



Published in the USA  
 Russkaya Starina  
 Has been issued since 2010.  
 E-ISSN: 2409-2118  
 2023. 14(2): 92-98

DOI: 10.13187/rs.2023.2.92  
<https://rs.cherkasgu.press>



## Fleet of the Sarapul Tannery (Plant), 1941–1956

Nicholas W. Mitiukov <sup>a, \*</sup>, Yury L. Kim <sup>b</sup>

<sup>a</sup> Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

<sup>b</sup> Udmurt State University, Russian Federation

### Abstract

With the outbreak of the Great Patriotic War, the Sarapul tannery switched to fulfilling military orders. Since the loss of Donbass made it difficult to supply imported coal, firewood had to be used as the main energy source for production, which had to be transported along the Kama River 20-30 km away. At the end of 1941, to solve the problem of transporting firewood, the company began the construction of the “Kozhkombinat” boat. In 1948, a wooden barge was built for the same purpose, which was listed until 1954. Since for the mentioned years in the report of the enterprise there are no corresponding sums used to increase the balance sheet, it can be concluded that both vessels were built by their own efforts. Since the Leather Plant is not the only enterprise in the city engaged in shipbuilding, this makes it possible to identify Sarapul in 1930–1940s as a shipbuilding center on the Kama. In the second half of the war, the plant began to switch to Kuzbass coal, and its own water transport began to lose relevance. This is clearly demonstrated by the cost figures for ships’s expuationation: if at the beginning of the war the plant spent about 40 thousand rubles per year, then by the end of the war this amount decreased by half. Judging by the reports of the enterprise, it tried to use the fleet for transportation of hay, building materials and other cargoes, but finally in 1956 it was decided to give up the own fleet.

**Keywords:** Sarapul tannery (plant), water transport, Kama, navigation, Great Patriotic War.

### 1. Введение

В 1923 г. несколько имевшихся в Сарапуле кожевенных фабрик были объединены в единый трест «Сарапульское кожзаводоуправление». В 1935 г. после ряда реформ и преобразований, а также расширения производства на его базе образовался Сарапульский кожкомбинат, имевший в своей структуре даже школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ). Предприятие несколько раз меняло свою ведомственную принадлежность и сохранилось до настоящего времени. Его богатая история не могла не привлечь внимания историков. Однако в основном предприятие рассматривается как место вложения купеческого капитала, также упоминается вскользь, что после революции та или иная кожевенная фабрика или завод вошли в кожкомбинат (Козлова, 2013). Изучается история Сарапульского кожевенного треста и в контексте индустриализации, прошедшей в СССР в 1920–1930-е гг. (Хисамутдинова, Васильева, 2021).

Более детально роль сарапульских предприятий в кожевенно-обувном секторе промышленности Удмуртии рассмотрена в работе В.Ю. Войтович (Войтович, 2017), но и там имеются лишь общие фразы и статистика, не дающие представление обо всем Сарапульском

\* Corresponding author

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

кожкомбинате. Достаточно необычна работа Д.А. Черниенко, исследовавшего роль украинцев в становлении и развитии промышленности Удмуртии (Черниенко, 2015), в том числе и в кожевенном секторе легкой промышленности. Нашел отражение в литературе и вопрос, связанный с промышленной архитектурой завода (Рыжкова, 2022). Однако анализ самого кожевенного завода как промышленного предприятия в научных работах отсутствует. В связи с этим не рассматривалась и работа водного транспорта предприятия и его роль в производстве.

## 2. Материалы и методы

Ранее нами были проанализированы отчеты Удмуртского статистического управления в период с 1936 по 1947 г., в результате чего было установлено, что Сарапульский кожевенный завод имел свой флот в составе одного катера, сохранявший неизменную численность в годы Великой Отечественной войны (Митюков, 2021). Поскольку статистические бланки обезличены, однозначно доказать, что весь период у предприятия имелось одно и то же судно, невозможно, но так как совпала мощность двигателя в начале и конце рассмотренного периода, был сделан вывод, что это вероятнее всего. Позднее нами были расшифрованы формы 26-вод статистических отчетов хозяйств Удмуртии в 1947–1956 гг., показавшие, что, по всей вероятности, этот же флот у предприятия имелся и в указанный период (Mitiukov, Kim, 2023). В связи с этим задача данного исследования состоит в том, чтобы, используя делопроизводственную документацию предприятия периода 1940–1956 гг. и произведя реконструкцию судовых биографий, проанализировать состояние и задачи флота предприятия.

