

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
профессионального образования
«Нижегородский институт управления - филиал
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации»

На правах рукописи

Рычков Игорь Александрович

**Становление и развитие Волжского речного пароходства
в 1917-1941 гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация

на соискание учёной степени кандидата исторических наук

Научный руководитель
доктор исторических наук,
профессор Халин А.А.

Нижний Новгород – 2019

Оглавление

Введение.....	3
Глава I. Волжское судоходство накануне революции и в период гражданской войны.....	27
§1. Состояние волжского флота накануне революции.....	27
§2. Национализация флота на Волге и формирование первых органов его управлением.....	45
§3. Волжская военная флотилия в гражданской войне.....	62
Глава II. Волжский флот в годы борьбы за восстановление народного хозяйства и в период нэпа (1921-1928 г.г.).....	82
§1. Волжский флот в период преодоления последствий гражданской войны.....	82
§2. Волжский флот в период восстановления народного хозяйства.....	90
Глава III. Волжский речной транспорт в предвоенный период (1928-1941гг.).....	102
§1. Развитие волжского речного транспорта в I пятилетке.....	102
§2. Развитие волжского речного транспорта во II пятилетке.....	119
§3. Развитие волжского речного транспорта в предвоенные годы, его состояние накануне Великой Отечественной войны.....	132
Заключение.....	153
Источники и литература.....	160
Приложения.....	189

Введение

Актуальность темы исследования.

Из современных видов транспорта, уступая ведущие роли железнодорожному и автомобильному, довольно интересной историей своего развития обладает водный. Существовал речной транспорт задолго до создания единого российского государства. При строительстве городов основным критерием выбора места было наличие реки. Водные пути позволяли налаживать торговые отношения, обеспечивать снабжение населения всем необходимым, оперативно перебрасывать вооружение и войска во время военных конфликтов.

Национальное достояние России – огромная сеть рек, увеличивается благоприятным распределением водных путей по её территории, особенно в Европейской части, и их удобством для судоходства. Заботу о сохранении данного природой богатства можно увидеть в главнейшем законодательном памятнике Московского государства - Соборном уложении 1649 года, одном из первых документов, регламентирующих речное судоходство: «А которые реками суда ходят, и на тех реках прудов новых, плотин и мельниц не делать, чтобы по тем рекам новыми прудами и плотинами судового ходу не перенять»¹. Таким бережным было отношение к водным путям в старину, они в те годы были одними из основных и доступных средств перемещения людей и грузов.

При всех своих преимуществах водная сеть при благоприятном распределении водных путей по территории страны имеет свои недостатки: сезонность, неблагоприятные условия речных русел, небольшая скорость передвижения, риски потери грузов в связи с их утоплением, а также замерзание рек на длительное время, в связи с этим полезный оборот судна уменьшается, сокращая выгоду от его содержания. Для речного транспорта характерна также

¹ Уложение государя, царя и великого князя Алексея Михайловича. Перепечатано из полного собрания законов. Государственная типография. – М.,1913. – С.29.

ограниченность сферы использования, связанная с особенностью конфигурации речной сети, такой, как извилистость русла.

Для речного транспорта характерна также ограниченность сферы использования, связанная с особенностью конфигурации речной сети, такой, как извилистость русла.

Наконец, главная особенность рек – их течение с севера на юг или наоборот. В связи с этим отсутствуют водные пути, связывающие запад и восток, железная же дорога может быть проложена в любом направлении, и это даёт ей большое преимущество перед водными путями. Тем не менее, даже с учетом всех указанных недостатков, при перевозке крупных партий грузов, таких, как зерно, уголь, нефть предпочтение отдаётся водному транспорту.

В 1823 году на Волге было образовано акционерное общество «Компания парового судоходства по реке Волге, Каме и Каспийскому морю», которое вскоре распалось. Учрежденное в Санкт-Петербурге два десятилетия спустя «Пароходное общество по Волге» стало более успешным: 7 сентября 1843г. Николаем II был рассмотрен и утверждён его устав. Этот день стал знаменательным для всего волжского судоходства – было положено начало его техническому перевооружению². Развитие парового судоходства привело к изменениям и непарового флота в сторону увеличения надёжности судов, их долговечности и грузоподъёмности³.

Учитывая отсутствие исследований, обобщающих процесс формирования и развития структуры управления водным транспортом в советское время, мы поставили перед собой задачу воссоздать основные мероприятия, проводимые правительством страны после национализации водного транспорта до начала

² История торговли и промышленности в России / под ред. П. Х. Спасского. - СПб., 1910-1914. [Т. 2. Вып. 8: Внутренние водные пути]. - 1913. – С.8-9.

³ Халин А.А. Система путей сообщения Нижегородского Поволжья и её роль в социально-экономическом развитии региона. (30-90-е гг. XIX в.) – Н.Новгород, 2011. –С.7.

Великой Отечественной войны. При исследовании процесса развития Волжского пароходства не упускались его специфические особенности. Имея важное государственное значение, работа речного транспорта подвергалась постоянному административно-правовому регулированию. Оборот капиталов, связанных с водным транспортом, приводил в движение, либо вызывал частичную стагнацию целого ряда отраслей экономики. Кроме этого, судоходству всегда была присуща высокая степень динамизма. Повышенный спрос на водные перевозки и обширная география путей сообщения обусловили создание, функционирование и развитие большого числа предприятий и объектов, обеспечивающих работу речной отрасли. Водный транспорт как производственно-территориальная структура оказывал влияние на многочисленные стороны экономического развития регионов, обуславливал размещение производства, способствовал развитию межрегиональных отношений.

В современных условиях структура транспортного флота многих организаций речного транспорта недостаточно эффективна. Она характеризуется разнотипностью и наличием устаревших судов, не в полной мере соответствующая структуре перевозок, характеристикам грузовых потоков и судоходным условиям. В ходе исследования мы установили, что аналогичные проблемы возникали и столетие назад, в связи с чем изучение исторического опыта является не только интересным, но может оказать теоретическую помощь в решении трудных задач, стоящих сегодня перед речниками.

Важной проблемой является несоответствие структуры транспортного флота судоходным условиям. На речных магистралях происходит снижение уровней гарантированных глубин, судоходная обстановка не позволяет грузить суда на полную осадку из-за недостаточных глубин: загрузка снижается до 25% от допустимой. Сфера применения буксиров-толкачей ограничена по той же причине. Разнотипность судов затрудняет управление перевозками и работой судов, организацию ремонта и технического обслуживания. Актуальность нашего

исследования состоит ещё и в том, что спустя почти столетие мы обращаемся к опыту тех, кто развивал речную отрасль.

Большое количество судов, находящихся в эксплуатации, построено по устаревшим проектам. Многие из них уже не отвечают требованиям научно-технического прогресса в судостроении, в этом причины значительных экономических потерь. Формирование рациональной структуры флота судоходных компаний речного транспорта, эффективное функционирование и развитие производственных мощностей является актуальной народно-хозяйственной проблемой, имеющей важное государственное значение. Изучение исторического опыта формирования управленческой структуры привело к тому, что сегодня мы вновь вернулись к идее создания мощной судоходной компании, способной выполнять более 20% речных перевозок в стране. Таким предприятием в 2020 году станет акционерное общество «Судоходная компания «Волжское пароходство», правопреемник Волжского государственного речного пароходства, становление и развитие которого стало целью нашего исследования. В его состав войдут такие гиганты, как Северо-Западное пароходство и нефтеналивное пароходство Волготанкер.

Актуальность темы диссертации также обусловлена необходимостью разработки новых подходов к рациональной структуре транспортного флота с учётом условий на рынке транспортных услуг. Возникают новые задачи, решение которых позволит повысить экономическую эффективность вновь создаваемых структур, при этом требуется реальная, а не расчётная эффективность реализуемых идей. Это пересмотр методологии обоснования типов судов, структуры флота и стратегии её формирования.

Учитывая своеобразие водного транспорта, нами более широко, чем это принято, в комплексе рассмотрены вопросы государственной политики в области развития речного транспорта, процесс развития волжского речного пароходства, неотъемлемой частью которого являлся процесс формирования оптимальной

структуры управления, исследован неотрывно от развития государственного речного флота в целом.

Объектом исследования является процесс становления и развития речного транспорта Волжского бассейна, происходивший в условиях национализации и экономического развития страны в целом и Поволжья в частности в годы социалистического строительства.

Предметом исследования является создание, становление и развитие системы управления водным транспортом Волжского бассейна в условиях национализации и социалистического строительства.

Хронологические рамки исследования.

Значительный объём, сложность и новизна проблематики потребовали ограничить временные границы 1917-1940гг., т.е. периодом, в который произошло становление речного транспорта как самостоятельной отрасли экономики страны.

Начальная дата работы обусловлена революцией 1917г., в результате которой произошла смена власти, сопровождавшаяся кардинальным изменением как самой структуры государства, так и его экономической формации. Беспрецедентная по своим масштабам национализация морского и речного транспорта, проведённая сразу после революции, положила начало становлению государственной транспортной системы. Начало Великой Отечественной войны, остановившей развитие речного транспорта, переориентированного на обеспечение потребностей фронта и народного хозяйства в перевозках, нами установлено в качестве верхней границы исследования.

Территориальные рамки диссертации определяются границами территорий областей, через которые проходит река Волга до впадения в Каспийское море. Экономическая значимость Нижегородского Поволжья во все годы всегда была высокой, а выгодность географического положения Нижнего Новгорода, стоящего на слиянии двух крупных рек – Волги и Оки, позволяла ему

во все времена быть связующим звеном между центральными и восточными регионами страны⁴, именно по этой причине город стал центром развития судоходства на Волге. Водный транспорт волжского бассейна развивался неотделимо от происходивших в стране процессов. Развивающаяся промышленность страны требовала от водного транспорта всё большего объёма перевозок, обеспечить которые не всегда представлялось возможным. В работе на основе документальных материалов наглядно показано непосредственное влияние работы волжского речного пароходства как на экономику Нижегородского Поволжья, так и страны в целом.

Степень разработанности темы.

Тема диссертационного исследования определена состоянием научной разработки проблемы, аспекты которой находили своё отражение в трудах, изданных после событий 1917г. Учитывая это, нами обозначено три периода историографии: *первый этап* – с 1920г. по 1940г.; *второй* – с 1945 до 1989 гг., завершает историографию *третий*, постсоветский период.

Начало *первого* периода отмечено значительным количеством работ, посвященных национализации волжского флота⁵. Главная цель этого беспрецедентного мероприятия – взятие под государственное управление морского и речного транспорта, была достигнута. В течение двух лет Гражданской войны

⁴ Халин А.А. История Волжского речного пароходства (середина XIX - начало XX в.). Монография. – Н. Новгород, 2017. – С.5.

⁵ Протопопов М.И. Коммунистическая партия в борьбе за национализацию водного транспорта и усиление работы его в период иностранной военной интервенции и гражданской войны (1918-1920 годы): автореферат дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Л, 1955. – 15с.; Чеботарев М. Н. Советский речной транспорт 1917-1941. – М, 1987. – 448с.; Можин В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство//Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки –М.1959. – С.91-116; Песикин Ф.А. К истории первых социалистических преобразований на речном транспорте в Нижегородском районе Волжского бассейна (1917-1918гг.) Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.81, 1967 г. – С.87-112; Пиппар И.Г. Монополизация речного транспорта на Волге. Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.87, 1968. – С.86-98; Зубков С.Н. Национализация Волжского речного флота в 1918г. Учёные записки Горьковского педагогического института им. М. Горького. Вып.49. – Горький, ВВКИ, 1965. – С.112-136.

шла борьба за право жить в новом государстве, совершенно очевидно, что этот период является «белым пятном» историографии речного флота, однако уже в 1920 г. вышла брошюра, материал для которой приходилось извлекать из различных статей в периодических изданиях и в специальных работах по путям сообщения. В заключении автор выразил уверенность, что исследования по истории волжского пароходства в частности и русского речного вообще продолжатся⁶. В следующем году, сразу по окончании Гражданской войны, ограниченным тиражом была издана брошюра, содержащая большой объём информации, непосредственно касающейся темы нашей работы. Она была подготовлена для доклада непосредственно В.И. Ленину и членам правительства⁷. Перспективам развития водного транспорта посвящена работа⁸, в которой рассмотрены мероприятия по восстановлению и развитию речного транспорта.

В 1923 г. вышли из печати «Краткие очерки из истории Союза рабочих водного транспорта»⁹. В сравнительно небольшой по объёму брошюре даётся подробная история возникновения и деятельности Союза рабочих водного транспорта, а также рассказывается о национализации флота, создании органов управления, перевозках, военных действиях, потерях флота, ущербе, нанесённом ему белогвардейцами.

Ряд авторов в своих работах рассмотрели не только положительные стороны управленческой политики в области речного транспорта в годы НЭПа, но ряд ошибок, допущенных в ходе поиска и практической апробации организационных структур по управлению транспортом¹⁰. Учитывая, что наиболее важнейшей

⁶ Миндовский В. К. К 100-летию Волжского пароходства. – Буй, 1920. – С.16.

⁷ Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918,1919,1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. Н. Новгород, 1921.

⁸ Сергеев, И.А. Условия развития водного транспорта. –М., 1920. – 48с.

⁹ Краткие очерки из истории Союза рабочих водного транспорта. Вольск,1923.

¹⁰ Гельфанд Л.Б. Командный состав транспорта СССР. Транспечать НКПС. 1924; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта 1913-1925гг. – М., 1925– 200с.; Неопиханов А.А. Русский транспорт и его планирование, – М., 1924; Корнилов Л.В. Речной транспорт на новый путь. –М., 1931.

функцией судоходства всегда было снабжение страны необходимыми грузами, данная проблема привлекала внимание историков, экономистов и специалистов. Причины снижения грузовых перевозок и увеличение пассажирских в своём труде выяснял И.А. Шубин¹¹, особенности работы флота в годы гражданской войны исследовал Н.Г. Васильев¹².

О готовности военных сообщений к войне подробно рассказано в информационном справочнике, изданном штабом РККА в 1928г.¹³ О состоянии водного транспорта накануне Первой мировой войны, а также о деятельности Распорядительного комитета по водным перевозкам с анализом проделанной работы рассказано в монографии профессора Букшмана Я.М.¹⁴

О работе волжского флота в период Гражданской войны написал объёмную статью начальник Волжского округа водных путей сообщения П.Я. Бовин. Автор показал трудности перевозок на Нижней Волге, когда при 50-градусной жаре и эпидемии холеры пришлось перевозить тысячи беженцев с Северного Кавказа, привёл цифровой материал о грузообороте и количестве задействованных судов. Значительная часть работы посвящена боевой деятельности волжской военной флотилии, приводятся цифры потерь волжского флота¹⁵.

Результаты работы речного транспорта за десять лет советской власти подробно проанализировал профессор Звонков В.В., ведущий советский учёный в области речного транспорта¹⁶.

¹¹ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. – М., 1927.

¹² Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М., 1939.

¹³ Ушаков, К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. Научно-уставной отдел штаба РККА. – М.;Л.: Гос.изд-во, 1928. – 193с.

¹⁴ Букшман Я.М. Военно-хозяйственная политика. Формы и органы регулирования народного хозяйства за время Мировой войны 1914-1918гг.– М.: Государственное издательство, 1929. – С.434-437.

¹⁵ Бовин П.Я. Волжский флот во время Гражданской войны. Водный транспорт, 1927. № 11. – С.440-444.

¹⁶ Там же, – С.425-432.

Историография советского периода продолжил вышедший в 1927 году монументальный труд И.А. Шубина, в котором автор рассказал о зарождении и развитии судостроения и судоходства в Волжском бассейне с древнейших времён до навигации 1925 года¹⁷. Периоду, исследуемому в работе, в этом монументальном труде уделено немногим более десятка страниц, насыщенных цифровыми данными без критического, с точки зрения его исторической ценности, анализа. Автором рассмотрен процесс национализации флота и начало его работы в годы гражданской войны, дана точная характеристика первых советских навигаций, книга представляла безусловный интерес для исследователей, быстро стала библиографической редкостью. Капитальный труд Шубина И.А. является одной из самых значительных и объёмных работ по истории волжского судоходства. При изучении данного труда замечено практически полное отсутствие ссылок на архивные документы. Причину этого понять можно, изучив биографию автора, служившего у одного из самых знаменитых людей Нижнего Новгорода конца XIX и начала XX века Д. В. Сироткина – известного судового промышленника на Волге, признанного лидера нижегородского купечества. Шубин И.А. по сути своей был экономистом, потому в его обширной монографии преобладают многочисленные ряды цифр, не подкреплённые библиографическими ссылками. Автор отмечал, что история волжского судоходства в советский период представляет большую и сложную тему, собирался посвятить ей особое исследование, однако продолжить свою работу Шубин не сумел – за приписываемую ему связь с Сироткиным он был арестован и 11 декабря 1937 года расстрелян¹⁸. Тем не менее, планка научной ценности фактического материала, собранного Шубиным И.А., была поставлена так высоко, что в дальнейших работах по истории и развитию речного транспорта все исследователи так или иначе опирались на труд Шубина.

¹⁷ Шубин, И.А. Волга и Волжское судоходство. Издание центрального правления речных пароходств, 1927.

¹⁸ Халин А.А. Историк Волжского судоходства Иван Александрович Шубин. //История Волжского речного пароходства (середина XIX - начало XXв.) – Нижний Новгород, 2017.

В 1929г. вышла в свет брошюра, содержащая основные показатели динамики народного хозяйства с 1876 по 1913гг., а также в советский период – 1922-1927гг.¹⁹ Данные были составлены в связи с подготовкой Центральным правлением государственных речных пароходств перспективного плана перевозок по внутренним водным путям Союза ССР.

В 30-е годы началась публикация материалов, касающихся боевой деятельности Волжской военной флотилии. Так, действия Камского отряда Волжской флотилии, связанные с Ижевско-Воткинским восстанием, подробно изложены в виде дневника комиссаром И.Н. Колбиным, который являлся непосредственным свидетелем описываемых событий²⁰. Историческая ценность дневника в подробном описании боевой деятельности флотилии. Скрупулёзность изложения фактов привела к тому, что в 1961 г. книга попала в список изданий, изымаемых из библиотек, в связи с чем публикация длительное время была практически недоступна для читателя. Нам удалось ознакомиться с данной книгой, в работе можно увидеть ряд ранее не опубликованных, весьма интересных фактов, в частности, о неоправданно больших потерях личного состава Волжской военной флотилии, о значительном превосходстве белой флотилии в целом ряде сражений. В 1934 г. увидела свет «Хроника действий флотилии», составленная Н.И. Ульяновым на основе боевых донесений и мемуаров речников²¹, в которой многие боевые эпизоды расписаны буквально по часам. Применяя военную терминологию, хроники можно назвать журналом ведения боевых действий. В основном она согласуется с мемуарами И.Н. Колбина, но в отдельных случаях свидетельства расходятся. Несмотря на малодоступность издания, оно также было изучено нами, и ранее закрытые для читателей факты, такие, как планирование и проведение

¹⁹ Товарное движение на внутренних водных путях довоенной России и Советского Союза. / Сост. Поплавский И.С. / Статистический сборник. ЦСУ СССР. – М., 1929.

²⁰ Колбин И.Н. Борьба за Каму и Волгу в 1918г. –Л., 1931.

²¹ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький, 1934г.

боевых операций на суше и воде, потери в живой силе и плавсредствах, нашли своё отражение в диссертации.

Таким образом, в предвоенные годы изучение истории волжского речного пароходства в условиях национализации флота и организации его работы было непосредственно связано с реальностью тех дней. Можно сказать, историки писали «живую историю». Безусловно, наибольшее внимание привлекли вопросы, связанные с национализацией пароходного дела, а также с деятельностью Волжской военной флотилии. Часто авторами выступали сами участники событий. Это определило и основной итог первого историографического периода: накопление знаний о фактах, событиях, людях и почти полное отсутствие анализа и научных обобщений.

Война прервала историографический процесс. Его продолжение связано уже с новыми историческими условиями, что позволяет нам говорить о начале второго этапа изучения поставленной научной проблемы.

В 1952 г. история Волжской флотилии дополнилась новыми материалами²², о ней в советский период было издано большое количество самых по своему содержанию книг²³. Написанные разными авторами, все они имели одну идеологическую направленность, дополняя друг друга различными подробностями, нередко не имеющими под собой твёрдой доказательной базы.

Об условиях, в которых производились речные перевозки, интересные фактические данные содержатся в работе Грипася С.Р. В частности, он сообщает

²² Мордвинов, Н.Р. Волжская военная флотилия 1918-1920гг. –М., 1952.

²³Гражданская война в Поволжье, 1918-1920. – Казань.1974; Гражданская война в России: Борьба за Поволжье. – М., 2005; Кузнецов Н.И. Последняя операция Речной Боевой флотилии. // Моряки в Гражданской войне. – М., 2000; Фёдорова Т.С. Волжская военная флотилия в борьбе за власть Советов (1918-1919). Сборник документов. – Горький, 1979; Раскольников Ф.Ф. На боевых постах – М, 1964; Труфанов А. Ю. Волжская военная флотилия в годы гражданской и Великой отечественной войн автореф.дис... канд. истор. наук: 07.00.02/ Нижний Новгород, 2005; Широкопад А.Б. Великая речная война. – М., 2006.

подробности эвакуации Саратова, когда Саратовский рейд оказался закупоренным вследствие обмеления Волги. Водники прорыли проходы в мелях и вывели флот²⁴.

К 40-летию Октябрьской революции вышел сборник статей²⁵, освещающих историю речного транспорта СССР за четыре десятилетия. Нарком речного флота Шашков З.А., которого за его заслуги в деле становления речного флота называли «адмирал речного флота»²⁶, написал в сборнике статью, посвящённую формированию органов управления речным флотом²⁷. Сведения о работе волжского речного транспорта в других статьях можно увидеть лишь в качестве иллюстрации к основной теме.

Развитие Волжского речного транспорта в различных периодах рассмотрел Абрамов А.И.²⁸ В работах автора производится обзор перевозочной работы, причины снижения грузооборота, меры, принятые руководством пароходства для преодоления трудностей, возникших по окончании Гражданской войны и в годы первых пятилеток. Работа водного транспорта после его национализации и до начала войны освещена в работах М.Д. Амусина²⁹, они имеют в основном описательный характер, изредка иллюстрированы цифровыми показателями. В 1964 г. Д.А. Амусин защитил диссертацию, посвящённую роли работников речного

²⁴Грипась С.Р. От национализации флота до социалистической реконструкции водного транспорта. Водный транспорт СССР за 15 лет. – М., 1932. – С.33-52.

²⁵ Речной транспорт СССР. 40 лет (1917-1957). Сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. – М., 1957.

²⁶ Виноградова Н.А., Смирнов Н.Г. Адмирал речного флота. – М., 2005.

²⁷ Шашков З.А. Основные этапы развития советского речного транспорта. 1917-1957. – М., 1957. – С.12-19.

²⁸ Абрамов А.И. К вопросу о развитии Волжского речного транспорта в 1921-1940г.г. /В кн.: Куйбышевский плановый институт. Учёные записки, вып.7. Куйбышев, 1961. – С. 127-148, его же: Волжский речной транспорт в 1917-1920гг. /В кн.: Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки: Сборник статей/ Под ред. И. Н. Шемякина. – М.,1959. – С. 194-211; его же: Абрамов, А. И. Развитие речного транспорта Волжского бассейна в 1917-1940 гг. [Текст]: Автореферат дис. на соискание учен. степени кандидата экон. наук / Моск. ордена Трудового Красного Знамени ин-т нар. хозяйства им. Г. В. Плеханова. - М, 1962. –14 с.

²⁹ Амусин М. Д. Речной транспорт за 50 лет советской власти –М. 1967; Амусин М. Д. Советские речники в годы борьбы за построение социализма (1933 - 1937 гг.). –М. 1964; Амусин М.Д. Становление и развитие советского речного транспорта в свете ленинских идей. – М.: Труды ЦНИИЭВТа, вып.72, 1972; Амусин М.Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933-1937). – М., 1963.

транспорта во второй пятилетке³⁰. В ней он рассказал о трудностях, которые пришлось преодолеть работникам речного флота в ходе второй пятилетки, раскрыл причины медленного роста перевозок, подробно рассказал о новых методах работы речников, развитии материально-технической базы, совершенствования системы подготовки кадров. Вместе с тем, подробного анализа перевозочной работы и методов функционирования управленческой системы и в этот раз не проводилось.

Отдельные вопросы истории волжского судоходства рассмотрел в своих статьях Фурер Л.Н.³¹ Автор обобщил работы по данной теме и обозначил основные направления исследований в области истории волжского флота, в частности, выяснение роли флота в снабжении страны хлебом, топливом и другими жизненно необходимыми грузами. Для это был необходим детальный анализ значения волжского судоходства в различные периоды интервенции и гражданской войны, так как это значение было не всегда одинаково вследствие климатических условий и состояния других видов транспорта.

О деятельности волжского речного флота от дореволюционного периода до начала 70-х годов можно узнать в книге, подготовленной коллективом историков Горьковского института инженеров водного транспорта (ныне – ВГУВТ)³². В книге рассказано о трудном пути, который пришлось пройти волжским речникам от бурлачества до лучшего в мире речного флота, однако в целом книга является описательным произведением отчётливо выраженного патриотического направления. Результатом более глубокого научного исследования стал выход коллективного труда авторов, в котором изложена история речного транспорта России до революции 1917г, освещены вопросы организации судоходства, возникновения и технического совершенствования парового флота, создания и

³⁰Амусин, М. Д. Советские речники в годы борьбы за построение социализма (1933-1937 гг.): дис. ... канд. ист. наук. – М., 1964. – 307с.

³¹ Фурер Л.Н. Из истории волжского судоходства (1918-1921гг.) /В кн.: Из истории Татарии. Краеведческий сборник. – Казань,1965. – С.77-122; его же: Некоторые проблемы историографии Волжского судоходства (1917-1921). /В кн.: Казанский педагогический институт. Учёные записки. Вып.71, сб.4. – Казань,1969. – С.148-167.

³² Это было на Волге. Коллектив авторов. – Горький, 1972.

развития судоходных предприятий³³. Через два года вышла ещё одна работа коллектива авторов³⁴. В книге подробно изложена история отечественного речного флота с момента национализации в феврале 1918г. до нападения гитлеровской Германии на Советский Союз. Значимость Волжского бассейна для экономики страны авторами подчёркивается практически в каждой главе.

Юбилей Советской власти в конце 60-х годов был ознаменован выходом коллективной работы авторов, подробно рассказавших о трудовой деятельности речников, сделавших весомый вклад в развитие экономики страны³⁵, в историографию Волжского пароходства внесли свой вклад ветераны речного флота³⁶. Ценную информацию о развитии внутренних водных путей содержит справочник другого коллектива авторов³⁷.

В конце советского периода был издан сборник, в котором рассказано о об истории создания и развития транспорта за годы советской власти³⁸.

В послевоенные годы история волжского речного пароходства пополнилась значительным количеством статистических данных. Это был результат работы, проделанной сотрудниками Министерства речного флота СССР (с 1956 г. – РСФСР), а также работников организаций речного транспорта, предоставивших исторические справки, документы, основанные на материалах местных архивов. Тем не менее, история Волжского пароходства по-прежнему осталась мало знакомой для речников. Специальные исследования были представлены изданиями

³³ Чеботарёв М.Н., Амусин М.Д., Богданов Б.В., Иваницкий В.А., Честнов Е.И. Речное судоходство в России. – М: Транспорт, 1985.

³⁴ Советский речной транспорт 1917 - 1941 гг. – М., 1987.

³⁵ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. Под редакцией Назарова М.С., Чернова М.И., Митаишвили А.А. – М., 1967.

³⁶ Вспоминая былые походы: Сборник воспоминаний ветеранов Волжской военной флотилии– Горький: ГКИ. 1959; Вышкинд П.А. Волга - гордость России. – Горький.1968; Шалагин Б.А. Волгари. – Горький.1971; Волга. –М.: 1952; Белодворцев А.И. Течёт моя Волга. –Горький.1982; Волга: Люди и корабли (1843-1993). –Н. Новгород. СК «Волжское пароходство» 1994; Кублицкий Г.А. Про Волгу, берега и годы. –М., 1971.

³⁷ Порочкин Е.М., Зарбаилов А.Ю. Внутренние водные пути СССР. Справочник. – М., 1975.

³⁸ Транспорт страны Советов. –М: Транспорт, 1987. -312с.

с ограниченным тиражом, которые освещали только отдельные периоды развития, при этом содержали в основном оценку итогов работы и результаты производственной деятельности. Основным итогом второго историографического периода стала сформированная документальная база, позволяющая объективно оценить процесс становления речного транспорта страны и Волги в изучаемый нами период. Именно эти источники позволили собрать материал, на котором базировались как труды наших предшественников, так и наше исследование.

В 2000 г. была защищена диссертация, в которой рассматривался волжский флот в период НЭПа³⁹. Наполненная хорошим статистическим содержанием, несомненный научный интерес представляет работа Харловой Е.В.⁴⁰ Особо следует отметить работы Гоманенко О.А.⁴¹, касающиеся работы волжского транспорта в годы первых пятилеток. Проблемы реорганизации управления водным транспортом достаточно подробно отражены в статье Коменкова Х.Н.⁴²

В последние годы историография речного флота пополнилась новыми изданиями. Структура и функции центральных органов по управлению водными путями подробно описаны в четырёхтомном справочнике⁴³. В 2017 г. вышел

³⁹ Щавлев, В.И. Волжский флот в период новой экономической политики 1921 - 1928 гг.: взаимосвязь политики и экономики: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Н.Новгород, 2000. – 279с.

⁴⁰ Харлова, Е.В. Речной транспорт Западной Сибири в 1921 – 1941 гг.: автореферат дис. ... канд. ист. наук/ Е.В. Харлова. – Тюмень, 2012.

⁴¹ Гоманенко, О. А. Нижневолжское речное пароходство накануне и в период Великой Отечественной войны. 1940 – 1945 гг.: Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Волгоград, 2007; Её же: Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта). Научный диалог. 2017. № 5; Её же: К истории финансово-хозяйственной деятельности Волжского речного транспорта в период НЭПа и первой пятилетки. Вестник Волгоградского государственного университета. 2016. № 1 (37). – С. 75-84; Её же: Экономический эффект реорганизации речного транспорта на Волге в 1934–1936 годы // Известия Саратовского ун-та. Новая серия. Серия. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 4. С. 543–547. DOI: 10.18500/1819-4907- 2017-17-4-543-547; Гоманенко О.А., Сидоров С.Г. Водная коммуникация в транспортной системе Сталинграда накануне и в период Великой Отечественной войны. Известия Волгоградского государственного технического университета. 2006. № 5 . – С. 166-173;

⁴² Коменков, Х.Н. Проблемы реорганизации управления водным транспортом России в период национализации морского и речного флота. Тамбов: Грамота, 2011. № 4.– С.58-60.

⁴³ Высшие и центральные государственные учреждения России: 1801-1917гг. Т.3. Центральные государственные учреждения. –С.43-44, 53, 66-67.

сборник, содержащий статьи об истории русских пароходов⁴⁴. В 2018 году под руководством профессора Халина А.А. вышла коллективная монография авторов⁴⁵. В ней освещены вопросы национализации волжского флота, его становления в системе социалистической экономики, участия в Гражданской и Великой отечественной войнах.

Итогом третьего историографического периода стали публикации научных трудов, охватывающих самые разнообразные стороны деятельности речного транспорта практически во все периоды его развития, однако ни в одной работе этапы формирования структуры управления речным флотом так и не были рассмотрены, как не проводился и анализ качественной и количественной характеристики перевозочной работы. При наличии значительного объёма информации по истории волжского судоходства, историческая наука не располагает научным трудом, отражающим становление волжского речного флота в 1917 - 1941 гг. Практически не изученный процесс формирования и становления системы управления речным флотом определил нам главную цель исследования.

Целью исследования является комплексное изучение мероприятий, осуществляемых руководством страны и волжского речного пароходства по восстановлению транспорта, решению кадровых вопросов, организации перевозок и строительства новых судов, при этом главное внимание акцентируется на становлении и апробации в деле структуры управления речным транспортом. Выполнение поставленной цели предполагает решение следующих **задач**:

- провести историографический анализ темы, выявить степень её изученности;
- дать оценку состояния речного транспорта Волжского бассейна к концу 1917 г.;

⁴⁴ Эра пароходов. История парового судоходства и судостроения. – СПб. 2017.

⁴⁵ Очерки истории Волжского речного пароходства в XX-начале XXI в.: монография /А.А. Халин, Г.П. Абаева, П.В.Борисов, Д.Б. Педанов, В.А. Першин, И.А. Рычков. – Н.Новгород: НИУ РАНХиГС, 2018. -160с.

- рассмотреть обстоятельства, способствовавшие национализации флота, подробно исследовать этапы поиска и апробации организационных форм управления речным флотом;
- показать роль водного транспорта в Гражданской войне, в частности, Волжской военной флотилии, выявленные в этот период её преимущества и недостатки;
- изучить работу волжского речного флота при ликвидации последствий Гражданской войны и в условиях новой экономической политики;
- проанализировать особенности государственной политики в части, касающейся водного транспорта в предвоенный период, рассмотреть формы, методы и механизмы руководства речным транспортом;
- подробно исследовать становление и развитие речного транспорта Волжского бассейна, акцентируя внимание не только на достижениях, но анализируя ошибки, допущенные при проведении технической модернизации флота;
- рассмотреть изучаемую проблему как неотъемлемую часть становления транспортной инфраструктуры страны, осветить вопросы, ранее не подлежавшие изучению ввиду закрытости сведений о них;
- способствовать введению в научный оборот ранее неопубликованных архивных документов, информативных для изучения исторической проблематики периода развития речного флота от национализации до начала Великой Отечественной войны.

Источниками исследования стали материалы, выделенные нами в следующие группы:

Опубликованные:

- законодательные акты;
- статистические сборники;

- периодические издания;

Законодательная документация: указы, декреты, постановления и другие нормативные акты органов государственной власти, Совета Народных комиссаров, Наркомата водного транспорта и Министерства путей сообщения СССР. В фондах государственного архива экономики (далее - РГАЭ) нами собраны и изучены важные сведения о создании и деятельности государственных пароходств⁴⁶. Также были привлечены ранее неопубликованные документы правления волжского пароходства, изучение которых позволило понять, каким образом руководство пароходства планировало и решало вопросы по развитию волжского флота⁴⁷.

Статистические материалы, содержащие количественные характеристики, стали основными источниками экономической составляющей исследования. Такие материалы нами собраны в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ)⁴⁸, в Центральном архиве Нижегородской области (ЦАНО)⁴⁹, Государственном архиве Пермского края (ГАПК)⁵⁰.

Материалы периодической печати, прежде всего газеты «Водный транспорт», «Волго-Невский проспект», «Большая Волга», специальные издания - журналы «Водник», «Волжское судоходство» являются источником, отражающим реальное положение дел на речном транспорте в исследуемый период и характеризующим его практически со всех сторон деятельности.

⁴⁶ РГАЭ Ф.1884, 2274, 3416, 4372, 5455, 7458.

⁴⁷ Доклад о финансово-материальном и имущественном положении и о выполненной работе Волжского государственного речного пароходства за истекшие 6 лет (1923-1928 гг.) и о перспективах ВГРП на предстоящее 4-летие. Н. Новгород, издание Правления ВГРП, 1929г.; Контрольные цифры перспективного пятилетнего плана Волжского государственного речного пароходства (1928-1932гг.); Краткий доклад правления ВГРП о состоянии хозяйства волжского государственного пароходства за 1926-1929гг. и перспективах перевозок по 5-летнему плану. – Н. Новгород, издание Правления ВГРП, 1929г.

⁴⁸ Ф.7458 Оп.1. Д.1307, 1308,1589, Оп.8. Д.1451.

⁴⁹ Ф.1631 (Волжское государственное речное пароходство) Оп.1. Д.2. Оп.2. д.28,46, 75, 148, 223, 307, 308, 378. Оп. 3. Д.112, 121. Оп.4. Д. 225, 632, 850, 891, 893, 1148, 1398. Оп.6. Д.2,5, 15а, 26,3

⁵⁰ ГАПК. Ф.196. Оп.3. Д. 382, 386.

Документы личного происхождения представлены сборниками воспоминаний ветеранов⁵¹. Однако авторы мемуаров, в зависимости от политической обстановки в стране, излагают события в выгодном для себя и издательства ключе, полностью доверяться данной категории источников в полном объёме и делать какие-либо выводы на их основе мы не считаем возможным.

Неопубликованные:

Делопроизводственная документация, представляющая собой комплекс источников, наработанных в ходе управленческой деятельности государственных и региональных органов управления речным транспортом. В него вошли приказы, распоряжения, протоколы комиссий и съездов, доклады, отчеты, акты, справки и выписки, ранее не вводимые в научный оборот. Так, финансовая документация отдела экономики и планирования позволила получить подробную информацию о развитии Волжского бассейна⁵².

Наши выводы о развитии речного транспорта Нижегородской губернии (с 1932 г. Нижегородского края, с 1937 года - Горьковской области), системы управления, организации перевозочной деятельности, особенности трудовой деятельности работников речной отрасли базируются на документах из фондов Центрального архива Нижегородской области (ЦАНО) и Государственного общественно-политического архива Нижегородской области (далее в тексте - ГОПАНО)⁵³. С помощью сотрудников архива Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ) были привлечены материалы о деятельности Волжского пароходства, хранящиеся в архивах и музеях как непосредственно университета, так и Нижегородского речного училища им. И.П. Кулибина, Кроме того, отдел по связям с общественностью АО «Волга-флот»,

⁵¹ Вспоминая былые походы: Сборник воспоминаний ветеранов Волжской военной флотилии /Сост. В. Ф. Аржанова, А. Н. Лобызов. – Горький: ГКИ, 1959; Это было на Волге. Коллектив авторов. – Горький: Волго-Вятское книжное издательство, 1972.

⁵² ГАНО. Ф.1631. д.2,28,46,75, 148,176-179, 223, 307, 308, 378, 63332, 850, 893, 1148, 1398.

⁵³ ГОПАНО. Ф.1. Д. 2058, 2333, 2360, 2979, 3002, 4154, 4164, 5327, 5675.

судоремонтные заводы и другие организации речного транспорта Нижегородской области предоставили в распоряжение автора исторические справки, документы, основанные на материалах местных архивов, музеев и т.д.⁵⁴ Это существенно расширило документальную базу, дополнив исследование фактами и деталями, отсутствующими в материалах центральных архивов.

В работе нами использованы материалы Российского Государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ, г. Санкт-Петербург) и Российского государственного военного архива (РГВА, г. Москва), отражающие боевую деятельность Волжской военной флотилии и её взаимодействие с частями Восточного фронта.

Кроме вышеперечисленных групп источников, у автора появилась возможность воспользоваться ранее не использованными источниками. К ним относятся документы центральных архивов, а также документация специального отдела Волжского пароходства. Обширный массив информации, полученный в ходе исследования, позволил ввести в научный оборот сведения, ранее не привлекаемые историками к работе.

Научная новизна диссертации заключается в том, что:

- впервые в исторической науке предпринято исследование становления и развития системы управления речным судоходством в условиях национализации и формирования нового государственного сектора экономики;
- при изучении поставленной научной проблемы было привлечено значительное количество источникового материала, в том числе архивного и ранее не включенного в научный оборот;

⁵⁴ Архив Волжского пароходства. Ф.34-36. Архив спецотдела ВГРП, Д.17-19, 21-24.

- в работе определены причины успехов и неудач при становлении одной из важнейших отраслей экономики страны, формировании системы управления ей в условиях социалистического строительства;

- автором рассмотрены особенности политики государственных органов в отношении водного транспорта на разных исторических этапах: при его национализации; в годы гражданской войны; работы в условиях нэпа;

- в работе представлены и изучены объёмы всех видов перевозок в годы первых пятилеток, при этом внимание акцентируется на поэтапном изменении как структуры руководства, так и методов достижения поставленных целей;

- впервые введены в научный оборот значительные по своему объёму и содержанию статистические данные, ранее не привлекаемые исследователями, которые стали подтверждением как правильности выбранной модели управления, так и её соответствия требованиям экономики.

Теоретическая и практическая значимость работы состоит в использовании результатов проделанной работы в научных исследованиях по отечественной истории, при чтении лекций для специалистов морского и речного транспорта. Обобщённые статистические данные за период исследования предоставляют возможность с максимальной подробностью на примере Волжского речного пароходства проанализировать работу отечественного речного транспорта в период от национализации до начала Великой Отечественной войны.

Методологическая основа работы базировалась на научности, историзме, объективности и системности, а также хронологическом методе исследования. Развитие Волжского речного пароходства в 1917-1941 гг., рассматривалось на фоне развития Поволжья и государства в целом.

Конкретно - исторический метод анализа архивных источников позволил эффективно ввести в научный оборот новые данные, наполнить работу фактическим содержанием, обогатить важными подробностями. Историко -

сравнительный метод позволил сопоставить основные результаты работы волжского пароходства в различные периоды его деятельности. Модернизацию судоремонтных заводов, освоение новых водных путей и развитие инфраструктуры нам удалось изучить с помощью синхронистического метода, позволившего систематизировать и изложить материал в строгой временной последовательности, на основе полученных данных стал возможен полноценный анализ деятельности крупнейшего пароходства страны.

Структурно-функциональный метод был использован при изучении элементов управленческой структуры, их взаимосвязи и эффективности. Для анализа финансово-хозяйственной деятельности пароходства и оценки иных качественных показателей был использован метод статистического анализа. Его применение дало возможность проследить динамику изменения расходов на капитальное строительство, постройку новых судов, улучшение путей судоходства, увеличение грузооборота и пассажирских перевозок в исследуемый период.

Основные положения, выносимые на защиту.

1. Состояние водного транспорта и судоходных путей России к концу 1917г. не позволяли рассматривать их в качестве важного элемента в ходе ведения войны. Мировая военная история прецедентов в организации масштабных перемещений военных грузов в период ведения боевых действий не имела. В период Первой мировой войны речной транспорт работал исключительно для получения прибыли частными судовладельцами, интересы государства во внимание не принимались.

2. Переход водного транспорта под контроль государства создал условия для его успешного развития. Правительство страны получило возможность управлять флотом из единого центра, что в условиях военного времени стало определяющим фактором достижения победы в Гражданской войне.

3. Управление Волжской военной флотилией как самостоятельным боевым формированием стало первым в мировой военной истории опытом использования речных судов в боевых действиях, с этой точки зрения полученный опыт управления войсками при поддержке вооружённых речных судов является уникальным.

4. При формировании советской системы управления речной транспортной отраслью было опробовано несколько организационных структур. Подбирая и испытывая на деле наиболее эффективную форму управления, правительством страны одновременно осуществлялись меры, направленные на восстановление и техническую модернизацию транспорта.

5. В условиях новой экономической политики была проведена перестройка работы речного флота, направленная на решение общегосударственных задач. В условиях нэпа водный транспорт развивался благодаря динамике экономического развития страны и региона.

6. В годы первых советских пятилеток были достигнуты серьёзные успехи в области развития и реконструкции путевого хозяйства, механизации погрузочно-разгрузочных работ. Практически полностью уничтоженное и разрушенное в военный период водное хозяйство страны и Волги восстанавливалось, обеспечивая основные требования по перевозкам в предвоенные годы.

7. На создание и апробацию наиболее эффективной управленческой системы потребовалось два десятилетия напряжённой работы, в течение которых речной флот страны стал лучшим в мире. Приобретённый в годы Гражданской войны и последующего восстановления хозяйства опыт руководства речным флотом и сформированная система управления, на практике доказавшая свою эффективность и функциональность, позволили в период Великой Отечественной войны с высоким качеством организовать перевозочную работу на реках страны, внося тем самым существенный вклад в победу советского народа над немецким фашизмом.

Степень достоверности и апробация результатов исследования.

Выводы и результаты проделанной работы изложены в 18 научных статьях, 4 из которых размещены в научных изданиях, определённых перечнем журналов ВАК РФ общим объёмом 24 п.л. Автор также выступил на X международном симпозиуме «История и политика: Антикризисная стратегия: опыт и современность», проходившем в Н. Новгороде 24-26 мая 2016г. с докладом на тему «Государственная стратегия управления водным транспортом в условиях кризиса 1920-х гг. (на примере Волжского речного пароходства)», на XIII международной конференции «Перспективы развития научных исследований в 21 веке», проходившей 28 марта 2017г. в г. Махачкала с докладом на тему «Речные сражения гражданской войны», на конференции, проходившей 29-30 ноября 2017г. в г. Уфа с докладом на тему: «Волжская военная флотилия: неизвестные страницы истории».

Структура диссертации определена её целью и задачами. Исследование включает в себя введение, три главы, разделённые на параграфы, заключение, перечень использованных архивных и литературных источников, а также табличные и схематичные приложения общим объёмом 26 страниц.

Глава 1. Волжский флот накануне революции и в годы гражданской войны

§ 1. Состояние волжского флота накануне революции

Россия от природы одарена обширной сетью естественных водных путей. Крупнейшая река европейской части России Волга судоходна от Ржева до Астрахани на протяжении 3260 км. (при общей протяжённости в 3690 км.)⁵⁵ Площадь Волжского бассейна – свыше 1500 км². Всего в Волгу впадает 132 реки, в том числе 77 левых притоков и 55 правых, общее же количество рек, впадающих в Волжский бассейн, превышает одну тысячу⁵⁶. Длина рек, озёр и каналов бассейна Волги к началу 1917 г. составляла 77 441 км, из них судоходных 55 459 км, это более 20% от общероссийских показателей⁵⁷. Волга в своём течении разделена на три части: верхняя (от истока до места впадения Оки в Волгу в районе Нижнего Новгорода), средняя (от устья Оки до района впадения Камы) и нижняя (от устья Камы до Каспийского моря)⁵⁸.

Общая длина рек, озёр и каналов России, служивших путями сообщения, составляла на 1 января 1913 г. 387 037 км, при пригодных к лесосплаву и судоходству 189 895 км. пароходное сообщение производилось только на 69 000 км.⁵⁹ Для сравнения - обладающая обширной речной сетью Бразилия имела в своём распоряжении 60 тыс. км. водных путей, а Соединённые штаты всего 47 тыс. км.⁶⁰ Многочисленные разветвленные речные бассейны на протяжении столетий образовали обширную транспортную сеть, обслуживать которую в полном объёме правительство России не имело возможности: за весь период до 1917 года на

⁵⁵ Казанский Н.Н. География путей сообщения. – М.: Транспорт. 1980. – С.199.

⁵⁶ Путеводитель по Волге и судоходным рекам Волжского бассейна на навигацию 1937 г. – М.: Наркомвод. 1937. – С.13.

⁵⁷ Статистический сборник за 1913-1917 гг. (Выпуск второй). Труды Центрального Статистического Управления том VII, выпуск 2, – М., 1922. – С.203.

⁵⁸ Россия. Большой лингвострановедческий словарь / Под общ. ред. Ю. Е. Прохорова. – М.: АСТ-ПРЕСС. – С.107

⁵⁹ Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. Научно-уставной отд. Штаба РККА. – М., Л.: Гос.изд-во.1939. – С.126.

⁶⁰ Вольф М.В. и Мебус Г.А. Статистический справочник по экономической географии СССР и других государств. – М.: ГИЗ, 1926. – С.284.

приведение в порядок речных путей было вложено немногим более 250 млн. рублей⁶¹. По этой причине грузонапряжённость рек была чрезвычайно низкой – на 1 км судоходных рек в России приходилось 450 т., в Германии – 8 000т, в Великобритании – 5 000 т.⁶²

7 сентября 1843г. Николаем II был рассмотрен и утверждён устав «Пароходного Общества по Волге». Волжское судоходство стало развиваться быстрыми темпами и вскоре кардинально изменило обстановку движения грузов по великой русской реке⁶³. Вторая половина XIX века в России отмечена активизацией деятельности пароходных обществ: за период с 1851 по 1869 гг. количество пароходов, принадлежавших обществам и частным лицам, составило 623 единицы, увеличившись за 18 лет в девять раз⁶⁴.

Созданное 15 июня 1865 г. указом Императора Александра II в России Министерство путей сообщения не помогло улучшить водные пути. Всецело увлекшись железнодорожным строительством, оно не только забросило водные пути, но фактически обрекло их в жертву железным дорогам, которым оказывалось всемерное покровительство и прилагались все возможные усилия к расширению сети железных дорог. Правовое положение водных путей регулировалось устаревшими циркулярами. Так, основной судоходный закон – Устав путей сообщения - в начале XX представлял из себя ряд несоответствующих требованиям времени статей, в большинстве своём тормозящих развитие судоходства.

Не лучшим образом обстояло дело на местах. Главная проблема была в том, что постановка высшего технического образования зависела опять же от Министерства путей сообщения, которое, игнорируя водные пути, не заботилось о подготовке специалистов для них. Молодые инженеры были высокого мнения о

⁶¹ Водный транспорт СССР (к III сессии ЦИКа СССР). Изд. ЦК Водников. – М., 1927. – С.16

⁶² Васильев Н. Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М., 1939. – С.24.

⁶³ История торговли и промышленности в России / под ред. П. Х. Спасского. - СПб., 1910-1914. [Т. 2. Вып. 8: Внутренние водные пути]. - 1913. – С.8-9.

⁶⁴ Материалы для статистики речного судоходства в Европейской России. / Статистический временник Российской империи. Серия 2. Т. 2. 1872 г. – С.LXXIII.

своей подготовке, пренебрежительно относились к волгарям-практикам. С первых дней вместо созидательной работы начался губительный для дела разлад, в котором право и справедливость были на стороне волгарей, а сила в руках путейцев⁶⁵.

Непосредственным решением вопросов, касающихся водных сообщений, в Министерстве занимался Департамент шоссейных и водяных сообщений, в мае 1899г. преобразованный в Управление водяных и шоссейных сообщений и торговых портов. Его основными функциями были:

- рассмотрение финансовых смет, их составление и исполнение;
- рассмотрение правил плавания по внутренним водам, перевозки пассажиров и грузов на пароходах и других судах;
- рассмотрение уставов судоходных предприятий и акционерных обществ, правил судоходства и сплава леса, учреждением портовых правлений;
- организация врачебно-санитарного надзора;
- рассмотрение дел по судоходному надзору, об улучшении судоходства, о происшествиях на судах, страховании рабочих, открытие и закрытие навигаций;
- исследование рек, освидетельствование судов и заготовка топлива;
- рассмотрение дел о происшествиях и преступлениях должностных лиц, прошений и исков.

Таким образом, можно сделать вывод, что круг обязанностей и полномочий Управления был достаточно широким.

Организационная структура Управления представлена на рисунке 1.

⁶⁵ Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918,1919,1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. – Н. Новгород, 1921. – С.12-16.

Управление внутренних водных путей⁶⁶

03.05.1899 - 17.11.1902. Управление водяных и шоссейных сообщений и торговых портов

17.11.1902 - 18.09.1916. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог

18.09.1916 - 05.03.1918. Управление внутренних водных путей



⁶⁶ Высшие и центральные государственные учреждения России: 1801-1917гг. в 4 томах. Т.3. Центральные государственные учреждения. – С.43.

Главным преимуществом водного транспорта всегда была его экономическая выгода при перевозке массовых грузов. Например, расходы на перевозку одной тонны груза на при движении против течения реки в 1914г. были в 4 раза меньше, чем по железной дороге, а при увеличении расстояния перевозки более 2000 км. разница увеличивалась пятикратно⁶⁷.

Исключительная важность речного транспорта для народного хозяйства состоит в его высокой пропускной способности при относительно небольших расходах, связанных с обслуживанием судоходных и сплавных путей. Волжский бассейн в речном грузообороте доминировал (таблица 1).

Таблица 1

Распределение речного грузооборота по речным областям⁶⁸

Речные области	Удельный вес в процентах
Волжская (Волга и её притоки)	43
Северо-западная (Нева с озерами)	19
Северная (в основном Северная Двина)	16
Днепровская (Днепр и его притоки)	7
Западно-Сибирская (Обь с Иртышом)	9
Все остальные	6
Всего:	100

Нижегородская губерния была восточной окраиной Московской промышленной области, её территория находилась в самой населённой части Волги, между её важнейшими притоками – Окой и Камой. Устье Оки было одним из главнейших путевых водных узлов всего государства, сама Ока по объёму

⁶⁷ Состояние водного транспорта СССР. Делегатам 16 съезда ВКП (б) Издание ЦК водников. – М., 1933. – С.8.

⁶⁸ Баранский Н.Н. География СССР. Учебник для средней школы. Часть вторая. 1927-1932гг. Государственное учебно-педагогическое издательство. – М., 1933. – С.147.

судоходства была четвёртой рекой в России после Волги, Камы и Днепра⁶⁹. У слияния Волги и Оки, получившего название Стрелка, расположен Нижегородский речной порт, через который в 1913 году прошло 1350 судов⁷⁰. Волжский бассейн всегда был самым крупным в стране, о его важнейшей роли в системе водных путей России к 1917г. говорят данные таблицы 2.

