

Работы Ф.М. Казанского отличаются тщательным изучением источников и глубоким знанием объекта исследования – крестьянства, но в них нет всестороннего анализа расслоения зауральского крестьянства, например, он не говорит о влиянии социально-психологических, социально-культурных факторов на процессы дифференциации крестьянства, о том, как сами крестьяне оценивали эти процессы, он почти не уделяет внимания характеристике политического и культурного облика крестьян; это отчасти объясняется тем, Казанский писал как статистик, как экономист. Его исследования незаменимы для изучения критериев выделения социальных групп внутри крестьянства, особенностей расслоения зауральского крестьянства, для написания социально-экономической характеристики верхушки деревни. Труды Ф.М. Казанского являются для современных историков и литературой, и историческими источниками.

М.А.Филиппов, В.Н.Захаров, А.М.Филиппов
Екатеринбург

УРАЛЬСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ – АРСЕНАЛ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Машиностроение как отрасль уральской промышленности развилось во второй половине XIX в., когда стали действовать Машиностроительный завод в Екатеринбурге (завод Ягеса), Мотовилихинский – в Перми, Ижевский и Воткинский машиностроительные заводы.

К началу Великой Отечественной войны, в результате беспрецедентного по размаху бурного строительства в годы предвоенных пятилеток Урал уже представлял собой могучую производственную базу страны. Мощное развитие в довоенный период получило и машиностроение Урала. Три построенные в лесах с нуля завода-гиганта – Уралмаш, Уралвагонзавод и Челябинский тракторный стали основными в своих отраслях в стране. Были построены в основном Уфимский моторостроительный завод, Пермские моторы, Турбомоторный в Свердловске, Станкомаш в Челябинске и другие заводы. Урал увеличил объём своего промышленного производства в 10 раз по сравнению с 1913 г.

Однако в 1941 – 1943 гг. уральское машиностроение получило мощный импульс к своему развитию – небывалое в истории масштабное перебазирование больших и малых эвакуированных заводов с Запада, их развёртывание на Урале, перестройка предприятий на выпуск военной продукции умножили потенциал уральского машиностроения. С началом войны и строительство заводов, и вся жизнь пошла в другом измерении, сломались и так ударные сроки пуска цехов и агрегатов – счёт пошёл не на месяцы, а на часы и минуты. По существу многие заводы рождались заново.

В течение двух первых лет войны на Урал эвакуировано 788 заводов, в т.ч. в Свердловскую область – 212. Вдумайтесь в эту цифру – это колоссальный поток оборудования и людей, которых надо было принять, разместить, установить в существующих или построить новые цеха, запустить, обеспечить сырьём, электроэнергией и специалистами, дать людям крышу над головой и производить крайне необходимую стране продукцию для обороны в условиях тотальных недостатков продуктов, материалов, кадров, энергии – ежечасного будничного подвига работников.

Как иначе назвать повседневный, немереный труд вручную, когда буквально в чистом поле ставили станки, которые начинали работать? Руками подростков и женщин, освоивших сугубо мужские профессии (женщины работали даже горновыми у домны), выпускали снаряды для отцов и мужей, сражающихся на фронтах. Люди спали тут же, в неотопливаемых цехах, а ведь это были в своей массе пожилые люди, подростки, не достигшие призывного возраста, женщины и лишь небольшую часть ключевых должностей занимали специалисты, не пригодные к службе в Армии или имеющие бронь как уникальные специалисты.

«...На улице – 40 – 45 градусов мороза, но монтажные работы не прекращаются. Кирками, лопатами, ломami люди роют котлованы, сутками не выходят из цехов. Головной стан «Дуо-750» установлен за месяц с небольшим, хотя в мирное время это заняло бы полгода». Это было на Верхнесалдинском заводе, да и на любом уральском предприятии, где присутствовала атмосфера высокого духовного напряжения, полной беззаветной и бескорыстной самоотдачи в немислимых с точки зрения здравого смысла условиях всеобщего дефицита. Не зная отпусков и выходов при недостатке калорий и перекрывая нормы мирного времени порой не на 20 – 30%, а на 200 – 300%, выжимали невозможное из людей и оборудования.