## 3. Обсуждение и результаты

С началом Великой Отечественной войны Сарапульский кожевенный комбинат переключился на выполнение военных заказов. Поскольку с утерей Донбасса снабжение привозным углем затруднилось, в качестве основного энергоносителя для производства пришлось использовать дрова. В пояснительной записке директора комбината к отчету предприятия за 1941 г. отмечалось: «Основным видом топлива являются дрова. Из года в год места заготовок дров от Сарапула отдаляются, а потому в данное время заготовка дров в массовом масштабе производится только от 20 до 30 км., из которых возможна вывозка только гужевым путем, поэтому при недостатке транспорта, вопрос со снабжением дровами на Кожкомбинате принял угрожающий характер» (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 158. Л. 22). В связи с этим, зимой 1941/1942 г. было решено осуществить постройку собственного судна для транспортировки дров. Интересно отметить, что в отчете за 1941 г., поданном отделом статистики Удмуртской АССР в Центральное статистическое управление, указано, что Сарапульский кожкомбинат Наркомата легкой промышленности уже имеет в своем составе один катер (СГА. Ф. Р-43. Оп. 1. Д. 213. Л. 4).

В промышленно-финансовом плане предприятия на 1942 г. новый катер, названный «Кожкомбинат», описан следующим образом: длина корпуса 10 м, ширина – 2,3 м, мощность мотора СТЗ – 30 л.с. (получается, что на нем стоял керосиновый двигатель СТЗ-30), максимальная грузоподъемность буксируемых судов – до 80 т (фактически ограничивалась 75 т), скорость порожняком без буксира: по течению 17 км/ч, против – 9 км/ч. Скорость без груза с буксиром соответственно – 10 и 5 км/ч, скорость с грузом и буксиром – 9 и 4 км/ч. Часовой расход керосина при ходе против течения – 10 кг, по течению – 7 кг. Предполагалось, что судно начнет навигацию 2 мая, а закончит 15 октября, проработав таким образом 166 дней. Из них планировались 70 дней простоя: 24 – выходные, 15 – плановые ремонты и обслуживание, 30 – простой во время погрузки и выгрузки. Еще один день планировался для осмотра судна, кем в документе не указано, возможно, имелся в виду осмотр представителями речного регистра для выдачи судового свидетельства (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 162. Л. 83). В штате этого года для работы на катере планировались три человека: рулевой, моторист и матрос с месячными окладами 500, 400 и 250 руб. соответственно (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 162. Л. 25). Из данного расписания видно, что судно должно было работать в одну смену, причем рулевой выполнял обязанности капитана. Всего на зарплату команды в год планировалось выделить 16,1 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 162. Л. 25 об.). Предполагалось, что в навигацию судно перевезет 4500 т грузов, или 225 тыс. тонно-километров. На это планировалось затратить 10200 кг керосина

(в итоге замененного на технологические отходы спирта), 50 кг бензина, 816 кг автола, 100 кг солидола, 100 кг машинного масла и 50 кг ветоши. Все это выходило в дополнительную сумму 52 713 руб. Учитывая 6700 руб. на амортизацию, 5500 руб. на износ малоценного инвентаря, такелажа и снастей, 5000 руб. на текущий ремонт, 200 руб. на судовое освещение и прочие статьи, всего в год катер требовал затрат на сумму 91 323 руб. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 162. Л. 82). Интересно, что в документе тип двигателя указан как ХТЗ. Впрочем, и на Сталинградском, и на Харьковском тракторных заводах выпускался лицензионный вариант американского двигателя фирмы "International". Поэтому в данном случае точнее сказать, что на катере стоял СТЗ-30 производства Харьковского завода.

Судя по отчету 1942 г., затраты на катер в этом году составили 48 363 руб. 39 коп. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 164. Л. 166), что при себестоимости кубометра дров 61 руб. 31 коп. увеличивало ее на 3 руб. 30 коп.

3 января 1943 г. состоялась передача комбината от Наркомлегпрома РСФСР в ведение Наркомлегпрома СССР (в соответствии с указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 февраля 1942 г.). Вместе с предприятием произошла передача «катера 50 л/с (требует ремонта) – 1 шт.» (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 164. Л. 228). Мощность судна указана явно ошибочно (номинальная мощность СТЗ-30 составляла 30 л.с.).