Таблица 2

Распределение речного флота России по бассейнам⁷¹

Наименование бассейна	Паровых судов	Процент	Непаровых судов	Процент
Волжский	2099	54	8445	36,5
Невский	574	15	7069	30,5
Северо-Двинский	239	6	1507	6,5
Донской	195	5	471	2
Западно -Двинский	180	4,5	823	3,5
Другие	602	15,5	4858	21

Все работы, связанные с новым строительством, начинались с Волги. Таким, например, было непродуманное строительство искусственных гаваней и бухт, взятое из морской практики, в результате чего на Волге появились огромные по стоимости сооружения с выложенными камнем берегами, в которых едва могли поворачиваться большемерные волжские суда, рискуя разбиться о камни. Тщетно судовладельцы возражали против бессистемного и бесконтрольного строительства никому не нужных бухт, ложившихся тяжёлым бременем на речные фрахты, повышаемые для возмещения расходов, чиновники их не слышали и считаться с мнением профессионалов не желали. Таким было отношение к водным путям⁷².

⁶⁹ Народное хозяйство России. Исследования В.П. Безобразова. Часть II (Нижегородская губерния и Ока от Нижнего Новгорода до Рязани и Ярославской губернии). – СПб, 1885. – С.4.

⁷⁰ ГОПАНО, Ф.1. Оп.1. Д.4154. Л.16

⁷¹ Васильев Н. Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М., 1939. – С.24

⁷² Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918, 1919, 1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. – Н. Новгород, 1921. – С.18.

В 1916 г. по водным путям России было перевезено в общей сложности более 19,78 млн. тонн различных грузов⁷³. Что касается Волги, то даже при наличии всех негативных факторов объём грузов, в 1913 и 1916 гг., существенно превышал суммарный объём перевозок в бассейне Мариинской системы и Северной Двины (таблица 3).

Таблица 3

Характеристика грузов, перевезённых по основным бассейнам России в 1913 и 1916 гг., млн. пудов⁷⁴

Категория грузов	Волжский бассейн		Бассейн Мариинской системы		Бассейн Северной Двины		Итого	
	1913	1916	1913	1916	1913	1916	1913	1916
Хлеб	182,4	182,8	40,4	30,0	6,2	15,0	229,0	227,8
Соль	50,7	50,2	-	3,0	0,3	0,3	51,0	53,5
Дрова и лес	154,3	174,7	122,7	204,0	21,7	15,0	298,7	393,7
Лесные материалы	429,0	195,3	266,2	68,0	172,2	62,2	867,4	325,5
Нефть и мазут	246,3	354,0	-	6,6	-	-	246,3	360,6
Керосин	71,2	66,4	10,7	5,3	0,5	0,4	82,4	72,1
Прочие грузы	322,1	214,0	180,9	54,4	14,1	45,9	517,1	314,3
Итого	1456,0	1237,4	620,9	371,3	215,0	138,8	2291,9	1747,6

При этом на протяжении четырёх лет перевозочная работа речного транспорта в Волжском бассейне отличалась стабильностью, несмотря на начавшуюся войну. Это можно объяснить значительно возросшими объёмами перевозок, связанных с обеспечением потребностей фронта, речные пути при этом являлись, как уже было сказано выше, самыми востребованными ввиду своей дешевизны.

⁷³ Там же, – С.25.

⁷⁴ Статистический сборник за 1913-1917 гг. / Центр. стат. упр. по отд. период. изд-й. – М., 1921-1922. – С.203.

Как было сказано выше, организованная подготовка кадров для водных путей не велась, командный состав был в основном иностранного происхождения⁷⁵. Русские же капитаны, чаще всего, были вышедшими из лоцманов практиками. Капитаны пассажирских обществ «Кавказ и Меркурий», «СамолетЪ», «По Волге», «Товарищество братьев Нобель» получали жалованье круглогодично, хозяин судна наделял их широкими правами, однако полностью независимыми от судовладельца они никогда не были: причиной увольнения могло стать любое действие, попадающее под термин «нерадение», имеющий весьма широкий смысл⁷⁶. Требования к командному составу в законодательной форме впервые были изложены в Уставе 1781г, в котором разрешалось принимать на работу людей, способных грамотно провести судно по рекам⁷⁷. Образовательный уровень командиров и их помощников оставался низким – из опрошенных в 1913г. на Волге 383 капитанов только 31 закончил речное училище, дипломы морских учебных заведений получили 43 человека, не учились нигде, либо закончили начальную школу – 252⁷⁸. В последующие годы ситуация кардинально не изменилась.

На речных судах в качестве рабочей силы широко использовали крестьян, для которых навигация являлась сезонным заработком. Вахты несли в две смены по 12 часов (действующий Устав службы на судах речного флота⁷⁹ предусматривает продолжительность вахты при несении ее в две смены не более восьми часов). Нередко период трудового времени судовых рабочих достигал 18 часов, работу грузчиков за мизерную плату выполняли они сами⁸⁰. После нескольких лет непосильного труда на волжских пристанях здоровый человек

⁷⁵ Миндовский В. К 100-летию Волжского пароходства. Труды Костромского научного общества по изучению местного края; Вып. 19. – Буй, 1920. – С.12

⁷⁶ ЦАНО. Ф.2444. Оп.1894. Д.57.Л.4.

⁷⁷ Устав купеческого водохозяйства по рекам, водам и морям. Воспроизведено в оригинальной авторской орфографии издания 1781 года (издательство "С. Петербург"). – М. 2012.

⁷⁸ Волжское судоходство. № 5-6. 1913г. – С.24.

⁷⁹ Устав службы на судах Министерства речного флота РСФСР. Утвержден Приказом Министерства речного флота РСФСР от 30 марта 1982 г. N 30.

⁸⁰ Канель В.Я. Судорабочие и судовладельцы (К вопросу об условиях труда в бассейне Волги). – М.-Л. 1926. – С.33

становился калекой, много жизней уносили эпидемиологические заболевания⁸¹. Судовладельцы использовали наёмный труд, располагая огромной армией дешёвой рабочей силы: к 1917 г. мужское население Нижегородской области составляло более 1 млн. чел., из них подавляющее большинство – 916,5 тыс. чел. (более 90%) проживало в уездах и только 93,3 тыс. человек в городах⁸². По данным судоходной переписи, проведенной в 1914г. на Волге, общее количество занятой рабочей силы на судах Волжского бассейна составило 83 391 человек. На зимовку по затонам оставались не более 12,5 тыс. человек, более 50 тыс. человек уходили к себе в деревню, остальные перебивались случайными заработками⁸³.

При подготовке к войне в мобилизационных планах царского правительства водный транспорт во внимание не принимался, что стало роковой ошибкой. Достаточно сказать, что густота движения между устьем Камы и Царицыным (ныне Волгоград) составляла 593,6 млн.пудов, в 11-13 раз превосходя общую густоту движения железных дорог. Если принять во внимание, что участки важнейших железных дорог были двухколейными и работали с полным напряжением, то можно сказать, что между Рыбинском и Астраханью Россия имела водный путь, работающий с интенсивностью четырёхколейной железной дороги, а на участке Кама-Царицын – шестиколейной и более. Перед самым началом войны перевозки по водным путям достигли чрезвычайного напряжения, выразившись в 3,1 млрд. пудов по всем путям, и в 1,45 млрд. пудов по рекам Волжского бассейна. В связи с началом войны и возросшим объёмом перевозок в навигацию 1914 года грузооборот Волжского бассейна достиг рекордной цифры – 1,5 млрд. пудов⁸⁴

В военные годы развитие флота практически приостановилось. Начиная с 1916 г., он не ремонтировался, строительство судов фактически прекратилось.

⁸¹ Ципоруха М.И. Волга и Волгари в истории России. – М. 2013, – С.154-155.

⁸² Статистический ежегодник России 1916 г. Выпуск I. – М.,1917. – С.32

⁸³ ЦАНО. Ф.1712. Д.34.Л.25

⁸⁴ Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918,1919,1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. – Н. Новгород, 1921. – С.31-32.

Грузооборот в 1917г. составил всего 53% от довоенного⁸⁵, пассажирооборот за тот же период снизился на 25%⁸⁶. На Волге, располагавшей лучшим в мире флотом, погрузка и разгрузка судов производились грузчиками⁸⁷. Кроме этого, большая часть водников была призвана в действующую армию. Нижние чины, служившие в пароходном обществе «Кавказ и Меркурий» на реках Волге, Каме, Оке и Москве, в соответствии с приказом по военному ведомству 1908г. № 195 призыву на сборные пункты не подлежали, о чём нижегородскому уездному воинскому начальнику 14 ноября 1914г. было отдано соответствующее распоряжение⁸⁸. В ноябре 1915 года вышел указ об освобождении от военной службы матросов, масленщиков и кочегаров, после чего пароходчики начали сокращать зарплату этим категориям рабочих. Владельцы Общества «По Волге», например, уменьшило оклады масленщикам с 30 до 26 рублей в месяц, зимующим матросам - до 15 рублей⁸⁹. В навигацию 1916 г. причиной невыхода судов в рейс нередко было отсутствие команд и нехватка грузчиков⁹⁰. Нижегородский губернатор издал указ, запрещающий самовольный уход с судна. За нарушение указа предусматривались штраф до 3000 рублей или тюремное заключение сроком до 3 месяцев⁹¹.

Военные расходы вследствие затянувшейся войны превзошли все расчёты мирного времени. Если в начале войны расходы России составляли более 10 млн. руб. в день, то к концу августа 1917г. они достигли уже 66,6 млн. рублей⁹². Железные дороги не справлялись с непомерным для них объёмом перевозок, это послужило поводом для резкого увеличения провозных плат по воде, прибыли волжских судовладельцев достигли колоссальных размеров (таблица 4). Один из

⁸⁵ Клаус Р. Война и народное хозяйство России (1914-1917 гг.). –М.-Л. 1926. – С.117-118; Достижения Советской власти за 40 лет в цифрах. Статистический сборник. – М, 1957. – С.234.

⁸⁶ Там же. – С.235.

⁸⁷ Канель В.Я. Судорабочие и судовладельцы (К вопросу об условиях труда в бассейне Волги). – М.-Л. 1926. – С.35

⁸⁸ По обстоятельствам военного времени... (Нижегородская губерния в 1914 - начале 1918г.): сборник документов: в 2ч. - Н.Новгород: Центральный архив Нижегород.обл., 2018. – С.150.

⁸⁹ Открытый текст. Электронное периодическое издание [Дата обращения 12.10.2015]

⁹⁰ Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914 -1918гг. – М., 1939. – С.119.

⁹¹ Это было на Волге. – Горький, 1972. – С.85-86

⁹² Клаус Р. Война и народное хозяйство России (1914-1917 гг.). М.- Л, 1926. – С.11.

самых влиятельных предпринимателей того времени Д.В. Сироткин, допускал значительные злоупотребления при военных поставках, о чём губернатор Борзенко В.М. неоднократно докладывал в Департамент полиции⁹³, однако меры в отношении недобросовестных перевозчиков так и не были приняты.

Положение рабочих в связи с военными тяготами резко ухудшилось. Даже работая сверхурочно, рабочий получал не более 45 рублей, при этом зарплата управляющего заводом была 1000, инженера – 475, мастера– 180 рублей⁹⁴.

Таблица 4

Размеры прибылей судоходных компаний Волжского бассейна в 1916г.⁹⁵

Судовладельческая компания	Размер полученной прибыли, тыс.руб.		
	1914	1916	1916г. к 1914г. %
«Самолёт»	919	2941	320
«Восточное общество»	1460	5302	363
«И. Любимов»	145	745	514
«Кавказ и Меркурий»	655	5351	817

17 января 1916 г. был учреждён Распорядительный комитет по водным перевозкам. Кроме председателя – начальника Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог – в его состав входили представители ведомств, общественных организаций, а также по одному от Совета съездов Волжского бассейна, Амурского и других водных бассейнов.

Структура комитета представлена на рисунке 2.

⁹³ По обстоятельствам военного времени... (Нижегородская губерния в 1914 - начале 1918г.): сборник документов: в 2ч. - Н.Новгород: Центральный архив Нижегородской области, 2018. – С.337-341.

⁹⁴ ЦАНО. Ф.468, Оп.343, Д.314, Л.1-4.

⁹⁵ Речное судоходство в России. –М.: Транспорт. 1985. – С.309.

СОСТАВ

Временного распорядительного комитета по водным перевозкам⁹⁶



На комитет возлагалось упорядочение перевозок по внутренним водным путям топлива, продовольствия и военных грузов без вмешательства в деятельность судовладельцев. Когда подготовительные мероприятия прошли, объективные условия водного транспорта были настолько неблагоприятными

⁹⁶ Высшие и центральные государственные учреждения России: 1801-1917гг. в 4 томах. Т.3. Центральные государственные учреждения. – С.66-67.

(отсутствие рабочих, износ судов, недостаток топлива), что запоздалость организационных мер стала очевидной. Так, 6 октября 1916г. по предложению Особого совещания по перевозкам Распорядительный комитет решил организовать поставку барж, чтобы перевести по Волге до 984 тыс. тонн донецкого угля, но к началу навигации 1917г. для этого каравана не оказалось грузов. Деятельность комитета была малоэффективной как по результатам, так и по методам⁹⁷.

Вслед за этим правительством была введена военно-судовая повинность, в соответствии с которой частный флот мобилизовался для военных нужд. Указанные акты не встретили сопротивления со стороны судовладельцев, потому что к разработке законов о транспорте привлекались сами же судовладельцы, которые сумели обеспечить свои интересы. Лоббирование их интересов было таким, что руководство МПС не смогло обеспечить работой флот, который имелся в его распоряжении для регулирования работы судовладельцев⁹⁸. Не касаясь хозяйственной деятельности пароходств, правительство не могло и не желало повлиять на увеличивших фрахты судовладельцев⁹⁹. По заявлениям самих судовладельцев, благоприятная конъюнктура позволила стать 1915 году одним из самых рентабельных за последние 25 лет¹⁰⁰.

Временное правительство приняло постановление, согласно которому в навигацию 1917г. железным дорогам предоставлялось право направлять грузы смешанным железнодорожно-водным путём¹⁰¹, однако ожидаемого результата эти

⁹⁷ Букшман Я.М. Военно-хозяйственная политика. Формы и органы регулирования народного хозяйства за время Мировой войны 1914-1918гг.– М.: Государственное издательство, 1929. – С.435-436.

⁹⁸ Голованов А.В. Два военных периода на речном транспорте. Водный транспорт. № 11. 1925. – С.435.

⁹⁹ Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914 -1918гг. – С.120; Кублицкий Г.А. Великая речная держава. – С.74; www.infoflot.ru. Ретрофлот: История речного флота России [Дата обращения 19.05.2016г.]

¹⁰⁰ Букшман Я.М. Военно-хозяйственная политика. Формы и органы регулирования народного хозяйства за время Мировой войны 1914-1918гг.– М.: Государственное издательство, 1929. – С.435.

¹⁰¹ Сборник указов и постановлений Временного правительства: Вып.1-2. - 1917-1918. – 2т. Вып.1: 27 февраля - 5 мая 1917. – М.,1917.– С.148.

меры не принесли. В Волжском бассейне перевозки хлебных грузов в июне 1917г. составили всего 31,9 млн. пудов, что составило лишь 41 % от аналогичных показателей 1916 г.¹⁰² Россия с катастрофическим состоянием государственных финансов и продовольственным кризисом находилась на грани экономической катастрофы¹⁰³. Надежды на мобилизацию частных судов не оправдались, она коснулась лишь небольшого количества частновладельческого флота, взятого по закону о военно-судовой повинности¹⁰⁴. Таким образом, благодаря новым законам судовладельцы в очередной раз извлекли выгоду из войны¹⁰⁵.

Всего довоенная Россия имела 29 707 судов, из которых лишь 18,7% (5 556 судов) составляли паровые¹⁰⁶, и 24141 несамоходное судно¹⁰⁷, в том числе на Волге находилось 2246 паротеплоходов (40% от общего количества) и 15 000 непаровых судов (62% от общего количества)¹⁰⁸. Общая грузоподъемность волжских судов к 1917г. составляла более 400 тыс. тонн (приложение 1), однако единого руководства всей этой водной армадой не было. Общие расходы России на нужды войны составили 41,4 млрд. рублей, при этом водному транспорту досталось лишь 79,68 млн. рублей (0,02%)¹⁰⁹. При таком объеме финансирования ожидать от водников полноценного участия в войне было бессмысленно. Падение грузооборота на Волге продолжалось. Так, объем перевезенного леса составил 87 от уровня 1916г. нефтяных продуктов – 77%, хлеба – 41%¹¹⁰. Суммарный объем перевозок по рекам России опустился ниже среднего довоенного размера, составив всего 1,053 млрд.

¹⁰² Экономическое положение России накануне Великой Октябрьской социалистической революции. Документы и материалы. Март-октябрь 1917г. – М - Л: 1957. – С.252.

¹⁰³ Шестой съезд РСДРП (большевиков). Август 1917 года: Протоколы. – М. 1958. – С.78

¹⁰⁴ Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. Научно-уставной отд. Штаба РККА. – М., Л.: Гос.изд-во.1939. – С.128-129.

¹⁰⁵ Голованов А.В. Два военных периода на речном транспорте. Водный транспорт. № 11. 1925г. – С.435.

¹⁰⁶ Вольф М.В. и Мебус Г.А. Статистический справочник по экономической географии СССР и других государств. – М: ГИЗ, 1926. – С.286.

¹⁰⁷ Речной транспорт СССР 1917-1957гг. Издание Речной транспорт, 1957. – С.11.

¹⁰⁸ Экономическая газета, 6 февраля 1919г.

¹⁰⁹ Клаус Р. Война и народное хозяйство России (1914-1917 гг.). – М.- Л. 1926. – С.12.

¹¹⁰ Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. (1913-1925) – М., 1925. – С.187.

пудов. Главной причиной этого было уменьшение хлебных перевозок, свидетельствующее о надвигающемся голоде¹¹¹.

Начиная с 1914г., происходило падение грузооборота по всей России, к 1917г. он составил лишь 53% от довоенного уровня¹¹². Уменьшение перевозок хлебных грузов составило почти 30%, в Нижегородской губернии осенью 1917г. наступил продовольственный голод¹¹³, вызванный значительным сокращением гужевого подвоза к пристаням (изъятие лошадей для нужд армии), передача грузов железной дороге и запрещение местных властей на вывоз хлеба¹¹⁴.

Сравнение объёма перевозок с 1913-1917гг. показывает, что за период войны в Волжском бассейне увеличились перевозки нефти, добыча которой в России не падала, несмотря на войну¹¹⁵, а также дров и угля – их в качестве топлива в огромных количествах потребляла железная дорога, выносившая на себе всю тяжесть переброски военных грузов (таблица 5).

Таблица 5

Отправление грузов по водным путям Волжского бассейна 1913-1917,
тыс.пудов¹¹⁶

Наименование грузов	Отправлено		Прибыло	
	1913	1917	1913	1917
Хлебные грузы	108 952	70851	109 902	67 199
Нефть и нефтяные остатки	246326	302 734	242 113	259 480

¹¹¹ Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918,1919,1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. Н. Новгород, 1921. – С.33.

¹¹² Клаус Р. Война и народное хозяйство России (1914-1917 гг.). – М.- Л. 1926. – С.118.

¹¹³ ГАРФ Ф.406. Оп.2. Д.206. Л.63

¹¹⁴ Водные пути и шоссейные дороги. № 1. 1917г. – С.5.

¹¹⁵ Мировое хозяйство до и после войны. Том II. Мировое хозяйство за годы 1914 по 1918. – М.- Л. 1926. – С.208.

¹¹⁶ Статистический сборник за 1913-1917 гг. / Центральное статистическое управление по отд. период. изданий. – М., 1921-1922. – С.203-223.

Керосин	77 517	65 476	69 800	54 505
Металлы не в деле	29 587	970	18 707	4836
Хлопок	1636	28	1474	716
Сахар	3774	530	3 448	247
Соль	51 333	44005	33 601	35 194
Рыба	13 550	2 084	13 727	8 110
Дрова	105 955	172 408	131 780	289 012
Лесные строительные материалы	421 440	154 928	363 499	73 413
Каменный уголь	5 060	11 648	2 809	11 177
Итого массовых грузов:	1 010 137	736 090	831 008	883 190

Общая протяжённость водных путей к началу войны составляла 165 354 км, в то время как железных дорог было 42 733,8 км, а шоссейных всего 16 936,1 км.¹¹⁷ Длина судоходных естественных водных путей России превышала суммарную протяжённость водных путей всех крупных стран Европы¹¹⁸, при этом правительством не учитывалось значение и состав мобилизационных заданий для речного транспорта. В Государственную думу в 1910 г. был внесён проект Закона о военно-судовой повинности, однако одобрен и распространён на всю территорию России он был только в 1913г. При этом Управление военных сообщений не имело готового плана использования морских и речных судов для военных целей. После мобилизации в 1914г. Закон был применён, но только для нужд Черноморского флота и в незначительных количествах¹¹⁹. Вопрос о координации перевозок в военное время между железной дорогой и водным транспортом не разрабатывался, оба вида транспорта работали исключительно на началах конкуренции, Министерство путей сообщения даже не располагало точными данными о тоннаже.

¹¹⁷ Лившиц В.Н. Транспорт России за 100 лет. – М.: Транспорт, 2009. – С.7

¹¹⁸ Левандовский Ф. Нынешние и будущие внутренние водные пути России. – М. 1912. – С.16.

¹¹⁹ Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. Научно-уставной отд. Штаба РККА. – М., Л.: Гос.изд-во.1939. – С.128-129.

С первых своих дней война потребовала значительного отвлечения железнодорожного состава для перевозки воинских грузов, на водные пути начали поступать новые массовые грузы, направляемые в обход железных дорог или комбинированным способом¹²⁰.

Планы использования водного транспорта возникли уже в ходе войны. В январе 1915г. Генеральный штаб России заказал постройку укрепленных броней речных судов. Что удалось реально получить от судостроительной промышленности, можно узнать из данных таблицы 6. Обеспечить в полном объеме потребности действующей армии при наличии такого незначительного количества плавательных средств было невозможно.

Таблица 6

Тактико-технические элементы военных речных кораблей в 1917 г.¹²¹

Класс кораблей	План поставок	Фактически
Канонерская лодка	9	9
Катер - разведчик (Фирма «Бюро-Вега»)	4	4
Катер-разведчик завод им. Ревенского К.О.	14	14
Дозорный катер	18	-
Бронева лодка	30	30
Самоходный понтон	720	720
Мастерская	24	12
Разъездной катер	48	30
Шлюпка-тральщик	48	32
Самоходная плавучая батарея	36	-

¹²⁰ Голованов А.В. Два военных периода на речном транспорте. Водный транспорт. № 11. 1925. – С.434.

¹²¹ Черников И.И. Гангут (научный сборник статей по истории флота и судостроению) С. Петербург, 2000. – С.38.

Таким образом, организованное использование в военное время водного транспорта России накануне и в ходе войны не представлялось возможным¹²². Потребности в перевозках не могли быть удовлетворены в полном объеме, судовладельцы не снижали фрахты¹²³, интересы государства не учитывали. Принятие правительственных мер по оказанию помощи речному судоходству было запоздалой мерой – речной транспорт не сыграл своей роли в обслуживании военной экономики¹²⁴.

Испытания войной со всей очевидностью и трагизмом вскрыли все слабые стороны такой важной отрасли, как речной транспорт. К событиям октября 1917 г. речной флот страны в результате недальновидной политики правительства и разорительной войны находился на грани полного прекращения своей работы. В этом один из самых трагичных уроков истории российского водного транспорта.

Октябрьская революция застала речной транспорт в стадии его развития, характеризующегося такими наиболее важными показателями:

- флот принадлежал 59 акционерным обществам, 110 товариществам, 80 обществам и свыше 4500 отдельным судовладельцам;

- инвентарное наличие флота определялось в 4638 паротеплоходов и в 24 0667 непаровых судов грузоподъемностью 13,2 млн. тонн;

- объем перевозок в навигацию 1917 года составил 24,9 млн. тонн, что составило всего 51% от уровня перевозок 1913г.¹²⁵

Таким образом, национализация флота с целью оперативного руководства из единого центра в условиях надвигавшейся военной угрозы не имела альтернативы.

¹²² Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914 -1918гг. Гос. воен. изд-во Наркомата обороны Союза ССР. – С.27.

¹²³ Рычков И.А. Речной транспорт Волжского бассейна накануне Первой мировой войны. Вестник РГГУ. № 1(22) 2017г. – С.20-28.

¹²⁴ Кублицкий Г.И. Великая речная держава. – М: Речиздат, 1948. – С.74-75.

¹²⁵ Водный транспорт. № 11, 1927. – С.425.

§ 2. Национализация речного флота на Волге и формирование первых органов его управлением

До 1906 года судоходные предприятия не имели организаций, выражавших и защищавших профессиональные интересы водников. Только после февральской революции в больших городах Поволжья - Нижнем Новгороде, Казани, Перми, Самаре, а вскоре и в других городах стали создаваться прообразы профессиональных союзов. Структура и характер этих организаций не были едиными в разных городах, в одни входили только экипажи судов, в другие входили также рабочие и служащие, были также независимые объединения только рабочих и служащих¹²⁶. Такое разделение объясняется тем, что флот находился в руках частных хозяев, а речными путями заведовало Министерство путей сообщения¹²⁷. Несмотря на попытки создания профсоюзов, до начала 1917г. значительных изменений в жизни рабочих не произошло. Лишь водники Нижегородского района Волжского бассейна создали свои первичные организации – затонские комитеты (затонкомы)¹²⁸. Так, уже 3 марта 1917г. подтвердили свои полномочия В.М. Калягин и И.Д. Шумилов¹²⁹, представители от Сибирского затона¹³⁰.

Неустойчивостью комитетов на начальном этапе не замедлили воспользоваться судовладельцы, создав свои организации, преследовавшие две цели: защита своих интересов и устранение взаимной конкуренции. Для достижения первой созывались съезды судовладельцев, в промежутках между которыми защита интересов возлагалась на Совет Съездов. Для решения второй

¹²⁶ Gregor Atschanov. Kampf und Sieg der russischen See und Binnenschiffer. Material zur Geschichte des Verbandes der russischen Wassertransportarbeiter. Berlin. 1923. S.27.

¹²⁷ Кублицкий Г.И. Великая речная держава (материалы к истории отечественного речного транспорта). – М: Речиздат, 1948. – С. 75

¹²⁸ Песикин Ф.А. К истории первых социалистических преобразований на речном транспорте в Нижегородском районе Волжского бассейна (1917-1918гг.) Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.81, 1967. – С.46.

¹²⁹ ЦАНО Ф.146. Оп.1. Д.9.Л.7.

¹³⁰ Небольшой затон на правом берегу Волги, вмещал не более 10 гружёных судов.

задачи требовалось создание более серьёзной организации. На Волге объединения судовладельцев были связаны между собой синдикатными соглашениями¹³¹, действовавшими с 1908 по 1917 гг., процесс дальнейшего развития крупного капитала остановила Мировая война, при этом годы экономического упадка и транспортного кризиса принесли судовладельцам баснословные прибыли¹³².

Первой победой рабочих-волгарей можно назвать первый общеволжский съезд водников, созванный в июне 1917г., где был создан Временный совет делегатов союза судоходных служащих и рабочих Волжского бассейна. В июле 1917 г. в Нижнем Новгороде советом было проведено заседание представителей судоходных служащих и рабочих, на котором судовладельцам напомнили о выполнении решений по повышению окладов рабочим судоходных предприятий Волги. В случае невыполнения этих требований выход из положения делегаты видели только в реквизиции всего перевозочного флота Волжского бассейна¹³³.

17 июля 1917 года речники стали иметь своё печатное издание - вышел первый номер газеты «Бурлак», её учредителем стал союз работников водного транспорта Волжского бассейна¹³⁴. Вслед за этим, 13 августа 1917г., был подписан коллективный договор, и, хотя существенных изменений в жизнь водников он не внёс, первая классовая победа рабочих давала стимул для дальнейших действий. Так, Центроволга помогла Пермскому союзу судоходцев провести частичную национализацию имущества мастерских и судов пароходства «Бр. Каменские и Н. Мешков» ещё до издания правительственного декрета о национализации речного и морского торгового флота¹³⁵, учитывая откровенный саботаж пароходчиков.

¹³¹ Можин В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство. Статья в сб. Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки. – С.97.

¹³² Голованов А.В. Два военных периода на речном транспорте. Журнал «Водный транспорт», № 11, 1927. – С.436.

¹³³ Краткие очерки из истории Союза рабочих водного транспорта. Изд. Саррайкома. Вольск, 1923. – С.9-10.

¹³⁴ Волго-Невский Проспект. 2017г. № 15. – С.1.

¹³⁵ Краткие очерки и Протоколы заседаний III чрезвычайного Общеволжского съезда судоходных служащих и рабочих Волжского бассейна. – Н.Новгород. 1918. – С.3-5,13.

Осенью 1917г. речникам стало понятны намерения судовладельцев таким образом расставить пароходы на зимовку, что их ремонт будет невозможен, начавшиеся массовые увольнения команд не оставляли людям надежд на сохранение работы. Спасение флота и личные интересы речников стали общими задачами. Идея национализации флота для речников стала понятной и жизненно важной значительно раньше издания декрета¹³⁶.

Первые шаги Советской власти в управлении водным транспортом выразились в передаче Центральному Комитету Всероссийского Союза моряков и речников отделов торгового мореплавания и портов, в заведование Центрального комитета Всероссийского Союза служащих и рабочих внутренних водных путей было передано Главное управление внутренних водных путей¹³⁷.

На местах функции централизованного управления водным транспортом выполняли органы управления акционерных обществ и товариществ¹³⁸. Немецкий банковский капитал доминировал в судостроительной отрасли, заинтересованности в развитии судостроения в России у него не было¹³⁹. Возникшую неразбериху в своих интересах решили использовать судовладельцы Волжского бассейна, совет съезда которых в январе 1918 г. решил сорвать требования ремонтных рабочих о повышении заработной платы¹⁴⁰. Центроволга немедленно направила в Петроград делегацию с наказом просить Совнарком о немедленной национализации волжского флота. При положительном решении вопроса делегатам предписывалось немедленно телеграфировать об этом в Нижний Новгород¹⁴¹. Совнарком, учитывая сложившиеся обстоятельства, принял решение ускорить процесс национализации. В Нижнем Новгороде были созданы комиссии для подготовки и проведения национализации флота, совместно с Нижегородским

¹³⁶ Водный транспорт. 1922. № 11. – С.432.

¹³⁷ Там же. – С.433.

¹³⁸ Чеботарёв М.Н. Советский речной транспорт 1917-1941. – М: Мысль, 1987. – С.36

¹³⁹ Яковлев И. И. Корабли и верфи. –Л.: Судостроение, 1973. – С.47.

¹⁴⁰ Журнал «На вахте». № 49-50, 1927г. – С.17.

¹⁴¹ Там же. – С.18.

исполкомом был спланирован арест касс в пароходствах и текущих счетов судоходных фирм в Государственном банке, вооружённые отряды красногвардейцев и моряков находились в готовности взять под охрану всё имущество и суда¹⁴², так как судовладельцы пытались препятствовать национализации водного транспорта путем отвода своих судов в иностранные порты и гавани¹⁴³.

26 января 1918 года был принят исторический декрет о национализации флота, полностью изменивший его административно-техническое управление¹⁴⁴. В представительства пароходных обществ были назначены временные комиссары, перед ними была поставлена задача по смещению владельцев и замена их рабочим управлением¹⁴⁵. При создании нового аппарата управления нельзя было избежать ошибок. В Нижнем Новгороде, например, национализация осуществлялась в рамках своего понимания декрета и не всегда соответствовала ему, что немедленно было использовано контрреволюцией, поставившей своей целью доказать беспочвенность национализации¹⁴⁶.

27 февраля 1918 г. при Высшем совете народного хозяйства был учреждён Отдел водных сообщений. Это был первый центральный орган Советской власти, которому было поручено управлять национализированным флотом¹⁴⁷. Причиной передачи водного транспорта в ведение ВСНХ стала загруженность НКПС работами на полуразрушенном железнодорожном транспорте, в этих условиях возложение на комиссариат дополнительной задачи по организации работы и восстановлению водного транспорта становилось для него непосильным делом. В

¹⁴² ЦАНО. Ф.879. Оп.1.Д.38.Л.351,352.

¹⁴³ Глинка М. С. Ветер Балтики. – Л., 1980. – С.38

¹⁴⁴ Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства, 1917-1918г. – С.284,285.

¹⁴⁵ В.И. Ленин. Соч. 4 изд. Т.28. – С.232

¹⁴⁶ Инструкция Главоду при проведении в жизнь декрета СНК о национализации торгового флота от 26 января 1918г. Справочная книжка по водному транспорту Волжской обл. Выпуск I, май 1919г. – Нижний Новгород, 1919. – С.9-12.

¹⁴⁷ Постановление СНК от 27 февраля 1918г. «Об управлении морским и речным торговым флотом, и водными сообщениями и об учреждении Отдела водных сообщений».

начальном периоде национализации коллегиальность стала принципом организованного строительства на водном транспорте¹⁴⁸, её главной задачей была ликвидация мелких судовых компаний. В течение первой навигации несколько пароходств объединялись на основе совместно избранной коллегии¹⁴⁹, либо присоединялись к более крупной фирме¹⁵⁰. Профсоюзы уже не играли решающую роль в работе создаваемых коллегий¹⁵¹.

Первыми органами управления на местах стали деловые советы, они взяли на себя ремонт и готовность судов к навигации, районные комитеты союза рабочих и служащих взяли за себя управленческую работу¹⁵². Первым опытом руководства флотом в масштабе бассейна стала деятельность Временного центрального комиссариата по управлению торговым флотом, созданного Нижегородским губернским исполкомом 25 февраля 1918 г.¹⁵³, работавшего до апреля 1918 года.

Для управления флотом был сохранён прежний административный и технический аппарат. В других пароходствах прежние правления были полностью упразднены, вопросами управления занимались сами деловые советы и деловые коллегии¹⁵⁴. Параллельно с существовавшими пароходствами в соответствии с Положением от 5 марта 1918г. стали создаваться органы управления на местах. В Волжском бассейне, в частности, общее руководство работой флота было передано Областному управлению водного транспорта, которому подчинялись управления районов (Рупводы). Кроме того, для руководства национализированным флотом в бассейнах Каспийского моря, Волги с притоками и Мариинской системы в марте 1918г. был создан отдельный орган, подчинявшийся непосредственно Центру¹⁵⁵.

¹⁴⁸ ЦАНО. Ф.1211. Оп.1. Д.160, Л.108, 125-126.

¹⁴⁹ Там же. Л.56.

¹⁵⁰ ЦАНО. Ф.1211. Оп.1. Д.162. Л.4.

¹⁵¹ ГАРФ. Ф.3416. Оп.1. Д.5. Л.199.

¹⁵² ЦАНО. Ф.4081. Оп.1. Д.2. Л.1-8

¹⁵³ ЦАНО. Ф.1211. Оп.1. Д.470. Л.20.

¹⁵⁴ ГАРФ. Ф.3416. Оп.4. Д.78. Л.16.

¹⁵⁵ Декрет Совета Народных Комиссаров от 26 марта 1918г. «Об управлении водным транспортом на Волге».

На первых порах достаточной четкости и слаженности в работе между звеньями формируемой системы управления еще не было, в управлении флотом временно возник параллелизм. Кавомар стал лишним звеном в общей системе управления речным транспортом. Он дублировал работу Главода, подменял работу областных управлений¹⁵⁶. В ряде местных органов наблюдалась тенденция к установлению автономии в области управления речным транспортом, однако поддержки данное предложение не нашло¹⁵⁷.

Декретом СНК СССР от 23 мая 1918г.¹⁵⁸ указанные недостатки были устранены, система управления водным транспортом теперь строилась на принципах демократического централизма, при этом обеспечивалась строгая персональная ответственность, оперативность и конкретность в руководстве. Кавомар был упразднён, его функции были переданы Главному управлению водного транспорта (Главод), возглавляемому Верховной коллегией из 5 человек. Председатель коллегии утверждался Президиумом ВСНХ. Декретом устранялся параллелизм на местах в управлении флотом, руководство флотом полностью сосредотачивалось в областных и районных управлениях водного транспорта. С созданием областных и районных управлений Деловые советы и Деловые коллегии были повсеместно упразднены (на Волге это произошло до августа 1918г.¹⁵⁹), их функции переданы областным управлениям и рупводам. Вопрос о ликвидации старых органов управления практически встал на повестку дня лишь в конце навигации, так как раньше это не представлялось возможным - завершался процесс национализации флота¹⁶⁰.

Схематично структура органов управления представлена на рисунке 3.

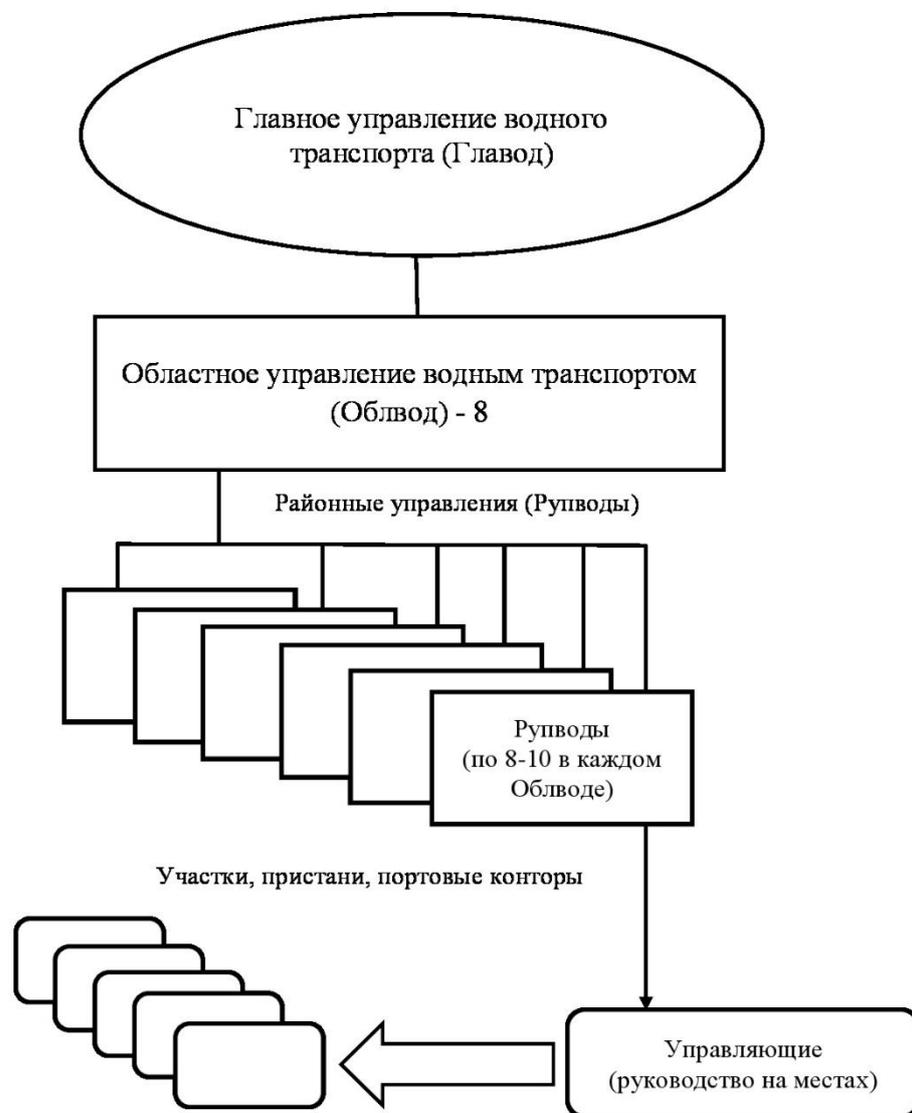
¹⁵⁶ ГАРФ Ф.3416. Оп.2. Д.67. Л.2; Оп.2. Д.145. Л.29.

¹⁵⁷ Водный транспорт. 1918г. № 1.

¹⁵⁸ ГАРФ Ф.3416. Оп.4. Д.77. Л.306.

¹⁵⁹ ГАРФ Ф.3416. Оп.2. Д.77. Л.261.

¹⁶⁰ ГАРФ Ф.3416. Оп.2. Д.78. Л.16

Органы управления водного транспорта (с мая 1918г.)¹⁶¹

Областные управления возглавлялись коллегиями из пяти человек, районные управления - из трёх. Районы подразделялись на участки. В ведении Волжского областного управления находилось девять районных управлений и 21 линейный участок. Районные управления являлись местными органами и объединяли деятельность служб тяги, движения, охраны, пути руководством Главвода

¹⁶¹. Постановление СНК от 18 мая 1918 г. «О преобразовании органов управления водного транспорта».

осуществляло общее управление национализированным флотом, а также руководство всем грузовым и пассажирским движением по рекам бассейна.

К июню 1918 г. было создано 8 областных управлений¹⁶². Районные управления создавались в зависимости от протяжённости водного пути и условий эксплуатации флота. Волжское областное управление объединило 10 районных управлений¹⁶³. Районы, в свою очередь, разделялись на участки, пристани, порты, которыми руководили назначенные районными управлениями заведующие. Охрану водного транспорта вскоре полностью взял под свою юрисдикцию НКВД¹⁶⁴, так как попытки создать охрану водного транспорта оказались малоэффективными.

10 июля на заседании областного управления Волжского бассейна был утверждён проект слияния коллегий буксирных и товаро-пассажирских пароходств¹⁶⁵, уже к 15 августа в отдел движения Нижегородского районного управления вошли 39 буксирных коллегий, включающие 137 пароходов и 1080 непаровых судов¹⁶⁶. Единое буксирное пароходство разделилось на транзитное (областного) и местное (районного) подчинения.

При национализации судов не учитывались такие важные показатели, как размер капитала, численность работников, технические характеристики судов. На местах нередко конфисковались суда мелких собственников. В целях устранения таких случаев был издан документ, в котором подробно излагались требования к национализируемым судам, а также порядок возврата неправильно изъятых судов. Так, например, при денационализации владельцу надлежало возратить весь доход, полученный вследствие неправильной национализации судна¹⁶⁷.

¹⁶² ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.1. Д.5. Л.91,114; Д.48. Л.34,35.

¹⁶³ ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.1. Д.74. Л.151.

¹⁶⁴ Декрет СНК от 25.07.1918г. «О замене речной охраны речной милицией».

¹⁶⁵ Известия областного управления водным транспортом. 1918г. № 8. – С.5

¹⁶⁶ Известия областного управления водным транспортом. 1918г. № 29. – С.4-5.

¹⁶⁷ Инструкция в дополнение Декрета о национализации торгового флота, утверждённая 18 мая 1918 г. Президиумом ВСНХ (с мотивами и объяснениями). – М: Московское издательство Главного управления водного транспорта, 1918г. – С.8.

Летом 1918г. саботаж и диверсии стали обычным явлением. В Центр с мест поступали тревожные сигналы о нерациональном расходе, либо открытом хищении денежных средств, выделенных на развитие флота и заработную плату. 15 июня 1918 г. на коллегии Главода был рассмотрен вопрос о проведении ревизии всех пароходных организаций¹⁶⁸. Результаты проверки выявили ряд недостатков, основными из них стали: незаконная выплата денежного содержания директорам правлений, не принимающим участия в процессе национализации; получение служащими повышенных без всяких оснований окладов; выдача директорам и комиссарам при убытии в командировки крупных денежных сумм на личные расходы без предоставления отчётов. Нарушений было выявлено много, но вывод был один – казнокрадство приняло неконтролируемые размеры. Кроме всего прочего, были выявлены случаи незаконного взыскания Советами депутатов денежных средств с национализированных предприятий в виде налога на тёплые вещи¹⁶⁹. Необходимость срочного пересмотра сложившейся практики руководства водным транспортом стала очевидной¹⁷⁰.

Предложения областных и районных управлений о ликвидации прежних органов управления встречали сильные сопротивления. Так, в июле 1918 г. к руководству Главода обратился председатель Главного делового совета А.В. Голованов с просьбой о проработке вопросов слияния пароходных предприятий, однако получил категорический отказ¹⁷¹. Процесс реорганизации стал необратимым, все попытки помешать внедрению новых форм управления были пресечены, для полной ликвидации автономного управления были сформированы ликвидационные отделы¹⁷². 19 июля 1918г. Главод утвердил Временное положение об управлении водного транспорта Волжского бассейна, предоставив ему право

¹⁶⁸ ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.1.Д.123. Л.176.

¹⁶⁹ Водный транспорт. № 7-8. 1918г. – С.5

¹⁷⁰ ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.1, Д.75. Л.277-279.

¹⁷¹ ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.1. Д.77. Л.39-40.

¹⁷² ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.2. Д.76. Л.80-81.

после роспуска коллегий пароходств брать управление на себя, к августу 1918 г., в состав областного управления входили 17 служб под общим руководством¹⁷³.

3 сентября Верховная коллегия Главода приняла постановление о переименовании речного флота во Флот Советской Республики, 4 сентября 1918г. коллегии частных судоходных компаний были расформированы¹⁷⁴. 10 декабря 1918г. Верховная коллегия Главода своим постановлением с 15 декабря упразднила все органы прежнего управления¹⁷⁵. Национализация стала определяющим условием возрождения речного флота, фактически спасла его от гибели. В этом мы видим главную цель национализации, которая ценой самоотверженного труда русских речников была достигнута.

Создание новой системы управления водным транспортом явилось одной из наиболее трудных задач для новой власти. На пути к самостоятельному управлению речным транспортом испытывались значительные трудности, навыки управления приобретались в процессе ломки старого аппарата управления. Это был сложный процесс организационного строительства, в ходе которого создавались и испытывались на практике различные формы управления, совершенствовать наиболее удачные, отбрасывать не оправдавшие себя, взамен их искать новые. Постепенно, шаг за шагом, складывался новый аппарат управления на речном транспорте. Сложившаяся в 1918г. система управления речным транспортом в основе своей сохранилась до января 1920г., когда речной транспорт был передан из ведения ВСНХ в ведение Наркомата путей сообщения (НКПС). Образованное в составе НКПС Главное управление водным транспортом (Главод) приняло на себя все функции по руководству водным транспортом в республике, однако уже в сентябре 1920г. эти функции возложены на два вновь созданных центральных управления: ЦУрек (речной транспорт) и ЦУмор – морской транспорт.

¹⁷³ ЦАНО. Ф.4076. Оп.1. Д.16. Л.92.

¹⁷⁴ ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.1. Д.85. Л.17.

¹⁷⁵ ЦГАЭ. Ф.3416. Оп.1. Д.123. Л.12,13.

§ 3. Формирование волжской военной флотилии

Взяв власть в октябре 1917г., большевики отчётливо понимали, что борьба за неё будет долгой и кровопролитной. Морякам-балтийцам в предстоящем противостоянии отводилась одна из ключевых ролей – в воззвании от 5 октября 1917г. на II съезде моряков Балтийского флота прозвучал призыв не шадить свои жизни во имя великой революции и «разорвать цепи, сковывающие руки русской свободы»¹⁷⁶, в ноябре 1917 года на своём 1-м Всероссийском съезде уже все моряки военные моряки поддержали новую власть и заявили о готовности верно и стойко её поддерживать¹⁷⁷. В начале 1918 г. в Казань прибыл отряд моряков Балтийского флота, в период с 21 марта по 10 апреля в Самару прибыли 630 моряков с 4 броневиками, в Нижний Новгород – 30 человек, в конце апреля ещё 30 моряков прибыли в Вольск¹⁷⁸. Моряки имели опыт ведения боевых действий, были хорошо вооружены. Матросы этих боевых отрядов стали костяком будущих речных флотилий, однако говорить об этом в самом начале 1918 г. было преждевременно.

3 марта 1918 года советская Россия вышла из бессмысленной разрушительной войны, обошедшейся стране более чем в 40 млрд. рублей¹⁷⁹. Миллионы демобилизованных с фронта солдат двинулись в российские города и сёла, где их ждали голод и разруха. К осени 1917г. Россию захлестнула волна мешочничества – десятки тысяч людей передвигались по хлебным районам страны для покупки хлеба с целью его дальнейшей перепродажи, кражи и разбои стали обычным явлением. Нелегальное продовольственное снабжение подрывало

¹⁷⁶ Красный Балтийский флот. 1918-1923. М. Викторов, С. Виноградов, В. Вишневский и др. – Петроград. 1923. – С.109.

¹⁷⁷ Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917-декабрь 1918) / Т. С. Федорова, Н. Н. Хомчук, А. А. Муравьев; Академия наук СССР, Ленинградское отделение Института истории, Главное архивное управление, Центральный государственный архив военно-морского флота СССР. –Л: Наука, 1968. – С.28.

¹⁷⁸ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.5.

¹⁷⁹ Вольф М.В. и Мебус Г.А. Статистический справочник по экономической географии СССР и других государств. –М-Л. 1926. – С.37.

авторитет новой власти, требовалось принятие неотложных мер¹⁸⁰. Высший Военный Совет, принимая во внимание экономическое значение Волжского бассейна, в апреле 1918г. отдал распоряжение об организации вооружённой охраны судов, перевозящих грузы по Волге¹⁸¹. Задача у моряков была жизненно важная – охрана хлебных грузов, ставших единственной твёрдой валютой.

На железных дорогах продолжались грабежи и расхищения грузов. Так, в телеграмме Исполкома Арзамасского СРК Нижегородской губернии от 30 января 1918г., сообщалось, что в районе Арзамасского железнодорожного узла царит анархия, много людей с оружием, жизнь служащих дороги находится в опасности, выдвигалась просьба о незамедлительном командировании матросов Балтийского флота в количестве 60 чел. для борьбы с мешочниками, загромаждающими пассажирские поезда и препятствующие мобилизации армии¹⁸².

В конце мая 1918 г. обострилась обстановка на востоке страны, где находились части Чехословацкого корпуса, ранее воевавшие на стороне России в войне против Германии. В 1918г. России корпус готовился отправиться в Западную Европу, следуя по Транссибирской магистрали. В ответ на приказ Троцкого разоружить корпус чешские легионеры начали организованные военные действия, 25 мая ими был захвачен Мариинск, 26 мая – Ново-Николаевск. После захвата 27 мая Челябинска, сконцентрировав свои силы, чехословаки созвали съезд, на котором избрали исполнительный комитет, принявший на себя командование всеми чехословацкими частями¹⁸³. 31 мая были захвачены Сызрань и Томск, там была установлена власть контрреволюционного западносибирского комиссариата¹⁸⁴. Захват Самары нарушил регулярную работу буксирного и товаро-

¹⁸⁰ Давыдов А.Ю. Нелегальное снабжение российского населения и власть.1917-1921гг.: Мешочники. – СПб: Наука. 2002. – С.7.

¹⁸¹ Стасевич, П.Г. Кампания Волжской флотилии на реке Каме в 1919 году. – Л.: Военно-морская академия РККА, 1930. – С.4

¹⁸² РГА ВМФ Ф. Р-5. Оп.1. Д.149. Л.28. Телеграммный бланк.

¹⁸³ Документы по истории Гражданской войны в СССР. – М: Политиздат при ЦК ВКП (б), 1941. – С.200.

¹⁸⁴ Там же, – С.501-503.

пассажирского флота на главной водной артерии страны, в нижнем плёсе Волги скопилось много грузов, в то время как в среднем течении Волги имелся свободный тоннаж, выше Казани также осталось много свободных пароходов. Оставшиеся без дела пароходы пришлось поставить на прикол, другую отправить в затоны¹⁸⁵. На Нижней Волге в это же время не хватало пассажирских судов для перевозки беженцев с Кавказа, для этих целей стали использовать баржи, не приспособленные для этих целей¹⁸⁶. Большие массы пассажиров осаждали пристани, очаги холеры распространяли своё действие всё шире, положение было крайне сложным¹⁸⁷. Угроза разграбления хлебных грузов со стороны мешочников и спекулянтов стала реальной, надеяться на охрану не приходилось: она состояла из случайно принятых людей, вплоть до чинов бывшей речной полиции¹⁸⁸.

Все материальные ресурсы были подчинены интересам молодой Советской республики. Национализированному флоту предписывалось установить жёсткий контроль за пассажирским движением, исключить возможность передвижения по речной акватории белогвардейских частей и отрядов¹⁸⁹.

13 июня 1918 г. постановлением Совнарком был образован Восточный фронт в составе пяти армий¹⁹⁰. Для содействия его войскам пришло время создать, вооружить и ввести в бой Волжскую военную флотилию. Имеющий мощную судостроительную промышленность и опытных рабочих речной отрасли Нижний Новгород был избран базой для её формирования¹⁹¹. Непосредственное руководство созданием флотилии было поручено матросу Балтийского флота Н. Г. Маркину, который с предписанием народного комиссара по морским делам № 1 от

¹⁸⁵ Вопросы развития транспорта и связи в СССР, Стенограммы лекций, прочитанных в Высшей партийной школе. – М., 1948. – С.32.

