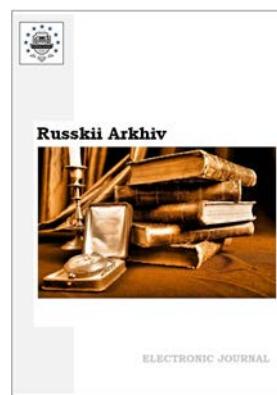


Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA
Russkii Arkhiv
Has been issued since 1863.
E-ISSN: 2413-726X
2025. 13(1): 4-11

DOI: 10.13187/ra.2025.1.4
<https://ra.cherkasgu.press>



Articles

The Orders on the Distribution of the “Kamlesosplav” Trust Fleet as a Source of Information on its Composition and Size in 1945–1950

Nicholas W. Mitiukov ^{a,*}

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

Abstract

The “Kamlesosplav” Trust made a significant contribution to the supply of timber to the lower Volga region, which was crucial for the post-war economic recovery of the region. Using the fleet allocation orders, this paper attempts to reconstruct the trust's fleet composition between 1945 and 1950. It is concluded that fleet allocation orders, in the absence of fleet management orders, are a valuable source for assessing the evolution of the fleet complement and identifying typos and other textual defects. The trust's fleet showed a clear and steady growth from 1945 to 1950. While in 1945–1946 the highest ship number was 108, in 1947 it was 118, then in 1948 it was 140. But even though the highest number did not increase in 1948–1950, the fleet was being filled with new vessels. These either had their own names or their numbers were assigned based on vacancies created by decommissioned vessels. Furthermore, a steady qualitative growth of the fleet was also observed. Mainly old, low-power kerosene or gasoline-powered vessels were being decommissioned, and new ones with 3D6 diesel engines (150 hp) or steamships (200 hp) were being acquired. All this points to an increase in the trust's productivity.

Keywords: “Kamlesosplav” Trust, Navigation, Water Transport, Post-War Economic Recovery.

1. Введение

Трест «Камлесосплав» оказал значительный вклад в снабжение Нижнего Поволжья древесиной, что имело большое значение в послевоенном восстановлении народного хозяйства региона. В работе на основе приказов о распределении флота производится попытка реконструкции судового состава треста периода 1945–1950 гг.

2. Материалы и методы

Основными материалами для анализа послужили архивные фонды треста, содержащие приказы о распределении флота на навигацию, хранящиеся в Государственном архиве Пермского края (ГАПК) и Управлении по делам архивов Администрации города Сарапула (СГА). Сведение данных приказов в табулированный вид и их изучение с помощью

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

методов системного анализа позволяет выявить опечатки текста, а также определить значения непропечатанных номеров.

3. Обсуждение

В настоящее время работы о тресте «Камлесосплав» крайне ограничены. Специализированных исследований нет, но имеются многочисленные упоминания об организации в научной литературе. В первую очередь, они связаны с персоналиями, местами работы которых значится трест, как, например, у Ю.Я. Дмитриева ([Ощепков и др., 1999](#)). В ряде работ трест рассматривается в ретроспективном экономическом аспекте, например при анализе логистических маршрутов поставки древесины ([Букина и др., 2023](#)). Много экономических вопросов поднимается в работах И.В. Зыкина, в частности, оплата труда в тресте ([Зыкин, 2014](#)), динамика численности работников ([Зыкин, 2020](#)) и др.

Ранее автор рассматривал приказы о распределении флота треста как источник для анализа численности флота Камлесоплава военного времени ([Митюков, Ким, 2023](#)). Данная публикация представляет собой попытку хронологически расширить рассматриваемый период обращением к послевоенным годам.

4. Результаты

29 апреля 1945 г. присваивались новые номера катерам, чьи номера дублировались. Орлинский рейд: № 16 стал № 99; Такелажно-транспортная контора «Вишхимз» стала «Камой», «Ижорец» – № 13; Куйбышевское агентство № 70 – № 22, Саратовское № 45-б – № 55; Сталинградское № 3 – № 60, № 51-б – № 61; Астраханское № 429 – № 62, № 37-б – № 69 ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 96. Л. 27](#)). Приказ № 52 от 3 апреля 1945 г. распределял паромотофлот на навигацию 1945 г. ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 25. Л. 224-225](#)). В Таблице 1 приведены данные с новыми наименованиями.