Несколько примеров из жизни иллюстрируют колоссальный объём работы, выпавший на долю уральских тыловых предприятий в 1941 – 1942 гг., и труд машиностроителей и металлургов за пределами человеческих возможностей в последующие годы войны.

В августе-сентябре 1941 г. на производственной площадке только одного Синарского трубного завода разместились девять (!) эвакуированных заводов, в том числе оборудование металлургических и трубных предприятий Ленинграда, Днепропетровска. Никополь, освоена военная продукция, часто не соответствующая профилю завода, но необходимая фронту. Их сопровождали 7100 чел., на 20% больше общей численности довоенного населения всех заводских посёлков вместе взятых. Приходилось хозяевам уплотняться так, что самим порой негде было спать, а приезжим строить бараки и землянки. Голодные обмороки, работа без отпусков были обычным делом. Многим из них не повезло дожить до Победы.

Зарождение автомобильной промышленности на Урале произошло в первые месяцы войны, и иначе как героическим это событие не назовёшь. Эшелоны с оборудованием прибывали из Москвы на станцию Миасс Челябинской области с августа 1941 г. и разгружались у подножия Уральских гор буквально на голой земле. Началось строительство временных помещений для печей и станков и сооружение деревянных и засыпных барачков для рабочих и специалистов, сопровождавших технику. О каких-то бытовых удобствах не могло быть и речи. В бараках не было даже электричества, в первую очередь электроэнергия требовалась для запуска производства. Электричества в первые годы войны часто не было и в центре г. Свердловска – и хозяева квартир, и поселённые к ним «на уплотнение» эвакуированные собирались по вечерам у колеблющихся язычков пламени коптилок, деревянные заборы и многие сараи были использованы в качестве дров для отопления.

Первенец уральского автостроения – Уральский автомобильный завод, основанный по решению Государственного комитета обороны 30.11.1941 о строительстве в г. Миассе автотранспортного и литейного производств на базе эвакуированных цехов Московского автозавода им. И.В. Сталина, рождался в холоде и голоде в условиях жёсткой дисциплины военного времени. Тем не менее, уже в 1942 г. изготовлены первые коробки скоростей, двигатели и началось преобразование завода из автотранспортного в автомобильный. В июле 1944 г. с главного конвейера сошёл первый уральский автомобиль – знаменитая трёхтонка «ЗИС-5В», получивший впоследствии марку «УралЗИС» и успевший серьёзно повоевать на заключительном этапе войны.

Начальник строящегося, а затем действующего литейного цеха С.И. Берштейн, начальник плавильного отделения А.С. Филиппов, другие специалисты Московского автозавода и уральцы выплавляли первый металл в ещё недостроенном цехе, начинали производство отливок, построили и пустили в эксплуатацию литейный цех № 3, освоили производство моторов, а затем и автомобилей. Законы военного времени действовали несколько лет после войны, и специалисты, имевшие бронь, не имели право уволиться с завода, поэтому многие москвичи работали на заводе и после войны, а некоторые остались на Урале на всю жизнь.

На базе грузовика “ЗИС-5В” после улучшения его узлов создано семейство грузовых автомобилей ЗИС-5, ЗИС-21А, УралЗИС-352, УралЗИС-355М. Знаменитый горьковский конструктор А.А.Липгарт, автор легкового автомобиля «ГАЗ-М20» - «Победа» и 5 раз удостоенный Сталинских премий, работавший на УралАЗе в 1951 – 1953 гг., внес вклад в разработку и организацию производства грузового полноприводного автомобиля УралЗИС-355М. Среди многоцелевых машин он явился лучшим по проходимости.