¹⁸⁶ Водный транспорт. 1927. № 11. – С.440

¹⁸⁷ Водный транспорт, 1918. № 1. – С.21.

¹⁸⁸ РГА ВМФ Ф. Р-29. Оп.2 Д.165. Л. 3

¹⁸⁹ РГАЭ. Ф.3416. Д.58. Л.116

¹⁹⁰ Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия. 2-е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1987. – С.116.

¹⁹¹ РГА ВМФ. Ф. Р-29. Оп.2 Д.165. Л. 5

20 июня 1918 г. о создании флотилии прибыл в Нижний Новгород. Кандидатура организатора не была случайной: до прибытия на Волгу Маркин работал в Наркомате иностранных дел, проявив себя жёстким и авторитетным лидером. Всем советским и военным властям предписывалось содействовать выполнению данного поручения¹⁹². При поддержке местных большевистских организаций и при участии рабочих «Теплохода» Маркин приступил к формированию Волжской военной флотилии. Вооружать суда в то время могли два предприятия - «Сормово» и «Теплоход»¹⁹³. С августа 1918г. Сормово стало основной ремонтной базой флотилии в 1918-1920 годах¹⁹⁴, вооружение и оборудование на неё доставлялись из Петрограда и Кронштадта.

В период с 1 по 3 июля в Нижний Новгород прибыл эшелон с матросами Черноморского и Балтийского флотов численностью до 300 человек¹⁹⁵. Ввиду нехватки кадровых военных моряков, на службу зачислялись команды речников и бывшие солдаты – артиллеристы и пулемётчики.

Рабочие «Теплохода» принялись за вооружение судов. Укреплялась палуба, на неё ставились фундаменты, на которые крепилось вооружение. Внутренние помещения судна переоборудовались под нарядные погреба, производилась замена оснастки и такелажа. В тот период многие квалифицированные работники находились на фронте или от голода разбрелись по деревням. Оставшимся приходилось работать по 12-14 часов за скудный паёк. Несмотря на это, рабочие по нескольку дней не покидали места работы, спали около рабочего места¹⁹⁶.

¹⁹² Фёдорова Т.С. Волжская военная флотилия в борьбе за власть Советов (1918-1919). Сборник документов. – Горький: ВВКИ. 1979, – С.21.

¹⁹³ Судостроительный завод, основан в 1911 г. Одним из первых в Российской империи приступил к выпуску теплоходов. В период Первой мировой войны для выполнения военных заказов завод расширился, численность работающих достигла 1200 человек.

¹⁹⁴ История Красного Сормова. – М.: Мысль, 1969. – С.260.

¹⁹⁵ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934г. – С.6

¹⁹⁶ Вспоминая былые походы: Сборник воспоминаний ветеранов Волжской военной флотилии /Сост. В. Ф. Аржанова, А. Н. Лобызов. – Горький. 1968. – С.196

Комиссар флотилии принимал все возможные меры для ускорения вооружения судов. Так, в целях поднятия сил рабочих, выполняющих чрезвычайно срочную работу, Маркин 27 июня 1918 года обратился в Нижегородский совет рабочих и солдатских депутатов с просьбой выделить 300 пудов муки и получил её¹⁹⁷.

Первые суда флотилии «Царицын» и «Кабестан» ушли с завода 12 июля, однако к вечеру вернулись обратно: капитан Тихонов призвал речников отказаться от участия в вооружённом противостоянии. Маркин, выслушав выступление, отдал приказ арестовать Тихонова, которого более никто не видел¹⁹⁸, и 13 июля суда вновь ушли на фронт с другим капитаном. 23 июля из Нижнего Новгорода ушли «Белая акация» и «Бурлак»¹⁹⁹. К августу 1918 года коллектив завода отремонтировал и вооружил для флотилии 12 судов, среди которых 8 канонерских лодок, 3 боевых катера и форт-баржа «Сережа», к ноябрю флотилия получила в своё распоряжение канонерские лодки «Косной», «Механик Приемский», всего за период Гражданской войны на нижегородских заводах было вооружено и отправлено на фронт более двух десятков кораблей²⁰⁰. Трудности работы при формировании флотилии усугублялись усилением контрреволюционного движения: 9 августа председатель Нижегородского губернского Совета получил правительственное сообщение о готовящемся в городе восстании, предписывалось произвести ликвидацию бывших офицеров, проведение массовых обысков с расстрелами за хранение оружия, замена охраны складов надёжными людьми²⁰¹. Из состава организуемой флотилии Маркин формировал вооружённые отряды матросов для поддержания порядка в городе и подавления контрреволюционных

¹⁹⁷ ЦАНО Ф.56. Оп.1. Д.25. Л.449.

¹⁹⁸ Широкопад А.Б. Великая речная война. 1918-1920 годы. – М.: Вече, 2006. – С.17.

¹⁹⁹ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.6.

²⁰⁰ Завод «Нижегородский теплоход»: Время строить флот. История и современность, – СПб, 2011. – С.63

²⁰¹ Ленин В. И. Военная переписка (1917-1920). – М.: Военное издательство Министерства Обороны Союза ССР, 1956. – С.59.

выступлений в деревне²⁰². Принятые меры оправдали себя - открытых контрреволюционных выступлений в Н. Новгороде в период гражданской войны не было.

Тем временем положение на фронте ухудшалось: 22 июля войска Восточного фронта оставили Симбирск, 7 августа пала Казань. Главная водная артерия страны была перерезана ещё в одном месте, страна оказалась перед лицом голода. Нижний Новгород был последним форпостом на подступах к столице, его падение для большевиков было равносильно гибели. Были приняты решительные меры: 1 августа с Балтийского флота на Волгу вышли четыре морских миноносца - «Прыткий», «Прочный», «Ретивый» и «Поражающий». По прибытии в Нижний Новгород потребовалось всего двое суток, чтобы вновь привести суда в боеготовое состояние²⁰³. Матросы гидроотряда, сформированного из части команды Самарского гидродивизиона, установили на бортах нефтяной баржи кронштейны, на которых закреплялись убираемые на время похода спуски для приема и вывода на воду четырёх гидросамолетов, полученных из Управления морской авиации²⁰⁴. Волжская флотилия становилась полноценным боевым формированием, однако её возможности оценивались скептически²⁰⁵.

Первым в командование флотилией вступил военный моряк Р.М. Бернгард, вскоре отстранённый как не проявивший должных командирских качеств²⁰⁶. 23 августа 1918г. Командующим Волжской военной флотилией был назначен Ф.Ф. Раскольников, его помощником стал Маркин Н.Г. Вступив в командование, Раскольников обратил внимание на дисциплину и введение боевой службы на судах флотилии. В целях поднятия боевого духа моряков 26 августа был издан соответствующий приказ (приложение 3), одновременно принимались

²⁰² ЦГА ВМФ. Ф.1432. Д.5458. Л.43-46.

²⁰³ Косарев И.А. Завод «Теплоход». – Горький, 1985. – С.39.

²⁰⁴ Широкопад А.Б. Великая речная война 1918-1920 годы. – М.: Вече, 2006. – С.8.

²⁰⁵ Мордвинов Н.Р. Волжская военная флотилия 1918-1919гг. – М.: Военно-морское издательство Военно-морского министерства Союза ССР, 1952. – С.59.

²⁰⁶ РГА ВМФ Ф.Р-29. Оп.2. Д. 165. Л.26

карательные меры в отношении позволивших себе нарушить установленный порядок. Виновные немедленно предавались суду военного трибунала, приговоры которого были крайне суровы (приложения 3, 4). Так, в газете «Гражданская война» № 6 от 20 сентября 1918г. был опубликован приговор трибунала, рассмотревшего дело матроса, дважды самовольно уходившего со своего судна к жене. С учётом молодости и неопытности обвиняемого, к нему было применено минимальное наказание – исключение из рядов Красной Армии и 5 лет заключения под стражу²⁰⁷.

С 5 сентября 1918г. Приволжский окружной военный комиссариат объявил Сормовский завод мобилизованным²⁰⁸. Волжские речники были зачислены на военную службу. Один из них, бывший капитан пассажирского парохода А. С. Леонтьев обратился к Маркину с предложением сформировать отряд речников-добровольцев²⁰⁹. При объезде нижегородских затонов был обнаружен спрятанный буксирный пароход «Матвей Башкиров», вполне соответствовавший требованиям к боевому пароходу. Завод «Нижегородский теплоход» 20 сентября 1918г. получил наряд на переоборудование буксира²¹⁰. Вооружённый двумя дальнобойными морскими орудиями и 3 станковыми пулемётами, бронированный пароход получил название «Волгарь-доброволец» и стал канонерской лодкой флотилии²¹¹.

В ночь с 13 на 14 октября 1918г. с уходом «Волгаря-добровольца»²¹² в истории волжского флота открывалась новая страница истории, ставшая неотъемлемой частью величайшей трагедии нашей страны – Гражданской войны.

²⁰⁷ РГА ВМФ Ф.143. Оп.1 Д.212. Л.545.

²⁰⁸ История Красного Сормова. – М.: Мысль, 1969. – С.260.

²⁰⁹ Жадаев Ф.И, Федоров Г.И. Три жизни «Волгаря – добровольца». – Горький, 1968. – С.28.

²¹⁰ Завод «Нижегородский теплоход»: Время строить флот. История и современность. –СПб: ООО «Региональная пресса». 2011. – С.72

²¹¹ Канонерская лодка (от нем. Kanonenboot) – военное мелко сидящее судно небольшого размера, вооружаемое орудиями крупного калибра. Предназначено для ведения военных действий на озёрных и речных системах. Благодаря своей мобильности в сочетании с ударной мощностью канонерки стали основной ударной силой создаваемых речных флотилий.

²¹² В период боевых действий на Каме пароход осуществлял доставку боеприпасов и продовольствия к местам боёв. В 1967 году на корабле был создан музей Волжской военной флотилии. В конце 80-х годов в связи с отсутствием возможности содержания теплоход был утилизирован.

§4. Участие волжской военной флотилии в гражданской войне.

В конце мая 1918 года начался мятеж чехословацкого корпуса, выступившего против советской власти. Историография Волжской военной флотилии в большинстве своём начинается с прибытия в Нижний Новгород Г. Маркина, однако первые потери будущая флотилия понесла уже в первые дни после мятежа чехословацких легионеров. 29 мая моряки приняли свой первый бой у Сызранского моста, за переправу через Волгу, понеся при этом большие потери²¹³. Днём 31 мая со стороны Сызрани на мост въехал чешский бронепоезд, пулеметным огнем подавивший сопротивление небольшого отряда красноармейцев. 4 июня завязался ещё более кровопролитный бой у ст. Липяги, под Самарой. Моряки гидроавиации и латышские стрелки держались до последнего, пока остальные отряды отступали в сторону Самары под давлением чешских легионеров. Всего в тот день погибло более 500 красноармейцев, их них почти 100 моряков. 8 июня чехословаки перешли реку Самарка, разгромив отряд моряков, в ходе боя и при отступлении потери составили до 50 человек²¹⁴. Стало очевидным, для успешного противостояния чешским легионерам и силам контрреволюции необходимо создавать мощное оперативно-стратегическое объединение войск. Им стал созданный 13 июня 1918г. Восточный фронт, в начале августа 1918г. его общая численность достигла 58 486 штыков и 3288 сабель при 200 лёгких и 14 тяжёлых орудиях²¹⁵. Пришло время вооружения и введения в бой Волжской военной флотилии, задачей которой было остановить продвижение противника и перейти от обороны к наступлению²¹⁶.

В Симбирске в период с 15 по 18 июля красными был организован отряд из четырёх вооружённых судов, однако ввиду своего технического состояния достойно противостоять белой флотилии он не мог. Несмотря на это, 20 июля один

²¹³ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.5.

²¹⁴ Там же. – С.6

²¹⁵ Мордвинов Н.Р. Курсом «Авроры». – М: Воениздат, 1962. – С.158.

²¹⁶ РГА ВМФ Ф.Р-29. Оп.2. Д. 165. Л.5

из этих кораблей, вооружённый одной трёхдюймовой пушкой, с командой в 52 человека, продвигаясь вниз по Волге, встретил три вооружённых корабля противника и был вынужден вступить с ними в неравный бой. В течение 40 минут моряки героически сражались в бою, нанеся противнику серьёзный урон. Судно благополучно вернулось в Симбирск, однако вечером 22 июля было вновь атаковано. Нападение было стремительным и неожиданным, в неравном бою «Дело Совета» получил четыре пробоины, от взрыва собственных снарядов начался сильный пожар. Корабль был выброшен на берег, но перед этим матросы успели выбросить за борт пулемёты и замки от орудий. В день гибели корабля пал Симбирск, в связи с чем оставшиеся три корабля Симбирского отряда были вынуждены отступить вверх по Волге²¹⁷.

2 августа Совнарком ассигновал на формирование и боевую деятельность Волжской военной флотилии 25 млн. рублей²¹⁸, однако спасти Казань эта мера не помогла - 7 августа 1918г. город пал. Было захвачено большое количество военного имущества, а также значительная часть золотого запаса России (650 млн. золотых рублей) и эвакуированная из Екатеринбурга Военная академия Генерального штаба с преподавательским составом и частью слушателей²¹⁹. Красные войска ушли из Камы по реке Вятке, прикрывать тылы было поручено отряду под командованием эсера Трофимовского, который с приближением чехословацкой флотилии к Спасску 8 августа оставил на произвол судьбы свои наспех сформированные части, сам же с подручными на пароходе «Миссури» отплыл в направлении Чебоксар, в пути следования занимаясь грабежом населения, проживающего на волжских берегах²²⁰.

²¹⁷ Там же.

²¹⁸ ЦГАЭ Ф.130. Оп.32.Д.229. Л.132

²¹⁹ Петров П.П. Роковые годы. 1914 -1920. – Калифорния.1965. Copyright by Author California, USA Printed by Possev-Verlag,. Ffm.-Sossenheim, Flurscheideweg, 15 Germany. – С.108.

²²⁰ Широкопад, А.Б. Наша великая мифология. Четыре гражданских войны с XI по XX век. – М: Вече. 2012. – С.131; А.А. Соболев. Красный флот в Гражданской войне. 1918-1920гг. –Л: Ред.изд. отд. Морск. ведомства, 1924. – С.25.

8 августа началось восстание в Ижевске²²¹. В короткий срок повстанцы сформировали отряды численностью до 6 000 бойцов, в том числе около 300 офицеров²²². Обладая большим численным превосходством, к исходу 8 августа повстанцы полностью контролировали город. 9 августа была предпринята первая попытка подавить ижевское восстание, однако отряд из 180 человек красноармейцев, сформированный в Воткинске, попал в засаду и был полностью уничтожен²²³. 12 августа на подавление мятежа из Перми выдвинулся отряд матросов численностью около 700 человек. В 18 км от Воткинска, у села Галево, моряки попали в хорошо организованную засаду, в ходе скоротечного боя сумели спастись только 24 матроса²²⁴. Потеряв за пять дней более тысячи своих бойцов, Волжская флотилия не теряла боевого духа и продолжала мужественно воевать. В период с 13 по 26 августа производились регулярные обстрелы позиций белых на высотах Верхнего Услона, господствующих над Волгой²²⁵.

Были подбиты и затоплены два судна Волжской флотилии – «Белая Акация» и «Бурлак», попытка отряда моряков прорваться к своим через Верхний Услон и ночной бой у Свияжска также закончились гибелью более 300 моряков, до своих добрались лишь пятеро²²⁶. Несмотря на потери, Волжская военная флотилия продолжала активные боевые действия, но для этого требовалось бесперебойное снабжение боеприпасами. В телеграмме № 476 от 16 августа 1918г. член Верховной морской коллегии С.Е. Сакс докладывал, что в ночь на 16 августа из Петрограда

²²¹ Ижевско-Воткинское восстание 1918 года (Ижевско-Воткинский антисоветский мятеж) - вооружённое выступление против большевиков в августе-ноябре 1918 г. Восстанием была охвачена территория с населением более 1 млн.чел., численность повстанческой армии достигала 25 000 штыков.

²²² Гражданская война в Удмуртии 1918-1919 гг. Сборник статей. – Ижевск: Удмуртия, 1988. – С.95

²²³ Куликов К. И. В боях за Советскую Удмуртию. –Ижевск: Удмуртия, 1982. – С.38.

²²⁴ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.7.

²²⁵ Колбин И.Н. Борьба за Волгу и Каму в 1918г. – М: Молодая гвардия, 1931. – С.13.

²²⁶ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.8.

выходят 36 орудий 37 мм, к ним 20 000 снарядов, 20 пулемётов, 52 тыс. патронов²²⁷. В период активных боевых действий такая поддержка говорила о чрезвычайной важности боеспособности флотилии для успешных действий Восточного фронта, что подтверждал прибывший в Нижний Новгород 18 августа 1918г. комиссар по морским делам Раскольников Ф.Ф., докладывая по телеграфу В.И. Ленину о сложившейся обстановке²²⁸. В целях стимулирования моряки флотилии в период ведения боевых действий получали денежное содержание без вычета стоимости продовольствия, расходы на которое принимались за счёт казны. Кроме того, принимающим участие в боевых действиях полагалось дополнительное содержание в размере 25% денежного довольствия²²⁹. В это время наращивала свою боевую мощь белая флотилия, имевшая в своём составе семь вооружённых пароходов и одну вооружённую баржу²³⁰.

23 августа на Камской пристани Галево высадился отряд моряков численностью до 700 человек, получивший приказ захватить Воткинск. Последствия недостаточно продуманной высадки и последующей атаки были трагическими: умело используя своё численное превосходство, повстанцы окружили и уничтожили почти весь отряд, спаслось только 24 моряка²³¹.

Утром 27 августа миноносцы «Прыткий», «Прочный» и «Ретивый» прибыли в район Свяжского моста. Учитывая, что Казанский район в те дни был центром Гражданской войны, Волжская флотилия немедленно перешла к активным действиям: в первый же день её корабли вышли к укрепленным позициям белых и обстреляла село Верхний Услон. 28 августа в 10 утра при попытке продолжить обстрел белые ответили огнём своей тяжёлой артиллерии. Плавучая батарея красной флотилии произвела шесть залпов из дальнобойных орудий, в результате

²²⁷ РГА ВМФ Ф.р-55. Оп.1. Д.2. Л.196. Телеграммный бланк.

²²⁸ РГА ВМФ Ф.342. Оп.1. Д.2, Л.16

²²⁹ РГА ВМФ Ф.143 Оп.1 Д.212 Л.74.

²³⁰ РГА ВМФ Ф.Р-29. Оп.2. Д.165. Л.26.

²³¹ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.7.

чего на казанских пристанях вспыхнул пожар. Одновременно, «Ваня» и «Добрый» обстреляли батарею белых на правом берегу и заставили её прекратить огонь²³². В этот же день отряд численностью более 1500 человек под командой известного террориста Савинкова, обойдя позиции красных на правом берегу Волги, ударил в тыл. После захвата станции Тюрлема были взорваны стоящие на путях два эшелона, загруженные боеприпасами. Сильнейший взрыв предупредил красных об опасности, но сдержать натиск белогвардейцев не удалось: высланные против чехов отряды были разгромлены²³³. Троцкий с остатками штаба перешёл на суда Волжской флотилии, стоявшие около моста через Волгу. Дальнейшее отступление означало гибель, лишь удержание Свяжского моста давало шансы на возврат Казани.

В три часа утра 29 августа «Ваня-коммунист» и «Добрый» вышли на защиту Свяжска и железнодорожного моста, в восемь часов утра была отбита первая атака белогвардейцев. В полдень был получен приказ Троцкого об остановке бегущих красноармейцев в пятнадцати километрах выше моста. Из 400 задержанных 160 выразили готовность отправиться оборонять Свяжск, остальные были арестованы²³⁴. Тем временем остатки разгромленной правобережной группы красных сбежали к Романовскому мосту, захватили пассажирский пароход и потребовали от капитана немедленной отправки в Нижний Новгород. «Ваня-коммунист» под прикрытием огня двух сторожевых катеров пришвартовался к пароходу и немедленно разоружил дезертиров. Вечером состоялось заседание военно-полевого суда, по его приговору была проведена децимация – расстрел каждого десятого стоящего в строю. Страх пережитого был настолько сильным, что избежавшие расстрела дрались с ожесточением смертников, после чего противник предпочёл отступить²³⁵. Такими жестокими репрессивными мерами

²³² Там же. – С.8.

²³³ Соболев А.А. Красный Флот в гражданской войне 1918-1920гг. –Л: Редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. – С.54.

²³⁴ Колбин И.Н. Борьба за Волгу и Каму в 1918г. Л: Ленгиз. – М: Молодая гвардия, 1931. – С.17.

²³⁵ Морской сборник № 9. 1924г. – С.97-98.

фронт был спасен от полного разгрома, попытка белых перехватить инициативу не удалась. Командованию Волжской флотилии необходимо было продемонстрировать противнику боевой дух моряков. С этой целью было принято решение совершить внезапный ночной рейд на Казань. Ночью 31 августа миноносец «Прочный», скрытно вошёл в тыл Верхне-Услонской позиции противника и обстрелял пароходы и баржи, стоявшие у Казанской пристани. После двухчасового ночного боя повреждённая огнём канонерка «Ольга» выбросилась на берег, попытки её захвата противником были отбиты, вскоре с помощью «Оленя» удалось отбуксировать судно²³⁶. Ночной рейд флотилии и её успех ощутимо подняли боевой настрой моряков²³⁷.

5 сентября войска правобережной группы Красной армии перешли в наступление. В этот день в ходе полуторачасового боя с батареями в районе села Моркваша были подбиты и затонули ещё два судна²³⁸. Тем не менее, наступление увенчалось успехом, на правом берегу был захвачен ряд важных позиций, участь Казани в этом бою была предрешена²³⁹.

На рассвете 9 сентября 1918 года под огнём противника 4 канонерки флотилии прорываются к Казанским пристаням, ведя артиллерийский и пулемётный огонь и отгоняют прислугу от тяжёлых батарей, стоящих у пристани. Десантный отряд численностью в 60 моряков немедленно занимает эти батареи. Сняв замки с 6 орудий и захватив несколько пулемётов, моряки возвратились на корабли, которые немедленно отошли от берега и с боем прорвались в своё расположение²⁴⁰. Ранним утром 10 сентября 1918 года на берег был высажен

²³⁶ Соболев А.А. Красный Флот в гражданской войне 1918-1920гг. –Л: Редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. – С.27.

²³⁷ Там же. – С.54.

²³⁸ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.10-11.

²³⁹ Соболев А.А. Красный Флот в гражданской войне 1918-1920гг. –Л: Редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. – С.27.

²⁴⁰ Там же.

усиленный сводный батальон, укомплектованный солдатами и матросами, и этот натиск уже не был отражён - к двум часам дня Казань была взята. Войска Восточного фронта перешли в наступление, Волжская флотилия повела наступление вниз по Волге, огнём артиллерии поддерживая свои части. Белая флотилия неоднократно пыталась остановить суда красной флотилии, но неизменно вынуждена была отходить, не выдерживая огневого натиска²⁴¹.

Когда белая флотилия ушла в реку Каму, было принято решение разделить Волжскую флотилию на два отряда: 2 канонерских лодки, 1 плавучая батарея и 2 бронекатера пошли в Самарском направлении для содействия войскам этого участка, 3 миноносца, 3 вооружённых парохода и 2 катера вошли в реку Каму, куда ушла флотилия белых. Задача по её уничтожению стала главной для Волжской военной флотилии²⁴².

Утром 1 октября разведка гидропланов обнаружила возле Пьяного Бора вооружённые суда противника. Не подозревая о грозящей опасности, Маркин Н.Г., отдал распоряжение выдвигаться в указанный район. Только у самого берега стало ясно, что в поленницах дров укрыта замаскированная батарея, но было поздно. Первые снаряды сразу попали в цель, расстрелянный в упор «Ваня-коммунист» потерял управление и закружился на месте. На помощь ему двинулись «Ольга» и «Прыткий», но плотный огонь шести неприятельских судов не позволил им подойти к гибнущему судну²⁴³. Маркин отдал экипажу приказ покинуть корабль, сам продолжая вести огонь из пулемёта, последнюю гранату бросил в пороховой погреб. Вместе с комиссаром погибла большая часть команды «Вани-коммуниста». Потерпев такой серьёзный урон, красная флотилия начала отход, длившийся три часа и закончившийся у деревни Ижевки²⁴⁴, где была создана позиция из мин заграждения и батареи. 7 октября флотилия белых появилась перед позицией,

²⁴¹ Гражданской война 1918-1921. Боевое искусство Красной армии. – М: Военный вестник. 1928-1930. – С.191.

²⁴² Там же. – С.192.

²⁴³ Колбин И.Н. Борьба за Волгу и Каму в 1918г. Л: Ленгиз. – М: Молодая гвардия, 1931. – С.46.

²⁴⁴ РГА ВМФ Ф.Р-29.Оп.2. Д.165, Л.53-54.

намереваясь дать решительный бой, но благоприятный для этого момент был упущен. Попав на минное заграждение, лучший пароход белой флотилии, «Труд» был разорван на части мощным взрывом, остальные поспешно отошли.

После взятия частями Красной армии Пьяного Бора суда адмирала Старка были вынуждены уйти в реку Белую, в её устье белыми было затоплено две баржи, груженных камнями с целью воспрепятствовать проходу красных судов²⁴⁵. 7 октября Волга была окончательно очищена от судов белой флотилии²⁴⁶. Не имея выхода к Волге, белая флотилия держалась пассивно, не представляя опасности²⁴⁷. Получив свободу передвижения по Каме, корабли Волжской флотилии совершили несколько глубоких рейдов в тыл противника. Бесстрашным по сути и дерзким по форме стало освобождение 18 октября моряками флотилии 432 пленных, содержащихся на барже вблизи села Гольяны, получившее в отечественной историографии название «баржа смерти»²⁴⁸. Воодушевлённые впечатляющим успехом, моряки в тот же день совершили ещё один рейд в район Гольян, после короткой перестрелки захватив баржу с 250 тыс. кг. хлеба и два буксирных парохода²⁴⁹.

Продвигаясь вверх по Каме, Красная флотилия до первой половины ноября оказывала содействие наступавшим сухопутным войскам. 12 ноября наступили заморозки и суда флотилии спустились вниз на зимовку²⁵⁰. Зимнее время было использовано для ремонта повреждённых судов, технического обслуживания и вооружения всех остальных, а также подготовки ввода в боевой строй новых судов.

В конце апреля 1919г. вскрылась Волга до Казани и нижнее течение Камы, однако возможность начать речные операции не была использована обеими

²⁴⁵ Гражданской война 1918-1921. Боевое искусство Красной армии. – М. 1928. – С.192.

²⁴⁶ Бернштам Н.М. Волжская флотилия. – М: Издательство политкаторжан, 1933. – С.74-75.

²⁴⁷ Морской сборник. 1920. № 4-5.

²⁴⁸ РГА ВМФ Ф.Р-29. Оп.2.Д.165. Л.60-61; Коробейникова Л. Люди в рогожах / Л. Коробейникова // Красное Прикамье. 2014. 13 марта. – С.5.

²⁴⁹ Колбин И.Н. Борьба за Волгу и Каму в 1918г. –Л-М: Молодая гвардия, 1931. – С.52-56.

²⁵⁰ Соболев А.А. Красный флот в Гражданской войне. 1918-1920 гг. – Л,1924. – С.29.

сторонами, причиной задержки выхода стал незаконченный ремонт судов. Первыми 28 апреля 1919 г. вышли корабли Волжской военной флотилии для поддержки войск Южной группы²⁵¹. Первое боестолкновение двух флотилий весной 1919г. произошло 14 мая, белая флотилия потеряла корабль «Грозящий», второй был повреждён. 16 мая произошёл ещё один, незначительный бой, потерь с обеих сторон не было²⁵². При дальнейшем движении вверх красная флотилия осуществила переброску своих частей с северного берега, обеспечив тем самым разгром белогвардейцев, пытавшихся задержаться в устье реки Шешмы (левый приток Камы)²⁵³. Дальнейшее наступление Красной армии зависело от успешного форсирования Вятки частями 2-й армии, начавшееся на рассвете 24 мая. Три парохода с десантом на борту под охраной четырёх канонерских лодок и трёх сторожевых кораблей, рано утром двинулись от устья Вятки вверх по Каме и к 5 часам скрытно подошли к д. Котловка. Подавив батарею противника, десант численностью 570 человек, усиленный 70 кавалеристами, успешно высадился и при поддержке корабельной артиллерии повёл наступление²⁵⁴.

Чтобы приостановить наступление войск РККА, противник вводил на фронт свежие резервы. Учитывая это, командованию флотилии была поставлена задача подняться вверх по Каме и обстрелять дороги, по которым передвигались части противника. Для выполнения поставленной задачи 24 мая в 15.30. из с. Дмитриевского, утром захваченного моряками-десантниками, вышли 4 канонерских лодки 2-го дивизиона и 3 лодки 4-го дивизиона с разведывательным отрядом из нескольких посыльных судов. Никто не мог предположить, что ночью 24 мая на Елабугу скрытно прибыла белая флотилия, её уход на реку Белая первоначально был задуман как тактическая хитрость, основной целью было заставить красных отказаться от наступательных действий на этом участке.

²⁵¹ Там же. – С.31.

²⁵² Кузнецов Н.А. Речная боевая флотилия в кампании 1919г. на Каме. Вестник молодых учёных. Серия исторические науки, 2000. – С.24.

²⁵³ Соболев А.А. Красный Флот в гражданской войне 1918-1920гг. –Л: Редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. – С.33.

²⁵⁴ Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. – М: Воениздат, 1988. – С.90.

Сведениями о прибытии белой флотилии Раскольников Ф.Ф. не располагал, будучи уверенным в том, что противник по-прежнему в устье реки Белой²⁵⁵.

Заняв выгодную позицию на подступах к Елабуге, корабли 2-го дивизиона открыли огонь по белогвардейским батареям, а «Кубань», «Терек» и «Рошаль» поднялись к д. Святые Ключи, откуда прямой наводкой начали обстрел Елабуги²⁵⁶. В 16.05. с посыльного судна поступило донесение о появлении за мысом корабля белой флотилии, по которому в 16.10. с «Вани Коммуниста» был открыт огонь. Командующий белой флотилией, располагая достоверными сведениями о численности противника, принял решение немедленно начать атаку.

Для красной флотилии появление в 16.20. из-за поворота реки семи канонерских лодок стало полной неожиданностью. Сблизившись на малую дистанцию, белые соединили свои канонерки попарно и уже с дистанции 5,5 км открыли ураганный огонь²⁵⁷. Стрельба корректировалась по разрывам лиддита²⁵⁸, характерный жёлтый цвет которого при прямом попадании был отчётливо виден даже с расстояния в 400-430 метров. По мере сокращения дистанции красные корабли оказались в зоне поражения. Силы были неравны, требовалось увеличить дистанцию между судами, чтобы выйти из зоны огня и использовать преимущество дальнобойной артиллерии. В 16.30. командующим красной флотилии была предпринята попытка перестроиться, однако стремительное сближение противника не дало возможности осуществить маневр. В 16 час 40 мин в результате прямого попадания загорелся «Терек», для

²⁵⁵ Экспедиция в Сибирь. 1919 Томас Генри Джеймсон /Expedition to Siberia. 1919 By Capt. Thomas H. Jameson RMLI. «Русская мысль», – Париж, № 4340, 9 ноября 2000г.

²⁵⁶ Дьяконов, Ю. П. История возникновения и развития подводного минного оружия в России. – СПб: Левша, 2006. – С.444.

²⁵⁷ Соболев А.А. Красный Флот в гражданской войне 1918-1920гг. –Л: Редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. – С.32.

²⁵⁸ Лиддит (Lyddite) - взрывчатое вещество, которым начинялись артиллерийские разрывные снаряды английского производства, благодаря входящей в его состав пикриновой кислоте при взрыве образовывалось облако ядовитых газов жёлтого цвета.

спасения команды ему пришлось выброситься на берег. Увидев это, остальные корабли начали разворот и уход вниз по течению, в 16.45. скрывшись за мысом острова, в ходе отступления потеряв ещё один катер. Теперь вся огневая мощь обрушилась на канонерскую лодку «Рошаль», которая после попадания в носовую часть стала быстро погружаться в воду, бросившиеся в воду моряки в белых спасательных поясах стали лёгкой мишенью для пулемётов противника²⁵⁹. Оставшиеся в живых продолжали отстреливаться из пулеметов, затем вынули замки из орудий и сошли на берег²⁶⁰. Оставленный командой, повреждённый и неуправляемый «Терек» был захвачен и уведён противником²⁶¹. Корабли белой флотилии не получили серьёзных повреждений, однако не стали преследовать отступающего противника, занявшись снятием с мели «Рошаля» и «Терека». Воспользовавшись этим, красная флотилия заняла позицию у д. Котловки, удачно отбив две атаки белых, что дало возможность частям 2-й армии беспрепятственно закончить переправу через р. Вятку²⁶². Для развития и закрепления успеха белой флотилии её командование не приняло должных мер, несмотря на своё явное превосходство в артиллерийском огне²⁶³.

25 мая отряд под командованием И.К. Кожанова, продвигаясь вперёд, встретил подошедший из резерва офицерский батальон и Танайский «непобедимый отряд»²⁶⁴, вступив с ними в неравный бой. Потери отряда были большими – погибло около 300 моряков²⁶⁵, однако отряд продолжал сражаться,

²⁵⁹ Экспедиция в Сибирь. 1919 Томас Генри Джеймсон /Expedition to Siberia. 1919 By Capt. Thomas H. Jameson RMLI. «Русская мысль», – Париж, № 4340, 9 ноября 2000 г.

²⁶⁰ Стасевич, П.Г. Кампания Волжской флотилии на реке Каме в 1919 году. –Л.: Военно-морская академия РККА, 1930. – С.59.

²⁶¹ Соболев А.А. Красный Флот в гражданской войне 1918-1920гг. –Л: Редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. – С.32.

²⁶² Гражданской война 1918-1921. Боевое искусство Красной армии. – М. 1928. – С.199.

²⁶³ Гражданская война в Поволжье, 1918–1920. / ред. М. К. Мухарямов. – Казань, Татарское кн. изд-во, 1974. – С.19-24.

²⁶⁴ Село Танайка являлось одним из крупнейших сел Елабужского уезда. В августе 1918г. город заняли белые. Танайские кулаки сформировали свой карательный отряд, который за умение храбро сражаться, сочетаемое с беспримерной жестокостью, называли «непобедимым».

²⁶⁵ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. 1934. – С.30.

обеспечив возможность частям 28-й стрелковой дивизии завершить форсирование Вятки²⁶⁶, а 25 мая совместными усилиями освободить Елабугу.

9 июня частями Красной армии была взята Уфа. Исход борьбы стал очевиден, белая флотилия начала своё расформирование. Освобождённые от вооружения суда были поставлены к левому берегу реки Чусовой (приток Камы), в районе села Левшино. Ввиду недостатка цистерн для топлива скопившийся керосин в количестве более 30 тыс. центнеров был слит белогвардейцами в реку Чусовую²⁶⁷. Одновременно подождённая в разных местах многотонная огнеопасная масса вызвала сильнейший пожар, практически уничтоживший цвет волжского флота, считавшийся лучшим в мире. Всего на Каме погибло 70 паротеплоходов и 40 барж, на реке Белой и Уфимском районе уничтожено 11 пассажирских паротеплоходов и 33 буксирных парохода²⁶⁸. Всего в период Гражданской войны было потоплено и сожжено 863 самоходных судна и 12599 несамоходных общей грузоподъёмностью 5 млн.т.²⁶⁹. В качестве трофеев достались лишь четыре корабля белой флотилии²⁷⁰. Речному флоту был нанесён колоссальный ущерб, граничащий с полной гибелью.

1 июля войска Красной армии овладели Пермью и Кунгуром²⁷¹, при этом флотилия выполнила задачу по боевому содействию в переброске частей на неприятельский берег²⁷². За проявленное в боях мужество командир десантного отряда И. К. Кожанов²⁷³ и начальник 5-го дивизиона канонерских лодок Б. Ф. Любимов были награждены орденом Красного Знамени²⁷⁴.

²⁶⁶ Морской сборник. № 11 -1939г. – С.53.

²⁶⁷ Экономическая жизнь, № 40 от 22.02.1920г.

²⁶⁸ Водный транспорт. № 11, 1927. – С.443.

²⁶⁹ Речной транспорт СССР.1917-1957гг. – С.17.

²⁷⁰ Кузнецов Н.А. Речная Боевая флотилия в кампании 1919 г. на Каме / Вестник молодых ученых. – М., 2000. № 5. – С.18-30.

²⁷¹ Мордвинов Н.Р. Волжская военная флотилия 1918-1920гг. – М.: 1952. – С.37-64.

²⁷² Зверев В.И. Ленин и флот (1918-1920). –М., 1978. – С.173.

²⁷³ Кожанов Иван Кузьмич (1897-1938). Герой Гражданской войны, кавалер двух боевых орденов, командир десантного отряда Волжской военной флотилии. В 1938г. был осуждён Военным трибуналом и расстрелян. Реабилитирован посмертно в 1956 г.

²⁷⁴ Сборник лиц, награжденных орденом Красного Знамени (РСФСР) и почетным революционным оружием. – М: Гос. Воен.изд-во,1926. – С.108,145.

После открытия навигации северный отряд Волжско-Каспийской флотилии из Нижнего Новгорода направился в Астрахань для оказания помощи 11-й армии, освобождавшей Баку. После взятия Баку белый флот укрылся в Энзелийской бухте. 17 мая 1920 г. наши корабли вышли из Баку и направились к Энзели. Подойдя к городу, командование красной флотилии предъявило флотилии белых ультиматум о сдаче. После отказа с судна "Роза Люксембург" был открыт огонь, в результате чего артиллерийская батарея противника была подавлена, Энзелийская операция была победоносно завершена²⁷⁵. В качестве трофеев краснофлотцы захватили 10 крейсеров, 3 плавучих базы торпедных катеров, 4 торпедных катера, плавучая база гидропланов «Волга» с 4 самолётами, 5 транспортов и другие корабли. На берегу было захвачено более 50 орудий, 20 000 снарядов, 20 радиостанций, 160 000 пудов хлопка, 25 000 пудов рельс, 8 000 пудов меди и другое имущество²⁷⁶

Имея в кампанию 1918 г. менее 30 судов (приложение 5), флотилия к концу Гражданской войны имела более сотни единиц водного транспорта²⁷⁷, осуществляя полный комплекс воинских перевозок: оперативное перемещение войск и грузов, борьба с минными заграждениями. Кроме того, моряки флотилии захватили на пристанях свыше 100 тысяч пудов хлеба и доставили его своими средствами в Н. Новгород²⁷⁸.

В марте 1920г. водному транспорту были сданы 162 единицы водного транспорта, 9 судов были оставлены в Северном отряде Волжско-Каспийской военной флотилии и направились в Астрахань своим ходом²⁷⁹. В конце 1920 г. боевая деятельность Волжской военной флотилии завершилась.

²⁷⁵ Чебаевский Ф. Волжская военная флотилия в Гражданской войне (1918-1920). Исторический журнал, № 2-3. Март 1944. – С. 22-27.

²⁷⁶ Вайдо И.П. Борьба моряков под руководством С.М. Кирова с интервентами и белогвардейцами на Нижней Волге и Каспии (1918-1920гг.). Автореферат дис... канд.ист.наук. – Л, 1951. –28с.

²⁷⁷ РГА ВМФ Ф.Р-29.Оп.2.Д.165. Л.182-184.

²⁷⁸ РГА ВМФ Ф.Р-29. Оп.2. Д. 165. Л. 122.

²⁷⁹ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – Горький. Издание боевого землячества моряков б. Волжско-Каспийской военной флотилии, 1934. – С.49.

Окончание гражданской войны

За первую советскую навигацию 1918 года суда волжского бассейна перевезли 4,92 млн. т. против 16,1 млн.т. в 1917 г.²⁸⁰, его доля в речном грузообороте страны к концу 1918 года составляла 61%²⁸¹. Падение перевозок происходило в основном за счёт уменьшения перевозок хлебных, нефтяных и лесных грузов. Так, перевозка хлеба по в 1918 году по сравнению с 1913 годом упала в 34 раза²⁸². В конечном результате грузооборот Волги в навигацию 1918г. упал до 301,8 млн. пудов – такой цифрой он выражался в 80-х годах XIX столетия, при этом сокращение коснулось всех без исключения грузов, но более всего хлеба. В этот же период необходимо отметить значительное увеличение пассажирского движения, причиной которого стало ранее упомянутое «мешочничество». При полном отсутствии грузовых перевозок товаро-пассажирские пароходы получали такие валовые заработки, каких в прежние годы ни одно судоходное предприятие ранее не имело. Имели место случаи, когда размер выручки за один рейс превышал 200 000 руб. – больше, чем зарабатывал любой пароход за всю навигацию²⁸³.

Навигация 1919г. проходила в обстановке военного времени, особенно тяжело отразились на волжском флоте и судоходстве военные действия на р. Каме, которая всю первую половину навигации находилась в руках белых, и при их уходе представляла из себя огромное кладбище судов. Наладить работу транспорта в таких условиях представлялось для речников задачей почти неразрешимой. Судовые команды испытывали лишения из-за недостатка и несвоевременной выдачи продовольствия. Имели место случаи, когда измученные голодом команды уходили за хлебом в прибрежные сёла и деревни, несмотря на ответственность по военным законам. Упадок трудовой дисциплины, наблюдавшийся и в прежние

²⁸⁰ Народное хозяйство. 1920г, № 3-4. – С.50.

²⁸¹ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта (1913-1925). – М: Экономическая жизнь, 1925. – С.224.

²⁸² Народное хозяйство. 1921. № 10. – С.136

²⁸³ Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918,1919,1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. Н. Новгород, 1921. – С.36.

годы, достиг в навигацию 1919г. кульминационных пределов. Соответственно, грузооборот бассейна упал до катастрофических размеров – 172,2 млн. пудов за всю навигацию²⁸⁴.

Подводя итоги навигации 1919г., необходимо отметить, что главным и наиболее тяжёлым из этих итогов, непоправимым в течение многих лет, стала гибель волжских судов в период военных действий. При том наличии ремонтных средств, какие имелись в зиму 1919-1920г., не только восстановить хотя бы часть выбывших из строя судов, но отремонтировать оставшиеся годными к работе не представлялось возможным²⁸⁵. Ко всему прочему, после оккупации Баку войсками Антанты ощущалась острая нехватка нефти²⁸⁶.

1920 год ознаменован выходом ряда важных документов, изменивших жизнедеятельность речного флота. 10 января вышел Декрет СНК РСФСР «Об управлении водным транспортом (Положение)», положивший начало становлению организационной системы по управлению водным транспортом. Необходимость перехода от коллегиального метода руководства к единоначалию В.И. Ленин обосновал в своей речи на III Всероссийском съезде Советов. По его словам, коллегиальность была необходима на первом этапе, в самом начале строительства новой системы управления. Когда новые методы управления приобрели устойчивые формы, необходимо стало сделать следующий шаг – перейти к единоначалию, которое обеспечивает наилучшее использование человеческих качеств и реальные, а не словесные результаты работы²⁸⁷.

Общие принципы Декрета схематично изображены на рисунке 4.

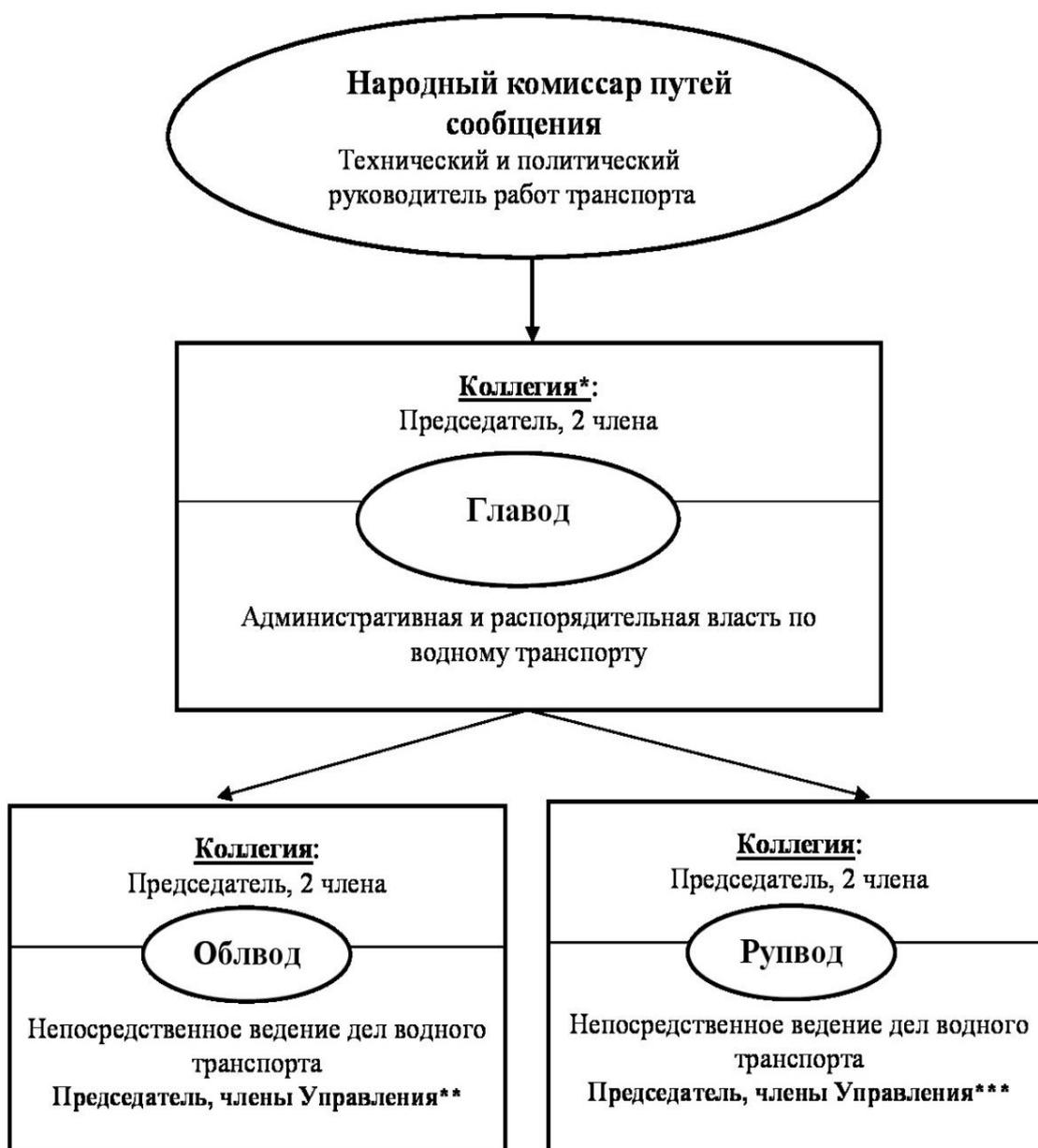
²⁸⁴ Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918,1919,1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. Н. Новгород, 1921. – С.43; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта (1913-1925гг.) – М: Экономическая жизнь, 1925. – С.350.

²⁸⁵ Там же. – С.44.

²⁸⁶ Баевский Д.А. Очерки по истории хозяйственного строительства периода гражданской войны. –М, 1957, – С.327; Нефтяная промышленность СССР. – М,1958. – С.267.

²⁸⁷ Ленин В.И. Речь на III всероссийском съезде Советов народного хозяйства 27 января 1920 г. Полное собрание сочинений Том 40. – С.76.

Организация управления водным транспортом (с января 1920г.)²⁸⁸



* Председатель и члены коллегии Главода утверждались Народным Комиссаром Путей Сообщения.

**Председатель и члены областных управлений утверждались Народным Комиссаром Путей Сообщения по представлении коллегии Главода.

***Председателя и членов коллегий районных управлений назначала коллегия Главода.

²⁸⁸ Декрет СНК РСФСР от 10.01.1920 «Об управлении водным транспортом (Положение)»

Одновременно осуществлялся ряд мер по укреплению партийного руководства работой водного транспорта. С этой целью в 1920 г. был образован Главполитвод, в качестве его местных органов являлись областные и районные политводы, в низовых звеньях назначались комиссары²⁸⁹. Создание государственной системы управления речным транспортом означало завершение его преобразования и имело исключительно важное значение для налаживания работы речного транспорта в годы Гражданской войны.

Образованное Главное управление (Главвод) стало государственным органом, осуществлявшим руководство всем водным транспортом страны. Непосредственное ведение дела Главвод осуществлял через областные (Облвод) и районные управления (Рупводы), во главе которых стояли коллегии. Они, как и председатели коллегий Главвода, несли личную ответственность за ведение всех дел. С такой организационной системой предстояло начинать навигацию 1920г., на которую возлагались большие надежды²⁹⁰. Она отличалась целым рядом особенностей, так или иначе повлиявших на перевозочную работу флота.

Благоприятными факторами навигации 1920 года стали: отсутствие боевых действий на Волге, упорядочение внутренней жизни судоходства. В течение всей навигации движение судов по рекам волжского бассейна не прекращалось насильственно, их не уничтожали, как в военные годы, при этом волжский флот не находился в стороне от войны. Помимо передачи ряда судов органам военной власти, флот был занят воинскими перевозками, переброска войск проводилась в течение всей навигации и составила 683 000 чел. Поступление на Волгу нефти принесло с собой оживление судоходной работы, скорость обращения судов увеличилась. Однако нормальная работа флота даже в мирных условиях осложнялась многочисленными вмешательствами продовольственных заградительных отрядов и транспортных чрезвычайных комиссий, обязанностью

²⁸⁹ ГОПАНО. Ф.1211, Оп.2. Д 1, Л.14.

²⁹⁰ Правда №№ 59 и 60, 17 и 18 марта 1920 г.

которых, в первую очередь, была помощь в деле продуктивной эксплуатации флота. Бесчисленные задержки судов в пути, постоянные обыски и аресты тормозили работу флота, нарушали графики движения.

Перед началом навигации В.И. Ленин обратился к речникам с речью, в которой подчеркнул исключительную важность и значение работы водного транспорта. Выдвинув конкретные задания на предстоящую навигацию, В.И. Ленин поставил перед водниками задачу создать военную дисциплину²⁹¹. Для обеспечения этих задач на речном транспорте были созданы политические отделы. Несмотря на трудности, речники Волги наращивали объемы перевозимых грузов. К 1 августа 1920 г. был достигнут первый, по сравнению с уровнем перевозок 1913 года, успех: объемы перевозок составили около 800 тыс.т. хозяйственных грузов, более 672 тыс.т. лесоматериалов, свыше 680 тыс.т. продуктов нефтепереработки²⁹². Навигация 1920 года стала переломной, падение грузооборота прекратилось. Несмотря на мелководье и неурожай, в 1920 г. по волжскому бассейну было перевезено 6,95 млн. тонн груза, т.е. в 2,5 раза больше, чем в 1919 году²⁹³. В целом по стране увеличение перевозок также увеличилось на 48,5% по сравнению с 1919г.²⁹⁴ Навигация 1920г. показала, что для удовлетворения потребностей страны в перевозках водному транспорту отводится особое значение, поэтому объединение железнодорожного и водного транспорта на VII Всероссийском съезде Советов в декабре 1920г. было принято с одобрением²⁹⁵.

Создание государственной системы управления речным транспортом означало завершение его преобразования и имело исключительно важное значение для налаживания работы речного транспорта в годы Гражданской войны.

²⁹¹ Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Изд.5-е, т.40. – С.219-220.

²⁹² История социалистической экономики СССР т.1 Советская экономика 1917-1920гг. – М: Наука, 1980. – С.147.

²⁹³ Баевский Д.А. Очерки по истории хозяйственного строительства периода гражданской войны. – М: Изд-во Академии наук СССР, 1957. – С.376.

²⁹⁴ Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития. –М.; Транспорт, 1967. – С.156.

²⁹⁵ Съезды Советов СССР в постановлениях и резолюциях. – М: Изд-во Ведомостей Верховного Совета РСФСР, 1939. – С.157.

Выводы по главе:

1. Призыв в ряды действующей армии водников, неудовлетворительное снабжение топливом и материалами для ремонта судов, отсутствие необходимого инструмента и инвентаря парализовали водный транспорт страны и Волги, который накануне революции находился в ситуации, близкой к полной остановке работы. Плановое использование водного транспорта как в мирное время, так и в условиях войны было невозможным.

2. Стремление судовладельцев к быстрому обогащению оказались выше интересов государства. Правительство не сумело принять действенных мер по привлечению частных судов к перевозке военных грузов, отсутствие единого руководства водными перевозками помешало оказать действенную помощь фронту.

3. Процесс национализации водного транспорта был подготовлен всем ходом истории, не имел альтернативы и стал первым этапом на пути создания централизованного управления государственным водным транспортом, при этом процесс потребовал высокой организации, решительности действий и жесткости в отношении судовладельцев.

