

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Russkii Arkhiv
 Has been issued since 1863.
 E-ISSN: 2413-726X
 2022. 10(2): 80-93

DOI: 10.13187/ra.2022.2.80
<https://ra.cherkasgu.press>



Articles

Reconstruction of the Full List of the Fleet According to the Form of Statistical Report No. 7-River (annual) on the Example of the Udmurt Administration of Small Rivers (1958–1962)

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}

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

Abstract

Statistical reports are a valuable historical source on water transport. Since in the Soviet Union the fleets had many enterprises of various subordination, with the most diverse and bizarre reporting systems. In fact, only using statistical reports submitted according to forms unified by the Central Statistical Department made it possible to “reduce to a common denominator” all this information.

The specialized form of the statistical report No. 7-river (annual) has a much higher information content compared to the form “26-vod”. It contains many additional fields to fill in, which are absent in the “26-vod” form, because of this the compilers were forced to approach the submitted figures more conscientiously. So, using the example of 1956, it can be seen that the Udmurt administration simply omitted the information about its traveling and messenger fleet. All this significantly increases the probability of a successful reconstruction of the list of vessels in the form No. 7-river (annual), in comparison with the “26-vod”.

Despite the many possible options for reconstructing the composition of the fleet according to the form No. 7-river (annual), due to the stringent requirements for the figures submitted, corresponding to the power of the vessels, the nominal composition of the fleet is restored quite accurately. At the same time, for a number of engines, the power is indicated quite arbitrarily. This may be due to the existence of some instructions for filling, where, for example, the power of a 3D6 diesel engine should in any case be indicated as 150 hp. It can be assumed that the power varies for engines not listed in this manual.

A very useful supporting material for the reconstruction can be the lists of ships for some existing year (for the Udmurt Administration – this is a deed of transfer upon its liquidation in 1962), which, in the presence of explanatory notes to the statistical report, where indicated the cost of ships that went to increase (accepted) and reduction (written off) of the company's balance sheet. To control the correctness of the reconstruction, the documentation on the personnel of the Office, which includes the names of the ships available at that time, turned out to be very valuable.

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

In general, form No. 7-river (annual) should be recognized as a very valuable source on the history of water transport.

Keywords: statistical report, form, river transport, Udmurt administration of small rivers.

Статистические отчеты являются ценным историческим источником по водному транспорту. Поскольку в Советском Союзе флоты имели множество хозяйств самой различной подчиненности, с самыми разнообразными и причудливыми системами отчетности, фактически только статотчеты, подаваемые по унифицированным в Центральном статистическом управлении формам, давали возможность все эти сведения привести к общему знаменателю.

Ранее нами были предложены методики обработки формы «26-вод» для извлечения из статистики информации о численном составе и динамике изменения флотов. Но, как показал анализ, методика позволяет удовлетворительно реконструировать флоты численностью до пяти судов. Флоты до десяти судов удается реконструировать лишь предположительно, а свыше десяти – невозможно без привлечения дополнительных источников. Однако для крупных флотов пароходств имелись свои формы, подаваемые в Министерство речного флота (Минречфлот), среди которых есть № 7-река (годовая) «Поступление и выбытие речного флота». Цель данной работы состоит в разработке методических подходов к расшифровке этой формы на примере Удмуртского управления малых рек (отчеты за 1959 и 1961 г.).

Основными материалами работы послужили фонды Удмуртского статуправления, находящиеся на хранении в Центральном государственном архиве Удмуртской республики (ЦГА УР) (ЦГА УР. Ф. Р-845), касающиеся отчетов Удмуртского управления малых рек. Всего было выявлено две развернутые формы № 7-река (годовая) за 1959 и 1961 г., особенности составления и дублирования информации в которых позволяет реконструировать состав флота Управления на 1960 г., а также на конец 1958 г. и начало 1962 г.

Таблица 1. Наличие собственного флота на конец 1956 г.

Типы флота	Количество судов	Мощность самоходных судов (в индикаторных силах) и грузоподъемность несамоходных судов (в тоннах)
I. Транспортный флот и флот его обслуживающий		
1. Самоходный – всего	21	1822
в том числе:		
а) грузопассажирский	9	799
б) буксирный	11	973
2. Несамоходный – всего	9	410
в т.ч. сухогрузный	7	350
II. Путейский и технический флот		
	–	×
III. Флот, обслуживающий путевые работы:		
1. Самоходный	–	
2. Несамоходный	–	×

При обработке материалов кроме математических методов был использован метод историзма, предполагающий наличие хронологической преемственности в зафиксированных в отчете материалах.

