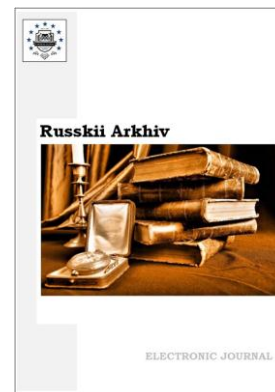


Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Russkii Arkhiv
 Has been issued since 1863.
 E-ISSN: 2413-726X
 2023. 11(1): 28-41

DOI: 10.13187/ra.2023.1.28
<https://ra.cherkasgu.press>



Reconstruction of the River Fleets of the Region's Enterprises Based on the Form 26-vod of the Statistical Reports on the Example of the Udmurt ASSR, 1947–1956

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

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

^b Udmurt State University, Izhevsk, Russian Federation

Abstract

The study of the composition and evolution of the river fleets of the enterprises of the USSR is extremely difficult. Since individual enterprises were subordinate to a variety of ministries and departments, with a significantly different form and composition of the documentation. Moreover, for many enterprises, their river fleet played a supporting role in production, which is why it could not be mentioned in the traditional annual final reports. In this regard, the search for sources that summarized the data on the river fleets for a certain period is relevant. The paper proposes a method of sequential reconstruction based on the 26-vod form of the annual statistical report. Firstly, based on a comparison of the summary form for water transport and the same form for individual farms, the forms for the missing farms are reconstructed. After that, the composition and evolution of the fleets of these farms are reconstructed. In total, it was possible to reconstruct the ships of about a dozen enterprises of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic in 1947-56. Unfortunately, the method is not without drawbacks. The main one is the complete impersonality of the fleet. Therefore, the names of ships can only be judged on the basis of additional sources. The second drawback is the possibility of combining two courts into one or the possible division of one into two. For example, in the absence of additional information, it is impossible to understand whether the 30 HP vessel of the Sarapul's Gortop before 1950 and after 1950, is the same or two different ships.

Keywords: historical reconstruction, source processing, navigation, water transport.

Исследование состава и эволюции речных флотов хозяйств СССР чрезвычайно затруднено, поскольку отдельные хозяйства подчинялись самым разным министерствам и ведомствам с существенно отличающейся друг от друга формой и составом делопроизводственной документации. Кроме того, для многих предприятий их речной флот играл явно вспомогательную роль в производстве, из-за чего в традиционных ежегодных итоговых отчетах о нем вполне могли не упоминать. В связи с этим поиск источников, обобщивших данные о речных флотах на определенный период, является актуальным.

В 1947 г. было образовано Удмуртское управление малых рек, подчиненное местному органу исполнительной власти – Совету Министров Удмуртской АССР (далее – УАССР). Общее же руководство сети управлений по стране осуществляло Главное управление

* Corresponding author

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

речного транспорта (Главречтранс). Именно в период существования Главречтранса в годовых статистических отчетах хозяйств регулярно заполнялась форма 26-вод, показывавшая наличие у них водного транспорта. В форме имелись поля, показывавшие наличие самоходного (с детализацией по грузопассажирскому и буксирному) и несамоходного флота с указанием количества единиц судов и их суммарной мощности (для самоходного) или грузоподъемности (для несамоходного). Таким образом, для периода с 1947 по 1956 г. эта форма дает хорошее представление о флоте хозяйств СССР.

В фонде Статистического управления Удмуртской АССР, имеющемся в Центральном государственном архиве Удмуртской республики (далее – ЦГА УР) (ЦГА УР. Ф. Р-845), форма 26-вод дошла в двух принципиально различных видах. Во-первых, это автономные формы различных хозяйств, которые, кроме итогового статистического отчета по водному транспорту, также иногда дублируются статистическим отчетом этого хозяйства. Во-вторых, Статистическое управление УАССР подавало в ЦСУ итоговую сводную форму по всем хозяйствам УАССР. В этом случае в форме имелась разбивка по отдельным министерствам с их суммарными показателями. К сожалению, весь этот массив документов не представляет собой однородного целого. Так, сводные формы нередко сохранились в виде каких-то промежуточных калькуляций, не учитывающих отдельные хозяйства, по-видимому, на этот момент не подавшие свои отчеты. С другой стороны, формы по отдельным хозяйствам за некоторые года либо утрачены, либо просто по каким-то причинам хозяйство их не подавало. В связи с этим, на первом этапе ставилась задача реконструкции формы 26-вод с детализацией по отдельным хозяйствам. Для реализации этой задачи в основном использовались методы системного анализа. Так, например, если форма за какой-то год отсутствовала, но данные за предыдущий и последующий год совпадали, скорее всего, эти же данные сохранялись и в текущем году. Если же за отчетный год происходило изменение флота, то оно, как правило, прямо или косвенно отразилось в сводных цифрах отчета. К сожалению, данные за 1954 и 1955 гг. оказались либо утрачены, либо не подавались.

На втором этапе на основе форм 26-вод по одному хозяйству за разные годы можно было реконструировать состав его флота. В этом случае основным методом стал историко-хронологический.

Ранее авторы уже публиковали результаты реконструкции формы 26-вод для отдельных хозяйств УАССР, но в рамках всей республики это делается впервые.

В [Таблицах 1–8](#) приводятся сводные данные по формам 26-вод по хозяйствам Удмуртии. Поскольку данные не однородные, они нуждаются в комментариях.

В 1947 г. ([Таблица 1](#)) форма 26-вод Воткинского мехлесопункта и Дулесовского леспромхоза заполнена вместе, поскольку оба хозяйства входили в Министерство лесной промышленности УАССР. Поскольку ранее нами уже рассматривался вопрос о составе флота и Дулесовского леспромхоза, и Воткинского мехлесопункта, в данном случае можно утверждать, что составители формы имели в виду в Воткинске генераторный катер «Пятилетка» (60 лошадиных сил (далее – л.с.)), буксирные пароходы «Азин» и «Октябрь» (ошибочно – 106 л.с.), а также сухогрузную баржу (250 т.). В Дулесово в указанный период находился катер № 35 (30 л.с.). Поскольку форма подавалась в ЦСУ впервые, объяснительная записка к ней отсутствует.