4. Мероприятия по реорганизации управления водным транспортом в период национализации были направлены на предстоящее решение военных задач, централизация управления в условиях войны явилась жизненно необходимой мерой.

5. Успех организационной работы при формировании флотилии был обусловлен оперативным разрешением вопросов, касающихся организации, порядка подчинения, командной структуры, вопросам комплектования, снабжения, вооружения и ремонта судов.

6. Тактика Волжской военной флотилии в кампанию 1918г. отсутствовала, задачи выполнялись успешно благодаря стойкости и решительным действиям личного состава, восполнявших слабость вооружения судов личной отвагой и

упорством. Результаты прямых боевых столкновений показали, что слабость речных канонерок ведёт к неоправданно большим потерям в личном составе. Стало очевидно, что победа в бою будет зависеть от быстроты и меткости огня, а также маневрирования на узком речном фарватере. В дальнейшем малый диаметр циркуляции стал основным требованием к боевым речным судам.

7. Выполнение поставленных командованием задач было существенно затруднено отсутствием необходимых для ведения боевых действий материальных средств, командный состав флотилии не имел должной подготовки, моряки постигали военную науку в ходе сражений.

Управление речным флотом в боевых условиях стало уроком, усвоение которого было оплачено сотнями жизней моряков. Очевидной стала необходимость подготовки в мирное время кадров для флотилий, а также разработки тактики действий судов. Работа над ошибками была в полной мере проведена в послевоенный период, издан ряд научных военных работ со всесторонним анализом боевых действий и рекомендациями по дальнейшему совершенствованию тактики ведения боевых действий на речной акватории. Все эти мероприятия в значительной мере предопределили успешные действия волжского флота в исторической Сталинградской битве.

Глава 2. Волжский флот в годы борьбы за восстановление народного хозяйства и в период нэпа (1921-1928 гг.)

§1. Волжский флот в период преодоления последствий гражданской войны

Глубина хозяйственной разрухи по окончании Гражданской войны была впечатляющей: грузооборот морского и внутреннего водного транспорта сократился более чем на 50% от довоенного уровня, спасти положение помогали спасти железные дороги, их грузооборот уменьшился на 18,7% по сравнению с 1914г.²⁹⁶ Огромные потери понес транспортный флот: из 1120 пароходов, имевшихся на 1 января 1915 года, в 1921 г. осталось только 220 судов²⁹⁷. Не обошли эти проблемы и Волжский бассейн. С лета 1917 г. до начала зимы 1920 г. потери речного транспорта составили 3081 самоходных и 15983 несамоходных судна²⁹⁸. Волжский флот, принимавший участие в речных сражениях, понёс самые тяжёлые потери, поэтому его восстановление было особенно важным: возрождение разрушенного хозяйства и развитие экономики при таком положении речного транспорта было невозможно²⁹⁹.

К весне 1921 года труженики Волги сумели поставить в строй весь флот, поднять со дна реки десятки затонувших во время войны пароходов³⁰⁰. В тяжёлых условиях голода и разрухи процесс восстановления речного транспорта начался с его децентрализации. Значительная часть судов была передана различным государственным и кооперативным организациям, деятельность которых была связана с водными перевозками, другую часть судов арендовали частные лица.

²⁹⁶ Фишер В. Европа: экономика, общество и государство. 1914-1980. –М.: Гуманитарный издательский центр «Владос», 1999. – С.212.

²⁹⁷ Маркова М. В. Водный транспорт России: история и современность // Материалы межвузовской конференции студентов и аспирантов, посвященной 200-летию транспортного образования в России. – СПб. 2009. – С.34.

²⁹⁸ Лившиц В.Н. Транспорт России за 100 лет. –М: Транспорт, 2002. – С.10.

²⁹⁹ «Молодая гвардия» №№ 2-3, февраль - март 1924.

³⁰⁰ Коротков К.К., Галашов Н.С., Шалагин Б.А. Волга-гордость России. – Горький: Волго-Вятское книжное издательство, 1968. – С.42.

Таким образом, для восстановления водного транспорта были получены дополнительные средства. Кроме того, Постановлением СНК от 9 июля 1921г. была восстановлена платность перевозок грузов и пассажиров, речной флот начал переходить на хозяйственный расчёт, конечной целью которого являлось достижение рентабельности флота.

Весной 1921г. в стране началось практическое осуществление экономического проекта, в отечественной историографии получившего название НЭП³⁰¹. Введение новой экономической политики стало трудным периодом для работы речного транспорта, это объясняется его спецификой. Переход на хозяйственный расчёт являлся процессом трудным, многие отрасли народного хозяйства просто не привыкли пользоваться услугами водного транспорта за плату³⁰². Статистика и отчётность на речном транспорте отсутствовали, не были определены характер и объём взаимных финансовых отношений с клиентами³⁰³. Без решения этих задач не было смысла начинать преобразования, поскольку строгий учёт и жёсткое регламентирование были одними из главных условий НЭПа. Неурожай 1920-21г. отсрочил нововведения на речном транспорте, в этот период осуществлялись только государственные либо ведомственные перевозки, что значительно осложняло развитие НЭПа³⁰⁴.

Речникам Волги предстояло выполнить задачу по восстановлению разбитого флота и разрушенного берегового хозяйства. Многочисленные разбитые суда находились далеко от ремонтных пунктов, никем не охраняемые. Детали и механизмы разворовывались, затоны превратились в «кладбища судов». В начале 1922г. численность самоходного флота Волжского бассейна составляла 77,3%, по мощности – 84,3% от уровня 1913г. Более значительными были потери несамоходного флота: численность судов сократилась на 37,5%, а общая

³⁰¹ В.И. Ленин. Очередные задачи Советской власти.

³⁰² Дзержинский Ф.Э. Избранные произведения. – М: Издательство политической литературы, 1957. – С.340-341.

³⁰³ Там же, – С.378-380.

³⁰⁴ Там же, – С.388-389.

грузоподъёмность – на 41,4% в сравнении с 1913г.³⁰⁵ Состояние уцелевшего в войне флота было плачевным: 95% имеющихся в 1922 г. судов требовали ремонта, 1,63% подлежали слому. Из 4361 несамоходного судна требовали ремонта 3497, на слом шло 498³⁰⁶. Для спасения находящегося на краю гибели волжского флота требовалось принятие незамедлительных мер. Ремонт судов стал одной из главных задач при подготовке флота к навигации 1921г.³⁰⁷ Всем исполнительным органам на местах было предписано обеспечить оставшихся на зимовку рабочих приспособленными для проживания помещениями³⁰⁸.

Для обеспечения отрасли квалифицированными работниками Советом Труда и Оборона было издано постановление³⁰⁹, которым граждане в возрасте до 55 лет, специальность которых входила в одну из 94 указанных в документе категорий, подлежали мобилизации. Им предписывалась немедленная явка в военкоматы по месту жительства для заполнения соответствующих документов, при этом аннулировались все виды предоставленных отсрочек.

Наряду с восстановлением материальной части флота Волжского бассейна требовалось перестроить всю систему его управления, способную развить работу флота в условиях совершенно новых общественно-политических и экономических отношений. В июле 1920 г. в НКПС была разработана типовая структура организации местных управлений водного транспорта (приложение 14), но уже в сентябре 1920 года Главод был ликвидирован, управление речным и морским транспортом было разделено³¹⁰. В июле 1921 г. вместо упразднённого Главода в НКПС были созданы Центральное управление речного транспорта (Цурек) и управление морским флотом (Цумор). На местах были сохранены областные

³⁰⁵ Материалы по статистике путей сообщения, 1923г. вып.57. – М. 1926.

³⁰⁶ Обзор работ речного транспорта за 1921-1922гг. – М., 1923. – С.6-9

³⁰⁷ Постановление Совета Труда и Оборона от 16 октября 1920 г.

³⁰⁸ Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета от 20 октября 1920г. «О предоставлении жилых помещений служащим и рабочим Водного Транспорта».

³⁰⁹ Постановление Совета Труда и Оборона от 20 апреля 1920г. «О мобилизации специалистов водно - транспортного дела».

³¹⁰ Приказ НКПС от 5 ноября 1920 г.

управления водных путей сообщения, делившиеся на районы и линейные участки³¹¹. Тем не менее, данная система управления ещё не позволяла осуществлять достаточно оперативное управление работой водного транспорта. Учитывая это, в конце навигации 1920 года управление речным транспортом было отделено от морского и сосредоточено во вновь организованном Центральном управлении речным транспортом (ЦУРЕК)³¹². На местах областная система была заменена окружной. В волжском округе путей сообщения было создано пять линейных отделов, являвшихся низовыми органами управления со службами пути, тяги, движения и т.д., организованных подобно железнодорожным. Произведённая реорганизация повысила оперативность в управлении, деятельность Волжского речного транспорта теперь определялась умением экономно хозяйствовать³¹³.

Глубина водных путей являлась другой большой проблемой, на многих участках баржи шли с большим недогрузом. После катастрофического мелководья в навигацию 1921 года на речных путях бассейна начали проводиться восстановительные работы. Уцелевший флот требовал ремонта, но ремонтная база отсутствовала: судоремонтные мастерские не отвечали характеру производимых работ³¹⁴. На большинстве судоремонтных предприятий ввиду отсутствия механических двигателей механизмы приводились в действие ручным способом³¹⁵.

Состояние Волжского флота к 1921 году было крайне тяжелым, основными причинами такого положения дел являлись следующие факторы:

- интенсивная работа флота во время Гражданской войны и незначительное его пополнение новыми судами;

³¹¹ Шубин И.А. Отчёт управления Водного транспорта Волжского бассейна за 1921г. – Н.Новгород, 1921. – С.5-7.

³¹² Приказ НКПС от 5 ноября 1920г.

³¹³ Рычков И.А. Волжский флот в период преодоления последствий гражданской войны. Мирная наука. № 6. 2017. – С.52-54.

³¹⁴ Народное хозяйство. 1921. № 10. – С.23.

³¹⁵ Мержанов М.И. «Победители». – М: Водный транспорт, 1934. – С.3.

- практически полное прекращение судостроения и капитального ремонта как парового, так и непарового флота;

- неизбежное ослабление флота после национализации, хозяйственного ремонта и надзора за эксплуатацией, ослабление чувства ответственности у судовых команд, злоупотребления в области ухода и эксплуатации флота.

Надеяться на помощь государства не приходилось – задолженность России своим кредиторам (это были США, Великобритания и Франция) к 1921 году составляла 7, 25 млрд. рублей, убыль национального имущества по сравнению с довоенным периодом оценивалась в 46 млрд. руб.³¹⁶ У правительства не было возможности поддержать речной флот разорённой страны, дальнейшая судьба волжского флота зависела от самих речников, при этом их тяжёлое материальное обеспечение было ещё одной сложной проблемой.

Возрождение флота началось. Полномочия Особой транспортной комиссии (ОТК) были расширены, теперь под её контролем были все работы по восстановлению флота³¹⁷. На Волге были приняты важные решения, позволившие несколько улучшить неблагоприятное положение на речном транспорте. Выйти из нелёгкого экономического положения предполагалось в нескольких направлениях. Первым важным шагом стало восстановление платности пассажирских и грузовых перевозок³¹⁸. Вырученными от перевозок деньгами предполагалось покрыть эксплуатационные и ремонтные расходы. Следующим важным мероприятием стало восстановление тарифной сетки перевозок. Общий речной тариф был создан на основе среднестатистических данных и издан в августе 1921 года, однако при отсутствии классификации судов, грузов и учета индивидуальных особенностей бассейна, тарифные ставки оказались нежизнеспособными. Для упорядочения тарифов Совет Труда и Оборона 11 августа 1922 года утвердил «Положение о

³¹⁶ Вольф М.В. и Мебус Г.А. Статистический справочник по экономической географии СССР и других государств. – М.- Л.: ГИЗ, 1926. – С.347.

³¹⁷ Декрет Совета Народных Комиссаров от 17 марта 1921 года «О плановых комиссиях».

³¹⁸ Декрет Совета Народных Комиссаров от 9 июля 1921 года «О железнодорожном тарифе».

транспортных тарифах и об утверждении по тарифным делам», а также создал тарифный комитет при НКПС. В дальнейшем тарифная политика еще несколько раз претерпела изменения, вызванные реформацией флота.

Восстанавливать флот можно было путём ремонта и восстановления ранее законсервированных судов, либо строительством нового флота. Поскольку начинать строительство в разрушенной войной стране было невозможно, оставалось увеличивать рабочее ядро флота ремонтом пригодных для эксплуатации судов. Выполнение этой задачи осложнялось возможностями судоремонтных предприятий, которые были крайне ограничены. Правительство знало о проблемах флота и оказывало содействие в их решении. Планово внедрялся хозяйственный расчет, улучшалась организация труда, получила дальнейшее развитие материально-техническая база. СТО 2 февраля 1921 года принял «Постановление о снабжении рабочей силой работ по судоремонту и судостроению», согласно которому все демобилизованные рабочие и специалисты речного транспорта должны быть направлены на работу в соответствующие органы наркомата путей сообщения, из деревень для участия в судовых работах привлекались рабочие³¹⁹. Для более полного задействования флота было принято решение передать часть волжских судов в аренду, что способствовало увеличению перевозок. Перевозки пассажиров и жизненно необходимых для страны грузов оставались первостепенной задачей для волжских речников.

13 октября 1921 года В.И. Ленин подписал декрет «О мерах к развитию торгового судоходства и судостроения на началах хозрасчёта». В целях развития судоходства госпредприятиям, объединениям, кооперативам, артелям и частным лицам разрешалась постройка новых судов и последующая их эксплуатация³²⁰. В системе пассажирских перевозок установились первые в послевоенное время

³¹⁹ Рычков И.А. Волжский флот в период преодоления последствий гражданской войны. Мировая наука. № 6. 2017. – С.50-52.

³²⁰ Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства, Сов.право,1922, – С.656.

постоянно действующие линии движения: Нижний Новгород - Рыбинск, Нижний Новгород - Астрахань, Нижний Новгород - Пермь и др.³²¹ Между тем состояние флота, оставалось тяжелым. За военный период речной флот понёс огромные потери, из более 7 тысяч непаровых судов в 1917 году к 1920 г. их осталось только 1725. Но даже к ним отношение было далёким от бережного, в ожидании погрузки суда рассыхались, большие потери приносил весенний ледоход³²².

Строгий централизм в управлении, полная зависимость от государства, отсутствие притока реальных денежных средств по перевозкам ставили водный транспорт в неравные условия работы среди других отраслей промышленности. Однако для достижения таких задач, как перевод флота на коммерческую основу и восстановление в полной мере оплаты труда, требовалась эффективная система управления. В 1922-1923 гг. происходили исключительные по своей важности реорганизации на внутреннем водном транспорте, существенным образом изменившие систему управления. Переломным моментом в деле формирования новой формы административной и технической организации речного транспорта следует считать утверждение Положения о создании Правлений государственных речных пароходств³²³, что позволило с навигации 1923 г. перестроить речное хозяйство на новых, теперь уже коммерческих, основаниях. 30 января 1923 года непосредственная эксплуатация речного флота была передана 8 правлениям и 2 Управлениям. В основу построения новой системы управления был положен принцип максимального уплотнения работ с одновременной оптимизацией численности управленческого аппарата. Разнообразие условий работы, в которых приходилось осуществлять свою деятельность пароходствам, отразились на составе как управленческих, так и линейных аппаратов, вследствие этого каждое пароходство строило управление по своей схеме, порой совершенно отличной от схем других пароходств. Организация Волжского пароходства, созданного 20

³²¹ Рычков И.А. Волжский флот в период преодоления последствий гражданской войны. Мирная наука. № 6. 2017. – С.54-57.

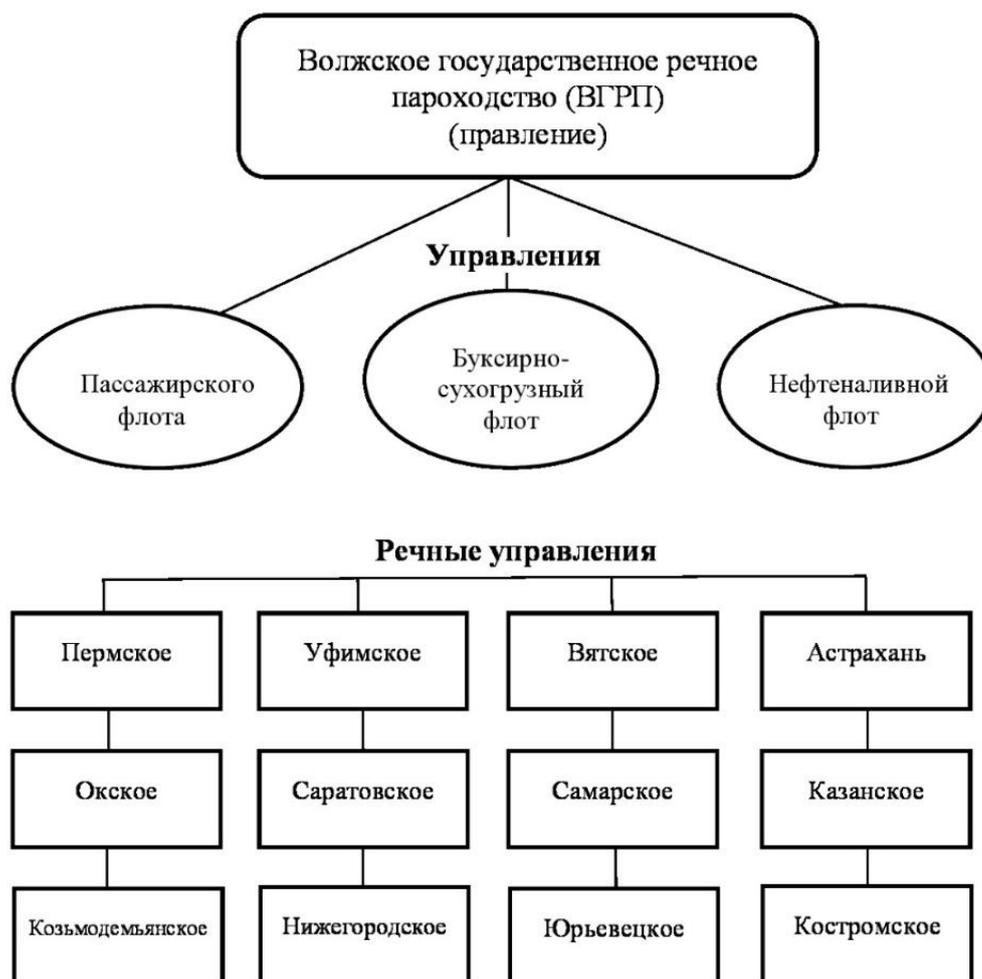
³²² Гудок. 10 мая 1921г.

³²³ Постановление Совета Труда и Оборона от 5 декабря 1922г.

февраля 1923 г.³²⁴, оказалась самой сложной. Благодаря большим объёмам пассажирских, нефтеналивных и сухогрузных перевозок были созданы 3 соответствующих управления. Наличие в бассейне крупных притоков со значительным местным грузооборотом потребовало создания местных управлений, которые подчинялись непосредственно Правлению пароходства. Контроль за их работой осуществлялся шестью доверенными лицами, обладающими особыми полномочиями³²⁵. Структура и состав ВГРП представлены на рисунке 5.

Рисунок 5

Структура Волжского речного пароходства (1923г.)



³²⁴ ГАНО Ф.1631. 1926г. – С.151; Годовой отчёт ВГРП за 1925г.

³²⁵ Речной транспорт в 1922-23 году. – М.: Транспечать НКПС, 1924. – С.14.

§ 2. Развитие Волжского флота в период восстановления народного хозяйства

Переход к новой экономической политике выдвинул задачу не только обеспечить возросшие потребности в перевозках, но добиться рентабельности в работе Волжского флота. Здесь появились существенные проблемы. Дело в том, что суда строились преимущественно из свежесрубленного леса, поэтому по качеству новые суда были значительно ниже довоенной постройки. Средний срок службы этих судов составлял всего 6-8 лет, суда же довоенной постройки служили 10-12 лет без капитального ремонта. Кроме того, способы производства работ применялись кустарные, за исключением распиловки дерева, которая производилась на лесопильных заводах³²⁶. Другой проблемой была аварийность, её высокие показатели вызывали серьёзную озабоченность руководства (таблица 9).

Таблица 9

Аварийность судов волжского флота в 1922 г.

Годы	Причины аварий				
	Столкновения	Удары о препятствия	Посадка на мель	Пожары и взрывы	Прочие
1913	256	216	123	28	543
1922	218	310	181	37	579

Большое количество аварий стало следствием ряда причин, основными из которых стали: высокая засоренность фарватера, неполнота обстановки, изношенность флота, плохой ремонт судов, уход со службы старых капитанов и лоцманов, некачественный подбор судовой команды, ослабление трудовой дисциплины, недостаточное знание комсоставом правил плавания³²⁷.

1923 год стал первым годом, когда потребность флота в перевозках была изучена и разработана программа его восстановления. В первую очередь,

³²⁶ Обзор работ речного транспорта за 1921-1922 гг. / Нар. ком. пут. сообщения Центр. упр. речного транспорта. – М.: Транспечать, 1923. – С.27.

³²⁷ Там же. – С.53.

Волжский флот в навигацию 1923 г. был разделён на технические группы (таблица 10)³²⁸:

Таблица 10

Группы	Паротепловой флот			Непаровой флот		
	Кол-во ед.	Мощность, тыс.л.с.	%	Кол-во Ед.	Грузо-подъёмн. млн.т.	%
Рабочее ядро	876	270,5	64,1	1475	2,04	50,0
Резерв	236	78,2	18,6	391	0,5	12,1
Нерабочая группа	489	72,9	17,3	2359	1,55	37,9
Итого:	1601	421,6	100,0	4225	4,09	100,0

С целью улучшения контроля за ходом судоремонта работа по специализации судоремонтных мастерских велась в трёх основных направлениях: обыкновенный ремонт всех судов, капитальный ремонт всех судов, обыкновенный и капитальный ремонт деревянных судов. Такая специализация позволила улучшить качество ремонта и снизить себестоимость ремонтных работ³²⁹.

23 марта 1923г. особым положением был восстановлен судоходный надзор, потребность в котором стала остро ощущаться. Его функции состояли в осуществлении всех видов контроля за правильным пользованием судоходными и сплавными реками, обеспечении безопасности судоходства, а также за выполнением всеми судоходными предприятиями всех нормативных актов, касающихся судоходства. Несмотря на свой незначительный состав, судовой надзор выполнял поставленные перед ним задачи, его работа приносила ощутимые результаты³³⁰.

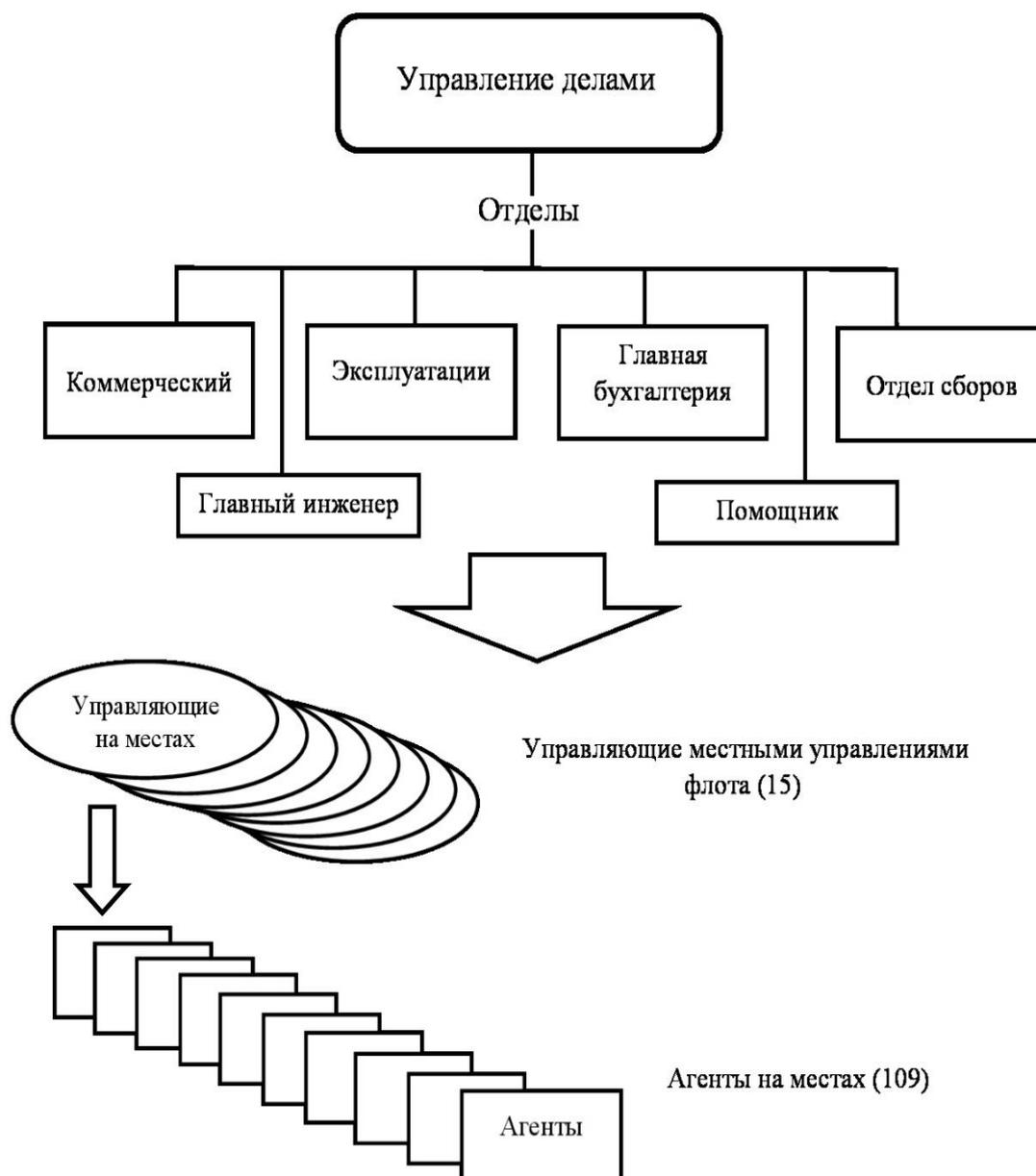
Организационная структура Правления ВГРП изменилась (рисунок б).

³²⁸ Речной транспорт в 1922-23 году. – М.: Транспечать НКПС, 1924. – С.56-59.

³²⁹ Звонков В.В. 10 лет работы речного транспорта СССР. Водный транспорт. 1927г. № 11.

³³⁰ Речной транспорт в 1922-23году. – М.: Транспечать НКПС, 1924. – С.10.

Организационная структура Правления ВГРП (с марта 1923г.)³³¹



Организация Волжского пароходства, как самого крупного в стране, оказалась задачей сложной, в сферу действия которого входила вся Волга с притоками. Отмечая это обстоятельство, народный комиссар путей сообщения Ф. Э. Дзержинский на Всероссийской конференции водников в апреле 1923 г. говорил: «Но видал ли мир, чтобы речные пути обслуживали 16 000 верст, как волжская

³³¹ ЦАНО. Ф.1631. Оп.6. Д.2. Л.1-2. Приказ № 2 от 1 марта 1923г «Об организационно-штатной структуре ВГРП».

система, видал ли он объединение в одних руках такой большой системы с таким количеством судов? Конечно, нет, и конечно, проблема рационального руководства таким объединением чрезвычайно трудна...»³³²

После проведённой реорганизации правление Волжского пароходства обратило внимание на ремонтно-восстановительную базу флота. Часть старых баз была закрыта, оставшаяся подлежала объединению. Если в 1921 году по Волжскому бассейну числилось 124 судоремонтных пункта, то к лету 1922 года их осталось 98³³³. К весне 1923 года флот Волги насчитывал 592 паротепловых и 958 непаровых, в большинстве своём деревянных судов. Волге требовался более современный флот, началось его интенсивное пополнение и обновление. Свой весомый вклад в техническую реконструкцию флота внёс коллектив завода «Красное Сормово». В 1923 году на нём возобновилось строительство сухогрузных барж, а в 1925-1926гг. начат выпуск грузовых, пассажирских и буксирных пароходов. Буксирные теплоходы типа «Сергей Киров» и пароходы типа «Ленинград» мощностью 1200 л.с., например, в то время не имели себе равных в мировой практике речного судостроения³³⁴.

Постановлением СТО от 3 августа 1923г. речные пароходства были переведены с госбюджета на полный хозяйственный расчёт. 5 августа 1923 г. Нижегородский Горком РКП (б) получил телеграмму с требованием «принять срочные и решительные меры к ликвидации убыточности работы речного флота и прекращению непосильных для государства дотаций в покрытие этих убытков».³³⁵ Кроме этого, предлагалась «...помощь правлениям государственных пароходств, приступающих к разработке и проведению мероприятий по оздоровлению речного транспорта и постановке дела на действительно хозяйственные начала, долженствующие гарантировать внутриводному транспорту не только

³³² Дзержинский Ф.Э. Значение Государственного водного транспорта и его перспективы / Нар. ком. пут. сообщ. – М: Ред.-изд. отд. НКПС, 1923. – С.26.

³³³ Обзор работ речного транспорта за 1921-1922гг. – М. 1923. – С.24.

³³⁴ Это было на Волге. – Горький: ВВКИ, 1972 – С.21.

³³⁵ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д.3002. Л.81-84.

безубыточное существование, но и ожидать извлечение прибыли от его эксплуатации»³³⁶.

В эпоху НЭПа широкое распространение в РСФСР получили концессии³³⁷. В своей речи, посвящённой этому вопросу, В. И. Ленин разъяснял, что владельцем остаётся государство, капиталист лишь арендует у них часть государственной собственности³³⁸. Многие иностранные концессионеры выразили готовность работать на предложенных условиях, но такая идея не нашла поддержки внутри страны³³⁹. В 1922-1927 гг. в стране было реализовано только 10 % концессий³⁴⁰.

Обойти своим вниманием Волжское пароходство западные капиталисты не могли. В июне 1923 г. в Нижний Новгород прибыла английская делегация с предложением передать в концессию сроком на сорок лет Волжское пароходство. На заседании пленума Нижегородского губкома РУП (б), состоявшемся 21-21 июля 1923г., по данному вопросу возникли дискуссии. С одной стороны, предложение решало многие проблемы финансового характера. С другой – речной флот практически переходил в руки иностранного капитала, рабочие не желали этого допустить. Выступивший с докладом член ЦИК Ищенко подчеркнул, что волжский речной транспорт в течение 4 -5 лет сможет встать на ноги и сделать бюджет бездефицитным, иностранное участие при этом допускалось только при абсолютном большинстве наших специалистов. Не принявшим это условие англичанам в концессиях было отказано³⁴¹.

Советом труда и обороны по вступительным балансам на 1 января 1925 г. были утверждены уставные капиталы пароходств. Достаточно взглянуть на цифры,

³³⁶ Там же.

³³⁷ Концессия (лат. concessio - разрешение) - договор государства с предпринимателем о передаче в его пользование имущества и прав с внесением оговорённой договором платы.

³³⁸ Ленин В.И. Заключительное слово по докладу о концессиях. Полн. собр. соч., 5 изд., т. 42. – М.: Политиздат, 1961.

³³⁹ Механик А.Н. Новые формы доброго соседства. Эксперт.2004. № 39.

³⁴⁰ Самарина Н.П. Технологии рынка: Концессии в процессе. Ведомости. 2006. № 47

³⁴¹ ГОПАНО, Ф.1. Оп.1. Д.2979, Л.1об.

чтобы увидеть доминирующую роль Волжского пароходства (таблица 12). Располагая таким внушительным объёмом оборотных средств, Волжское пароходство могло приступать к строительству новых, современных судов. Прежде всего, «Центро-река» по договору от 10 июля 1925 года сделала заказ заводу «Красное Сормово» и Выксунскому заводу на постройку 20 стальных несамоходных судов общей грузоподъемностью 15000 т. Из них 10 единиц предполагалось построить на судоремонтной верфи Выксунского завода на ст. Навашино, другие 10 судов должны были строиться на заводе «Красное Сормово».

Таблица 11

Уставные капиталы речных государственных пароходств³⁴²

Госпароходства	Сумма уставного капитала	В том числе	
		Основной	Оборотный
Волжское	91 643 106	75 241 832	16 401 274
Северо-Западное	19 560 983	16 666 518	2 894 465
Северное	6 371 111	5 081 988	1 289 123
В. Днепроовское	4 185 305	3 261 784	923 521
Н. Днепроовское	2 925 799	2 724 762	201 037
Доно-Кубанское	2 576 242	2 001 770	574 472
Западно - Сибирское	13 525 978	10 880 456	2 645 522
Амурское	4 437 597	3 696 667	740 930
Итого:	145 226 125	119 555 778	25 670 347

В бассейне Волги был замечен значительный подъем, пароходство постепенно выходило из тяжелого состояния. Так, общий грузооборот пароходства

³⁴² Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития. – М.: Транспорт, 1987. – С.187.

вместе с перевозками нефти за навигацию 1923 года достиг 5,3 млн. тонн, а количество перевезённых пассажиров составило более 5 млн. человек³⁴³. 21 июля 1923г. на заседании пленума Нижгубкома РУП (б) член ЦИК Ищенко сообщил о знаменательном событии: «в общем балансе пароходства имеется прибыли 253 000 золотом»³⁴⁴. Чтобы оценить значимость такого достижения, следует отметить, что в военные флотилии и для нужд обороны было мобилизовано 45% самоходных и 12% непаровых волжских судов. Большое количество технического флота пострадало от боевых действий, требовало капитального и восстановительного ремонта. Сократился объём дноуглубительных работ, водные пути стали серьёзной проблемой, тормозящей развитие судоходства.

В сложившихся условиях произошло разделение функций между пароходствами, принявшимися за капитальный и восстановительный ремонт флота, пристанского хозяйства и организацию эксплуатации флота, а также управлениями, приводившими в порядок пути (дноуглубление и обстановка), дноуглубительный и путевой флот, что позволило уже в 1927г. существенно улучшить показатели работы флота³⁴⁵.

Несмотря на тяжёлое финансовое положение, государственные пароходства изыскивали возможности по удешевлению транспортных услуг, что позволяло ускорить продвижение промышленной продукции на крестьянский рынок³⁴⁶. Роль речных тарифов, как факторов, создающих цены товаров, по сравнению с довоенным временем, видна из таблицы 14. Таким образом, в отношении большинства ходовых массовых грузов фрахты составляли меньший процент к рыночной цене товара относительно довоенного уровня. Другим важным показателем дешевизны речных тарифов является их сравнение с железной

³⁴³ Это было на Волге. – Горький: ВВКИ, 1972. – С.103.

³⁴⁴ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д.2979 Л.31об.

³⁴⁵ Внутренний водный транспорт СССР. Шашков З.А. – М.: Транспорт, 1978. – С.23.

³⁴⁶ Советский транспорт 1917-1927г. НКПС. – М.: Транспорт, 1927. – С.185.

дорогой, так как в действительности для грузоотправителя в те годы был выбор лишь между этими двумя видами сообщений.

Таблица 14

Сопоставление фрахтов и рыночных цен в Волжском бассейне в 1926г.³⁴⁷

Наименование товара	Довоенное время			1926 г.		
	Рыночная цена за тонну, коп.	Фрахт 1913г, коп. за 1000 верст	% фрахта к цене товара	Рыночная цена за тонну, коп.	Фрахт с прист. сбором, за 1000 верст, коп.	% фрахта к цене товара
Рожь	2440	293	12	5 490	589	10,7
Соль	915	189	21	2 930	458	15,6
Лес	20	1,0	5	40	2,2	5,5
Нефть	1 013	177	9	3 149	281	8,2
Рыба	18 300	549	3	28 060	667	2,3

Таким образом, в отношении большинства ходовых массовых грузов фрахты составляли меньший процент к рыночной цене товара относительно довоенного уровня. Другим важным показателем дешевизны речных тарифов является их сравнение с железной дорогой, так как в действительности для грузоотправителя в те годы был выбор лишь между этими двумя видами сообщений.

Для Волжского бассейна, в отношении которого подобное сопоставление является полным и наглядным, мы приводим следующие цифры (таблица 15).

³⁴⁷ Там же. – С.186.

Сравнительные показатели тарифов на перевозку важнейших грузов³⁴⁸

Наименование грузов	Тариф на перевозку 1 тонны, руб					
	На 1000 верст		Казань-Рыбинск		Астрахань-Рыбинск	
	ж/д	По воде	ж/д	По воде	ж/д	По воде
Хлеб	14,24	5,35	13,66	5,15	18,34	8,71
Соль	18,34	4,16	12,01	4,16	24,14	6,83
Нефть	11,95	2,81	10,60	2,47	21,48	7,09
Дрова	6,07	4,16	5,39	4,16	11,09	7,56
Рыба	23,51	6,06	21,99	5,69	28,84	9,25

К середине 20-х годов всё ещё ощущался недостаток квалифицированных специалистов. Гражданская война остановила работу 5 речных училищ, действующих в царской России, систему подготовки специалистов для речного транспорта необходимо было создавать заново. В 1919 году открылся Нижегородский техникум водного транспорта, директором его в 1921 году был назначен В. М. Зайцев³⁴⁹. В сентябре 1922 года в техникуме открылись два новых отделения: гидротехническое и водного хозяйства, с 1924 года учебное заведение стало Нижегородским политехникумом водных путей сообщения им. В. М. Зайцева, в 1925 г. в нём проходили обучение более 400 слушателей.

³⁴⁸ Советский транспорт 1917-1927г. НКПС. –М.: Транспорт, 1927. – С.186.

³⁴⁹ Родился в 1885 году. Работал штурманом на речных судах, служил на флоте. В начале декабря 1917 года по постановлению Совнаркома В.М. Зайцев назначен комиссаром внутренних водных путей. Принимал участие в создании волжской военной флотилии, являлся председателем комиссии по учету ущерба на Волге, Каме во время Гражданской войны. Умер в 1967 году.

Уже в первые годы индустриализации значительно возросли капитальные вложения на развитие технической базы Волжского флота, об абсолютной величине этих вложений свидетельствуют данные таблицы 16.

Таблица 16

Размеры капитальных вложений по ВГРП (млн.руб.)³⁵⁰

Годы	Общий размер капитальных вложений	В том числе	
		На флот	На промышленное строительство
1926	8,92	6,74	0,52
1927	9,69	6,3	0,99
1928	27,96	21,42	3,1
Итого:	46,57	34,46	4,61

В условиях чрезвычайного напряжения бюджета страны главное внимание концентрировалось на мобилизации внутренних средств госпароходств, на повышение доходности работы речного транспорта. В 1926 г. волжское пароходство впервые получило прибыль в сумме 4,2 млн. рублей³⁵¹. Денежная реформа 1922-1924г.г. обеспечила устойчивость советской валюты, отчисления части получаемой прибыли на восстановление и развитие транспорта стали возможными. В первый период размер отчислений был незначительным (1,86-2,04%), но уже с 1926г. он был увеличен до 3,5-4%³⁵². За период с 1923 по 1929г. это позволило капитально отремонтировать 284 паротеплохода, 106 железных, 155 деревянных непаровых судов и 176 дебаркадеров³⁵³. Преодолевая трудности, вызванные последствиями гражданской войны, Волжское пароходство выполняло планы перевозок по всем направлениям Волжского бассейна (таблица 17). Рост

³⁵⁰ Доклад о финансово-материальном и имущественном положении и о выполненной работе Волжского государственного речного пароходства за истекшие 6 лет (1923-1928 гг.) и о перспективах ВГРП на предстоящее 4-летие. 1929г. – С.36-38.

³⁵¹ Там же. – С. 56-57

³⁵² Там же. – С.5.

³⁵³ Там же. – С.8.

перевозок отразился на прибыли пароходства, в 1927 году она составила 8 336.398 рублей, в 1928 – 9 486 344 руб., а к 1929 году достигла 9 865 477 руб.³⁵⁴

Таблица 17

Перевозка грузов и пассажиров в Волжском бассейне в 1921-1928гг.³⁵⁵

Наименование грузов	1913	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Хлеб	2,95	0,18	0,40	0,27	0,46	0,71	0,47	0,64	0,67
Соль	0,8	0,43	0,38	0,54	0,45	0,49	0,51	-	0,62
Нефтяные	5,2	2,79	2,78	2,91	2,47	3,62	3,67	4,15	4,62
Лесные	8,5	3,08	3,79	5,75	5,02	7,03	10,5	9,89	10,14
Прочие	5,2	1,00	0,43	-	0,60	1,02	1,03	2,78	3,32
Всего, млн.т.	22,7	7,6	7,82	10,3	9,3	11,8	17,0	17,5	18,8
Всего пассажиров,	6,85	7,4	3,6	5,1	7,60	9,6	8,8	9,4	10,8

При составлении первого пятилетнего плана были учтены вопросы капитального и нового гидротехнического строительства, на эти цели за пять лет планировалось потратить 92,2 млн. рублей.³⁵⁶ Основными предпосылками плана стал намеченный темп индустриализации СССР и поднятие сельского хозяйства за пятилетие на 35%³⁵⁷. План по перевозке грузов и пассажиров предусматривал увеличение показателей 1929 года по перевозке пассажиров на 32%, а по грузам – более чем в 2 раза³⁵⁸.

³⁵⁴ ЦАНО. Ф.1631. Оп.2, Д.378, Л.26

³⁵⁵ Статистический сборник МПС, вып.139, 1916г; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта (1913-1925гг.), – М.,1925, – С.224; Материалы по статистике путей сообщения, вып.24, 1924, вып.34, 1925. – С.2-3; вып.83, ч.II, 1928, – С.6-10, Водный транспорт, 1927, № 11, – С.428,434; Водный транспорт СССР (1928-1934гг.), –М, 1926, – С.11-12; Годовые отчёты ВГРП за 1923-1928гг. ЦАНО. Ф.1211. Оп.4, Д.188, Л.59.

³⁵⁶Пятилетний перспективный план Управления ВГРП на 1929-1933гг. Часть 2. Капитальное строительство. – М.,1930. – С.9-10.

³⁵⁷ Пятилетний план народно-хозяйственного развития СССР. т.1. – М.: Госплан СССР, 1929.

³⁵⁸ Краткий доклад правления ВГРП о состоянии хозяйства Волжского государственного пароходства за 1926-1929гг. и перспективах перевозок по 5-летнему плану. 1929г. – С.17.

Подводя итоги восстановительного периода, необходимо отметить основные изменения в работе флота. Так, в довоенное время на каждой пристани находилось несколько агентов различных судоходных предприятий, при государственной монополии пристань имела только одну организацию, подчинявшуюся «Правилам перевозки пассажиров, багажа и груза» и действующим тарифам. Рационализация пристанского хозяйства позволила производить набор грузов в плановом порядке путём предварительного заключения договоров на перевозку, была изжита система использования непаровых судов в качестве складских помещений, расширена сфера деятельности пароходства в области обслуживания интересов населения, повышена ответственность государственных пароходств за сохранность и доставку грузов. Особенно важным стало установление речных тарифов, основанных на платежеспособности грузов и дифференциации их по расстоянию³⁵⁹.

Выводы по главе:

1. Годы НЭПа стали важным этапом в развитии Волжского речного транспорта. Восстановление разрушенного флота, реорганизация структуры управления, социальное обеспечение работников флота и подготовка новых кадров стали для речников главными задачами.

2. Строительство в бассейне Волги крупных объектов определило повышение темпов развития водных перевозок.

3. Частные перевозчики были полностью вытеснены государственными пароходствами, речной флот перешёл под полный государственный контроль

4. Перевод с госбюджета на хозяйственный расчёт сделал речной транспорт рентабельным, пароходства стали не только приносить ощутимый доход в бюджет страны, но имели возможность расширять производственные мощности, осуществлять развитие флота, решать социальные вопросы, обеспечивать бытовые условия речников, воспитывать и обучать профессиональные кадры.

³⁵⁹ Водный транспорт. № 11, 1927. – С.426-428.

ГЛАВА 3. Волжский речной транспорт в предвоенный период

§ 1. Развитие волжского речного транспорта в первой пятилетке (1928-1932гг.)

В октябре 1928 года началась первая пятилетка, определившая подъём работы волжского транспорта на уровень новых задач. В апреле 1929 году XVI всесоюзная конференция ВКП(б) и V съезд Советов приняли план первой пятилетки на 1928-1932гг. Советский народ приступил к дальнейшей реконструкции промышленности, сельского хозяйства и транспорта.

Советский Союз превращался в развитую индустриальную державу, общий объём промышленного производства за период с 1926 по 1932 гг. вырос в 2,7 раза³⁶⁰. Развернулось строительство новых заводов и фабрик в крупных городах Поволжья. Объём грузовых и пассажирских перевозок существенно возрос, водный транспорт страны успешно справлялся с этими перевозками, при этом судами ВГРП перевозилась примерно половина всех перевозок, осуществляемых водным транспортом³⁶¹. Однако наличие транспортных возможностей не позволяло в полном объёме удовлетворить потребность в перевозках. Ощущались результаты начавшейся в 1923 году технической реконструкции флота – в 1929г. народному хозяйству было доставлено 18 млн. тонн грузов и перевезено 11 млн. пассажиров, что более чем в 2 раза превысило уровень 1923 года³⁶². Для выполнения возросших заданий по перевозкам было необходимо расширить флот, улучшить его техническую оснащённость. Обеспечить потребности речного транспорта не позволяли средства: оборонная отрасль поглощала огромные объёмы финансовых и материальных ресурсов. Недостаток металла, отсутствие базы судостроения, вынужденные простои стали основными причинами снижения производственных показателей. Заработная плата водников существенно отставала от оплаты труда рабочих промышленности (таблица 18).

³⁶⁰ Народное хозяйство СССР в 1959г. Статистический сборник. – М.: Госстатиздат ЦСУ СССР, 1960. – С.141.

³⁶¹ Водный транспорт (1928-1934). Статистический сборник, – М.: ЦУНХУ. Госплана СССР, 1936. – С.11.

³⁶² Это было на Волге. – Горький: ВВКИ, 1972. – С.21.

Размер оплаты труда отдельных квалификаций в промышленности и на водном транспорте³⁶³

Профессии	В промышленности (в рублях)	На ж/д транспорте (в рублях)	На водном транспорте	
			Речной	Морской
Квалифицированные рабочие	4,10 - 4,96	4,16	3,22	3,0
Кочегары	4,31 - 4,73	3,26	1,62	2,45
Рулевые	-	-	2,31	2,45
Матросы	-	-	1,50	2,20

XVI партийный съезд, проходивший 1930г., в своем постановлении отметил крайнюю отсталость водного транспорта и поставил задачу обеспечить ему развитие, соответствующее темпам роста народного хозяйства. От речников требовалось максимум усилий, чтобы справиться с задачами такой сложности. В специальной брошюре, составленной ЦК водников для делегатов XVI съезда ВКП (б), отмечалось, что в 1929г. потребность в речных судах, имеющихся в наличии, покрывалась по паротепловому флоту лишь на 92,2%, а по непаровому – на 67%.³⁶⁴ К тому же, наличный флот в значительной своей части являлся устаревшим в конструктивном отношении, разнотипным, малоэкономичным³⁶⁵, с 1918 г. флот не получал почти никакого технического обновления и в большинстве случаев является устаревшим³⁶⁶. Чтобы исправить такое положение, необходимо было не только расширить масштабы капитального судоремонта, но и форсировать пополнение и обновление устаревшей части наличного флота путём развития нового судостроения. Назрела необходимость приступить к коренной реконструкции всего флота, которая началась с наступления на частных владельцев флота.

³⁶³ Состояние водного транспорта в СССР. –М: ЦК Водников, 1930. – С.33

³⁶⁴ Там же. – С.18

³⁶⁵ Краткий отчёт ВГРП. – Н. Новгород, 1929г. – С.8

³⁶⁶ Пятилетний план народно-хозяйственного развития СССР. ч.1. 2-е изд. – М. 1929г.

1 декабря 1929 г. в Нижнем Новгороде прошло совещание Городского райкома ВКП (б) по вопросу об отношении Волжского пароходства к частновладельческому флоту, на котором были проработаны меры борьбы как экономического, так и административного характера. Констатируя, что имеющиеся у ВГРП перевозочные средства по своим размерам и состоянию не отвечают интересам народного хозяйства и могут явиться тормозом к дальнейшему развитию всего народного хозяйства, было решено поддержать выдвинутые перед правительством страны требования о резком увеличении капиталовложений в судостроение речного флота. Недостаточное обслуживание местных перевозок планировалось устранить за счёт принятия соответствующих мер по обеспечению тоннажем и увеличению коэффициента полезного использования флота³⁶⁷.

Учитывая недостаток в квалифицированных рабочих кадрах и отсутствие соответствующих учреждений по их подготовке, правительство делало всё возможное для решения данной проблемы - 11 сентября 1930 г. во исполнение Постановления СНК и СТО СССР был открыт Горьковский институт инженеров водного транспорта.

Руководству ВГРП в течение зимнего периода было предписано произвести реорганизацию аппарата Правления применительно к новому административному делению (краевое и областное районирование)³⁶⁸.

11 декабря 1929 г. бюро Нижегородского райкома ВКП (б) приняло решение о конфискации водного транспорта у частника, мотивируя это, в частности тем, что «часть частников стала на путь уничтожения транспорта». Вопрос о дальнейшем использовании конфискованного транспорта был поручен фракции Крайисполкома³⁶⁹. Чтобы окончательно устранить конкурента с рынка перевозок, были приняты меры как по конфискации средств водного транспорта, так и по

³⁶⁷ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1, Д.208 Л.17.

³⁶⁸ Там же. – Л.18.

³⁶⁹ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д.188 Л.26.

уголовному преследованию лиц, уличённых в злонамеренной порче и истреблении судов, а также ведущих агитацию за срыв мероприятий, связанных с конфискацией³⁷⁰.

Экономическое развитие страны, увеличение объёмов экспорта требовали увеличения мощности флота. 23 января 1930г. состоялось совещание по вопросу реорганизации управления морским и водным транспортом, главным вопросом на котором была организационная структура управления. В ходе работы совещания были приняты следующие решения:

1. Основная функция управления – технико-экономическое руководство работой морского и речного транспорта, эти функции было предложено осуществлять через Управления речных и морских отдельных бассейнов.

2. Организационную структуру управления предполагалось определить следующим образом: возглавлял управление начальник, у которого было два заместителя, при этом один из них освобождён от заведования отделами, являясь фактически первым заместителем, второй заведовал одним или несколькими отделами. В составе управления предполагалось создать эксплуатационный, технический, планово-экономический, финансовый отделы, отдел кадров и нового строительства, каждому из них были определены задачи и предусмотрены соответствующие функции³⁷¹.

Реализация принятых решений и реорганизация сложившейся системы управления началась с целого комплекса мероприятий. В начале 1930г. было произведено объединение в рамках одного органа управления речного флота и путевого хозяйства³⁷². В центре было образовано Центральное управление

³⁷⁰ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д.212 Л.198.

³⁷¹ Коваль А.В. Реформа управления речным и морским транспортом 1930г. Учёные записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. -2017.- Т.3. (69) № 3. - С.61-77.

³⁷² Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 13 февраля 1930г. «О реорганизации управления морским и речным транспортом».

(ЦУГРФ), объединившее функции Цудводпути и Центрореки. Изменения произошли и на местах: водные пути и госпароходства объединились в Управления государственного речного флота (общим числом 22), в их числе было Управление волжского государственного речного флота³⁷³.

Вслед за этим вышел другой важный для отрасли документ, в преамбуле которого подчёркивалось, что водники заметно отстают от других отраслей³⁷⁴. Принимая во внимание возрастающий рост перевозимых грузов, НКПС было предложено принять ряд решительных мер, направленных на максимальное использование имеющегося в его распоряжении флота. Разработанный план было предписано представить к 1 июня 1930 г. Отдельно отмечалось, что в результате ошибок, допущенных руководством ВГРП, наличный флот был недостаточно использован, грузооборот снизился, трудовая дисциплина работников вызывало обоснованную тревогу. НКПС поручалось немедленно рассмотреть вопрос о замене руководства ВГРП. Ещё полтора месяца отводилось на пересмотр пятилетнего задания с учётом потребностей экономики страны. Вытеснение с рынка перевозок частных было намечено на 1930г., с целью перехода в 1930 - 1931 г. под контроль государства всех внутренних водных перевозок.

Правлению ВГРП ставилась ещё более грандиозная задача: максимально уплотнить работу флота, расширить судоремонтные базы, переоборудовать пристани и причалы, более активно вводить механизацию работ по разгрузке и погрузке судов, снизить стоимость перевозок к концу пятилетки на 40%.

Первым шагом к достижению поставленных задач стала развернувшаяся борьба с частником. 5 февраля 1930г. в закрытом режиме состоялось заседание фракции ВКП (б) Президиума Нижегородского крайисполкома, на котором

³⁷³ ЦАНО. Ф.1631. Оп.2. Д.312. Л.34.

