Капитан	Ермошин П.П.	–
80 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Каменских И.П.	№ 14 (№ 9 от 25.02.1955)
	Пом. механика	Аксенов Е.У.	№ 14 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Субботин Г.П.	№ 14 (№ 17 от 28.03.1955)
	Матрос	Ермошина З.И. (зач.)	№ 14 (№ 9 от 25.02.1955)
«Очер»	Капитан	Санников Л.П.	№ 15 (№ 14 от 16.03.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	Понькин Н.П.	–
	Механик	Тютин П.К.	№ 15 (№ 28 от 26.01.1955)
	Пом. механика	– *Серов В.С.*	–
	Матрос	Гайнулов Ф.	№ 15 (№ 18 от 31.03.1955)
	Матрос	Бородкин А.С.	№ 15 (№ 22 от 11.04.1955)
«Слудка»	Капитан	Печенкин И.Г.	№ 16 (№ 9 от 25.02.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Чернов А.Н.	№ 16 (№ 44 от 11.03.1955)
	Пом. механика	Еговцев С.Г.	№ 16 (№ 22 от 11.04.1955)
	Матрос	Отинов Л.А.	№ 16 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Аксанов С.И.	–

Продолжение таблицы 1

Continuation of Table 1

Судно	Должность	Ф. И. О.	Катер предыдущего приказа
«Гайны»	Капитан	Никитин В.Н.	–
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Черкашин Л.А.	№ 17 (№ 1 от 02.02.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Вотинов Г.А.	№ 17 (№ 18 от 31.03.1955)
	Матрос	Волков А.П.	№ 17 (№ 24 от 16.04.1955)
«Пентег»	Капитан	Паже Г.А.	№ 18 (№ 27 от 26.01.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Соболев Д.Д.	№ 18 (№ 9 от 25.02.1955)
	Пом. механика	Сотрудинов Х.Г.	№ 18 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Михайлов И.И. (зач.)	№ 18 (№ 18 от 31.03.1955)
	Матрос	Галкин А.А.	№ 18 (№ 20 от 05.04.1955)
«Дивья»	Капитан	Хасанов Р.Ф.	№ 33 (№ 22 от 11.04.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Рожков С.Н.	№ 23 (№ 44 от 11.03.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Стрелков Б.С.	№ 23 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	Гребенкин В.П.	№ 23 (№ 22 от 11.04.1955)
«Нытва»	Капитан	Тараканов А.М.	–
90 л. с.	Пом. капитана	Подвинцев А.Е. (зач.)	–
	Механик	Смирнов В.С.	№ 25 (№ 22 от 11.04.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Шардин Ю.И.	–
	Матрос	*– Жупанов А.М.*	–
«Оханск»	Капитан	Белозеров	–
90 л. с.	Пом. капитана	Афоничкин	–
	Механик	Лядов В.Н.	№ 26 (№ 15 от 17.03.1955)
	Пом. механика	– Матвеев Ю.И.	–
	Матрос	Шардин В.И.	№ 26 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	*– Сасиков Н. (зач.)*	№ 13 (№ 20 от 05.04.1955)
«Буй»	Капитан	Филиппов И.А.	№ 27 (№ 4 от 10.02.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Плотников Н.Г.	№ 27 (№ 13 от 09.03.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Некрасов В.П.	№ 27 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	*– Чапкасов А.Ф.*	№ 27 (№ 24 от 16.04.1955)
«Бондюг»	Капитан	Шкаликов	–
90 л. с.	Пом. капитана	Кашин	–
	Механик	Зуев В.В.	№17 (№ 11 от 03.03.1955)
	Пом. механика	*– Пупышев В.Г.*	–
	Матрос	Перевощиков Ю.П.	№ 29 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	Гладышев Е.Н.	–
«Насадка»	Капитан	Боровиков Г.С.	№ 30 (№ 44 от 11.03.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Выломов С.Н.	№ 40 (№ 22 от 11.04.1955)
	Пом. механика	Рогозин А.М. (зач.)	№ 30 (№ 44 от 11.03.1955)
	Матрос	Руткин А.Ю.	№ 30 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	Перевозчиков В.В.	–
«Кунгур»	Капитан	Спешилов И.А.	№ 31 (№ 15 от 17.01.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	Сибиряков Н.Я.	№ 31 (№ 44 от 11.03.1955)
	Механик	Ошвинцев В.В.	№ 31 (№ 44 от 11.03.1955)
	Пом. механика	Данилов Ю.П.	№ 31 (№ 12А от 15.01.1955)
	Матрос	Сыстеров Н.В.	№ 31 (№ 19 от 14.04.1955)
	Матрос	Штейников В.Н.	№ 31 (№ 17 от 28.03.1955)

