

И. П. КЛИМОВ

профессор кафедры теории государства и права и международного права Тюменского государственного университета, доктор исторических наук, доцент

РЕКОНСТРУКЦИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА НА УРАЛЕ В ГОДЫ ДОВОЕННЫХ СОВЕТСКИХ ПЯТИЛЕТОК

Речной транспорт не занимал доминирующего места в транспортной системе Урала. По объему грузоперевозок он заметно уступал железнодорожному, но недооценивать его значимость в регионе было бы неверно. Речной транспорт использовался в перевозках индустриальных, продовольственных грузов, в транспортировке леса. Он доставлял материалы и оборудование для многих новостроек Урало-Кузбасса в смешанном железнодорожно-водном сообщении. Притоки и небольшие реки Урала играли роль подъездных путей к промышленным предприятиям. На Западном Урале, в Зауралье и Башкирии по водным путям перевозилась значительная часть пассажиров.

Волжское речное пароходство, в состав которого до 1931 г. входил Камский речной бассейн, было крупнейшим в СССР, на его долю приходилось более половины всех речных перевозок страны. Поэтому после принятия первого пятилетнего плана развития хозяйства СССР работа пароходства специально рассматривалась в Совете труда и обороны. Совет определил «основные моменты реконструкции и улучшения водного транспорта», которые стали направляющим ориентиром в практической работе по развитию речного транспорта Урала [1].

Летом 1929 г. исполком Пермского окружного совета рабочих и крестьянских депутатов принял постановление о развитии водных путей Камского речного бассейна. В нем констатировалось техническое отставание речных путей от темпов растущего грузооборота и подчеркивалась необходимость принятия срочных мер по его улучшению. Речникам Прикамья рекомендовалось приступить к углубле-

нию фарватера [2] верховьев Камы с гарантией доведения уровня воды в межень [3] до 100–110 см. Был поставлен вопрос перед Волжским пароходством об обеспечении верховьев Камы и Чусовой необходимым количеством мелкоосидающих судов для перевозки грузов уральских нефтепромыслов [4]. В 1931 г. для обслуживания хозяйства Уральской области было создано самостоятельное Камское речное пароходство (КРП). Тогда же произошло выделение Иртышского речного пароходства (ИРП) из состава Западно-Сибирского. В него вошли тюменский и тобольский водные районы Зауралья.

С развертыванием реконструктивных работ увеличились ассигнования на речной транспорт Урала. С 1931 по 1933 г. вложения в хозяйство Камского пароходства выросли на 96% [5]. Основная часть выделенных из госбюджета средств была направлена на восстановление, техническое переоснащение и пополнение подвижного состава флота, поскольку имевшиеся в наличии речные суда не могли удовлетворить спрос на перевозки. Так, речники Вельского водного района в первой пятилетке были в состоянии выполнить немногим более трети заявок предприятий и организаций Башкирии на перевозки грузов [6]. Многие суда устарели, 67% паровых судов, эксплуатировавшихся в Пермском водном районе, были построены более 20 лет тому назад [7].

В апреле 1930 г. на Каме и Иртыше была проведена национализация судов, находившихся в период нэпа в собственности частных лиц. Они безвозмездно передавались государственным пароходствам. Тогда же в ведение пароходств перешли транспортные суда, принадлежащие промышленным, хозяйственным, а также кооперативным организациям и предприятиям [8]. Конечно, с одной стороны, это дало возможность сконцентрировать в пароходствах все плавучие средства и в определенной мере помогло восполнить серьезные потери, понесенные камским флотом в годы Гражданской войны, но, с другой — вторая национализация флота (первая, как известно, проводилась в 1918 г. — *И. К.*) имела и негативное значение, поскольку содержать в исправном виде основную массу поступивших в распоряжение государственных пароходств транспортных средств они были не в состоянии.

По мере развития судостроительной промышленности речной флот стал пополняться новыми более мощными самоходными и несамоходными судами. Часть из них была построена на уральских предприятиях. В годы первой пятилетки велось строительство новой пермской судовой верфи. В 1931 г. на верфи был заложен первый буксирный пароход мощностью в 150 л. с. Летом 1932 г. он прошел испытание и был сдан в эксплуатацию. Его назвали «Пермский первенец». В 1932 г. был спущен на воду пароход «М. Овчинников». В течение первых двух лет работы пермские судостроители построили на верфи для уральских речников также 30 маломерных судов и катеров [9].