Приказ № 224 от 8 августа 1946 г. расставлял паромоторный флот по ремонтным базам для проведения ремонта ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 137-138](#)). В Тюлькинском рейде два раза повторяется катер № 47, вид ремонта и сумма ремонта совпадают. Скорее всего, один раз должен быть указан какой-то из катеров, с этого года принятых на рейд (№ 92, № 95 или № 98). Аналогична ситуация и для № 78 – он указан у Такелажно-транспортной конторы и у Верхнекамской сплавной конторы, вид и сумма ремонта снова совпадают. Судно, скорее всего, числится у Такелажно-транспортной конторы, а у Верхнекамской должен был быть указан № 42. У Центральных ремонтных мастерских указано два катера, но у второго пропущен номер. Скорее всего, имеется в виду № 48, в 1947 г. числящийся здесь как разъездной. Пропущен номер и у катера Нытвенской судоверфи, где, скорее всего, имеется в виду № 22, в 1947 г. также числившийся как разъездной.

Приказ № 80 от 22 апреля 1947 г. расstanавливал флот на навигацию 1947 г. ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 173. Л. 99-99об.](#)). Относительно Керчевского рейда в разъездных судах указан № 73, который исправлен на № 83, поскольку № 73 указан также в буксируемых катерах того же рейда. У Усть-Язывинского рейда указаны катера «26 прим» и «1 прим» в сумме 172 л.с. Скорее всего, это новые катера № 117 и № 118, к моменту выхода приказа еще не успевшие получить номера.

Приказом № 86 от 22 апреля 1948 г. паромоторный флот расstanавливался на навигацию 1948 г. ([СГА. Ф. Р-409. Оп. 1. Д. 187. Л. 80-80об.](#)). У Рябининского рейда указан катер № 11, который как в предыдущие и последующие, так и в этот год числится у Орлинского рейда. Ясно, что в документе просто не пропечатан последний символ, и имеется в виду № 110 – все остальные номера типа 11X в этом году уже закреплены за другими рейдами. У Тюлькинского рейда составители ошиблись с цифрой, напечатав «56», а сверху «57». № 56 отпадает, он в этом году числится в Транзитной конторе.

Приказом № 89а от 21 апреля 1949 г. распределял флот на навигацию 1949 г. ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 48-б. Л. 257об.](#)). Каких-то вопросов, связанных с дублированием или отсутствием номеров, не возникает.

Приказ № 85 от 31 марта 1950 г. распределял паромоторный флот на навигацию 1950 г. ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 63. Л. 253-255](#)). В Лоинской сплавной конторе указан один новый катер, в Керчевском рейде – один, в Иньвеньском рейде – один, Обвинском рейде – один, Сарапульский рейд – один, в Сокольской сплавконторе – два, Саратовском агентстве –

один. Идентификацию этих объектов проще проводить на основе более поздних документов, поэтому в итоговой таблице они не указаны (см. [Таблица 1](#)).

Таблица 1. Состав флота «Камлесосплава» по структурным подразделениям в 1945–1950 гг.