В соответствии с Постановлением Совета Министров РСФСР от 31 июля 1956 г. было ликвидировано Главное Управление речного транспорта – организации, занимавшейся техническим руководством сети Управлений малых рек. Его функции перешли к Министерству речного флота. Это решение кардинальным образом повлияло на статистические отчеты управлений, ставшие намного более информативными. До этого решения Управление малых рек при Совете министров Удмуртской АССР заполняло статистическую форму как хозяйство, имевшее относительно небольшой флот. Так, в отчете

за 1956 г. в форме «26-вод» управление подало цифры, сведенные в [Таблице 1](#). (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4316. Л. 26).

За 1957 и 1958 гг. статистические отчеты Удмуртского управления в ЦГА УР отсутствуют, а за 1959 г. итоговая таблица заполнена уже по форме № 7-река (годовая) (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 5513. Л. 4). Отчет за 1960 г. в ЦГА УР также отсутствует, зато за 1961 г. итоговая таблица снова дается по форме № 7-река (годовая) (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 6666. Л. 71). Оба этих отчета сведены в [Таблицу 2](#).

Видно, что в новых отчетах не только существенно возросла информативность, но форма «26-вод» провоцировала хозяйство на недобросовестное заполнение. Несмотря на наличие путейского и технического флота у Управления в 1956 г., в форме «26-вод» информация о нем не заполнена. Кроме того, в форме «26-вод» отсутствует графа о разъездном флоте. Из-за этого у составителей возникал соблазн тоже эту информацию опустить. В хозяйствах поменьше разъездные суда обычно показывались в графе «грузопассажирские суда». В данном же случае сводить в рамках одной графы, например, теплоход «Юбилейный» проекта 287 на 250 пассажиров и катер типа НКЛ-27 на два пассажира выглядит довольно парадоксально.

Внешний формальный анализ информации [Таблицы 2](#) показывает несколько ошибок составителей. Так, относительно буксирных судов отчета 1961 г. составитель написал прямо в таблице: «Произведен обмен одного буксира 85 лошадиных сил (л.с.) на 150 л.с., поэтому разница в мощности 65 л.с.». Из-за этого в общем учете самоходного флота оба судна не учтены в графах «поступило за год» и «убыло за год». Еще одна ошибка составителей явно имела место в строке несамоходного служебно-вспомогательного флота. На начало года показано три паром суммарной грузоподъемностью 285 т. В течение года принято и списано одно не новое судно грузоподъемностью 85 т. и на конец года в составе Управление показано два судна с грузоподъемностью 200 т. Отсюда, получается, что списано было два судна грузоподъемностью по 85 т.

В остальном суммы, приводимые в таблице, при перепроверке сходятся.

Еще одна интересная закономерность заключается в том, что в 1961 г. четыре судна показаны в разделе «Прочий стоечный флот». В отчете 1959 г. эти сведения отсутствуют (хотя стоечный флот у хозяйства имеется).

При расшифровке данных [Таблицы 2](#) большое значение имеет пояснительная записка к статотчету. Так за 1959 г. Удмуртское управление приобрело за счет капиталовложений «три катера из Каширского судостроительного завода балансовой стоимостью 344,0 [тыс. руб.]», а также безвозмездно получило «баржу деревянную №16 грузоподъемностью 85 тонн от Пермского управления м[алых] рек балансовой стоимостью 79,3 [тыс. руб.]» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 5616. Л. 17).

Отчет показывает три указанных катера с суммарной мощностью 240 л.с. Речь идет о катерах «Сокол» (90 л.с.), «Каширец» (90 л.с.) и «Камбаряк» (60 л.с.). Деревянная баржа № 16 также показана как поступившая в этом году.

На уменьшение баланса в этом году повлияли следующие суда:

«Катер “Комсомолец” 90 л.с. 93,6 т.р. <...>

Катер “Красноярск” 90 л.с. 97,0 т.р.

Катер “Серга”¹ 150 л.с. 180,6 т.р.

Паром деревянный № 1 грузопод[ъемностью] 100 т. 66,0 т.р.

Баржа деревянная № 16 – “ – 85 т. 79,4 т.р.» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 5616. Л. 18).

Совпадение балансовой стоимости баржи № 16 не случайно. Управление получило ее из Перми и сдало на слом. И получается, указанный паром № 1 – это второе несамоходное служебно-вспомогательное судно. Единственное несоответствие в его тоннаже 85 т. по [Таблице 2](#) и 100 т. по пояснительной записке. Суммарная мощность списанных катеров совпадет с тем, что дает [Таблица 2](#).

¹ В документах Удмуртского управления он традиционно пишется с мягким знаком, несмотря на то, что изначально судно называлось «Серга» и документов о его переименовании, по-видимому, не было.

Таблица 2. Поступление и выбытие речного флота по Удмурттречтрансу за 1959 и 1961 г.