Таблица 1. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1947 г. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 951. Л. 35-36)

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамоходные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Сарапульский кожзавод	0	0	1	32	0	0
Минлегпром (1)	0	0	1	32	0	0
Воткинский мехлесопункт	1	60	2	106	1	250
Дулесовский леспромхоз	1	30	0	0	0	0
Трест «Ижлес»	0	0	1	115	0	0
Сарап. рейд Камлесосплав	1	50	4	175	2	75
Сарапульский лесокомбинат	1	52	2	90	0	0

Минлеспром (5)	4	192	9	486	3	325
Сарапульский горперевоз	1	30	1	25	2	80
Минкомхоз (1)	1	30	1	25	2	80
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	1	100
Минместтопром (1)	0	0	1	30	1	100
Завод № 235	4	315	1	90	0	0
Завод № 74	2	113	2	125	4	255
Завод № 71	1	120	0	0	0	0
Минвооружения (3)	7	548	3	215	4	255

За 1948 г. сводная форма 26-вод дается лишь по всем министерствам с отсутствием детализации по отдельным хозяйствам. Кроме того, в этом году впервые фигурирует форма Управления малых рек. Поскольку этому хозяйству мы ранее посвятили отдельную монографию (Митюков, 2022), в данной работе она не рассматривается. Список хозяйств можно реконструировать, используя отчеты 1949 г. Так, Министерству авиационной промышленности в этом году подчинен завод № 284 (позднее – Сарапульский электрогенераторный завод). В 1949 г. флота у него нет, очевидно, бланк остался с прошлого года. По Министерству вооружений кроме трех заводов, указанных в 1947 г., добавляется Дом отдыха завода № 235. Он также имеет пустой бланк в 1949 г., явно годом ранее хозяйство отчиталось о наличии флота. Количество барж в 1947 и 1948 гг. совпадает, явно указывая, что это баржи завода № 74, как в прошлом году. Суммарное количество грузопассажирских судов возросло на одно с мощностью $638-548=90$ л.с., а количество буксирных сократилось на одно $215-125=90$ л.с. Указанное изменение явно произошло за счет перевода одного судна из буксирных в грузопассажирские. Но судно мощностью 90 л.с. в 1947 г. имеется лишь у завода № 235. Ранее мы уже указывали, что в 1948 г. состоялась проверка завода № 235, в ходе которой выявили нецелевое расходование средств. В результате после этого два судна – катер для спасательной станции и пассажирский катер «Победа» – передали дому отдыха.

В 1949 г. Сарапульский лесокombинат показал у себя количество судов, полностью совпадающее с отчетом 1947 г. из чего можно сделать вывод, что в 1948 г. оно также не изменялось. По отчету Сарапульского рейда Камлесосплава, в этот год он отчитался о наличии у него двух грузопассажирских судов в 115 л.с., трех буксирных в 110 л.с., а также двух несамоходных в 50 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1265. Л. 24). В итоге на два оставшихся хозяйства приходится два буксирных судна 145 л.с. и три несамоходных в 559 т.

Таблица 2. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1948 г. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1287)

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамohодные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Завод № 284	0	0	1	72	0	0
Минавиапром (1)	0	0	1	72	0	0
Завод № 235	4	213	0	0	0	0
Дом отдыха завода № 235	1	192	0	0	0	0
Завод № 74	2	113	2	125	4	255
Завод № 71	1	120	0	0	0	0
Минвооружения (4)	8	638	2	125	4	255
Минлеспром УАССР	0	0	4	168	0	0
Трест «Ижлес»	0	0	1	115	0	0
Сарап. рейд Камлесосплав	2	115	3	110	2	50
Сарапульский лесокombинат	1	52	2	90	0	0
Минлеспром (4)	3	167	7	345	5	609
Сарапульский кожзавод	0	0	1	32	1	20
Минлегпром (1)	0	0	1	32	1	20
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	1	100
Минместтопром (1)	0	0	1	30	1	100

За 1949 г. имеются две таблицы со сводными данными по отдельным министерствам. В первой из них даются прочерки по министерствам авиационной и легкой промышленности, а также по министерству местной топливной промышленности. В министерстве вооружения фигурирует два хозяйства, по лесной промышленности – три (2 грузопассажирских в 104 л.с., два буксирных в 90 л.с., одно самоходное в 35 т.) (Таблица 3) (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1569. Л. 11). Во второй таблице прочерки стоят по Министерству вооружения, зато по Минлеспрому значатся 10 судов в 718 л.с. и 4 самоходных судна в 452 т. По остальным министерствам данные приведены в Таблице 3 (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1569. Л. 12). Различия явно возникли из-за опоздания в предоставлении сведений некоторыми организациями. К счастью, имеются переписные бланки по всем организациям и пояснительная записка. В последней есть интересный комментарий. Отчеты предоставили 9 организаций, «качество представленных отчетов по некоторым предприятиям низкое, особенно по Министерству лесной промышленности (комбинат Удмуртлес). Данные отчета по ф[орме] № 26-вод расходились и с данными годового отчета, и текущей оперативной отчетностью. Низкое качество отчетов объясняется тем, что работой водного транспорта хозяйственные организации интересуются очень мало и в силу этого учет его работы надлежащим образом не ведется» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1569. Л. 16). Следует отметить, что комбинат «Удмуртлес» как раз в этот год объединял у себя сеть леспромхозов, чем и объяснялись указанные в записке противоречия. В Минвооружения за 1948 г. показано 10 самоходных судов в 763 л.с. (совпадает с данными Таблицы 2), в 1949 г. 8 единиц в 481 л.с. (совпадает с Таблицей 3). Уменьшение произошло за счет передачи парохода «Свобода» (120 л.с.) от завода № 71 Управлению малых рек. «Судно, мощностью 192 л.с. дома отдыха завода № 235 показано в отчете за 1948 год неправильно, в наличии такого дома отдыха не имеет и в отчет за 1949 г. оно не вошло» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1569. Л. 16). В данном случае речь идет о пассажирском катере «Победа», чью постройку признали нецелевым расходом средств. Завод передал его дому отдыха, но в том же году по программе восстановления Сталинграда его передали в Нижневолжское пароходство. Тем не менее, этот факт дает возможность внести изменения в Таблице 2, разделив флот завода № 235 и его дома отдыха. Завод № 74 в 1948 г. отчитался о наличии у него на балансе катеров «Кировец» (75 л.с.), «Стальной» (50 л.с.), «Эпрон» (50 л.с.) и полуглиссера (63 л.с.) – всего 4 в 238 л.с. (совпадает с Таблицей 2). В 1949 г. произошло списание катера «Эпрон», взамен которого завод построил своими силами «Планету» (90 л.с.) (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1568. Л. 8–9). Таким образом, оказался списанным один грузопассажирский катер, вместо которого в строй вошел буксирный катер. Произошло «уменьшение на 10 л.с. по судам завода № 235 за счет уточнения» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1569. Л. 16).

