

Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA  
History and Historians in the Context of the Time  
Has been issued since 1992.  
E-ISSN: 2310-6239  
2025. 34(1): 11-21

DOI: 10.13187/hhct.2025.1.11  
<https://hhct.cherkasgu.press>



## The Uralzapadles Trust Fleet in 1934–1936

Nikolay W. Mitiukov <sup>a, \*</sup>

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

### Abstract

In December 1934, the People's Commissariat for the Forestry Industry decided to dismantle the network of timber rafting trusts across the country, transferring their functions to logging trusts. In December 1936, this measure was deemed erroneous, and the timber rafting trusts were restored. For Kama water transport, this meant the temporary liquidation of the Kamlesosplav Trust, whose timber rafting functions had been performed by the Uralzapadles Trust from 1934–1936. During these two years, the trust became one of the largest shipowners on the Kama River. Using a tabular analysis of the Uralzapadles fleet distribution orders, this paper reconstructs the biographies of the trust's vessels. It is shown that, since the trust struggled to operate the fleet it inherited, its numbers remained virtually unchanged. Several vessels were decommissioned, and several were built internally. Uralzapadles basically returned the fleet it had previously received to Kamlesosplav. However, as for the Volga transit agencies, only two boats from the former fleet returned; all the others were likely dispersed to the Volga entities, and therefore, in 1936, Kamlesosplav received a virtually new transit fleet.

**Keywords:** timber rafting, Kamlesosplav trust, Uralzapadles trust, navigation, fleet.

### 1. Введение

В декабре 1934 г. Наркомлеспром ликвидировал сеть лесосплавных трестов, передав их функции лесозаготовительным трестам. Но уже в декабре 1936 г. осознав ошибочность этого мероприятия, лесосплавные тресты заново организовали. Относительно камского водного транспорта этот период, когда трест Камлесосплав приостановил свою деятельность, трест Уралзападлес стал обладателем самого крупного за всю его историю флота.

### 2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили фонды Государственного архива Пермского края: фонды треста Камлесосплав (ГАПК. Ф. Р-1006) и треста Уралзападлес (ГАПК. Ф. Р-1074). Поскольку в рассматриваемой подборке документов приказы по управлению флота сохранились крайне эклектично, не создавая системной картины эволюции флота, для анализа выбирались документы по распределению флота. В основном это происходило в двух случаях: весной при закреплении флота у структурных подразделений на навигацию, и осенью – на зимний ремонт. Для выявления опечаток и неточностей источника, сведения о судах заносились в таблицу.

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

### 3. Обсуждение

В настоящее время специальные исследования относительно треста Уралзападлес отсутствуют, он лишь эпизодически упоминается в ряде исследований. Так в работе И.А. Лавровой трест упоминается в связи с организацией им детских домов (Лаврова, 2008), у И.В. Зыкина в контексте партийной работы по повышению квалификации работников лесной промышленности (Зыкин, 2019). С последней работой отчасти перекликается статья С.С. Ештыгановой, посвященная Поволжскому лесотехническому институту им. М. Горького. Автор отмечает, что этот институт стал кузницей кадров лесной промышленности 1930-х гг. (Ештыганова, 2021). Ряд работ посвящен проблемам руководящих кадров в лесотехнической промышленности Урала, таким как управленческая этика (Димони, 2024), коррупция (Сушков, Пьянков, 2021) и др. Интересно также участие лесной промышленности Урала в Великой Отечественной войне (Марасанова, 2021).

### 4. Результаты

3 декабря 1934 г. Наркомат лесной промышленности издал приказ № 712 о ликвидации лесосплавных трестов. На основании его вышел приказ треста Камлесосплав № 148 от 10 декабря 1934 г. по которому ликвидировались сплавные конторы треста (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 2а. Л. 4). В основном флот хозяйства передавался тресту Уралзападлес. Так Камская сплавная контора Камлесосплава полностью переходила в Уралзападлес; Керчевская и Ново-Ильинская сплавконторы стали соответственно Керчевским и Иньвеньским рейдами Уралзападлес. Пермская такелажно-техническая контора стала Пермским рейдом Уралзападлеса. Все остальные сплавконторы преобразовывались в леспромхозы (ЛПХ) с подчиненностью по месту нахождения. Так Сарапульская сплавконтора стала Сарапульским ЛПХ треста Удмуртлес (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 2а. Л. 4). Что касается имевшегося флота, то в основном он перешел в состав Уралзападлес.