Виды флота	Единица измерения	1959 г.				1961 г.					
		На начало года	Поступило за год		Выбыло за год		На начало года	Поступило за год		Выбыло за год	
			Всего	В т.ч. новой постройки	Всего	В т.ч. слом, разбивка и гибель		Всего	В т.ч. новой постройки	Всего	В т.ч. слом, разбивка и гибель
I. Транспортный и служебно-вспомогательный флот. Самоходный флот											
1. Грузопассажирские суда	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2. Пассажирские суда	Пассажир оместим ость, тыс. мест.	1520	-	-	-	-	1520	1265	13	-	
3. Грузовые суда а) нефтеналивные	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
б) сухогрузные	Число, шт.	1	-	-	-	-	1	1265	13	-	
		-	-	-	-	-	-	1235	12	-	
		-	-	-	-	-	100	54	1	-	
		-	-	-	-	-	100	54	1	-	
		1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		-	-	-	-	-	1582	1289	13	-	

Итого самоходного флота		7. Вспомогательные суда		6. Разъездные суда		5. Рейдово-маневровые суда		4. Буксирные суда		Грузоподъемность, тыс. т.		Мощность, л.с.	
Мощность, л.с.	Число, шт.	Мощность, л.с.	Число, шт.	Мощность, л.с.	Число, шт.	Мощность, л.с.	Число, шт.	Мощность, л.с.	Число, шт.	Грузоподъемность, тыс. т.	Мощность, л.с.	Грузоподъемность, тыс. т.	Мощность, л.с.
2435	25	-	1	50	1	-	10	1040	10	60	80	-	-
240	3	-	-	-	-	-	3	240	3	-	-	-	-
240	3	-	-	-	-	-	3	240	3	-	-	-	-
330	3	-	-	-	-	-	3	330	3	-	-	-	-
330	3	-	-	-	-	-	3	330	3	-	-	-	-
2345	25	-	1	50	1	-	10	950	10	60	80	-	-
2327	22	-	1	50	1	-	8	962	8	60	80	-	-
179	3	-	2	124	2	-	1	150	1	-	-	-	-
116	2	-	1	62	1	-	-	-	-	-	-	-	-
80	1	-	-	-	-	-	1	85	1	60	80	-	-
80	1	-	-	-	-	-	-	-	-	60	80	-	-
2490	24	-	3	174	3	-	8	1027	8	-	-	-	-

2. Днонаряды	Производительность, тыс. куб. м												
-													
-	45												
-	-												
-	-												
-	-												
-	-												
-	45												
-	45												
-	25												
-	25												
-	-												
-	-												
-	70												
III. Флот, обслуживающий путевые работы													
1. Самоходные суда	Мощность, л.с.	Число, шт.											
	54	1											
	-	-											
	-	-											
	-	-											
	-	-											
	54	1											
	54	1											
	-	-											
	-	-											
	-	-											
	-	-											
	54	1											
IV. Дебаркадеры													
		Число, шт.											
		1											
		-											
		-											
		-											
		-											
		1											
		1											
		-											
		-											
V. Прочий стоечный флот													
		Число, шт.											
		1											
		1											
		1											
		1											
		1											
		4											
		1											
		1											
		1											
		4											

Пояснительная записка за 1960 г. говорит об увеличении баланса предприятия: «За счет капиталовложений приобретено 3 катера по 150 л.с. от Красноярского судостроительного завода балансовой стоимостью 615 582 [руб.], один катер Калачевского судостроительного завода балансовой стоимостью 225 736 [руб.] <...> приобретена баржа от Симонихинской РЭБ¹ стоим[остью] 77,0 т.р.» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 6026. Л. 19). На уменьшение баланса этого года пошли «Катера буксирные 90 л.с. 206 360 [руб.], баржи № 4, 5, 6, 7 124 782 [руб.]» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 6026. Л. 20).

Исходя из Таблицы 2, у предприятия произошло уменьшение пассажирского флота на одну единицу в 30 л.с. и две единицы буксирного флота, но при этом мощность

¹ РЭБ – ремонтно-эксплуатационная база.

увеличивалась на 12 л.с. Итого количество единиц самоходного флота уменьшилось на 3 единицы суммарной мощностью 18 л.с. Несамостоятельный флот уменьшился на 4 единицы суммарной грузоподъемностью 250 т. (930 – 680 = 250 т.).

Таким образом, если Управление приняло четыре катера, оно должно списать 7 единиц.

Судя по пояснительной записке 1961 г., Управление увеличило баланс

«За счет капиталовложений приобретено из Р[остова-на-]Дон[у] катер ПС № 199, балансовая стоимость 8332 [руб.] 60 [к.]

Из Батуми полуглиссер, балансовая стоимость 5524 [руб.] 28 [к.]

<...> От Каширского судостроительного завода две металлические баржи 150 тон[н], балансовая стоимость 26 800 [руб.] 00 [к.],

<...> Причал «Этна» – 1100 [руб.] 00 [к.],

<...> Полуглиссерная лодка – 2500 [руб.] 00 [к.]