На базе ранее существовавших судостроительных и судоремонтных мастерских новая судовой верфь была заложена и на востоке Уральской области — в г. Тюмени. Генеральный план строительства тюменской судовой верфи разрабатывался Ленинградским судостроительным трестом. Первая ее очередь начала действовать в 1928 г. Сначала на верфи производилась лишь сборка несамоходных судов (лихтеров, сухогрузных, нефтеналивных барж) для Западно-Сибирского пароходства и Карской экспедиции Комсеверопути из заготовок, поставляемых ленинградскими машиностроительными заводами, но через два года на верфи начал действовать полный цикл строительства судов. В первой пятилетке верфью было построено 27 сухогрузных и наливных барж, 2 буксирных теплохода, 4 лихтера [10].

Опыт тюменцев в строительстве речного флота (Тюмень с дореволюционного времени была одной из опорных баз зауральского судостроения), а также потребность в новых судах создавали необходимые предпосылки для постановки вопроса о превращении судовой верфи во второй пятилетке в крупный судостроительный завод-комбинат, на котором можно было бы не только строить корпуса судов, но и производить судомашиностроение и котлостроение. Наркомат тяжелой промышленности разработал проект сооружения такого завода [11]. Но для реализации проекта соответствующей материально-технической базы не было. Основное внимание в дальнейшем было уделено развитию действующих цехов судовой верфи. В 1934 г. корабельные цехи Тюмени спустили на воду 50 судов различных типов [12].

За счет нового судостроения пассажирский речной флот Урала с 1931 по 1934 г. обновился на 11,3%, буксирный — на 45%, непаровой — на 45% [13].

Вместе с тем поступление новых судов и барж имело ограниченные масштабы и не покрывало амортизацию транспортных средств. Поэтому выполнение плана речных перевозок во многом зависело от судоремонтных работ. С помощью уральских заводов часть старых затонов и мастерских, построенных еще в начале века, была переоборудована и технически переоснащена, некоторые судоремонтные предприятия были построены вновь. Во второй пятилетке в Камском бассейне насчитывалось 13 мастерских и верфей по ремонту самоходного и несамоходного флота, в Иртышском бассейне реконструируется Тобольский судостроительный завод. Однако достижения в этой области не следует преувеличивать. Ни одно из судоремонтных предприятий Урала не имело первого квалификационного разряда. Преобладали малооборудованные мастерские, действовавшие в основном в местах зимовки судов и барж [14].

Поскольку судоремонтная база уральских речников была слабой, определяющую роль играл человеческий фактор. Учитывая государственную важность производственного задания, люди заявляли: мы обязуемся такое-то судно выпустить из ремонта в установленные сроки или даже раньше срока, и свое обязательство, как правило, выполняли [15]. Так, Заозерский затон, являвшийся одним из крупнейших в Камском бассейне, в 1931 г. из месяца в месяц не выполнял план по капитальному ремонту судов. В затоне был проведен слет ударников труда, который обратился к рабочим с предложением выявлять недочеты и упущения, тормозившие ход судоремонта, и вносить рекомендации по их устранению. Творческая инициатива рабочих не заставила себя ждать. Много заслуживающих внимания предложений прозвучало на самом слете. Участники слета обратили внимание дирекции и профсоюзного комитета затона на необходимость улучшения организации ремонтных работ: преодоление путаницы с нарядами, своевременное доведение производственных заданий до цеха и бригады, ликвидацию технологических просчетов,

налаживание ежедневного учета сделанного. Состоявшаяся после завершения слета затонская профсоюзная конференция приняла решение об участии коллектива рабочих и служащих во всесоюзном конкурсе судоремонтных предприятий. Все это позволило трудовому коллективу затона преодолеть отставание. К 29 апреля 1931 г. был выполнен четырехмесячный план текущего ремонта, удалось приблизиться к плановым заданиям по капитальному ремонту, производительность труда выросла на 3,6% [16].

Повышению производительности труда на судоремонтных работах в 1932 г. способствовало вовлечение 70% речников в соревнование двух речных бассейнов Урало-Кузбасс-Иртышского и Камского, в ходе которого речникам, добивавшимся лучших результатов, ежемесячно присуждалось переходящее Красное знамя, вручались денежные премии, 12 работникам водного транспорта было присвоено почетное звание «Лучший речник Урало-Кузбасса» [17].

Планами довоенных пятилеток намечалось выполнить значительный объем работ по реконструкции водных путей Урала. Протяженность Камы с притоками была немногим меньше длины волжской водной артерии, но по состоянию путевого хозяйства Камский речной бассейн существенно уступал Волжскому. Путейская карта реки состояла из множества участков с разным уровнем глубины. Это серьезно отражалось на работе водного транспорта. В засушливые годы глубина на верхнекамском плесе падала до 130 см, а на реке Белой — даже до 65 см и ниже, что серьезно затрудняло судоходство. Грузовые суда, работавшие в бассейне, вынуждены были использовать лишь 50–60% своей грузоподъемности [18].