Наименование	1945	1946	1947	1948	1949	1950
№ 1	ТК	ТК	Р ТК	—	—	Р ТК
№ 2	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 3	—	ТТК	ТТК	ТТК	ОБР	ОБР
№ 4	ТТК	ТТК	Р ТТК	Р ТТК	Р ТТК	Р ТТК
№ 5	КК	КК	КК	КК	КК	КК
№ 6	—	—	Р ТР	Р ТР	Р ТР	Р ТР
№ 7	Рек.	ТТК	—	ЛК	ЛК	ЛК
№ 8	ЦРМ	ЦРМ	ЦРМ	ЦРМ	ТК	ТК
№ 9	НР	НР	НР	НР	НР	НР
№ 10	НР	НР	НР	НР	НР	НР
№ 11	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР
№ 12	НР	НР	Р НР	?	Р ТК	Р КК
№ 13	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
№ 14	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 15	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 16	ТК	ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК
№ 17	СР	СР	СР	СР	СР	СР
№ 18	КР	КР	КР	КР	КР	КР
№ 19	НР	НР	Р НР	Р НР	Р НР	Р НР
№ 20	НР	НР	НР	НС	НС	НС
№ 21	ТР	Р ОрР	Р ОрР	Р ОрР	Р ОрР	
№ 22	ТК Сп.	НС?	Р НС	Р ОсР	Р ОсР	Р ОсР
№ 23	ОрР	КК	КК	—	—	ЛК
№ 24	ИР	Р ИР	Р ИР	Р ИР	Р ИР	Р ИР
№ 25	КК	КК	КК	КК	КК	КК
№ 26	ВК	ВК	Р ВВ	Р ВВ	Р ВВ	Р ВКК
№ 27	ОБР	ОБР	—	—	—	ЛК
№ 28	ТТК	ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК
№ 29	КК	КК	КК	КК	КК	КК
№ 30	ИР	ИР	ИР	ИР	НР	НР
№ 31	ИР	ТТК	ИР	ИР	НР	НР
№ 32	КР	КР	КР	КР	КР	КР
№ 33	—	ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК
№ 34	ИР	ИР	ИР	ИР	ИР	ИР
№ 35	ОсР	Р ОсР	Р ОсР	Р ОсР	Р ОсР	Р ОсР
№ 36	КР	КР	КР	КР	КР	КР
№ 37	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР
№ 38	ВК	ВК	Р ВВ	—	—	—
№ 39	КР	КР	Р КР	Р КР	Р КР	Р КР
№ 40	—	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК
№ 41	КР	КР	Р КР	—	—	—
№ 42	—	ВКК?	Р ВКК	Р ВКК	Р ВКК	Р ВКК
№ 43	ОБР	ОБР	ОБР	ОБР	ОБР	—
№ 44	ТК	?	Р СР	Р СР	Р СР	Р СР
№ 45	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 46	КР	КР	КР	КР	КР	КР
№ 47	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР

Наименование	1945	1946	1947	1948	1949	1950
№ 48	—	ЦРМ?	Р ЦРМ	Р ЦРМ	Р ЦРМ	Р ЦРМ
№ 49	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 50	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 51	ТК	?	Р ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК
№ 52	—	НР	Р НР	Р НР	Р НР	Р НР
№ 53	—	ТР	ТР	ТР	Р ТР	Р ТР
№ 54	—	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК
№ 55	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 56	—	ТТК	НС	ТК	ТК	ТК
№ 57	ТР	ТР	Р ТР	Р ТР	Р ТР	Р ТР
№ 58	—	СР	СР	СР	СР	СР
№ 59	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 60	ТТК Ар.	ИР	ИР	ИР	ИР	ИР
№ 61	ТК	ТК	—	—	—	—
№ 62	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 63	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 64	ТК	ТК	Р ТК	?	Р ТК	—
№ 65	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 66	—	—	РР	РР	УЯР	УЯР
№ 67	ТК	ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК	—
№ 68	ИР	ИР	ИР	ИР	ИР	ИР
№ 69	ТК Сп.	—	РР	РР	ЦРМ	ЦРМ
№ 70	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР
№ 71	НР	НР	НР	НР	ЛК	ЛК
№ 72	НР	НР	Р НР	Р РР	Р РР	Р РР
№ 73	КР	КР	КР	КР	КР	КР
№ 74	ИР	Р ИР	Р ИР	Р ИР	Р ИР	Р ИР
№ 75	ВКК	ВКК	Р ВКК	Р ВКК	Р ВКК	Р ВКК
№ 76	ОБР	Р ОБР	Р ОБР	Р ОБР	Р ОБР	Р ОБР
№ 77	КК	КК	Р КК	Р КК	Р КК	Р КК
№ 78	—	ТКК	Р ТТК	Р ТТК	Р ТТК	Р ТТК
№ 79	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 80	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК
№ 81	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 82	ИР	ИР	ИР	ИР	ИР	ИР
№ 83	—	ТР	Р КР	Р КР	Р КР	Р КР
№ 84	—	—	НР	НР	НР	НР
№ 85	—	—	ТТК	КК	КК	КК
№ 86	ТК	—	ИР	ИР	ИР	ИР
№ 87	—	—	РР	РР	РР	РР
№ 88	—	—	РР	РР	РР	РР
№ 89	—	—	КК	КК	КК	КК
№ 90	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 91	ОсР	Р ОсР	Р ОсР	Р УЯР	Р УЯР	Р УЯР
№ 92	—	—	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 93	ВКК	ВКК	Р ВКК	—	—	—
№ 94	ВКК	ВКК	Р ВКК	Р ВКК	Р ВКК	Р ВКК
№ 95	—	—	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 96	КР	КР	Р КР	—	—	—
№ 97	—	—	ТК	ТК	ТК	ТК
№ 98	—	—	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 99	ОпР	ОпР	ОпР	ОпР	ОпР	ОпР