В соответствии с приказом от 15 декабря 1933 г. Камлесосплав, для зимнего ремонта флот закреплялся за следующими сплавконторами.

Кацинская № 5 и № 7.

Керчевская № 38, № 40 и три новых вновь полученных катеров.

Вишеро-Колвинская № 14, № 18, № 19, № 28.

Орлинская № 11, № 16, № 20.

Пермская № 2, № 3, № 4, № 8, № 10, № 12, № 13<sup>1</sup>, № 13<sup>2</sup>, пароход «Красный сплавщик», № 23, № 25, № 26, № 30, № 31, № 32, № 33, № 36, № 37, № 39.

Осинская № 15, № 34.

Сарапульская № 1, № 27, № 35.

Самарская № 415, № 78, № 57, № 417, № 426, мотолодка.

Саратовская мотолодка, буксирный корабль «Сплавщик», «Лоцман», № 4.

Сталинградская № 4,1 и № 1(а) (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 1а. Л. 15).

В данном приказе номера катеров 23 и 28 пропечатались плохо, но поскольку номера идут в порядке возрастания, получается, что № 28 у В.-Колвинской конторы, а № 23 у Пермской. В Керчевской сплавной конторе указаны три вновь полученных катера, номера которых не даются. Данные по распределению флота сведены в Таблице 1, колонка 1933.

Приказом Камлесосплава № 24 от 1 марта 1934 г. одновременно упорядочивалась система номеров треста и происходило закрепление катеров за сплавконторами.

Пермская ТТК: пароход «Красный сплавщик», № 2, № 3, № 4, № 8, № 10, № 13, № 18, № 19, № 20, № 25, № 26, № 30, № 31, № 32, № 33, № 34, № 36, № 37, № 40, № 43.

Сарапульская: № 1, № 15, № 27, № 35.

Ново-Ильинская: № 12, № 39.

Добрянская: разъездной катер «Косьвяк».

Сылвенская: № 22.

Орлинская: № 11, № 16, № 23.

Вишеро-Колвинская: № 14, № 28, № 42.

Керчевская: № 38, № 41.

Косинская —.

Гаинская: № 5, № 7.

На балансе Ново-Ильинской сплавконторы также числятся катера, зимующие в разных пунктах Волги, обеспечивающие транзит древесины. Все они получали новые номера.

Соколки: № 17 (б. № 415, двигатель «Интер»).

Камское устье: № 24 (б. № 417 «Интер»).

Ульяновск: № 21 (б. № 426 «Интер»).

Самара: № 6 (б. № 1 «Форд»), № 29 (б. № 57 «Бенц»).

Саратов: № 47 (б. б/н «Икегай»), № 48 (б. «Сплавщик» «Интер»), № 49 (б. «Лощман» двигатель – ?), № 50 (б. б/н «Аванс»), № 51 (б. б/н «Аванс»).

Сталинград: № 44 (б. № 78 «Бенц»), № 45 (б. № 1, двигатель – ?).

Астрахань: № 46 (б. № 4 «Бенц») (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 2а. Л. 190).

Данные по распределению флота и переименованиям сведены в [Таблице 1](#), колонка 1934. Катер № 46 – это явно бывший катер № 4 из Саратова, т.к. только этот номер был в предыдущем приказе явно написан без дополнительных знаков. Катер № 45, бывший № 1 – скорее всего № 1 (а) из Сталинграда приказа 1933 г. Катера без номера, получившие № 47, № 50 и № 51 годом ранее числились как мотолодки Самарской и Саратовской конторы. Еще одна лодка без номера остается катер № 4 из Сталинграда в предыдущем приказе. Катера № 41, № 42 и № 43 имеют высшие номера из имевшихся до перенумерации. Отсюда можно заключить, что это как раз три катера из нового судостроения, в предыдущем приказе указанные в Керчевской сплавконторе.

Приказом № 102 от 8 марта 1935 г. бывшие мотокатера Камлесосплава передавались на баланс хозяйств Уралзападлес.

Пермской такелажно-технической конторе: «Красный сплавщик», № 1, 2, 3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 54, 55, 56, 57.

Ново-Ильинскому рейду: № 39, 66.

Воткинскому ЛПХ: пароходы «Азин» и «Октябрь».

Добрянскому ЛПХ: № 60 (б. «Косьвяк»).

Березниковскому ЛПХ: № 16, 23, 59 (б. «Орлинец»).

Чердынскому ЛПХ: № 28, 65.