Сарапульский лесокombинат показал у себя флот, как в 1947 г. (Таблица 3) (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1568. Л. 6). «По министерству лесной промышленности имеем против 1948 года увеличение на 4 самоходных судна – 400 л.с., а именно: на 1-е января 1949 года имелось 10 самоходных судов общей мощностью 512 л.с. [как указано в Таблице 2], на 1 января 1950 года имеется 14 самоходных судов общей мощности 912 л.с.» В 1948 г. Минлеспром УАССР получило новый катер типа НКЛ-47 мощностью 75 л.с., который из-за ликвидации министерства не был учтен в 1948 г. Кроме того, хозяйство владело 4 судами в 168 л.с. Камлесосплав в 1948 г. владел судами в 225 л.с. вместо фактических 412 л.с. и, кроме того, произошла передача «Министерством лесной промышленности Удм. АССР одного катера мощностью 30 л.с. Министерству местной топливной промышленности» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1569. Л. 16).

«Самоходного флота все хозяйства Удмуртской республики имеют на 1 января 1950 г. 11 единиц общим тоннажем 822 тонны, что по сравнению с 1948 годом на 1 самоходную единицу больше и на 62 тонны грузоподъемности менее» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1569. Л. 17). Несовпадение объясняется постройкой Министерством местной топливной промышленности одного судна в 60 т. и уточнением грузоподъемности по остальным.

Сарапульский рейд Камлесосплава в 1949 г. указал у себя полуглиссер (грузопассажирский) 52 л.с., а также 5 буксирных судов в 390 л.с., которые были

вычеркнуты и заменены на 4 в 360 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1568. Л. 9). Вычеркнутое судно – упомянутый в пояснительной записке катер, переданный Минтоппрому.

Флот «Удмуртлеса» состоял из «Красного сплавщика» (115 л.с.), «Азина» (48 л.с.), «Октября» (28 л.с.), «двух катеров на Каме» (92 л.с.), а также нового полученного катера типа НКЛ-47¹ (75 л.с.) – всего 6 судов, 358 л.с., и два несамоходных судна в 415 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1568. Л. 11).

Из хозяйств комбината «Удмуртлес» свой флот в 1950 г. в форме 26-вод показал лишь Сельгиченский леспромхоз (Таблица 3), указав: «1 пароход буксирный 110 сил работает на буксировке древесины по пруду и 1 катер 100 сил на служебных разъездах и выводу кошелей для буксировки» (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 262. Л. 450). Однако в сводной цифре «Удмуртлеса» дается 358 л.с., учитывая 76 л.с. у двух пароходов на Воткинском пруду и 92 л.с. у двух катеров Сарапульского леспромхоза. На катер Сельгичинского леспромхоза, таким образом, приходится 80 л.с., или 190 л.с. вместе с пароходом «Красный сплавщик». На самом деле, начиная с 1951 г. этот катер будет указываться с мощностью 73 л.с. От Дулесовского леспромхоза в Сарапульский при объединении отдельных леспромхозов в комбинат «Удмуртлес», в 1949 г. были переданы катер № 35 (30 л.с.) и паром «собственного изготовления» в 15 т. (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 81. Л. 37). Таким образом, на баржу, доставшуюся «Удмуртлесу» от Воткинского леспромхоза, остается 400 т.

Таблица 3. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1949 г.

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамоходные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Завод № 284	0	0	1	72	0	0
Минавиапром (1)	0	0	1	72	0	0
Завод № 235	4	203	0	0	0	0
Завод № 74	1	63	3	215	4	255
Минвооружения (2)	5	266	3	215	4	255
Воткинский леспромхоз	0	0	2	76	1	400
Сарапульский леспромхоз	0	0	2	92	1	15
Сельгичинский леспромхоз	0	0	2	190	0	0
<i>Итого комбинат «Удмуртлес»</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>358</i>	<i>2</i>	<i>415</i>
Сарап. рейд Камлесосплав	1	52	4	360	2	37
Сарапульский лесокомбинат	1	52	2	90	0	0
Минлеспром (3)	2	104	12	808	4	452
Сарапульский кожзавод	0	0	1	32	1	20
Минлегпром (1)	0	0	1	32	1	20
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	1	60
Минместтопром (1)	0	0	1	30	1	60

В отчете по водному транспорту за 1950 г. снова наблюдается разноречивость в заполненных формах. В Таблице 4 сведены данные по Минавиапрому – завод № 284 (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 16), Минвооружения – заводы № 235 и № 74 (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 15), Сарапульскому лесокомбинату (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 15), Камлесосплаву и Удмуртлесу (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 16), Сарапульскому кожзаводу (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 15) и гортопу (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 16).

В таблице явно неучтены катер завода № 235, находящийся в ремонте, а также переданный из состава Камлесосплава буксирный катер. Относительно последнего, в форме

¹ Катер изначально разрабатывался Наркомлесом для вспомогательных рейдовых работ на лесосплаве. Но в 1940-1950-х гг. нашел широкое применение в народном хозяйстве в качестве буксирного и грузопассажирского судна. Имел деревянный корпус длиной 7,71 м, водоизмещение 2,5 т. В варианте пассажирского судна мог принимать в крытый салон до 6 человек. В варианте буксирного развивал усилие до 600 кг.

самого Камлесосплава указаны один грузопассажирский катер в 52 л.с., пять буксирных в 390 л.с. и два самоходных в 37 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1924. Л. 36). Таким образом, указанный катер, скорее всего, продолжал использоваться в той же организации.

Таблица 4. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1950 г.