³⁷⁴ Постановление Совета труда и обороны СССР от 19 февраля 1930г. «Об основных моментах реконструкции и улучшения водного транспорта и о работе волжского государственного речного пароходства».

вытеснение частного было главным вопросом. Отмечалось, что Волжском бассейне роль частных перевозчиков увеличивается, что является совершенно недопустимым. Для вытеснения частного с водного транспорта и пресечения с его стороны вредительских действий, направленных на уничтожение флота, в сжатые сроки было предписано провести мероприятия по запрету всем организациям покупать и арендовать флот у частных судовладельцев, усилить борьбу с фактами вредительства и непосредственной порчи судов, мобилизовать общественное мнение трудящихся масс³⁷⁵.

В апреле 1930г. была национализирована основная часть судов, находящихся у частных с момента выхода Декрета о национализации флота в 1918г.³⁷⁶ Изъятию подлежали все речные и озерные суда грузоподъемностью свыше 25 тонн. Доля частного в общем объеме перевозок и без того была незначительной (около 2%), после же изъятия судов частник перестал вообще играть какую-либо роль в осуществлении речных перевозок.

1930 год стал тяжёлым испытанием для всей страны. ОГПУ был раскрыт очередной заговор, созревший в организации, известной как «Промышленная партия». По данным следствия, Промпартия создавалась в конце 20-х гг., её численность, по данным следствия, составляла более 2 тыс. человек, в основном инженерных профессий. Конечной целью организации был переворот, намеченный на 1930 или 1931 годы. В обвинении «партийцам» вменялась организация и проведение мероприятий, вызывающих аварии на предприятиях, выпуск бракованной продукции и т.д. Всего было арестовано более 2000 человек³⁷⁷. Не обошли репрессии и Волжское пароходство – начались «чистки» на местах. Насколько трудными те времена были для волгарей, можно узнать, ознакомившись

³⁷⁵ ГОПАНО. Ф.1.Оп.1. Д.212, Л.198

³⁷⁶ Постановление ЦИК и СНК от 13 апреля 1930г. «О национализации некоторых категорий частновладельческих судов».

³⁷⁷ Удар по интервентам: Обвинительное заключение по делу контрреволюционной организации союза инженерных организаций ("Промышленная партия") по обвинению Рамзина, Калининкова, Ларичева и др. – М - Л.: Госиздат, 1930. – С.72-75.

со служебной запиской от Управляющего Волжским флотом Сидорова, которую он 24 августа 1930г. направил в Бюро Нижегородского Крайкома ВКП (б). Сообщая в ней о фактическом состоянии дел по основным узловым факторам, таким, как плохое питание грузчиков, отсутствие механизмов для погрузки и разгрузки, отсутствие плана заготовок и завоза строительных материалов, плана перевозок от Союзхлеба³⁷⁸, управляющий с особой тревогой отметил качество управленческого аппарата, который «полностью дезорганизован во всех звеньях управления, потерял перспективу, подавлен и беспомощен, не работоспособен, запуганный, мёртвый. Создалась такая обстановка, что нельзя не только проработать серьёзные вопросы технически, но буквально некому поручить написать простое техническое распоряжение, создаётся впечатление, что полным обезглавливанием инженерно-технических работников пароходства в самый ответственный момент без подготовки замены ответственные руководящие должности укомплектованы работниками других отраслей, и пользы они принести не могут»³⁷⁹. В конце своей записки, ставшей в буквальном смысле криком души, управляющий просил Бюро потребовать от начальника ОГПУ о немедленном прекращении произвольных арестов без согласия и ведома руководителя хозоргана.

Навигация 1930 г. начиналась крайне трудно. 15 октября 1930 г. председатель Нижегородского крайкомвода Пахомов в своём письме Секретарю Нижегородского райкома ВКПБ сообщал, что «...пробки доходили до 70 судов, суда простаивали до 20 часов, и это считалось «нормальным», никто не принимал мер к разгрузке»³⁸⁰. Через неделю управляющий флотом Сидоров сообщил, что «задолженность пароходства растёт из месяца в месяц. Самый решительный момент напряжённой работы, от которого зависит полнота выполнения важнейших

³⁷⁸ Заготовка хлеба в стране в период с 1927-1931гг. была сосредоточена преимущественно в системе сельскохозяйственной кооперации. В целях рационального использования зерна на рынке был оставлен единственный государственный держатель зерна – Союзхлеб.

³⁷⁹ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д.231, Л.49-50.

³⁸⁰ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д.296, Л.79.

перевозок, ставится под угрозу. Для покрытия задолженности по Нижегородскому краю потребуется денежных знаков: 915 100 рублей, кроме того, для расчёта команд, увольняемых на зиму – 479 000 рублей»³⁸¹. Благодаря оперативно принятым мерам ситуация была исправлена - уровень перевозок не только не снизился, но и превысил показатели 1929 г. на 22,13 %³⁸².

В целях создания более приемлемых условий для развития и улучшения руководства работой водного транспорта Постановлением ЦИК и СНК СССР в конце января 1931г. был образован Наркомат водного транспорта (Наркомвод СССР), разделивший речной и морской транспорт на самостоятельные отрасли.

Важные изменения в организации управления водным транспортом произошли в начале 1931г.³⁸³ Вместо существовавших на тот момент 23 госпароходств были созданы 15. Из ВГРП были выделены в самостоятельные пароходства Камское, Московско – Окское. Несколько позднее, приказом Наркомвода от 4 апреля 1931г. было преобразовано в самостоятельное пароходство Уральское районное управление. Агентства государственных пароходств были упразднены, их функции передавались районным управлениям и крупным узловым пристаням. Народному комиссариату водного транспорта было предложено разработать конкретные директивы по проведению реорганизации и в месячный срок её закончить. Представители Наркомвода были направлены в бассейны для разъяснения целей и задач проводимой реформы, а также планов на предстоящую навигацию.

Разукрупнение давало возможность более рационального использования флота, укрепления хозрасчета. Первичной хозяйственной единицей стало судно. Большие полномочия получил капитан судна, отвечающий за соблюдение дисциплины и порядка на пароходе, выполнение подчинёнными возложенных на

³⁸¹ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д. 296.Л.3.

³⁸² Водный транспорт (1928-1934). Статистический сборник, – М.: ЦУНХУ. Госплана СССР, 1936. – С.11.

³⁸³ Постановление СНК СССР, ЦК ВКП (б) от 05.02.1931 «О речном транспорте».

них должностных обязанностей, выполнение установленного финансового плана, а также за постоянную готовность вверенного судна к работе³⁸⁴.

Принимались меры по увеличению зарплаты, улучшению снабжения и жилищных условий. Введённая с навигации 1931г. на всех паротеплоходах система оплаты позволила значительно повысить заработную плату рабочим, имеющим специальную квалификацию и выполнявшим наиболее сложные работы, обеспечивающие надёжную, безаварийную работу судов³⁸⁵.

В целях улучшения жилищных условий водников Наркомат водного транспорта получил задание за счёт своих резервных средств увеличить расходы на жилищное строительство с 11 млн. рублей, запланированных на 1931 г., до 16 млн. рублей³⁸⁶.

Перевозочный план ВУРТа на 1931 год, составлявший 26 млн.т, значительно превышал план 1930 года. Хотя с начала навигации показатели превысили аналогичный период 1930 года, выполнение плана было под угрозой³⁸⁷. Причины такого положения были изложены на закрытом заседании Нижегородского крайкома, состоявшемся в октябре 1931 г. На нём прямо говорилось о недостатках работы: «...далеко недостаточное оборудование имеют лишь крупные пристани – Нижний, Казань, Самара, Саратов, Сталинград, Астрахань, остальные пристани совершенно не оборудованы. В неудовлетворительном состоянии находится один из крупнейших портов и перевалочных пунктов Волги – Нижегородский порт. Всё возрастающее его значение в работе Волжского транспорта требует особого внимания к его строительству. Переработка массовых грузов на Волжских пристанях происходит, главным образом, ручным способом. Имеющиеся механизмы в навигацию 1931г. использовались безобразно, работали с нагрузкой в

³⁸⁴ Постановление СНК и ЦК ВКП (б) от 5 февраля 1931 года «О речном транспорте».

³⁸⁵ Грипась С. Р. Тонно-километровая оплата и производительность труда на речном транспорте. – М: Гострансиздат, 1931. – С.53.

³⁸⁶ Там же. Раздел IV. п.15

³⁸⁷ Это было на Волге. – Горький: ВВКИ, 1972. – С.128-142.

среднем 30-40%. В связи с этим устройство пристаней, постройка новых товарных складов и механических перегружателей должна стать боевой задачей по линии Наркомвода до навигации 1932 года³⁸⁸. Всего по бассейну Волги в производственных предприятиях и учреждениях занято 71 286 человек. Волжский транспорт испытывает большой недостаток в квалифицированной рабочей силе и специалистах. По бассейну Волги речной транспорт имеет лишь 105 инженеров и 472 техника. Специалисты Нижегородского водного политехникума по окончании учёбы на своём водном транспорте не остались, а рассеялись по другим отраслям промышленности³⁸⁹. Работа навигации 1931 года дала позорные результаты. При плановых 22 249 тыс. т. волжским управлением план выполнен на 69,2%³⁹⁰». Это были неутешительные, но объективные результаты работы. Провозная способность Волжского флота оказалась недостаточной для обеспечения всё нарастающей потребности в перевозках, узость технической базы стала ощущаться всё более остро. Вызвано это тем, что развитие народного хозяйства и сопутствующая этому электрификация, основанная на богатейшей водной энергии, выявила тенденцию расположения новых промышленных центров и предприятий в значительной части приречных областей. О величине объектов крупного строительства, тяготеющих к речным бассейнам, говорят данные таблицы 19.

Таблица 19

Капитальное строительство, реконструкция и расширение объектов промышленности, тяготеющих к бассейнам рек СССР в 1931г.³⁹¹

Речной бассейн	Выделенные средства, млн.руб.	Речной бассейн	Выделенные средства, млн.руб.
Волга	670	Дон	95
Ока	410	Закавказский	30
Кама	280	Обь	115

³⁸⁸ ГОПАНО. Ф. 2. Оп. 1, Д.774. Л.73.

³⁸⁹ Там же. Л.74

³⁹⁰ Там же. Л.88

³⁹¹ Инсаров А.С. За социалистическую реконструкцию речного транспорта. 1931. – С.19

Днепр	300	Енисей	30
Северо-Западный	340	Иртыш	40
Северный	45	Амур	90

Как видно из данных, Волжскому бассейну было выделено 27,4% от общего объёма средств. Такое решение было обоснованным – к концу 1931 года в бассейне Волги перевозилось 31 349 тыс.т грузов, что составляло более 43 % от общего количества грузов, перевезённых по рекам страны³⁹². Довоенного уровня перевозок Волжский бассейн достиг лишь в 1930 году (по стране довоенные показатели были превышены годом раньше и составили 105,1%)³⁹³. Причина этого вполне объяснима – Гражданская война нанесла пароходству ущерб, по своим масштабам граничащий с катастрофой и грозящий полной гибелью. Только самоотверженный труд всех работников позволил восстановить практически уничтоженный флот, при этом достигнув прежнего уровня перевозок. Фактический рост объёма перевозок в целом по стране, в том числе по Волжскому бассейну, в период первой пятилетки представлен данными таблицы 20.

Таблица 20

Общий объём и средняя дальность речных грузовых и пассажирских перевозок, выполненных Волжским госпароходством в 1928-1932 гг.³⁹⁴

В целом по стране	Общий объём речных перевозок с самосплавом (млн.т.)	Годы				
		1928	1929	1930	1931	1932
		39,9	50,7	63,2	72,6	71,9
В т.ч. по всем госпароходствам	Общий объём речных перевозок с самосплавом (млн.т.)	18,3	23,1	36,4	44,5	44,3

³⁹² СССР за 15 лет (Статистические материалы по народному хозяйству) – М: Государственное социально-экономическое издательство, 1932. – С.171.

³⁹³ Там же. – С.172.

³⁹⁴ Водный транспорт (1928-1934). Статистический сборник, – М.: ЦУНХУ. Госплана СССР, 1936. – С.11; Материалы статистического управления Министерства РСФСР. – С.24-26.

	Грузооборот (в млрд.ткм)	15,9	18,3	22,7	26,8	25,1
	Средний пробег (км.)	867	793	623	602	563
	Пассажиры (млн.чел.)	17,78	20,7	32,0	34,43	43,63
По Волжскому бассейну	Общий объём перевозок (госпароходства + госорганы + частники, млн.т.)	18,8	22,5	27,6	-	31,5
В т.ч. по Волжскому госпароходству (ВГРП)	Общий объём перевозок (тыс.т.)	11365,6	13181,5	16098,1	17736,8	19297,4
	Средний пробег (км.)	1191	1106	1031	1067	922
	Пассажиры (млн.человек)	9,74	11,4	17,0	17,8	22,0
	Средняя дальность перевозок (км)	151	147	160	148	138

Грузооборот Волжских пароходств за пятилетку увеличился в значительно меньшей степени, т.е. на 29,5%, причиной чего стало сокращение средней дальности пробега грузов с 1191 км. в 1928 году до 922 км. в 1932 году, или на 22,7%. Объём перевозок, осуществляемых смешанными железнодорожно-водными путями, в бассейне Волги за пятилетие увеличился на 74%, значительно возросли пассажирские перевозки по рекам Волжского бассейна: с 9,74 млн.чел. в 1928 году до 22 млн.чел. в 1932 году, или в 2,26 раза.

Развитие речных перевозок по Волжскому бассейну в рассматриваемый период шло сравнительно равномерно. В навигацию 1929 года сдерживающее влияние на рост волжского грузооборота оказало большое весеннее наводнение на средней Волге³⁹⁵, обмеление с начала августа Рыбинского плеса, а также рек Белой и Вятки, в навигацию 1931г. – мелководье на р. Каме³⁹⁶, в навигацию 1932 г. - сильное мелководье и ранний ледостав на Волге³⁹⁷. В 1932 г. на отдельных плёсах

³⁹⁵ ЦАНО. Ф-1631. Д.378. Л.187-196.

³⁹⁶ РГАЭ. Ф-7458. Оп.1, Д.677, Л.7,9.

³⁹⁷ ЦАНО. Ф-1631. Оп.4. Д.362 (Баланс и отчёт ВУРТа за 1932г.)

Волги глубины в течение 50-55 суток были ниже гарантированного уровня, что вызвало значительный недогруз и аварийность судов³⁹⁸. Увеличение общего объёма перевозок шло, главным образом, за счёт роста перевозок хлебных и лесных грузов, а также каменного угля минеральных стройматериалов и нефти. Значительно снизились перевозки рыбы и, соответственно, соли (таблица 21).

Таблица 21

Перевозки важнейших видов грузов Волжским пароходством в 1928-1932гг.³⁹⁹

Наименование грузов	1928	1929	1930	1931	1932
Всего:	11036	13 181	16 098	17 737	18 991
В т.ч. хлеб, тыс. т.	618,2	852,9	859,2	1276,3	1072,6
Лесные	3235,8	3997,1	4935,3	4954,5	6701,9
Соль	604,3	731,0	767,7	728,6	585,2
Минеральные стройматериалы	838,2	1286,6	2101,5	2182,1	2238,2
Нефть	4492,4	4936,5	5890,9	6611,2	6820,4
Каменный уголь	11,3	14,3	19,7	30,5	26,3
Металл	125,3	172,2	183,8	208,7	148,0
Рыба	134,8	167,8	178,8	210,8	118,1
Хлопок	18,6	33,4	33,4	4,5	8,6

Снизилась также перевозка хлопка, это стало прерогативой речников Средне - Азиатского пароходства, увеличивших перевозки более чем в 10 раз, при этом удельный вес бассейнов азиатской части страны составлял лишь 6,5% в 1932г. вместо 5,9% в 1928г.⁴⁰⁰ При перевозке же особо значимых для страны грузов Волжское пароходство к концу первой пятилетки являлось безусловным лидером.

³⁹⁸ Там же. Л.36.

³⁹⁹ Материалы статистического управления Министерства РСФСР. – С.28-30; Водный транспорт (1928-1934). Статистический сборник, – М.: ЦУНХУ. Госплана СССР, 1936. – С.11.

⁴⁰⁰ Речной транспорт СССР. 1917-1957. – М.: Речной транспорт, 1957. – С.76.

Объёмы перевозок в стране росли, однако грузооборот повышался медленно. Основными причинами этого являлись:

- строительство крупных промышленных предприятий повлекло увеличение перевозок строительных материалов на возможно меньшие расстояния;
- недостаток флота в пароходствах вынуждал их сдерживать перевозки грузов на дальние расстояния;
- более высокие темпы роста перевозок достигались в пароходствах, где средние пробеги грузов были меньше, чем на Волге.

9 февраля 1932г. в соответствии с приказом № 56 Наркомата водного транспорта нижегородский завод «Теплоход» стал самостоятельным предприятием, в марте 1934г. завод был передан Волжскому речному пароходству⁴⁰¹.

Подводя итоги I пятилетки, следует подчеркнуть, что в масштабах страны речной транспорт развивался ускоренными темпами, о чём свидетельствуют данные таблицы 22.

Таблица 22

Рост перевозок по пароходствам в годы первой пятилетки⁴⁰²

Управления речного транспорта	Перевезено грузов (тыс.т.)					1932г. в % к 1928г.
	1928	1929	1930	1931	1932	
Волжское	11 036	13 181	16 098	17 737	18 991	171
Северо-Западное	3 682	4 163	7 336	8 493	9 691	263
Северное	1 416	2 970	8 381	11 584	10 313	736
Днепровское	872	1 174	2 393	3 191	3 811	437
Доно-Кубанское	289	365	611	873	968	324
Закавказское	2	17	94	179	217	-

⁴⁰¹ Завод «Нижегородский теплоход» – СПб: ООО «Региональная пресса», 2011. – С.68.

⁴⁰² Водный транспорт, 1933, № 10, – С.6.

Западно - Сибирское	825	1 056	1 275	1 824	1 833	222
Восточно - Сибирское	70	106	153	212	150	214
Ленское	-	42	99	110	56	-
Амурское	222	229	465	572	648	287
Средне - Азиатское	43	65	107	273	451	1050

За 4 года первой пятилетки в речной транспорт было вложено 755,9 млн. рублей против 6,9 млрд., выделенных на железнодорожный транспорт⁴⁰³, что не позволило обеспечить необходимые темпы развития речного транспорта. Сказывался дефицит специалистов и серьёзные недостатки в руководстве работой речного транспорта, нередко переплетавшихся с вредительством⁴⁰⁴. Кроме этого, много ценных специалистов ушло с речного транспорта в другие отрасли в связи с низким уровнем заработной платы⁴⁰⁵.

Продолжали иметь место хищения грузов, злоупотребления при продаже билетов. По данным 1932 года, ВУРту были предъявлены претензии на сумму около 1 миллиона рублей. Органами ОГПУ и Финансового контроля была вскрыта система хищений и злоупотреблений. Так, в Казанском районе 17 ноября 1932 г. приговором суда осуждены 11 человек к лишению свободы сроком до 10 лет, 2 человека – к расстрелу. В Астрахани инспектор Кочугов и второй помощник капитана Ильичёв за хищение денежных средств в сумме 15 090 рублей приговорены к расстрелу⁴⁰⁶. Такими суровыми были меры борьбы с расхитителями государственной собственности.

Планирование объёмов перевозок, налаженная система их контроля, полный охват наиболее важных производственных процессов создали благоприятные условия для эффективного использования флота, стабильный рост грузооборота

⁴⁰³ Транспорт во втором пятилетии. Госплан СССР. Вып.1. М. 1933г. – С.17

⁴⁰⁴ ЦАНО. Ф.1631. Оп.4, Д.5. Л.18; Д.18. Л.3-5.

⁴⁰⁵ ЦАНО. Ф.1631. Оп.4.Д.6. Л.18.

⁴⁰⁶ ГОПАНО. Ф. 2. Оп. 1, Д.1531. Л.18.

позволил уже в начале первой пятилетки превысить довоенный уровень (таблица 23).

Таблица 23

Динамика роста речного грузооборота в стране за период 1913-1932гг.⁴⁰⁷

Годы	Грузооборот, млн.т.	В % отношении
1913	48,3	100
1917	25	51,8
1918	8,1	16,8
1919	7,8	16,2
1928	38,8	82,6
1929	50,7	105,2
1930	63,2	131,1
1931	72,6	150,6
1932	114,0	236,5

Результаты первой пятилетки показали, что показатели плана были явно завышенными. Так, по утверждённому НКПС перспективному плану на 1932 г. объём намеченных речных грузовых перевозок по стране составлял 170 млн.т, в том числе по госпароходствам – 124,7 млн.т., из них по Волжскому пароходству – 46,5 млн.т., фактически по рекам страны было перевезено 71,9 млн.т. грузов, в том числе госпароходствами – 44,3 млн.т., из них Волжским – 19,3 млн.т.⁴⁰⁸ Цена таких просчётов оказалась слишком высокой. При составлении плана на 2-ю пятилетку Волжское управление речного транспорта (ВУРТ) 25 июня 1932 года опубликовало обращение ко всем речникам Волги, в котором указывалось, что в составлении

⁴⁰⁷ Водный транспорт № 11, 1927г. – С.428; № 10. 1932г. – С.5.

⁴⁰⁸ Пятилетний перспективный план речного транспорта на 1929-1933гг. –М.,1931. – С.23-24; ЦАНО. Ф.1631. Д.342. Пояснительная записка к перспективному пятилетнему плану УВГРП. 1929. – С.8; Там же. Д.307. – С.1-14.

плана должны принимать участие все работники волжского транспорта, ни один водник не должен оставаться безучастным к этой грандиозной работе⁴⁰⁹.

Волжское пароходство закончило 1 пятилетку с высокими показателями, чистая прибыль составила уже 3 699 978 руб.⁴¹⁰, что свидетельствует об эффективности мер, принятых руководством страны и пароходства.

Общие итоги по стране выглядели следующим образом (таблица 24).

Таблица 24

Перевозки грузов по внутренним водным путям СССР (тыс. тонн)⁴¹¹

Наименование грузов	1913	1929	1930	1931
Всего грузов,	48263	50734	63230	72117
В том числе хлебные:	5939	1998	2571	3179
Соль	933	877	1003	970
Рыба	346	259	302	360
Лесные	25719	36130	45101	50316
Минеральные строительные материалы	-	3440	4570	4950
Нефтепродукты	5384	5341	6379	7560
Каменный уголь	831	254	378	256
Металлы	585	254	275	388

Вывод: в увеличивающихся перевозках речным транспортом доминирующей категорией стали лесные грузы и нефть – рабочие страны активно восстанавливали народное хозяйство после разрушительной Гражданской войны.

⁴⁰⁹ ГОПАНО. Ф.2. Оп.2. Д.3039. Л.53.

⁴¹⁰ ЦАНО. Ф.1631. Оп.4. Д.632, Л.109.

⁴¹¹ Динамика и география грузового движения на путях сообщения СССР (1928-1931). –М.: Центральное управление народно-хозяйственного учёта СССР, 1932. – С.10.

§ 2. Развитие волжского речного транспорта во 2 пятилетке (1933-1937гг.)

На XVII съезде партии, состоявшемся 26 января - 10 февраля 1934г. в Москве, были определены основные задачи второй пятилетки. При этом особо подчёркивалась возрастающая роль водного транспорта, значительно отстававшего в своём развитии от других видов транспорта, необходимость его скорейшей реконструкции. Объём речных перевозок планировалось довести к 1937 г. до 90 млн.т., грузооборот соответственно до 63,0 млрд. ткм, количество перевезённых пассажиров до 74,0 млн. Доля речного транспорта в общем объёме грузовых перевозок к концу пятилетки должна была быть увеличена до 14,6% в 1937г⁴¹².

Судоремонтная компания 1932-1933гг. началась в тяжёлых условиях. Из-за позднего предъявления массовых грузов к перевозке и стремления выполнить их, несмотря на резкое похолодание, значительной части судов пришлось зимовать вне своих затонов⁴¹³. В бассейне рек Оки и Москвы ледостав произошёл настолько быстро, что около 35% буксиров Московско-Окского УРТа было вынуждено зимовать в случайных местах⁴¹⁴. Попытки отдельных судов пробиться в затоны через лёд привели к многочисленным поломкам судов. На Волге, например, у пароходов было проломлено 86 корпусов, разбито 134 гребных колеса, потеряно 32 руля, сломано 149 кринолинов⁴¹⁵, потеряно 32 руля⁴¹⁶. Всего по речному транспорту в случайных местах зазимовало 265 самоходных судов и 1316 барж, из них 170 буксиров и 400 барж в опасных местах и на плёсах⁴¹⁷. Всё это серьёзно осложнило подготовку к навигации 1932/33г. Состояние судов вызывало у руководства пароходств опасения, что находящийся в их ведении флот сможет хотя бы частично выполнить планы перевозок. Речной транспорт испытывал острую потребность в ремонте. Так, в 1931 г. из 2530 самоходных судов около 1200

⁴¹² Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР. – М., 1934. – С.248-250.

⁴¹³ Речной транспорт в 1938г. Статистические сведения. – М.: Речиздат, 1940. – С.18.

⁴¹⁴ ГАРФ. Ф.7458. Оп.3. Д.15. Л.2

⁴¹⁵ Кринолин - нависающая за кормой речных судов часть палубы, укрепленная на кронштейнах. Предохраняет руль от повреждений.

⁴¹⁶ Водный транспорт, 11 февраля 1933г.

⁴¹⁷ ГАРФ. Ф.7458. Оп.3. Д.252. Л.129

нуждались в капитальном ремонте, корпуса и механизмы почти 75% судов, а котлы более чем половины судов эксплуатировались более 25 лет⁴¹⁸. Тем не менее, навигация ценой невероятных усилий речников не была сорвана, но со всей очевидностью доказала необходимость принятия неотложных мер по исправлению ситуации. С мест в ЦК ВКП (б) шли тревожные письма, содержащие просьбы о скорейшем принятии мер по изменению системы управления. В Письме Волжского Управления речным транспортом в ЦК компартии № 998-С от 10.06.1933г. сообщалось, что ВУРТ переживает финансовые затруднения и полную дезорганизацию системы управления. Себестоимость перевозок поднялась на 78,8%, вместо прибыли понесён убыток в 9,5-10 млн. рублей. Основной причиной такого положения называлась существующая система управления. Далее следовал вывод, что дальнейшая работа в таких условиях невозможна, необходимо отказаться от дальнейшей децентрализации и пойти по пути централизации управления хозяйством, причём приступать к этому нужно немедленно⁴¹⁹.

К началу второй пятилетки относится ряд мер, принятых правительством для улучшения материально-бытового положения речников. 17 июля 1933г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление о рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта, в котором был определён порядок аварийных и авральных работ и предоставления дней отдыха плавсоставу за выходные и праздничные дни.

23 июля 1933г. на заседании Нижегородского Крайкома партии его секретарь Жданов заявил, что финансовое состояние Волжского флота крайне тяжёлое, оборотные средства отсутствуют. О руководстве Наркомфлота докладчик высказался ещё более категорично: «За последние два года в результате «правильного» руководства Наркомвода флот приведён в состояние полного разгрома, в течение 2-х лет работали в таких варварских условиях, что искалечили выпущенные Сормовским заводом лучшие нефтевозы, флот угробили. Нам всем

⁴¹⁸ Речной транспорт в 1934г. (Статистические сведения). Основные показатели за 1929-1934 гг. –М: Издательство Наркомвода, 1936. – С.27.

⁴¹⁹ ГОПАНО. Ф. 2. Оп. 1. Д.1531. Л.3-5

нужно высказаться за реорганизацию нашей структуры в централизованное хозяйство»⁴²⁰.

13 марта 1934г. народным комиссаром водного транспорта был назначен Н.И. Пахомов, весь свой опыт вложивший в новую работу, чтобы поднять отстающий водный транспорт до уровня передовых отраслей народного хозяйства⁴²¹.

15 марта 1934 г. совместными ЦИК СССР N 89 Совнаркома N 527 было принято Постановление о реорганизации органов управления водного транспорта. Непосредственно в наркомате было создано 8 новых отделов и групп, образовано четыре центральных производственных управления (приложение 19). Непосредственно управления включали в себя от трёх до десяти речных пароходств (приложение 20). Для речных пароходств, пристаней, управлений участков пути и связи, а также судоремонтных мастерских были разработаны новые типовые структуры. Важным изменением можно считать ликвидацию РУРТов, руководство основными объектами инфраструктуры речного флота отныне было возложено на начальников пароходств. На крупные пристани возлагалось руководство местными перевозками, для этого в их распоряжение приписывался соответствующий флот. Каждая пристань перешла на хозрасчёт, теперь она могла распоряжаться полученной прибылью и использовать имеющиеся материальные средства самостоятельно.

Произошло изменение организационных форм управления флотом в Волжском пароходстве: вместо единого пароходства появились три самостоятельных Волжских пароходства: Верхне-Волжское (с центром в г. Горьком), Средне-Волжское (Куйбышев) и Нижне-Волжское (Сталинград)⁴²². Распределение грузов между пароходствами показано на рисунке 7.

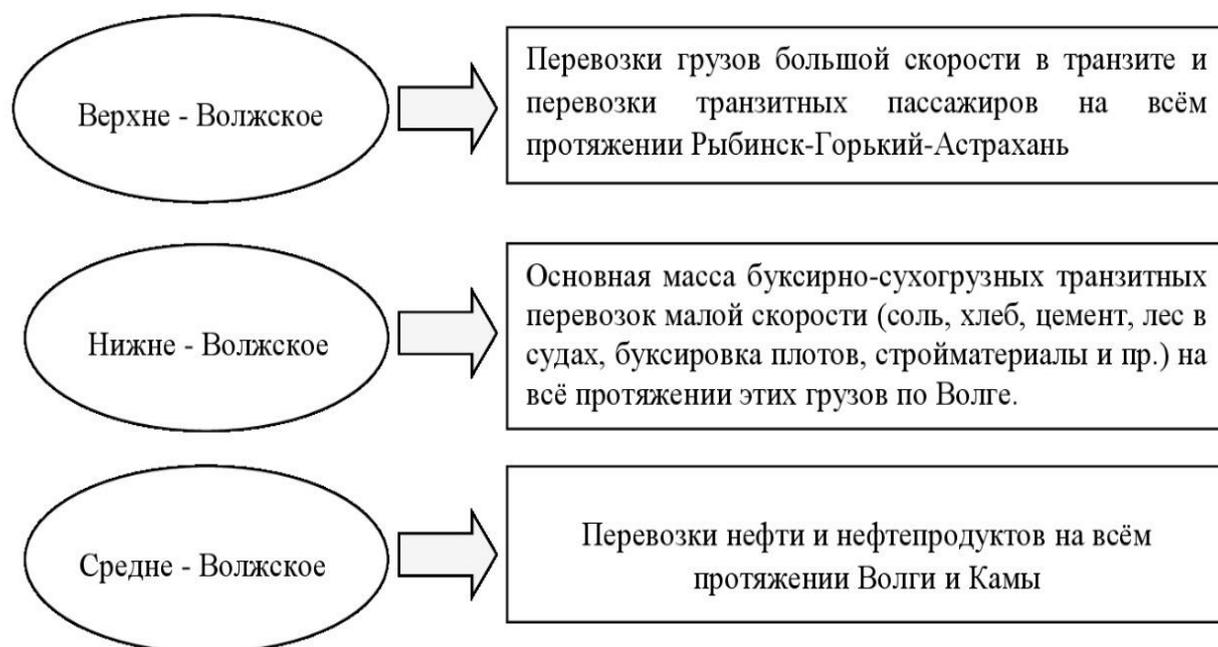
⁴²⁰ Там же. Л.20.

⁴²¹ Завод «Теплоход». Время строить флот. С.Пб. 2011. – С.72.

⁴²² Это было на Волге. – Горький: ВВКИ,1972. – С.142

Рисунок 7

Распределение грузов между Волжскими пароходствами с марта 1934г.⁴²³



Основными органами управления в пароходствах стали службы: эксплуатации, механико-судовая, пути и связи, остальные отделы имели статус подсобных. Установленная структура касалась только крупных пароходств, в средних и мелких её упрощение должно было быть произведено за счёт сокращения штатов. Высвобожденные сотрудники управленческого аппарата переводились в нижестоящие производственные структуры, при этом начальники пароходств несли персональную ответственность за предоставление необходимых бытовых условий переводимым работникам⁴²⁴. Срок проведения таких масштабных мероприятий был жёстко ограничен – до 1 апреля 1934 года.

Во исполнение Постановления Народным комиссаром водного транспорта был издан приказ № 90 от 24 марта 1934г. «О реорганизации местных органов управления речного транспорта». Новая структура управления пароходством представлена на рисунке 8.

⁴²³ ГОПАНО. Ф.2. Оп.1. Д.1955. Л.5.

⁴²⁴ Сборник законов и распоряжений, относящихся к водному транспорту. 1936. – С.11-12.

Типовая структура речного пароходства (с марта 1934г.)⁴²⁵

Кардинальных изменений в работу речного транспорта выход указанных постановлений сразу не внёс, навигация 1934 г. вскрыла новые проблемы, среди которых основными были отсутствие планирования и учёта перевозок. 5 мая 1934 г. вышел документ, стратегической целью которого было улучшение планирования перевозок водным транспортом⁴²⁶. План перевозок был разделён на две категории.

⁴²⁵ Постановление ЦИК СССР № 89, СНК СССР № 527 от 15.03.1934 "О реорганизации органов управления водного транспорта"; Приказ Наркомвода от 24.03.1934г. № 90.

⁴²⁶ Постановление Совета Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) от 5 мая 1934 г. «О планировании перевозок и улучшении работы водного транспорта».

В первую входили грузы, перевозка которых влияла на экономику и народное хозяйство: хлеб, металл, нефть и лес. Их планированием занимался непосредственно Наркомвод. Во вторую вошли все остальные грузы, их перевозку планировали начальники пароходств, при этом обязанность по перевозке грузов первой категории была первоочередной. Были повышены требования к инженерно-техническому составу – преимуществом при назначении пользовались сотрудники, имеющие достаточные технические знания и опыт, умеющие грамотно эксплуатировать вверенную технику. Кроме укрепления руководства, был принят ещё ряд мер, направленных на подъём речного транспорта.

27 мая 1934г. ЦИК и СНК СССР совместным постановлением № 95/1165 утвердили Устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта Союза ССР. По своей сути, это был аналог воинского устава, неукоснительное соблюдение статей которого обеспечивало тотальный контроль взаимоотношений между администрацией и трудовыми коллективами. В тот же день Постановлением ЦИК и СНК СССР № 95/1168 было утверждено новое Положение о Народном комиссариате водного транспорта, на который возлагалось руководство речным и морским транспортом страны. Документом определялись основные задачи, стоящие перед комиссариатом, его организационная структура, а также разъяснялась роль и задачи уполномоченных Наркомвода при Совнаркомах союзных республик.

Следующим важным документом, упростившим систему управления, стал введённый 26 июля 1934 г. приказом Наркомвода № 290 типовой Устав пароходств⁴²⁷. В основном звене речного транспорта – пароходстве, начальники пароходств и его аппарат приблизились к непосредственному руководству перевозками.

Произошли значительные изменения в заработной плате водников, прежде всего у плавсостава. Максимальная зарплата волжских капитанов увеличилась на

⁴²⁷ ГАРФ. Ф.7458.Оп.4. Д.987, Л.43.

65%, механиков на 57%, матросов – на 31%⁴²⁸. Такая система оплаты труда уже стимулировала переход специалистов на более ответственную работу, текучесть кадров уменьшилась. Если зимой 1933/934 гг. было уволено 22 тыс. работников плавсостава и свыше 8 тыс. берегового (из общего количества 5 тыс. человек квалифицированных кадров)⁴²⁹, то уже к концу 1935г. общая численность работающих на перевозках превысила показатели 1933г. и составила 72,55 тыс. чел., в том числе плавсостав – 50,25 тыс.чел. (69,3%) с годовым фондом заработной платы 131 млн.рублей (в 1933 -74,1 млн.)⁴³⁰. Однако увеличение заработной платы проблему нехватки квалифицированных кадров не решило, а именно она была главной причиной высокой аварийности на водных путях. В таблице 25 приведены данные, из которых видно, какая часть специалистов имела законченное образование на морском и речном транспорте.

Таблица 25

Соотношение числа специалистов с законченным образованием на морском и речном транспорте в 1934-1935гг.⁴³¹

Показатели	Морской транспорт		Речной транспорт	
	1934	1935	1934	1935
Соотношение числа специалистов с законченным образованием и общего количества специалистов плавсостава	97,7	97,7	16,9	21,9
Технический состав с законченным образованием и квалифицированной рабочей силой	35,3	33,9	4,2	6,0

Очевидно, что речной транспорт значительно уступал морскому по уровню образования своих работников. Пополнение квалифицированными кадрами началось после 1935 года, когда дипломы получили первые выпускники ведущих ВУЗов страны, готовивших кадры для речного флота.

⁴²⁸ ГАРФ. Ф.7458.Оп.4. Д.6. Л.64.

⁴²⁹ Водный транспорт. 24 октября 1934г.

⁴³⁰ Статистические сведения по водному транспорту, вып.56. – С.32-36.

⁴³¹ ГАРФ. Ф.7458. Оп.5. Д.2. Л.9.

1 сентября 1934г., заслушав доклад наркома водного транспорта Н.И. Пахомова, Совнарком признал работу ведомства неудовлетворительной. Основными причинами этого стали низкая исполнительность и высокая аварийность. Наркомводу предписывалось до конца навигации принять все меры по выполнению годового плана, к должностным лицам, невыполняющим эти требования, требовалось применять самые строгие меры⁴³². Проблема закрепления работников в штатах пароходств на межнавигационный период также находила своё решение. 20 октября 1934г. был издан приказ Наркома водного транспорта № 404 «О закреплении кадров речного транспорта на межнавигационный период, обеспечения кадрами зимнего судоремонта и об установлении круглогодичного штата на судах речного флота». В постоянный штат включались должности капитанов и их старпомов, механиков, лоцманов, кочегаров, масленщиков, электриков, и матросов – 40% от общего количества по пароходству. Зарплата указанных категорий составляла 75% от должностного оклада⁴³³. Объём кадровой работы в пароходствах увеличился, в связи с чем группы подготовки кадров были выведены из состава административных отделов и преобразованы в самостоятельные отделы управлений речных пароходств⁴³⁴.

Не оставались в стороне и органы Прокуратуры. 26-30 мая 1935 г. в Москве состоялось совещание руководящих работников Наркомвода, в котором приняли участие руководство страны, члены Политбюро, начальники пароходств, капитаны судов. Обсуждались вопросы о борьбе с авариями и простоями, были сделаны соответствующие оргвыводы. Водники получили приказ навести порядок на водных путях страны, ликвидировать выводящую из строя значительную часть флота аварийность и увеличить оборачиваемость судов. В обязанности прокурорам вменялся немедленный выезд на место в случае крупной аварии, во всех остальных случаях требовалось своевременное получение информации от руководства

⁴³² Постановление СНК от 1 августа 1934г. № 855.

⁴³³ Сборник законов и распоряжений, относящихся к водному транспорту. –М. Изд. Наркомвода. 1936. – С.396-404.

⁴³⁴ Постановление ЦИК и СНК от 8 августа 1936 г. № 69/1435

пароходств для решения вопроса о необходимости вмешательства органов прокурорского надзора⁴³⁵.

Строгий контроль осуществлялся за представляемой отчётностью по перевозкам, при выявлении нарушения немедленно пресекались. Так, в постановлении СНК № 1907 от 23 октября 1936г. Наркомводу предписывалось исправить рапорт Московско - Окского пароходства, в котором содержались не соответствующие реальным показатели перевозок, путём опубликования в печати правильных данных⁴³⁶.

Улучшение условий судоходства отразилось на развитии перевозок пассажиров, с 1936 года количество перевезённых пассажиров увеличивалось на 3 миллиона ежегодно (таблица 26).

Таблица 26

Динамика перевозок пассажиров ВГРП за 1933-1937гг.⁴³⁷

Годы	Всего (млн.чел.)	Пассажиро- километров (тыс.)	Средний пробег
1933	12, 331	1 400 280	114
1934	12, 493	1 102 132	88
1935	12, 827	1 003 907	78
1936	15, 103	937 095	62
1937	18, 697	1 049 096	56

Во многом это стало возможным в результате восстановления в 20-30-х годах старых пассажирских судов дореволюционной постройки, отдых на которых стал престижным. Одновременно с пассажирами перевозились скоропортящиеся

⁴³⁵ За социалистическую законность. Орган Прокуратуры СССР. Государственное издательство «Советское законодательство».1935г. № 7. – С.10-13.

⁴³⁶ Известия ЦИК Союза ССР и ВЦИК № 248 от 24 октября 1936 г.

⁴³⁷ Водный транспорт в 1937 году. Статистические сведения о речном и морском транспорте Наркомвода. –М., 1939. – С.15-16.

продукты, в основном рыба, для чего теплоходы были оборудованы холодильными установками, на них были также установлены механические перегружатели⁴³⁸.

Речной флот был объектом постоянного внимания со стороны государства: только в 1935 г. Наркоматом водного транспорта в состав действующего флота было введено 27 единиц грузо - пассажирских судов, 132 буксирных судна. Общая грузоподъёмность вновь построенных барж, сухогрузных и наливных, составила 65 265 тыс.т, деревянного несамоходного флота – 327 тыс.т., а также 8 землечерпательных машин общей производительностью 1040 м³. Общий объём выделенных Наркомату средств составил 503 млн.руб.⁴³⁹

Однако полноценную работу пароходств затрудняли несколько обстоятельств. Недостаточность обстановки с освещением и малые глубины увеличивали себестоимость работ. Неполная загруженность флота, низкие фрахты, плохое качество ремонта судов, их неудовлетворительная эксплуатация – все эти факторы увеличивали убытки в работе водного транспорта⁴⁴⁰. Оставалась высокой аварийность флота: общая численность аварий на речном транспорте в период второй пятилетки возросла на 74,5%, причиняемые убытки увеличились ещё в большей степени – на 110%⁴⁴¹. По волжскому госпароходству число аварий возросло с 1781 в 1932г. до 2583 в 1937г., убытки, соответственно – с 4,35 млн.руб. до 9,92 млн. руб.⁴⁴² Разрешение проблемы аварийности было важным внутренним резервом, его использование могло обеспечить увеличение перевозок и повышение производительности труда.

Результаты навигации 1936г. были неудовлетворительными⁴⁴³, последствия трагическими: с начала 1937 г. начались аресты капитанов судов, специалистов

⁴³⁸ Парфёнов С.А. Судоходство на Волге. М. По Волге. 2003. – С.88-89.

⁴³⁹ Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства Союза ССР. № 39 от 10 августа 1935г. Ст.325. – С.601.

⁴⁴⁰ Большевик. Политико-экономический двухнедельник ЦК ВКП (б) 1935№ 7-8. – С. 72-75.

⁴⁴¹ Водный транспорт. 1936. № 7. – С.38; 1938. № 2. – С.19.

⁴⁴² ЦГАЭ Ф.7458. Оп.3. Д.58. Л.3; Оп.7. Д.1323. Л.2.

⁴⁴³ Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1936 г. ст. 460. По докладу Наркомата Водного Транспорта о выполнении плана навигации 1936 года.

предприятий водного транспорта⁴⁴⁴. Маховик репрессий неумолимо раскручивался, количество осуждённых «тройками» только в Волжском пароходстве составило более двухсот человек, широкое распространение получила система анонимных доносов, сбор компромата на сотрудников приобрёл характер тщательно спланированной и хорошо поставленной работы по организации тотального контроля за деятельностью сотрудников⁴⁴⁵.

Результаты мероприятий, проведённых правительством по укреплению речного транспорта за годы второй пятилетки в масштабах страны, можно увидеть в таблице 27. Стабильный рост показателей по всем направлениям перевозок даёт нам все основания говорить об эффективности принимаемых мер, правильности выбранной управленческой структуры.

Таблица 27

Сводные показатели работы Наркомвода СССР в 1937 году⁴⁴⁶

Годы	Перевезено грузов, млн.т.	Перевезено пассажиров. млн.чел.	Общая численность работников	Кол-во самоходных судов	Количество дебаркадеров
1933	44,7	41,5	67,07	205	-
1934	52,7	41,2	72,23	141	760
1935	64,7	41,4	72,55	223	775
1936	69,9	48,2	73,69	350	780
1937	66,6	65,2	73,58	465	844

Вторая пятилетка внесла существенные изменения в организацию работы водного транспорта. Сократились простои, снизилась аварийность, увеличилась провозная способность водного транспорта. Была сформирована и опробована в

⁴⁴⁴ Завод «Нижегородский теплоход»: Время строить флот. История и современность. –СПб: Региональная пресса, 2011. – С.73.

⁴⁴⁵ Архив спецотдела Волжского пароходства. Д. 27 Л. 11-46.

⁴⁴⁶ Статистические сведения по водному транспорту, вып.56. – С.33-46.

деле структура управления водным транспортом, не претерпевшая значительных изменений до начала пятидесятых годов. Речной транспорт СССР вышел на качественно новый уровень развития, позволяющий с высоким качеством и в срок выполнять намеченные планы перевозок⁴⁴⁷.

Продолжал также увеличиваться объём перевозок, выполняемых Волжским пароходством (таблица 28).

Таблица 28

Объём речных перевозок ВГРП за годы второй пятилетки (тыс.т.)⁴⁴⁸

Наименование перевозимых грузов	1933	1934	1935	1936	1937
Всего, в тыс.т.	20 709,9	23 819,1	30 156,2	30 982,6	31 445,7
Средний пробег, км.	887	841	793	666	523
Пассажиры, млн.чел.	19,03	21,1	22,66	25,8	32,6

Несмотря на положительную динамику, опыт работы волжского речного транспорта в 1934-1936гг. показал, что разделение перевозок на три пароходства не соответствовало принципу поперечного деления Волги, в результате чего имелись затруднения в планировании и взаимных расчётах между пароходствами⁴⁴⁹.

В целом по стране коренная перестройка эксплуатации и ремонта, современные средства связи, механизация погрузочно-разгрузочных работ повысили показатели работы флота (таблица 29).

⁴⁴⁷ XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б). 10—21 марта 1939 г. Стенографический отчёт. – М: Госполитиздат, 1939. – С.650.

⁴⁴⁸ Суммарные данные не учитывают грузов, переходящих из пароходства в пароходство, поэтому итог не равен арифметической сумме. Составлено по данным источников: Материалы по статистике речного транспорта, вып.12, 13,1945г. – С.4; Речной транспорт в 1935г.ч.1. – М.1936. – С.1-25; Речной транспорт в 1934г. –М,1936, – С.18-19; Речной транспорт в 1938г. –М, 1940, – С.5-12.

⁴⁴⁹ Гоманенко О. А. Экономический эффект реорганизации речного транспорта на Волге в 1934–1936 годы // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 4. – С.547.

Объём речных перевозок за годы второй пятилетки (тыс.т.)⁴⁵⁰

Наименование перевозимых грузов	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Хлеб	1072,6	1388,1	1439,2	2099,9	1488	1180
Соль	585,2	725,4	933,4	1389,9	947	1142
Рыба	118,1	152,4	152,6	142,7	167	95
Каменный уголь	26,3	32,9	77,3	363,3	452,5	695,5
Хлопок	18,2	15,1	13,4	14,8	11,2	20,1
Минеральные стройматериалы	2252,2	1397,4	1980,0	2077,3	-	1062,4
Цемент	-	366,0	374,6	-	343,6	271,2
Нефть	6820,4	6254,4	6242,5	6395,4	6938,0	7750,0
Лесные	6701,0	9172,4	10949,2	14617,5	-	12081,6
- в судах	1884,9	-	-	-	-	-
- в плотах	4817,0	7236,0	8534,0	10949,2	10934	11173,0
Тракторы и автомобили	-	-	10,6	-	25,3	10,5
Сельхозмашины	-	-	3,5	-	7,3	6,5
Химические продукты	-	-	-	-	103,6	127,4
Всего, в тыс.т.	19297,4	20709,9	23819,1	30156,2	30982,6	31445,7
Средний пробег, км.	922	887	841	793	666	523
Пассажиры, млн.чел.	21,96	19,03	21,1	22,66	25,8	32,6
Пассажиры по всем госпароходствам, млн.чел.	43,63	41,58	41,24	41,46	48,2	65,2
Грузооборот по всем пароходствам, тыс.т.	44300	44717	52683	64708	69912	66236
Всего по госпароходствам, млрд.ткм	25,1	26,0	29,0	33,9	31,2	33,1

⁴⁵⁰ Суммарные данные не учитывают грузов, переходящих из пароходства в пароходство, поэтому итог не равен арифметической сумме. Составлено по данным источников: Материалы по статистике речного транспорта, вып.12, 13,1945г.С.4; Речной транспорт в 1935г.ч.1. М.1936. С.1-25; Речной транспорт в 1934г. М,1936, С.18-19; Речной транспорт в 1938г. М, 1940, С.5-12.

§ 3. Развитие волжского речного транспорта в предвоенные годы, его состояние перед началом Великой Отечественной войны

Достижение уровня экономического развития наиболее развитых стран США и Европы, а затем его превышение было одной из основных задач третьего пятилетнего плана. Выполнить такую грандиозную задачу возможно было только при росте технического обеспечения всех отраслей народного хозяйства, развитии тяжелой промышленности, повышении качества кадров, освоении новой техники во всех видах промышленности⁴⁵¹. Программа развития речного транспорта в третьей пятилетке⁴⁵², отражённая в материалах XVIII партийного съезда, предусматривала увеличение объёма речных перевозок на 75%, за аналогичный период объём железнодорожных перевозок должен был увеличиться на 43,5%, морских - на 38%. Возрастающая потребность народного хозяйства в перевозках таких важных грузов, как лес, хлеб, уголь, продукты переработки нефти обусловила приоритет водного транспорта перед другими отраслями хозяйства⁴⁵³.

Угроза надвигавшейся войны заставляла правительство направлять все ресурсы на оборону. Совнарком Союза ССР в марте 1938г. подверг критике низкие показатели работы Наркомата в навигации 1936 -1937 гг., отметив также неполную готовность флота к навигации 1938 года. Невыполнение заданий государственного плана, плохое обслуживание судов, работа флота на износ привели к тому, что в очередной раз работа комиссариата признавалась неудовлетворительной. Репрессии последовали незамедлительно: 12 апреля 1938г. нарком Н.И. Пахомов, а вместе с ним практически всё руководство наркомата были арестованы по обвинению в шпионаже и приговорены к высшей мере⁴⁵⁴. В середине 50-х годов большинство из них было посмертно реабилитировано⁴⁵⁵. Трагическая судьба

⁴⁵¹ Там же. – С.651.

⁴⁵² Директивы КПСС и Советского Правительства по хозяйственным вопросам, –М.1957, – С.560.

⁴⁵³ Водный транспорт, 1939г., № 4, – С.15-16.

⁴⁵⁴ Лубянка. Советская элита на сталинской голгофе. 1937—1938. – М.: МФД, 2011. – С. 310-312.

⁴⁵⁵ Реабилитация: как это было. Документы Президиума ЦК КПСС и другие материалы. В 3-х томах. – М: 2000. Том 1. – С. 229-230.

наркома не была исключением. Мощный индустриальный потенциал создавался в тяжёлых условиях репрессий, затронувших не только армейские кадры, но также промышленность. Тяжёлые кадровые потери понес инженерный корпус сотен предприятий, угроза ареста подавляла желание творить и созидать. Наркомом водного транспорта был назначен нарком внутренних дел Ежов Н.И., который вскоре был арестован и по результатам следствия приговорён к расстрелу. Должность наркома водного транспорта была упразднена, вместо неё 9 апреля 1939 г. была учреждена должность народного комиссара речного флота СССР. Первым наркомом страны стал З.А. Шашков⁴⁵⁶, до назначения на такой ответственный пост менее года работавший в должности заместителя Наркома водного транспорта. Молодому руководителю предстояло организовать работу огромной отрасли, от организации и результатов работы которой зависела экономика страны⁴⁵⁷. Новый министр сумел создать коллектив молодых и энергичных специалистов, их слаженная работа позволила успешно выполнить задания третьей пятилетки, ликвидировать отставание водного транспорта от других отраслей, улучшить техническое состояние флота, ввести в эксплуатацию новые типы судов, расширить судоремонтную базу⁴⁵⁸.

В Постановлении СНК СССР, предусматривающем меры по развитию и укреплению флота, а также ряд мер организационного и технического характера, обозначалась главная задача – повышение роли водного транспорта в развитии народного хозяйства страны⁴⁵⁹. Построение единой водной системы СССР стало основой для развёртывания крупномасштабных работ на внутренних водных путях, началось преобразование всего хозяйства речного транспорта. К 1940г.

⁴⁵⁶ Зосима Алексеевич Шашков (30.04.1905 – 14.07.1984). По окончании в 1925 году Устюгского речного училища получил диплом штурмана. В 1933 году с отличием закончил Ленинградский институт инженеров водного транспорта. В 1938 году по окончании аспирантуры назначен на должность заместителя наркома водного транспорта СССР, с 9 апреля 1939 по 15 марта 1946 года - нарком речного флота СССР.