Керчевскому ЛПХ: № 38, 58 (б. «Кооператор»), 7, 2 (б. «Керчевец»).

Косинскому ЛПХ: № 6 (б. 6), 61 (б. «Ветерок»).

Гаинскому ЛПХ: № 5, 7, 22 (б. 9), 70 (б. 10).

Кунгурскому ЛПХ: № 71 (б. «Кустарь»).

Пермской лесобазе: № 67 (б. «Ударник»), № 68 (б. «Лесобаза»).

Зимующий в затоках Волги моторный флот передавался бывшим хозяйствам:

Самарское: № 17, 21, 24, 29, 69 (б. «Спа?»).

Саратовское: № 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53.

Сталинградское: № 44, 45.

Астраханское: № 46, 62 (б. «Пермь»), 64 (б. ??), 52 (в достройке).

Весь остальной флот поступает на баланс Пермской такелажно-технической конторы (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 4. Л. 640) ([Таблица 1](#), колонка 1935-1). Из опечаток можно указать, что по Керчевскому ЛПХ значатся катера № 7, 2 (б. «Керчевец»). Поскольку № 2 и № 7 уже имеются в таблице, это явная опечатка и имелся в виду № 72. По Самарскому хозяйству имеется катер № 69 (б. «Спа») – название не пропечатано, возможно имелся в виду «Спартак», который в последующем снова будет работать в Камлесосплаве, но поскольку данные его не известны, сказать об этом точно нельзя. По Астраханскому хозяйству имеется № 64, чье бывшее название не известно и № 52, находящийся в достройке. Но № 52 числится в Саратове, с другой стороны, в списке получается один вакантный номер – № 63, при чем номера перед ним и после него заполнены все без пропусков. В связи с чем можно предположить, что именно катер с этим номером и был в достройке. Кроме того, условно не показаны пароходы «Азин» и «Октябрь» Воткинского ЛПХ, поскольку ни до, ни после они более не упоминаются, а нами по ним были посвящены отдельные публикации.

Приказом № 139 от 31 марта 1935 г. на навигацию 1935 г. за хозяйствами закреплялись следующие катера (поскольку в течение года они могли переходить из хозяйства в хозяйство, их номера дублируются):

Верхняя Кама у Кирлеса: № 18, 19.

Гаинский ЛПХ: № 5, 6, 7, 20, 22 (б. № 9), № 70 (б. № 10).

Косинский ЛПХ: № 8, 10, 18, 30, № 61 (б. «Ветерок»).

Керчевский рейд: № 18, 19, 20, 31, 34, 36, 40, 38, 41, 58, 59, 72.

Соликамский ЛПХ: № 34.

Косинский ЛПХ: № 14, 43, 42, 33.

Чердынский ЛПХ: № 9, 31, 32, 65, 14, 33, 30.

Березниковский ЛПХ: № 11, 16, 23.

Кудымкарский ЛПХ: № 2.

Сивинский ЛПХ: № 4.

Добрянский ЛПХ: № 2, 3, 4, 60 (б. «Косьвяк»).

Пермский ЛПХ: № 25.

Кунгурский ЛПХ: № 2, 3, 4, 25, 55, 71.

Такелажно-транспортная контора: № 26, 13, 37, 57.

Ново-Ильинский рейд: № 8, 10, 12, 56, 66, 9.

Оханский ЛПХ: № 40.

Осинский ЛПХ: № 9, 15.

Сайгатский ЛПХ: № 27.

Сарапульский ЛПХ: № 1, 27, 35 (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 4. Л. 588; Таблица 1, колонка 1935-2).

Приказом № 372 от 3 сентября 1935 г. закреплялись леспромхозы и рейды для зимнего ремонта флота:

Техническая такелажная контора: «Красный сплавщик», № 8, 9, 10, 13, 27, 37.

Ново-Ильинский рейд: № 12, 39, 66.

Сарапульский ЛПХ: № 1, 35.

Осинский ЛПХ: № 15.

Пермский ЛПХ: № 54.

Кунгурский ЛПХ: № 26, 56, 71.

Добрянский ЛПХ: № 3, 55, 60.

Сивинский ЛПХ: № 4.

Кудымкарский ЛПХ: № 40.

Березниковский ЛПХ: № 11, 16, 23, 59.

Чердынский ЛПХ: № 14, 28, 33, 34, 42, 65.

Колвинский ЛПХ: № 32, 43.