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Самоходные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Завод № 284	0	0	1	72	0	0
Минавиапром (1)	0	0	1	72	0	0
Завод № 235	1	50	0	0	0	0
Завод № 74	1	63	3	215	4	255
Минвооружения (2)	2	113	3	215	4	255
Воткинский леспромхоз	0	0	2	76	1	400
Сарапульский леспромхоз	0	0	2	92	1	15
Селычинский леспромхоз	0	0	2	190	0	0
<i>Итого: комбинат «Удмуртлес»</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>358</i>	<i>2</i>	<i>415</i>
Сарап. рейд Камлесосплав	1	52	4	360	2	37
Сарапульский лесокомбинат	1	52	2	90	1	35
Минлеспром (3)	2	104	12	908	5	487
Сарапульский кожзавод	0	0	1	32	1	20
Минлегпром (1)	0	0	1	32	1	20
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	1	60
Минместтопром (1)	0	0	1	30	1	60

Форма 26-вод за 1951 г. подавалась в виде форм по отдельным хозяйствам и в виде сводной формы по всем хозяйствам Удмуртии. Данные по отдельным строкам Таблицы 5 взяты из следующих источников: комбинат «Удмуртлес» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2311. Л. 17) (пароходы – 110 л.с., два в 76 л.с., три служебно-разъездных катера); Камбарский машиностроительный завод» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2311. Л. 17а); Сарапульский рейд треста «Камлесосплав» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2311. Л. 18) (в качестве грузопассажирских показаны два полуглиссера по 52 л.с.); Сарапульский кожзавод (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2311. Л. 19); Сарапульский лесокомбинат (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2311. Л. 20) (впервые отнесен к министерству сельского хозяйства); Сарапульский гортоп (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2311. Л. 20а). Сводная форма по министерству лесной промышленности совпала с данными указываемыми по отдельным хозяйствам, как и по министерствам легкой промышленности, сельского хозяйства и местной топливной промышленности, где имелось по одному хозяйству с флотом. В числе «прочих» форма указала два хозяйства в сумме три грузопассажирских судна 143 л.с., три буксирных в 215 л.с. и четыре самоходных судна в 255 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2297. Л. 9). В данном случае, это явно заводы № 235 и № 74 Министерства вооружения, флот которых увеличился на одну единицу за счет отремонтированного в Воткинске катера «Культура». «Мощность судов уменьшилась против данных на 1/1-51 г. на 10 НР в связи с заменой одного мотора в 40 НР на мотор в 30 НР», как указывалось в статистическом отчете самого завода (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 17. Д. 23. Л. 28 об). Сведения о флоте завода № 284 отсутствуют, как в сводном отчете по водному транспорту, так и в отчете самого предприятия.

В пояснительной записке по водному транспорту Удмуртии указывалось: «по сравнению с прошлым годом число хозяйств, имеющих флот, увеличилось на 3» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2297. Л. 12). Свой флот появился у Камбарского машзавода, возможно, был учтен флот Воткинской и Тарасовской переправы в Управлении малых рек. «Особенно большой прирост произошел на предприятиях Министерства лесной промышленности – на 10 судов с общей мощностью на 974 индикаторных сил» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2297. Л. 12). Данная фраза также вызывает недоумение. Увеличение флота произошло на Камбарском машзаводе, возможно, заменили часть судов Сарапульского рейда треста «Камлесосплав». Но указанные цифры пояснительной записки не подтверждаются

сравнением данных [Таблицы 4](#) и [Таблицы 5](#). «Также увеличился несамоходный флот – на 3 судна, общей грузоподъемностью в 335 т» ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2297. Л. 12](#)). Явно обновился несамоходный флот «Камлесосплава». Возможно, снова говорится о флоте Управления малых рек.

В [Таблице 5](#) включены данные, которые подавали отдельные леспромхозы «Удмуртлеса»: Воткинский ([ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 382. Л. 342](#)), Сарапульский ([ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 387. Л. 26](#)), Сельчинский ([ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 387. Л. 235](#)). Сумма по трем хозяйствам совпадает с цифрами, указанными в комбинате «Удмуртлес».

Таблица 5. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1951 г.

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамоходные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Завод № 284	0	0	1	72	0	0
Минавиапром (1)	0	0	1	72	0	0
Завод № 235	2	80	0	0	0	0
Завод № 74	1	63	3	215	4	255
Минвооружения (2)	3	143	3	215	4	255
Воткинский леспромхоз	0	0	2	76	0	0
Сарапульский леспромхоз	1	73	2	95	0	0
Сельчинский леспромхоз	0	0	1	110	0	0
<i>Итого: комбинат «Удмуртлес»</i>	<i>1</i>	<i>73</i>	<i>5</i>	<i>281</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Камбарский машзавод	0	0	1	150	0	0
Сарап. рейд Камлесосплав	2	104	5	560	2	275
Минлеспром (3)	3	177	11	991	2	275
Сарапульский лесокомбинат	1	52	2	90	1	35
Минсельхоз (1)	1	52	2	90	1	35
Сарапульский кожзавод	0	0	1	30	1	20
Минлегпром (1)	0	0	1	30	1	20
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	1	60
Минместгопром (1)	0	0	1	30	1	60

Общая форма водного транспорта Удмуртии за 1952 г. подтверждает данные пояснительной записки о трех новых хозяйствах министерства лесной промышленности, в которых появился флот. Поскольку в министерствах сельского хозяйства, легкой промышленности и местной топливной промышленности числится по одному хозяйству, с их идентификацией вопросов не возникает. Кроме того, среди «прочих» фигурирует четыре хозяйства ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2716. Л. 11](#)). Вопросы возникают с флотом Министерства местной топливной промышленности, поскольку в 1950 г. Сарапульский гортоп передал имевшийся у него флот в Управление малых рек. Если данные [Таблицы 5](#) за 1951 г. еще как-то можно объяснить инерционностью системы ЦСУ, то информация за 1952 г. вызывает недоумение. Самое вероятное объяснение в том, что в ней учтен катер в 30 л.с. переданный от Камлесосплава в 1949 г. ([Таблица 5](#)). При приемке флота гортопа, Управление малых рек забрало имеющуюся в хозяйстве баржу, которую и оставили в хозяйстве. А в 1952 г. ее списали и поэтому в Минместгопроме имеется лишь один катер.

