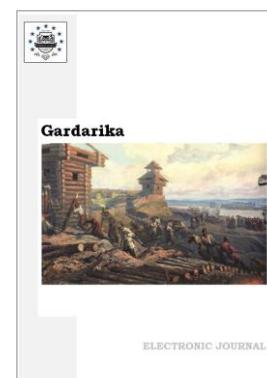


Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
Gardarika
Has been issued since 2014.
E-ISSN: 2413-7456
2024. 11(1): 86-107

DOI: 10.13187/gard.2024.1.86
<https://g.cherkasgu.press>



The Sarapul City Ferry Fleet Based on Records of 1926–1947

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}, Yury L. Kim ^b

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

^b Udmurt State University, Izhevsk, Russian Federation

Abstract

Existing works on Soviet water transport usually draw conclusions based solely on information about the work of shipping companies subordinate to the Ministry of River Fleet. The main reason for this should be sought in the lack of a good source base for the fleets of other enterprises. In this work, based on the available funds of the Sarapul City Ferry, a reconstruction of the biographies of the vessels it had is made. It is concluded that the available industrial and financial plans and reports on their implementation are quite adequate for this purpose. At the same time, their comparative analysis showed that the management of the city ferry had a certain amount of voluntarism, since not all plans were implemented. In this regard, a comparison of the planned and actually spent amounts on capital works is of great importance. The remaining sources did not represent a single array of data, but they made it possible to clarify a number of facts and data. The most valuable of them were the orders on personnel, which made it possible to clarify the names of the vessels, since reports and industrial and financial plans most often do not name them. Reconstruction of the ship biographies showed that the city ferry played an important role in the housing and communal services of Sarapul throughout its existence. However, its material part constantly lagged behind the urgent needs of the city. This is especially evident in the war period, when the fulfillment of the transportation plan barely reached 40%. Obviously, the reasons for this should be sought in the misunderstanding of the city leadership of the real needs of river workers. So, instead of technical re-equipment of the fleet, it invested large funds in its repair. And the capacity of the fleet used was seriously limited by the capabilities of its semi-artisanal technical maintenance. Therefore, it was possible to actually solve the transport problem of the crossing only after the transfer of the fleet to the Udmurt Department of Small Rivers.

Keywords: city ferry, Sarapul, water transport, reconstruction, ship biography.

1. Введение

Истории отечественного водного транспорта посвящено большое количество работ, от небольших тезисов до объемных монографий. Казалось бы, рассмотрены все регионы и все исторические периоды, но при ближайшем знакомстве оказывается, что все аналитические заключения авторы, как правило, делают на основе информации о работе государственных пароходств и других объединений, входивших в структуру Минречфлота. Главную причину подобного парадокса следует искать в источниковой базе. Фонды по

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

пароходствам обычно достаточно объемные и содержат множество типов источников для исследований по любой тематике.

Водный городской транспорт в период существования СССР всегда входил в структуру наркомата (министерства) коммунального хозяйства. Его суммарная численность по всей стране хоть и уступала таковой подчиненной Минречфлоту, но тем не менее, представляла достаточно внушительный флот. Но что касается исследований по данному вопросу, то их на порядок меньше численно и совершенно неудовлетворительно качественно. Основная причина этого в том, что отдельные важные документы и факты приходится искать в архивных фондах всего городского жилкомхоза, в результате для составления единой целостной картины требуется намного больше усилий. Цель данного исследования состоит в реконструкции биографий судового состава Сарапульского городского перевоза 1926–1947 гг., в советский период, представлявший одну из важнейших отраслей городского хозяйства. На примере этого будет показана группа наиболее перспективных источников для решения задачи реконструкции работы городского водного транспорта в фондах жилкомхоза.

2. Материалы и методы

Сарапульский горперевоз, был образован в октябре 1926 г. в составе Сарапульского коммунального треста. В 1935–36 гг. он передавался под управление Сарапульского освода, с 1 января 1938 г. предприятия треста перевели на самостоятельный баланс, и с 1938 г. горперевоз перешел в состав Транспортного отдела Сарапульского жилкомхоза Наркомата коммунального хозяйства. В 1947 г. функции горперевоза отдали недавно созданному Удмуртскому управлению малых рек. В связи с этим хронологические рамки исследования ограничиваются периодом 1926–1947 гг.

Таким образом, источниковая база исследования в основном базируется на двух фондах Управление по делам архивов Администрации города Сарапула (СГА): Р-199 «Сарапульский городской коммунальный трест отдела коммунального хозяйства Сарапульского горисполкома» и Р-212 «Управление коммунального хозяйства Исполкома Сарапульского горсовета». Документы фонда Сарапульского освода (Р-403) начинаются с 1940 г. и в данной работе оказались малоинформативными, как и документация Удмуртского освода (ЦГА УР. Ф. Р-544). С другой стороны, ценные дополнения дали фонды Удмуртского статуправления, в котором имеются статистические отчеты горперевоза за некоторые года (ЦГА УР. Ф. Р-845 и СГА. Ф. Р-43). Поскольку документация за первые года существования жилкомтреста оказалась крайне эклектичная, большое значение имели аналитические справки Камского речного пароходства этого периода по потенциальным конкурентам региона (ГАПК. Ф. Р-196), а также фонд Главречтранса (ГАРФ. Ф. А439), куда в Удмуртское управление малых рек был передан горперевоз в 1947 г.

В качестве основного метода исследования выступил хронологический, когда все факты, касающиеся судового состава располагались в строгом хронологическом порядке, несмотря на дату создания документа. После чего на основе системного подхода происходил анализ информации и выявления фактов относящихся к биографиям рассматриваемых судов.

3. Обсуждение

Жилищно-коммунальное хозяйство в литературе рассматривается чаще всего через призму экономических процессов, происходящих в обществе. При этом, как ни странно, исследователей, как правило, интересуют вопросы, связанные с трудовыми ресурсами и системой мотивации труда, чтобы обобщая опыт прошлого строить рекомендации на будущее (Лобикова, Лобикова, 2019). Поскольку водный транспорт городов всегда был убыточным, в этом аспекте он, как правило, не рассматривается. Интересен также анализ работы городских жилкомхозов с точки зрения создания неповторимых архитектурных ансамблей городов (Казусь, 2019). И, разумеется в этом аспекте обойти создание архитектурного облика для сугубо практичной речной инфраструктуры для некоторых городов, таких как Москва, оказывается невозможным (Голованов, 2023). Особый интерес в культурологическом аспекте представляет также вопрос интеграции водного транспорта в городскую среду (Якименко, 2022). При этом, например, К.В. Лерниченко рекомендует строго подразделить его на «речной трамвай» и «речное такси», поскольку для эффективной работы каждого требуется своя специфическая инфраструктура (Лерниченко, 2015).

Но что касается истории судового состава, использовавшегося для перевозок в городах, то тут объем публикаций довольно ограниченный. В основном это литература научно-популярного и краеведческого характера. В этой связи следует выделить серию статей профессора А.В. Огорокова, посвященную истории развития городских речных трамвайчиков, которые он рассматривает как культурно-технический феномен (Огороков, 2015). Необходимо отметить также серию конференций «Эра пароходов», заточенную на эту тематику и опубликовавшие довольно информативные материалы по городскому речному транспорту северо-западного региона, в первую очередь Пскова (Эра пароходов..., 2019). Определенную системность в данном вопросе пытались придать в журнале «Техника Молодежи», предпринявших публикацию серии материалов по конкретным типам судов (Шухин, 1986). Но специфика научно-популярного жанра не позволила им осветить ряд технических вопросов. В этом отношении этот пробел частично заполняет серия публикаций в журнале «Судостроение», например (Михалев, 1971), освещавшая новинки в области речного судостроения. В связи с этим большое значение приобретает архив данного журнала за 30-50-е гг., а кроме того, справочные (Емельянов, Крысов, 1950) и даже учебные (Лобач-Жученко, 1932) издания того времени.

Но в целом, следует отметить, что описывая какие-то отдельные вопросы связанные с городским речным транспортом, все эти издания не создают целостной картины в вопросе эволюции судового состава конкретных городов. Применительно же к водному транспорту Сарепула литература сводится лишь к разрозненным газетным статьям того времени.

4. Результаты

Сарапульский горперевоз был образован в 1926 г. В сводке Камского речного пароходства, сделан обзор о наличии водного транспорта хозяйств бассейна Камы. Среди прочего, там отмечалось, что Сарапульский комтрест в 1926 г. имел два барказа в 6 и 24 л.с., а также два шитика грузоподъемностью по 41 т. В 1927 и 1928 гг. состав флота не изменялся. Отмечалось, что данная организация в основном занята обеспечением переправы через Каму, а среди грузов преобладают стройматериалы (ГАПК. Ф. Р-196. Оп. 1. Д. 18. Л. 128). В описи имущества городского перевоза через реку Каму на 1 октября 1928 г. (т.е. на начало 1928/29 операционного года) отмечалось, что имеется: «Катер "Привет", корпус клепанный железный, с железной крышей, с отгороженным машинным отделением, с 3-мя якорями». Его балансовая стоимость на эту дату составляла 1000 руб. Второй позицией значился «Пароход "Волна", корпус железный, клепанный с отгороженным машинным отделением и якорем», балансовой стоимостью 4000 руб. Далее значились паромы, «оборудованные большие с якор[ем]» – 2 шт. по 500 руб., в сумме 1000 руб. Таким образом, балансовая стоимость водного транспорта составляла 6000 руб. Их силовые установки представляли собой двигатель внутреннего сгорания для катера «Привет», одноцилиндровый, 6 л.с. типа «Болиндер» стоимостью 1468 руб. 70 коп., а также судовые двигатели «12 I.P. №№ 460/33 и 324/24 с 2-мя плунжерными насосами по 11 с[ил] каждый» общей стоимостью 5993 руб. 42 коп. Или всего 7462 руб. 12 коп. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 2. Л. 6/н). Таким образом, можно заключить, что катера «Привет» (6 л.с.) и «Волна» (24 л.с.), а также паромы № 1 и № 2 существовали с момента образования горперевоза. В регистре 1926 г. все указанные суда отсутствуют, из его можно сделать вывод, что все они не имели технической регистрации на право работы. Городские власти эксплуатировали суда на свой страх и риск.

На ремонт лодки «Привет» в 1926/27 финансовом году затратили 645 руб. 29 коп. На «Волну» в тот же год – 6052 руб. 33 коп., а в 1927/28 г. – 12 руб. 69 коп. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 2. Л. 6/н). В пояснительной записке к отчету 1927/28 г. указывалось, что «катер "Привет" имеет установку двух новых нефтяных двигателей» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 2. Л. 1). В данном случае явно опечатка, и имелся в виду «Волна». «Для исправной работы произведена установка новых двигателей на "Волне". И "Волна" переделана на двухвинтовой ход. Произведено подновление и катера "Привет". Заново отремонтированы для переправы три парома. На приобретение имущества, взамен изношенного израсходовано – 8.291-85 к., в том числе были приобретены: два двигателя для катера "Волна" – 5.793-42, реверсивная муфта для катера "Привет" – 450-73, прочего мелкого имущества – 2.047-70» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 2. Л. 2). На новый операционный год был запланирован ремонт корпусов судов, ремонт машин и приобретение баркаса –

3.500 руб. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 2. Л. 4). В отчете Горкомтреста за 1927/28 операционный год говорится: «Провозоспособность Горперевоза значительно увеличена, пущено в работу два парохода... Получено дохода за 26/27 г. – 6.312 р. 70 к., за отчетный год – 12.480 р. 82 к.» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 2. Л. 10).

Поскольку операционный год начинался 1 октября, можно предположить, что зимой 1927/28 г. пароход «Волна» прошел перестройку с заменой паровой машины на два дизеля (из последующей документации известно, типа «Червоный прогресс») по 12 л.с. и двухвинтовую схему. В этот же период построена одна баржа, используемая как паром. После этого возможности предприятия серьезно возросли, и в навигацию 1928 г. доходы увеличились почти в два раза. Но запланированный баркас приобретен в этом году не был.