Наименование	1945	1946	1947	1948	1949	1950
№ 100	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР
№ 101	Сп.	ИР	ИР	—	—	—
№ 102	—	—	РР	РР	УЯР	УЯР
№ 103	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 104	—	—	РР	—	—	—
№ 105	—	—	РР	—	—	—
№ 106	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 107	КК	КК	КК	КК	ВКК	ВКК
№ 108	ОбР	ОбР	ОбР	ОбР	ОбР	ОбР
№ 109	—	—	РР	?	РР	РР
№ 110	—	—	РР	РР	РР	РР
№ 111	—	—	РР	РР	РР	РР
№ 112	—	—	РР	РР	РР	РР
№ 113	—	—	ЛК	ЛК	ЛК	ЛК
№ 114	—	—	Р ЛК	Р ЛК	Р ЛК	Р ЛК
№ 115	—	—	Р ЛК	Р ЛК	Р ЛК	Р ЛК
№ 116	—	—	Р ЛК	Р ЛК	Р ЛК	Р ЛК
№ 117	—	—	УЯР?	УЯР	УЯР	УЯР
№ 118	—	—	УЯР?	Р УЯР	Р УЯР	Р УЯР
№ 119	—	—	—	ОрР	ОрР	ОрР
№ 120	—	—	—	ОбР	ОбР	ОбР
№ 121	—	—	—	ТТК	ТТК	ТТК
№ 122	—	—	—	РР	РР	РР
№ 123	—	—	—	РР	РР	РР
№ 124	—	—	—	УЯР	УЯР	—
№ 125	—	—	—	УЯР	УЯР	—
№ 126	—	—	—	ТК	ТК	ТК
№ 127	—	—	—	КР	КР	КР
№ 128	—	—	—	РР	РР	РР
№ 129	—	—	—	РР	РР	РР
№ 130	—	—	—	ИР	ИР	ИР
№ 131	—	—	—	УЯР	УЯР	УЯР
№ 132	—	—	—	ТК	ТК	ТК
№ 133	—	—	—	ТК	ТК	ТК
№ 134	—	—	—	ВКК	ВКК	ВКК
№ 135	—	—	—	РР	РР	РР
№ 136	—	—	—	ТР	ТР	ТР
№ 137	—	—	—	ТР	ТР	ТР
№ 138	—	—	—	ЛК	ЛК	ЛК
№ 139	—	—	—	ЛК	ЛК	ЛК
№ 140	—	—	—	ЛК	—	—
Коломна	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
Красный сплавщик	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
Колхозница	КК	КК	—	—	—	—
Пионер	СР	СР	Р СР	Р СР	Р СР	Р СР
Кама	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
Пограничник	ТК	ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК
Дозор	ТК	ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК	Р ТК
Ураган	ТК	ТК	ТК	—	—	—
Лермонтов	КР	?	НР	НР	НР	НР
Комсомолец	—	СР	СР	СР	СР	КК
Сырка	—	—	—	ТТК	ТТК	—

Наименование	1945	1946	1947	1948	1949	1950
Киев	—	—	—	ТК	ТК	ТК
Клевщик	—	—	—	—	КК	КК
Моряк	—	—	—	—	ТК	ТК
Буксировщик	—	—	—	—	—	СР
Сталинградец	—	—	—	—	—	ТК
Борис	—	—	—	—	—	ТК
Керчево	—	—	—	—	—	ТК

ВКК – Верхнекамская сплавная контора

ВК – Вишерская сплавная контора

ИР – Иньвенский рейд

КК – Камский лесоперерабатывающий комбинат

КР – Керчевский рейд

ЛК – Лоинская сплавная контора

НР – Ново-Ильинский рейд

НС – Нытвэрская судоверфь

ОБР – Обвинский рейд

ОрР – Орлинский рейд

ОсР – Осинский рейд

РР – Рябининский рейд

СР – Сарапульская сплавная контора, Сарапульский рейд

ТТК – Такелажно-транспортная контора.