По отчету предприятия 1943 г., дрова по-прежнему приходилось возить за 15–20 км. Тем не менее, оно продолжало испытывать трудности с энергоносителями, из-за чего ему выделили кузбасский уголь и кокс. Содержание катера в 1943 г. вылилось в сумму 24 996 руб. 4 коп. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 168. Л. 119), что удорожало кубометр дров на 1 руб. 39 коп. при себестоимости 70 руб. 58 коп. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 168. Л. 121). В 1944 г. предприятие затратило на содержание катера 20 499 руб. 74 коп., а в 1945 г. – 19 593 руб. 99 коп. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 178. Л. 110). Снижение затрат в военные годы более чем в два раза объясняется постепенным переходом на привозной уголь.

В промфинплане на 1945 г. предполагалось, что судно за навигацию потребит 25 920 кг керосина, 540 кг бензина, 1296 кг автола и 30 кг солидола (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 175а. Л. 91 об.). В отчете 1946 г. есть интересная сумма, которая ранее шла в разделе общих затрат. В этом году по окончании навигации было потрачено 11 руб. 43 коп. на подъем из воды двух якорей, а также 142 руб. 85 коп. на подъем на клетки самого катера (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 185. Л. 14).

Отчет 1946 г. не содержит никаких дополнительных сведений о судне. Судя по форме 26-вод, в хозяйстве имеется одно самоходное судно мощностью 32 л.с. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 185а. Л. 34 об.). Отчет 1947 г. повторил форму 26-вод (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 192. Л. 38 об.). Кроме того, в пояснительной записке указано: «Катер 32 НР, использовавшийся на дроволесозаготовках» (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 192. Л. 114).

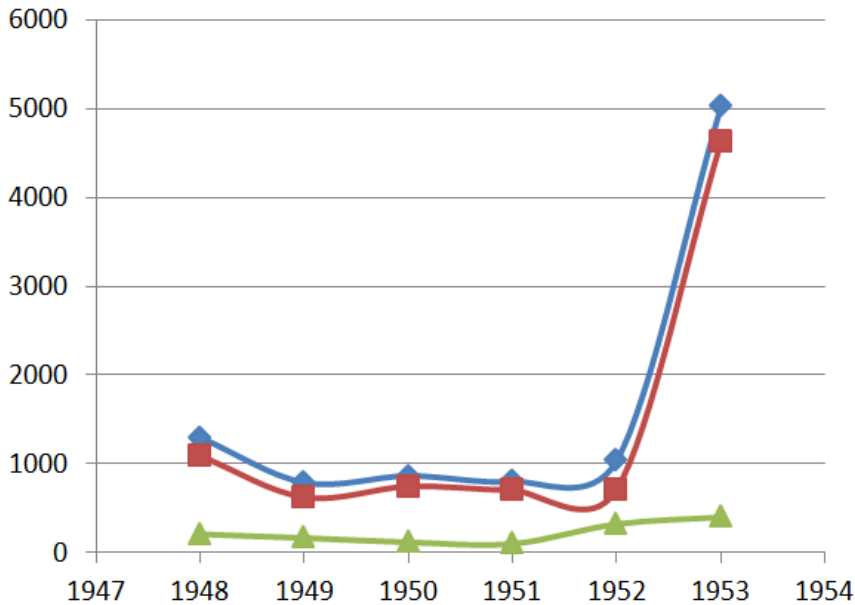
В отчете 1948 г. по министерству легкой промышленности одно неназванное хозяйство имеет в своем составе флот (что явно указывает на Кожзавод), состоящий из одного самоходного судна в 32 л.с. и одного сухогрузного несамоходного в 20 т (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1287. Л. 8). За год они перевезли 1298 т грузов, в том числе 1090 т лесных грузов и дров и 208 т прочих грузов (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1287. Л. 5). В 1949 г. данные формы 26-вод повторились, и, кроме того, указывалось, что за отчетный год суда перевезли 790,5 т грузов, в том числе 624,5 т дров и 166 т сена (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 211. Л. 133).

В 1950 г. предприятие имело все тот же катер и сухогрузное несамоходное судно. Мощность катера указана в 30 л.с. (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 15), но это явно просто коррекция цифр. За год перевезено 865 т грузов: 747 т лесных грузов и дров и 118 т прочих грузов (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 1941. Л. 14).

В 1951 г. Сарапульский кожзавод отчитался у себя о наличии одного буксирного катера мощностью 30 л.с. и одного несамоходного сухогрузного судна в 20 т. За навигацию они перевезли 803 т разных грузов, в том числе 702 т дров и лесоматериалов, также 101 т сена (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 2311. Л. 19–19 об.). Больше дополнительной информации о флоте документ не содержит.