Данные по «Камлесосплаву» взяты из отчета хозяйства ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3064. Л. 32](#)), как и по заводам Минвооружения: № 74 ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 17. Д. 32. Л. 34](#)) и № 235 ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 17. Д. 33. Л. 32](#)). Завод № 284 Министерства авиационной промышленности по-прежнему имеет одно судно в 72 л.с. ([ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 17. Д. 36. Л. 37](#)). Это доказывает, что предприятие просто пропустили в 1951 г. ([Таблица 5](#)). Таким образом, четвертое учтенное в «прочих» хозяйство имеет одно грузопассажирское судно в 40 л.с., одно буксирное в 90 л.с. и одну баржу в 35 т. Из отчета будущего года следует, что именно такой флот имел завод имени Орджоникидзе Министерства электронной промышленности.

В 1953 г. Камбарский машзавод имел в своем флоте все тоже судно в 150 л.с., из чего можно заключить, что оно же имелось в 1952 г. А вот баржи, появившиеся в 1953 г., уже не вписываются в суммарные цифры.

Относительно неизвестных хозяйств Минлеспрома можно сделать предположение, что это учтены отдельные леспромхозы комбината «Удмуртлес»: Воткинский (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 518. Л. 320), Сарапульский (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 522. Л. 171) и Чуровский (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 524. Л. 46). Суммарное число судов полностью соответствует итоговой строчке. Но недостает три грузопассажирских судов в 250 л.с., зато имеется избыток такого же количества буксирных в 186 л.с. Возможно, несоответствие произошло за счет отнесения части судов в другую группу.

Таблица 6. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1952 г.

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамоходные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Воткинский леспромхоз	0	0	2	76	0	0
Сарапульский леспромхоз	1	73	2	95	0	0
Чуровский леспромхоз	0	0	1	110	0	0
Камбарский машзавод	0	0	1	150	0	0
Сарап. рейд Камлесосплав	2	100	6	680	2	275
Минлеспром (5)	6 (?)	423 (?)	9 (?)	925 (?)	2	275
Сарапульский лесокомбинат	1	50	2	90	1	35
Минсельхоз (1)	1	50	2	90	1	35
Сарапульский кожзавод	0	0	1	30	1	20
Минлегпром (1)	0	0	1	30	1	20
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	0	0
Минместтопром (1)	0	0	1	30	0	0
Завод им. Орджоникидзе	1	40	1	90	1	35
Завод № 284	0	0	1	72	0	0
Завод № 235	2	80	0	0	0	0
Завод № 74	1	63	3	215	4	255
Прочие (4)	4	183	5	377	5	290

В 1953 г. в пяти хозяйствах Министерства лесной промышленности числились суда, приведенные в [Таблице 7](#). Особенность заключается в том, что впервые были разделены несамоходные суда. В этом году из шести судов суммарной грузоподъемностью 339 т. сухогрузных было лишь четыре в 315 т. Аналогично по прочим хозяйствам из пяти несамоходных судов в 290 т. сухогрузных четыре в 255 т. Сарапульский кожзавод в форме отнесен к Министерству промышленных товаров широкого потребления, созданного в этом году (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3095. Л. 8). Формы по отдельным хозяйствам сведены в [Таблицу 7](#): Сарапульский рейд «Камлесосплава» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 18), Сарапульский кожзавод (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 19), Сарапульский лесокомбинат (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 20), Сарапульский гортоп (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 21), Камбарский машзавод (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 22). Сарапульский рейд «Камлесосплава» подал две формы (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 18) и (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 23). В первом случае показаны шесть буксирных судов в 603 л.с., во втором – 680 л.с.

Комбинат «Удмуртлес» в 1953 г. заявил о наличии у себя пяти буксирных судов в 246 л.с. и двух несамоходных сухогрузных в 40 т. На форме карандашом добавлены напротив буксирного флота 2 единицы в 95 л.с., но общая цифра также карандашом исправлена на 6 судов в 418 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3123. Л. 17). Детализация форм по отдельным хозяйствам дала данные, сведенные в [Таблицу 7](#): Воткинский леспромхоз (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 627. Л. 281), Сарапульский леспромхоз (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 631. Л. 49), Чуровский леспромхоз (ЦГА УР. Ф. Р-1108. Оп. 1. Д. 632. Л. 158). В сумме по «Удмуртлесу», таким образом, получается пять буксирных судов в 246 л.с. и два

несамоходных в 40 т. Таким образом, ремарки карандашом, скорее всего сделаны работниками Удмуртского статистического управления, пытавшимися разобраться в изменении состава флота хозяйства.

А вот в сводной форме по Минлеспрому в общем числе несамоходных судов произошла ошибка. Суммарное число тонн грузоподъемности совпадает, но общее число судов получается 8, а не указанных 6. Всего, за исключением «Камлесосплава» по министерству получается шесть судов в 396 л.с., значит у «Камлесосплава» должно быть $11 - 6 = 5$ судов в $999 - 396 = 603$ л.с. И, таким образом, в поданных формах хозяйства закрались опечатки. В первом случае следовало бы указать пять судов (не шесть) в 603 л.с., а во втором, где шесть судов в 680 л.с. (как в прошлом году), забыли вычесть исключенное с баланса хозяйства судно в 77 л.с. Что интересно, в статистическом отчете самого хозяйства приводятся эти корректные сведения (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 3447. Л. 48).

Сведения 26-вод по прочим хозяйствам, как и в прошлом году, имели гриф ограниченного доступа, и потому они есть лишь в «грифованных» отчетах самих хозяйств. Завод № 74 отчитался о наличии у себя флота, включенного в Таблицу 7 (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 17. Д. 43. Л. 34). Завод № 235 по сравнению с прошлым годом увеличил флот на одно судно в 110 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 17. Д. 45. Л. 31). Флот завода им. Орджоникидзе не изменился (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 17. Д. 51. Л. 30). Завод № 284 в отчете 1953 г. форму 26-вод опустил, но суммарное значение показывает, что его флот с прошлым годом не изменился.

Таблица 7. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1953 г.