⁴⁵⁷ Адмирал речного флота. Издательство «По Волге». М, 2005. – С.40-42

⁴⁵⁸ Там же, – С.43.

⁴⁵⁹ Постановление Совета Народных комиссаров СССР от 27 марта 1938 г. № 398 «О работе водного транспорта».

завершилась реконструкция Астраханских судоремонтно-судостроительных заводов, начались работы по строительству Череповецкого судоремонтного завода, на уже действующих предприятиях обновлялся станочный парк⁴⁶⁰. Ощущалась острая нехватка квалифицированных кадров, выпускники ВУЗов только начали приходить на флот. Несмотря на все трудности, волжские речники за довоенные годы достигли высоких показателей в развитии своего всех видов перевозок⁴⁶¹. Фактический объём перевозок по Волжскому бассейну в годы третьей пятилетки показан в таблице 30.

Таблица 30

Объём перевозок по Волжскому бассейну за период 1938-1940гг. (тыс.т.)⁴⁶²

Наименование грузов	1938	1939	1940
Всего (тыс.т.)	29750,1	39 678,2	40 100,7
Пассажиров:	35,2	36,43	37,86
Всего по госпароходствам:			
- перевозки (тыс.т.)	66 527,4	71 169,9	72 800
- грузооборот (млрд т.км.)	32,1	34,4	35,9
Всего пассажиров (млн.)	68,1	69,7	72,96
Средняя дальность перевозки(км.)	47	48	52

Приведённые цифры свидетельствуют о существенном шаге вперёд и развитии речных перевозок в Волжском бассейне. В 1940 г. общий объём перевозок по ЦУРТУ возрос по сравнению с 1937 годом, последним годом второй пятилетки на 76% и

⁴⁶⁰ Водный транспорт к 7 съезду Советов СССР; Речной транспорт СССР (1917-1957), –М., 1957г., – С.251-255.

⁴⁶¹ Рычков И.А. Советский речной транспорт в годы 3-й пятилетки (1938-1941гг.) Электронный научный журнал «Постулат». № 1. 2018г.

⁴⁶² Водный транспорт в 1938г. – М.,1939. – С.4; Перевозки грузов в 1940 г. МРФ СССР – С.100-106.

достиг 33,8 млн. т. при общем росте речных перевозок в целом по стране за то же время на 9,3%. Увеличение объёма перевозимых грузов на Волге в 1938-1940гг. обеспечивалось ростом лесных грузов на 23,8%, а также нефти на 18%. Однако объём перевезённой нефти по волжским рекам к началу 1940 г. превзошёл показатели 1913 г. всего на 84%, при увеличении нефтяной добычи в СССР за это период в 3,4 раза. Этому есть объяснение: железная дорога приняла на себя основную часть перевозок нефти. За период с 1913 г. по 1940г. объём доставляемой в Астрахань нефти морским путём возрос в 1,7 раза, железные дороги за эти же годы перевезли нефтепродуктов в 5 раз больше⁴⁶³.

Увеличение количества перевезённых пассажиров за три предвоенных года превысило 12% и составило в 1940 г. 73 млн. чел., в числе перевезённых 32,4 млн. человек, или 43%, были перевезены в пригородном сообщении. Три волжских пароходства в 1940 г. перевезли 24,4 млн. пассажиров, а по каналу им. Москвы – 2,37 млн. пассажиров⁴⁶⁴.

Внедрение прогрессивных методов производства оказало существенно улучшило работу водного транспорта. К 1940 году на хозрасчёте находились все эксплуатируемые паротеплоходы Нижней Волги⁴⁶⁵, в Волготанкере к навигации 1940 г. на хозрасчёт было переведено 77 из действующих 87⁴⁶⁶. Речные вокзалы в крупнейших волжских городах, таких как Куйбышев, Ульяновск и Саратов также были переведены на новую систему хозяйствования.

Развитию внутренних водных перевозок способствовала механизация портового и пристанского хозяйства. К навигации 1940 г. на Волге применялись различные типы кранов, перегружатели, различные типы разгрузочных механизмов, в значительной мере увеличившие количество разгруженных барж⁴⁶⁷. Так, в 1938

⁴⁶³ Нефтяная промышленность СССР, М, 1958г. – С.273-277.

⁴⁶⁴ Материалы по статистике речного транспорта, вып.13, 1945г. – С.76

⁴⁶⁵ Годовой отчёт Нижне - Волжского пароходства за 1940г.

⁴⁶⁶ Годовой отчёт Волготанкера за 1940г.

⁴⁶⁷ Рычков И.А. Советский речной транспорт в годы 3-й пятилетки (1938-1940гг.). Постулат. 2018. № 1.

году⁴⁶⁸ был разработан и введён в эксплуатацию плавучий перегружатель зерна, производительность которого составляла 300 тонн в час⁴⁶⁹. В годы пятилетки на речном транспорте началось внедрение контейнерных перевозок⁴⁷⁰.

Доля погрузочно-разгрузочных работ, произведённых с применением механизации, возросла с 36,1% в 1937 году до 46,7% в 1940г. при этом в различных пароходствах механизация погрузочно-разгрузочных операций не была одинаковой. Так, в Верхне - Волжском пароходстве процент механизации составлял 49,2%, в Средне-Волжском 41,3%, в Нижне - Волжском 57,7%, в Камском 35%, Вятском 14,4%, Бельском 45,6%⁴⁷¹, самый высокий показатель имел канал имени Москвы- 82,2%⁴⁷². Развивались перевозки на малых реках, за три предвоенных года судоходство пришло на реки Сок, Бездна, Майна, грузообороты рек Самарка, Чапаевка и Б. Иргиз возросли в среднем в 2,5 раза, это внесло весомый вклад в общий объём перевозок в Волжском бассейне⁴⁷³.

На финансовое положение госпароходств положительно повлияла введённая в апреле 1940г. новая тарифная система, взамен установленной в годы первой пятилетки⁴⁷⁴. В ней предусматривалось по 16 классификаций для большой и малой скоростей, а также 32 класса тарификации, для сложных расчётов применялась 21 расчётная таблица. В новых же тарифах было 6 классификаций, при этом отдельной классификации для малой скорости не было вообще. Всего стало 26 тарифных классов с одной расчётной таблицей, были также повышены тарифные ставки, так как их старый уровень не возмещал расходов, возросших в результате увеличения цен на топливо, роста зарплаты и прочих расходов пароходств, делая убыточными

⁴⁶⁸ Всесоюзный НИИ подъёмно-транспортного оборудования. С 29 мая 1941 года - ВНИИ подъёмно-транспортного машиностроения (ВНИИПТМаш)

⁴⁶⁹ Водный транспорт, 1938г, № 1. – С.19

⁴⁷⁰ Водный транспорт, 1939г, № 3. – С.27

⁴⁷¹ Материалы по статистике речного транспорта. 1939-1940гг., вып.58. 1947г.

⁴⁷² Материалы по статистике речного транспорта, вып.58. – С.67.

⁴⁷³ Годовой отчёт Средне-Волжского пароходства за 1939г. Годовой отчёт Верхне-Волжского пароходства за 1940г.

⁴⁷⁴ Бункин К.Г. Новая система тарифов речного транспорта. Водный транспорт, № 6. 1940г.

результаты их работы. Так, себестоимость перевозки 1,2 млн. т. соли у Нижне - Волжского пароходства составила 19,7 млн.руб., при этом тариф составлял всего 3,98 млн.руб. Таким образом, убытки составили 15,72 млн.руб.⁴⁷⁵

До навигации 1939 г. на речном транспорте существовало 13 различных ставок для равнозначных должностей в различных пароходствах. Это обстоятельство вызывало текучесть рабочей силы, на отдельных судах смена команд происходила по 2-3 раза за навигацию. Так, в Верхне - Волжском пароходстве в 1937 г. на двух пароходах при штате в 16 человек сменилось более 100 кочегаров. С марта по декабрь 1937г. на работу было принято 2567 чел., уволено 2907, из них 260 за прогулы⁴⁷⁶. Навигация 1938г. была крайне трудной, сократились ж/д и речные перевозки. Это было результатом ослабления административного и технического руководства транспортом, вызванного необоснованными репрессиями, не оправдавшей себя практикой замены одних административно-технических работников другими, не имеющими опыта работы⁴⁷⁷.

Дальнейшему улучшению системы управления способствовало Постановление⁴⁷⁸, в соответствии с которым Центральные управления Наркомвода получили права наравне с главками промышленных наркоматов. Трудовой распорядок⁴⁷⁹ стал жёстко регламентированным, подготовка к предстоящей войне требовала мобилизации всех трудовых ресурсов⁴⁸⁰.

В навигацию 1936 г. была осуществлена буксировка судов через Москворецкую систему конвейерным методом, увеличившим на 35-40% её

⁴⁷⁵ Годовой отчёт Нижне - Волжского пароходства за 1939г.

⁴⁷⁶ Водный транспорт. 1940г. № 3 с.2, № 1, 1939г. – С.6

⁴⁷⁷ Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933-1940 гг. – М. 1963. – С.515.

⁴⁷⁸ Постановление СНК СССР от 27 марта 1938г. № 398 «О работе водного транспорта».

⁴⁷⁹ Постановление Совнаркома и ВЦСПС «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбы с злоупотреблениями», Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940г. «О переходе на 8 часовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий, и учреждений».

⁴⁸⁰ Рычков И.А. Советский речной транспорт в годы 3-й пятилетки (1938-1941гг.) Научный электронный журнал «Постулат». № 1.2018г.

пропускную способность⁴⁸¹. В 1937 г. развернулось комплексное соревнование речников за движение судов с полной загрузкой, в строгом соответствии с расписаниями⁴⁸². Рост производительности труда во многом был обусловлен развитием стахановского движения⁴⁸³. Новаторские методы принесли большой экономический эффект: при перегрузке угля в 1938г. выработка увеличилась с 32 до 630 тонн в час⁴⁸⁴, в апреле 1939 г. была достигнута рекордная выработка – 2000 т. в час⁴⁸⁵. Опытнейший судоводитель, волжский капитан Н. И. Чадаев осенью 1935 г. впервые провел по Волге караван из шести барж весом 34 тыс. т при норме в 24-25 тыс. т. В 1936 г. этот показатель был улучшен – количество перевозимого груза составило около 40 тыс.т., превысив производительность американских судов подобной мощности⁴⁸⁶.

9 апреля 1939 г. Наркомат Водного Транспорта СССР был разделён на два Народных Комиссариата: морского и речного флотов с передачей им соответствующей инфраструктуры⁴⁸⁷. Речной флот с этого момента являлся важным звеном в сложном транспортном механизме, это стало важной предпосылкой к максимальному использованию внутренних резервов и возможностей речного транспорта.

Продолжалось совершенствование оплаты труда. Постановлением от 29 мая 1939г. для всех пароходств было установлено 4 тарифных пояса с одновременным повышением среднего размера ставок на 20,3%, в том числе для плавсостава на 40%. За перевыполнение плана устанавливалась система премий, на питание команд по отдельной статье выдавались деньги. На землечерпательных работах была

⁴⁸¹ Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933—1940 гг., –С.511; Речной транспорт СССР. 40 лет (1917-1957) Сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. – М., 1957. – С.405.

⁴⁸² Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР (1933—1937 гг.). – С.115.

⁴⁸³ Водный транспорт.1940г. № 1-2. – С.1

⁴⁸⁴ Водный транспорт. 1938г. № 7. – С.4

⁴⁸⁵ Водный транспорт. 1939г. № 6. – С.33

⁴⁸⁶ Волга. Люди и корабли. –Н.Новгород. 1994. – С.16.

⁴⁸⁷ Ведомости Верховного Совета СССР. 1939. № 16.

пересмотрена система оплаты труда, ранее зависевшая от объема речного грунта, вынутаго на поверхность без привязки к срокам окончательной расчистки фарватера⁴⁸⁸.

Общая протяженность водных путей в 1940 г. составляла 107,3 тыс. км, из них 101,3 тыс. из них имели навигационную обстановку⁴⁸⁹. Из указанного непосредственно в ведении Наркомречфлота находилось 98,1 тыс. км, сторонними организациями эксплуатировались только 9,2 тыс. км⁴⁹⁰. В целом по стране грузооборот внутреннего водного транспорта по водной сети распределялся к 1941 следующим образом (таблица 31).

Таблица 31

Грузооборот внутреннего водного транспорта СССР с распределением по бассейнам⁴⁹¹.

Бассейны	Грузооборот (в процентах) по т-км работе	
	1913	1940
Волжский	73,7	68,2
Северо-Западный	5,3	3,4
Северный	5,4	7,9
Днепровский	6,7	3,7
Прочие реки Европейской части СССР	3,2	4,6
Азиатской части СССР	5,7	12,2
Вся сеть СССР	100	100

С реальными результатами работы речных пароходств в последний мирный год можно узнать из данных ранее засекреченного статистического справочника.

⁴⁸⁸ Водный транспорт, 1939г. № 6.

⁴⁸⁹ Транспорт и связь СССР. – М., 1957. – С. 115.

⁴⁹⁰ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. – М., 1967, – С.147.

⁴⁹¹ Вопросы развития транспорта и связи в СССР. Стенограммы лекций, прочитанных в Высшей партийной школе. – М. 1948. – С.98.

Протяжённость водных путей к 1940 г. составляла 107, 3 тыс. км, что превышало довоенный показатель на 66,1%, было перевезено 72,9 млн. тонн грузов (207,7% от показателей 1913г.). Общий грузооборот речного транспорта составил 72,9 млн.т, было перевезено 73 млн. пассажиров⁴⁹².

Продолжалось строительство портов, реконструировались затоны, совершенствовались методы судоремонта. На реках появились транспортеры, электрические тельферы⁴⁹³, порталные краны, в крупных волжских городах ударными темпами возводились комфортабельные речные вокзалы.

Захватническая политика фашистской Германии не вызывала сомнения в её захватнических планах, ассигнования на оборону значительно увеличились: если в 1938-1939гг. они составляли в среднем 39,7 млрд.руб. в год (25 % бюджетного дохода), то в 1940 году – уже 56,8 млрд. руб, т.е. 31,5% от доходов бюджета⁴⁹⁴. В связи с этим существенно сократилось финансирование других наркоматов, в том числе и водного транспорта. Темпы судостроения замедлились, причём происходило это в течение трёх предвоенных лет (таблица 32).

Таблица 32

Строительство новых судов Минречфлота СССР в период 1933-1940гг.⁴⁹⁵

Годы	Категория судов			
	Грузопассажирские	Буксирные	Катера и газоходы	Всего самоходных
1933	14	61	114	189
1934	6	73	51	130
1935	19	88	115	222

⁴⁹² РГАЭ. Ф.1562. Оп. 33. Д. 2310. Л.118.

⁴⁹³ Электрическая тельфера является оборудованием для подъема различных грузов. Данное оборудование используется на производстве, на складах и ремонтных мастерских, его главное назначение - ускоренный подъем различных тяжёлых грузов.

⁴⁹⁴ Союз Советских Социалистических Республик. Энциклопедический справочник, 1917 - 1967. – М., 1967, – С. 248 - 249.

⁴⁹⁵ Справочник основных показателей работы Наркомречфлота за 1929-1943гг. – С.13

1936	6	82	221	309
1937	25	107	333	465
1938	5	46	95	146
1939	5	25	19	49
1940	7	24	40	71

Пополнение флота проходило крайне медленно. Работа на износ и недостаточный ремонт привели к тому, что 24,5% судов к 1940 г. по своим техническим характеристикам были годны со значительными ограничениями, либо вообще не подлежали эксплуатации⁴⁹⁶. Навигация 1940 г. отмечена снижением перевозок, как в волжских пароходствах, так и по всей стране⁴⁹⁷. К 1941 г. в крупных портах с помощью подъёмных механизмов было выполнено 46,4% объема переработки грузов⁴⁹⁸, уровень технического развития портов не достиг планируемого, оставаясь крайне низким⁴⁹⁹.

Развитие диспетчерской системы внесло существенный вклад в развитие речного транспорта, к 1940г. общая протяженность телефонных линий связи речного транспорта составила 78 483 км, ёмкость телефонных станций составляла 18956 номеров⁵⁰⁰, однако недостаток средств связи всё ещё оставался на повестке дня как требующий скорейшего решения вопрос.

Самоотверженный труд речников хорошо оплачивался: работники водного транспорта получали в среднем 389 руб., значительно опережая железнодорожников и автомобилестроителей (340 и 345 рублей соответственно)⁵⁰¹. Как видно из данных таблицы 33, в 1937 году численность работников заметно сократилась, однако уже в 1938 г. флот пополнили более 30 тысяч новых работников, а вместе с ними и

⁴⁹⁶ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. – С.150.

⁴⁹⁷ Материалы по статистике речного транспорта. Вып. 56. – С.25,26.

⁴⁹⁸ Там же. – С.81

⁴⁹⁹ Там же. – С. 85–87.

⁵⁰⁰ Там же. – С.88.

⁵⁰¹ РГАЭ. Ф.1562, Оп. 33, Д. 2310. Л. 144.

повышение заработной платы на 28% (389 рублей в 1940 году против 304 в 1938г.) Тем не менее, зарплаты водников при ценах того времени едва обеспечивали прожиточный минимум: стоимость крупы составляла от 3,5 до 5 рублей за килограмм, хлеба ржаного – 75 копеек, пшеничного - 2,5 руб. за 1 буханку, мяса от 2 до 10 рублей, колбасы от 7 до 16 рублей, масла 16 рублей, сахара 5 руб., рыбы от 1,5 до 4 рублей за килограмм⁵⁰².

Таблица 33

Труд и заработная плата на перевозках (1933-1941гг.)⁵⁰³

Годы	Заработная плата на перевозках					
	Всего на перевозках			В т.ч. плавсостав транспортного флота		
	Численность работников (тыс.чел.)	Годовой фонд заработной платы (млн.руб.)	Средне-месячная зарплата одного работника (руб.)	Численность работников в (тыс.чел.)	Годовой фонд заработной платы (млн.руб.)	Средне-месячная зарплата одного работника (руб.)
1933	67,07	105,3	131	46,77	74,1	132
1934	72,23	140,92	163	49,59	101,7	171
1935	72,55	179,7	206	50,25	131,0	214
1936	73,69	208,83	236	50,64	149,5	246
1937	37,58	240,8	273	47,01	159,7	282
1938	77,93	284,5	304	49,08	187,2	317
1939	82,14	356,1	361	50,27	237,2	392
1940	81,42	379,9	389	49,58	244,9	411

Дальнейшее развитие получили судостроительная и ремонтная базы речного транспорта. За период с 1928 по 1940гг. выпуск судов из капитального ремонта

⁵⁰² Прейскурант единых государственных розничных цен на продовольствие. – Куйбышев, 1935г. – С.116.

⁵⁰³ ГАПК. Ф.196. Оп.3. Д.358, Л.46.

увеличился в 3,5 раза, а объём продукции судостроения – в 7,5 раза⁵⁰⁴, начала внедряться диспетчерская система регулирования движения судов⁵⁰⁵. По сравнению с 1913 г. производительность буксирного флота Наркомвода возросла в 1940 – в 2, сухогрузного тоннажа в 1,6, нефтеналивного тоннажа – в 3,3 раза⁵⁰⁶. Объём смешанных перевозок за период с 1929 по 1940г. возрос с 1,27 до 5,7 млн. тонн или в 4,5 раза⁵⁰⁷. Доля Волжского бассейна в речном грузообороте страны к 1940г. практически не изменилась (в 1913г.- 47,1%, в 1940г.- 48,4%)⁵⁰⁸. Развитие Волжского пароходства за годы предвоенных пятилеток проходило одновременно с развитием водного транспорта страны (рисунок 8). Как видно, из положительного ряда выбиваются показатели 1932 и 1933 гг., их причинами стали позднее предъявление грузов и резкое похолодание, вынудившее часть судов зимовать вне своих затонов. Аналогичная динамика и в пассажирских перевозках: доля Волжского пароходства в общем по стране никогда не была ниже 50% на протяжении всего исследуемого в работе периода (рисунок 9).

После завершения в 1937г. сооружения канала Москва-Волга протяжённостью 125 км⁵⁰⁹ речники получили глубоководный путь в столицу, флот пополнился целой флотилией судов, построенных к открытию канала⁵¹⁰. Общая длина причальной линии всех речных портов страны достигла к 1940 году 114 км.⁵¹¹ С вводом в эксплуатацию Волго-Донского и Водно-Балтийского каналов имени Ленина было завершено соединение Балтийского, Белого, Чёрного, Каспийского и Азовского морей в единую водно - транспортную систему⁵¹².

⁵⁰⁴ Там же. – С.251-254.

⁵⁰⁵ Звонков В.В. Диспетчерская система на водном транспорте. – М. 1932. – С.36.

⁵⁰⁶ Митаишвили А.А. Внутренний водный транспорт СССР и пути повышения его экономичности. – М.1957. – С.75

⁵⁰⁷ Водный транспорт № 5, 1935г. – С.6; Речной транспорт СССР (1917-1957гг.) – С.75

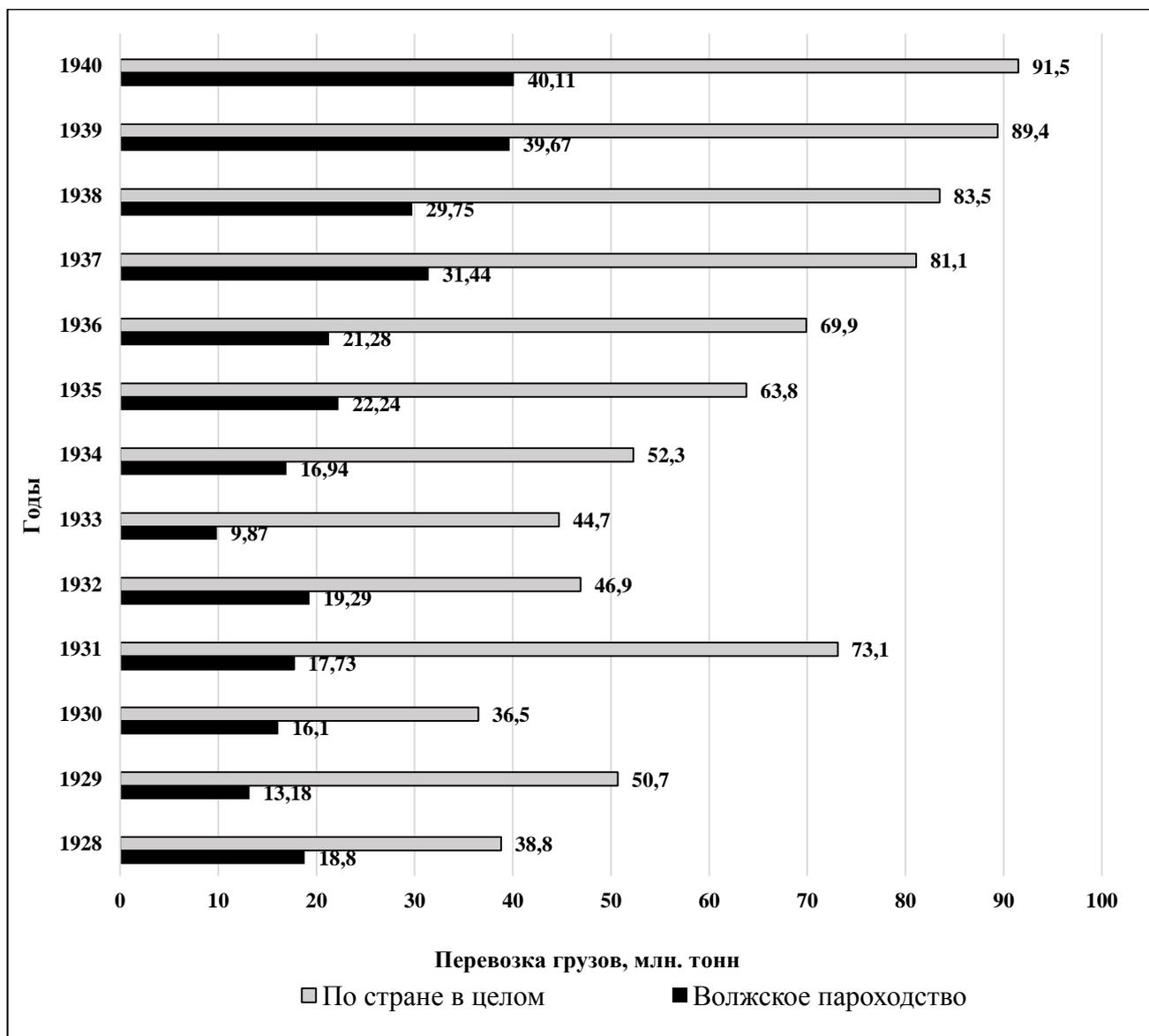
⁵⁰⁸ Речной транспорт СССР (1917-1957гг.) – С.76; Хачатуров Т.С. Размещение транспорта капиталистических стран и СССР. –С.64; Инсаров А.С. Речной транспорт СССР. – С.29.

⁵⁰⁹ РСФСР за 50 лет. Статистический сборник. –М., 1967. – С.110.

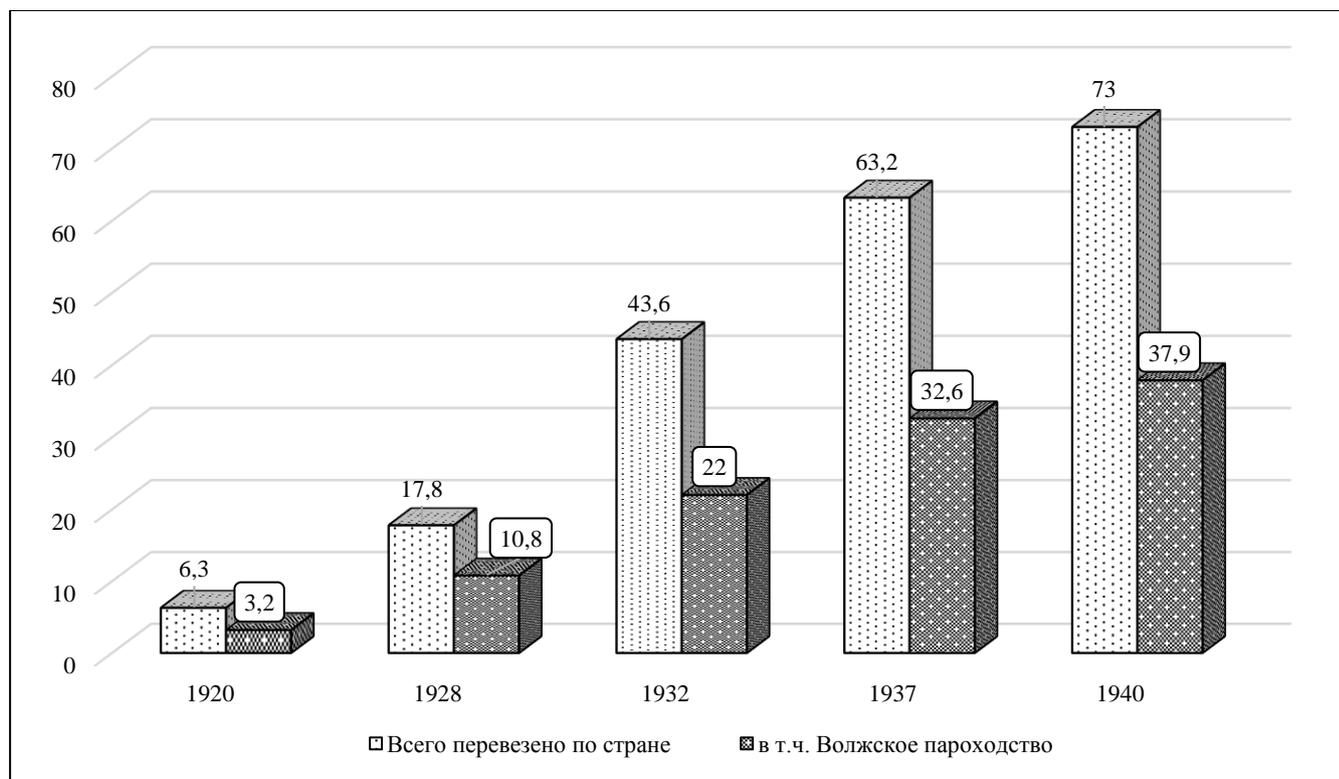
⁵¹⁰ Волга. Люди и корабли. – Н.Новгород. 1994. – С.17.

⁵¹¹ Речной транспорт СССР. 40 лет (1917-1957). Сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. –М., 1957. – С.201.

⁵¹² РСФСР за 50 лет. Статистический сборник. Статистика. – М., 1967. – С.110.

Перевозка грузов Волжским пароходством в 1928-1940гг.⁵¹³

⁵¹³ Материалы по статистике путей сообщения, вып.24, 1924, вып.34, 1925. – С.2-3; вып.83, ч.П, 1928, С.6-10, вып.112, ч.П, 1930, – С.4-6; вып.102, ч.П, 1929, – С.10-13; Водный транспорт, 1927, № 11, – С.428,434; Водный транспорт СССР (1928-1934гг.), М, 1926, – С.11-12; Речной транспорт в 1934г., – С.102-108; Водный транспорт в 1938г. М, 1939, – С.4. Инсаров А.С., Речной транспорт СССР, М, 1936, – С.27; Речной транспорт в 1929-1932гг. М, 1924, –С.45-50; Перевозка грузов в 1940г., МРФ, – С.100-106; Годовые отчёты ВГРП за 1923-1928гг. ГАНО. Ф.1211, Оп.4. Д.188, Л.59; Водный транспорт № 11, 1927г. – С.428; № 10. 1932г. – С.5; Народное хозяйство. 1920г, № 3-4, – С.50. Водный транспорт СССР (1928-1934гг.), М, 1926, – С.11-12; Речной транспорт в 1934г., – С.102-108; Речной транспорт в 1938г, 1940, – С.5-12; Водный транспорт в 1938г. М, 1939, – С.4. Инсаров А.С., Речной транспорт СССР, М, 1936, – С.27. Речной транспорт в 1929-1932гг. М, 1933, – С.45-50; Перевозка грузов в 1940г., МРФ, – С.100-106; Годовые отчёты ВГРП за 1923-1928гг. ГАНО. Ф.1211, Оп.4. Д.188. Л.59; Транспорт и связь СССР. – С.16; Материалы по статистике, вып.56. – С.57. (подсчёт наш - И. Рычков)

Объём пассажирских перевозок за период 1920-1940гг.⁵¹⁴

Результаты работы, проделанной советскими речниками за два десятилетия, можно увидеть в таблице 34.

Итоги проделанной работы впечатляют. Если в период с 1917-1928гг. наблюдался незначительный рост перевозочных показателей, то за годы трёх пятилеток был совершён огромный прорыв: протяжённость водных путей увеличилась на 252%, грузооборот – на 239,35%, перевозки грузов более чем на 364,5%. Пассажирские перевозки превзошли уровень 1917г. более чем в три раза, достигнув 73 млн. человек. Аппарат управления флотом страны со своей задачей справлялся более чем успешно.

⁵¹⁴ Водный транспорт СССР (1928-1934гг.), М, 1926, – С.11-12; Речной транспорт в 1934г., – С.102-108; Речной транспорт в 1938г, 1940, – С.5-12; Водный транспорт в 1938г. М, 1939, Статистика, – С.4. Инсаров А.С., Речной транспорт СССР, М, 1936, С.27; Речной транспорт в 1929-1932гг. М, 1924, – С.45-50; Перевозка грузов в 1940г., МРФ, – С.100-106; Годовые отчёты ВГРП за 1923-1928гг. ГАНУ. Ф.1211. Оп.4, Д.188. Л.59; Транспорт и связь СССР, – С.16; Материалы по статистике, вып.56, – С.57; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта, – С.208, 212; Страна Советов за 50 лет (Сборник статистических материалов), М: Статистика, 1967. – С.177.

Итоги работы речного транспорта в период 1913- 1940г.⁵¹⁵

Показатели	1913	1917	1928	1940
Протяженность внутренних водных путей, -тыс. км	59,4	42,5	71,6	107,3
Грузооборот - млрд. ткм	28,5	15,0	15,9	36,1
Перевозки грузов: всего - млн. т.	32,7	20,0	18,3	72,9
в том числе:				
нефть и продукты её переработки	5,4	6,3	4,8	9,7
лес и дрова	10,0	6,6	8,2	40,2
каменный уголь	0,9	0,4	0,1	2,2
минеральные строительные материалы	1,2	0,6	1,2	7,6
хлебные грузы	6,0	1,7	2,4	5,2
Пассажирооборот - млрд. пассажиро-километров	1,4	1,0	2,1	3,8
Перевозки пассажиров - млн. человек	11,2	9,5	17,7	73,0

Общее количество самоходных судов в 1940 г. достигло 4211 единиц, при этом средняя мощность одного судна составляла 190 л.с., несамоходного – 9800 единиц, средняя грузоподъемность одного судна составляла 629 т. Арсенал нефтеналивных барж составлял 655 судов, сухогрузных – 8807. Служебно-вспомогательный флот насчитывал 338 судов общей мощностью 111,5 тыс. тонн.⁵¹⁶ В строительство такого мощного флота свой весомый вклад внесли речники Волжского речного пароходства (таблица 35).

⁵¹⁵ Достижения Советской власти за 40 лет в цифрах. (Сборник статистических материалов). – М.1957. – С.234; Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Статистический сборник. – М.1990. – С.208;

⁵¹⁶ Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945гг. Госкомстад СССР, - М. 1990. - С.126.

Результаты работы Волжского пароходства за 1920-1940гг.⁵¹⁷

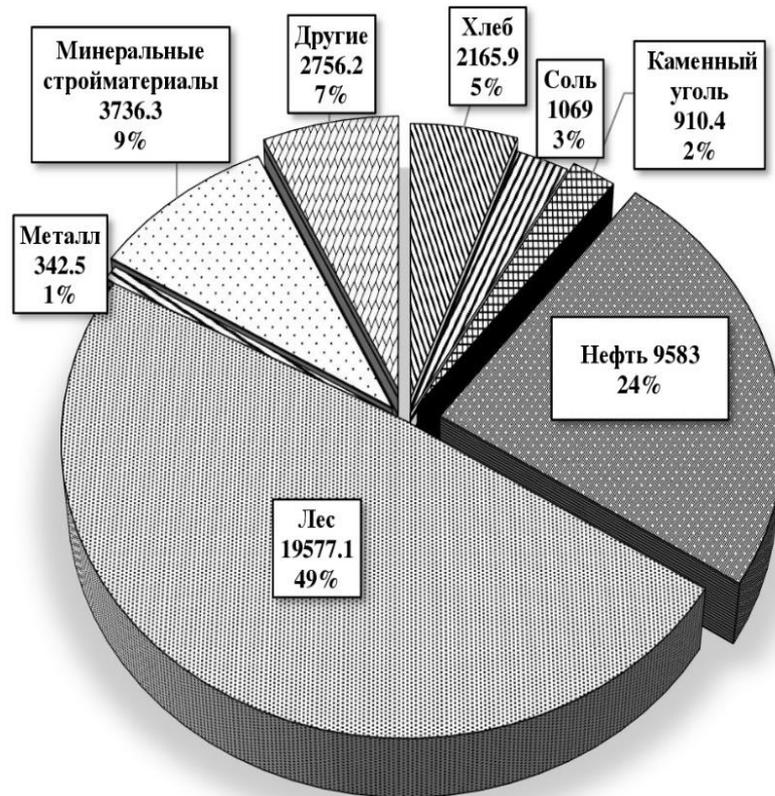
Годы	Пассажирские перевозки			Грузооборот		
	Всего перевезено по стране	В т.ч. Волжское пароходство	% от общих перевозок	Всего перевезено по стране	В т.ч. Волжское пароходство	% от общих перевозок
1920	6,3	3,2	50,8	11,7	5,73	48,97
1921	5,5	3,4	61,8	13,7	7,6	55,47
1922	6,3	3,6	57,1	13,5	7,82	57,9
1923	8,7	5,1	58,6	19,7	10,3	52,3
1924	11,8	7,6	64,4	19,5	9,3	47,7
1928	17,8	10,8	60,7	38,8	18,8	48,4
1929	20,7	11,4	55,1	50,7	13,18	25,9
1930	32,1	14,8	46,1	36,5	16,10	25,5
1931	34,4	18,1	52,6	72,6	17,73	24,4
1932	43,6	22,0	50,4	46,9	19,29	41,13
1933	41,6	23,4	56,25	44,7	20,70	46,31
1934	41,2	24,8	60,2	52,3	23,81	45,53
1935	41,5	25,2	60,7	63,8	30,15	47,26
1936	48,2	28,6	59,3	69,9	30,98	44,32
1937	63,2	32,6	51,6	81,1	31,44	38,8
1938	68,1	35,2	51,7	83,5	29,75	35,6
1939	69,7	36,4	52,2	89,4	39,67	44,3
1940	73,0	37,9	51,9	91,5	40,11	43,8

⁵¹⁷ Статистический сборник МПС, вып.139, 1916г; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта (1913-1925гг.), М,1925, С.224; Материалы по статистике путей сообщения, вып.24, 1924, вып.34, 1925. С.2-3; вып.83, ч.II, 1928, С.6-10, вып.112, ч.II, 1930, С.4-6; вып.102, ч.II, 1929, С.10-13; Водный транспорт, 1927, № 11, С.428,434; Водный транспорт СССР (1928-1934гг.), М, 1926, С.11-12; Речной транспорт в 1934г., С.102-108; Речной транспорт в 1938г, 1940,С.5-12; Водный транспорт в 1938г. М, 1939, С.4. Инсаров А.С., Речной транспорт СССР, М, 1936, С.27; Речной транспорт в 1929-1932гг. М, 1924,С.45-50; Перевозка грузов в 1940г., МРФ, С.100-106; Годовые отчёты ВГРП за 1923-1928гг. ГАНО, ф.1211, оп.4, д.188, л.59; Водный транспорт № 11, 1927г. С.428; № 10. 1932г. С.5; Народное хозяйство. 1920г, № 3-4, С.50. Водный транспорт СССР (1928-1934гг.), М, 1926, С.11-12; Речной транспорт в 1934г., С.102-108; Речной транспорт в 1938г, 1940, С.5-12; Водный транспорт в 1938г. М, 1939, С.4. Инсаров А.С., Речной транспорт СССР, М, 1936, С.27. Речной транспорт в 1929-1932гг. М, 1933, С.45-50; Перевозка грузов в 1940г., МРФ, С.100-106; Годовые отчёты ВГРП за 1923-1928гг. ГАНО, ф.1211, оп.4, д.188, л.59; Транспорт и связь СССР, С.16; Материалы по статистике, вып.56, С.57. Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта, С.208, 212. (подсчёт наш - И. Рычков)

Категории основных грузов, перевозимых в 1940 г. Волжским пароходством, можно рассмотреть на рисунке 11.

Рисунок 11

Доля грузов, перевозимых Волжским пароходством в 1940 году, тыс.т.⁵¹⁸



Неизбежность войны стала очевидной, лес и нефть стали стратегическими грузами, экономика страны носила ярко выраженный мобилизационный характер. На полную мощность работали сотни заводов, бесперебойная работа которых напрямую зависела от поставок топлива. Требовалось всё больше усилий, чтобы справиться с возрастающими перевозками нефти. На Волге и Каме они увеличились в связи с развитием добычи в нефтеносных районах Куйбышевской области и Башкирии. Все эти задачи выполняли работники речного транспорта, перевозившие огромное количество грузов по воде. Вождение большегрузных

⁵¹⁸ «Водный транспорт в 1938», – М., 1939. – С.4; Перевозки грузов в 1940 г. – М., МРФ СССР. – С.100-106.

составов для волжских экипажей судов стало привычным делом. Так, пароходством Волготанкер в 1940 году было перевезено 7,9 млн.т нефтегрузов с грузооборотом 11,1 млрд.ткм⁵¹⁹.

За 1938-1940гг. флот получил от промышленности самоходных судов в 4 раза больше, чем за все годы второй пятилетки⁵²⁰. К началу войны Наркомречфлот СССР располагал 211 промышленными предприятиями, в том числе 98 судостроительными, судоремонтными заводами и верфями⁵²¹. Работа с полной самоотдачей в годы первых пятилеток дала возможность речникам Волги значительно превзойти дореволюционный уровень перевозок. Доля Волжского бассейна в речном грузообороте страны на 1940 г. осталась на уровне довоенного 1913г.

Самоотверженный труд речников был высоко оценен: Указом Президиума Верховного Совета в мае 1940 г. были награждены правительственными наградами лучшие работники водного транспорта⁵²². Это было высокой оценкой: благодаря самоотверженному труду речников страны, в числе которых были и труженики Волги, внутренний водный транспорт страны не только сумел выжить в тяжелейших условиях, но стал одним из лучших в мире.

Увеличились ассигнования на нужды речного транспорта: если в 1924-1928гг. на все виды водного транспорта было израсходовано 250 млн. руб.⁵²³, то в 1 пятилетке(1928-1932гг.) уже 1189 млн. руб., а за 2 пятилетку (1933-1937гг.) объём капитальных вложений составил 4,56 млрд. руб. в ценах плана 1933г.⁵²⁴ Волжский флот уверенно занял лидирующие позиции, его доля в грузообороте внутреннего водного транспорта страны составляла более 2/3/ (рисунок 12).

⁵¹⁹ РГАЭ. Ф.9469. Оп.6. Д.5.Л.2

⁵²⁰ РГАЭ. Ф.9469. Оп.1. Д.34. Л.10.

⁵²¹ Речной транспорт, 1982. № 9. – С.6.

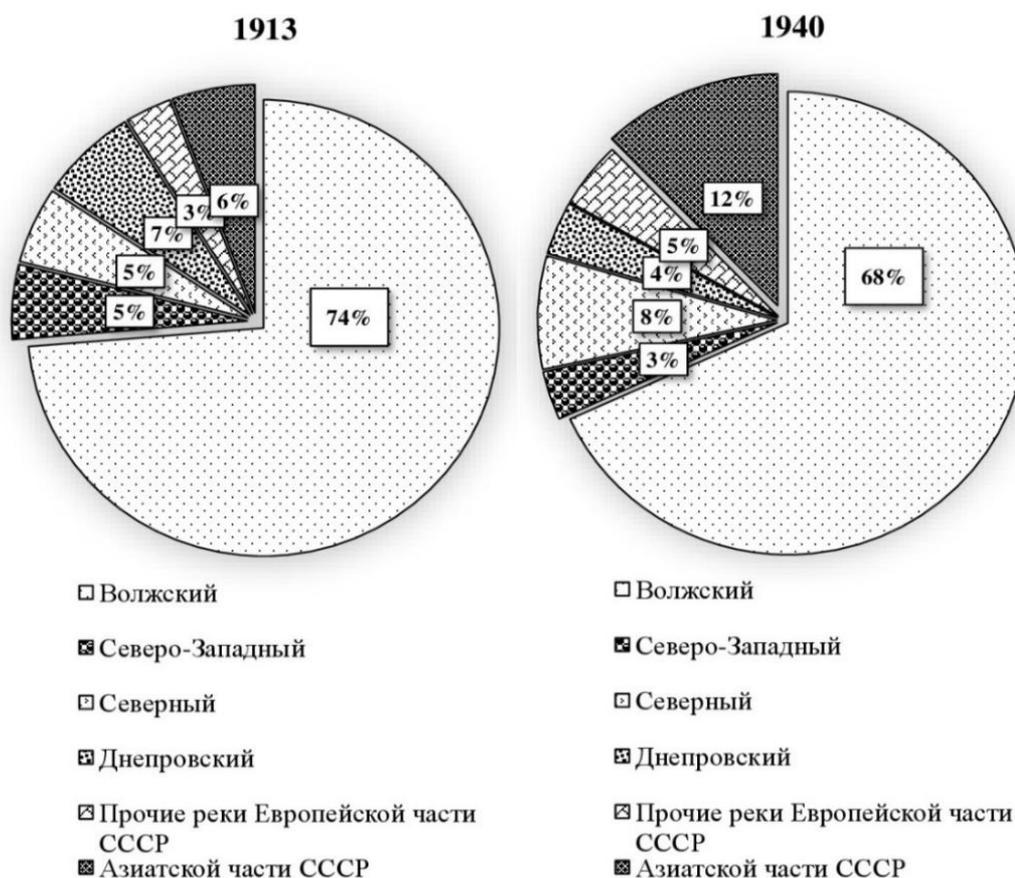
⁵²² Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1981. – С.6.

⁵²³ ГАРФ. Ф 5455. Оп.12. Д.2. Л.26-32.

⁵²⁴ ГАРФ. Ф.4372. Оп.35. Д.43. Л.76.

Рисунок 12

Распределение грузооборота внутреннего водного транспорта СССР по сети⁵²⁵



Тем не менее, в 1940г. доля речного транспорта в грузообороте страны составляла всего 7,4%, морского – 4,9 %, лидирующие позиции прочно удерживал железнодорожный транспорт – его доля составляла 85,15%⁵²⁶.

Приведение в порядок водных путей к концу третьей пятилетки позволяло получить глубоководный транзит от Астрахани до Москвы с обеспечением глубин на всем протяжении не менее 2,6 м., общую протяженность внутренних судоходных путей планировалось довести до 115 тыс. км.⁵²⁷

⁵²⁵ Вопросы развития транспорта и связи в СССР. Стенограммы лекций, прочитанных в Высшей партийной школе. – М, 1948. – С.98.

⁵²⁶ Народное хозяйство СССР за 1913-1956г. Краткий статистический сборник. РГАЭ. Ф.1562. Оп.33. Д.2310.Л.118.

⁵²⁷ XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б). Стенографический отчет. ОГИЗ. 1939. – С.658.

Позднее вскрытие рек и затянувшийся ремонт ряда судов усложнили начало навигации 1941г., уровень перевозок в мае 1941 г. снизился по сравнению с аналогичным периодом предшествующего года на 1234 тыс. тонн⁵²⁸. Речники прилагали все усилия, чтобы выполнить поставленные задачи, но начавшаяся война внесла серьёзные коррективы в их работу.

Выводы по главе:

1. Высокие результаты, достигнутые в первой пятилетке, были обусловлены введением новаторских методов эксплуатации флота:

- заблаговременное планирование грузооборота, увязка потребностей в перевозках с провозными возможностями флота;
- работа флота по заранее составленным графикам и расписаниям;
- паспортизация производственных элементов речного транспорта;
- введение диспетчерскую системы.

2. Основными мероприятиями Советского государства, проведенными на водном транспорте в годы второй пятилетки, стали:

- реорганизация системы управления, позволившая в последующие годы качественно и в срок выполнять поставленные перед речным транспортом задачи по перевозке грузов;
- разработка и внедрение новых методов планирования и начисления заработной платы;
- улучшение материального положения работников водного транспорта, активное строительство объектов социальной инфраструктуры;
- организация подготовки квалифицированных кадров;

⁵²⁸ Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – М,1981. – С.9.

- организация стахановского движения и мобилизация внутренних ресурсов транспорта.

3. При недостаточном финансировании работники речной отрасли не только восстановили разрушенное хозяйство, но вышли на довоенный уровень.

4. Вышедшие в период 1933-1937гг. важные правительственные и ведомственные постановления кардинальным образом изменили производственную деятельность предприятий речного транспорта.

5. Становление и развитие флота Волжского бассейна на протяжении двух десятилетий проходило неотрывно от общего восстановления речного флота страны под строгим контролем органов государственной власти.

6. На протяжении всего периода исследования волжский флот являлся ведущим среди парокходств страны по всем видам перевозок.

7. Сформированная в предвоенные годы система управления флотом показала свою эффективность, дала возможность осуществлять оперативное руководство водным транспортом из единого центра.

8. Целенаправленная работа по модернизации речного флота, его заблаговременная подготовка к выполнению мобилизационных заданий обеспечила успешное выполнение задач в ходе Великой Отечественной войны.

Вклад советских речников в Победу невозможно переоценить, их мужество и героизм не могут восхищать нас спустя десятилетия, подвиги этих людей являются ярким примером для всех последующих поколений. Величие подвига волжских речников на особом счету – именно волгари приняли на себя основной груз ответственности за обеспечение сражавшихся в Сталинграде советских войск. Историческая Сталинградская битва, переломившая ход Второй мировой войны, стала началом пути к освобождению нашей страны и стран Европы от фашизма.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование становления и развития Волжского речного пароходства в 1917-1940гг. и определение его роли в экономической жизни региона позволяют сделать ряд важных выводов.

В ответ на создание в 1905-1906гг. профессиональных союзов моряков и речников судовладельцы создали свои организации, целью которых были защита классовых интересов и устранение взаимной конкуренции. Эти организации приобрели форму съездов, в промежутках между их проведениями защита интересов судовладельцев возлагалась на Совет, работающий на постоянной основе. На Волге эти организации охватили шесть наиболее крупных товаро-пассажирских предприятий, осуществлявших перевозку пассажиров и грузов, шедших на товаро-пассажирских судах. Соглашение действовало с 1908 по 1917г., причём накануне войны был подготовлен переход всего Волжского товаро-пассажирского флота в распоряжение грандиозного синдиката. Лишь начавшаяся война помешала планам свободному развитию организующих тенденций крупного капитала на Волжском бассейне.

Мировая война внесла значительные изменения в организационную структуру и характер работы водного транспорта. С одной стороны, за счёт спекуляции на перевозках грузов усилился темп накопления капиталов, с другой наглядно обнаружилась государственная важность водного транспорта, его влияние на состояние народного хозяйства и открытое противопоставление интересов частновладельческих интересов с государственными. Стало очевидно, что без единого управления работа водного транспорта хаотична и непредсказуема, непринятие срочных мер могло обернуться катастрофой для страны. Даже создание особого Распорядительного комитета по перевозкам кардинально изменить ситуацию не смогло – транспортная спекуляция, почти полное прекращение ремонта судов, низкая оплата и тяжёлые условия труда вновь поставили вопрос о переходе всех судов под контроль и управление государством.

Декрет о национализации флота, изданный 26 января 1918 г., организацию и управление водным транспортом передавал в распоряжение союзных органов. В тех условиях это было правильным и целесообразным решением вопроса. Старый государственный, а вместе с ним и хозяйственный аппараты на местах окончательно распались. Вся тяжесть создания новой организационной ткани легла на профсоюзы, от них начиналось создание новых форм хозяйственного строительства. Начало этому трудному процессу было положено в ходе Всероссийского съезда моряков и речников, проходившего в начале февраля 1918г. Созданный 27 февраля 1918 г. Отдел водных сообщений при ВСНХ стал первым центральным органом, осуществлявшим управление национализированным флотом. Декрет предусматривал возложение управления на коллегии. Кроме этого, вводились представители областных Советов народного хозяйства, работа которых была номинальной. Управление по такой системе осуществлялось недолго, на смену ему пришла новая организационная схема, предусматривавшая сокращение состава коллегий, что повлекло увеличение зависимости органов управления на местах от центра.

18 мая 1918 г. Советом народных комиссаров было принято постановление, согласно которому органы управления водного транспорта претерпели существенные изменения. Отдел водных сообщений ВСНХ был реорганизован, получив название Главного управления водного транспорта (Главвод). В областях и районах были созданы местные управления водного транспорта, получившие названия облвод и рупвод соответственно. Главвод осуществлял управление водным транспортом в самые трудные для республики годы – с 1918 по 1920.

Сопоставление дат выхода двух Постановлений об управлении водным транспортом показывает на очень короткий срок, создавший значительную разницу в организационных принципах, на которых они базировались. Главная сущность первого изменения организационных принципов управления мы видим в уменьшении роль союза и усилении роли государственных органов. Изменения

разграничили сферы деятельности между государственными органами и организациями, предназначением которых стало профсоюзная защита рабочих коллективов. Вторым существенным изменением стало ограничение власти на местах, контроль её деятельности в рамках наиболее целесообразной самостоятельной деятельности. Практическое осуществление двух указанных принципов продолжалось на протяжении первых двух лет работы власти по созданию гибкого и работоспособного органа управления.

Гражданская война существенно влияла на темп и даже направление организационных процессов. Быстрое приспособление к её интересам на местах, невозможность согласования боевых действий с центральными органами управления транспортом и текучесть руководящего персонала на транспорте требовали от местных органов транспорта большой самостоятельности и инициативы, что невозможно было совместить с последовательным проведением принципа централизации.

На переходе к третьему году была упразднена коллегиальность и установлено единоличное управление водным транспортом: 10 января 1920г. СНК было утверждено Положение об управлении водным транспортом, согласно которому организационно водный транспорт соединился с железнодорожным, образовав Наркомат путей сообщения, управлявший всем транспортом страны.

Последствия гражданской войны стали катастрофой для экономики нашей страны – повсеместная разруха, разорванные транспортные связи, голод и разгул преступности. Требовалось восстановление хотя бы того небольшого, что оставалось от экономики царской России. Восстановление речного флота, значительно сократившегося в ходе гражданской войны, в немалой степени затронуло и Волжский бассейн.