Принято безвозмездно от П[ромышленного] В[одного] Х[озяйства] полуглиссер, балансовая стоимость 6570 [руб.] 60 [к.]» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 6428. Л. 10). В 1961 г. прошла денежная реформа, из-за чего цены стали указываться в рублях и копейках, вместо прежнего тыс. руб.

На уменьшение баланса пошли:

«Полуглиссер старой конструкции – 6700 [руб.] 00 [к.]

<...> Катер СТ-7 мощн[остью] 80 л.с. балансовая стоимость – 9900 [руб.] 00 [к.]

Баржи металлические № 1 и 2 балансовая стоимость – 3600 [руб.] 00 [к.]» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 6428. Л. 11).

Из Таблицы 2 видно, что пассажирский катер ПС-199 «Комсомолец» показан с мощностью 54 л.с. В этом была ошибка составителей, поскольку в отличие от имеющихся в хозяйстве однотипных катеров «Восход», «Прибой» и «Венера», это было судно новой модификации с двигателем 80 л.с.

Самоходная баржа СТ-7 показана в сухогрузных самоходных судах (раздел I, строка 3, б, Таблица 2). Оба полуглиссера приняты по строке разъездные суда (два по 62 л.с.). Судно из Батуми показано как новое, в то время как полуглиссер Промышленного водного хозяйства (ПВХ) – бывший в употреблении.

Несамостоятельный сухогрузный флот пополнился двумя баржами по 150 т., убыло две баржи по 30 т. Пояснительная записка не показывает приобретение земснаряда, судя по указанным характеристикам типа 4-ПЗУ¹. Кроме того, отсутствует полуглиссерная лодка, очевидно, переданная позже. Наконец, стоечный флот пополнился на четыре единицы, скорее всего причал «Этна» вошел в эту строку, как приобретение прошлого года.

Несмотря на то, что, казалось бы, сумма мощностей катеров дает достаточно большое количество вариантов, на самом деле этих вариантов не так много. В свое время существовала специальная инструкция Главречтранса об учете мощностей двигателей. В частности, мощность двигателя ЗИС-5 следовало показывать в 73 л.с., без каких бы то ни было округлений. Вполне очевидно, что и по линии Минречфлота могло быть нечто подобное. По крайней мере, дизель ЗДб везде показан с мощностью 150 л.с. А поскольку на советских катерах стояли двигатели достаточно узкой номенклатуры, количество возможных вариантов сумм мощностей получается не столь большим.

В связи с этим для реконструкции состава флота можно предложить следующую методику. За основу берется Акт передачи флота от Управления малых рек при его ликвидации в 1962 г. (ЦГА УР. Ф. Р-905. Оп. 1. Д. 778), после чего по Пояснительной записке 1961 г. определяются суда, пошедшие на увеличение и уменьшение баланса этого года. Название судов можно восстановить по документации по личному составу (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 36, 39, 40, 46), поскольку документации по основной деятельности Управления не сохранилось. К этой реконструкции также привлекались ведомости начисления зарплаты, поскольку там перечисляются все суда, находящиеся в данный момент с личным составом, получающим денежное довольствие (СГА. Ф. Р-82. Оп. 2. Д. 27).

Таким образом, на конец 1961 г. в Управлении состояли

¹ Основными моделями производимых в СССР землесосов в это время были 4-ПЗУ производительностью 25 м³ и 8-ПЗУ – 45 м³.

1. 13 пассажирских катеров в 1289 л.с.

Из достоверно числившихся пассажирскими судами на момент передачи из упраздненного Управления малых рек: «Юбилейный» (180 л.с.), «Дружба» (150 л.с.), «Россия», «Победа» (по 150 л.с.), «Заря» (150 л.с.), «Герой» и «Искра» (по 80 л.с.), «Восход», «Прибой», «Венера» (по 54 л.с.), «Комсомолец» (80 л.с., но в [Таблице 2](#) показано как 54 л.с.).

Итого 11 судов 1156 л.с. Остались неучтенными два судна в 133 л.с. Это явно «Кировец» и «Камбаряк» по 80 л.с. Учитывая их проблемы с двигателями (показывались с мощностью вплоть до 60 л.с.), это выглядит вполне вероятно. Если предположить, что на одном из них показана мощность 60 л.с., а у второго – 73 л.с., тогда суммарная мощность в 1289 л.с. точно соответствует отчету. Оставшийся «Моряк» имел мощность двигателя 150 л.с. и включение его в список пассажирских судов делает сумму намного больше той, что указано в статотчете. Поэтому можно сделать вывод, что его просто не показывали. С передачей судна в состав Управления малых рек тоже не совсем все понятно. Он был получен Чуровским леспромхозом и после ликвидации объединенного флота предприятия «Удмуртлес» оказался числящимся на балансе Ижевского стройуправления. После его перехода из структур «Удмуртлеса» в структуры Министерства сельского хозяйства в 1960 г., судно, очевидно, и оказалось у ижевских речников. В документации по личному составу Управления его первое упоминание произошло в октябре 1961 г. Так что возможно, фактическая передача судна произошла уже в 1962 г., поэтому он и попал в передаточный акт при ликвидации Управления.