В 1952 г. по минлегпрому в Удмуртской АССР числилось всего одно предприятие, имевшее у себя водный транспорт: самоходное судно в 30 л.с. и несамоходное в 20 т (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 22716. Л. 11), которые за год перевезли в общей сложности 1038 т грузов, в том числе 715 т лесных грузов и дров и 323 т прочих грузов (ЦГА УР. Ф. Р-845. Оп. 4. Д. 22716. Л. 12).

В 1953 г. в хозяйстве снова показаны одно самоходное судно в 30 л.с. и одно несамоходное в 20 т. За год они перевезли 5020 т грузов: 4620 т лесных грузов и дров и 400 т минерально-строительных материалов (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 252. Л. 41). При этом интересно, что в пояснительной записке прямо указано, что в отчетный год завод древолесозаготовками не занимался, поскольку «в централизованном порядке» ему были выделены фонды по углю на 6600 т и по дровам на 1000 м<sup>3</sup> (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 252. Л. 119). Судя по отчетности, этот год стал максимальным по переведенным грузам – объем перевозок увеличился почти в пять раз! Возможно, именно это «добило» имевшуюся баржу (Рисунок 1).



**Рис.** Объем перевозок (тонны) водным транспортом Сарапульского кожевенного завода в 1948–1953 гг. Верхняя кривая – общий объем грузов, ниже – лесные грузы и дрова, нижняя кривая – прочие грузы. Сост. Н.В. Митюков

В промфинплане на 1954 г. среди затрат на водный транспорт по штатной книге на предприятии значились: рулевой, моторист и шкипер с зарплатами первые два по 23 руб. 43 коп. и второй с 15 руб. 4 коп. При этом фактические затраты на зарплату по предыдущему году составили 12 415 руб., в то время как на 1954 г. планировалось 19 188 руб. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 260. Л. 53). Амортизационные отчисления планировались в размере 11 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 260. Л. 72). Общие же затраты на водный транспорт этого года планировались в размере 40,8 тыс. руб. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 260. Л. 79). Тем не менее, в пояснительной записке отчета этого года говорилось: «Катер использовался с недостаточной нагрузкой, т.к. имеющаяся баржа по причине износа оказалась непригодна к эксплуатации, а арендовать баржу не целесообразно» (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 263. Л. 41). Эту же информацию подтверждает факт, что реальные затраты на зарплату на водный транспорт этого года составили всего 6503 руб. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 271. Л. 31) – получается в три раза меньше планировавшейся суммы.

Таким образом, построенная в 1948 г. баржа в 1954 г. уже оказалась списана, что явно указывает на ее деревянный корпус. В этом случае 5–6 лет – нормальный срок службы деревянных несамоходных судов. Кроме того, несмотря на то что в документации она упоминается как баржа, учитывая грузоподъемность 20 т, это скорее всего обычный шитик.

Промфинплан на 1955 г. среди должностей, связанных с водным транспортом, указывает рулевого и моториста с годовой зарплатой по 5400 руб. (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 271. Л. 31). Это подтверждает факт списания баржи, поскольку из штата исчез шкипер. В пояснительной записке отчета этого года говорится: «В настоящем году катер не использовался, ввиду отсутствия баржи. Неоднократные просьбы завода о выделении железной баржи грузоподъемностью 30–50 тонн до сих пор остались неудовлетворенными» (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 277. Л. 45). При плановых затратах на водный транспорт



в 7,6 тыс. руб. по факту завод не затратил ни копейки (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 283. Л. 75). Так что, очевидно, весь год катер простоял на приколе.

В плане 1956 г. затраты на флот отсутствуют (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 283. Л. 75). Интересно, что судно не фигурирует и в отчете этого года. Это объясняется тем, что в соответствии с письмом Росглавка № 7-05-88 от 30 августа 1956 г. «катер самоходный – 1 шт.» балансовой стоимостью 38 298 руб. 93 коп. и износом на 19 149 руб. 46 коп. изъяты у Сарапульского кожзавода для передачи Осташковскому кожзаводу (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 292. Л. 34). Справедливости ради следует отметить, что производственной необходимости в собственном флоте к этому моменту уже не было. В пояснительной записке директора к отчету предприятия указано: «Основным видом топлива на заводе является каменный уголь, поставляемый Кузбасуглесбытом» (СГА. Ф. Р-100. Оп. 1. Д. 292. Л. 67).