Работа государственных пароходств, как речных, так и морских, происходила в тяжёлых условиях, в которых организационные вопросы имели первостепенное значение. Необходимо было, в первую очередь, оптимизировать непомерно

объёмные штаты, полученные в наследство от бывших морских округов. Новому административному аппарату было необходимо придать необходимую гибкость и коммерческое внимание к запросам клиентов. Наконец, было необходимо установить наиболее целесообразные взаимоотношения с органами власти, на которые возлагался контроль за деятельностью пароходств. С данной задачей пароходства успешно справились. Наиболее существенные организационные принципы управления отсеялись, были практически выверены и требовали лишь незначительных изменений и поправок, необходимость которых определялась, с одной стороны, незначительными дефектами первоначальной работы, происходившей в достаточно сложных условиях, а с другой – в необходимости следовать тем требованиям, которые предъявляла экономика в результате хозяйственного и экономического роста страны.

Переход к НЭПу повлек за собой коренную ломку хозяйственной структуры речного флота. Введение платных перевозок и высокие тарифы существенно ограничили грузовые и пассажиропотоки, лишь коммерческие принципы хозяйствования улучшили состояние флота. Развивающееся производство стало остро нуждаться в подвозе промышленного сырья и вывозе готовой продукции, размеры перевозок стали определяться производительностью предприятий, объемом производства и характером грузов.

Для улучшения управления хозяйством водного транспорта в 1923 году была проведена новая реорганизация. Функции округа путей сообщения были разделены на управления внутренних водных путей и государственные речные пароходства с полным хозяйственным расчётом.

Первая пятилетка положила начало реконструкции всего речного транспорта. Капитальные вложения, затраченные государством на техническую реконструкцию водного хозяйства, помогли волгарям превысить довоенный объём перевозок. Одновременно с восстановлением старого флота строился новый.

Экономика новой формации не могла строиться без максимального использования возможностей всех видов транспорта.

Подъём экономики требовал от речного транспорта коренной перестройки его работы. В Постановлении СНК от 5 февраля 1931г. были заложены основные принципы организации флота. Вместо существовавших на тот период 23 государственных пароходств было образовано 15, Волжское государственное речное пароходство стало одним из самых больших.

История возрождения национализированного речного флота отмечена многими управленческими и инженерными решениями, напряженным трудом речников. Центральные органы власти уделяли водному транспорту особое внимание. Для преодоления трудностей, связанных с экономическим упадком и противоречиями социально-политического характера, требовалось изменить всю систему хозяйствования. Новые принципы хозяйствования в Волжском бассейне позволили найти верные пути и средства борьбы за нормализацию работы Волжского речного транспорта.

Апробация новой управленческой системы вводилась постепенно, вместо десятков разрозненных частных фирм была создана стройная система единого волжского речного транспорта, что позволяло выполнять качественный ремонт судов и более эффективно эксплуатировать флот. Вместе с тем, возможности наличных технических средств речного флота были уже исчерпаны, требовалось увеличение капитальных вложений на строительство флота. Это касалось и развития речных портов Поволжья, отстававших от потребностей грузооборота бассейна. До конца 1928 года сохранялся низкий уровень механизации, несмотря на прилагаемые усилия по своевременной обработке судов добиться желаемых результатов речники не смогли.

За исторически короткий срок речной транспорт вместе со всей страной прошел трудный путь, на котором была проделана огромная созидательная работа,

вместо сотен и тысяч разрозненных частных фирм была создана стройная система единого государственного речного транспорта.

Волжский речной транспорт в истории страны всегда играл важную роль, но вскоре его значение начало выходить за рамки транспортных потребностей в Волжском регионе. Восстановленный флот способствовал улучшению хозяйственных связей, географически сближал отдаленные районы Поволжья. Работу по развитию и реконструкции Волжского речного транспорта в 30-е годы можно считать годами обновления Волги. Немало сил и средств было вложено в развитие средств связи, огромного размаха достигло гидротехническое строительство. Начав реконструкцию водных путей с создания комплексных гидроузлов на Волхове, Днепре и Свири, советские строители вскоре осуществили возведение таких объектов, как Беломорского-Балтийский канал и канал Москва-Волга. Одновременно речники-путейцы вели планомерную работу по увеличению глубин и улучшению условий судоходства на всех используемых водных путях. Много сил было вложено работниками речного транспорта в развитие средств связи. Но в условиях введения диспетчерского руководства работой флота недостаток средств связи зачастую не позволял в полной мере реализовать преимущества новой системы организации движения.

Однако даже при том напряжении, с каким трудились рабочие отрасли, было видно, что резервов для выполнения задач в условиях даже мирного времени было явно недостаточно. Навигационные осложнения, несвоевременное предъявление грузов и т.д. нарушали ритм работы и приводили к невыполнению установленных заданий.

Много времени было потрачено на восстановление старого и строительство нового флота. Проводимые в стране репрессии не обошли речников, аресты среди сотрудников руководящего звена дезорганизовывали работу руководимых ими предприятий, рядовые сотрудники были запуганы, никто не хотел принимать на себя ответственные решения под страхом ареста. Под влиянием этих объективных

факторов речной транспорт отстал в своём развитии от других отраслей транспорта.

Несмотря на негативные факторы, в целом речной транспорт в ходе своего развития достиг такого уровня, который обеспечивал выполнение основных требований на перевозки, позволял успешно справляться с задачами военных лет и послужил надежной базой для послевоенного развития и технического прогресса.

Все указанные изменения стали возможны в результате грамотно выстроенной системы управления, на совершенствование которой было затрачено два десятилетия напряжённой работы. Являясь крупнейшим в стране, Волжское речное пароходство в полной мере испытало трудности периода перемен, когда на месте ликвидированной системы управления водным транспортом создавалась принципиально новая, не испытанная в деле. В нашем исследовании показано, какие трудности пришлось преодолеть руководству страны и советским речникам на пути к созданию самого мощного в мире флота, переоценить огромную роль которого в Великой Отечественной войне невозможно.

Развитие речного транспорта было прервано нападением фашистской Германии. Сложившуюся организацию работы речникам пришлось коренным образом менять. Эвакуационные и воинские перевозки, обеспечение переправ стали главными задачами для водников. Созданное за годы первых пятилеток трудом десятков тысяч людей речное хозяйство подверглось жёстким испытаниям в годы войны, ему пришлось сдать суровый экзамен, который он, в отличие от Первой мировой войны, выдержал с честью.

Главным итогом первых трёх советских пятилеток стало создание фундамента для развития речного транспорта и начало осуществления программы реконструкции водных путей. Мероприятия, проведённые в этой области, позволили успешно справиться с задачами военных лет, а в послевоенные годы сделать речной транспорт нашей страны лучшим в мире.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

I. Неопубликованные источники

Архивные материалы

Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

Ф.7458 (Народный комиссариат водного транспорта СССР (Наркомвод СССР). 1931 – 1939. Оп.1. Д.1307, 1308,1589, Оп.8. Д.1451.

Ф. 3416. Главное управление водного транспорта (Главвод) НКПС РСФСР. 1918 - 1920 Оп.3. Д.1138.

Ф. 9469. Министерство речного флота СССР. 1939-1955. Оп.12. Д.5853.

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

Ф.5455 ЦК Водников, оп.2, д.7, д-3, д-3В, д-8, Д-6; Оп.4, д.31; Оп.7, д.11; Оп.8.д.1а; Оп.9, д.8; Оп.12, д.2.

Ф.3416 Главвода, Оп.2, д 76, 77, 78, 81, 139,165; Оп.1, Д5, Оп.4, д.78.

Ф.4372 Госплана СССР, Оп.20, д.30; Оп.6, д.375.

Ф.7458 Наркомвода, Оп.1, д.677; Оп.3, д.15, 58, 252; Оп. 4, д.897, Оп.7, д.1323; Оп.8, д.33, д.43.

Ф.2274 Уводстроя, Оп.1, д.49; Оп.4, д.1018.

Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ)

Ф.Р-29 (Морская историческая комиссия при историческом отделе оперативного управления штаба рабоче-крестьянского Красного флота) Оп.2 д.162,163,165.

Ф. Р-143 (Волжская военная флотилия) Оп.1 д. 191, 212, 232,235, 282, 301.

Ф. Р-838. (Управление начальника снабжения Волжской военной флотилии). оп. 1. д.32

Ф.Р-29 (Морская историческая комиссия при историческом отделе оперативного управления штаба рабоче-крестьянского Красного флота) Оп.2 д.162,163,165.

Ф. Р-143 (Волжская военная флотилия) Оп.1 д. 191, 212, 232,235, 282, 301.

Российский государственный военный архив (РГВА)

Ф.1 Оп. 1 Описание боевых действий Волжской военной флотилии.

Ф.106 Оп.2 Управление армиями Восточного фронта.

Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО)

ЦАНО. Ф.1631 (Волжское государственное речное пароходство) Оп.1. Д.2. Оп.2. д.28,46, 75, 148, 223, 307, 308, 378.

Оп. 3. Д.112, 121.

Оп.4. Д. 225, 632, 850, 891, 893, 1148, 1398.

Оп.6. Д.2,5, 15а, 26,39.

Оп.7. Д.61, 176, 177, 178, 343, 390, 591, 738, 850, 943.

Оп.8 Д.18.

Оп.9. Д.4.

Оп.10. Д.5,9.

Государственный общественно-политический архив Нижегородской области (ГОПАНО)

1. ГОПАНО. Ф.1.

Оп.1. Д. 188, 208, 212, 215, 231, 248,296, 337, 694,696, 697, 774,775, 1531, 1837, 1838, 1954, 1955, 2204, 2360, 2333, 3058, 2979, 3002, 3935а, 3999,4154, 4155, 4164, 4705, 5327, 5150, 5675, 5664, 5657, 6073.

Оп.2. Д. 1100, 1255, 1559, 1571, 1977, 2511.

Государственный архив Пермского края (ГАПК)

Ф.196. Оп.3. Д. 358. Справочник основных показателей работы Наркомфлота. 1929-1943гг.

Ф.196. Оп.3. Д. 359. Материалы по статистике речного транспорта. Основные показатели работы Министерства речного флота. 1926-1943гг.

Ф.196. Оп.3. Д. 382. Статистические сведения о речном и морском транспорте Наркомвода.

Ф.196. Оп.3. Д. 386. Статистические сведения о речном транспорте.

Архив АО «Судоходная компания «Волжское пароходство»

1. Ф.1. (Материалы по кадровой работе).

2. Ф.2. (Материалы по обучению кадров и повышению квалификации сотрудников пароходства).

Архив специального отдела Волжского пароходства

Оп.7. Д. 19, 22, 23, 34, 38.

2.1. Периодическая печать

Газеты: «Нижегородский листок», «Волгарь», «Судоходец», «БурлакЪ» (1914-1917гг.), «Водный транспорт», «Волго-Невский проспект», «Речник».

Журналы: «Волга», «Водник», «Водный транспорт (XXI век).

II. Опубликованные источники

2.1. Статистические источники

1. 20 лет Советской власти (Статистический сборник). Цифровой материал для пропагандистов. Партиздат ЦК ВКП (б), М.: 1937. –110с.

2. Водный транспорт СССР: 1928-1934гг.: статистический сборник/ Центральное управление народно-хозяйственного учета Госплана СССР; под ред. З.Л. Миндлина; сост. И. Обломов. М: Союзторгучёт, 1936. –117с. табл.
3. Водный транспорт в 1937 году. Статистические сведения о речном и морском транспорте Наркомвода. Издательство «Водный транспорт», М.: 1939. –146с.
4. Динамика и география грузового движения на путях сообщения СССР (1928-1931). ЦУНХУ СССР. М. 1932. –127с.
5. Доклад о финансово-материальном и имущественном положении и о выполненной работе Волжского государственного речного пароходства за истекшие 6 лет (1923-1928 гг.) и о перспективах ВГРП на предстоящее 4-летие. Н. Новгород, издание Правления ВГРП, 1929г. – 64с.
6. Достижения советской власти за 40 лет в цифрах. Статистический сборник. М. 1957. – 395с.
7. Контрольные цифры перспективного пятилетнего плана Волжского государственного речного пароходства (1928-1932гг.) – Н.Новгород: Правление ВГРП, 1928, II. –290с.
8. Краткий доклад правления ВГРП о состоянии хозяйства волжского государственного пароходства за 1926-1929гг. и перспективах перевозок по 5-летнему плану. Н. Новгород, издание Правления ВГРП, 1929г. –38с.
9. Народное хозяйство РСФСР в 1924-25гг.:(Сборник обзоров по важнейшим отраслям народного хозяйства РСФСР в 1924-25 гг.) / Конъюнктурный ин-т; под ред. Н. Д. Кондратьева; при участии А. А. Карпова, Г. С. Кустарева, И. Н. Леонтьева [и др.]. - М.: Финансовое изд-во НКФ СССР, 1926. – 136с.
10. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып.49, М., 1926. –56с.

11. Речной транспорт в 1922-1923гг. НКПС, Управление речного транспорта. М. 1924. – 58с.
12. Речной транспорт в 1926 г. М.: Транспечать НКПС, 1927. – 42 с.
13. Речной транспорт в 1927 г. М.: Транспечать НКПС, 1928. – 36 с.
14. Речной транспорт в 1928 г. М.: Транспечать НКПС, 1929. – 36 с.
15. Речной транспорт в 1929 г. – М.: Транспечать НКПС, 1930. –72 с.
16. Россия в первой мировой войне 1914-1918 года (в цифрах). М.: Центральное статистическое управление. Отдел военной статистики. 1925. –104с.
17. РСФСР за 40 лет: Стат. Сб. – М.: Изд-во «Советская Россия», 1957. –223 с.
18. РСФСР за 50 лет. – М.: Статистика, 1967. –254 с.
19. Советский транспорт 1917-1927. – М: Издание НКПС. 1927. –96с.
20. Социалистическое строительство СССР. Статистический ежегодник. (ЦУНХУ Госплана СССР). – М.: 8-я типография «Мособлполиграфа», 1936. –218с.
21. СССР в цифрах (в 1934 году): краткий сборник статистических материалов / Центр. упр. Народно –хозяйственного учета Госплана СССР. – М: Союзоргучет. 1934. –223с.
22. СССР в цифрах (в 1935 году): краткий сборник статистических материалов/ Центр. упр. нар.хоз. учета Госплана СССР. – М.,1935. –316 с.
23. СССР за 15 лет (Статистические материалы по народному хозяйству) – М. Государственное социально-экономическое издательство, 1932. – 425с.
24. СССР в цифрах (в 1958 году): краткий сборник статистических материалов/ Центр. стат. упр. при Совете Министров СССР. – М., 1958. – 469 с.

25. Статистический ежегодник России 1916 г. (Год тринадцатый) Выпуск I. – М., 1917. –121с.

26. Статистический сборник за 1913-1917 гг. / Центр. стат. упр. по отд. период. изданий. – М., 1921-1922. Вып.1. –324с.

27. Статистический сборник за 1913-1917 гг. Труды Центрального Статистического Управления. Том VII, выпуск 2. – М., 1922. –221с.

28. Страна Советов за 50 лет (Сборник статистических материалов). – М.: Статистика. 1967. –348с.

29. Суворов В.С., Семенов Ю.М., Пономарева Л.А., Статистика внутреннего водного транспорта. – М.: Транспорт, 1987. –237 с.

30. Транспорт и связь в СССР. Статистический сборник. Государственное статистическое издательство. – М., 1957. –260с.

31. Транспорт и связь СССР: Стат. сборник. – М.: Статистика, 1972. –320 с.

32. Транспорт и связь СССР в цифрах: краткий сборник статистических материалов / ЦУНХУ Госплана СССР. – М., 1936. – 64с.

3.1. Монографическая литература и статьи

III. Литература

1. 2 армия в боях за освобождение Прикамья и Приуралья: 1918-1919: документы / Центр. гос. арх. Сов. Армии, Институт военной истории Министерства обороны СССР, Центр. гос. арх. Удмурт. Респ. Удмуртия, 1987. – 316с.

2. XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической Партии (б) [Текст]: 10-21 марта 1939 г.: Стеногр. отчет. – М: Госполитиздат, 1939. – 744 с.

3. Авакян А. Б. Волга в прошлом, настоящем и будущем / А. Б. Авакян. – М: Экопресс - ЗМ, 1998. – 31 с.
4. Адмирал речного флота / [текст: Н. А. Виноградова, Н. Г. Смирнов, В. Г. Фомин]. - [Б. м.]: По Волге, 2005 (– М: ОАО Тип. Новости). - 189, [2] с. ISBN 5-901916-17-4.
5. Альтов Б.Г. Бугуруслан / В. Г. Альтов. – Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, 1990. – 335 с., [8] л. ил.; 17 см.; ISBN 5-7688-0246-0.
6. Амусин М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР. (1933-1937 гг.) – М: Речной транспорт, 1963. – 239с.
7. Амусин М.Д. Становление и развитие советского речного транспорта в свете ленинских идей. / М.Д. Амусин. – М.: Труды ЦНИИЭВТа, вып.72, 1972. – 262с.
8. Андреев Н.Н. Сборник законов и распоряжений, относящихся к водному транспорту [Текст] / Н. Андреев; Нар. ком. вод. трансп. СССР. – М.: Наркомвод, 1936 (1-я тип. Трансжелдориздата). –580с.
9. Аполлов А.Г. Борьба судорабочих Волжского бассейна против эксплуатации и бесправия. /А.Г. Аполлов // Ученые записки Курского пед.института. –Т.93. – Курск, 1972. – С.36-53.
10. Аржанова В.Ф. Роль Нижегородской организации РКП(б) в создании и укреплении Волжской военной флотилии в 1918-1919 годах. Труды Горьковского политехнического института. Вып.4. Т.14. – Горький, 1958. – 96с.
11. Баевский Д.А. Очерки по истории хозяйственного строительства периода гражданской войны [Текст] / Акад. наук СССР. Ин-т истории. – М: Изд-во Акад. наук СССР, 1957. – 447с.

12. Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 - декабрь 1918) [Текст]: [Документы и материалы] / Сост. Т. С. Федорова, Н. Н. Хомчук, А. А. Муравьев; Отв. ред. А. Л. Фрайман; [АН СССР. Ленингр. отделение Института истории. – Ленинград: Наука. Ленингр. отделение, 1968. – 366с.
13. Баранский Н.Н. География СССР. Учебник для средней школы. 1927-1932гг. Государственное учебно-педагогическое издательство. – М.,1933. – 176с.
14. Белодворцев А.И. Течет моя Волга... / А. И. Белодворцев; [Лит. запись П. А. Вострышева]. – Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1982. –110с.
15. Бернацкий Л. Предстоящее развитие сети путей сообщения в России. [Текст]. – М.,1919. – 96с.
16. Бернштам, Н.М. Волжская флотилия. Волжская флотилия [Текст] / Н. М. Бернштам. – М.: Изд-во политкаторжан, 1933. – 82с.
17. Бернштейн-Коган С.В. Внутренний водный транспорт: Его история, экономика и финансы / С. В. Бернштейн-Коган проф. Ленингр. политехнич. инст-та им. Калинина. – М.: Транспечать, 1927 (5-я тип. "Транспечати" НКПС "Пролетарское слово"). - 1 т.; 1927. – 236с.
18. Экономика внутреннего водного транспорта [Текст]: [учебник для вузов водного транспорта] / Ш. П. Бланк, А. А. Митаишвили, В. А. Легостаев. - 2-е изд., перераб., доп. – М.: Транспорт, 1983. – 463с.
19. Боевая работа Красной Армии и флота. 1918-1923 / Под общ. ред. В. А. Антонова-Овсеенко. – М.: Высш. воен. совет, 1923. – 94с.
20. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. Под редакцией Басова А.В. – М: Воениздат. 1988. – 607с.

21. Большая Волга и водный транспорт: Сб. статей под общ. ред. проф. В. И. Орлова с предисл. В. В. Фомина. – М.-Л.: Гострансиздат, 1934. – 160с.

22. Борьба за Казань: сборник материалов о чехо-учредилловской интервенции в 1918 г.: № 1 / Истпарт, Отд. обл. ком. Р.К.П.(б) Татаресп. – Казань, 1924. - 256, II с., [7] л. портр.

23. Букшпан Я.М. Военно-хозяйственная политика: Формы и органы регулирования народного хозяйства за время мировой войны 1914-1918 гг. / Проф. Я. М. Букшпан. – М: РАНИОН - Инст-т экономики; Ленинград: Госуд. изд-во, 1929 (– М: тип. "Красный пролетарий"). – 541с.

24. Буланов М.И. Канал Москва – Волга. Хроника Волжского района гидросооружений. – М., 2007. –137с.

25. Булов А.А. Формирование организационной структуры управления на водном транспорте: Учеб. пособие / А. А. Булов. – М.: ЛИВТ, 1982. – 148 с.: ил., 2 л. схем.

26. Варгин Н. Ф. Комиссар Волжской флотилии [Текст]: [Герой гражданской войны Н. Г. Маркин]. – М.: Госполитиздат, 1961. – 86с.

27. Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. / Н. Васильев. – М.: Гос. воен. изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1939. – 257 [3] с., 3 л. схем.

28. Верхнее Поволжье от Ярославля до Нижнего Новгорода и волжское судоходство / Под ред. Н.Н. Бехтерева; Казан. окр. пут. сообщ. – Санкт-Петербург: Т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1913. – 101с., 43 л. ил., карт.

29. Весь СССР: Справочник-путеводитель / Составили Б. Б. Веселовский, Н. Н. Накоряков, Н. А. Гейнике; Под ред. Д. В. Полуяна. – М.: Трансреклама НКПС, 1930 (Л.: тип. "Красной газеты" им. Володарского). –1072с.

30. Ветер Балтики: История Балт. мор. пароходства / М. С. Глинка. - Л.: Лениздат, 1980. –382с.: ил.; ISBN В пер.
31. Вишневский В.В. Матросы [Текст]: рассказы и очерки / Всеволод Вишневский. – М.: Современник, 1987. – 94, [2] с.
32. Водный транспорт СССР (1928-1934 гг.) Стат. сборник / Под ред. З. Л. Миндлина; Центр.упр. нархоз. учета Госплана СССР. – М: ЦУНХУ. Госплана СССР, 1936. – 117с.
33. Водный транспорт СССР за 15 лет. Под ред. К. М. Лепина. – М.-Л., ОГИЗ Гострансиздат, 1932. – 168с.
34. Военные моряки на фронтах гражданской войны. –М.; Л.: Военмориздат НКВМФ СССР, 1939. – 113, [3] с.: ил.
35. Волга - гордость России: Волжскому пароходству 125 лет / К. К. Коротков, Н. С. Галашов, Б. А. Шалашин. – Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1968. – 96с.
36. Волга. – М.: Изд-во Мин-ва Речного Флота СССР, 1952. – 399с.
37. Волга: Люди и корабли (1843-1993) – Н. Новгород: СК «Волжское пароходство». Арника, 1994. – 236с.
38. Волга и волгари в истории России. – М; Рыбинск: Рыбинский дом печати, 2013. – 213с. ISBN 978-5-88697-230-6.
39. Волжская военная флотилия в борьбе за власть Советов (1918-1919) [Текст]: Сб. документов / Центр. гос. архив ВМФ СССР; [Сост. Т.С. Федорова]. – Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1979. – 336с.
40. Волков С.В. Флот в Белой борьбе. / С.В. Волков. – М.: Центрполиграф, 2002. – 607с.

41. Вольф М. Б. Статистический справочник по экономической географии СССР и других государств / М. Б. Вольф и Г. А. Мебус Под ред. и с предисл. проф. В. Э. Дена. – М.- Л: Гос. изд-во, 1926. – 376с.
42. Вопросы развития транспорта и связи в СССР [Текст]: Стенограммы лекций, прочит. в Высш. парт. школе при ЦК ВКП(б) / чл.-кор. Акад. наук СССР Т. С. Хачатуров и В. В. Звонков, проф. А. С. Кудрявцев [и др.]. – М., 1948. –158 с.
43. Всесоюзное объединение речного транспорта. Пятилетний перспективный план речного транспорта на 1929-1933 г.г.[Текст] / НКПС... –М.: Всес. объединение речного транспорта, 1931 (Центр. тип. НКВМ им. К. Ворошилова). – 249с.
44. Вспоминая былые походы. Сборник воспоминаний ветеранов Волж. воен. флотилии. – Горький: Кн. изд-во, 1959. – 294с.
45. Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР [Текст]: (1933-1937 гг.) / Гос. плановая комиссия при Сов. нар. ком. СССР. – М.: Госплан СССР, 1934, – 48с.
46. Герои Гражданской войны. – М.: Молодая гвардия. 1963. – 544с.
47. Гнутов М.А. Боевой восемнадцатый год... [Текст]: (К 45-летию освобождения родины В. И. Ленина от белогвардейцев): [Ист. очерк] / М. А. Гнутов, Г. Н. Федоров. – Ульяновск: Кн. изд-во, 1963. – 116с.
48. Голованов А.В. Два военных периода на речном транспорте. / А.В. Голованов: – Водный транспорт. –№ 11. 1925г. – С. 116-120.
49. Голубков А.В., Першин В.А. Яворовская Е.Л. Страницы истории Волжского объединённого речного пароходства. – Н. Новгород. 2014. – 38с.

50. Гоманенко, О.А. Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта) / О.А. Гоманенко// Научный диалог. 2017. – № 5. – С.175-185.

51. Гоманенко, О.А. Экономический эффект реорганизации речного транспорта на Волге в 1934–1936 годы. /О.А. Гоманенко// Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 4. – С.543-547.

52. Гоманенко, О.А. К истории финансово-хозяйственной деятельности Волжского речного транспорта в период НЭПа и первой пятилетки. Вестник Волгоградского государственного университета. 2016. № 1 (37). – С. 75-84.

53. Гончаренко О.Г. Закат и гибель Белого флота 1918–1924 годы. – М: ООО «Издательство «Вече 2006». – 334с. – ISBN: 5-9533-1620-8.

54. Гражданская война 1918-1921. / Под ред. А.С. Бубнова, С.С. Каменева, Р.П. Эйдемана. В 3т. Том 2. Военное искусство Красной Армии. – М., Военный вестник. 1928. – 419с.

55. Гражданская война в Поволжье. 1918-1920 [Текст] / [Ред. коллегия: М. К. Мухарямов (отв. ред.) и др.]. – [Казань]: [Тат. кн. изд-во], [1974]. – 495с.

56. Гражданская война в России: борьба за Поволжье / [сост. А. Смирнова]. - Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Транзиткнига; 2005. - 444, [1]с.: ил.; 21 см. - (Военно-историческая библиотека); ISBN 5-17-024964-0.

57. Гражданская война и военная интервенция в СССР: Энциклопедия / Гл. ред. С. С. Хромов. – 2-е изд. – М.: Сов. энцикл.,1987. – 720с., [28] л. ISBN (В пер.)

58. Гриневецкий, В. И. Послевоенные перспективы русской промышленности / В. И. Гриневецкий. - 2-е изд. – М: Центросоюз, 1922. – 103с.

59. Грипась С. Р. Тонно-километровая оплата и производительность труда на речном транспорте [Текст] / С. Р. Грипась; Под ред. Ф. И. Пахомова. – М.: Огиз - Гострансиздат, 1931 (тип. "Пролетарское слово"). – 72 с.
60. Гришанин К.В., Дегтярев В.В., Селезнев В.М., Водные пути. Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1986. – 400с.
61. Громов Н.Н., Единая транспортная система: [Учеб. для трансп. спец. вузов] / Н. Н. Громов, Т. А. Панченко, А. Д. Чудновский. – М.: Транспорт, 1987. – 303, [1] с.: ил.; 22 см.; ISBN (В пер.)
62. Давыдов А.Ю. Нелегальное снабжение российского населения и власть 1917-1921 гг. [Текст]: мешочники / А. Ю. Давыдов. – СПб: Наука, 2002. - 339, [1] с.: ил.; 22 см.; ISBN 5-02-028529-3.
63. Давыдов С.П., Селезнева Н.Н. Планирование работы речного транспорта в системе народного хозяйства. – М.: Транспорт, 1980. – 160с.
64. Декреты Советской власти. Т. VII. 10 декабря 1919 г. – 31 марта 1920 г. / Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Ин-т истории СССР АН СССР. – М.: Политиздат, 1975. – 676 с.
65. Дзержинский Ф. Э. Избранные произведения: в 2-х т. - Изд. 3-е, перераб. и доп. – М.: Политиздат, 1977. – 21 см.
66. Динамика и география грузового движения на путях сообщения СССР (1928-1931). Центральное управление народно-хозяйственного учёта СССР. –М.: Мособлполиграф, 1932. – 134с.
67. Директивы Главного командования Красной Армии. (1917-1920). Сборник документов. Институт военной истории Министерства обороны СССР. – М.: Воениздат, 1969. – 882с.

68. Директивы командования фронтов Красной Армии. (1917-1922 гг.) [Текст]: Сборник документов: В 4 т. / Гл. арх. упр. при Совете Министров СССР. Ин-т воен. истории М-ва обороны СССР. Центр. гос. архив Сов. Армии. – М.: Воениздат, 1971.

69. Документы Великой Октябрьской социалистической революции в Нижегородской губернии [Текст] / Составители: А. И. Гулевич, А. Н. Касаткина, И. Л. Нечаев и др.; Горьк. обл. архив Обкома ВКП(б). Горьк. обл. гос. архив. – [Горький]: Горьк. обл. изд-во, 1945 ([тип.] Полиграф). – 159 с.

70. Документы по истории Гражданской войны в СССР. / Под редакцией И. Минца, Е. Городецкого. – М: Политиздат при ЦК ВКП (б), 1941. – 544с.

71. Дьяконов, Ю. П. История возникновения и развития подводного минного оружия в России / Дьяконов Ю. П. - СПб: Левша. СПб, 2006. – 276с./ Военно-морская акад. им. Н. Г. Кузнецова); ISBN 5-93356-056-1.

72. Жадаев Ф. И., Путь корабля [Текст]: История "Волгаря-добровольца": [Докум. повесть] / Ф. И. Жадаев, Г. И. Федоров. – Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1968. – 71с.

73. Завод «Нижегородский теплоход»: Время строить флот. История и современность, – СПб: ООО «Региональная пресса», 2011. – 174с.

74. Записки о работе государственного флота в пределах Волжской области за 1918, 1919 и 1920 гг. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. – Н.Новгород, Издание волжского областного управления, 1921г., – 246с.

75. Зверев В.И. Ленин и флот (1918-1920). – М: Военное издательство Министерства Обороны СССР. 1978. – 296с.

76. Звонков В. В. Диспетчерская система на водном транспорте.–М, 1932. – 63 с.

77. Звонков В. В. Работа, выполняемая внутренними водными путями. В кн.: Справочник-путеводитель по рекам, озерам, каналам СССР. – М, 1925. –589 с.
78. Комплексная типизация технических средств внутреннего водного транспорта [Текст] / В. В. Звонков, чл.-кор. Акад. наук СССР. – М: Речиздат, 1948 (тип. Артакад.). –176с.
79. Звонков В.В. Эксплуатация водных путей. – М: Транспечать. 1927. – 182с.
80. Значение Государственного водного транспорта и его перспективы / Нар. ком. пут. сообщ. –М: [Ред.-изд. отд. НКПС], 1923. - 40 с.: табл.
81. Зубков С.Н. Массовое рабочее движение на волжском речном транспорте в 1917 году // Учен. зап. Горьк. гос. ун-та им. Н. И. Лобачевского. – Горький, 1968. Вып.83. – С.112-136.
82. Зубков С.Н. Национализация Волжского речного флота в 1918г. Учёные записки Горьковского педагогического института им. М. Горького. – Вып.49. – Горький: ВВКИ, 1965. – С.87-110.
83. Инсаров А.С. Новые водные пути 2-й пятилетки [Текст] / А. С. Инсаров. – М.: ЦС Освода СССР, 1933 (тип. "Печатня"). - Обл., 50, [2] с.
84. Инсаров А.С. Речной транспорт СССР [Текст] / А. С. Инсаров. – М.: Гострансиздат, 1936 ("Образцовая" тип.). – 228 с.
85. Инсаров А.С. За социалистическую реконструкцию речного транспорта [Текст] / А. С. Инсаров. – М.- Л: Огиз - Моск. рабочий, 1931. – 80с.
86. Инсаров А.С. Речной транспорт на переломе / А. С. Инсаров; Под ред. и с пред. В. В. Фомина. - 2-е изд. – М, 1931. – 127с.
87. История Красного Сормова / науч. ред. В.П. Фадеев. –М: Мысль, 1969. –495с.

88. История социалистической экономики СССР [Текст] / АН СССР, Ин-т экономики [редкол.: д-р экон. наук И. А. Гладков (отв. ред.) и др.]. – М: Наука, 1976-. Т. 3, 1977. – 536с.

89. История торговли и промышленности в России / под ред. П. Х. Спасского. - Санкт-Петербург: Тип. Гаевского, 1910-1915. В 4 т. т. II. Вып.8. Внутренние водные пути. – СПб., 1910-1915. – 40с.

90. Итоги выполнения второго пятилетнего плана развития народного хозяйства Союза ССР [Текст] / Гос. план. комиссия при СНК СССР. – М: Госпланиздат, 1939. – 176 с.

91. Казанский Н.Н. География путей сообщения. – М: Транспорт. 1980. – 224с.

92. Канель В.Я. Судорабочие и судовладельцы (К вопросу об условиях труда в бассейне Волги). – М: Типография Общества распространения полезных книг. 1906. – 65с.

93. Война и народное хозяйство России (1914-1917 гг.) / Рудольф Клаус; Пер. с нем. М. Заммеля. – М.-Л. Гос. воен. изд-во, 1926. – 116 с.

94. Клопотной А. Е. Монополизация российского водного транспорта (вторая половина XIX - начало XX в.) / А. Е. Клопотной; Новосиб. гос. акад. вод. трансп. – Новосибирск: Новосиб. гос. акад. вод. трансп., 1999. – 141 с.: табл.; 20 см.; ISBN 5-88119-0063-5.

95. Клопотной А. Е. Промышленная революция и развитие водного транспорта России: (Вторая половина XIX- нач. XX в.) / А. Е. Клопотной. – Новосибирск, 1998. – 119 с.: табл.; 20 см.; ISBN 5-88399-065-5.

96. Колбин И.Н. Борьба за Волгу и Каму в 1918 г. [Текст] / И. Н. Колбин. – Л.- М: Молодая гвардия, 1931. – 71с. : ил.

97. Колосов В. И. Верховья реки Волги в их прошлом и настоящем: (Чит. в заседании Комис. 6 нояб. 1890 г.) / Сост. чл. Твер. учен. арх. комис. Владимир Колосов. – Тверь: тип. Губ. правл., 1893. - [2], –13 с., 5 л. ил.

98. Командный состав транспорта СССР: По материалам Учетно-распределительного отд. Администр. упр. НКПС / Сост. Л. Б. Гельфанд Под ред. [и с предисл.] – М.: Б. и., 1924 (Транспечать НКПС). – 59с., 22 л. диагр.: табл.

99. Комаровский Н.А. Канал Москва-Волга [Текст] / Инж. Н. А. Комаровский; Под ред. инж. А. А. Твердислова. – М: Гостранстехиздат, 1937. – 85с. : ил.

100. Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского Флота (1917-1927 гг.): Справочник. – М.: Воениздат, 1981. – 592 с.: ил.; 20 см.; ISBN В пер. (В пер.)

101. Корнилов Л.В. Речной транспорт на новый путь [Текст] / Л. Корнилов. – М: изд-во Профиздата, 1931 (тип. Профиздата). –72 с.

102. Коробейников А.В. Волжская флотилия против Прикамской Народной армии (осень 1918 г.) – Ижевск: Иднакар, 2012. – 98с.

103. Коробейников А.В. Воткинское судостроение и Гражданская война (Очерки социальной истории города и завода). – Ижевск: Иднакар, 2012. – 190с.

104. Коротков К.К. Волга - гордость России [Текст]: Волжскому пароходству 125 лет / К. К. Коротков, Н. С. Галашов, Б. А. Шалашин. – Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1968. – 96 с.

105. Косарев И.А. Завод «Теплоход» Очерки истории предприятия. – Горький: ВВКИ, 1985. – 144с.

106. Красный Балтийский флот. 1918-1923.– Петроград: Редакционно-изд. отдел морского комиссариата. 1923. – 109с.

107. Краткий очерк развития и современного состояния пароходного дела на Волге. Записки Нижегородского отделения Русского технического общества. Вып. I. – Н. Новгород, 1913. – 22с.
108. Кублицкий Г.И. Великая речная держава [Текст]: (Материалы к истории отечественного речного транспорта) / Г. Кублицкий. – М: изд-во и 1-я тип. Речиздата, 1948. – 216с.
109. Куликов К.И. В боях за Советскую Удмуртию / К. И. Куликов. – Ижевск: Удмуртия, 1982. – 260 с.: 8 л. ил. ISBN В пер.
110. Куханович Г.Д. Волга - главная водная магистраль России. – М, 1980. – 64с.
111. Развитие материально-технической базы речного транспорта в общем плане совершенствования единой транспортной системы СССР: Текст лекций / В. А. Легостаев, Г. В. Поваров; Ленингр. ин-т вод. трансп. - Л.: ЛИВТ, 1986. – 48,[1] с.
112. Ленин В. И. Военная переписка (1917-1920) [Текст] / сост.: А. Е. Антонов. – М.: Воениздат, 1956. – 276 с.
113. Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет. / Россия в окружающем мире (Аналитический ежегодник) / В.Н. Лившиц. – М: Транспорт, 2002. – 362с.
114. Лубянка. Советская элита на сталинской голгофе. 1937-1938. – М: МФД, 2011. – 528с. – (Россия. XX век. Документы). ISBN 978-5-89511-027-0.
115. Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития [Текст] / А.Н. Маркова; АН СССР, Ин-т экономики. – М.: Наука, 1977. – 232с.
116. Марухин, В. Ф. История речного судоходства в России (XIX век, Волжский бассейн) – М.: [б. и.], 1996. – 410с.
117. Матлин, Г.М. Единая глубоководная система внутренних водных путей Европейской части СССР. – М.: Транспорт, 1971. – 129с.

118. Мигаловский, К.Н. Красный флот в гражданской войне [Текст] / К. Мигаловский. – М.- Л: Гос. изд-во. Отд. воен. лит. 1927. – 80с.: ил.
119. Микоян, А.И. В начале двадцатых. –М: Политиздат, 1975. – 383с.
120. Милютин, В. П. История экономического развития СССР. (1917-1927) [Текст] / В. П. Милютин. - 2-е изд. – М; Л: Гос. изд-во, 1929 (М.: 1-я Образцовая тип.). – 425, [2] с.
121. Миндовский, Вас. К столетию волжского пароходства. Труды Костромского Научного общества по изучению местного края. Выпуск 19. –Буй, 1920. – 16с.
122. Митаишвили, А.А. Внутренний водный транспорт СССР и пути повышения его экономичности. – М: Речной транспорт, 1957г. –260с.
123. Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта (1913-1925). –М: Экономическая жизнь, 1925. – 200с.
124. Можин, В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство// Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки [Текст]: [Сборник статей] / [Под ред. И. Н. Шемякина]. –М: [б. и.], 1959. - 212 с.
125. Мордвинов Н.Р. Волжская военная флотилия в Гражданской войне. (1918-1920 гг.) [Текст]. –М: Воен.-мор. изд-во, 1952. –224с.
126. Мордвинов Р.Н. Курсом "Авроры" [Текст]: Формирование Советского Военно-Морского Флота и начало его боевой деятельности. (Ноябрь 1917 - март 1919 гг.) / Ин-т истории Акад. наук СССР. – М.: Воениздат, 1962. – 399 с.
127. Моряки в Гражданской войне: Сборник (Альманах "Белая гвардия" № 4. Специальный выпуск). – М., 2000. – 80с.

128. Назаров, А.Ф. Большевик Николай Григорьевич Маркин. / А. Ф. Назаров. - М.: Просвещение, 1987. – 158, [2] с.: ил.; 22 см. - (Борцы за свободу); ISBN (В пер.).
129. Назаров, М.С. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. – М.: Транспорт, 1967. – 336с.
130. Народное хозяйство и война: библиографический справочник / под ред. С. А. Пугачева, С. О. Ботнера, Б. С. Букина, А. В. Гиршфельда; Науч.-исслед. секция Центр. сов. Осоавиахим. – М., 1927. – 164 с.
131. Народное хозяйство СССР в цифрах (1860-1938гг.) / Составил И. Голубничий под редакцией П. Петрова. – М: Московский рабочий, 1940. – 120с.
132. Неопиханов, А.А. Русский транспорт и его планирование: Со статьями В. Т. Струнникова, С. А. Белюнова, П. С. Янушевского [и др.] / А. А. Неопиханов, член Президиума Госплана, пред. Транспортной секции Гос. Плановая комис. – М: Петроград: Гос. изд-во, 1924. –24 с.
133. Непомнящий Н.Н. 100 великих сокровищ России. – М: Вече. 2008. – 480с. ISBN 978-5-9533-2698-8.
134. Нечаев А.П. Волгари и их труд: Чтения для народа А.П. Нечаева / Пед. музей воен.-учеб. заведений. – М: тип. т-ва И.Д. Сытина, 1911. – 67 с.
135. Никитин А.Ф. Практическая гигиена речного судоходства / [Соч.] Д-ра А.Ф. Никитина; С предисл. проф. гигиены Г.В. Хлопина. - Санкт-Петербург: Упр. внутр. вод. путей и шоссейных дорог, 1907. - XII, –304 с.
136. Никольский, Л.В. География водного транспорта СССР: [Учеб. для ин-тов вод. трансп.] / И. В. Никольский, В. И. Тоняев, К. С. Ляхов; Под ред. И. В. Никольского. - 2-е изд., перераб., доп. – М: Транспорт, 1983. – 216 с.: ил.; 22 см.; ISBN В пер.

137. Новосельцев, Б.Ф. Внутренний водный транспорт России. [Текст] / Б.Ф. Новосельцев и др. – М: Журнал «РТ», 2006. – 224с.
138. Обзор работ речного транспорта за 1921-1922гг. / Сост. Особой комис. ЦУРека при редакторах И. Г. Маркисон и А. Л. Мянновском; С.С.С.Р. Нар. ком. пут. сообщ. Центр. упр. речного транспорта. – М.: [б. и.], 1923 (Транспечать). – 66с.
139. Образцов В.Н. Тридцать лет советского транспорта [Текст]: Стенограмма публичной лекции, прочит. в Центр. доме культуры железнодорожников / акад. В. Н. Образцов. –М: [Правда], 1948 (тип. им. Сталина). – 23 с.
140. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР : историко-экономический очерк.–М: Изд-во Акад. наук СССР, 1963. – 403с.
141. Отчет Управления водным транспортом Волжского бассейна / РСФСР. Нар. ком. путей сообщения. - Н. Новгород: Б. и., 1922. – 252с.
142. Очерки истории Волжского речного пароходства в XX – начале XXIв.: монография/А.А. Халин, Г.П. Абаева, П.В. Борисов, Д.Б. Педанов, В.А. Першин, И.А. Рычков. – Н.Новгород: НИУ РАНХиГС, 2018. –160с.
143. Парфёнов С.А. Судоходство на Волге. Судоходная компания «Волжское судоходство» – М: По Волге, 2003. – 208с.
144. Песикин Ф.А. Большевики - организаторы первых социалистических преобразований на речном транспорте Волжского бассейна в 1917-1920гг. Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.99. 1971. – С.3 -57.
145. Песикин Ф.А. К истории первых социалистических преобразований на речном транспорте в Нижегородском районе Волжского бассейна (1917-1918гг.) Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.81, 1967 г. – С.45-61.

146. Петров П.П. Роковые годы 1914-1920. Калифорния.1965. Copyright by Author California, USA Printed by Possev-Verlag, V. Goradiek K. G. Ffm.-Sossenheim, Flurscheideweg, 15 Germany. – 280с.
147. Пиппар И. Г. Монополизация речного транспорта на Волге. Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.87, 1968 г. – 98с.
148. Победа Октябрьской социалистической революции в Нижегородской губернии: Сборник документов. – Горький: Кн. изд-во, 1957. – 602с.
149. По обстоятельствам военного времени... (Нижегородская губерния в 1914 - начале 1918г.): сборник документов: 1 ч. – Н.Новгород: Центральный архив Нижегород.обл., 2018. – 492с.
150. Внутренние водные пути СССР. Справочник. – М: Транспорт, 1975. – 432с.
151. Постников В.И. Речной транспорт за годы Советской власти. – М: Транспорт, 1987. – 20с.
152. Прейскурант единых государственных розничных цен на продовольственные товары, введенные в действие с 1 октября 1935 г. – Куйбышев, 1935. – 116с.
153. Прохоров С.И., Промышленность и транспорт Горьковской области 1917-1957гг. – Горький: Кн. Изд-во, 1958. – 188с.
154. Путеводитель по Волге и судоходным рекам Волжского бассейна на навигации 1937 г.– М: Наркомвод, 1937. – 305с. : ил.
155. Пятилетний перспективный план речного транспорта на 1929-1933 г.г.– М: Всес. объединение речного транспорта, 1931. – 249 с.
156. Перспективный план Управления Волжского государственного речного флота на 1929-1933 г.г. – М: 2-я тип. Транспечати НКПС, 1930. – 76с.

157. Реабилитация: как это было. Документы Президиума ЦК КПСС и другие материалы. В 3-х томах. Том 1. Март 1953 – февраль 1956. Сост. Артизов А. Н., Сигачев Ю.В., Хлопов В.Г., Шевчук И.Н. – М: МФД, 2000. – 503с.

158. Речной транспорт в 1934 г. Статистические сведения: Основные показатели за 1929-1934 гг. / Нар. ком. водного транспорта. – М: Наркомвод, 1936. – 449с.

159. Речной транспорт в директивах Коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского правительства (1918-1959 гг.). [Сборник документов] – М.: Речной транспорт, 1959. – 230с.

160. Речной транспорт СССР. 1917-1957. Сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет /– М.: Речной транспорт, 1957. - 474 с.

161. Речное судоходство в России / [М. Н. Чеботарев, М. Д. Амусин, Б. В. Богданов и др.]; Под ред. М. Н. Чеботарева. –М: Транспорт, 1985. – 352 с.

162. Россия. Большой лингвострановедческий словарь /Под общ. ред. Ю. Е. Прохорова. – М.: АСТ-ПРЕСС КНИГА. – 737с.

163. Очередные задачи транспорта и пути его реконструкции (Доклад Нар. ком. путей сообщения тов. Рудзутака Я. Э. на VIII пленуме Совета правлений транспорта СССР 26 декабря 1929 г.) / Я. Рудзутак; Совет местных органов транспорта СССР. – М.: Транспечать, 1930. - 32с.

164. Рудзутак, Я.Э. Транспорт в хозяйстве СССР [Текст]: Доклад на III сессии ЦИК СССР 17-18 февраля 1927 года / Я. Рудзутак. – М.: Л. Гос. изд-во, 1927. – 79с.

165. Сборник законов и распоряжений, относящихся к водному транспорту / Н. Андреев. Нар. ком. вод. трансп. СССР. – М.: Наркомвод, 1936. –580с.

166. Сборник лиц, награжденных орденом Красного Знамени и почетным революционным оружием. – М.: Гос. воен. изд-во, 1926. – 302, [1] с.

167. Сборник указов и постановлений Временного правительства: Вып.1-2. - Пг., 1917-1918.- 2т. Вып.1: 27 февраля - 5 мая 1917/ -1917. – 555с.
168. Соболев А.А. Красный флот в гражданской войне 1918-1920 гг. / А. Соболев. – Л.: Ред.-изд. отд. Морск. ведомства, 1924. – 100, [2] с., 4 л. карт., схем.
169. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931г. Управление Делами Совета Народных комиссаров Союза ССР и Совета Труда и Оборона. – М: 1931 г. – 866с.
170. Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства. Систематический сборник важнейших декретов 1917-1920 годов. – М.: 34 типография М.Г.С.Н.Х. 1920. – 271с.
171. Советский транспорт: 1917-1927. – М.: Нар. комиссариат путей сообщения, 1927. – 242 с.
172. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. / М. Н. Чеботарев, М. Д. Амусин, В. Ф. Саратов, Е. А. Ягодинский. – М.: Воениздат, 1981. – 328с.
173. Советский речной транспорт, 1917-1941 / [А. Н. Абоймов, В. Н. Масляков, В. Ф. Саратов, М. Н. Чеботарев]; Под ред. М. Н. Чеботарева. – М: Мысль, 1987. – 445с.
174. Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки: Сборник статей. –М.: [б. и.], 1959. –212 с..
175. Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933-1940 гг. – М.: Изд-во Академии наук СССР,1963. – 666с.
176. Спакович. Н.А. Волжская военная флотилия// Гражданская война в России: Борьба за Поволжье. / сб., сост. А. Смирнов –М.: АСТ: Транзиткнига; СПб.: Terra Fantastica, 2005. – С.237-246.

177. СССР в период восстановления народного хозяйства (1921-1925 гг.) Акад. наук СССР. Ин-т истории. – М.: Госполитиздат, 1955. – 596с.

178. СССР и зарубежные страны после Великой Октябрьской социалистической революции. Статистический сборник. – М.: 1970. – 276с.

179. Кампания Волжской флотилии на реке Каме в 1919 году [Текст] / П. Г. Стасевич. - Ленинград: Воен.-морская акад. РККА, 1930 (тип. Гидр. упр. Упр. в.-м. сил РККА). – 99с.

180. Съезды Советов РСФСР в постановлениях и резолюциях. / Сборник документов. Акад. наук СССР. Инст. права. – М.: Изд-во "Ведомостей Верховного Совета РСФСР", 1939. - XII, – 540с.

181. Тарасов Л.К. От расшивы до крылатых кораблей. – Горький, 1988. – 96с.

182. Транспорт и связь СССР в цифрах. – М.: ЦУНХУ Госплана СССР: В/О "Союзторгучет", 1936 (тип. изд-ва "Дер эмес"). - Обл., – 64с.

183. Транспорт СССР [Текст]: Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития / [Общ. ред. инж. А. Л. Голованова]. –М.: Транспорт, 1967. - 324с.

184. Транспорт СССР: История его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта. – М.: Транспечать, 1926. –172с.

185. Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития. –М.: Транспорт, 1987. – 310 [1] с.: ил.; 22 см.; ISBN (В пер.)

186. Транспорт и снабжение в современной войне / Рагено Филипп. Авториз. пер. с франц. И. Д. Анисимова. – М.; Л.: Гос. воен. изд-во, 1926. - 62с.

187. Транспортные проблемы Большой Волги/Под ред. С.В. Бернштейн-Когана, П.А. Рябчикова, А.А.Твердислова. – М. Водный транспорт, 1940. – 197с.

188. Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920 гг. – Горький: Боевое землячество моряков б. Волж.-Каспийск. воен. флотилии, 1934.– 63 с.
189. Фишер В. Европа: экономика, общество и государство. 1914-1980. –М.: Гуманитарный издательский центр «Владос», 1999. – 368с. ISBN: 5-691-00281-1.
190. Флот в белой борьбе. /Составление, научная редакция, предисловие и комментарий доктора исторических наук С.В. Волкова. – М: ЗАО Центрполиграф, 2002. – 607с.
191. Фурер Л.Н. Некоторые проблемы историографии Волжского судоходства (1917-1921). Труды Казанского пединститута, выпуск 71, 1969. – С.148-167.
192. Халатов А.Б. Положение транспорта в 1923 - 1924 гг. и его ближайшие перспективы. – М.-Л., 1925. – 64с.
193. Халин А.А. История Волжского речного пароходства (середина XIX - начало XXв.): монография. / А.А. Халин. Н.Новгород: НИУ РАНХиГС, 2017. – 412с.
194. Хачатуров, Т.С. Размещение транспорта в капиталистических странах и СССР. / Т.С. Хачатуров. –М: Транспорт, 1939. – 657с.
195. Чебаевский Ф. Волжская военная флотилия в Гражданской войне (1918-1920). Исторический журнал № 2-3, март 1944г. – С.22-27.
196. Царёв П.А. Военные моряки на фронтах Гражданской войны. – Л.,М.: Военмориздат, 1939. – 114с.
197. Шестой съезд РСДРП (большевиков). Август 1917 года: Протоколы. – М.: Госполитиздат, 1958. – 488с.
198. Широкоград А.Б. Великая речная война. 1918–1920 годы. – М.: Вече, 2006. – 416с. ISBN: 5-9533-1465-5, 978-5-4444-8139-4.