Особенно остро потребность в улучшении состояния водных путей ощущалась в Башкирии. О значении водного транспорта для экономики республики говорил тот факт, что река Белая с притоками, пересекая ее с юго-запада на север, охватывала на своем протяжении 50% административных районов, где проживало 53,8% населения. Но из 6490 км водных путей Башкирии судоходными были лишь 799 км, да и они нуждались в очистных и дноуглубительных работах [19]. Положение в республике серьезно осложнялось в межень

и маловодные годы, когда судоходство в верховьях рек Белой и Уфа приостанавливалось, вследствие чего часть районов лишалась пассажирского сообщения и оказывалась оторванной от баз снабжения промышленными товарами.

Удельный вес грузооборота Вельского речного района в Камском пароходстве по второму пятилетнему плану должен был вырасти в два раза. Рост речных перевозок здесь был связан не только с увеличением объема традиционных грузов — хлеба, зерна, отправляемых по воде, но и с быстрыми темпами промышленного развития Башкирии. План экономического и социально-культурного строительства республики на 1933–1937 гг. предусматривал углубление русла и шлюзование рек Белой и Уфимки [20]. Сессия ВЦИК РСФСР, заслушав в январе 1933 г. доклад правительства Башкирии о советском, хозяйственном и культурном строительстве в республике, приняла решение провести гидротехнические работы также на участке Уфа-Ишимбай [21]. Благодаря гидротехническим работам длина судоходных водных путей в пределах Башкирской АССР во второй пятилетке увеличилась до 971 км. В 1939 и 1940 гг. были улучшены судоходные условия на реке Белой еще на 468 км пути [22].

Существенное значение для экономики региона имело освоение малых рек. Только по территории Западного Урала протекало более 300 небольших рек протяженностью до 14 тыс. км [23]. Их использование могло дать весомый хозяйственный эффект ввиду перегрузки железнодорожного транспорта. В 1929 г. Центральное управление водных путей СССР и Волжское пароходство начали проводить изыскательные работы на реках Чусовая, Вишера, Колва с целью более широкого включения их в хозяйственный оборот. Уже к концу первой пятилетки на малых реках Верхней Камы увеличился сплав леса [24]. При определении перспектив на вторую пятилетку президиум Уральской областной плановой комиссии предложил Камскому и Иртышскому управлениям речного транспорта включить в план освоение пригодных для судоходства участков рек Чусовая, Тавда, Сылва, низовьев реки Исеть [25].

Результаты выполнения плановых заданий таковы. После проведения дноуглубительных и очистных работ на отдельных участках

Чусовой и Сылвы началось движение ведомственных грузовых судов Камской ГЭС, треста «Уралзападолес». В большую воду при наличии достаточных глубин по реке Чусовой они перевозили грузы на расстоянии 157 км от устья и по реке Сылве — на расстоянии 135 км. Основное место в грузопотоке занимали дрова, пиломатериалы, плоты. Изучалась возможность выборочной организации движения по ним пассажирских катеров и трамваев [26]. Были подготовлены к временной эксплуатации наиболее глубоководные плесы реки Тавда. Регулярное же судоходство по малым рекам Урала в предвоенные годы из-за недостаточного бюджетного финансирования на гидротехнические работы отсутствовало. Движение судов осуществлялось по временной схеме, в основном в весеннее половодье.

Проводилась определенная работа по строительству и реконструкции речных портов, причалов, пристаней, развитию воднотранспортной связи. Так, в контексте разработки месторождений калийных солей в северных районах Западного Урала в первой пятилетке строился Соликамский речной порт. Во второй пятилетке реконструировался речной порт в Перми, шло переоборудование пристаней в Тюмени, Березниках, Левшино, Стерлитамаке [27].

III Всесоюзный съезд работников водного транспорта (1933 г.) поставил вопрос о внедрении диспетчерской системы руководства движением речных судов. Диспетчерская система представляла собой центр, куда поступала и обрабатывалась информация от всех основных служб пароходства и грузополучателей. Исходя из поступивших данных, диспетчер составлял маршрут движения каждого судна. Первым диспетчером в Вельском пароходстве стал А. М. Шипанов, потомственный волжский речник, затем перешедший со своим судном «Заструга» на реку Белую. Не порывая с основной работой, он закончил заочно курсы диспетчеров при Северо-Западном речном управлении в Ленинграде [28].

В 1932 г. все крупные пристани Башкирии были соединены с центральным диспетчерским пунктом в Уфе воздушной телефонной линией. Во второй пятилетке диспетчеры Камского пароходства, обслуживавшие грузовые и пассажирские суда на наиболее загру-

женных водных участках Пермь–Сарапул, Сарапул–устье Камы, получили возможность использовать селекторную связь. Внедрение диспетчерской системы стало важным шагом к составлению графика движения речных судов.