В отчете за 1928/29 операционный год говорится: «В текущем году вошла в эксплуатацию: 1 моторка по обслуживанию пассажиров на остров и одна баржа грузоподъемностью 70 тонн, в общем это оборудование увеличило провозоспособность горперевоза на 137% <неразборчиво>» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 3а. Л. 1). В этом году затрачено «на ремонт каравана» 3246 руб. 32 коп. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 3а. Л. 3). В данном случае, вероятно, имеется в виду паромы и буксирующие их суда. «Сильная изношенность каравана горперевоза ежегодно заставляли затрачивать значительные средства. В отчетном году отремонтировались катера «Волна» и «Привет» и паромы» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 3а. Л. 3об.). Всего состояло в горперевозе оборудования на 1 октября 1928 г. на сумму 15297 руб. 95 коп. За год пошло на увеличение баланса: баржа с оборудованием (1200 руб.), моторная лодка с мотором (835 руб. 70 коп.), прочего инвентаря на 844 руб. 57 коп. Всего 2880 руб. 27 коп. Выбыло на сумму 181 руб. 98 коп. И, таким образом, на начало следующего операционного года на 1 октября 1929 г. оборудования стало на сумму 17996 руб. 24 коп. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 3а. Л. 4). В итоге за год получено дохода на 21692 руб. 13 коп. при плановых 13275 руб. «Значительное увеличение перевезенных пассажиров есть результат теплого лета, массового использования песчаного острова и массовых поездок за р. Каму... Увеличение перевозок скота и грузов объясняется регулярной работой Горперевоза» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 3а. Л. 4об.). В статье «Новое строительство» за этот год указывалось: «Устройство нового парома» 1500 руб. В статье «Капитальный ремонт»: ремонт паромов, баржи и лодки 1250 руб., ремонт катера «Привет» 450 руб., ремонт катера «Волна» 2500 руб. и ремонт катера «Моторка» 100 руб. Всего – 4300 руб., с учетом нового строительства – 5800 руб. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 3а. Л. 4об.). Т.о. получается разногласие: на увеличение баланса пошла сумма 1200 руб. за новую баржу, но в новом строительстве фигурирует та же баржа за 1500 руб. Скорее всего, разница в 300 руб. представляла собой ранее купленное оборудование, установленное на вновь построенную баржу. Из последующих документов выходит, что это была водоналивная баржа, поэтому вполне вероятно, что на нее могли быть установлены ранее изготовленные емкости для налива.

Таким образом, в 1928 г. были приобретены «Моторка» и баржа (70 т.). Частично уточнить эту информацию можно с помощью приказов по личному составу. Так приказом управляющего горкомтрестом № 22 от 5 ноября 1928 г. в связи с окончанием навигации создавалась специальная комиссия для проведения описи имущества на катерах «Волна» и «Привет», двух паромов, одной баржи и трех лодок (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 1. Л. 7об.). Т.е. получается, что баржа № 3 была приобретена в конце навигации 1928 г.: после окончания операционного года, т.е. в период с 1 октября до 5 ноября. 3 июня 1929 г. в приказе № 150 впервые была упомянута моторная лодка «Моторка». Мотористам всех трех судов вменялось в обязанность следить за исправностью примусов и вести их техническое обслуживание (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 1. Л. 59об.). Таким образом, «Моторка», скорее всего приобретена зимой 1928/29 г. Приказ № 194 от 10 сентября 1929 г. объявлял строгий выговор рулевому парому Н.И. Карелину (номер парома не назван) за передачу руля постороннему гражданину, вследствие чего произошла поломка носовой части парома (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 1. Л. 82об.). Приказом № 2 от 3.11.1929 г. из-за прекращения навигации и ухода баркасов «Волна» и «Привет» в Симонихинский затон, командам прекращалась выдача навигационной надбавки с 25 ноября (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 1. Л. 99об.). Паромы и «Моторка» не упоминаются.

В плане развития горперевоза в период с 1929/30 по 1932/33 гг. говорилось: «Имеющееся оборудование горперевоза состоит из старых малоомощных катеров, одной

моторки и нескольких старых баржонок. Все указанное оборудование мало приспособлено к перевозу пассажиров, скота и грузов через р. Каму, что влечет за собой неэкономичность его пользования. Перед городом встает вопрос о приобретении парохода-парома, могущего быть использованным более рационально и экономично. Особенно этот вопрос будет срочным к разрешению после постройки семяочистительной станции и элеватора, т.к. в это время движение грузов через р. Каму особо возрастет. На приобретение парохода-парома в 31/32 г. потребуется ссуда 20.000 р.» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 57. Л. 20). В связи с этим размеры капитальных вложений планировались следующими: 1927/28 г. – 0,8 тыс. руб., 1928/29 г. – 1,1 тыс. руб., 1929/30 г. – 2,1 тыс. руб. 1930/31 г. – 2,0 тыс. руб., 1931/32 г. – 20,0 тыс. руб., 1932/33 г. – 0 руб. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 57. Л. 38об.). Поскольку план, по-видимому, составлялся задним числом, первые три позиции представляли действительные затраты горперевоза. Так в расшифровке этих сумм значилось: 1928/29 г. приобретение моторки (1100 руб.), 1929/30 г. устройство постоянных пристаней (2000 руб. – так в документе, хотя выше указывалась сумма 2100 руб.), 1930/31 г. приобретение баржи и оборудования (2000 руб.), 1931/32 г. приобретение парохода-парома (20 тыс. руб.). В частности указывалось, что для пополнения этой суммы можно использовать продажу части бывшего оборудования. Реализация плана должно привести к увеличению перевозок на 173 % (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 57. Л. 42). Получается, что в 1930/31 операционный год было запланировано приобретение еще одного парома (или завозни) за 2000 руб.

Ситуацию за период с 1930 по 1931 гг. дополняют приказы по личному составу. 13 мая 1930 г. приказом № 89 леспромхозу передавался во временное пользование катер «Икегай», а команде катера начался выплачиваться 50% навигационная надбавка (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 1. Л. 141). Это первое упоминание о судне в горперевозе. Приказом № 98 от 21 июня 1930 г. объявлялся строгий выговор машинисту «за отказ от производства ремонта катера “Волна” 26 сего мая, а также за непредупреждение своего помощника Васильева 13/VI о неисправном состоянии машины, в силу чего Васильев вынужден был потратить время на ремонт машин 14 числа июня [меся]ца, что без ущерба было бы возможно произвести вечером, отчего трест понес известные убытки» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 2. Л. 9). Этот приказ доказывает, что состояние машин катера было довольно плачевным, требующим постоянного ремонта. Приказом № 126 от 16 сентября 1930 г. заведующему горперевозом объявлялся строгий выговор с предупреждением увольнения без выходного пособия за халатность, «вследствие чего имело место затопление 15 сего месяца судна “Икегай”». Одновременно увольнялся вахтенный матрос, отсутствовавший на рабочем месте во время аварии (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 2. Л. 38). К сожалению, подробности происшествия в приказе не даются. Однако, по-видимому, повреждения судна оказались незначительными, поскольку уже приказом № 127 от 19 сентября заведующему горперевоза «за самовольный вывод катера “Икегай” к пристани Челны, об”являю в последний раз строгий выговор с предупреждением об отдаче под суд» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 2. Л. 38 об). Приказом № 78 от 3 мая 1931 г. объявлялся строгий выговор рулевому катера «Волна» «за невнимательное отношение к своим обязанностям, вследствие чего произошла посадка на мель управляемого им катера» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 2. Л. 127). Поскольку практически сразу по сокращению штата с выходным пособием увольнялись три матроса и рулевой (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 2. Л. 135), можно предположить, что судно стало в долгий ремонт.

Получается, что в этот период флот горперевоза пополнился катером «Икегай» (в начале 1930 г.), названный так по типу используемого мотора. Каких-то паромов при этом, скорее всего не строилось: хозяйство имеет три катера и два парома и баржу, плюс «Моторку» для разъездной службы.

В отчете горперевоза за 1932 г. указывалось, что в этом году «число паромов и лодок в работе было – 4» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 64. Л. 27). Очевидно, имелось в виду количество самоходных буксируемых плавсредств. В отчете на 1932 г. и фактически по выполнению плана 1933 г. горперевоз имел по 4 самоходных судна с суммарной мощностью 73 л.с., одно грузовое судно в 6 т., четыре парома с суммарной грузоподъемностью 150 т., общее число пассажиров, которое можно было разместить на этих судах – 280 чел. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 11. Л. 127).

Приказы по личному составу дают дополнительные подробности. Приказом № 55 от 21 марта 1932 г. заведующему горперевозом приказывалось *«развернуть с сего числа работы по ремонту судов и постройке новых и ввести их самым форсированным порядком. Срок окончания ремонта судов к 10 апреля с/г, а строительства новых – 20 апреля»*, с указанием, что при выдерживании заданных сроков он будет премирован, а в случае невыполнения привлечен к ответственности (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 6. Л. 59об.). Приказом № 84 от 10 мая 1932 г. назначались команды на имеющиеся суда. В документе фигурируют катера «Икегай», «Волна», «Привет», «Моторка» паромы № 1, 2 и 3, завозня и баржонка (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 6. Л. 77-79). Приказом № 127 от 17 июля 1932 г. повышались оклады команд катеров «Волна», «Икегай», «Привет» и «Моторка» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 12. Л. 7 об). В ходе проверки, зафиксированной в приказе № 124 от 10 августа 1932 г., выявлено, что за второй квартал «Икегай» имеет 52 дней простоев, «Привет» – 14 дней. «Волна» *«работает без всяких простоев с самого начала навигации <...>, что объясняется ничем иным, как особо сознательным отношением команды катера»* в связи с чем, команда в полном составе премировалась (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 12. Л. 21).

Таким образом, зимой 1931/32 г. горперевоз обновил свой паромный флот. В приказе № 55 речь идет во множественном числе. Скорее всего, старые паромы (№ 1 и № 2), возможно еще дореволюционной постройки, серьезно износились и их заменили двумя новыми. Списывали их постепенно, сначала один, потом второй. Поэтому в 1932 г. один из старых паромов, вероятнее всего стал дебаркадером (№ 4) – его то учитывают, то не учитывают, а в приказе о комплектовании командами его нет. Использовать как паром его все равно было невозможно, поскольку буксирных судов имелось только три (мощность «Моторки» не позволяла буксировку). А так, используя как стоечный он тем самым находился в резерве. Паром с менее высокой степенью износа (№ 1) сохранил свой прежний номер. И тогда новые паромы получили номера № 2 и № 3. Построенная ранее «Баржонка», скорее всего использовалась как наливное судно. Учитывая, что паромы 1931 г. были однотипные, тогда если принять их грузоподъемность по 40 т., получается на два других приходится 70 т. Например, 30 и 40 т., или, что более вероятно, 25 и 45 т. (первая цифра для парома № 1, вторая для «Баржонки»).

В 73 л.с. самоходного флота вошли «Волна» 24 л.с., «Привет» 6 л.с., мощность «Икегая», как будет дано в последующих документах, составляла 36 л.с., и тогда мощность двигателя моторки составляет 7 л.с.

Это предположение подтверждается промфинпланами. Так в плане на 1932 г. отмечалось, что в 1930 г. у горперевоза имелось три катера и три парома (два старых и «Баржонка»). В 1931 г. – три катера и четыре парома (один старый паром, два постройки 1931 г. и «Баржонка»). Эта же численность планировалась и в 1932 г. В 1930 г. предприятие затратило 2200 руб. на капитальный ремонт и 1800 руб. на приобретение нового имущества (куплена завозня). В 1931 г. эти суммы составили соответственно 2474 и 12807 руб. (начались строиться паромы № 2 и № 3). В планируемом году они предполагались в 2000 и 12000 руб. (окончание постройки паромов). Но если в предыдущие годы это все составляли собственные средства, но в планируемом предполагался долгосрочный кредит в размере 12 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 8. Л. 13). Планы на 1932 г. это все-таки планы, которые могли и не сбыться, но приобретение имущества на сумму 12807 руб. в 1931 г. и на 2200 руб. в 1930 г. – это факт.