Количество пассажиров получается 1518 чел., против указанных в отчете 1582. Но, во-первых, в сумму не включены пассажиры «Кировца», а во-вторых, пассажирская вместимость также могла меняться.

2. 8 буксирных катеров в 1027 л.с.

«Сарапулец» (150 л.с.), «Красноярск» (150 л.с.), «Сибиряк» (150 л.с.), «Каширец» (80 л.с.), «Переправный» (77 л.с.), «Севастополь» (140 л.с.), «Курган» (140 л.с.), «Иркутск» (140 л.с.). Всего – 1027 л.с. Уменьшение мощности произведено для «Переправного», а также имевших самые старые машины «Иркутска» и «Севастополя» по примеру «Кургана», в передаточном акте по которому указано 140 л.с.

3. 3 разъездных судна в 174 л.с.

Это полуглиссер Л-82, приобретенный в Батуми (62 л.с.), полуглиссер ПВХ (62 л.с., судя по отчету, бывший в употреблении) и «Прохлада» Сарапульской эксплуатационной конторы (получается, 50 л.с.).

4. Сухогрузные суда – в Управлении имелось единственное судно, самоходная баржа типа К-53 СТ-7, бывшая «Ногинск», списанная в 1961 г. Ее характеристики полностью соответствуют данным указанным в отчете.

5. Из земснарядов на момент ликвидации в Управлении числилось два: типа 4-ПЗУ в Сарапуле и 8-ПЗУ в Ижевске. В 1961 г. сарапульский земснаряд принят на баланс, а Ижевский имеется в составе флота на 1959 г. Документация по личному составу говорит об его доставке в Ижевск в 1958 г., что, таким образом, идеально согласуется со статотчетом.

6. Путьские суда. По статотчету в 1959 г. и 1961 г. числится одно путьское судно с мощностью 54 л.с. К сожалению, утверждать с вероятностью 100 %, что за судно имелось в виду, невозможно. В документации по личному составу на начало 1959 г. в Ижевске есть некий катер «Путеец». Детальная информация о нем отсутствует. Судна нет в передаточном акте. Поэтому под списанным в 1961 г. «полуглиссером старой конструкции», возможно, имеется в виду он.

7. 9 сухогрузных барж в 920 т.

В передаточных документах число барж больше этой цифры. В Ижевске передавались баржи № 5 (пассажирская на 100 чел. – 40 т.), № 8 (путьская 40 т.), № 15 и № 16 (по 60 т., использовались для пассажирских перевозок), корпус бывшего парохода «Звезда», использовавшегося как склад горюче-смазочных материалов (ГСМ) (40 т.). В Воткинске в полузатопленном состоянии имелась баржа № 6 (30 т.), использовавшаяся как стоечная. В Сарапуле в рабочем состоянии находились две 100-тонные деревянные баржи № 2 и № 3, металлические № 9 (40 т.), № 10 (100 т.), а также однотипные 150-тонные баржи № 22, № 86 и № 87. Кроме того, в 1960 г. в Симонихе построена деревянная баржа № 8,

использовавшаяся как склад ГСМ. Из некогда большого паромного флота в 1962 г. на плаву остался лишь паром № 5. Все указанные суда были приняты в состав Камского речного пароходства с присвоением им новых буквенно-цифровых обозначений.

Весь этот флот распределен в [Таблице 2](#) по трем строкам: сухогрузные транспортные суда (непосредственно транспортные баржи), служебно-вспомогательные суда (пассажирские паромы) и стоечный флот. Поэтому уместно указать, что в 1961 г. в качестве причала Управление получило корпус бывшего парохода «Этна».

Таким образом, служебно-вспомогательные суда, это, скорее всего, паром № 5 (150 т.) и баржа № 5 (40 т.) – только по ним на момент передачи указаны штатная пассажировместимость. В сумме получается 190 т. против 200 указанных в отчете, причем, как на начало года, так и на конец.

В качестве стоечных, скорее всего, указаны бывший пароход «Звезда», баржа № 8 в Ижевске, баржа № 8 в Сарапуле и баржа № 6 в Воткинске. Причал «Этна», принятый в 1961 г., отсутствует среди поступивших в этот год судов.