Керчевский рейд: № 18, 19, 20, 36, 38, 58, 72.

Косинский ЛПХ: № 6, 61, 73.

Гаинский ЛПХ: № 5, 7, 22, 70.

Соликамский ЛПХ: № 41.

Пермская лесобаза: № 67, 68.

Катера № 2, 25 поставить на консервацию из-за нерентабельности.

На катерах № 27, 30, 31, 57 снять для замены изношенные двигатели (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 4. Л. 232) (Таблица 1, колонка 1935-3). Обращает на себя внимание двойное указание катера № 27: одновременно в Такелажно-транспортной конторе и выведенный в ремонт. Вероятно, это произошло из-за того, что на зиму судно перевели в Пермь из Сарапула.

В приказе № 432 от 14 октября 1935 г. еще раз указывались пункты зимнего ремонта судов. В отличие от предыдущего приказа, в нем также указывался несамоходный флот. Что касается мотокатеров, то отличия были следующие.

На Керчевском рейде: № 8, 9, 10, 58, 72.

У Березниковского ЛПХ отсутствовал № 59.

У Добрянского ЛПХ дополнительно указан катер «Лесоруб».

У Сивинского ЛПХ дополнительно указан катер № 38.

У такелажно-технической конторы: № 18, 19, 20, 36, 13, 27, 37, 31, 30, 57, «Красный сплавщик» и штабной катер.

У Кунгурского ЛПХ нет катеров № 26, 71.

У Ново-Ильинского рейда нет катера № 66.

У Осинского ЛПХ дополнительно указан катер № 26 (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 4. Л. 152) (Таблица 1, колонка 1935-4).

В материалах по реконструкции сплава треста Уралзападлес, составленных 15 августа 1936 г. имеется таблица характеристик судов. Данные по году постройки, мощности и марки двигателя сведены в Таблице 2, колонка 1936-1 (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 7. Л. 91-97). Первой частью списка идут катера переданные из Камлесосплава, вторая часть – от транзитных агентств. Среди последних имеется одно судно с пропущенным номером. Из транзитных агентств отсутствуют характеристики лишь у № 22 (бывший № 9), так что это вероятно он. У катеров № 3 и № 6 характеристики даются два раза. Катера № 2, № 3, № 4 с двигателями Андрос однотипные, поэтому выпадает катер с двигателем Икегай. № 6 с двигателем Форд – судно транзитных агентств, поэтому ошибка в номере также у катера с двигателем Икегай. Таким образом, однотипные катера с двигателями Икегай явно даются не под теми номерами. Но в таблице отсутствуют характеристики у катера № 34, возможно, не пробита вторая цифра. Возможно, также аналогичный сбой произошел и с № 66.

Приказом № 85 от 14 марта 1936 г. следовало приступить к эксплуатации катеров в навигации 1936 г. От мест зимовки судам предстояло выйти в пункты эксплуатации:

- № 19, № 58 Керчево → У-Порыш – Кирлос,
- № 5, № 6, № 7 Гаинский затон → Гаинский ЛПХ,
- № 8, № 36 Керчево → Косинский ЛПХ,
- № 73 У-Кельтма → Косинский ЛПХ,
- № 12 Н-Ильинск → Косинский ЛПХ,
- № 38 Керчево → Керчево-Тюлькино,
- № 14, № 28, № 33, № 34, № 42 Чердынь → Чердынский ЛПХ,
- № 18, № 20, № 30 Пермь → Колвинский ЛПХ,
- № 32 Ныроб → Колвинский ЛПХ,
- № 41 Боровский затон → Соликамский ЛПХ,
- № 11, № 16, № 23 Орел → Березниковский ЛПХ,
- № 37 Пермь → У-Иньва,
- № 40 У-Косьва → У-Иньва,
- № 4, № 72 Затон Ленвы-Слудка → У-Обва,
- № 31 Пермь → У-Обва,
- № 3 и Лесоруб Добрянка → Добрянский ЛПХ,
- № 55 Пермь → Добрянский ЛПХ,
- № 56 Кунгур → Кунгурский ЛПХ,
- № 54 и № 67 Пермь и лесобаза → Пермский ЛПХ,
- № 13, № 27, № 74, № 68 Пермь → Пермский ЛПХ,
- № 9 Пермь → Оханский ЛПХ,
- № 15, № 26 Оса-Дербежка → Осинский ЛПХ,
- № 57 Пермь → Сайгатский ЛПХ (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 8. Л. 210-211) (Таблица 1,

колонка 1936). При чем, список явно не полный, а только рабочих катеров.