Таким образом, техническая реконструкция водного транспорта в годы предвоенных пятилеток была обусловлена постоянно растущими потребностями в перевозках. В программу реконструктивных работ входило: обновление, техническое переоснащение и ремонт флота, строительство новых и переоборудование действующих портов и пристаней, дноуглубительные и очистные работы в руслах рек, освоение малых рек, совершенствование воднотранспортной связи.

В итоге осуществления комплекса мер по техническому переоснащению речного транспорта Урала были достигнуты определенные результаты. Улучшилось техническое состояние флота. 56,7% судов, перевозивших грузы на реке Каме, были построены в годы индустриализации. На крупных пристанях и причалах основные погрузо-разгрузочные работы на 35,3% были механизированы [29]. Вместе с тем в целом техническая реконструкция речного транспорта Урала к началу Великой Отечественной войны не была завершена. Сохранялось его отставание от потребностей хозяйства. XVIII съезд ВКП(б) (1939 г.) констатировал: «На транспорте... нет равномерной реконструкции основных отраслей хозяйства» [30].

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 2. М., 1967. С. 184–189.
2. Фарватер — безопасный в навигационном отношении проход судов по водному пространству, обозначенный специальными знаками (бакенами, буюми и т. д.).
3. Межень — период, когда в реке наблюдается наиболее низкий уровень воды.
4. Уральский рабочий. 1929. 2 июля.
5. Камский водник. 1934. 11 янв.
6. ЦГАООРБ. Ф. 122. Оп. 2. Д. 189. Л. 34.
7. ГАНИОПДПДПО. Ф. 2. Оп. 5. Д. 185. Л. 71.
8. Там же. Оп. 1. Д. 73. Л. 17 об., 33.

9. Тиунов В. Индустриальные пятилетки Западного Урала. Пермь, 1977. С. 77; Камский водник. 1934. 15 янв.
10. ГАСПИТО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 522. Л. 3, 10-16; Д. 432. Л. 15; Д. 698. Л. 2; Копылов Д. И., Князев Д. И., Ретунский В. Ф. Тюмень. Свердловск, 1986. С. 175.
11. ГАСПИТО. Ф. 23. Оп. 2. Д. 4. Л. 8 об.
12. Копылов Д. И. и др. Указ. соч. С. 183.
13. Камский водник. 1934. 11 янв.
14. РГАЭ. Ф. 7454. Оп. 1. Д. 165. Л. 20 об.
15. ЦГАООРБ. Ф. 342. Оп. 1. Д. 110. Л. 98-99.
16. Камский водник. 1931. 8 февр., 29 апр.
17. Камский водник. 1932. 24 апр.; Обь-Иртышский водник. 1932. 4 окт.
18. Камский водник. 1932. 4 июля; ЦГАООРБ. Ф. 122. Оп. 10. Д. 201. Л. 73-74.
19. Большая советская энциклопедия. М., 1927. С. 121-122; Водник Башкирии. 1934. 20 марта.
20. Резолюции областных конференций Башкирской партийной организации и пленумов обкомов КПСС. Уфа, 1959. С. 615.
21. Социалистическое хозяйство Башкирии. 1933. № 1/2. С. 18, 28-29, 75.
22. Башкирская АССР: районный экономический справочник. Уфа, 1939. С. 47; Иванов В. На бельских просторах. Уфа, 1982. С. 95.
23. Звонков В. В. Развитие водного транспорта Молотовской области. Молотов, 1945. С. 6-7.
24. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 2. Д. 774. Л. 63-65, 69-71; Камский водник. Звезда. Уральский рабочий. Водный транспорт (совместные электронные выпуски газет). 1932. 8 авг., 11 авг.
25. ГАСО. Ф. 88. Оп. 1. Д. 3922. Л. 51.
26. Звезда. 1940. 10 янв.; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 14. Д. 906. Л. 36-37.
27. РГАЭ. Ф. 7456. Оп. 1. Д. 59. Л. 12; ГАРФ. Ф. 5455. Оп. 12. Д. 133. Л. 68; Оп. 14. Д. 147. Л. 26-27.
28. Иванов В. На бельских просторах. Уфа. 1982. С. 87-89; Камский водник. 1933. 1 апр.
29. ГАСО. Ф. 65. Оп. 3. Д. 1463. Л. 409-410; Д. 751. Л. 399-404; Уральское хозяйство в цифрах. 1927. С. 132.
30. XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б): стеногр. отчет. М., 1939. С. 269.