В детализации расходов плана за 1932 г. указывалось, что собственные средства будут затрачены на подводку нового днища под катер «Волна», а на ссуду Уралкомбанка в размере 12 тыс. руб. предполагалось приобретение двигателя в 40-50 л.с. для этого же катера (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 8. Л. 32). Однако в отчете за этот год, где план продублировали, статья о двигателе была вычеркнута (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 10. Л. б/н). А также указано, что капитальное строительство заключается в *«постройке парома и корпуса катера и капитальном ремонте судов»* (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 10. Л. б/н). В мероприятиях по оздоровлению условий труда на 1932 г. появился пункт: *«Перенести выхлопные трубы не вертикально, а горизонтально по бортам и сделать новые фланцы на катере “Волна”»* На это должны были затратить 100 руб. и использовать наряды для 16 рабочих. Окончание работ планировалось к 1 мая (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 10. Л. б/н). В заключении Уралкомунотдела по рассмотрению промфинплана указывалось: *«Строительство*

3-х паромов признать возможным за счет повышения рентабельности Горперевоза при возможности указанного. Разрешить тресту исходатайствовать ссуду от Уралкомбанка сверх сумм, запланированных Промфинпланом» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 10. Л. 101). Дата документа неизвестна, скорее всего 1931 г. Так что в нем как раз и идет речь о постройке трех новых паромов.

В разделе планирования сумм дается расчет затрат на зарплату команд судов горперевоза в 1932 г. На катер № 1 «Волна» и № 2 «Икегай» планировалось восемь членов команды: машинист, помощник машиниста, два ученика моториста, два рулевых и два матроса. На катере № 3 «Привет»: машинист, помощник машиниста и два рулевых (4 чел.). На катере № 4 «Моторка» два помощника машиниста и два матроса (4 чел.). На паромы № 1, 2, 3 и 4 по четыре человека: два рулевых и два матроса. На завозню № 5 – два рулевых и на барженку № 6 водолива и матроса. Таким образом, общая численность команд достигала 41 чел. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 10. Л. 6/н).

Учитывая, что дальше в 1934 г. в ходе ледохода придет в негодность паром № 1, а далее паромы № 1 и № 2 будут однотипные 1931/32 г. постройки, можно заключить, что в 1931 г. был переведен в стоечное судно старый паром № 2, взамен которого построены новые № 2 и № 3. Далее под № 4 как раз и идет старый № 2. И плюс к несамостоятельному флоту имелись № 5 завозня (6 т.) и № 6 наливная баржа (70 т.).

Промфинплан на 1933 г. включал капитальный ремонт четырех паромов, на что планировалась сумма в 8000 руб., ремонт корпусов трех катеров и их фундаментных рам – 5000 руб., ремонт двух машин для «Волны», и по одной машине «Привета» и «Икегая» – в сумме 10 тыс. руб. Последняя сумма была зачеркнута редактором и карандашом написано 3000 руб. Кроме того, этот же редактор вычеркнул еще несколько статей, очевидно с целью снизить затраты: приобретение двигателя в 60 л.с. – 15 тыс. руб., приобретение двигателя в 10 л.с. – 2,5 тыс. руб., установка двигателя в 60 л.с. с изготовлением необходимых деталей – 5 тыс. руб., то же самое для двигателя 10 л.с. – 1,5 тыс. руб., постройка корпуса для моторки – 2,5 тыс. руб. Вместо зачеркнутых статей было написано: «Постройка нов[ого] парома – 1416 [руб.]» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 11. Л. 6/н).

Получается, в 1933 г. был построен еще один паром. Выходит, в этом году был списан старый паром № 4 и его место занял новый № 4 1933 года постройки.

Очевидно, что до этих исправлений происходило планирование состава флота. Так в 1931 г., 1932 г. и в планируемом 1933 г. в Горперевозе имелись три катера: «Волна» (24 л.с.), «Привет» (8 л.с.) и «Икегай» (36 л.с.). Все три года имелась также одна моторная лодка, 4 парома (два по 40 т., один 45 т. и один 25 т.), одна завозня (6 т.). В 1931 г. на капитальный ремонт было затрачено 2474 руб. на капитальный ремонт, 12807 руб. на приобретение нового имущества. В 1932 г. – 1700 и 22300 руб. соответственно, а на 1933 г. планировалось 23 тыс. и 27,5 тыс. Все финансирование осуществлялось из собственных средств (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 11. Л. 6/н). Как видно, суммы указаны до редактирования статей калькуляции. В 1931 г. и в последующем планировались старый паром № 1 в 25 т. Один в 45 т. (это бывшая «Баржонка») и два однотипных по 40 т. – постройки 1931/32 г.

Отчет 1933 г. говорил, что фактически за 1932 г. и в 1933 г. работало (данные за эти года совпадали): 4 судна с суммарной мощностью 73 л.с., одно грузовое судно с грузоподъемностью 6 т., 4 парома с суммарной грузоподъемностью 150 т., общее число перевозимых пассажиров – 380 чел. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 66. Л. 37). Учитывая указанные мощности (24 + 8 + 36 = 68 л.с.), на «Моторку» остается 5 л.с. (73 – 68 = 5).

В отчете за 1933 г. указывалось: «Движение грузов снизилось. Износ машин снизил движение в плесе. Вследствие износа машин часты поломки. Низка труддисциплина. Необходимо установить новые машины, построить пристань... В течение 1933 года произведено капитальных затрат на 5,0 т. руб. и текущего ремонта на 19,6 т. р. При сильной изношенности флота, его малой грузоподъемности, почти никакого эффекта от этого вложения получено не может. Тем более следует отказаться от такого рода вложений в будущем. Состояние флота и требования, предъявленные к нему, настоятельно выдвигают вопрос о полной замене оборудования перевоза более усовершенствованными, с большей грузоподъемностью, судами» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 11. Л. 62об.–63). «В целях обеспечения такой работы перевоза, необходимо прекратить затрату средств на постоянные дооборудования существующего флота, а в следующем

же 1935 году включить в план расход на приобретение новых двух-трех пароходов-паромов, одного-двух сильных катеров, несколько прицепных судов и трех дебаркадеров на оба берега Камы и на остров» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 11. Л. 83).

Промфинплан на 1934 г. был рассчитан на работу в составе горперевоза все тех же четырех судов, как и в 1933 г.: «Волна» (24 л.с.), «Привет» (8 л.с.), «Икегай» (36 л.с.) и моторной лодки (5 л.с.). Суммарная грузоподъемность четырех паромов, как и в 1933 г., составляла 150 т.: два по 40 т., 45 т. и 25 т. (получается, на момент составления планировался один старый паром, новый еще не построили). Кроме того, имелась одна завозня в 6 т. В 1932 г. на капитальный ремонт судов потратили 1,7 тыс. руб., на приобретение нового имущества – 22,3 тыс. руб. Поскольку на момент составления промфинплана, 1933 г. еще не завершился, общие суммы лишь предполагались и они составляли 12,5 и 0,4 тыс. руб. соответственно. На 1934 г. планировались суммы в 12,0 и 34,2 тыс. руб. Во всех случаях источником финансирования были собственные средства (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 14. Л. 9). В соответствии с титульным списком капитальных работ, в эти суммы в 1934 г. вошли: ремонт корпуса катера «Волна», приобретение и монтаж на нем нового двигателя в 60 л.с. (27,2 тыс. руб. с 1.01.1934 г. по 1.05.1934 г.); постройка нового корпуса моторной лодки (3,5 тыс. руб. с 1.01.1934 г. по 1.04.1934 г.), приобретение и установка двигателя в 10 л.с. на моторную лодку (4,0 тыс. руб. с 1.01.1934 г. по 1.04.1934 г.), капитальный ремонт трех двигателей (7,0 тыс. руб. с 1.01.1934 г. по 1.04.1934 г.) и их перестановка (4,0 тыс. руб. с 1.01.1934 г. по 1.03.1934 г.), ремонт корпусов трех катеров (6,0 тыс. руб. с 1.01.1934 г. по 1.03.1934 г.) (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 14. Л. 44об.). По первому пункту были проведены работы на 7,2 тыс. руб., и таким образом, оставалось еще на 20 тыс. По моторной лодке работы не проводились, и лишь работы связанные с капитальным ремонтом двигателей и корпусов провели в полном объеме (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 14. Л. 45).

Отчет горкомтреста за 1934 г. указывал, что переправа через Каму «оборудована тремя катерами, одной моторной лодкой и четырьмя паромами под емкостью в 40 тонн каждый. Перевезено грузов за навигацию 20000 тонн» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 73. Л. 143). Получается, к этом периоду старый паром № 4 заменили на новый постройки 1933 г. 2 апреля 1934 г. вышел приказ управляющего Горкомтреста № 68: «Предложить т. Грачеву приложить все меры к спасению аварийного парома Горперевоза около Рычино. Подготовить соответствующие материалы и меры для спасения парома на личную ответственность зав. горперевозом тов. Грачева» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 13. Л. 24об.). А поскольку далее в приказах упомянут паром № 3, куда принят рулевой, а 28 мая приняли рулевого и на паром № 2, можно сделать вывод об аварии на пароме № 1. Из приказа от 28 июня 1934 г. следует, что горперевоз не может собственными силами справиться с поломками на судах. Из-за этого из отпусков отзывались заведующий и помощник механика электростанцией, которые направлялись в помощь работникам, ремонтирующим суда. Далее указывалось: «Катер “Волна”, находящаяся в ремонте в связи с поломкой машины, принять все меры к установке таковой, с таким расчетом, чтобы катер “Волну” пустить в эксплуатацию не позднее 1-го июля. У моторки исправить сиденье, обшить носовую часть железом и заказать сковать якорь, срок окончания работы 1-го июля. Паром № 1 немедленно исправить палубу, а также осмотреть все паромы, годность перил и колонок, в случае требуемого ремонта, таковой произвести, одновременно оснастить все паромы» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 13. Л. 51). 14 июля 1934 г. устанавливались новые оклады командам судам. Среди них фигурируют катер «Икегай», «Волна» и моторка, а также паромы № 2 и 3. Команде катера «Привет» объявлялся строгий выговор, поскольку 11 июля в три дня она отказалась работать из-за начавшегося дождя (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 13. Л. 57). Парома № 1 в приказе нет, что доказывает его нерабочее состояние. В 1938 г. в комиссию по спорам Горкомхоза предъявили список спорных долгов. Среди них были счет на 2034 руб. А.Н Пономареву и 1302 руб. П.Ф. Смолину со схожей формулировкой «за утопление парома». К сожалению, дата события не указана, но имелось решение суда о списании этой суммы (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 111. Л. 79). Можно предположить, что речь идет о потерянном в 1934 г. пароме. Таким образом, новый паром № 4 еще не упоминается, возможно, производится его дооборудование. Потерян старый паром № 1, после чего производится перенумерация паромов в № 1 и № 2 (1931/32 г.п.) и № 3 (1933 г.п.).

Перспективный план развития коммунального хозяйства на 1935 г. говорит о наличии у горперевоза одного катера в 36 л.с., одного в 24 л.с. и двух по 6 л.с. В хозяйстве указаны также три парома в 38, 41 и 48 т. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 3. Л. 16). Фактически в 1933 г. и 1934 г. в хозяйстве имелось 4 парома (150 т.) и 4 моторных лодок и катеров (73 л.с.), в 1935 г. планируется три парома (110 т.) и пять катеров (97 л.с.). При этом для перевозок использовалось в 1932–33 гг. три парома (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 3. Л. 22). Имеющиеся катера, это «Икегай» (36 л.с.), «Волна» (24 л.с.) и «Привет» с «Моторкой» (по 6 л.с.), в сумме – 72 л.с. Таким образом, в этом году планировалось получение еще одного катера в 25 л.с. – это явно «Коммунар». В 1934 г. имелось 4 парома: бывшая «Баржонка», два 1931/32 г.п. и один 1933 г.п. Получается, что в 1935 г. был окончательно списана завозня. Грузоподъемность трех оставшихся 127 т. (38 + 41 + 48), и, таким образом, четвертый имел грузоподъемность 23 т.