ТК – Транзитная контора: до 1947 г. и с 1950 г. состоит из агентств: Сокольского, Саратовского, Куйбышевского, Сталинградского и Астраханского.

ТР – Тюлькинский рейд

ЦРМ – Центральные ремонтные мастерские

УЯР – Усть-Язывинский рейд

Р – разъездной

5. Заключение

Приказы о распределении флота в отсутствии приказов об управлении флотом являются ценным источником, позволяющим оценить эволюцию судового состава. Для выявления опечаток и прочих дефектов текста приказов, вся информация была сведена в таблицу, анализ которой позволяет сделать ряд предположений.

В ней условно показано для № 60, что он сдан в аренду (Ар.), но уже на будущий год появился новый катер с тем же номером. Катер № 7 в 1945 г. поставлен на реконструкцию (Рек.), возможно, именно из-за этого он в 1948 г. числится в Такелажно-транспортной конторе, где проводилась эта реконструкция. В 1949 г. судно вообще не указано, возможно, оно было списано из-за нецелесообразности работ. Катер № 1, скорее всего, списан в 1947 г., а в 1950 г. появилось уже новое судно под тем же номером. В этот период Сокольское агентство приняло в свой состав Сокольский рейд треста «Вятскополянлес», с которым было передано много новых судов. № 1, вероятно, был одним из них.

Ряд катеров имеют пропуски в год, возможно, связанные с передачей от одного рейда другому, или с длительным ремонтом. Это катера № 12, № 44, № 51, № 64, № 109 и «Лермонтов».

В период 1945-1950 г. наблюдается четкий и устойчивый рост флота треста. Если в 1945–1946 гг. высший номер судов № 108, в 1947 г. – № 118, то в 1948 г. это № 140. Виден рост почти на треть. Но даже несмотря на то, что в 1948-1950 гг. высший номер не увеличивается, идет насыщение флота новыми судами. Они имеют собственные имена, или их номера назначаются в соответствии с появившимися вакансиями от списанных судов. Кроме того, прослеживается и устойчивый качественный рост флота. Списываются в основном старые керосиновые или бензиновые маломощные суда, получают новые с дизелем ЗД6 (150 л.с.) или пароходы (200 л.с.). Все это указывает на рост произвольности треста.

Большое значение имеет реконструкция биографий судов, переданных из Волжской флотилии в 1943 г. Всего трест получил шесть бывших катерных тральщиков ([Митюков, Ким, 2023](#)):

- КАТИЩ-429 – бывший «Юрьевец»;
- КАТИЩ-435 – бывший «Кренкель»;
- КАТИЩ-436 – бывший «Ураган»;
- КАТИЩ-437 – бывший «Пограничник»;
- КАТИЩ-438 – бывший «Дозор»;
- КАТИЩ-439 – бывший «Чепца».

Из таблицы видно, что в ней фигурируют четыре из шести судов. «Кренкель» передали в 1945 г. в хозяйства освобожденных регионов, а «Чепца» списана в этом же году. Три катера получили наименования, которые они имели до мобилизации, из которых «Ураган», использовавшийся как буксирный, списали в 1948 г.; «Дозор» и «Пограничник», использовавшиеся как разъездные, благополучно работали до 1950 г. Еще один катер, бывший «Юрьевец», получил в Камлесославе традиционный для треста номер – № 62. Он эксплуатировался как буксирный до 1950 г.

Литература

[ГАПК](#) – Государственный архив Пермского края.

[СГА](#) – Управление по делам архивов Администрации города Сарапула.

[Букина и др., 2023](#) – Букина Т.В., Букин Е.К., Третьякова Е.А. Транспортный каркас лесозаготовки как ключевой фактор развития лесной промышленности Пермского края // *Всероссийский экономический журнал*. 2023. № 4. С. 25-43.

[Зыкин, 2014](#) – Зыкин И.В. Оплата труда в лесопромышленном комплексе Уральского региона в 1930-х годах // *Вестник Череповецкого государственного университета*. 2014. № 3 (56). С. 31-35.