И тогда на несамоходный сухогрузный флот приходится баржи № 15 и № 16 в Ижевске (указаны как сухогрузные, а не пассажирские, поскольку, по-видимому, их еще не успели осмотреть представители регистра, а до доставки в Ижевск они использовались в Сарапуле как сухогрузные), № 2, № 3, № 9, № 10, № 22, № 86, № 87. Всего 910 т., вместо 920 т., указанных в отчете.

8. В 1959 г. и в 1960 г. числится один дебаркадер – это дебаркадер № 216, числящийся в акте о передаче судов ликвидированного Управления.

Имеющееся упоминание в пояснительной записке о приеме на баланс полуглиссерной лодки относится к Катеру № 3, доставленному в Сарапул в мае 1962 г. В статотчет по этой причине он не попал.

Состав флота на 1960 г. можно восстановить, анализируя принятые и списанные суда. На конец 1960 г. пассажирских судов 12, суммарной мощностью 1235 л.с., пассажировместимостью 1482 чел. Отсутствует принятый в 1961 г. теплоход «Комсомолец». Буксирный флот различается от 1961 г. тем, что там присутствует «Сокол» (85 л.с.), отсутствует «Сарапулец» (150 л.с.), по которым произведен обмен. Наконец, сухогрузный флот различается тем, что в 1961 г. списаны 30-тонные баржи № 1 и № 2, приняты 150-тонные № 86 и № 87.

На конец 1959 г. в Управлении числятся 13 пассажирских судов суммарной мощностью 1265 л.с. и пассажировместимостью 1520 чел.

Из точно учтенных в этом году можно выделить: «Юбилейный» (180 л.с.), «Дружба» (150 л.с.), «Россия», «Победа» (по 150 л.с.), «Герой» и «Искра» (по 80 л.с.), «Восход», «Прибой», «Венера» (по 54 л.с.). Итого – 9 судов в 952 л.с.

Остается четыре судна в 313 л.с. Это: «Ярославль» (90 л.с.), «Освод» (30 л.с.), «Звезда» (113 л.с.), «Волна» (80 л.с.).

Суммарная пассажировместимость всех судов составляет 1740 чел. против 1520 чел. по отчету. Возможно, несогласованность возникла из-за парохода «Звезда». 250 пассажиров – это палубные, но каютных только 30. В этом случае сумма становится 1520, что соответствует цифре, указанной в отчете.

Катер «Камбаряк», использовавшийся в Ижевске как пассажирский, до 1960 г. находился в Сарапуле, где применялся для буксировки плотов и в работе на переправе. «Кировец», использовавшийся для буксировки барж на Чепце и Вятке, зимой 1959–1960 г. передан в Сарапул.

В управлении в конце 1959 г. числится 10 буксирных судов с суммарной мощностью 950 л.с. Из тех, которые использовались впоследствии это: «Сокол» (новый, 90 л.с.), «Курган» (140 л.с.), «Переправный» (80 л.с.), «Каширец» (новый, 90 л.с.), «Иркутск» (150 л.с.), «Севастополь» (150 л.с.), «Кировец» (70 л.с.), «Камбаряк» (новый, 60 л.с.). К ним следует добавить списанные в 1960 г. «Чайковск» и «Краснокамск» (по 60 л.с.).

Сухогрузные несамоходные суда из использовавшихся далее, это баржи № 15 и № 16 (по 60 т.), № 2 и № 3 (по 100 т.), № 9 (40 т.), № 10 (100 т.), № 22 (150 т.), № 1 и № 2 (по 30 т.). Судя по пояснительной записке, в 1960 г. списаны баржи № 4 и № 5 (по 30 т.), а также № 6 и № 7 (по 100 т.). Таким образом, в сумме получается 13 судов в 930 т., как и указано в отчете. В числе служебно-вспомогательных судов к упомянутым ранее Парому

№ 5 и Барже № 5 добавляется списанный 100-тонный паром № 1, показанный в отчете как 85-тонный. В числе стоечных, как и позднее, относятся путевская баржа № 8 в Ижевске, № 6 в Воткинске и склад ГСМ, бывший пароход «Звезда».

Относительно списанных в 1960 г. катеров пояснительная записка упоминает крайне невнятно «катера буксирные 90 л.с.» общей стоимостью 206 360 руб. Получается, что списаны буксирные катера «Чайковск» и «Нефтекамск», по которым известно, что за несколько лет до того на них поставили двигатели 2ДСП (60 л.с.). Кроме того, получается, списаны пассажирские катера «Освод» (30 л.с.), «Ярославль» (90 л.с.), «Волна» (80 л.с.), а также пароход «Звезда» (113 л.с.) – всего 7 судов. Приобретенные в этом году три катера по 150 л.с. Красноярского судзавода («Заря», «Красноярск», «Сибиряк»). Поскольку завод в Калаче-на-Дону производил теплоходы типа ПС¹, вероятно под «одним катером Калачевского завода» подразумевается «Комсомолец», полученный в будущем году.