В 1934 г. по факту было и планировалось в 1935 г. машинистов – 4 и 5; помощников машинистов – 4 и 5, рулевых катеров – 7 и 10, рулевых паромов – 6 и 7; матросов – 7 и 7 (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 3. Л. 30). В работах по капитальному ремонту планировалась приобретение машины для катера «Коммунар» (6500 руб.) и двух машин для «Волны» (14500 руб.), ремонт корпуса катера «Волна» (4000 руб.), новый корпус для катера «Икегай» (7000 руб.). В качестве источника покрытия приобретений планировалась продажа старого катера (так в документе, на самом деле имеется в виду старый корпус катера) «Икегай» (16 тыс. руб.), катера «Привет» (10 тыс. руб.), старого парома (в документе не указан, но, вероятно, имеется в виду завозня) (4000 руб.) и «старых 2-х катеров» (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 3. Л. 39–40). Кроме того, имелось постановление Сарапульского горсовета (протокол № 156 от 5.02.1934 г.) о взимании платы за перевоз. В нем фигурировали катера «Привет», «Волна», «Икегай», а также паромы № 1, 2, 3, 4. Относительно № 3 имелось примечание «Баржонка» (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 3. Л. 70об.).

К сожалению, отчет и промфинплан предприятия за 1935 г. отсутствуют. В августе горперевоз передали в ведение Сарапульского освода, документация которого за эти года отсутствует. Можно предположить, что это было сделано, чтобы сосредоточить все суда в одних руках: переправу через Каму и спасение утопающих. Но уже в 1936 г. горсовет понял ошибочность этой меры и в соответствии с протоколом № 21 заседания Президиума Сарапульского горсовета от 10 июня 1936 г. постановлялось: «В соответствии с постановлением Крайисполкома, городской перевоз, переданный ОСВОД"у в августе 1935 г., из ведения ОСВОД"а из"ять и передать Горкомтресту по принадлежности – к 15 июня 1936 года» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 79. Л. 34). По-видимому, с передачей возникли какие-то проблемы, в связи с чем протоколом № 31 президиум Сарапульского горсовета от 14 августа 1936 г. постановил:

«На основании постановления Крайисполкома обязать Горкомтрест т. Носкова принять от освода городской перевоз в трехдневный срок, на полном ходу, не приостанавливая работу горперевоза. Предупредить освод (т. Кабалова), что в случае задержки с его стороны в передаче городского перевоза, вопрос будет поставлен с привлечением к судебной ответственности. Обязать т. Носкова организовать круглосуточную работу катеров по перевозке хлебосдатчиков» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 79. Л. 48).

Количество переданных осводу судов неизвестно и данные о работе горперевоза в период его нахождения в осводе тоже. Но сохранился ответ освода на запрос Госкомстата о наличии флота (Таблица 1). Как видно из таблицы, на «Волне» действительно стоят два дизеля типа «Червоный прогресс» по 18 л.с. Ранее они указывались по 12 л.с., возможно, из-за изменившейся схемы учета, например, указывать индикаторную или эффективную мощность. Катер «Коммунар» – это судно из нового судостроения, полученное в 1935 г. «Стрела» – бывший катер «Икегай» 1930 г. постройки. «Возрождение» – безымянный катер, как и в случае «Икегая», названный по типу имеющегося двигателя. Скорее всего речь идет о безымянной «Моторке». В учебнике Лобач-Жученко мощность «Возрождения» указано в 12 л.с. (Лобач-Жученко, 1932: 311) и это единственный тип в номенклатуре, производимый в Маркшгадте республики немцев Поволжья. Так что это либо новый катер (возможно, бывший у освода до подчинения ему горперевоза), либо «Моторка», на которой произвели замену двигателя. Учитывая, что как раз в 1936 г. флот Сарапульского

леспромхоза пополнился катером № 3, бывший «Ким» (Митюков, Ким, 2024) с достаточно уникальным для региона двигателем «Возрождение», можно предположить, что судно все-таки досталось от горперевоза и как ненужное осводу, было продано в леспромхоз. Год его постройки – 1935-й, что может указывать на дату капитального ремонта, произведенного осводом перед продажей. «Осводец» – это единственный катер с деревянным корпусом. Поскольку планировалась замена корпуса на катере «Икегай», можно предположить, что это и есть старый корпус «Икегая», начинка которого пошла на «Стрелу». В документах Главречтранса (Таблица 3) ее дата постройки указана 1935 г., что как раз совпадает с датой постройки нового корпуса. Практически совпадающие размерения корпусов «Стрелы» и «Осводоца» также указывают на это. На катере «Привет» сохраняется оригинальный двигатель «Болиндер», как в 1926 г. Паромы № 1–№ 4, это паромы и «Баржонка» 1928–1933 гг. постройки. Завозня в 6 т. в списке отсутствует, что доказывает ее списание до передачи осводу в 1935 г.

Таблица 1. Флот Сарапульского освода на 1 мая 1936 г. (СГА. Ф. Р-202. Оп. 1. Д. 64. Л. 9)

	Корпус	Размерения	Двигатель	Топливо	Прим.
«Волна»	Жел.	17,3 × 3,48 м	«Черв. прогресс» 36 л.с.	нефть	Плес
«Коммунар»	Жел.	12,5 × 2,33 м	«Черв. прогресс» 18 л.с.	нефть	Плес
«Стрела»	Жел.	10,5 × 2,2 м	«Икегай» 36 л.с.	керос.	Переправа
«Возрождение»	Жел.	8,4 × 1,9 м	«Возрождение» 12 л.с.	нефть	Переправа
«Осводец»	Дер.	10 × 2 м	«Возрождение» 12 л.с.	нефть	Переправа
«Привет»	Жел.	8,6 × 1,9 м	«Болиндер» 10 л.с.	нефть	Переправа
Паром № 1	Дер.	26,7 × 5,5 м	грузоподъемность 38 т.		Плес
Паром № 2	Дер.	26,7 × 5,5 м	грузоподъемность 40 т.		Переправа
Паром № 3	Дер.	24 × 5 м	грузоподъемность 35 т.		Переправа
Паром № 4	Дер.	28 × 6 м	грузоподъемность 40 т.		Плес

После принятия горперевоза от Освода в состав горкомтреста, с 1 декабря 1936 г. вводился новый штат управления (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 17. Л. 182 об). Документация, составленная на 1936 г. в осводе, была передана вместе с катерами в жилкомхоз, и потому сохранилась.

План на 1936 г. по осводу в разделе перевоза предполагал строительство двух пристаней для загрузки и выгрузки на паромы тяжелой техники, а также ремонт катеров: «Капитальный ремонт корпусов катеров сводится к ремонту подводной части, столярным работам и окраске их». Кроме того, предполагалось оборудование постоянной механической мастерской (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 82. Л. 66). Капитальные вложения на первую цель составляли 50 тыс. руб., на ремонт катеров – 5 тыс. руб. и на мастерскую – 10 тыс. руб. По плану ремонт следовало начать 1 января, а закончить к 1 апреля 1936 г. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 82. Л. 69).

По отчету 1936 г., предоставленного осводом в Сарапульский горисполком, в навигации этого года на переправе использовались два керосиновых катера с мощностью 66 л.с. и два нефтяных в 61 л.с. Кроме того, «в навигацию 1937 года предполагается постройка тягового 50-ти сильного нефтяного катера взамен ветхого катера «Волна», корпусу которого около 50 лет» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 84. Л. 56). На 1 января 1936 г. стоимость основных средств горперевоза составляла 118 тыс. руб. а суммарная мощность двигателей – 119 л.с. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 15. Л. 130б.).

Это упоминание позволяет предположить, что освод сумел не только отремонтировать вверенные ему катера, и модернизировать их. Два керосиновых катера в 66 л.с. явно имеется в виду «Икегай» в 36 л.с. и СТЗ-30 (советская копия двигателя трактора «Интер») в 30 л.с., далее широко используемый на катерах в Сарапуле. Скорее всего, речь идет о катере «Осводец». Два нефтяных в 61 л.с. – это «Волна» и «Коммунар». Но 36 + 18 = 54 л.с. Это говорит и о замене двигателя на «Коммунаре». Далее он будет указываться с двигателем

«Победа», мощностью в 25 или 30 л.с. В данном случае $25 + 36 = 61$ л.с., что как раз и совпадает с указываемой мощностью.

Начал освоить и постройку нового катера взамен «Волны». В соответствии решением Сарапульского горсовета протоколом № 3 от 10 января 1937 г., было пересмотрено постановление Президиума Горсовета № 48 от 9 декабря 1936 г., в соответствии с которым освоить должен был вернуть Горкомтресту 5653 руб. 45 коп. В связи с передачей судов от освоителя горперевоза, когда вместо катера «Волна» был передан «Освод», балансовая стоимость которого была меньше на эту сумму. В результате горсовет постановил, что катера равноценны и освободил освоителя от возмещения требуемой суммы (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 19. Л. 33). Кроме «Волны» горперевозу не вернули и «Привет». По всей видимости, оба судна в момент передачи находились в капитальном ремонте, поэтому вместо них и ушел «Освод», название которого однозначно говорит, что его строили для себя. Но чтобы избежать судебных исков, его пришлось передать. В свою очередь, уже ненужные для освоителя капитально отремонтированные «Волна» и «Привет», на которых произвели замену двигателей, в 1938 г. продали заводу № 235 (ныне «Воткинский завод») (Митюков, Спиридонов, 2022).

Промфинплан 1937 г. характеризуя возможности горперевоза, говорит: «Мощность в тоннах – 135,0» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 19. Л. 2). Скорее всего имеется в виду грузоподъемность паромов. Суммарная мощность самоходного флота далее указывалась как 127 л.с., грузоподъемность уже как 125 т., с указанием, что в 1936 г. суда переправы принадлежали Осводу (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 19. Л. 37). Суммарная мощность судов в Таблице 1 как раз составляет 124 л.с., что почти совпадает с указанной цифрой. Суммарная грузоподъемность же составляет 153 т. Можно предположить, что в этой калькуляции не учтена баржа, но зато включена завозня (в сумме 119 т.). С учетом большей грузоподъемности парома № 2 (40 т.) это дает цифру 124 т., что практически совпадает с указанными 125 т. И получается, что завозню списали уже после передачи освоителю.

При расчете затрат на содержание флота, документ указывает, что в горперевозе числятся три машиниста, три помощника машиниста, три рулевых, три помощника рулевых, шесть рулевых паромов, и шесть матросов паромов (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 19. Л. 180). Получается, что команда каждого катера состоит из машиниста и рулевого при двухсменной работе и тогда имеется в строю три катера. Относительно паромов выходит, что при команде рулевой и матрос при двухсменной работе имеется три судна. Расчет по топливу показывает, что катер «Коммунар» (30 л.с.) потребляет 6,3 кг. нефти в час. Катер «Стрела» (30 л.с.) потребляет 6,3 кг. керосина в час. Катер «Осводелец» (36 л.с.) – 7,6 кг керосина в час (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 19. Л. 181).

В 1937 г. капиталовложения в горперевоз должны были составить 21 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 89. Л. 6). В обоснование этого говорилось: «Горперевоз нами принят от Освода в декабре 1936 г. в совершенно разоренном виде, часть которого Осводом продана и мы получили в наличии лишь 3 катера вместо 5-ти, требующих капитального ремонта. В силу этого эксплуатация горперевоза в сезон 1937 г. будет чрезвычайно тяжелой, тем более, что Освод организует свои суда для перевоза купающейся публики на пляж и для работы на плесе. Исходя из подъемной силы имеющихся судов, нами запланировано соответствующее количество грузов и людей <...> В виду отсутствия данных эксплуатации в 1936 г., сравнимых данных привести не имеем возможности» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 89. Л. 180б.). Интересно указание на то, что освоитель принял 5 катеров, в вернул лишь 3. Так что выходит «Ким» и «Коммунар» действительно были получены горперевозом в 1935 г. и переданы освоителю. «Совершенно разоренный вид», скорее всего, упоминается для обоснования невыполнения плана перевозок. Как было показано выше, освоитель принял серьезные усилия по модернизации и перестройке доставшихся ему судов.

При выполнении контрольных цифр финансового плана, указаны три катера «Коммунар», «Стрела» и «Освод». При чем, по всем месяцам «Освод» должен дать порядка 40 % всей прибыли, «Стрела» – примерно 35 % и «Коммунар» – около 25 % (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 89. Л. 112). Очевидно, эти цифры характеризуют степень технического состояния судов. При планировании спецодежды команды судов горперевоза принимались следующими: 4 машиниста, 4 помощника машиниста, 15 рулевых, 9 матросов (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 89. Л. 114). Видно, что при штате один машинист и один помощник, получается

запланированными четыре катера при двухсменной работе. Однако при расчете денежных сумм в плане 1937 г. на содержание судов, в штате планировалось три машиниста, три помощника машиниста, три рулевых, три помощника рулевых, шесть рулевых паромов и шесть матросов (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 89. Л. 116). При двухсменной работе это составляет команды трех катеров и трех паромов.