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамоходные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Воткинский леспромхоз	0	0	2	76	0	0
Сарапульский леспромхоз	0	0	2	60	2	40
Чуровский леспромхоз	0	0	1	110	0	0
Камбарский машзавод	0	0	1	150	2	24
Сарап[ульский] рейд Камлесосплав	2	100	5	603	2	275
Минлеспром (5)	2	100	11	999	8	339
Сарапульский лесокомбинат	1	50	2	102	1	35
Минсельхоз (1)	1	50	2	102	1	35
Сарапульский кожзавод	0	0	1	30	1	20
Минпромтовширпотреб (1)	0	0	1	30	1	20
Сарапульский гортоп	0	0	1	30	0	0
Минместгпром (1)	0	0	1	30	0	0
Завод им. Орджоникидзе	1	40	1	90	1	35
Завод № 284	0	0	1	72	0	0
Завод № 235	3	190	0	0	0	0
Завод № 74	1	63	3	215	4	255
Прочие (4)	5	293	5	377	5	290

Формы отчетов за 1954 и 1955 гг. в фондах ЦГА УР отсутствуют – как общий отчет Управления в ЦСУ, так и отдельных хозяйств в Удмуртское статуправление. В последний раз хозяйства заполняли форму 26-вод в 1956 г.

В сводном отчете по водному транспорту за 1956 г. приводятся данные по министерствам радиотехнической промышленности, прочим министерствам (министерство вооружения), лесной промышленности, легкой промышленности, городского и сельского строительства, топливной промышленности, которые сведены в Таблицу 8 (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4307. Л. 1). По лесным хозяйствам имеются отдельные формы, также сведенные в Таблице 8: Камбарский машиностроительный завод (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 72), Сарапульский рейд Камлесосплава предоставил форму два раза (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 73) и (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 78). В первом указано 14 буксирных судов в 1672 л.с., во втором – 1522 л.с. Сарапульский леспромхоз форму 26-вод

подал, но оставил ее не заполненной (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 80). Чуровский леспромхоз показал у себя одно грузопассажирское судно 32 л.с. и одно буксирное 110 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 81).

Флот комбината «Удмуртлес» включал в себя одно грузопассажирское судно в 32 л.с. и 4 буксирных в 206 л.с. Несамостоятельных судов у хозяйства не было (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 74). Таким образом, вычитая из него флот Чуровского леспромхоза, остается три буксирных судна в 96 л.с. Если брать общие цифры по Минлеспрому, получается тоже три судна (19 – 14 – 1 – 1 = 3) суммарной мощностью 2028 – 1672 – 150 – 110 = 96 л.с. Это совпадает с цифрами по Воткинскому леспромхозу: «в число флота включены буксирные пароходы 48 и 28 л.с. и самоходная генераторная баржа 20 л.с.» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 82). Так что получается, Сарапульский леспромхоз флота более не имел.

В форме Сарапульского кожзавода значится одно судно в 30 л.с. и имеется примечание: «катер в 1956 г. не работал, подлежит отправке Остапшк[овскому] кожзаводу» (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 75).

Сарапульский лесокомбинат указал у себя один полуглиссер 50 л.с., три буксирных судна 240 л.с. и одно несамостоятельное судно 35 т. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 76), что полностью совпадает с цифрами указанными в Мингорсельстрое. Сарапульский гортоп указал у себя один буксир в 50 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 77). Завод имени Орджоникидзе подал сведения, совпавшие с данными по Минрадиопрому (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 79).

В сводном отчете по водному транспорту имеется бланк с незаполненной информацией по хозяйству, его предоставившему. Оно указало у себя одно буксирное судно в 72 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 84). Судя по всему, это завод № 284. Еще одно хозяйство, также не указавшее данные о себе, показало одно грузопассажирское судно в 63 л.с., два буксирных 165 л.с. и три несамостоятельных 95 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 85). Это явно завод № 74. Наконец, третья неуказанная организация показала у себя три грузопассажирских судна 230 л.с. и одно буксирное 73 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 4315. Л. 86). Это явно завод № 235. Сумма совпадает с графой «прочие хозяйства» сводного отчета по водному транспорту.

Таблица 8. Состав флотов хозяйств Удмуртии в 1956 г.

Хозяйство	Грузопассажирские		Буксирные		Несамостоятельные	
	Кол-во	л.с.	Кол-во	л.с.	Кол-во	тонн
Завод им. Орджоникидзе	1	40	1	90	2	95
Минрадиотехпром (1)	1	40	1	90	2	95
Завод № 284	0	0	1	72	0	0
Завод № 235	3	230	1	73	0	0
Завод № 74	1	63	2	165	3	95
Прочие (3)	4	293	4	310	3	95
Воткинский леспромхоз	0	0	3	96	0	0
Чуровский леспромхоз	1	32	1	110	0	0
Камбарский машзавод	1	90	1	150	0	0
Сарап[ульский] рейд Камлесосплав	0	0	14	1672	3	185
Минлеспром (4)	2	122	19	2028	3	185
Сарапульский лесокомбинат	1	50	3	240	1	35
Мингорсельстрой (1)	1	50	3	240	1	35
Сарапульский кожзавод	0	0	1	30	0	0
Минлегпром (1)	0	0	1	30	0	0
Сарапульский гортоп	0	0	1	50	0	0
Минтопром (1)	0	0	1	50	0	0

Реконструкция состава флотов хозяйств Удмуртии в 1947–1956 гг.

Реконструированные формы 26-вод по отдельным хозяйствам дают возможность восстановить состав их флотов. В [Таблице 9](#) представлены флоты хозяйств, которые были единственные в своих министерствах. Из таблицы видно, что, несмотря на в целом правильно указанную мощность и грузоподъемность, в ряде случаев происходило округление цифр, например, катер Кожзавода то 30, то 32 л.с., аналогично полутлиссер «Быстрый» лесокомбината то 50, то 52 л.с. В 1953 г. мощность катера № 1 и «Большевика» единственный раз составляла 102 л.с. Возможно, эта погрешность была связана с тем, что в 1954 г. хозяйство получило катер № 605 (150 л.с.), который не могли определить, показывать или нет в форме. Наконец, странная ситуация сложилась с единственным имевшимся в составе хозяйства лесокомбината несамоходным судном – шитиком № 9. По документам лесокомбината его грузоподъемность составляет 50 т. Возможно, именно он учтен в 1948 г., поскольку итоговое значение грузоподъемности ([Таблица 2](#)) не соответствует сумме по всем хозяйствам. Тем не менее, в форме 26-вод судно начали учитывать с 1950 г.