Реконструированный список судов по [Таблице 2](#) сведен в [Таблицу 3](#).

Таблица 3. Состав флота Удмуртского управления малых рек

	1958 г.	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.
Пассажирские катера					
«Юбилейный»	180/450 (П)	180/450	180/450	180/450	180/450
«Дружба»	150/150 (П)	150/150	150/150	150/150	150/150
«Россия»	150/115	150/115	150/115	150/115	150/115
«Победа»	150/115	150/115	150/115	150/115	150/115
«Заря»	×	×	150/62 (П)	150/62	150/62
«Герой»	80/110	80/110	80/110	80/110	80/110
«Искра»	80/110	80/110	80/110	80/110	80/110
«Восход»	54/100	54/100	54/100	54/100	54/100
«Прибой»	54/100	54/100	54/100	54/100	54/100
«Венера»	54/100	54/100	54/100	54/100	54/100
«Комсомолец»	×	×	×	54/100 (П)	75/100
«Моряк»	×	×	×	×	150/5
«Камбаряк»	×	Букс. (П)	60/6	60/6	85/6
«Кировец»	Букс.	Букс.	73/?	73/?	80/?
«Освод»	30/30	30/30	30/30 (С)	×	×
«Ярославль»	90/60	90/60	90/60 (С)	×	×
«Звезда»	113/250	113/250	113/250 (С)	Ст.	Ст.
«Волна»	80/50	80/50	80/50 (С)	×	×
Итого	13/1265/1740	13/1265/17	12/1235/141	13/1289/1518	–
По отчету	13/1265/1520	40	8	13/1289/158	
		13/1265/15	12/1235/14	2	
		20	82		
Сухогрузные суда					
СТ-7 «Ногинск»	80/60	80/60	80/60	80/60 (В)	×
Итого	80/60	80/60	80/60	80/60	–
Буксирные катера					
«Красноярск»	×	×	150 (П)	150	150
«Сокол»	×	90 (П)	85	85 (Сп)	90
«Курган»	140	140	140	140	140
«Переправный»	80	80	75	75	80
«Сарапулец»	×	×	×	150 (П)	150
«Каширец»	×	90 (П)	80	80	80
«Сибиряк»	×	×	150 (П)	150	150

¹ В Ижевской эксплуатационной конторе их было 4: ПС-70 «Восход», ПС-128 «Венера», ПС-129 «Прибой» и ПС-199 «Комсомолец».

«Иркутск»	150	150	150	150	150
«Севастополь»	150	150	150	150	150
«Красноярск»	90	90 (С)	×	×	×
«Чайковск»	60	60	60 (С)	×	×
«Краснокамск»	60	60	60 (С)	×	×
«Серга»	150	150 (С)	×	×	×
«Кировец»	70	70	Пасс.	Пасс.	Пасс.
«Камбаряк»	×	60 (П)	Пасс.	Пасс	Пасс.
«Комсомолец»	90	90 (С)	×	×	×
Итого	10/1040	10/950	8/980	8/1045	
По отчету	10/1040	10/950	8/962	8/1027	
Разъездные					
Л-82	×	×	×	62 (П)	65/6
ПВХ	×	×	×	62 (П)	?
«Прохлада»	50	50	50	50	?
Путейские					
«Путеец»	54	54	54	54	54 (С)
Земснаряды					
8-ПЗУ № 3	×	×	×	37 (П)	37
«Рефулерный»	150	150	150	150	150
Баржи					
№ 15 (Ижевск)	60	60	60	60	60
№ 16 (Ижевск)	60	60	60	60	60
№ 2 (Сарапул)	100	100	100	100	100
№ 3 (Сарапул)	100	100	100	100	100
№ 9 (Сарапул)	40	40	40	40	40
№ 10 (Сарапул)	100	100	100	100	100
№ 22 (Сарапул)	150	150	150	150	150
№ 86 (Сарапул)	×	×	×	150 (П)	150
№ 87 (Сарапул)	×	×	×	150 (П)	150
№ 1 (Сарапул)	30	30	30	30 (Сп)	×
№ 2 (Сарапул)	30	30	30	30 (Сп)	×
№ 8 (Ижевск)	Ст.	Ст.	Ст.	Ст.	40
№ 8 (Сарапул)	×	×	П	Ст.	40
№ 6 (Воткинск)	Ст.	Ст.	Ст.	Ст.	30
№ 4 (Сарапул)	30	30	30 (С)	×	×
№ 5 (Сарапул)	30	30	30 (С)	×	×
№ 6 (Сарапул)	100	100	100 (С)	×	×
№ 7 (Сарапул)	100	100	100 (С)	×	×
Итого	13/930	13/930	11/670	11/910	–
По отчету	13/930	13/930	11/680	9/920	
Паромы					
Паром № 5	150	150	150	150	150
Баржа № 5	40	40	40	40	40
Паром № 1	85	85 (С)	×	×	×
Итого	3/275	2/190	2/190	2/190	–
По отчету	3/285	2/200	2/200	2/200	
Дебаркадеры и прочий стоечный флот					
Дебаркадер № 216	Есть	Есть	Есть	Есть	Есть
Причал «Этна»	×	×	×	×	Есть