В отчете за 1937 г. говорилось, что работу горперевоза, выполнившего план на 93,4 % следует признать неудовлетворительной. Главной причиной этого указывалась аварийность. Так «катер «Освод», оснащенный старой изработанной машиной вынужден был простоять около 2-х месяцев на ремонте. Однако такой продолжительный срок стояния на ремонте отнюдь не говорит за необходимость, наоборот, здесь обнаруживается нерасторопность ликвидации аварии» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 20. Л. 80б.). Под катером «Освод» имеется в виду «Осводец» со старым временно установленным двигателем (взамен отданного «Стреле» «Икегая»), в последствие замененным на «Интер».

В статье капитальных затрат указывалось: «От бывшего владельца в 1936 г. Горпервоза – Освода принят катер, своевременно не сданный в момент передачи в 1936 г. на 29034 руб. 74 коп.» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 20. Л. 12). Речь в данном случае идет о катере «Освод». Таким образом, горперевоз имел основных средств на 1.01.1937 г. на 107,3 тыс. руб., а на 1.01.1938 г. на 135,9 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 20. Л. 15).

В 1937 г. Горкомтрест ликвидировали а все его хозяйства получили экономическую самостоятельность в виде автономных бухгалтерских счетов. В соответствии с протоколом заседания о ликвидации Горкомтреста от 28.12.1937 г. горперевоз и автобус объединились в транспортный отдел Горкомхоза (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 21. Л. 1).

7 апреля 1937 г. приказом № 6а по Горкомтресту в связи с аномально сильно паводком указывалось: «Принять меры к укреплению паромов от среза льдом. Находящиеся на острове, поднять на безопасную высоту катера и укрепить их. Произвести полную приборку инвентаря и имущества, находящегося на вокзале Горпервоза и поднять на безопасную высоту» (СГА. Ф. Р-199. Оп. 1. Д. 18. Л. 22). Приказ № 60 от 15 июня 1937 г. говорит, что в результате нарушения трудовой дисциплины 14 июня выведен из строя катер «Освод», а на следующий день вся ремонтная бригада при проверке оказалась пьяной. В результате всех участвовавших в пьянке сняли с работы, а дело о поломке мотора катера передали в суд (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 18. Л. 58). Приказ № 72 от 15 июля 1937 г. снова был посвящен вопросам нарушения трудовой дисциплины. На сей раз по поводу пьяной драки рулевых катера «Коммунар» и парома № 1. За что оба виновных уволялись без выходного пособия. На освободившуюся вакансию рулевого «Коммунара» переводился помощник рулевого парома № 3 (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 18. Л. 72). В приказе № 122 от 29 сентября 1937 г. впервые упоминается паром № 4. При чем, поскольку речь идет об увольнении шкипера, можно предположить, что судно работало уже давно (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 18. Л. 121). Приказом № 140 от 23 октября 1937 г. в связи с окончанием навигации с 5 ноября увольнялось 16 человек (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 18. Л. 143). Приказом № 144 от 1 ноября 1937 г. увольнялся помощник рулевого катера «Стрела» за хищение керосина с катера и появление на дежурстве в нетрезвом состоянии (СГА. Ф. Р-199. Оп. 2. Д. 18. Л. 148).

Промфинплан 1938 г. в расчете по топливу фактически повторял цифры прошлого года. «Освод» и «Стрела» с мощностью по 32 л.с. потребляли по 6,7 кг керосина в час. «Коммунар» при 25 л.с. потреблял 5,25 кг нефти в час (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 97. Л. 67). На капитальный ремонт планировалось затратить сумму в 4,4 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 97. Л. 67). В соответствии со штатной ведомостью, на 1938 г. планировалось 4 машиниста, 4 помощника машиниста, 3 рулевых и 3 помощника рулевых, 8 рулевых паромов и 12 матросов (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 97. Л. 70). Это говорит об увеличении числа судов до 4 катеров и 4 паромов. На такую же численность планировался и расход спецодежды (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 97. Л. 72). В пояснительной записке указывалось: «Производственная программа по Горпервозу рассчитана на имеющиеся в наличии судовые единицы: 3 катера и 4 парома <...> Штаты увеличены на 8 чел. <...> на основании требования инспекции водного транспорта, а именно введено дополнительно: матросов 2, рулевых паромов 1, контролеров 1...» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 97. Л. 89). Тем не менее, судовой состав перевоза планировался остаться прежним: 3 катера и 4 парома (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 97. Л. 105).

В выполнении контрольных цифр за 1938 г. указывалось: «Городской водный транспорт имеет 3 катера. Катер «Освод», работает на керосине, мощность катера 36 л. сил. Расход топлива 0,350 кгр. в час на лош. силу. Мотор трактора «Интер». Катер «Стрела», работает на керосине, мотор трактора «Интер», 30 л/сил. Расход топлива 0,350 кгр. в час на 1 лош. силу. Катер «Коммунар», работает на нефти, мотор мощности 30 л/сил, завода «Победа». Непосредственно на самих катерах груз не перевозится, а катера используются как буксирные» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 100. Л. 18 об). Поскольку в 1937 г. планируемая мощность катеров «Освод» и «Стрела» не совпадала, можно предположить, что на них были разные двигатели. Но в 1938 г. при планировании расхода топлива, на них уже стоят идентичные двигатели «Интер». Из этого можно заключить, что в 1937 г. на «Стреле» поменяли «Икегай» на «Интер».

По плану 1937 г. расходы на текущий ремонт планировались в 4,4 тыс. руб., но фактически составили 9,5 тыс. В плане 1938 г. планировались уже 6,6 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 100. Л. 19). В пояснительной записке указывалось: «Производственная программа по городскому водному транспорту рассчитана на имеющиеся в наличии судовые единицы, т.е. 3 катера и 4 парома <...> Назревает потребность в увеличении водного транспорта, как минимум на 1 катер и 2 парома <...> введение в штат Горперевоза 1 машиниста, 1 рулевого катера, 1 рулевого парома и 2-х матросов...» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 103. Л. 14).

Финансовый отчет 1938 г. указывал, что транспортный отдел состоит из трех моторных катеров, четырех паромов и двух автобусов. План горперевоза был выполнен в финансовом отношении на 94,8 %. «Недовыполнение производственного плана по горперевозу объясняется тем, что в этот год было мелководье, катера очень часто останавливались на ремонт, не было полностью предприятие снабжено горючим» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 111. Л. 77). Капиталовложения составили 38,7 тыс. руб., из которых фактически израсходовано 38,4 тыс. Кроме капитального ремонта были построены 3 м мостков, склад для горючего и приобретена моторная лодка (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 111. Л. 77 об). Кроме того, в отчетном докладе Транспортного отдела, его начальник отметил старость паромов из-за чего некоторые из них имеют годность 30-50 %. Что касается кадров, то должности технического состава в этот год остались практически без изменения, в то время как матросов не хватало и среди них наблюдалась большая текучка кадров (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 111. Л. 78). В ведомости основных средств произошло их увеличение за 1938 г. в разделе водного транспорта с 135,9 тыс. до 137,1 тыс. руб., т.е. на 1,2 тыс. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 111. Л. 84). Таким образом, произошло увеличение флота на одну моторную лодку.

В промфинплане на 1939 г. было запланировано три единицы самоходного флота и четыре парома, как это было в отчете за 1938 г. Общая вместимость всех судов составляла 400 чел. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 158. Л. 23). В заключении по финансовому отчету за 1939 г. указано: «Нового строительства Горперевозом не производилось, проведен капитальный ремонт на сумму 52,6 т. руб.» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 125. Л. 182). В том числе при плановых 26,6 тыс. руб. на ремонт паромов затрачено 28,0 тыс., ремонт катеров – 14,4 и 16,6 тыс. соответственно. Остальная сумма пошла на ремонт въездов и устройство моек (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 191. Л. 148).

Но самое ценное в нем, это инвентарная опись на 1 декабря 1939 г. в разделе «Транспортные средства» которого значатся суда, сведенные в Таблице 2. Максимальный износ «Стрелы» может указывать на ее срок службы, значительно больший, чем получающийся по этим данным 4 года. Однотипные и одновременно построенные паромы № 1 и 2 имеют разную стоимость и грузоподъемность. Скорее всего причины этого в худшем техническом состоянии парома № 1, хотя степень износа и показана одинаковая. Паром № 3 – это паром постройки 1932 г., а завозня № 4 – баржа 1928 г. Последняя имеет самые большие размерения, так что грузоподъемность 40 т. вместо первоначальных 70 т. объясняется исключительно скверным техническим состоянием.

«Соцсоревнованием и ударничеством рабочие охвачены были только работавшие на катерах. У катеров был свой ежемесячный план работы. Лучшими из катеров в навигацию 1939 г. вышла команда «Стрела», который систематически перевыполнял свой план работы. Годовое его выполнение 133,6 %» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 125. Л. 226).

Таблица 2. Состав флота горперевоза на 1 декабря 1939 г. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 125. Л. 189)

	Корпус	год	Характеристики	Цена	Износ
«Стрела»	Жел.	1935 г.	–	39377 руб. 03 коп.	20%
«Коммунар»	Жел.	1934 г.	–	35500 руб.	10%
«Освод»	Жел.	1936 г.	–	28588 руб. 10 коп.	15 %
Паром № 2	Дер.	1931 г.	40 т. 26,7 × 5,5 × 1,75 м	10000 руб.	40%
Паром № 1	Дер.	1931 г.	35 т. 26,7 × 6,5 × 1,75 м	5000 руб.	40%
Паром № 3	Дер.	1931 г.	35 т. 24 × 5 × 1,5 м	8000 руб.	70 %
Завозня № 4	Дер.	1932 г.	40 т. 28 × 6 × 1,5 м	8000 руб.	80 %
Мотор. лодка	–	1938 г.	–	1252 руб. 75 коп.	80 %

Кроме того, лодки дощатые при паромах (4 шт.), 1931 г., 356 руб. 60 коп. 50 %

В промфинплане за 1940 г., как и ранее, планировались 3 единицы самоходного флота и 4 парома. Общая пассажировместимость по отчету 1939 г. указывалась в 372 чел., а запланирована на 1940 г. – 420 чел. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 210. Л. 56). Численность судовых команд по плану и по отчету прошлого года совпадали и составляли: 6 машинистов, 6 помощников машинистов, 5 рулевых катеров, 4 помощника рулевых катеров, 12 рулевых паромов, 6 матросов катеров и 8 матросов паромов (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 248. Л. 115).

В расчете топлива в промфинплане на 1941 г. были запланированы «Освод» и «Стрела» в 32 л.с. при расходе 6,7 кг/ч, «Коммунар» в 25 л.с. с расходом 5,25 кг/ч и моторная лодка на керосине 16 л.с. с расходом 3,36 кг/ч (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 248. Л. 120). В цифрах выполнения плана 1940 г. значилось наличие трех паромов, но на 1941 г. планировалось 4 парома (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 248. Л. 184).

Данные жилкомхоза по горперевозу в 1939-40 гг. дополняется имеющимися формами статуправления. Статистическая форма по речному транспорту за 1939 г. показывала в транспортном отделе Сарапульского жилкомхоза три единицы самоходного флота в 85 л.с. и три единицы несамоходного флота в 80 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 153. Л. 8). Статистический отчет горперевоза за 1940 г. говорит о наличии у хозяйства трех судов самоходного флота с суммарной мощностью 25 л.с. (так в документе!) и трех единиц несамоходного флота (паромов) с суммарной грузоподъемностью 95 т. (СГА. Ф. Р-43. Оп. 1. Д. 173. Л. 30). Суммарная мощность 85 л.с. – это два двигателя «Интер», или СТЗ-30 («Стрела» и «Освод») по 30 л.с. и «Победа» («Коммунар») в 25 л.с. Три единицы несамоходного флота, скорее всего, говорят о неучете завозни № 4, которая могла быть, например, зачислена в стоечный флот. В итоге суммарные 95 т. – это 30, 30 и 35 т. Последняя цифра, скорее всего, относится к парому № 2. Аналогично 80 т. – это, скорее всего, 25, 25 и 30 т. Причины увеличения грузоподъемности в 1941 г. могут объясняться капитальным ремонтом.