Таблица 9. Флоты Сарапульских кожзавода, гортопа и лесокомбината

	1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1956 г.
Сарапульский кожзавод								
Катер Кожзавода	32	32	32	32	30	30	30	30
Баржа Кожзавода	–	20	20	20	20	20	20	–
Сарапульский гортоп								
«Гортоп»	30	30	30	30	30	30	30	50
Баржа № 3 гортопа	100	100	–	–	–	–	–	–
Баржа гортопа 60 т.	–	–	60	60	60	–	–	–
Сарапульский лесокомбинат								
«Быстрый» (тип НКЛ-27)	52	52	52	52	52	50	50	50
«Большевик»	30	30	30	30	30	30	102	30
Катер № 1	60	60	60	60	60	60		60
Шитик № 5	50 (?)	50 (?)	50 (?)	35	35	35	35	35
Катер № 605	–	–	–	–	–	–	–	150

Ранее нами была предпринята попытка реконструкции флотов хозяйств Минлеспрома ([Mityukov, 2021](#)). Как оказалось, только ориентируясь на форму 26-вод, это сделать невозможно из-за высокой степени неопределенности. Оказалось, что хозяйства достаточно просто обменивались судами, которые переходили из одной подчиненности к другой. Далее нами были реконструированы флоты отдельных леспромхозов. Причем, как оказалось, большое значение при этом имела документация по личному составу, а также бухгалтерские отчеты ([Митюков, Файзуллин, 2022](#)). В итоге, на основе предыдущих работ оказалось возможным восстановить эволюцию флотов лесных хозяйств ([Таблица 10](#)). Исключение составляет флот треста «Камлесосплав», поскольку реконструкция флота Сарапульского рейда практически невозможна без реконструкции флота всего треста.

По всей видимости, в 1947 г. суммарная мощность «Азина» и «Октября» ошибочно показана в 106 л.с. Безымянная баржа Воткинского леспромхоза в 1949 г., вероятно, по согласованию с речным регистром, изменила разрешенную грузоподъемность. В Сарапульском леспромхозе в 1953 г. показано два катера в 60 л.с. Хотя одновременно в балансовой описи хозяйства присутствуют все три катера. В 1954 г. катер «Смена» списали, возможно, этот факт отразился в форме 26-вод за 1953 г. (осталось два катера). Одновременно в 1953 г. в форме 26-вод у хозяйства появилось две баржи по 20 т. Как было показано нами, это имеются в виду две самоходные генераторные баржи мощностью по 20 л.с. В 1956 г. они показаны: одна в Воткинском, вторая в Сарапульском леспромхозах. Поэтому, скорее всего, поскольку Воткинский леспромхоз в 1957 г. передал Воткинскому заводу, он в этом году показан отдельно. Тогда и в Сарапульском, и в Воткинском леспромхозах одновременно имеются по три судна в 96 л.с. Если с Воткинским все понятно, то в Сарапульском очевидно в их числе учтены «Пятилетка», № 35 и самоходка. Тогда

получается, что мощность одного из катеров (скорее всего «Пятилетки») снова меньше указанной ранее.

Таблица 10. Флоты хозяйств Министерства лесной промышленности

	1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1956 г.
«Азин»	106	48	48	48	48	48	48	48
«Октябрь»		28	28	28	28	28	28	28
Баржа (Воткинск)	250	250	400	400	–	–	–	–
«Пятилетка»	В 60	В 60	С 60	С 60	С 60	С 60	60 (?)	60 (?)
Катер № 35	Д 30	Д 32	С 32	С 32	С 35	С 35	30 (?)	30 (?)
«Красный сплавщик»	И 115	И 115	И 115	И 115	И 110	–	–	–
Шитик «Орлянка»	15 (?)	15 (?)	15	15	–	–	–	–
«Смена»	–	–	И 75	И 75	С 73	С 73	73 (?)	–
«Лесник»	–	–	–	–	–	Ч 110	Ч 110	Ч 110
Самоходка 1	–	–	–	–	–	–	20	В 20
Самоходка 2	–	–	–	–	–	–	20	С 20
«Салют»	–	–	–	–	–	–	–	Ч 32
Катер 1 (Камбарка)	–	–	–	–	150	150	150	150
Катер 2 (Камбарка)	–	–	–	–	–	–	–	90

И – трест «Ижлес», с 1949 г. Сельчинский леспромхоз, В – Воткинский леспромхоз, Д – Дулесовский леспромхоз, С – Сарапульский леспромхоз, Ч – Чуровский леспромхоз.

Как видно из [Таблиц 1–9](#), под прочими хозяйствами понимались организации, подававшие отчеты с грифом ограниченного доступа. Это хозяйства Министерства вооружения, радиопрома, авиапрома. Ранее мы уже использовали форму 26-вод для реконструкции флота заводов № 74 и 235. Если по первому заводу («Ижмаш») выводы остались те же ([Mityukov et al., 2019](#)), то по второму («Воткинский завод») комплексная реконструкция всех форм дала возможность уточнить состав его флота. Катера «Победа» и «Воткинский завод» в 1947 г. были переданы в Нижневолжское пароходство и оттуда в Сталинградское управление малых рек. При этом первый стал плашкоутом № 6 (40 т.), а второй – буксирным катером «Возрождение Сталинграда». Катер «Комсомолец», возможно, впоследствии стал «Волной» Управления малых рек.