199. Шубин И.А. Волжское пароходство в свете цифр официальной статистики и к 5-летию плана. Нижегородский край. 1929. – № 1.
200. Шубин И.А. Волга и Волжское судоходство. Издание центрального правления речных пароходств, 1927. – 918с.
201. Экономические проблемы развития транспорта. – М.: Транспорт, 1982.–231 с.
202. Экономические проблемы транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1985. – 183с.
203. Экономическое положение России накануне Великой Октябрьской социалистической революции. Март-октябрь 1917 г.– М.; Л.: Изд-во Акад. наук СССР, 1957-1967. ч.1. – 686с.
204. Этих дней не смолкнет слава: воспоминания участников гражданской войны. – М.: Госполитиздат, 1958. – 373с.
205. Это было на Волге. Коллектив авторов. – Горький: ВВКИ, 1972. –264 с.
206. Gregor Atschrarov. Kampf und Sieg der russischen See und Binnenschiffer. Material zur Geschichte des Verbandes der russischen Wassertransportarbeiter. Berlin. 1923. S.27

3.2. Электронные ресурсы

Электронная библиотека Государственной публичной исторической библиотеки. URL: http://www.shpl.ru/directories_files/electronic_catalogs/

Библиотека нормативно-правовых актов СССР. libussr.ru URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr

Экономические и финансовые книги URL: <http://www.srinest.com>

Всё о водном транспорте. Развитие речного транспорта в СССР и в годы довоенных пятилеток. URL: <http://www.wt.matrixplus.ru/statriver04.htm>

Электронная библиотека исторических документов. URL: <http://www.docs.historyrussia.org>

Военная литература. Речной транспорт России. URL:
<http://www.militera.lib.ru>

Статистический временник Российской Империи. Материалы для статистики речного судоходства в Европейской России. – Санкт-Петербург: Издание Центрального статистического комитета МВД, 1872. –392с. Режим доступа: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=114420>. ISBN 978-5-4460-8195-0.

3.3. Диссертации и авторефераты диссертаций

1. Абрамов, А.И. Развитие речного транспорта Волжского бассейна в 1917-1940 гг.: дис...канд. экон. наук / Абрамов Анатолий Игнатьевич, – М.,1961. – 284с.

1. Амусин, М. Д. Советские речники в годы борьбы за построение социализма (1933-1937 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Амусин Михаил Давидович. – М., 1964. – 307с.

2. Вайдо И.П. Борьба моряков под руководством С.М. Кирова с интервентами и белогвардейцами на Нижней Волге и Каспии (1918-1920гг.). Автореферат дис...канд.ист.наук. / Вайдо Иван Петрович. – Л, 1951. –28с.

3. Гоманенко, О. А. Нижневолжское речное пароходство накануне и в период Великой Отечественной войны. 1940 – 1945 гг.: Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Гоманенко Олеся Александровна. – Волгоград, 2007. – 302с.ил.

4. Климов, И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 - июнь 1941 гг.): автореферат дис. ... докт. ист. наук: 07.00.02/ Климов Иван Павлович. – Тюмень, 2006. – 56с.

5. Кузнецов, Н.А. Создание и деятельность речных флотилий Белого движения на Востоке России (1918 -1919 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02/ Кузнецов Никита Анатольевич. – Москва, 2012. – 237с.

6. Оселедец, А.Г. Исторический опыт советского военного строительства по организации и боевому использованию сухопутных вооружённых формирований флота (1917-1922гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. / Оселедец Александр Георгиевич. – Владивосток, 2017. – 219с.

7. Протопопов, М.И. Коммунистическая партия в борьбе за национализацию водного транспорта и усиление работы его в период иностранной военной интервенции и гражданской войны (1918-1920 годы): автореферат дис. ... канд. ист. наук/ Протопопов Михаил Иванович. – Л, 1955. – 15с.

8. Таркова, Р.А. Развитие водного транспорта в системе социально-экономических связей Нижнего Поволжья в 1861-1914 гг.: дис. кандидата исторических наук: 07.00.02 Астрахань, 2007. 244с./ Таркова Радмила Анатольевна – Астрахань, 2007. – 244с.

9. Труфанов, А.Ю. Волжская военная флотилия в годы гражданской и Великой Отечественной войн: дис ... кандидата исторических наук: 07.00.02. – Нижний Новгород, 2005. – 215 с.: ил. / Труфанов Александр Юрьевич. – Н. Новгород, 2005. – 215с.

10. Халин, А.А. Система путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона (30 – 90-е гг. XIX в.). дис. ... докт. ист. наук/ Халин Алексей Алексеевич. – М., 2006. – 465с.:ил.

11. Харлова, Е.В. Речной транспорт Западной Сибири в 1921 – 1941 гг.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02/ Харлова Елена Владиславовна. – Тюмень, 2012. – 200с.:ил.

12. Щавлев, В.И. Волжский флот в период новой экономической политики 1921 - 1928 гг.: взаимосвязь политики и экономики: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. / Щавлев Вячеслав Иванович. – Н.Новгород, 2000. – 279с.

Численность и мощность торгового флота Волжского бассейна по итогам переписи 1917г.⁵²⁹

Район	Число судов			Общая грузоподъёмность			Число судов (по годам постройки)			
	Наливные	Сухогрузные	Итого	Сухогрузные	Наливные	Итого	До 1912	1912-1914	1915-1917	Не указано
Волга ниже Рыбинска и Кама										
Железные суда,	199	138	377	44077	3479	47556	155	41	21	1
в т.ч. баржи	194	24	218							
Баржевой конструкции	484	2641	3125	73226	213798	287 024	1838	834	419	51
В т.ч. баржи	471	2418	2889	72678	208828	281508	1739	753	359	38
б) барочной конструкции	-	254	254	-	10667	10667	33	76	138	7
в) мелкие суда	16	864	880	47	5652	5699	514	284	87	87
г) суда вспомогательные и	4	258	262	25	2043	2068	115	82	51	14
Итого деревянных судов:	504	4017	4521	73298	221 493	305 458	2500	1276	695	159
Всего:	703	4155	4898	117 375	224 972	353 014	2655	1327	716	160
Волжская дельта и рейд										
Железные суда,	75	29	104	9737	1922	11659	84	12	8	-
В т.ч. - баржевой	35	60	95	3590	3290	6880	71	21	3	-
- баржи	35	29	64	3590	1703	5293	46	15	3	
в) мелкие суда	-	174	174	-	384	384	118	46	9	1
г) суда вспомогательные и	1	28	29	16	404	420	14	9	6	-
Итого деревянных судов:	36	262	298	3606	4078	7684	203	76	18	1
Всего:	111	291	402	13343	6000	19 343	287	88	26	1

⁵²⁹ РГАЭ ф.3416. оп.1. д.58. л.181-184

Волга выше Рыбинска										
Железные суда,	3	-	3	44	-	44	-	-	3	-
в т.ч. баржи	3	-	3	44	-	44	-	-	3	-
а) Баржевой конструкции	-	72	72	-	1719	1719	13	29	30	-
В т.ч. баржи	-	32	32	-	801	801	7	11	14	-
б) барочной конструкции	-	196	196	-	4690	4690	35	107	41	13
в) мелкие суда	-	566	566	-	3103	3103	113	297	148	8
г) суда вспомогательные и пристанские	-	8	8	-	21	21	-	8	-	-
Итого деревянных судов:	-	842	842	-	9533	9533	161	441	219	21
Всего:	3	842	845	44	9533	9 533	161	441	222	21
Ока										
Железные суда,	18	36	54	1210	1177	2387	37	16	1	-
в т.ч. баржи	17	5	22	1207	220	1427	15	6	1	-
Баржевой конструкции	20	156	176	1320	5615	6935	71	73	29	3
В т.ч. баржи	20	98	118	1320	4370	5690	52	41	23	2
б) барочной конструкции	2	402	404	49	19220	19269	127	181	87	9
В т.ч. гусяны	-	209	209	-	12985	12985	51	100	54	2
в) мелкие суда	3	238	241	5	476	481	103	66	48	24
г) суда вспомогательные и пристанские	-	55	55	-	1199	1199	17	19	13	6
Итого деревянных судов:	25	851	876	1374	26510	27884	318	339	177	42
Всего:	43	887	930	2584	27687	30 271	355	355	178	42
Итого за Волжский бассейн:	860	6175	7075	133 346	268 192	412 161	3458	2211	1142	224

ПРИКАЗ

По Волжской военной флотилии от 26. 08. 1918г. № 7 ⁵³⁰

Первые дни моего командования флотилией ознаменовались преданием суду военно-революционного трибунала за различные преступления по должности 4 военных моряков, из коих двое занимали должности комиссаров. Со стороны предающихся суду была проявлена чудовищная небрежность, невнимательность, нерадение к служебным обязанностям, преступное отношение к казённым, т.е. к народным деньгам. Такое отношение к делу в условиях военного времени есть предательство, удар в спину по отношению к своим же товарищам. Мы не расправимся со своими врагами раньше, чем те, кто стоит под её знамёнами, не проникнутся сознанием твёрдой, объединяющей всех, суровой товарищеской дисциплины. И флотилия также должна подтянуться. Нужно раз и навсегда оставить и позабыть расхлябанность, мягкотелость и малодушие. Июльские дни и Октябрьская революция показали, что матросы умирают с достоинством революционеров. В последнее время обаяние не без основания упало в глазах рабочих и беднейших крестьян. Разного рода отбросы подняли голову и стали пятнать звание матроса революции. Волжско-военная флотилия должна поднять честь революционных моряков до высоты октябрьского времени. Мужество, храбрость, дисциплинированность, самоотверженность и беззаветная преданность революции, а значит – и Советской власти - вот что отличало тогда моряков, вот что внушало по отношению к ним уважение и расположение со стороны всех трудящихся, проклятия и зубовный скрежет со стороны буржуазии. Пусть же волжские военные моряки воскресят былую славу матросов, как рыцари без страха и упрека. Пусть военные моряки будут цветом Революционного войска РСФСР.

Раскольников, Смирнов.

⁵³⁰ РГА ВМФ Ф.Р-29. оп.2. Д.165 л.30

ПРИКАЗ

По Волжской военной флотилии

от 26 августа 1918г.

№ 5

Во время паники под Казанью после 5 августа часть команды пароходов № 3 и 4 разделили между собой казённые деньги в размере 103 тыс. рублей, отобранных у бывшего Командующего флотилией Бориса Нейбергера. Комиссар парохода № 3 Захарий Харченко ответственный за хранение означенной суммы, предаётся суду военно - революционного трибунала.

Командующий Волжской военной флотилией Ф. Раскольников

Начальник штаба П. Смирнов⁵³¹

ПРИКАЗ

По Волжской военной флотилии

От 26 августа 1918г.

№ 6

Сопровождавший моторные катера военный моряк Дмитрий Крючков за несообщение о находившихся в его распоряжении инструментах, в которых крайне нуждается флотилия, предаётся суду военно-революционного трибунала.

Командующий Волжской военной флотилией Ф. Раскольников

Начальник штаба П. Смирнов⁵³²

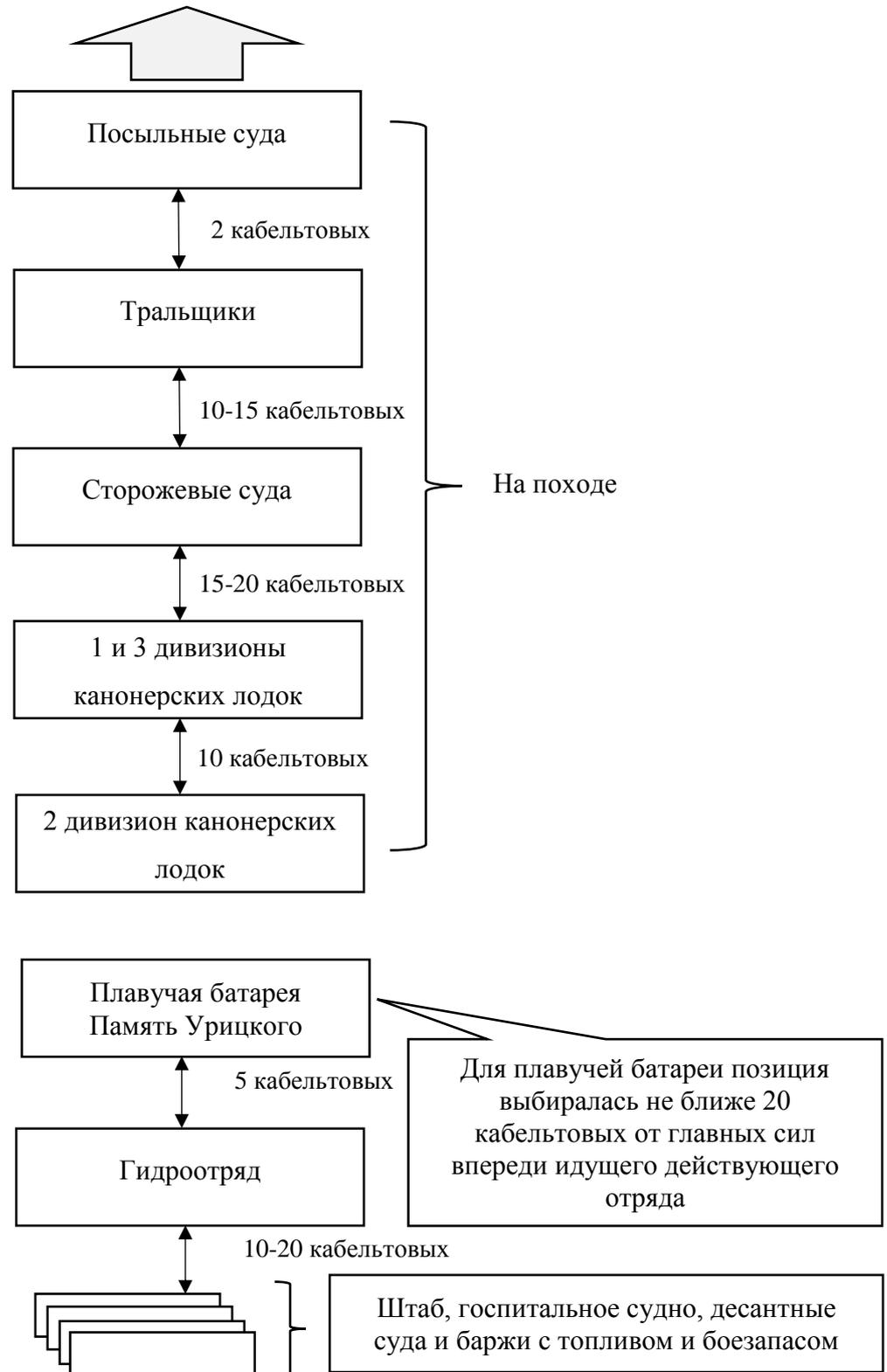
⁵³¹ РГА ВМФ ф.143 оп.1 д.212 л.73

⁵³² РГА ВМФ ф.143 оп.1 д.212 л.75

Состав Волжской военной флотилии в 1918-1919гг.⁵³³

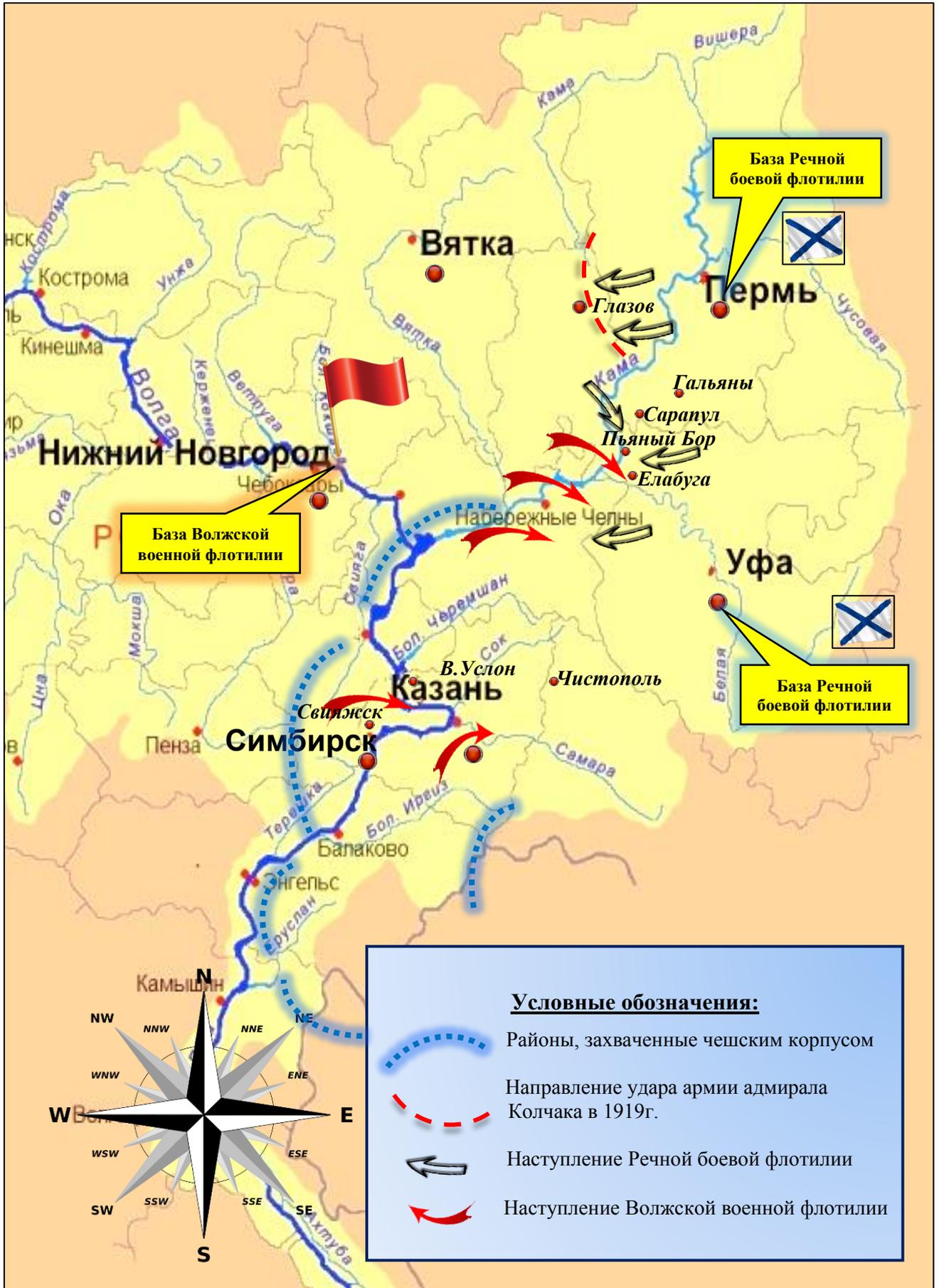
Класс судов	1918	1919
Канонерская лодка	21	30
Эсминцы	3	-
Форт-баржа	3	1
Сторожевые суда	3	2
Моторные катера	6	12
Паровые катера	5	-
Вооружённый буксир	-	2
Штабной пароход	-	5 (по 1 в каждом дивизионе)
Вспомогательные суда	6	8
Политотдел	-	1
Трибунал	-	1
Артиллерийские мастерские	-	1
Вооружающиеся суда		
Эсминец	1	-
Канонерская лодка	2	-
Воздушный дивизион. Гидроавиация		
Отряд моряков	202 чел.	853 чел.
Минный отряд	33 чел.	-
Баржа	-	1
Буксир	-	2
Гидросамолёты	-	12
14 воздухоотряд		
Пароход	-	1
Буксир	-	1
Тральщики:	-	
Буксир	-	4
Всего судов	50	72/12 самолётов

⁵³³ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – С.50-51; Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского флота (1917-1917гг.) (Справочник) /С.С. Бережной, Т.Д. Лысикова, В.С. Гигаури и др. М. Воениздат.1981, – С.364-390. Боевой путь Советского Военно-Морского флота. Под редакцией Басова А.В. - М. Воениздат. 1988. – С.88.

Боевой порядок Волжской военной флотилии при наступлении⁵³⁵

⁵³⁵ Стасевич П.Г. Кампания Волжской флотилии на реке Каме в 1919 году. – Л.: Военно-морская академия РККА, 1930. – С.71.

СХЕМА
боевых действий военных флотилий в 1918-1919гг.



Приложение 9

Состав белогвардейской флотилии в 1918-1919гг.⁵³⁶

Класс судов	1918	1919
Канонерская лодка	7	16
Форт-баржа	1	2
Моторные лодки-заградители	-	10 (японского типа)
Катера	-	2
Штабной пароход	-	3
Тральщики	-	1
Всего судов	8	34

Приложение 10

г. Астрахань, июля 15 дня 1918г.

АКТ

Я, капитан парохода «Белевец» национализированного пароходства Триффилий Михайлович Красильников, составил настоящий акт о следующем:

Идя рейсом от Саратова до Астрахани, из города Царицына на пароходе Белевец, в Баку через Астрахань, ехал отряд красной Армии из 150 человек, которым отвели помещение 3 класса, пассажиров же пришлось разместить частью на нижней палубе, частью на галерее 2 класса. Большая часть отряда потребовала себе салон и столовые 1 и 2 классов. Пассажиров оттуда удалили и разместились сами, причём с салонной мебелью стали обращаться небрежно, следствием чего стала порча и поломка мебели. Когда пароход прибыл в

⁵³⁶ Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920гг. – С.57-58; Широкоград А.Б. Великая речная война С.156-160; Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / В. И. Ачкасов, А. В. Басов, А. И. Сумин. – С.89.

Астрахань, и классные пассажиры слезли с парохода, то каюты 1 и 2 класса тоже были заняты красноармейцами, хотя разрешения на то не было. Когда отряд слез с парохода, то при проверке классного имущества выяснилось, что сломаны и испорчены 3 мягких кресла, две тумбочки, 1 полированный стол, 1 дубовый стул. Кроме того, переломаны сиденья 1 и 2 класса, ватерклозет, разбито стекло в двери каюты 1 класса, в каютах 2 класса не оказалось восьми чехлов и 5 занавесок оконных, в каютах 2 класса обрезаны и содраны со стен клеёнка, разбито 2 богемских стекла и 4 фонарных.

Командир теплохода. Комендант, Председатель комитета.⁵³⁷

Приложение 11

Областному управлению Водного транспорта Волжского бассейна

Копия – Товарищество Пароходства и транспортирования грузов «Бр. Каменские и Н. Мешков». г. Н. Новгород, июля 20 дня 1918г.

Настоящим просим Вас походатайствовать освободить из-под штаба Красной Армии наш пароход «Наталья», который реквизирован в Елабуге, так как нам этот пароход крайне нужен на линию Нижний - Сарапул и кроме того, этот пароход более новый который могут испортить, когда для них можно дать другой пароход, более старый. Причём сообщаем, что у нас пароходы «Центроволгу» и В.К. Сорокина со слов команд других пароходов все испорчены. На верхних палубах были деланы баррикады, за которыми спасаются красноармейцы в мешках из песка, от тяжести которых верхние палубы продавило, а также сломало колонки. Поэтому и в дальнейшем считаем своим долгом оберегать Государственное имущество, почему желательно освободить пароход «Наталья», а послать старый пароход, которому всё одно ремонт делать за одним.

Главный деловой совет. Подписи.⁵³⁸

⁵³⁷ РГАЭ Ф.3416, оп.1, д.351.л.16

⁵³⁸ РГАЭ Ф.3416, оп.1, д.351.л.8

Главное управление водного транспорта (телеграмма Областного управления Водного транспорта № 6423 от 6 августа 1918г).

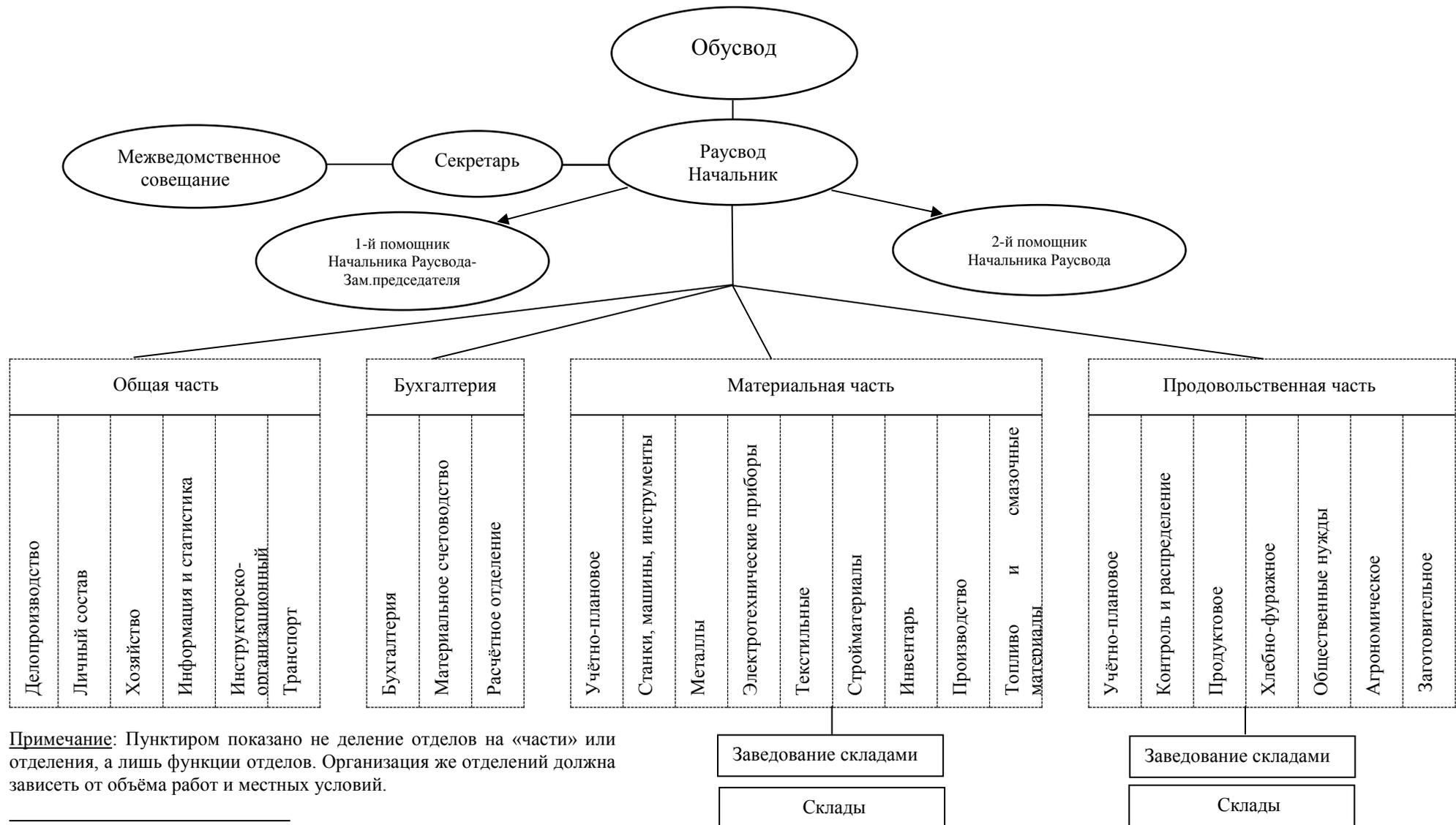
Областное управление водного транспорта волжского транспорта Волжского бассейна протестует против захвата судов красы и гордости советской республики и категорически настаивает о недопустимости самовольных захватов судов. Из прилагаемой копии письма бывшего пароходства «Бр.Каменские и Мешков» от 20 июля с.г. за № 290 видно, что в Елабуге под штаб красной армии занят один из лучших пароходов флота бывшей фирмы «Бр.Каменские и Мешков».

Управление просит в случае экстренных надобностей центральному военному комиссариату судов для своих нужд, входить за предоставлением их в областное управление или местный районный, или участковые управление, которые и могли бы доставлять менее комфортабельные суда. Областное управление просит Главное управление водного транспорта ещё раз войти с представлением в Центральный военный комиссариат для восстановления на местах определённого взаимоотношения градации прав военных властей и представителей водного транспорта, так как в противном случае постоянные угрозы ареста и расстрелов администрации и членов водного транспорта, являющихся ответственными лицами перед Российской Советской Республикой, совершенно терроризирует работу, а при подобных условиях продуктивность работы немыслима.

Член коллегии Областного управления⁵³⁹.

⁵³⁹ РГАЭ Ф.3416, Оп.1, д.351.Л.2-3

Типовая структура Облводов и Рупводов с июля 1920г.⁵⁴⁰ (проект)



Примечание: Пунктиром показано не деление отделов на «части» или отделения, а лишь функции отделов. Организация же отделений должна зависеть от объёма работ и местных условий.

⁵⁴⁰ ЦГАЭ, Ф.3416. Оп.2. д. 262. Л.1-2.

Докладная записка от 24 августа 1930г. № 1Л⁵⁴¹

В Бюро Нижегородского Крайкома ВКП (б)

Чтобы срочно решить вопрос необходимых срочных мероприятий по оздоровлению работы Волжского флота, считаю необходимым сообщить Краевому комитету о фактическом состоянии дел по основным узловым факторам:

1. Баржи в количестве 150 штук выделены и отремонтированы, но не освобождены от грузов, главным образом на Нижегородском рейде. Причины второго порядка – нет грузчиков, их плохое питание.
2. Механизация для погрузочно-разгрузочных работ не подготовлена.
3. Нет плана перевозок от Союзхлеба, пароходство не знает, откуда, сколько, какого продукта, сколько в таре, а сколько без неё, куда предназначено.
4. Плана расстановки судов нет.
5. Программа деревянного судостроения не проработана.
6. План заготовок и завоза материалов отсутствует. Из данных только по лесу определяется, что его наличие обеспечивает потребность ремонта только на 20 процентов.
7. План и программа капитального строительства не проработаны.

Качество аппарата:

- полная дезорганизация всех звеньев управления, потеря перспективы, подавленность и беспомощность;
- отсутствие знающих дело людей;
- весь наличный аппарат совершенно не работоспособен, запуганный, мёртвый.

⁵⁴¹ ГОПАНО. Ф.1. Оп.1. Д. 231. Л.49-50. Документ хранился под грифом СС, рассекречен в 2005 году.

Если есть что-то живое, то это выдвигенцы, но и они на птичьих правах, мотаются по углам на дебаркадерах, а через месяц окажутся на улице. Никто с ними не занимается – им не у кого учиться.

Таким образом, после чистки в Госпароходстве создана такая обстановка, что нельзя не только проработать серьезнейшие вопросы технически, но буквально некому поручить написать простое техническое распоряжение, создаётся впечатление, что полным обезглавливанием инженерно-технических работников пароходства в самый ответственный момент без подготовки замены ответственные руководящие должности укомплектованы работниками других отраслей, и пользы они принести не могут.

В целях улучшения работы и устранения указанных мною недостатков и проблем в работе прошу потребовать от руководителя ВТОО ГПУ т. Демидова немедленно дать другую установку в работе своему аппарату в сторону немедленного прекращения произвольных арестов без согласия и ведома руководителя хозоргана.

Управляющий Волжским Флотом Сидоров.

Приложение 15

Протокол № 5

Заседания фракции ВКП (б) Президиума Нижкрайисполкома
от 5 февраля 1930г.

О вытеснении частника с водного транспорта

Постановили:

1. Мероприятия о вытеснении частника с водного транспорта утвердить.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ВЫТЕСНЕНИИ ЧАСТНИКА С ВОДНОГО
ТРАНСПОРТА**

Отмечая при недостатке мелкого и среднего тоннажа у социалистического сектора значительный рост частновладельческого флота в Волжском бассейне и усиление роли частника в перевозках водного транспорта за последние 2-3 года, считать такое явление совершенно недопустимым.

В целях вытеснения частника с ВТ и пресечения вредительских действий частника, направленных на уничтожение флота, находящегося в его руках, в кратчайший срок провести следующие мероприятия:

1. Через советские органы на местах провести немедленную конфискацию частновладельческого флота и передачу его местным коммунальным хозяйствам. При конфискации руководствоваться следующим:

Конфискации подлежат:

а) весь паровой, моторный и непаровой флот, без различия тоннажа и тяговой мощности, не исключая и лодок, принадлежащих кулацко-нэпмановским элементам, в частности, бывшим судовладельцам и лжекооперативным артелям.

б) весь паровой и моторный флот, преследующий цели эксплуатации у всех частных лиц, не попадающих под действие параграфа «а», имеющий грузоподъемность свыше 200 пудов, должен быть конфискован.

в) одновременно с этим конфисковать всё оборудование и материалы, используемые для обслуживания конфискуемых судов.

2. Конфискации у частных лиц не подлежат:

а) моторные и простые лодки, предназначенные для любительских целей.

б) простые лодки и завозни⁵⁴², преследующие промысловые цели с грузоподъемностью до 200 пудов, обслуживаемые самими владельцами без применения наёмной рабочей силы.

в) лодки всех частных лиц в районах, подверженных наводнению, предназначенные для обслуживания нужд своего двора.

⁵⁴² Завозня (завозная лодка) - большая плоскодонная лодка, которая использовалась для переправы через Волгу грузов и экипажей до появления в XIX веке полноценных паромов (пароходов).

3. Одновременно с конфискацией флота у кулацко-нэпманских элементов города и деревни должен быть сделан такой нажим по всем линиям налоговой политики, который бы обеспечил полное раскулачивание этих элементов.
4. Воспретить государственным, кооперативным и общественным организациям куплю и аренду флота у частника.
5. Возложить ответственность на Госпароходство, Суднадзор и местные советы за охрану конфискованного флота от ледохода и за подготовку его к плаванию в предстоящую навигацию.
6. Вести решительную борьбу с фактами вредительства флота. Лица, уличённые в злонамеренной порче, истреблении судов в целях воспрепятствования конфискации частного флота, а также лица, ведущие агитацию за срыв мероприятий советской власти и партии, связанных с конфискацией, должны немедленно привлекаться к строжайшей ответственности.
7. При осуществлении конфискации флота у кулацких элементов должно быть широко мобилизовано общественное мнение рабочих, батрацко-бедняцких и середняцких масс.

Председатель комиссии Г.А. Голованов

Приложение 16

ПРОТОКОЛ

Заседания партийной комиссии по вопросу реорганизации управления
Волжского госпароходства 13.12.1930г.⁵⁴³

Слушали: о реорганизации управления Волжского госпароходства.

Постановили: Приняли единогласно следующий проект решения Бюро
Крайкома:

⁵⁴³ ГОПАНО, Ф.1. Оп.1 Д.215. Л.144

Не возражая в основном против принципа децентрализации Управления флотом, в основу которого положено:

а) образование местных пароходств в рамках административных границ областей и края с переводом их на полный хозяйственный расчёт, с конкретизацией работы каждой хозяйственной единицы.

б) разделение операций местного грузооборота от транзитных перевозок массовых грузов: нефть, лес, соль, хлеб и др.

в) специализация ремонтных мастерских и их перевод на хозяйственный расчёт.

Бюро Краевого Комитета считает основным недостатком схемы реорганизации отсутствие на Волге единства в руководстве и планировании работы вновь организуемых пароходств и Транзитного Управления. Разрозненная работа новых единиц, оторванных от общих заданий грузооборота по Волжскому бассейну, общего плана реконструкции хозяйства Волжского флота, не будет обеспечена правильность использования флота и выполнение плана перевозок 1931г., намеченной в размере 38 972 000 тонн вместо фактически выполненных в 1930г. 15, 5 млн. тонн. Всесоюзное объединение Речного транспорта (ВОРТ) не сможет заменить собой необходимый на Волге оперативный Центр, т.к. в этом случае ВОРТ из Всесоюзного Технического Штаба по руководству деятельностью всех пароходств превратился бы, по существу, в Управление Волжского флота.

Исходя из этого, Бюро Краевого комитета считает необходимым сохранение за Транзитным Управлением функций оперативно-планового регулирования деятельностью местных пароходств, без нарушения основных принципов единоначалия и хозяйственного расчёта.

ТИПОВАЯ СТРУКТУРА
Управления речного транспорта (УРТа), январь 1933 года⁵⁴⁴



⁵⁴⁴ Орлов Б.П. Развитие транспорта в СССР 1917-1962гг. М., 1963. с.22

Стенограмма совещания капитанов и механиков Волжского транспорта
от 18 марта 1931г.

Выступает тов. Голованов, член Правительства.

Если раньше судну, как производственной единице, не уделялось достаточного внимания, то теперь каждое судно рассматривается как предприятие, от которого зависит работа транспорта. Капитан и механик раньше не чувствовали себя хозяевами, были готовы смыться из своего хозяйства на фабрику или на завод, найти себе тихую житуху, а не стремиться быть прикованными к судну. Осуществления лозунга единоначалия на водном транспорте проводилось недостаточно⁵⁴⁵. В соответствии с темпом развития всего народного хозяйства перед нами остро стоит вопрос реконструкции речного транспорта. В навигацию 1931 года нам необходимо проводить такую работу, чтобы в ближайший год речной транспорт поставить в уровень с развитием и темпами всего нашего народного хозяйства⁵⁴⁶.

Капитан ставится центральной фигурой на речном транспорте. Приказом наркома установлено, что капитаны суда, начиная с 480 инд.сил, назначаются с последующим утверждением Народным комиссаром, увольнение капитана с должности производится управляющим Волжским транспортом лишь после получения согласия народного комиссара, за редким исключением явного злоупотребления, когда капитан напьётся или нахулиганит. Нужно не снимать капитанов, а учить их – вот как следует ставить вопрос. Мера снятия крайняя, когда она целесообразна. И если уж снимать, то снимать так, чтобы и ему было жарко, и другим неповадно⁵⁴⁷.

⁵⁴⁵ ГОПАНО Ф. 2 Оп.1 Д.696 Л.10

⁵⁴⁶ Там же, Л.25

⁵⁴⁷ Там же, Л.30

Конкретный пример: баржа № 148 должна была пройти 146 км. Вверх и вниз как с грузом, так и с порожняком, всего она шла 532 часа, и ход её складывался так: ход вверх- 50 часов, вниз-17 часов, ожидание погрузки – 53 часа. Погрузка 60 часов, ожидание тяги 120 часов. Ожидание выгрузки 24 часа. Тут очевидно – погрузочно-разгрузочная работа подкачала. Выгрузка 108 часов и постой 24 часа. Подсчитано, что в Сталинграде 9 судов простояли 3432 часа вместо 468 по плану. Наше рабочее ядро флота должно больше находиться в движении, а наш больше стоит, чем находится в движении⁵⁴⁸. Управление Волгой до сего времени было исключительно скверным, то же касается и организационной структуры. НКПС попытался до выделения Наркомвода, разбить управление Волгой на целый ряд пароходств, выделить Волжские транспортные перевозки в самостоятельные управления, регулирование местных перевозок передать пароходствам. Но ЦК отменил это дело, восстановил в правах госпароходство. ЦК решил, что нельзя делить Волгу на девять сфер, потому здесь хозяйство единое.

Сейчас мы должны приложить все усилия, чтобы вернуть на водный транспорт всех, кто ушёл в годы революции, вернуть лучшие кадры. Вопрос о кадрах, об их обучении, повышении квалификации всего командного состава и овладении техникой становится сейчас одним из важнейших вопросов⁵⁴⁹.

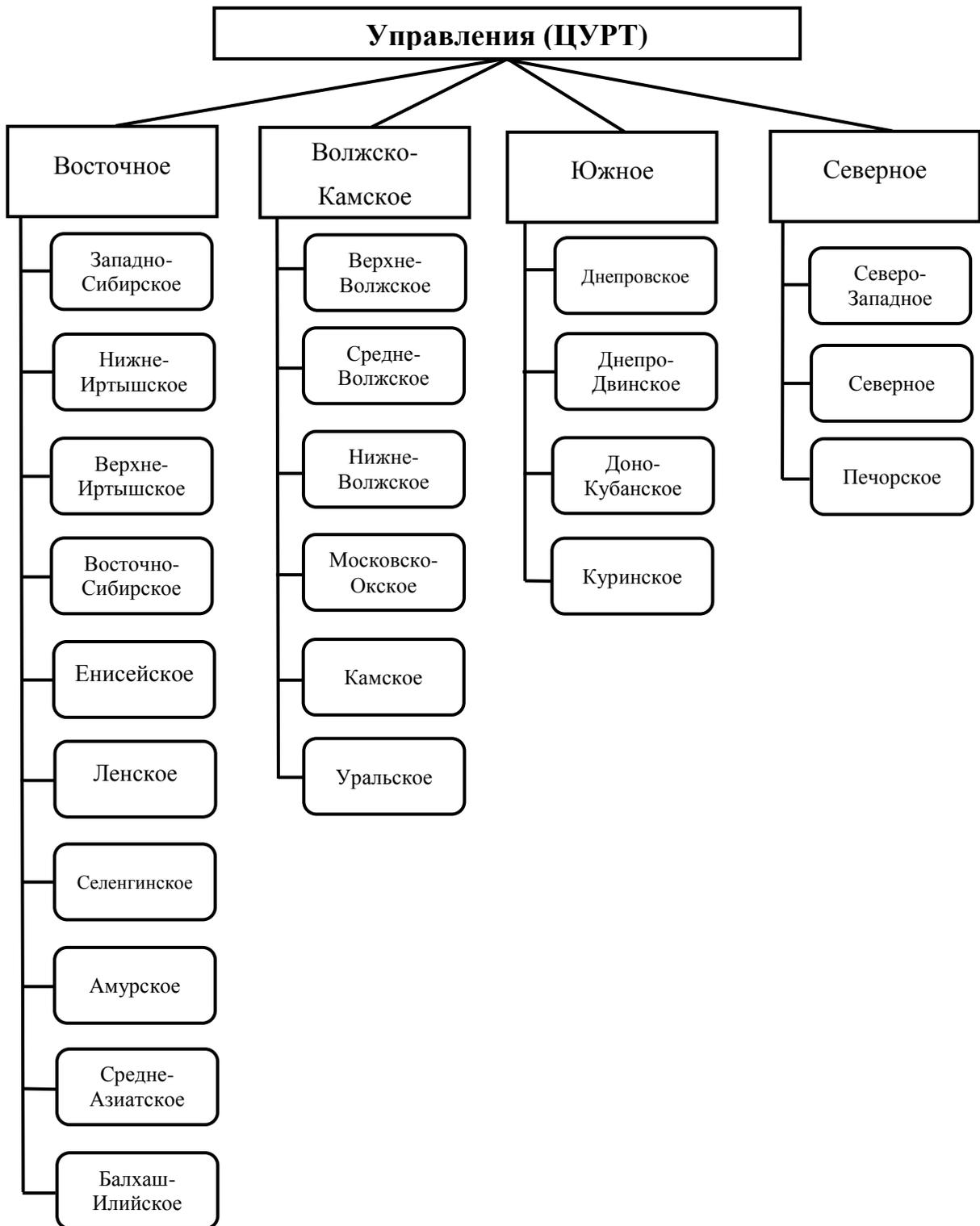
⁵⁴⁸ Там же, Л.85

⁵⁴⁹ ГОПАНО Ф. 2. Оп.1 Д.696. Л.85-88

СТРУКТУРА

Народного комиссариата водного транспорта с марта 1934г.⁵⁵⁰⁵⁵⁰ Постановление ЦИК и СНК от 15.03.1934г.

Состав центральных производственно-территориальных управлений речного транспорта (ЦУРТ) с марта 1934г.⁵⁵¹

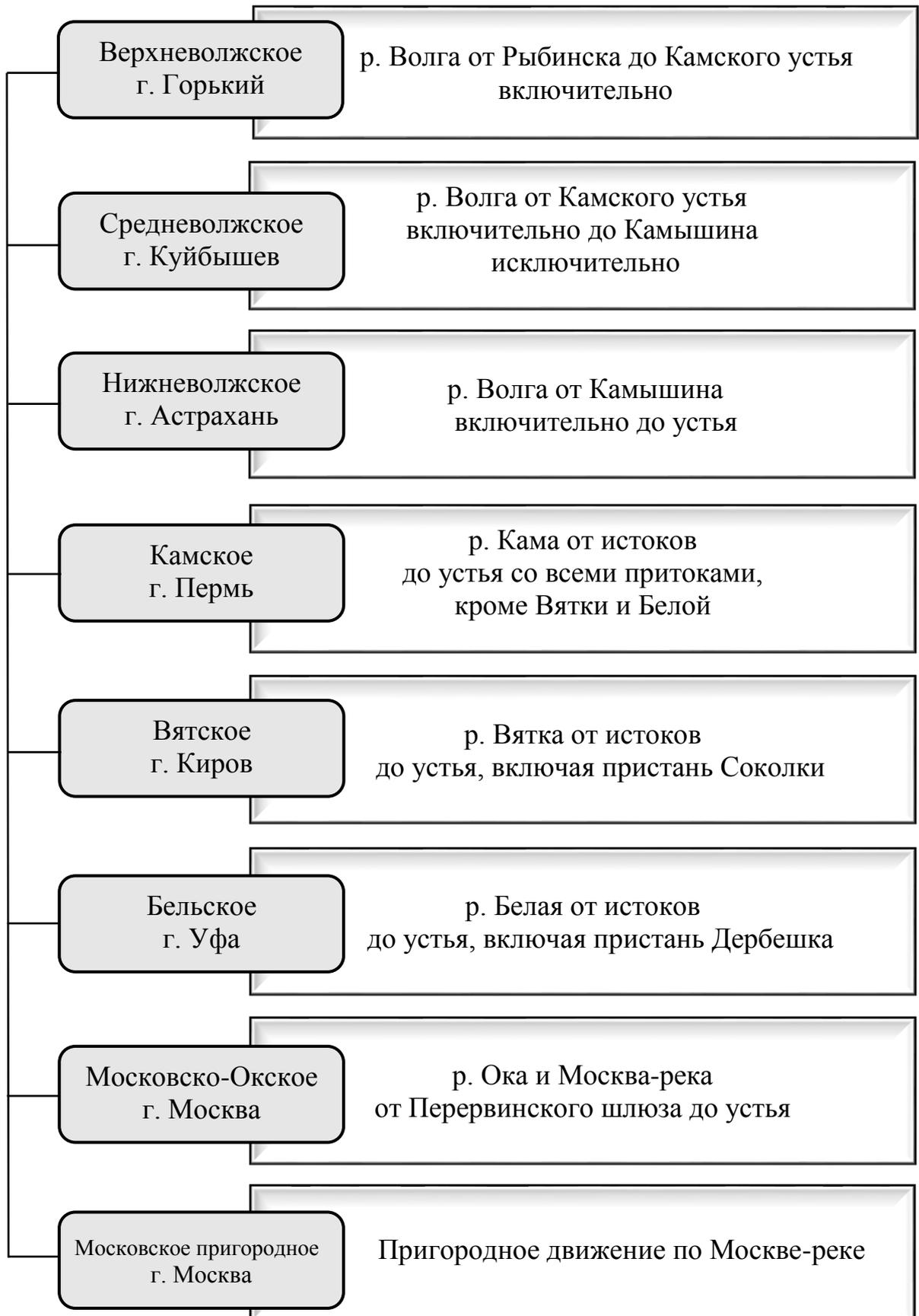


⁵⁵¹ Постановление ЦИК СССР № 89, СНК СССР № 527 от 15.03.1934 «О реорганизации органов управления водным транспортом»; Приказ Наркомвода от 24.03.1934г. № 90.

ПЕРЕЧЕНЬ
транзитных линий Волжского бассейна⁵⁵²

№ пп	Транзитная линии, их категории	Количество обслуживающих линию теплоходов
Скорые		
1	Горький – Астрахань	13
2	Москва- Уфа	19
3	Горький-Рыбинск	4
Почтовые		
4	Горький-Астрахань	14
5	Пермь-Рыбинск	15
6	Горький – Москва	10
Пассажирские		
7	Горький-Астрахань	17
8	Горький-Рыбинск	5
9	Пермь-Астрахань	9
10	Горький – Пермь	11
Грузопассажирская		
11	Горький – Астрахань	5
Экспрессная линия (введена в 1937г.)		
12	Горький – Астрахань	2
	Всего теплоходов	124

⁵⁵² Путеводитель по Волге и судоходным рекам Волжского бассейна на навигацию 1937 г. Наркомвод. 1937. – С.50-51.

Структура Волжского бассейна в 1937 г.⁵⁵³

⁵⁵³ Путеводитель по Волге 1937г. М., 1937. – С.35.

Перевозка грузов и пассажиров по водным путям Волжского бассейна в 1921-1940гг.⁵⁵⁴

Наименование грузов	1913	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1937	1938	1939	1940
Хлеб	2,95	0,18	0,40	0,27	0,46	0,71	0,47	0,64	0,67	0,85	0,85	1,27	1,07	1,18	2,53	2,35	2,16
Соль	0,8	0,43	0,38	0,54	0,45	0,49	0,51	-	0,62	0,73	0,76	0,72	0,58	1,14	1,41	1,48	1,07
Рыба	0,23	0,06	0,06	0,24	0,16	0,19	-	-	-	0,16	0,17	0,21	0,12	0,09	1,1	1,1	0,09
Металл	0,48	0,05	0,02	0,03	0,07	-	0,12	-	-	0,17	0,18	0,20	0,15	0,35	0,32	0,30	0,34
Хлопок	0,027	-	-	0,002	0,002	-	0,01	-	-	0,03	0,03	0,004	0,02	0,02	0,02	0,04	0,03
Нефтяные	5,2	2,79	2,78	2,91	2,47	3,62	3,67	4,15	4,62	4,93	5,89	6,61	6,82	7,75	8,19	8,98	9,58
Лесные	8,5	3,08	3,79	5,75	5,02	7,03	10,5	9,89	10,14	3,99	4,93	4,95	6,70	12,08	10,35	19,45	19,55
Прочие	5,2	1,00	0,43	-	0,60	1,02	1,03	2,78	3,32	2,32	3,29	3,76	3,83	8,83	5,82	5,97	7,28
Всего, млн.т.	22,7	7,6	7,82	10,3	9,3	11,8	17,0	17,5	18,8	13,18	16,10	17,73	19,29	31,44	29,75	39,67	40,10
Всего пассажиров, млн. человек	6,85	3,4	3,6	5,1	7,60	9,6	8,8	9,4	10,8	11,4	14,8	18,15	22,0	32,6	35,2	36,4	37,9

⁵⁵⁴ Статистический сборник МПС, вып.139, 1916г; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта (1913-1925гг.), – М,1925, – С.224; Материалы по статистике путей сообщения, вып.24, 1924, вып.34, 1925. – С.2-3; вып.83, ч.II, 1928, – С.6-10, вып.112, ч.II, 1930, – С.4-6; вып.102, ч.II, 1929, – С.10-13; Водный транспорт, 1927, № 11, – С.428,434; Водный транспорт СССР (1928-1934гг.), – М, 1926, – С.11-12; Речной транспорт в 1934г., – С.102-108; Речной транспорт в 1938г, 1940, – С.5-12; Водный транспорт в 1938г. – М., 1939, – С.4; Инсаров А.С., Речной транспорт СССР, – М, 1936, – С.27; « Речной транспорт в 1929-1932гг. –М, 1924, – С.45-50; Перевозка грузов в 1940г., МРФ, – С.100-106; Годовые отчёты ВГРП за 1923-1928гг. ГАНО, Ф.1211, Оп.4. д.188. Л.59;

Этапы формирования структуры управления речным транспортом в период 1918 - 1941гг.⁵⁵⁵

Периоды	1918	1920	1923	1930	1931 (с 05.02.1931)	1934 (с 15.03.1934)	1939
Руководство	Отдел водных сообщений при ВСНХ РСФСР	Комиссариат Путей Сообщения (НКПС) (с января 1920)	Комиссариат Путей Сообщения (НКПС)	Народный Комиссариат Путей Сообщения (НКПС)	Народный комиссариат водного транспорта СССР	Народный комиссариат водного транспорта СССР	Народный Комиссариат речного флота СССР (с 9.04.1939г.)
Административная и распорядительная власть	Главное управление водных сообщений (с 28.03.1918г.) Главвод (с 18.05.1918)	Центральное управление речного транспорта (Цурек) (с июля 1921г.)	Центральное управление речного транспорта (Цурек)	Центральное управление речным флотом (ЦУ ГРФ)	Всесоюзное объединение речного транспорта	Всесоюзное объединение речного транспорта	Всесоюзное объединение речного транспорта
Непосредственное ведение дел водного транспорта на местах	Облвод (11)	Облвод	Правления речных государственных пароходств (11)	Управления государственного речного флота Всего -22	Госпароходства Всего -16	Управления (ЦУРТ) Всего - 4 УРТ(23)	Государственные пароходства
Районы:	Рупвод	Рупвод	Рупвод	Рупвод	Рупвод (50)	Упразднены	-
Низовые звенья	Участок, пристань, порт	Участок, пристань, порт	Участок, пристань, порт	Участок, пристань, порт	Участок, пристань, порт	Участок, пристань, порт	Участок, пристань, порт

⁵⁵⁵ Постановление СНК от 18.05.1918г. «О преобразовании органов военного управления водного транспорта», Декрет СНК РСФСР от 10.01.1920 «Об управлении водным транспортом (Положение)», Постановление СНК и ЦК ВКП(б) «О речном транспорте» от 05.02. 1931 г., Постановление ЦИК и Совнаркома от 15.03.1934г. «О реорганизации органов управления водного транспорта».