Итак, специализированная форма статистического отчета № 7-река (годовая) имеет намного более высокую информативность по сравнению с формой «26-вод». В ней присутствуют множество дополнительных полей для заполнения, отсутствующие в форме

«26-вод», из-за чего составители были вынуждены более добросовестно подходить к подаваемым цифрам. Так на примере 1956 г. видно, что Удмуртское управление просто опустило информацию о своем разъездном и путевом флоте. Все это существенно повышает вероятность проведения успешной реконструкции списка судов по форме № 7-река (годовая), по сравнению с «26-вод».

Несмотря на множество возможных вариантов реконструкции состава флота по форме № 7-река (годовая), из-за жестких требований к подаваемым цифрам, соответствующим мощности судов, именно состав флота восстанавливается достаточно точно. При этом для ряда двигателей мощность указывается достаточно произвольно. Это может быть связано с существованием каких-то инструкций для заполнения, где, например, мощность дизеля ЗД6 в любом случае должна указываться в 150 л.с. Можно сделать предположение, что мощность «гуляет» у двигателей, не указанных в этой инструкции.

Весьма полезным вспомогательным материалом для реконструкции могут стать списки судов на какой-то имеющийся год (для Удмуртского управления – это передаточный акт при его ликвидации в 1962 г.), которые при наличии пояснительных записок к статистическому отчету, где указаны стоимости судов, пошедшие на увеличение (приняты) и уменьшение (списаны) баланса предприятия. Для контроля правильности реконструкции весьма ценным оказалась документация по личному составу Управления, в которой фигурируют наименования имевшихся на тот момент судов.

В целом, форму № 7-река (годовая) следует признать ценным источником по истории водного транспорта.

Литература

ЦГА УР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.

СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула Удмуртской Республики

References

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

SGA – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula Udmurtskoi Respubliki [Department of Archives of the Administration of the city of Sarapul of the Udmurt Republic].

Реконструкция списочного состава флота по форме статистического отчета № 7-река (годовая) на примере Удмуртского управления малых рек (1958–1962 гг.)

Николай Витальевич Митюков ^{а, *}

^а Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

Аннотация. Статистические отчеты являются ценным историческим источником по водному транспорту. Поскольку в Советском Союзе флоты имели множество хозяйств самой различной подчиненности, с самыми разнообразными и причудливыми системами отчетности, фактически только статотчеты, подаваемые по унифицированным в Центральном статистическом управлении формам, давали возможность все эти сведения «привести к общему знаменателю».

Специализированная форма статистического отчета № 7-река (годовая) имеет намного более высокую информативность по сравнению с формой «26-вод». В ней присутствуют множество дополнительных полей для заполнения, отсутствующие в форме «26-вод», из-за чего составители были вынуждены более добросовестно подходить к подаваемым цифрам. Так, на примере 1956 г. видно, что Удмуртское управление просто опустило информацию о

* Корреспондирующий автор

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

своим разъездном и путейском флоте. Все это существенно повышает вероятность проведения успешной реконструкции списка судов по форме № 7-река (годовая), по сравнению с «26-вод».

Несмотря на множество возможных вариантов реконструкции состава флота по форме № 7-река (годовая), из-за жестких требований к подаваемым цифрам, соответствующим мощности судов, именно состав флота восстанавливается достаточно точно. При этом для ряда двигателей мощность указывается достаточно произвольно. Это может быть связано с существованием каких-то инструкций для заполнения, где, например, мощность дизеля ЗД6 в любом случае должна указываться в 150 л.с. Можно сделать предположение, что мощность «гуляет» у двигателей, не указанных в этой инструкции.

Весьма полезным вспомогательным материалом для реконструкции могут стать списки судов на какой-то имеющийся год (для Удмуртского управления – это передаточный акт при его ликвидации в 1962 г.), которые при наличии пояснительных записок к статистическому отчету, где указаны стоимости судов, пошедшие на увеличение (приняты) и уменьшение (списаны) баланса предприятия. Для контроля правильности реконструкции весьма ценным оказалась документация по личному составу Управления, в которой фигурируют наименования имевшихся на тот момент судов. В целом, форму № 7-река (годовая) следует признать очень ценным источником по истории водного транспорта.

Ключевые слова: статистический отчет, форма, речной транспорт, Удмуртское управление малых рек.