Свердловский машиностроительный завод им. М.И.Калинина (ЗИК) тоже ведёт отсчёт своей истории с 1941 г. Московский оружейный завод им. М.И.Калинина (с 1928 г. – завод № 8) вырос в крупнейший оружейный завод в стране, обеспечивший конвейерный выпуск 37-мм., 45-мм., 85-мм. зенитных пушек для сухопутных войск и ВМФ страны. В 1941 г. оборудование и специалисты завода эвакуированы в Свердловск, где продолжился выпуск зенитных орудий. В период 1941 – 1945 гг. было выпущено 20 тыс. орудий. С 1945 г. под руководством главного конструктора Л.В.Люльева продолжены разработки новых зенитных пушек КС-18, КС-19, КС-30, КМ-52 и др. В конце 50-х гг. завод начал производство ракет 13Д, 20Д, ЗРК С-75.

Флагман химического машиностроения РФ – Уральский завод химического машиностроения – начал свою историю с 23 февраля 1942 г., когда на базе эвакуированного с оборудованием, материалами и людьми в августе 1941 г. киевского завода «Большевик» выпущена первая партия полковых миномётов в количестве 100 штук. Директором завода «Уралтяжмаш» назначен директор завода «Большевик» В.П.Курганов. Преодолевая все трудности, одновременно возводя стены цехов, монтируя прибывшее оборудование и организуя производственный процесс практически под открытым небом, коллектив завода сумел поставить первое оборудование для выплавки алюминия УАЗу и Нижнетагильскому коксохимическому комбинату уже в октябре 1941 г.

В годы войны Ижевский машиностроительный завод (“Ижмаш”) производил стрелковое оружие, авиационные пушки, универсальный пулемет Березина, увеличив к 1943 г. выпуск винтовок в 9 раз.

Предприятие «Пермские моторы» вошло в строй действующих предприятий Перми в 1936 г. как Пермский завод авиационных моторов. В период войны был одним из основных производителей двигательных установок для военных самолётов. В послевоенный период завод был реконструирован и расширен; с 1955 г. начал выпускать ракетные двигатели, моторы для известных фирм Ту, Ил, МиГ, вертолётов Ми, для ракеты-носителя “Протон” и др.

Уральский турбомоторный завод – одно из ведущих предприятий РФ по проектированию и производству энергетического оборудования, основанный в 1938 г. как Уральский турбинный в г. Свердловске, получил второе рождение в 1941 г., когда на заводе было размещено оборудование и кадры эвакуированных Кировского и Харьковского турбогенераторного заводов, был организован выпуск дизелей для танков Т-34. В центре города был отчетливо слышен, особенно в утренние и вечерние часы, непрерывный рёв десятков двигателей, проходящих испытания на открытом воздухе. После войны получили развитие два производства — дизельное и турбинное, которые действуют и поныне.

Уральский оптико-механический завод тоже основан в конце 1941 г. в г. Свердловске на базе родственного предприятия, эвакуированного из Москвы. В 1942 – 1943 гг. выпущено 17 моделей вооружений, в т.ч. разработаны и освоены в серийном производстве авиационные прицелы для бомбометания П-8, впервые основанные на принципах автоматического ввода входных параметров.

Год рождения Уральского приборостроительного завода также 1941, он создан в г. Свердловске на базе эвакуированного московского завода “Метроном”. После войны осуществлена техническая реконструкция, завод стал одним из основных предприятий, серийно выпускающих электронную технику, входящую в состав бортовых систем управления на боевых и гражданских самолётах.