[Зыкин, 2020](#) – Зыкин И.В. Динамика численности работников и комплектование коллективов предприятий лесопромышленного комплекса Советского Союза в 1930-е гг. // *Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки*. 2020. № 1. С. 58-68.

[Митюков, Ким, 2023](#) – Митюков Н.В., Ким Ю.Л. Флот треста Камлесослав в 1939–1948 гг. // *Судостроение*. 2023. № 3 (868). С. 70-78.

[Ощепков и др., 1999](#) – Ощепков Г.С., Ширнин Ю.А., Полянин В.Я., Войтко П.Ф. К 80-летию со дня рождения Юрия Яковлевича Дмитриева // *Известия вузов. Лесной журнал*. 1999. № 1. С. 136-138.

References

[GAPK](#) – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraya [State Archives of Perm Krai].

[SGA](#) – Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula [Archives Department of the Sarapul City Administration].

[Bukina i dr., 2023](#) – Bukina, T.V., Bukin, E.K., Tretyakova, E.A. (2023). Transportnyj karkas lesozagotovki kak klyuchevoj faktor razvitiya lesnoj promyshlennosti Permskogo kraja [The transport framework of logging as a key factor in the development of the forestry industry in Perm Krai]. *Vserossijskij ekonomicheskij zhurnal*. 4: 25-43. [in Russian]

[Mityukov, Kim, 2023](#) – Mityukov, N.V., Kim, Yu.L. (2023). Flot tresta Kamlesosplav v 1939–1948 gg. [The Kamlesosplav Trust Fleet in 1939–1948]. *Sudostroenie*. 3(868): 70-78. [in Russian]

[Oshchepkov i dr., 1999](#) – Oshchepkov, G.S., Shirnin, Yu.A., Polyanin, V.Ya., Vojtko, P.F. (1999). K 80-letiyu so dnya rozhdeniya Yurya Yakovlevicha Dmitrieva [On the 80th Anniversary of the Birth of Yuri Yakovlevich Dmitriev]. *Izvestiya vuzov. Lesnoj zhurnal*. 1: 136-138. [in Russian]

[Zykin, 2014](#) – Zykin, I.V. (2014). Oplata truda v lesopromyshlennom komplekse Ural'skogo regiona v 1930-h godah [Wages in the Forestry Complex of the Ural Region in the 1930s]. *Vestnik Cherepoveckogo gosudarstvennogo universiteta*. 3(56): 31-35. [in Russian]

[Zykin, 2020](#) – Zykin, I.V. (2020). Dinamika chislennosti rabotnikov i komplektovanie kollektivov predpriyatiy lesopromyshlennogo kompleksa Sovetskogo Soyuza v 1930-e gg. [Dynamics of the number of employees and staffing of enterprises of the forestry complex of the Soviet Union in the 1930s]. *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Istoricheskie nauki*. 1: 58-68. [in Russian]

Приказы о распределении флота треста «Камлесосплав» как источник о его составе и численности в 1945–1950 гг.

Николай Витальевич Митюков^a *

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

Аннотация. Трест Камлесосплав оказал значительный вклад в снабжение Нижнего Поволжья древесиной, что имело большое значение в послевоенном восстановлении народного хозяйства региона. В работе на основе приказов о распределении флота производится попытка реконструкции судового состава треста периода 1945–1950 гг. Сделан вывод о том, что приказы о распределении флота в отсутствии приказов об управлении флотом являются ценным источником, позволяющим оценить эволюцию судового состава, а также выявить опечатки и прочие дефекты текста. В период 1945–1950 гг. наблюдается четкий и устойчивый рост флота треста. Если в 1945–1946 гг. высший номер судов № 108, в 1947 г. – № 118, то в 1948 г. это № 140. Но даже несмотря на то, что в 1948–1950 гг. высший номер не увеличивается, идет насыщение флота новыми судами. Они имеют собственные имена или их номера назначаются в соответствии с появившимися вакансиями от списанных судов. Кроме того, прослеживается и устойчивый качественный рост флота. Списываются в основном старые керосиновые или бензиновые маломощные суда, получаются новые с дизелем ЗД6 (150 л.с.) или пароходы (200 л.с.). Все это указывает на рост производительности треста.

Ключевые слова: трест «Камлесосплав», навигация, водный транспорт, послевоенное восстановление хозяйства.

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