В годовом отчете за 1941 г. в пояснительной записке говорилось, что выполнение плана по тонно-километрам на 53,2 % объясняется тем, что *«вместо предусмотренных по плану 3-х катеров и 4-х паромов фактически работало один катер и два парома. Один катер по решению исполкома передан воинской части, один катер с нефтяным двигателем за изношенностью мотора и отсутствия квалицированных мотористов находился в ремонте. Невыполнение плана так же объясняется отсутствием горючего. В течение навигации было получено по нарядам всего 1,5 тонны керосину»* (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 149. Л. 2). *«Списано 0,4 [тыс.] руб. за инвентарь, похищенный с катера, переданного воинской части, который оставлен ими без охраны...»* (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 149. Л. 2 об). *«Списана стоимость парома, унесенного во время ледохода в сумме 5097=22»* (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 149. Л. 3). Затраты на капитальный ремонт за 1941 г. составили 45966 руб. 12 коп. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 149. Л. 7).

Унесен во время ледохода, имеется в виду паром № 1. 30 августа 1941 г. в 23-30 катер «Стрела» с воинскими грузами столкнулся с пароходом «Баку» и затонул. В результате трагедии погибло три человека (СГА. Ф. Р-544. Оп. 1. Д. 20. Л. 102). Получается, что для

воинских перевозок был предоставлен катер «Стрела». Катер с нефтяным мотором – это «Коммунар», так что в навигации этого года работал лишь катер «Освод».

План капитального ремонта на 1942 г. включал ремонт двигателя, корпуса и верхней надстройки на катерах «Коммунар» (25 л.с.) – 7297 руб. 58 коп.; «Освод» (36 л.с.) – 9510 руб. 06 коп.; «Стрела» (36 л.с.) – 8179 руб. 68 коп. Сроки ремонта для всех устанавливались с 15 января по 15 апреля. Для ремонта парома № 2 (35 т.) выделялась сумма 10950 руб. 58 коп., № 3 (20 т.) – 11439 руб. 73 коп. Срок ремонта – с 15 марта по 15 апреля. Кроме того, ремонту подлежали пристань и съезд на левом берегу Камы, причал на правом, а также здание конторы (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 260. Л. 62-620б.). Кроме того, за счет внелимитных капиталовложений предполагалась постройка нового парома в 70 т. на 150 тыс. руб., строительство нового причала на правом берегу, устройство спасательного плавучего поста и покупку более мощного двигателя на катер «Стрела» (60 л.с.) – 9 тыс. руб. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 260. Л. 66). В пояснительной записке к плану капиталовложений на 1942 г. отмечалось, что Сарапульский горперевоз имеет три катера и два парома, а «такая грузоподъемность и мощность водного транспорта удовлетворяла потребности города в 39-40 г. В 1941 [году в связи] с увеличением населения города, с переводом в Сарапул ряда заводов и с увеличившимися воинскими перевозками [водный транспорт] ни в коей мере не удовлетворяет потребностей города. На пристанях Горперевоза наблюдается затор. Необходимо увеличить мощность водного транспорта на 0,5 раза <...> а потому планом на 1942 год предусмотрена постройка нового парома в 70,0 тонн, который мог бы вместить 15 автомашин, до 70 лошадей с подводами и 150 чел. с ручным багажом. Стоимость такого парома по данным начальника Симанихинского затона в Сарапуле определяется в 150 т.р. <...> Для увеличения мощности существующих катеров предполагается заменить на одном из катеров маломощностью в 30 л.с., более мощной машиной в 60 лошадиных сил, что позволит увеличить скорость пробега катеров с паромами» (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 260. Л. 67). Исполком Сарапульского горсовета решением от 28 января 1942 г. утвердил контрольные цифры капитальных вложений, в т.ч. 196,46 тыс. руб. горперевозу. Особо отмечалось: «По Горперевозу предусматривается строительство нового парома, в связи с тем, что в прошлом Горперевоз имел три парома, из которых один паром в текущем году в виду полного его износа восстановить невозможно. Следует отметить также, что при наличии трех паромов Горперевоз не удовлетворял нужды города и районов по перевозкам. Намечено также восстановление катера «Стрела», который потерпел аварию в прошлом году. Одновременно с этим были произведены работы по ремонту двух паромов и двух катеров» (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 260. Л. 142).

В основных показателях плана на 1942 г. указывалось, что по отчету 1940 и 1941 гг. в предприятии имелось три катера, они же планировались на 1942 г. Но что касается паромов, то в 1940 г. имелось 4 шт., по плану в 1941 г. – 4 шт., но по факту в 1941 г. – 3 шт. Между тем, в план 1942 г. снова было заложено 4 парома (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 150. Л. 36). В расчетах затрат на зарплату полагалось общее количество штатных работников: 6 машинистов, 6 помощников машинистов, 5 рулевых катеров, 4 помощника рулевых катеров, 12 рулевых паромов, 6 матросов катеров, 8 матросов паромов (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 150. Л. 38). Судя по наличному флоту, это комплектация для трехсменной круглосуточной работы. Расчеты по расходу топлива производились из условий, что катера «Освод» (32 л.с.) и «Стрела» (32 л.с.) потребляли керосина по 6,7 кг/час, а «Коммунар» (25 л.с.) – нефти 5,25 кг/час. Моторная лодка (16 л.с.) – бензина 3,36 кг/час (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 150. Л. 43).

Приказом № 76 заведующего Горкомхоза от 1 июня 1942 г. объявлялся строгий выговор заведующему горперевозом «за умышленную остановку катера «Освод»» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 152. Л. 80). Приказом № 17 заведующего Горкомхозом от 2 марта 1943 г.: «По сообщению инспекции судоходства Сарапульского участка и в результате проверки Горкомхоза установлено, что часть флота Горперевоза Горкомхоза оставлена осенью 1942 г. вне пункта зимовки, а именно: пристань-понтон, служащий причалом для судов на левом берегу р. Камы против Сарапула оставлен во льду; катер «Коммунар» оставлен на р. Каме против дер. Лупиха и паром в деревне Тарасово. Все они подвергаются опасности гибели во время весеннего ледохода». В связи с этим директору горперевоза приказывалось выколоть все суда изо льда, «Коммунар» и паром вытащить на берег в

безопасное место, а пристань завести в затон или на месте обезопасить от ледохода. Кроме того, приказывалось все суда к 15 апреля отремонтировать. Ввиду недостатка паромного флота приказывалось договориться с колхозом в Тарасово о продаже или сдаче в аренду имеющегося у них парома (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 158. Л. 16). Приказом № 20 от 9 ноября 1944 г. директору горперевоза приказывалось предоставить горкомхозу план зимнего ремонта судов, а также «план нелimitных затрат на новое строительство в 1945 г.». Для последнего требовалось предусмотреть использование имеющихся в горкомхозе мастерских, а также других предприятий Сарапула (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 158. Л. 98). Таким образом, предполагалось по максимуму использовать собственные силы.

В отчете о выполнении 1943 г. говорилось, что из-за выполнения плана как в натуральном выражении, так и в денежном выражении на 40%, следует признать работу горперевоза неудовлетворительной. Причины отмечались как объективного, так и субъективного характера. К первым относилась, например, необеспеченность горючим. Собственные наряды выдавались нерегулярно, а горючее за счет заказчика перевозок вносило в работу элементы случайности. Ко вторым комиссия отнесла медленные темпы ремонтных работ и необеспеченность кадрами. Всего в 1943 г. на капремонт была выделена сумма в 42,6 тыс. руб. Кроме того, комиссия требовала списать дебиторскую задолженность в размере 8 тыс. руб. как безнадежную, появившуюся из-за раздавленного льдами в 1943 г. парома (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 162. Л. 46). В своей пояснительной записке к отчету, директор горперевоза отмечал: «вместо предусмотренных по плану 3-х катеров и 2-х паромов фактически работали один катер и один паром. Один катер, сданный в эксплуатацию воинской части в 1942 г. был нам возвращен в мае месяце 1943 г. совершенно не отремонтированным, который пришлось ремонтировать во время навигации 1943 г. Другой катер, с нефтяным двигателем, также находился не в пределах Сарапула, так как был застигнут в ледоход осенью 42 г. в д. Лупиха, где зимовал, так что ремонт зимой не производился, а также ремонтировался во время навигации и был восстановлен только к 1^{му} октября 1943 г. Катер, который был в эксплуатации, также работал с перебоями за отсутствием основных кадров, и за отсутствием горючего, так как по нарядам за всю навигацию было получено всего лишь 2,5 тонны. В основном работали на давальческом горючем и то с большими перебоями. Работа одного парома, как это указано выше, объясняется тем, что один паром находился на зимовке в 40 км от Сарапула, где был поврежден льдами, а после ледохода был расхищен, на что выявляются преступники хищения» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 162. Л. 48). На текущий ремонт в плане была предусмотрена сумма в 12,9 тыс. руб., но по факту израсходовано 7,6 тыс. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 162. Л. 49). Затраты на капитальный ремонт по горперевозу планировались в 72,8 тыс., но по факту составили 59,1 тыс. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 162. Л. 50). По разделу «машины и оборудование», за год поступило на увеличение баланса 4,2 тыс. руб., на уменьшение – 8,0 тыс. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 162. Л. 50об.). Первое за счет приобретения лодки, последнее за счет потерянного парома. В статье «движение уставного капитала» приобретенная лодка оценивалась суммой 4210 руб. 25 коп. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 162. Л. 54). Расшифровка калькуляции суммы капитальных вложений (72,8 тыс. руб.) говорит о ремонте катеров – 24,9 (по факту 23,1) тыс. руб., ремонте паромов – 19,1 (21,2) тыс. руб. Остальная сумма пошла на ремонт пристани, въездов, причала и т.д. Приобретение лодки не планировалось, но по факту приобретена (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 162. Л. 56).

В статистическом отчете горперевоза за 1943 г., который датирован 10 мая 1943 г. среди судов хозяйства указаны катера «Освод» (30 л.с., 3,5 брт.), «Стрела» (25 л.с., 2,5 брт.), «Коммунар» (25 л.с., 2,5 брт.), а также паромы № 1 (30 брт.) и № 2 (20 брт.). В примечании к ним у «Освода» и «Стрелы» значится, что они тянут на буксире до 40 т., а «Коммунар» – до 70 т. У паромов указано, что для хода под парусами они не приспособлены. Но при этом редактор, к которому попала данная форма, зачеркнул черным карандашом все суда, кроме «Освода» (СГА. Ф. Р-43. Оп. 1. Д. 276. Л. 79).

В 1943 г. работал лишь катер «Освод», информация о котором есть в приказах по личному составу. И получается, что переданный воинской части катер, это снова «Стрела». «Коммунар» снова весь год ремонтировался. В 1942 г. паромы № 2 и № 3 получили новые номера – № 1 и № 2. Третий паром в 1942-43 гг. так и не построен, хотя его учитывали при

составлении промфинплана. На момент составления плана паром № 2 еще был не расхищен местными жителями.

В отчете о выполнении плана 1944 г. комиссия снова признала работу горперевоза неудовлетворительной. В качестве критерия было указано, что организация не может обеспечить перевоз через Каму всех желающих, в результате чего начали бойко работать частные лодочники. Причинами невыполнения плана названы низкая трудовая дисциплина, недостаток кадров и отсутствие второго парома (о чем указывалось еще в 1943 г.). В связи с этим рекомендовалось построить второй паром, обеспечить командой третий катер (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 170. Л. 52об.). В пояснительной записке директора горперевоза, он отмечал: *«невыполнение плана объясняется тем, что вместо предусмотренных по плану 3-х катеров и 2-х паромов, фактически работали 2 катера и 1 паром. Работа одного парома объясняется тем, что планом было предусмотрено построить новый паром, но таковой построен не был, а также второй паром простоял месяц ввиду случившейся аварии. Простой одного катера [произошел] из-за отсутствия команды как мотористов, так и рулевых. Невыполнение плана также объясняется недостатком горючего. Получено по нарядам всего 9,5 тонн, а требовалось на 3 катера керосину 36 тн. И нефти 18 тонн»* (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 170. Л. 55). Под вторым паромом имеется в виду арендованный в колхозе имени Чапаева.