Продолжение таблицы 1

Continuation of Table 1

Судно	Должность	Ф. И. О.	Катер предыдущего приказа
«Талица»	Капитан	Поспелов П.Н.	№ 32 (№ 22 от 11.04.1955)
90 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Баталов И.П.	№ 32 (№ 22 от 11.04.1955)
	Пом. механика	Баранов О.П. (зач.)	№ 32 (№ 22 от 11.04.1955)
	Матрос	Жуланов А.М.	№ 32 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	– *Макаров*	–
«Ашап»	Капитан	Бухалов Н.А.	№ 33 (№ 19 от 04.04.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	Бухалов Ю.Н.	№ 33 (№ 25 от 22.04.1955)
	Механик	Веснин В.А.	№ 33 (№ 12А от 15.01.1955)
	Пом. механика	– *Баранов О.П.*	–
	Матрос	Воронин Б.П.	№ 33 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	Садилов И.В.	№ 25 (№ 19 от 04.04.1955)
«Посад»	Капитан	Кокшаров И.М.	№ 34 (№ 17 от 28.03.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Медведев С.И.	–
	Пом. механика	Кайгародов В.И.	№ 34 (№ 12 от 15.01.1955)
	Матрос	Ракшин В.П.	№ 34 (№ 20 от 05.04.1955)
	Матрос	Геттих В.Х.	№ 34 (№ 19 от 04.04.1955)
«Серьга»	Капитан	Филиновский Е.И.	№ 35 (№ 44 от 11.03.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Потравных В.Д.	№ 35 (№ 23 от 15.04.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Кадычагов В.И.	№ 35 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	Попов Е.Н.	–
«Суксун»	Капитан	–	–
150 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Милованов И.Г.	–
	Пом. механика	–	–
	Матрос	Костарев Г.Н. (зач.)	№ 36 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	–	–
«Чад»	Капитан	Нечаев М.П.	№ 37 (№ 21 от 08.04.1955)
80 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Тараканов Г.А.	№ 37 (№ 1 от 02.02.1955)
	Пом. механика	Гловатских А.Ф.	№ 37 (№ 22 от 11.04.1955)
	Матрос	Сесюнин И.	№ 23 (№ 5 от 11.02.1955)
	Матрос	Баранов И.И.	№ 37 (№ 19 от 04.04.1955)
«Бисер»	Капитан	Ромашев П.И.	№ 38 (№ 9 от 25.02.1955)
80 л. с.	Пом. капитана	–	–
	Механик	Лепешкин Н.А.	№ 38 (№ 44 от 11.03.1955)
	Пом. механика	Климов Г.Н.	№ 38 (№ 22 от 11.04.1955)
	Матрос	Куликов В.В.	№ 38 (№ 18 от 31.03.1955)
	Матрос	Наборщиков М.	–
«Ныроб»	Капитан	Казымов Е.Д.	№ 39 (№ 44 от 11.03.1955)
80 л. с.	Пом. капитана	Килунин В.М.	№ 39 (№44 от 11.03.1955)
	Механик	Ваулин К.В.	№ 39 (№ 15 от 17.01.1955)
	Пом. механика	Стрелков Е.П.	–
	Матрос	Ерыкалов А.И.	№ 39 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	Мальков В.Я.	№ 39 (№ 22 от 11.04.1955)
«Чусовой»	Капитан	Лядов М.И.	№ 40 (№ 17 от 28.03.1955)
150 л. с.	Пом. капитана	Тишинский В.А.	–
	Механик	Симонов А.Г.	–
	Пом. механика	– *Баталов*	–
	Матрос	Костарев Г.А.	№ 40 (№ 19 от 04.04.1955)
	Матрос	Смирнов И.М.	№ 40 (№ 25 от 22.04.1955)