#### 4. Заключение

Изложенные факты однозначно свидетельствуют о наличии у Сарапульского кожевенного комбината (завода) катера «Кожкомбинат» в период с 1942 г. (постройка началась с конца 1941 г.) по 1956 г. и неназванного деревянного шитика в 1948–1954 гг. Поскольку за указанные года в отчете предприятия отсутствуют суммы судов, пошедших на увеличение баланса, можно сделать вывод, что они строились своими силами. В этой связи предприятия Сарапула выглядят очень странно – Кожкомбинат не единственный, кто занимался собственным судостроением. Как удалось выяснить, суда своими средствами строили также Сарапульский гортоп, Сарапульский горперевоз, Сарапульский освод, Симонихинская мастерская и др., что позволяет идентифицировать Сарапул в 1930–1940 гг. как центр судостроения на Каме.

Строительство катера «Кожкомбинат» преследовало единственную цель – решить топливную проблему предприятия, поскольку приходилось везти дрова за многие десятки километров от города. С этой же целью построили и шитик. Однако во второй половине войны на завод возобновились поставки угля, в связи с чем наличие своего водного транспорта постепенно потеряло какую-либо актуальность. Это наглядно демонстрируют цифры затрат на суда. Если в начале войны завод тратил около 40 тыс. руб. в год, то к концу войны эта сумма снизилась в два раза. После войны, желая придать рентабельность имевшимся судам, на них также транспортируют сено и стройматериалы, но в итоге из-за нецелесообразности эксплуатации катер в 1956 г. передали Осташковскому кожевенному заводу.

#### Литература

**Войтович, 2017** – Войтович В.Ю. Роль кожевенно-обувной промышленности Удмуртии в экономике России // *Наука Удмуртии*. 2017. № 3 (81). С. 296-302.

**Козлова, 2013** – Козлова Д.А. Торговые дома сарапульских купеческих династий. Производственная и коммерческая деятельность // *Вестник Удмуртского университета. Серия: История и филология*. 2013. № 1. С. 129-133.

**Митюков, 2021** – Митюков Н.В. Оценка доли мобилизованных судов Сарапульского района Удмуртской АССР в годы Великой Отечественной войны // *International Naval Journal*. 2021. № 9 (1). С. 18-25.

**Рыжкова, 2022** – Рыжкова Н.В. Типология, объемно-пространственные и стилистические особенности гражданской архитектуры Сарапула конца XVIII – начала XX века // *Архитектурные ландшафты Сарапула конца XVIII – начала XX века* / Е.К. Блинова, М.В. Курочкин, Т.А. Гильдина, Н.В. Рыжкова, Н.Л. Решетников. СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2022. С. 58-122.

**Хисамутдинова, Васильева, 2021** – Хисамутдинова Р.Р., Васильева С.Ю. Легкая промышленность Урала в годы новой экономической политики в контексте раннеиндустриальной модернизации конца XIX – середины XX в. // *Вестник архивиста*. 2021. № 4. С. 1168-1178.

**Черниенко, 2015** – Черниенко Д.А. Украинцы Удмуртии: история малой этнической группы // *Историко-культурное наследие славянских народов Камско-Вятского региона*. 2015. № 1 (1). С. 66-76.

**ЦГА УР** – Центральный государственный архив Удмуртской Республики.

**СГА** – Управление по делам архивов администрации города Сарапула.

Mitiukov, Kim, 2023 – Mitiukov N.W., Kim Yu.L. Reconstruction of the River Fleets of the Region's Enterprises Based on the Form 26-vod of the Statistical Reports on the Example of the Udmurt ASSR, 1947–1956 // *Russkii Arkhiv*. 2023. 11(1): 28-41.

## References

Chernienko, 2015 – Chernienko, D.A. (2015). Ukraintsy Udmurtii: istoriya maloi etnicheskoi gruppy [Ukrainians of Udmurtia: History of a Small Ethnic Group]. *Istoriko-kul'turnoe nasledie slavyanskikh narodov Kamsko-Vyatskogo regiona*. 1 (1): 66-76. [in Russian]

Khisamutdinova, Vasil'eva, 2021 – Khisamutdinova, R.R., Vasil'eva, S.Yu. (2021). Legkaya promyshlennost' Urala v gody novoi ekonomicheskoi politiki v kontekste ranneindustrial'noi modernizatsii kontsa XIX – serediny XX v. [Light Industry of the Urals during the Years of the New Economic Policy in the Context of Early Industrial Modernization of the Late 19th – the Middle 20th Centuries]. *Vestnik arkhivista*. 4: 1168-1178. [in Russian]