За год планировалось 12,9 и по факту было затрачено на текущий ремонт 12,6 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 170. Л. 57). В основных средствах в разделе «машины и оборудование» за год пошло на увеличение баланса 2,4 тыс. руб., на уменьшение – 10 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 170. Л. 58об.). Первые значатся по статье «внеплановые капитальные работы» на приобретение лодки (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 170. Л. 60об.). Среди статей капитального ремонта в этом году указывались: ремонт катеров 29,0 тыс. руб. по плану и 19,4 тыс. по факту; ремонт паромов 38,8 и 20,6 тыс. руб. соответственно. Остальная сумма пошла на ремонт причалов, въездов, ограды и т.д. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 170. Л. 63).

Актом № 1 от 22 ноября 1949 г. специальная созданная комиссия подписала акт о списании парома № 2 (регистрационный № 32295, судовое свидетельство № 672). Судно принадлежало Сарапульской эксплуатационной конторе. Год и место постройки в документе не указаны, а размерения судна составляли: длина 26,7 м, ширина 5,5 м, высота борта 1,75 м, общая высота 2,80 м, осадка в грузу 1,0 м, осадка порожним 0,4 м. Материал парома – дерево, балансовая стоимость 20 тыс. руб. Годом последнего капитального ремонта указан 1944 г. (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 84. Л. 173). Учитывая совпадение размерений с паромом постройки 1931 г., можно заключить, что в 1944 г. единственный оставшийся в эксплуатации паром как раз и был этот паром, после постройки в 1946 г. нового парома, ставший № 2. И сумма в 20,6 тыс. руб. пошла на его капитальный ремонт.

Приказом по Горкомхозу № 30 от 18 июля 1946 г. назначалась специальная комиссия по приемке и техническому осмотру постройки нового парома (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 174. Л. 122). Приказом № 18 от 26 мая 1945 г. директору горперевоза приказывалось: *«не позднее 1 июня спустить на воду и пустить в эксплуатацию отремонтированную баржу»* (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 174. Л. 180).

В пояснительной записке к отчету за 1945 г. говорится: *«невыполнение плана объясняется тем, что вместо предусмотренных по плану 3-х катеров и двух паромов, фактически работали 2 катера и один паром, т.к. один катер с 23 июня 1945 г. по решению Исполкома Горсовета был передан в распоряжение Райисполкома. Работа одного парома объясняется тем, что планом было предусмотрено построить новый паром, но таковой построен не был. <...> По основным средствам списывается катер «Стрела» 43,5 т.р., переданный Райисполкому по решению Горисполкома. <...> Задолженность колхоза Чапаева д. Лушиха, 11549 р. образовалась в навигацию 1944 г., каковую сумму просим списать на убытки, т.к. эту сумму колхоз засчитывает за аренду парома, который был нами взят и эксплуатировался в навигацию, а счетов за аренду колхоз не представил»* (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 180. Л. 1). В дополнение к пояснительной записке директор также указывал, что в 1945 г. был произведен ремонт по окончании навигации на сумму 27,7 тыс. руб., куда вошли ремонт машин на катерах, постройка парома, вытягивание катеров из воды на берег. На 1 января 1946 г. эти работы, разумеется были незакончены, поскольку ремонт обычно продолжался и в первом квартале

нового года. В сумму также вошла стоимость постройки парома в 10,5 тыс. руб. Его планировалось построить в 1945 г. но из-за отсутствия транспорта для подвозки материалов, это не сделали. В оставшиеся 17,2 тыс. руб. вошли 10,1 тыс. – на вытягивание судов из воды, и подъем их на клети; 1,9 тыс. – выколка судов из льда, подводка к берегу и устройство ворота для лебедки; 5,2 тыс. – ремонт надстроек катеров (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 180. Л. 2). Между тем, несмотря на это дополнение, в форме по капитальному ремонту за год значились следующие цифры: ремонт катеров 29,0 тыс. руб. по плану, 23,8 по факту, ремонт паромов 38,6 и 21,4 тыс. руб. соответственно. Остальные статьи говорили о постройке моек, ремонте причалов и ограды, переоборудование пристани и т.д. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 180. Л. 10). А вот сумма в 17,2 тыс. руб. засветилась в разделе «капремонт за счет прибылей» (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 180. Л. 7). В разделе «машины и оборудование» на увеличение баланса в 1945 г. пошла сумма в 1,4 тыс. руб., на уменьшение – 43,5 тыс. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 180. Л. 50б.).

В отчете за 1946 г. в горперевозе указывалось наличие двух самоходных судов с суммарной мощностью 55 л.с., а также двух несамоходных судов с общей грузоподъемностью 80 т. Суммарная пассажироместимость самоходных судов указывалась как 36 чел. (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 187. Л. 43). Таким образом, в этом году завершилась постройка парома № 1, принятого в эксплуатацию.

Отчете 1947 г. в разделе «машины и оборудование» отсутствуют суммы, пошедшие, как на увеличение, так и на уменьшение баланса (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 199. Л. 560б.). На ремонт катеров и паромов пошла сумма 48 тыс. руб., закрытая прибылью прошлого года (СГА. Ф. Р-212. Оп. 1. Д. 199. Л. 54). В форме 26-вод статистического отчета за 1947 г. по Сарапульскому горперевозу указывалось, что хозяйство имеет две единицы самоходного флота: один грузопассажирский катер в 30 л.с. и один буксирный в 25 л.с., а также две единицы несамоходного флота суммарной грузоподъемностью 80 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 951. Л. 380б.)

В 1947 г. все наличные суда были переданы в Удмуртское управление малых рек, Сарапульская эксплуатационная контора которой и стала обеспечивать работу переправы. На 1951 г. имевшиеся в работе суда, ранее принадлежавшие горперевозу, имели характеристики, сведенные в [Таблице 3](#) (ГАРФ. Ф. А439. Оп. 1. Д. 157. Л. 27).

Таблица 3. Характеристики бывших судов Сарапульского горперевоза в составе Удмуртского управления малых рек в 1951 г.

	Корпус	Год	Размерения, м	Двигатель	Состояние
«Освод»	Метал.	1936	12,25 × 2,75 × 1,7 × 0,8 × 0,6	СХТЗ, 30 л.с.	Удовл.
«Стрела»	Метал.	1935	9,35 × 2,2 × 1,1 × 0,9 × 0,8	СХТЗ, 30 л.с.	Неудовл.
«Коммунар»	Метал.	1935	10,5 × 2,2 × 1,3 × 0,6 × 0,5	СХТЗ, 30 л.с.	Удовл.
Паром № 1	Дер.	1946	27 × 7 × 1,6 × 0,85 × 0,25	40 т.	Удовл.

Реконструкция биографий судов Сарапульского горперевоза

Пароход «**Волна**» (17,3 × 3,48 м, паровая машина, 24 л.с.). Находился в составе горперевоза на момент его организации. Зимой 1927/28 г. паровая машина заменена на два дизеля «Червоный прогресс» по 12 л.с., переделан на двухвинтовой. В мае 1931 г. посажен на мель, после чего отправился в ремонт. С 1932 г. «**Волна**» (№ 1). В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу. В 1936 г. поставлен в капитальный ремонт с заменой корпуса, из-за этого в декабре 1936 г. его не смогли вернуть Горкомтресту, вместо него пришлось отдать новый катер «Освод». В 1938 г. продан заводу № 235.

Катер «**Привет**» (8,6 × 1,9 м, «Болиндер», 6 л.с.). Находился в составе горперевоза на момент его организации. С 1932 г. «**Привет**» (№ 3). Планировалось списание в 1935 г. В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу. В 1936 г. поставлен в капитальный ремонт с заменой двигателя. В 1938 г. продан заводу № 235, где стал «**Пятилетка**».

Катер «**Моторка**» (8,4 × 1,9 м, «Возрождение», 6 л.с.). Приобретен в 1928 г. Использовался для разъездной службы. С 1932 г. «**Моторка**» (№ 4). В августе 1935 г.

передан Сарапульскому осводу. После капитального ремонта стал **«Ким»** и в 1936 г. продан Сарапульскому леспромхозу как катер **№ 3**.

Катер **«Икегай»** (10 × 2 м, «Икегай», 36 л.с.). Приобретен в начале навигации 1930 г. 15.09.1930 г. затонул в результате аварии, повреждения незначительные, в течение нескольких дней поднят и снова эксплуатируется. С 1932 г. **«Икегай» (№ 2)**. В 1935 г. планировались работы по замене корпуса. В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу. В том же году оборудование пошло на изготовление катера «Стрела», в старый деревянный корпус временно поставлен дизель «Возрождение» (12 л.с.), после чего как **«Осводец»** работал в качестве спасательного катера. В 1936 г. прошел замену двигателя на «Интер» (СТЗ-30), 30 л.с.

Катер **«Коммунар»** (12,5 × 2,33 м, «Червоный прогресс» 18 л.с.). Получен в 1935 г. В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу. В 1936 г. прошел замену двигателя на «Победа» (25 л.с.). В декабре 1936 г. возвращен Горкомтресту. В декабре 1937 г. передан Сарапульскому жилкомхозу. С началом войны из-за низкой квалификации механиков постоянно ремонтируется. Осенью 1942 г. оставлен в районе переправы у деревни Лупиха. Межнавигационное обслуживание не проводилось, в результате ремонтировался до 1.10.1943 г. Зимой 1947/48 г. передан Сарапульской эксплуатационной конторе Удмуртского управления малых рек.

Катер **«Стрела»** (10,5 × 2,2 м, «Икегай», 36 л.с.). Построен в 1935 г. как новый корпус для катера «Икегай», получив от него всю оснастку. В декабре 1936 г. передан Горкомтресту. В 1937 г. двигатель заменен на «Интер» (СТЗ-30), 30 л.с. В декабре 1937 г. передан Сарапульскому жилкомхозу. С 1941 г. использовался для военных перевозок. 30 августа 1941 г. затонул в результате столкновения с пароходом «Баку» (3 утонуло). Поднят и отремонтирован силами наркомата обороны. В мае 1943 г. возвращен Горкомхозу в полностью запущенном состоянии, результате чего ремонтировался во время всей навигации этого года. 23.06.1945 г. решением Исполкома Горсовета передан в распоряжение Райисполкома.

Катер **«Освод»** (12,25 × 2,75 м, «Интер», 30 л.с.). Построен в 1936 г. для нужд освода, но в 1937 г. передан Горкомтресту вместо поставленного в капитальный ремонт катера «Волна». В декабре 1937 г. передан Сарапульскому жилкомхозу. Зимой 1947/48 г. передан Сарапульской эксплуатационной конторе Удмуртского управления малых рек.

Моторная лодка (16 л.с.). Приобретена в 1938 г. Эксплуатировалась до 1942 г. Дальнейшая судьба неизвестна.

Паром **№ 1** (41 т.). Находился в составе горперевоза на момент его организации. С 1932 г. 25 т. Сильно пострадал во время ледохода в 1934 г. у Рычино, в конце года списан.

Паром **№ 2** (41 т.). Находился в составе горперевоза на момент его организации. Из-за сильного износа с 1931 г. использовался как стоечный **№ 4**. Списан в 1933 г.

Завозня (6 т.). Построена в 1930 г. С 1932 г. **№ 5**. Списана в 1935 г.

Баржа **«Баржонка»** (28 × 6 м, 70 т.). Построена в октябре 1928 г. Использовалась как водоналивное судно. С 1931 г. 45 т. С 1932 г. **№ 6**. С конца 1934 г. паром **№ 3**. Планировалось списание в 1935 г. В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу, где стал **№ 4**. В декабре 1936 г. возвращен Горкомтресту. В декабре 1937 г. передан Сарапульскому жилкомхозу, где использовался как завозня. Осенью 1942 г. оставлен вне пункта зимовки. Списан в 1942 г., ввиду полного износа разобран на дрова на месте стоянки.

Паром **№ 2** (26,7 × 5,5 м 40 т.). Построен зимой 1931/32 г. С конца 1934 г. **№ 1**. В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу. В декабре 1936 г. возвращен Горкомтресту. В декабре 1937 г. передан Сарапульскому жилкомхозу. В 1941 г. погиб во время ледохода, списан в этом же году.