Окончание таблицы 1

End of Table 1

Судно	Должность	Ф. И. О.	Катер предыдущего приказа
Газоход «Елец» 60 л. с.	Капитан	Еремеев П.А.	ТХ № 1 (№ 1 от 03.01.1955)
	Пом. капитана	Шумилов М.И.	–
	Механик	Веснин В.Н.	ТХ № 1 (№ 2 от 03.02.1955)
	Пом. механика	Митрошин Н.Т.	ТХ № 1 (№ 2 от 03.02.1955)
	Матрос	Веснина Н.М.	ТХ № 1 (№ 4 от 10.02.1955)
	Матрос	Акаева Н.Е.	–
Газоход «Ельник» 60 л. с.	Капитан	Кетов Ф.Ф.	ТХ № 5 (№ 11 от 03.03.1955)
	Пом. капитана	–	–
	Механик	Горшков В.Ф.	ТХ № 5 (№ 1 от 03.01.1955)
	Пом. механика	Ермаков Д.И.	ТХ № 5 (№ 5 от 11.02.1955)
	Матрос	Кетова Т.В.	ТХ № 5 (№ 16 от 22.03.1955)
	Матрос	Горшкова В.А.	ТХ № 5 (№ 9 от 25.02.1955)
ГК-601 60 грт.	Капитан	Преснов В.П.	СБ № 1 (№ 22 от 11.04.1955)
	Пом. капитана	*– Кашин А.А.*	–
	Механик	Казаков Г.И.	СБ № 1 (№ 12А от 15.01.1955)
	Пом. механика	*– Бессов Т.А.*	–
	Матрос	Алексеев В.И.	СБ № 1 (№ 22 от 11.04.1955)
	Матрос	Ахметзянов Г.	СБ № 1 (№ 22 от 11.04.1955)
ГК-602 60 грт.	Капитан	Козырев Ю.Ф.	СБ № 2 (№ 28 от 26.01.1955)
	Пом. капитана	Щицын М.А.	–
	Механик	Рожков Н.С.	СБ № 2 (№ 22 от 11.04.1955)
	Пом. механика	–	–
	Матрос	*– Вешкуров Ю.И.*	–
	Матрос	–	–
Полуглиссер № 24	Механик	Григорьев С.С.	№ 29 (№ 28 от 26.01.1955)

Примечание. Источник: [20, л. 46–54]. В таблице используются следующие обозначения: ТХ – теплоход; СБ – самоходная баржа.

Note. Source: [20, l. 46-54]. The following designations are used in the table: ТХ – motor ship; СБ – self-propelled barge.

После этого при просмотре приказов в обратном хронологическом порядке от приказа № 56 выписывались первые упоминания о членах команд (наиболее близкие к моменту переименования) с указанием старого номера катера, а также номера и даты приказа [19; 20] (см. табл. 1).

У катера «Пыскор» все члены команды значатся на катере № 10, кроме П.Д. Ратышева, у которого в приказе написано «катер № 1», но поскольку катер с этим номером был списан управлением в 1949 г., можно предположить, что это банальная описка и следует читать № 10, означающее, что все члены команды числятся на катере № 10. Катер «Суксун» укомплектован всего одним механиком и матросом, при чем последний в приказе зачеркнут. Можно подумать, что судно находится на долгосрочном ремонте. Однако в приказе № 13 от 4 марта 1955 г. из состава управления были уволены капитан катера № 36 Т.М. Бурдин и матрос того же катера В.В. Бурдина, так что новую команду для судна просто не удалось собрать к началу навигации. Этот факт подтверждается еще и тем, что по приказу № 3 от 7 февраля 1955 г. механиком судна числится И.М. Макарченко. Очевидно, его перевели на другие работы, поставив на вакантное место нового человека (И.Г. Милованова), который впервые упоминается в приказе № 56.

Тем не менее, несмотря на отдельные флуктуации, старый номер катеров устанавливается достаточно надежно, за исключением катера «Бондюг». В его новой команде один с бывшего катера № 17 и один с № 29. Но в данном случае, скорее всего, верно последнее. Что касается полуглиссера, то он свой номер сохранил, и тот факт, что на нем работает механик, упоминавшийся в составе ко-

манды катера № 29, лишь подтверждает, что № 29 – это катер «Бондюг».

Соответствия старых номеров и новых наименований сведены в таблице 2. В нее же дополнительно внесены все упоминания о двойных старых и новых названиях с указанием даты и номера приказа, где это произошло [19–23]. Чаще всего дублирование дается в форме типа «№ 4 Питер».

Совпадения в таблице 2 доказывают работоспособность предлагаемой методики. Также видно, что в приказе № 56 катера указаны в порядке возрастания их бывшего номера. Это дает возможность провести реконструкцию приказа о перенумерации барж. Результаты формального применения методики сведены в таблице 3. Исходя только из этого, сделать какие-то обоснованные заключения о схеме переименования сложно. Основная причина – более низкая квалификация шкипера и матроса баржи по сравнению с командой катера (кроме матросов), как следствие – более низкая зарплата и вызванная этим текучесть кадров.

Тем не менее определенные заключения можно сделать, учитывая, что, скорее всего, суда расположены также в порядке возрастания их старых номеров. Аббревиатура БД означает «баржа деревянная», а БС – «баржа стальная». Как видно, список идет в порядке возрастания с БД-5 до БД-37 и при этом старые и новые номера совпадают. Исключения в виде БД-19 и БД-36, вероятно, объясняются текучкой кадров.

В аналогичном приказе о распределении команд при начале навигации за прошлый, 1954 г. все несамоходные суда расположены, как и самоходные, в порядке увеличения номеров. Это же подтверждается данными по судам предыдущего приказа.