Уральский вагоностроительный завод (УВЗ) строился в годы индустриализации в Нижнем Тагиле и в 1936 г. начал выпускать грузовые вагоны. С начала войны на его площадях размещено оборудование танкового производства харьковского завода. В декабре 1941 г. УВЗ отправил на фронт первый эшелон с танками Т-34, став крупнейшим производителем танков в СССР. Большую помощь в расширении производства оказал эвакуированный на Урал Институт электросварки АН УССР, который разработал и внедрил в производство под руководством Е.О.Патона автоматическую электросварку танковых корпусов, позволившую перевести изготовление танков на поток. На заводе действовали 144 поточные линии, что позволило за годы войны изготовить для фронта 35 тыс. танков. После войны завод оставался самым крупным предприятием военно-промышленного комплекса, которое выпускало танки Т-54, Т-55, Т-62, Т-72, Т-90 и другую гусеничную технику.

Челябинский тракторный завод — крупнейшее предприятие отрасли в период индустриализации, вступившее в строй в 1933 г. До 1937 г. выпускал тракторы С-60 с лигроиновым двигателем мощностью 60 л.с.. После реконструкции в 1937 г. впервые в стране начал выпускать дизельные тракторы мощностью 65 л.с., которые были удостоены высшей награды — "Гран-при" на Всемирной выставке в Париже (1937). В 1940 г. с главного конвейера сошел 100-тысячный трактор. С начала войны в состав ЧТЗ вошли эвакуированные заводы — Кировский из Ленинграда и моторный из Харькова и на заводе было налажено поточное производство и конвейерная сборка танков. Завод производил различные типы танков — Т-34, КВ, ИС, самоходных артиллерийских установок (САУ), дизельных двигателей и запасных частей. За годы войны завод выпустил 18 тыс. танков и САУ, 48,5 тыс. танковых двигателей.

Завод «Станкомаш» был построен в Челябинске в 1935 г. для производства токарно-винторезных станков. В годы ВОВ станкостроительный завод разделился на два завода - № 78 и № 200, которые изготавливали корпуса и башни танков, боеприпасы различного назначения, производили ремонт прибывших с фронта танков. В послевоенные годы началось широкое освоение мирной продукции — нефтяных буровых установок, сельскохозяйственной техники (культиваторов, борон, лемехов), токарно-винторезных станков.

Уфимский моторостроительный завод работает с 1935 г., когда были выпущены первые 10 комбайновых моторов и 5 дизель-моторов. В 1938 г. выпуск моторов увеличился до 8 тыс. В 1939 – 1941 гг. завод стал предприятием оборонного значения № 184. Производство было переведено на изготовление авиационных моторов. В 1941 г. на его территорию были эвакуированы оборонные заводы из Москвы, Ленинграда, Рыбинска и создано объединённое предприятие Уфимский завод № 23. В годы войны предприятие освоило и выпустило 97 тыс. моторов М-105 и его модификаций для самолётов ЛаГГ-3, Як и др.

После войны было освоено производство турбокомпрессорного осевого двигателя РД-10, РД-45Ф, РД96, ВК-1 и др., которыми оснащались самолёты конструкторов А.Н.Туполева, А.С.Яковлева, Н.Н.Поликарпова, С.А.Лавочкина, А.И.Микояна, С.А.Ильюшина и др.

Уральский завод транспортного машиностроения построен в 40-х гг. XIX в. в Екатеринбурге. Выпускал паровые машины для горнодобывающей промышленности. С началом войны на площадке завода разместили оборудование Московского танкового, автомобильного и Подольского машиностроительных заводов, и предприятие получило название "Свердловский завод № 37". Выпускались танки Т-60. В 1942 г. завод вошёл в состав Уралмашзавода и начал производить танки Т-70 и Т-34, самоходные артиллерийские установки (САУ), поставлял узлы, детали для танков и САУ, выпускаемых Уралмашзаводом.