Паром **№ 3** (26,7 × 5,5 м 40 т.). Построен зимой 1931/32 г. С конца 1934 г. **№ 2**. В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу. В декабре 1936 г. возвращен Горкомтресту. В декабре 1937 г. передан Сарапульскому жилкомхозу. С 1942 г. паром **№ 1**. С 1943 г. 30 т. В 1944 г. прошел капитальный ремонт, грузоподъемность 40 т. С 1946 г. паром **№ 2**. Зимой 1947/48 г. передан Сарапульской эксплуатационной конторе Удмуртского управления малых рек. Списан актом от 22.11.1949 г.

Паром **№ 4** (24 × 5 м, 40 т.). Построен в конце 1933 г. В августе 1935 г. передан Сарапульскому осводу, где стал **№ 3**. В декабре 1936 г. возвращен Горкомтресту. В декабре

1937 г. передан Сарапульскому жилкомхозу. С 1942 г. паром № 2. Осенью 1942 г. оставлен на зиму в районе переправы у деревни Тарасово. Во время ледохода 1943 г. поврежден, после чего расхищен местными жителями. Списан в этом же году.

Паром **без номера** (20 т.). Арендован у колхоза имени Чапаева деревни Лупиха в 1943–45 гг.

Паром № 1 (27 × 7 м, 40 т.). Планировался постройкой в 1942 г. Принят в июле 1946 г. Зимой 1947/48 г. передан Сарапульской эксплуатационной конторе Удмуртского управления малых рек.

5. Заключение

На примере Сарапульского горперевоза можно заключить, что делопроизводственная документация организации, состоящая из промфинпланов и отчетов о их выполнении является вполне достаточной источниковой базой для реконструкции судовых биографий довольно крупного флота, насчитывающего до полутора десятков судов. Из-за специфики источника основные даты реконструируются с точностью до года. Наибольшей ценностью при этом обладают разделы планирования горюче-смазочных материалов и капитальных работ. Очевидно, руководство Сарапульским горперевозом имело некоторую долю волюнтаризма, поскольку не все планы претворялись в жизнь, в связи с этим большое значение имели реальные суммы в отчетах, затраченные на капитальные работы.

Остальные источники не представляли собой единого массива данных за весь рассматриваемый период, но, тем не менее, они дали возможность уточнения ряда фактов и ряда данных. Традиционно, наиболее ценными среди них оказались приказы по личному составу, особенно при первом и последнем упоминании некоторых судов. Кроме того, они имели большое значение для уточнения наименований, поскольку отчеты и промфинпланы чаще всего не называют суда, особенно несамоходные.

По опыту реконструкции флота Сарапульского леспромхоза, большое значение имели инвентарные описи имущества. В рассмотренных архивных фондах Сарапульского горперевоза была обнаружена всего одна опись, составленная весьма поверхностно (у самоходных судов даже без указания их характеристик). В связи с этим описи не имели решающего значения.

Статистические отчеты хозяйства за рассматриваемый период также не создают целостного массива. В связи с чем они также выступали как вспомогательный материал для уточнения состава флота в определенные года, за которые имелась статистика. Наличие формы с имеющимся флотом в 1936 г. имело решающее значение для реконструкции периода биографий судов, когда они находились в составе Сарапульского освода, поскольку документации организации за этот период нет.

Реконструкция судовых биографий показала, что горперевоз за весь период существования занимал важную роль в жилищно-коммунальном хозяйстве Сарапула. Однако его материальная часть постоянно отставала от насущных потребностей города. Это особенно ярко видно по военному периоду, когда выполнение плана перевозок едва достигало 40 %. Очевидно, причины этого следует искать в непонимании руководства города реальных нужд речников. Так вместо технического перевооружения флота, оно вкладывало большие средства в его ремонт. А мощность используемого флота серьезно ограничивалась возможностями его технического обслуживания, для Сарапульского горперевоза фактически полукустарного. Поэтому реально решить транспортную проблему переправы удалось лишь после передаче флота Удмуртскому управлению малых рек.

Литература

Голованов, 2023 – Голованов Н.С. Москва-река пассажирская. М.: Музей транспорта Москвы, 2023. 304 с.

Емельянов, Крысов, 1950 – Емельянов Ю.В., Крысов Н.А. Справочник по мелким судам. Л.: Судпромгиз, 1950. 396 с.

Казусь, 2019 – Казусь И.А. Проектирование и строительство Дома Советов в Иркутске (1931-1941): новые данные // *Баландинские чтения*. 2019. Т. 14. № 1. С. 464-482.

Лерниченко, 2015 – Лерниченко К.В. Состояние и перспективы развития городского речного транспорта // *Водный транспорт*. 2015. № 2 (23). С. 182-191.

[Лобач-Жученко, 1932](#) – Лобач-Жученко Б.М. Школа теплоходного механика и судового моториста. М., Л.: Гострансиздат, 1932. 498 с.

[Лобикова, Лобикова, 2019](#) – Лобикова О.М., Лобикова Н.В. Разработка системы мотивации труда на предприятии МУКП "Жилкомхоз" // *Формула менеджмента*. 2019. № 1 (8). С. 5-12.

[Митюков, Спиридинов, 2022](#) – Митюков Н.В., Спиридинов С.В. Бухгалтерские отчеты Воткинского завода о судостроении в предвоенные и военные годы // *Вопросы истории*. 2022. № 2 (1). С. 29–44. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202202Statyi22

[Митюков, Ким, 2024](#) – Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Флот Сарапульского леспромхоза по делопроизводственной документации 1928-1938 гг. // *Вестник Томского государственного университета*. 2024. № 503. С. 53–63. DOI: 10.17223/15617793/503/5

[Михалев, 1971](#) – Михалев В.М. Пассажирские суда сормовских судостроителей // Судостроение. 1971. № 10. С. 54.

[Окоороков, 2015](#) – Окоороков А.В. Речные трамвайчики // *Журнал института наследия*. 2015. № 1. 5 с.; № 2. 9 с.

[Шухин, 1986](#) – Шухин И. «Речной трамвай» // *Техника-молодежи*. 1986. № 12. С. 38-39.

[Эра пароходов..., 2019](#) – Эра пароходов, теплоходов речного и морского флота: прошлое, настоящее и будущее / *Материалы VII международной научно-практической конференции (Псков, 6-8 июля 2018 г.)*. Псков: Kristall, 2019. 292 с.

[Якименко, 2022](#) – Якименко А.В. Водный транспорт как элемент городской среды // *Региональные архитектурно-художественные школы*. 2022. № 1 (11). С. 42-50.

References

[Emel'yanov, Krysov, 1950](#) – *Emel'yanov, Yu.V., Krysov, N.A.* (1950). Spravochnik po melkim sudam [Handbook of small vessels]. L.: Sudpromgiz, 396 p. [in Russian]

[Era parokhodov..., 2019](#) – Era parokhodov, teplokhodov rechnogo i morskogo flota: proshloe, nastoyashchee i budushchee [The era of steamships, motor ships of the river and sea fleet: past, present and future]. *Materialy VII mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Pskov, 6-8 iyulya 2018 g.)*. Pskov: Kristall, 292 p. [in Russian]

[Golovanov, 2023](#) – *Golovanov, N.S.* (2023). Moskva-reka passazhirskaya [Moscow River passenger]. M.: Muzei transporta Moskvy, 304 p. [in Russian]

[Kazus', 2019](#) – *Kazus', I.A.* (2019). Proektirovanie i stroitel'stvo Doma Sovetov v Irkutске (1931-1941): novye dannye [Design and construction of the House of Soviets in Irkutsk (1931-1941): new data]. *Balandinskie chteniya*. 14(1): 464-482. [in Russian]

[Lernichenko, 2015](#) – *Lernichenko, K.V.* (2015). Sostoyanie i perspektivy razvitiya gorodskogo rechnogo transporta [State and prospects of development of urban river transport]. *Vodnyi transport*. 2(23): 182-191. [in Russian]

[Lobach-Zhuchenko, 1932](#) – *Lobach-Zhuchenko, B.M.* (1932). Shkola teplokhodnogo mekhanika i sudovogo motorist [School of motor ship mechanic and ship motorman]. M., L.: Gostransizdat, 498 p. [in Russian]

[Lobikova, Lobikova, 2019](#) – Lobikova, O.M., Lobikova, N.V. (2019). Razrabotka sistemy motivatsii truda na predpriyatii MUKP "Zhilkomkhoz" [Development of a labor motivation system at the MUKP "Zhilkomkhoz" enterprise]. *Formula menedzhmenta*. 1(8): 5-12. [in Russian]

[Mikhalev, 1971](#) – *Mikhalev, V.M.* (1971). Passazhirskie suda sormovskikh sudostroitelei [Passenger ships of Sormovo shipbuilders]. *Sudostroenie*. 10: 54. [in Russian]

[Mityukov, Kim, 2024](#) – *Mityukov, N.V., Kim, Yu.L.* (2024). Flot Sarapul'skogo lespromkhozа po deloproizvodstvennoi dokumentatsii 1928-1938 gg. [Fleet of the Sarapul timber industry enterprise according to the office documentation of 1928-1938]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. 503: 53-63. DOI: 10.17223/15617793/503/5 [in Russian]

[Mityukov, Spiridinov, 2022](#) – *Mityukov, N.V., Spiridonov, S.V.* (2022). Bukhgalterskie otchety Воткинского завода о судостроении в предвоенные и военные годы [Accounting reports of the Воткинск plant on shipbuilding in the pre-war and war years]. *Voprosy istorii*. 2(1): 29-44. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202202Statyi22 [in Russian]

[Okorokov, 2015](#) – *Okorokov, A.V.* (2015). Rechnye tramvaichiki [River trams]. *Zhurnal instituta naslediya*. 1: 5; 2: 9. [in Russian]

Shukhin, 1986 – Shukhin, I. (1986). «Rechnoi tramvai» [“River tram”]. *Tekhnika-molodezhi*. 12: 38-39. [in Russian]

Yakimenko, 2022 – Yakimenko, A.V. (2022). Vodnyi transport kak element gorodskoi sredy [Water transport as an element of the urban environment]. *Regional'nye arkhitekturno-khudozhestvennye shkoly*. 1(11): 42-50. [in Russian]

Флот Сарапульского горперевоза по делопроизводственной документации 1926–1947 гг.

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Юрий Леонидович Ким ^b

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр УРО РАН, Ижевск, Российская Федерация

^b Удмуртский государственный университет, Ижевск, Российская Федерация

Аннотация. Существующие работы по советскому водному транспорту, как правило, делают заключения основываясь исключительно на информации о работе пароходств, подведомственных Минречфлоту. Главную причину этого следует искать в отсутствии хорошей источниковой базы по флотам других хозяйств. В работе на основе имеющихся фондов Сарапульского городского перевоза производится реконструкция биографий имевшихся у него судов. Сделан вывод, что имеющиеся промфинпланы и отчеты об их выполнении являются для этой цели вполне доставочными. При этом их сравнительный анализ показал, что руководство горперевозом обладало некоторой долей волонтаризма, поскольку не все планы претворялись в жизнь. В связи с этим большое значение имеет сопоставление планируемых и реально затраченных сумм на капитальные работы. Остальные источники не представляли собой единого массива данных, но они дали возможность уточнения ряда фактов и данных. Наиболее ценными среди них оказались приказы по личному составу, которые дали возможность уточнить наименования судов, поскольку отчеты и промфинпланы чаще всего их не называют. Реконструкция судовых биографий показала, что горперевоз за весь период существования занимал важную роль в жилищно-коммунальном хозяйстве Сарапула. Однако его материальная часть постоянно отставала от насущных потребностей города. Это особенно ярко видно по военному периоду, когда выполнение плана перевозок едва достигало 40%. Очевидно, причины этого следует искать в непонимании руководства города реальных нужд речников. Так вместо технического перевооружения флота, оно вкладывало большие средства в его ремонт. А мощность используемого флота серьезно ограничивалась возможностями его полукустарного технического обслуживания. Поэтому реально решить транспортную проблему переправы удалось лишь после передаче флота Удмуртскому управлению малых рек.

Ключевые слова: городской перевоз, Сарапул, водный транспорт, реконструкция, судовая биография.

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