Поскольку нумерация барж велась в Молотовском УМР с момента его возникновения, к 1955 г. часть барж оказалась списанной, и в общей нумерации получились пробелы. В связи с этим, очевидно, одна задач перенумерации как раз и состояла в заполнении лакун в номерах.

Таблица 2. **Список катеров, номера которых упоминаются в приказах**

Table 2. **List of boats whose numbers are mentioned in the orders**

Название	Номер из таблицы 1	Номер из приказа	Приказ
«Питер»	№ 4	№ 4	№ 56 от 30.04.1955
«Нердва»	№ 5	№ 5	№ 56 от 30.04.1955
«Таман»	№ 7	№ 7	№ 56 от 30.04.1955
«Пыскор»	№ 10	№ 10	№ 56 от 30.04.1955
«Боровск»	№ 11	№ 11	№ 46 от 01.06.1955
«Сива»	№ 13	–	–
«Ветляны»	№ 14	–	–
«Очер»	№ 15	–	–
«Слудка»	№ 16	–	–
«Гайны»	№ 17	–	–
«Пентег»	№ 18	–	–
«Дивья»	№ 23	№ 23	№ 47 от 02.06.1955
«Нытва»	№ 25	–	–
«Оханск»	№ 26	–	–
«Буй»	№ 27	№ 27	№ 40 от 12.04.1954
«Бондюг»	№ 29	–	–
«Насадка»	№ 30	–	–
«Кунгур»	№ 31	–	–
«Талица»	№ 32	№ 32	№ 36 от 30.05.1955
«Ашап»	№ 33	–	–
«Посад»	№ 34	№ 34	№ 41А от 21.05.1955
«Серьга»	№ 35	–	–
«Суксун»	№ 36	№ 36	№ 41А от 21.05.1955
«Чад»	№ 37	–	–
«Бисер»	№ 38	–	–
«Ныроб»	№ 39	№ 39	№ 51 от 07.06.1955
«Чусовой»	№ 40	№ 40	№ 47 от 02.06.1955

Таблица 3. **Список личного состава несамоходного флота Молотовского УМР в соответствии с приказом № 56 от 30 апреля 1955 г.**

Table 3. **List of personnel of the Molotov Small Rivers Department non-self-propelled fleet in accordance with Order No. 56 of April 30, 1955**

Судно	Должность	Ф. И. О.	Судно предыдущего приказа
БД-5	Шкипер	Булдаков Д. (зач.)	–
100 грт.	Матрос	Булдакова К. (зач.)	–
БД-6	Шкипер	Баров Г.М.	–
100 грт.	Матрос	Барова Н.В.	–
БД-7	Шкипер	Лялько В.Н. (зач.)	№ 7 (№ 13 от 09.03.1955)
40 грт.	Матрос	Мудрик Л.П. (зач.)	–
БД-8	Шкипер	–	–
40 грт.	Матрос	–	–
БД-9	Шкипер	Сивков Н.Г.	–
40 грт.	Матрос	–	–
БД-13	Шкипер	Баландин В.И.	№ 13 (№ 17 от 28.03.1955)
Дебаркадер	Матрос	–	–
БД-14	Шкипер	Бузмаков А.И. (зач.)	–
35 грт.	Матрос	–	–
БД-15	Шкипер	Ганцев А.А.	№ 15 (№ 50 от 23.04.1955)
86 грт.	Матрос	Ганцева Н.И.	№ 15 (№ 17 от 28.03.1955)
БД-16	Шкипер	– *Шатров*	–
? грт.	Матрос	– *Шатрова*	–
БД-17	Шкипер	Беляев А.И.	№ 17 (№ 50 от 23.04.1955)
80 грт.	Матрос	Беляева Р.Г.	–
БД-18	Шкипер	Шемина М.	–
80 грт.	Матрос	Боровкова М.В.	–
БД-19	Шкипер	Аликина Е.Д.	№ 35 (№ 12 от 15.01.1955)
80 грт.	Матрос	– *Галкин А.Ф.*	–
БД-20	Шкипер	Паньков Н.Я.	№ 20 (№ 24 от 16.04.1955)
80 грт.	Матрос	Панькова А.И.	–
БД-21	Шкипер	Долганов С.И.	№ 21 (№ 50 от 23.04.1955)
80 грт.	Матрос	Долганова Е.Р.	–
БД-22	Шкипер	Порошин Д.Д.	№ 22 (№ 8 от 10.01.1955)
80 грт.	Матрос	Боброва Е.Я.	№ 22 (№ 23 от 15.04.1955)
БД-23	Шкипер	Костарев И.С.	№ 23 (№ 18 от 31.03.1955)
80 грт.	Матрос	Костарева А.И.	№ 23 (№ 18 от 31.03.1955)
БД-24	Шкипер	Токарев И.С.	№ 24 (№ 20 от 05.04.1955)
80 грт.	Матрос	Корлякова А.П.	№ 24 (№ 24 от 16.04.1955)
БД-28	Шкипер	Марьина А.М. (зач.)	№ 28 (№ 24 от 16.04.1955)
32 грт.	Матрос	–	–
БД-29	Шкипер	– *Безматерных*	–
32 грт.	Матрос	–	–
БД-30	Шкипер	Попов В.П. (зач.)	–
85 грт.	Матрос	Попова А.А.	№ 30 (№ 28 от 26.01.1955)
БД-31	Шкипер	Соболев С.П. (зач.)	Без № (№ 17 от 28.03.1955)
85 грт.	Матрос	Соболева А.И. (зач.)	Без № (№ 17 от 28.03.1955)
БД-32	Шкипер	Ямщиков А.Т.	№ 32 (№ 24 от 16.04.1955)
85 грт.	Матрос	Ямщикова Н.А.	№ 32 (№ 26 от 25.04.1955)
БД-33	Шкипер	Поспелов М.М.	№ 33 (№ 6 от 06.01.1955)
85 грт.	Матрос	Злыднева Н.П.	№ 33 (№ 11 от 03.03.1955)
БД-34	Шкипер	Никитин Г.В. (зач.)	№ 34 (№ 50 от 23.04.1955)
85 грт.	Матрос	Никитина Н.Я. (зач.)	–
БД-36	Шкипер	Ястребова Л.А.	№ 29 (№ 2 от 05.01.1955)
250 грт.	Матрос	Плешков В.Г.	–
БД-37	Шкипер	Сергеев К.И.	№ 37 (№ 24 от 16.04.1955)
85 грт.	Матрос	Конина А.М.	–