Уральский завод тяжёлого машиностроения. Крупнейшее предприятие тяжёлого машиностроения РФ. Построен в 1928 – 1933 гг. За предвоенный период освоено более 80

новых типов машин, половина из которых была произведена впервые в СССР. Главной продукцией завода стало оборудование для металлургических, химических, машиностроительных, нефтедобывающих, угледобывающих и других предприятий страны. В годы 2-й пятилетки завод изготовил станы горячей и холодной прокатки металла для Магнитогорского, Запорожского, Чусовского и других заводов, оборудование и краны для Московского метро, для обогатительных фабрик Ревды, Риддера, Балхаша, экскаваторы, мощные парогидравлические прессы и др. С первых дней войны УЗТМ, перестроив технологию производства, начал выпускать тяжелые танки КВ, освоил выпуск башен, а затем приступил к серийному производству танков Т-34 и самоходных артиллерийских установок (САУ). За годы войны освоен выпуск 6 типов корпусов для танков, 12 типов конструкций САУ.

Установка, освоение нового оборудования и технологий, на которые в мирное время отводились месяцы, производилось в сутки, а иногда в считанные часы. Один характерный пример мобилизации людских и производственных ресурсов: в начале войны необходимо было срочно установить эвакуированное станочное оборудование для изготовления прицелов самоходных пушек. С этой целью с участием главного инженера завода А.Л.Кизимы (которому в ту пору было менее 30 лет) выбрали помещение одного из цехов. Директор спросил на оперативке, сколько нужно времени для освобождения территории цеха от старого оборудования. Начальники цехов ответили, что потребуется около двух месяцев для демонтажа станков и оборудования. Директора это естественно не устроило – на него смотрела вся страна всевидящим и беспощадным оком Верховного главнокомандующего. Тогда бригадир рабочих цеха (впоследствии директор УЗТМ П.Р.Малафеев) сказал, что справится за неделю. На следующий день главный инженер пришёл в цех проверить, как разворачивается работа и увидел пустой цех, готовый к установке новых станков: организаторский талант и энергия молодого рабочего (ровесника главного инженера) сделали немислимую в условиях мирного времени работу за сутки круглосуточного ударного труда энтузиастов.

Наряду с военной продукцией завод поставлял и металлургическое оборудование. Всего за годы войны для развивавшейся на Урале и в восточных районах страны черной и цветной металлургии завод изготовил и поставил 25 тыс.т. специального оборудования. С конца 1940-х гг. на заводе начато проектирование и выпуск шагающих экскаваторов ЭШ-14/65, которые работали на стройках Волго-Донского судоходного канала и в горнодобывающих отраслях.

Завод № 9 (г. Свердловск). Артиллерийский завод № 9 с ОКБ-9, возглавляемый генералом-уральцем Ф.Ф.Петровым, были образованы в 1942 г. С 1958 по 1996 гг. завод входил в состав Уралмашзавода как мелкосерийное производство. С 1996 г. стал вновь самостоятельным предприятием. В годы Великой Отечественной войны на заводе были разработаны и в больших количествах поставлены армии гаубицы М-30 и Д-1. Пушками вооружались самоходные артиллерийские установки СУ-85, СУ-100, СУ-122 и ИСУ-152, а также лучшие в то время танки Т-34, ИС-1 и ИС-2. В послевоенные годы на вооружение поставлены противотанковые пушки Д-44, Д-48, самодвижущие пушки СД-57 и СД-44, пушка-гаубица Д-20 и пушка Д-74. Все отечественные танки были вооружены пушками, разработанными на заводе № 9. На заводе разработаны самая массовая гаубица 2А18 и орудия для самоходных гаубиц 2С1 и 2С3. Орудия, разработанные на заводе, находятся на вооружении в 51 стране мира.

Шадринский автоагрегатный завод основан в 1941 г. на базе эвакуированных Московского карбюраторного и ряда цехов автозавода. В годы войны выпускал продукцию для фронта.