Kozlova, 2013 – Kozlova, D.A. (2013). Torgovye doma sarapul'skikh kupecheskikh dinastii. Proizvodstvennaya i kommercheskaya deyatel'nost' [Trading Houses of Sarapul Merchant Dynasties. Industrial and Commercial Activities]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Seriya: Istoriya i filologiya*. 1: 129-133. [in Russian]

Mityukov, 2021 – Mityukov, N.V. (2021). Otsenka doli mobilizovannykh sudov Sarapul'skogo raiona Udmurtskoi ASSR v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [Estimation of the Share of Mobilized Ships of the Sarapul Region of the Udmurt Autonomous Soviet Socialist Republic during the Great Patriotic War]. *International Naval Journal*. 9 (1): 18-25. [in Russian]

Mityukov, Kim, 2023 – Mityukov, N.V., Kim, Yu.L. (2023). Reconstruction of the River Fleets of the Region's Enterprises Based on the Form 26-vod of the Statistical Reports on the Example of the Udmurt ASSR, 1947–1956. *Russkii Arkhiv*. 11(1): 28-41.

Ryzhkova, 2022 – Ryzhkova, N.V. (2022). Tipologiya, ob'emno-prostranstvennye i stilisticheskie osobennosti grazhdanskoj arkhitektury Sarapula kontsa XVIII – nachala XX veka [Typology, Volumetric-Spatial and Stylistic Features of the Civil Architecture of Sarapul at the End of the 18<sup>th</sup> – Beginning of the 20<sup>th</sup> Century]. *Arkhitekturnye landshafty Sarapula kontsa XVIII – nachala XX veka / E.K. Blinova, M.V. Kurochkin, T.A. Gil'dina, N.V. Ryzhkova, N.L. Reshetnikov [Architectural Landscapes of Sarapul at the End of the 18<sup>th</sup> – Beginning of the 20<sup>th</sup> Century / E.K. Blinova, M.V. Kurochkin, T.A. Gildina, N.V. Ryzhkova, N.L. Reshetnikov]. SPb.: Izd-vo RGPU im. A.I. Gertsena, pp. 58-122. [in Russian]*

SGA – Upravlenie po delam arkhivov administratsii goroda Sarapula [Department of Archives of the Administration of the city of Sarapul].

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

Voitovich, 2017 – Voitovich, V.Yu. (2017). Rol' kozhevenno-obuvnoi promyshlennosti Udmurtii v ekonomike Rossii [The Role of the Leather and Footwear Industry of Udmurtia in the Russian Economy]. *Nauka Udmurtii*. 3 (81): 296-302. [in Russian]

## Флот Сарапульского кожевенного комбината (завода) 1941–1956 гг.

Николай Витальевич Митюков <sup>a, \*</sup>, Юрий Леонидович Ким <sup>b</sup>

<sup>a</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

<sup>b</sup> Удмуртский государственный университет, Российская Федерация

**Аннотация.** С началом Великой Отечественной войны Сарапульский кожевенный комбинат переключился на выполнение военных заказов. Поскольку с утерей Донбасса снабжение привозным углем затруднилось, в качестве основного энергоносителя для производства пришлось использовать дрова, которые приходилось возить по Каме за 20–30 км. В конце 1941 г. для решения проблемы транспортировки дров предприятие

\* Корреспондирующий автор

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

начало постройку катера «Кожкомбинат». В 1948 г. для этой же цели был построен деревянный шитик, числившийся до 1954 г. Поскольку за указанные годы в отчете предприятия отсутствуют соответствующие суммы, пошедшие на увеличение баланса, можно сделать вывод, что оба судна строились своими силами. Поскольку Кожкомбинат не единственное предприятие города, занимавшееся судостроением, это позволяет идентифицировать Сарапул 1930–1940 гг. как центр судостроения на Каме. Во второй половине войны завод начал переходить на кузбасский уголь, и наличие собственного водного транспорта потеряло актуальность. Это наглядно демонстрируют цифры затрат на суда: если в начале войны завод тратил около 40 тыс. руб. в год, то к концу войны эта сумма снизилась в два раза. Судя по отчетам предприятия, оно пробовало использовать флот для транспортировки сена, стройматериалов и других грузов, но в итоге в 1956 г. было принято решение отказаться от своего флота.

**Ключевые слова:** Сарапульский кожевенный комбинат (завод), водный транспорт, Кама, навигация, Великая Отечественная война.