Окончание таблицы 3
End of Table 3

Судно	Должность	Ф. И. О.	Судно предыдущего приказа
БД-27	Шкипер	Нечаев И.П.	–
85 грт.	Матрос	Редькина М.И.	–
БД-13	Шкипер	Бояршинов Д.С.	№ 39 (№ 50 от 23.04.1955)
100 грт.	Матрос	Бояршинов А.А.	№ 39 (№ 13 от 09.03.1955)
БД-10	Шкипер	Кузнецова М.П.	№ 40 (№ 28 от 26.01.1955)
90 грт.	Матрос	–	–
БД-11	Шкипер	Зотов В.И.	№ 41 (№ 12 от 15.01.1955)
90 грт.	Матрос	Зотова К.Д.	№ 41 (№ 12 от 15.01.1955)
БД-12	Шкипер	Емельянова В.И.	№ 42 (№ 24 от 16.04.1955)
90 грт.	Матрос	Беляева П.Р.	№ 42 (№ 26 от 25.04.1955)
БД-25	Шкипер	Шатров П.И. (зач.)	№ 53 (№ 2 от 05.01.1955)
50 грт.	Матрос	Шатрова Е.В. (зач.)	–
БД-26	Шкипер	Пермяков Г.Д.	№ 54 (№ 3 от 07.02.1955)
130 грт.	Матрос	Пермякова Е.Я.	–
БС-3	Шкипер	–	–
40 грт.	Матрос	–	–
БС-4	Шкипер	Лапшин В.Я.	№ 45 (№ 17 от 28.03.1955)
40 грт.	Матрос	–	–
БД-35	Шкипер	Мутовкин Г.М.	Паром № 1 (№ 17 от 28.03.1955)
Паром № 1	Матрос	Мутовкина Е.В.	Паром № 1 (№ 17 от 28.03.1955)

Примечание. Источник: [20, л. 46–54].

Старая баржа № 13 упоминается в приказе как БД-13, но этот номер корректируется на «Дебаркадер», у которого дописан номер БР-1. В связи с этим возникает первая лакуна из четырех номеров с БД-10 по БД-13. Как видно из таблицы 3, ее заместили бывшие баржи № 39–42. При этом № 39 стала БД-13, а остальные БД-10, БД-11 и БД-12 соответственно.

Вторая лакуна из трех номеров возникла в интервале БД-25, БД-26 и БД-27. Первые два номера получили бывшие баржи № 53 и 54, на этом наличные несамоходные суда закончились. Возможно, оставшийся БД-27 был взят с учетом перспективы получения новых судов.