Ожно-Уральский машиностроительный завод основан в 1942 г. в г. Орске Оренбургской области, на базе эвакуированного оборудования Ново-Краматорского машиностроительного и Ленинградского завода подъемно-транспортного машиностроения. В 1943 г. вступили в строй электростале-чугуно-литейный, кузнечно-

прессовый, модельный и другие цехи. Основная продукция — оборудование для металлургической промышленности: коковыткатывателей, прокатных станов, 40 и 80-тонных конвертеров, плавильных и агломерационных машин, сталеразливочных ковшей и др.

На Урале накануне войны производилось около 20% чугуна, стали, проката, 40% алюминия, 13% электроэнергии. Уже в 1942 г. доля Урала в производстве металлопродукции кардинально изменилась — около 60% чугуна, стали, проката, 100% алюминия, более 30% электроэнергии. Урал давал 40% всей военной продукции страны, став фактической кузницей Победы. За этими сухими цифрами встает безграничная самоотверженность, самоотдача, изобретательность советских людей, не ожидавшие наград и званий, их вера и потрясающая выносливость.

Трудно подсчитать, во сколько раз вырос выпуск машиностроительной продукции в военные годы на Урале, поскольку из-за её специфики его надо отсчитывать от нуля на многих заводах. Невозможно и переоценить роль эвакуированной промышленности в становлении и развитии уральских заводов, важный, порой решающий вклад специалистов из Украины, Белоруссии, Ленинграда, Центра в пуске и создании родственных предприятий Урала. Пуск и освоение крупнейших, часто уникальных по сложности производств в условиях ограниченных материальных и людских ресурсов потребовали нетривиальных технических и организационных решений.

В этот исторический период выдвинулись и сформировались молодые, но выдающиеся организаторы и руководители целых отраслей промышленности: наркоматов вооружений, боеприпасов и танковой промышленности — В.А.Мальшев, Д.Ф.Устинов, И.М.Зальцман, много работавшие на Урале. Многие эвакуированные специалисты стали во главе заводов, цехов, главными специалистами, конструкторами боевой техники.

Взять хотя бы трёх легендарных директоров великих заводов — Уралвагонзавода, Уралмаша и Челябинского тракторного, обеспечивших танками и самоходными орудиями Советскую Армию — Ю.Е.Максарёва, Б.Г.Музрукова и И.М.Зальцмана. Все трое прибыли на Урал из Ленинграда, с Кировского завода (всем было по 36 – 38 лет). Не будет преувеличением сказать, что им лично в большой степени обязан советский народ победой в Великой Отечественной войне, не менее, а может и более, чем прославленным полководцам, водившим эти лучшие в мире бронированные машины в бой. Именно они воплотили на практике в массовом производстве гениальные разработки харьковских и ленинградских конструкторов М.И.Кошкина, А.А.Морозова, Н.Л.Духова, Ж.Я.Котина и др.

Трое последних работали в годы войны на ЧТЗ и УВЗ. Железная воля этих людей, запредельная работоспособность, организаторский и инженерный талант позволили им мобилизовать все технические и человеческие ресурсы на выполнение в немыслимо короткие сроки планов отправки превосходных образцов новой техники — танков Т-34, признанного лучшим танком второй мировой войны, КВ, ИС, самоходок СУ-122, СУ-85, СУ-100 — на фронт в требуемых количествах, обеспечив тем самым количественное и качественное превосходство бронированных машин над самой мощной к началу войны армией вермахта.

В.Н.Захаров, главный металлург Уралмаша в 1976 – 1986 гг., слышал от Б.Г.Музрукова, что когда последний вместе с Ю.Е.Максарёвым в 1941 г. прилетели в Москву по вызову Сталина на одном самолёте, тот запретил им впредь летать вместе, понимая их важную роль в бесперебойной работе обоих предприятий и проблемы, которые возникнут, если немцы собьют самолёт. Ю.Е.Максарёв, Б.Г.Музруков и И.М.Зальцман получили генеральские погоны, им по заслугам присвоены звания Героев Социалистического Труда, они награждены многими высшими орденами, все трое получили Сталинские премии.