Таблица 11. Флоты прочих хозяйств

	1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1956 г.
Завод № 284								
Катер	–	72	72	72	72	72	72	72
Завод имени Орджоникидзе								
Катер 1	–	–	–	–	–	40	40	40
Катер 2	–	–	–	–	–	90	90	90
Баржа 1	–	–	–	–	–	35	35	35
Баржа 2	–	–	–	–	–	–	–	60
Завод № 74								
«Кировец»	75	75	75	75	75	75	75	75
«Стальной»	50	50	50	50	50	50	50	–
«Эпрон»	50	50	–	–	–	–	–	–
«Буффало»	63	63	63	63	63	63	63	63
«Планета»	–	–	90	90	90	90	90	90
3 баржи 95 т.	95	95	95	95	95	95	95	95
Баржа 160 т.	160	160	160	160	160	160	160	–
Завод № 235								
«Победа»	192	192	–	–	–	–	–	–

«Комсомолец»	90	90	80	–	–	–	–	–
«Воткинский завод»	33	33	33	–	–	–	–	–
«Стрела»	50	50	50	50	50	50	50	50
«Культура»	40	40	40	–	30	30	30	30
Катер 1	–	–	–	–	–	–	110	150
Катер 2	–	–	–	–	–	–	–	73

Подход последовательной реконструкции сначала формы 26-вод по отдельным хозяйствам, а потом на ее основе флота этого хозяйства показал свою эффективность на основе отчетов, подаваемых в ЦСУ за 1947-56 гг. по Удмуртской АССР. Всего удалось реконструировать суда примерно полутора десятков хозяйств. К сожалению, метод не лишен недостатков, главный из которых заключается в полной обезличенности флота. Поэтому о названиях судов можно судить лишь на основании каких-то дополнительных источников. Второй недостаток заключается в невозможности достоверно установить только на основе формы 26-вод факт замены судов в хозяйстве. Например, если судно было заменено новым с двигателем той же мощности, в форме это никак не отражается. В результате можно сделать ошибочное заключение о работе в хозяйстве все того же судна. И наоборот, если на судне в результате замены двигателя изменилась его мощность, опираясь только на форму 26-вод это невозможно установить. Например, делопроизводственная документация Сарапульского гортопа говорит, что в начале 1950-х гг. катер «Гортоп» продолжал работать в хозяйстве. Поэтому информация, что его передали в Управление малых рек, ошибочна. И, наоборот, в 1956 г. на этом же судне заменили двигатель СТЗ-30 на ДТ-54, чем и вызвано изменение мощности в форме 26-вод. В связи с этим форма 26-вод дает ценную информацию о том, делопроизводственную документацию каких хозяйств необходимо изучить, чтобы получить представление о речном транспорте региона.

Литература

- [Митюков, Файзуллин, 2022](#) – Митюков Н.В., Файзуллин Р.В. Реконструкция состава и эволюции флота хозяйства на основе его балансового отчета на примере комбината «Удмуртлес» (1949–1957 гг.) // *Вопросы истории*. 2022. № 7–2. С. 64–76.
- [Митюков, 2022](#) – Митюков Н.В. Флот Удмуртского управления малых рек (1947–1962 гг.). Ижевск: Изд-во УдмФИЦ УрО РАН, 2022. 56 с.
- [ЦГА УР](#) – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.
- [Mityukov, 2021](#) – Mitiukov N.W. Reconstruction of the Forestry Fleet on Izhevsk and Votkinsk Ponds in the 1930–1950s // *Russkaya Starina*. 2021. 12 (2): 129-140.
- [Mityukov et al., 2019](#) – Mitiukov N.W., Loshkarev N.A., Bautina S.L. Vessel's Composition of the Plant Number 74 ("Izhmash") in 1930–1950s // *Russkaya Starina*. 2019. № 10 (1). Pp. 26-31.

References

- [Mitiukov et al., 2019](#) – Mitiukov, N.W., Loshkarev, N.A., Bautina, S.L. (2019). Vessel's Composition of the Plant Number 74 ("Izhmash") in 1930–1950s. *Russkaya Starina*. 10(1): 26-31.
- [Mitiukov, 2021](#) – Mitiukov, N.W. (2021). Reconstruction of the Forestry Fleet on Izhevsk and Votkinsk Ponds in the 1930–1950s. *Russkaya Starina*. 12(2): 129-140.
- [Mitiukov, 2022](#) – Mitiukov, N.W. (2022). Flot Udmurtskogo upravleniya malykh rek (1947–1962 gg) [Fleet of the Udmurt Administration of Small Rivers (1947–1962)]. Izhevsk, 56 p. [in Russian]
- [Mitiukov, Faizullin, 2022](#) – Mitiukov, N.V., Faizullin, R.V. (2022). Rekonstruktsiya sostava i evolyutsii flota khozyaistva na osnove ego balansovogo otcheta na primere kombinata "Udmurtles" (1949-1957 gg.) [Reconstruction of the composition and evolution of the fleet of the economy on the basis of its balance sheet on the example of the plant "Udmurtles" (1949-1957)]. *Voprosy istorii*. 7-2: 64-76. [in Russian]
- [TsGA UR](#) – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Udmurtskoi Respubliki [Central State Archive of the Udmurt Republic].

Реконструкция речных флотов хозяйств региона на основе формы 26-вод статистических отчетов на примере Удмуртской АССР 1947–1956 гг.

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

^aУдмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Ижевск, Российская Федерация

^bУдмуртский государственный университет, Ижевск, Российская Федерация

Аннотация. Исследование состава и эволюции речных флотов хозяйств СССР чрезвычайно затруднено. Поскольку отдельные хозяйства подчинялись самым разным министерствам и ведомствам, с существенно отличающейся друг от друга формой и составом делопроизводственной документации. А, кроме того, для многих предприятий их речной флот играл вспомогательную роль в производстве, из-за чего в традиционных ежегодных итоговых отчетах о нем вполне могли не упоминать. В связи с этим, поиск источников, обобщивших данные о речных флотах на определенный период, является актуальным. В работе предложена методика последовательной реконструкции на основе формы 26-вод ежегодного статистического отчета. Сначала на основе сравнения сводной формы по водному транспорту и этой же формы по отдельным хозяйствам производится реконструкция форм по отсутствующим хозяйствам. После чего реконструируются состав и эволюция флотов этих хозяйств. Всего удалось реконструировать суда примерно полутора десятков хозяйств Удмуртской АССР за 1947–56 гг. К сожалению, метод не лишен недостатков. Главный из которых заключается в полной обезличенности флота. Поэтому о названиях судов можно судить лишь на основании дополнительных источников. Второй недостаток заключается в возможности объединения двух судов в одно или возможного разделения одного на два. Например, при отсутствии дополнительной информации невозможно понять, что судно Сарапульского гортопа в 30 л.с. до 1950 г. и после 1950 г. два разных, а не одно и то же.

Ключевые слова: историческая реконструкция, обработка источников, навигация, водный транспорт.

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