Что касается стальных барж БС-3 и БС-4, то, судя по приказам, они были получены в 1954 г. и имели № 45 и № 46. В традиционном весеннем приказе 1954 г. о назначении личного состава на суда наибольший номер барж был № 42, не считая № 53 и 54 [10, л. 184]. И имеется приказ № 44 от 9 июля 1954 г., в соответствии с которым «*обязанности шкиперов барж № 45, 46 по совместительству на т. Клименко И.Г. и т. Никифоров А.Д. отменить*» [9, л. 20]. Должность шкипера по совместительству можно исполнять лишь на период транспортировки самой баржи. В данном случае, вероятно, с завода-строителя. Приказом № 453 от 13 июля 1954 г. на баржу № 46 назначался шкипером В.Я. Лапшин, которому надлежало принять ее «*со всем имуществом и инвентарем… по акту от начальника суд[оремонтных] мастерских*» [9, л. 28]. Это также подтверждает, что судно проходит небольшой ремонт после доставки с завода. Больше новых барж в управлении в этом году не принималось.

Таким образом, можно заключить, что и для несамоходных судов текст приказа о перенумерации реконструируется также достаточно уверенно.

Результаты. Гипотезу о возможности отслеживания перемещений судов по информации о личном составе можно считать доказанной, и, таким образом, документация по личному составу представляет собой ценный исторический источник, к сожалению имеющий ограничение для свободного пользования из-за закона о защите персональных данных. Его применение дает возможность реконструировать текст отсутствующей документации по основной деятельности, в частности приказов о переименовании судов.

На примере Удмуртского УМР удалось показать биографию судов, принятых в 1957–

1958 гг.: катер «Мышкин» стал «Россией», а «Юбилейный» прибыл в Ижевск безымянным. Интуитивно понятная схема переименований на деле оказалась ложной. На примере судов Молотовского УМР удалось реконструировать информацию из приказа о переименовании всего флота управления в апреле 1955 года. Верификация, проведенная по отдельным эклектичным упоминаниям о переименовании в приказах по личному составу, продемонстрировала хорошее совпадение с результатами реконструкции.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Акты и материалы передачи э[ксплуатационных] / контор речного транспорта из ведения Управления речного транспорта при СМ УАССР в ведение Минкомхоза УАССР 1 апреля 1962 г. // Центральный государственный архив Удмуртской Республики (далее – ЦГА УР). Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778. 102 л.
2. Алексушин Г. В. Пароходное общество «Кавказ и Меркурий» : дис. … канд. ист. наук. Самара, 1995. 281 с.
3. Бережной С. С. и др. Корабли и вспомогательные суда советского Военно-морского флота (1917–1927 гг.). М.: Воениздат, 1981. 589 с.
4. Ведомости начисления заработной платы рабочим и служащим флота малых рек УАССР за 1954–1962 годы // Управление по делам архивов администрации города Сарапула (далее – СГА). Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 27. 401 л.
5. Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб.: Тип. Мор. м-ва, 1872. 799 с.
6. Годовой отчет отдела речного транспорта при СМ УдАССР // ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3847. 30 л.
7. Гоманенко О. А. Волжская водная коммуникация в дни Сталинградского сражения // Вестник Калмыцкого университета. 2019. № 1 (41). С. 21–29.
8. Дело по годовому отчету за 1957 г. Отдела речного транспорта // ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 5057. 21 л.
9. Книга приказов за 1954 год с 3.VII-54 по 31.XII-54 эксплуатационной конторы // Архив города Перми (далее – АГП). Ф. 960. Оп. 1. Д. 43. 300 л.
10. Книга приказов за 1954 год, начиная с 4 января, кончая 23 июня эксплуатационной конторы // АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 42. 362 л.
11. Лорд У. Последняя ночь «Титаника». Л.: Судостроение, 1986. 104 с.
12. Митюков Н. В. Воткинские катера на Хопре // History and Historians in the Context of the Time. 2019. № 17 (1). С. 9–19. DOI: 10.13187/hhct.2019.1.9
13. Митюков Н. В. Морские и речные регистры как исторический источник // Былые годы. 2016. № 2 (40). С. 469–478.
14. Митюков Н. В., Баутина С. Л. Реконструкция судового состава по статистическим отчетам // Вопросы истории. 2020. № 2. С. 51–65. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202002Statyi04
15. Митюков Н. В., Тощевикова Н. В. Зарплатные ведомости как источник для реконструкции судовых биографий на примере Сарапульской эксплуатационной конторы 1954–1962 годов // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. 2023. Т. 28, № 4. С. 224–240. DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.18
16. Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М.: Воен. изд-во, 1948. 576 с.
17. Павлов А. С. Волга. Пароходы 1815–1918 гг. Якутск: Тип. им. Ю.А. Гагарина, 2023. 252 с.
18. Приказы начальника Ижевской эксплуатационной конторы «Удмуртречтранса» по личному составу (27.04.57–20.01.58) // СГА. Ф. Р-82. Оп. 2 б. Д. 36. 56 л.
19. Приказы начальника Ижевской эксплуатационной конторы «Удмуртречтранса» по личному составу (1.02.58–6.09.58) // СГА. Ф. Р-82. Оп. 2б. Д. 39. 47 л.
20. Приказы начальника Молотовского эксплуатационного участка по личному составу. 02.02.55–25.04.55 // АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 47. 46 л.
21. Приказы начальника управления по личному составу 10.01.55–07.12.55 // АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 45. 57 л.
22. Приказы начальника эксплуатационного участка У[правления] Р[ечного] Т[ранспорта] по личному составу (03.01.1955–13.07.1955) // АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 46. 57 л.
23. Приказы начальника эксплуатационного участка упр[авления] речного транспорта по личному составу 1955 год. 29.04.55–31.12.55 // АГП. Ф. 960. Оп. 1. Д. 48. 274 л.
24. Селюнина Н. В. Водный транспорт юга России в 1941–1945 гг. Ростов н/Д: Рост. кн. изд-во, 2004. 236 с.