Нельзя не упомянуть и других капитанов военной промышленности: на ЗИКе — М.В.Лаврова, на УАЗе — Е.П.Славского (впоследствии трижды Героя Социалистического

Труда, министра среднего машиностроения СССР), Первоуральского новотрубного завода – Я.П.Осадчего и Н.А.Тихонова (впоследствии председателя Совета Министров СССР), на Нижнетагильском металлургическом заводе – Ф.Ф.Рязанова, Ф.А.Радкевича – на ВИЗе, Г.Ф.Слободина – на Каменск-Уральском заводе ОЦМ, С.А.Журавлёва – на Нижнесалдинском металлургическом и многих других. Велика была как никогда и роль учёных в освоении новых технологий. Рядовые труженики заводов проявляли чудеса выдумки и смекалки, которые помогали выстоять в невыносимых условиях. Многие москвичи, украинцы, ленинградцы после войны остались на Урале, внесли весомый вклад в развитие и славу уральской промышленности.

Испытываешь гордость за наших предков-земляков – выдержали все лишения, преодолели все испытания, но выстояли, создали большую уральскую промышленность, машиностроение и металлургию, которые, дали героической Советской Армии оружие и боевую технику в нужном количестве и сыграли решающую роль в сломе стальной, хорошо отлаженной машины фашизма. Сменилось несколько поколений потомков тех технарей военного призыва, которые сделали Урал опорным краем державы, но их дух, стойкость, интеллект и работоспособность, генетически заложенные в уральском характере, живы и дают новые плоды в возрождающейся после слома эпох уральской промышленности.

В.А. Ховрина
Пермь

КАМСКИЕ РЕЧНИКИ В 1930-е ГОДЫ **(по материалам семейного архива)**

Объектом исследования стали Кама и камские речники в 30-е гг. XX в. Оценка общественно-политической жизни СССР в эти годы неоднозначна. Все стройки индустриализации, все инновации того времени были основаны на труде и жизни миллионов людей. О реалиях повседневности мы можем узнать из устных источников, из воспоминаний тех, кто жил в то время. Прикоснуться к настоящей истории 1930-х гг. позволили воспоминания Геннадия Ивановича Ховрина, потомка камских речников. Целью данной работы было исследование повседневной жизни камского речника в 1930-е гг. в условиях форсированной индустриализации на Урале.

Развитие речного транспорта Камы было теснейшим образом связано с процессами индустриализации Урала. В годы первой пятилетки началось создание второй угольно-металлургической базы на востоке страны. На Урале стали бурно развиваться металлургия, машиностроение, химическая и другие отрасли промышленности.

XVII съезд партии в феврале 1934 г. утвердил второй пятилетний план развития народного хозяйства, в котором большое внимание уделялось речному флоту. Перед речным транспортом были поставлены новые недостижимые задачи, в частности, почти в 2,5 раза поднять грузооборот при увеличении флота только в 1,5 раза. Всё остальное возлагалось на плечи речников.⁷⁷⁸

В конце 1930-х гг. бесхозяйственность, неорганизованность, неумение работать приобрели злоеущую окраску, стали трактоваться как преступления против Советской власти. Многие речники были репрессированы. В навигацию 1937 г., летом, при буксировке плота по реке Белой была допущена авария: хвост плота разбило о бок «быка» (мостовой опоры). Капитана А.А. Чижидова осудили на 10 лет, В.В. Ромашева, оправдали, после чего он уволился с речного транспорта.⁷⁷⁹

Изменения коснулись и организации труда. В 1931 г. Пермская пристань получила первые за всю свою историю перегрузочные механизмы. Появилась новая профессия на

⁷⁷⁸ Шли большие караваны // Большая Волга. 2003. 29 авг. № 30.

⁷⁷⁹ Ромашов Виктор Васильевич. История нашей семьи: мемуары (рукопись) // Архив автора. С. 10.