REFERENCES

1. Akty i materialy peredachi ekspluatatsionnykh / kontor rechnogo transporta iz vedeniya Upravleniya rechnogo transporta pri SM UASSR v vedenie Minkomkhoza UASSR 1 aprelya 1962 g. [Acts and Materials on the Transfer of River Transport Operating Offices from the Jurisdiction of the River Transport Directorate Under the Council of Ministers of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic to the Jurisdiction of the Ministry of Public Utilities of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic on April 1, 1962]. *Tsentralny gosudarstvenny arkhiv Udmurtskoy Respubliki* (hereinafter – TsGA UR) [Central State Archives of the Udmurt Republic], f. R-905, inv. 1, d. 778. 102 l.

2. Aleksushin G.V. *Parokhodnoe obshchestvo «Kavkaz i Merkurii»: dis. ... kand. ist. nauk* [Shipping Company "Caucasus and Mercury". Cand. hist. sci. diss.]. Samara, 1995. 281 p.

3. Berezhnoi S.S. et al. *Korabli i vspomogatelnye suda sovetskogo Voenno-morskogo flota (1917–1927 gg.)* [Ships and Auxiliary Vessels of the Soviet Navy (1917–1927)]. Moscow, Voenizdat, 1981. 589 p.

4. Vedomosti nachislenia zarabotnoi platy rabochim i sluzhashchim flota malykh rek UASSR za 1954–1962 gody [Payroll Sheets for Workers and Employees of the Small River Fleet of the Udmurt ASSR, 1954–1962]. *Upravleniye po delam arkhivov administratsii goroda Sarapula* (hereinafter – SGA) [Archives Department of the Sarapul City Administration], f. R-82, inv. 2b, d. 27. 401 l.

5. Veselago F.F. *Spisok russkikh voennykh sudov s 1668 po 1860 god* [List of Russian Military Ships from 1668 to 1860]. Saint Petersburg, Tip. Mor. m-va, 1872. 799 p.

6. Godovoi otchet otdela rechnogo transporta pri SM UdASSR [Annual Report of the River Transport Department Under the Council of Ministers of the Udmurt ASSR]. *TsGA UR* [Central State Archives of the Udmurt Republic], f. R-845. inv. 4, d. 3847. 30 l.

7. Gomanenko O.A. Volzhskaya vodnaya kommunikatsiya v dni Stalingradskogo srazheniya [Volga Waterway Communication During the Battle of Stalingrad]. *Vestnik Kalmytskogo universiteta* [Bulletin of Kalmyk University], 2019, no. 1 (41), pp. 21-29.

8. Delo po godovomu otchetu za 1957 g. Otdela rechnogo transporta [File on the Annual Report for 1957 of the River Transport Department]. *TsGA UR* [Central State Archives of the Udmurt Republic], f. R-845, inv. 4, d. 5057. 21 l.

9. Kniga prikazov za 1954 god s 3.VII-54 po 31.XII-54 ekspluatatsionnoi kontory [Book of Orders for 1954 from 3.VII-54 to 31.XII-54 of the Operational Office]. *Arkhiv goroda Permi* (hereinafter – AGP) [Perm City Archive], f. 960, inv. 1, d. 43. 300 l.

10. Kniga prikazov za 1954 god, nachinaya s 4 yanvarya, konchaya 23 iyunya ekspluatatsionnoi kontory [Book of Orders for 1954, Starting from January 4, Ending on June 23 of the Operational Office]. *AGP* [Perm City Archive], f. 960, inv. 1, d. 42. 362 l.

11. Lord W. *Poslednyaa noch «Titanika»* [The Last Night of the Titanic]. Leningrad, Sudostroyenie Publ., 1986. 104 p.

12. Mitiukov N.W. Votkinskiye katera na Khopre [Votkinsk-Built Boats on Khoper]. *History and Historians in the Context of the Time*, 2019, no. 17 (1), pp. 9-19. DOI: 10.13187/hhct.2019.1.9

13. Mitiukov N.W. Morskie i rechnye registry kak istoricheskiy istochnik [Sea and River Registers as a Historical Source]. *Bylye gody*, 2016, no. 2, pp. 469-478.

14. Mitiukov N.W., Bautina S.L. Rekonstruktsiya sudovogo sostava po statisticheskim otchetam [Reconstruction of the Ship Composition Based on Statistical Reports]. *Voprosy istorii*, 2020, no. 2, pp. 51-65. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202002Statyi04

15. Mitiukov N.W., Toshchevikova N.V. Zarplatnye vedomosti kak istochnik dlya rekonstruktsii sudovykh biografiy na primere Sarapul'skoi ekspluatatsionnoi kontory 1954–1962 godov [Payrolls as a Source for the Reconstruction of Ship Biographies on the Example of the Sarapul Operating Office 1954–1962]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2023, vol. 28, no. 4, pp. 224-240. DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.18

16. Moiseev S.P. *Spisok korabley russkogo parovogo i bronenosnogo flota (s 1861 po 1917 g.)* [List of Ships of the Russian Steam and Armored Fleet (From 1861 to 1917)]. Moscow, Voen. izd-vo, 1948. 576 p.

17. Pavlov A.S. *Volga. Parokhody 1815–1918 gg*. [Volga. Steamships of 1815–1918]. Yakutsk, Tip. im. Yu.A. Gagarina, 2023. 252 p.

18. Prikazy nachalnika Izhevskoy ekspluatatsionnoy kontory «Udmurtrechtransa» po lichnomu sostavu (27.04.57–20.01.58) [Orders of the Chief of the Izhevsk Operational Office of Udmurtrechtrans on Personnel (27.04.57–20.01.58)]. *SGA* [Archives Department of the Sarapul City Administration], f. R-82, inv. 2 b, d. 36. 56 l.

19. Prikazy nachalnika Izhevskoy ekspluatatsionnoy kontory «Udmurtrechtransa» po lichnomu sostavu (1.02.58–6.09.58) [Orders of the Chief of the Izhevsk Operational Office of Udmurtrechtrans on Personnel (1.02.58–6.09.58)]. *SGA* [Archives Department of the Sarapul City Administration], f. R-82, inv. 2b, d. 39. 47 l.

20. Prikazy nachalnika Molotovskogo ekspluatatsionnogo uchastka po lichnomu sostavu. 02.02.55–25.04.55 [Orders of the Chief of the Molotov's Operational Section on personnel. 02.02.55–25.04.55]. *AGP* [Perm City Archive], f. 960, inv. 1, d. 47. 46 l.

21. Prikazy nachalnika upravleniya po lichnomu sostavu 10.01.55–07.12.55 [Orders of the Head of the Personnel Department 10.01.55–07.12.55]. *AGP* [Perm City Archive], f. 960, inv. 1, d. 45. 57 l.

22. Prikazy nachalnika ekspluatatsionnogo uchastka Upravleniya Rechnogo Transporta po lichnomu sostavu (03.01.1955–13.07.1955) [Orders of the Head of the Operational Section of the River Transport Department on Personnel (03.01.1955–13.07.1955)]. *AGP* [Perm City Archive], f. 960, inv. 1, d. 46. 57 l.

23. Prikazy nachalnika ekspluatatsionnogo uchastka upravleniya rechnogo transporta po lichnomu sostavu 1955 god. 29.04.55–31.12.55 [Orders of the Head of the Operational Section of the River Transport Department on Personnel 1955. 29.04.55–31.12.55]. *AGP* [Perm City Archive], f. 960, inv. 1, d. 48. 274 l.

24. Selyunina N.V. *Vodny transport yuga Rossii v 1941–1945 gg.* [Water Transport in the South of Russia in 1941–1945]. Rostov-on-Don, Rost. kn. izd-vo, 2004. 236 p.

Information About the Author

Nicholas W. Mitiukov, Doctor of Sciences (Engineering), Associate Professor, Leading Researcher, Institute of Mechanics, Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, T. Baramzinoy St, 34, 426067 Izhevsk, Russian Federation, Nico02@mail.ru, https://orcid.org/0000-0003-0968-9353

Информация об авторе

Николай Витальевич Митюков, доктор технических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Институт механики, Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения РАН, ул. Т. Барамзиной, 34, 426067 г. Ижевск, Российская Федерация, Nico02@mail.ru, https://orcid.org/0000-0003-0968-9353