Приказом № 60 от 15 февраля 1936 г. катер № 74 дооборудуется в штабной катер (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 8. Л. 241).

Приказом № 355 от 7 октября 1936 г. из состава треста выделялся трест Верхнекамлес в составе Гаинского, Юринского, Косинского, Чердынского, Колвинского, Соликамского, Березниковского, Кудымкарского ЛПХ и Керчевского рейда, которому передавалось 24 катера (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 9. Л. 180-182). Катера помечены маркой «ВКЛ» в Таблице 2, колонка 1936-2.

Приказом № 359 от 9 октября 1936 г. катера закреплялись на зимний ремонт (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 9. Л. 173-174). При этом в приказе даются их характеристики, сведенные в Таблице 2, колонка 1936-2. У одного катера вместо номера стоит аббревиатура «р.Р.», сложно сказать, что означающая. Размещения судна: 9,23 × 1,8 × 0,60/0,75. Поскольку топливом указан керосин, можно предположить, что двигатель СТЗ-30 (Интер). Вероятно, это имеется в виду № 70.

По тресту Уралзападлес 25 декабря 1936 г. утверждена смета по переводу катеров № 30 и № 31 на двигатели «Болиндер» (35 л.с.) (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 9. Л. 8).



На основании приказа по Главвостлесу № 464 от 28.12.1936 г. флот передавался во вновь образованный трест Камлесосплав. Приказом по Уралзападлес № 43 от 7 февраля 1937 г. Камлесосплаву перевались Обвинский, Сивинский, Косьвинский, Добрянский, Кунгурский и Адищевский рейды (ГАПК. Ф. Р-1074. Оп. 1. Д. 13. Л. 364).

Характеристики переданного в Камлесосплав флота имеются в промфинплане Камлесосплава на 1937 г. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 129. Л. 570б–580б). Они сведены в [Таблице 2](#), колонка 1937. Видно, что в Камлесосплав вошли суда как из Уралзападлеса, так и из Верхнекамлеса, ранее выделенного в отдельный трест. Кроме того, в Камлесосплав вошли волжские транзитные агентства, но из флота, который указан в 1937 г. лишь катера Сталинградского агентства № 44 и № 45 ранее числились в Уралзападлесе. Остальные суда ранее в связи с Уралзападлесом не упоминались (за исключением парохода «Спартак», который мог быть упомянут ранее как «Спа»).

**Таблица 1.** Закрепление судов за конторами и рейдами

	1933	1934	1935-1	1935-2	1935-3	1935-4	1935-4	1936-1	1936-2
№ 1	СР	СР	ТТК	СР	СР	СР	СР	–	–
№ 2	ТТК	ТТК	ТТК	КкЛ ДК КуЛ	Конс.	–	–	–	–
№ 3	ТТК	ТТК	ТТК	ДК КуЛ	ДК	ДК	ДК	ДК	ДК
№ 4	ТТК	ТТК	ТТК	СиЛ ДК КуЛ	СиЛ	СиЛ	СиЛ	ОБР	СиЛ
№ 5	КоК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК
№ 6 (№ 1)	СтА	НР	КоК	ГК	КоК	КоК	КоК	ГК	ГК
№ 7	КоК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК
№ 8	ТТК	ТТК	ТТК	КоК НР	ТТК	КР	КР	КР	ТТК
№ 9	–	–	ТТК	ЧЛ НР ОсР	ТТК	КР	КР	ОхЛ	–
№ 10	ТТК	ТТК	ТТК	КоК НР	ТТК	КР	КР	–	–
№ 11	ОрР	ОрР	ТТК	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ
№ 12	ТТК	НР	ТТК	НР	НР	НР	НР	НР	–
№ 13-1	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
№ 13-2	ТТК	?	?	–	–	–	–	–	–
№ 14	ВК	ВК	ТТК	КоК ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ
№ 15	ОсР	СР	ТТК	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР
№ 16	ОрР	ОрР	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ
№ 17 (№ 415)	КА	НР	КА	–	–	–	–	–	–
№ 18	ВК	ТТК	ТТК	КЛ КоК КР	КР	ТТК	ТТК	КоЛ	КР
№ 19	ВК	ТТК	ТТК	КЛ КР	КР	ТТК	ТТК	КР	КР
№ 20	ОрР	ТТК	ТТК	ГК КР	КР	ТТК	ТТК	КоЛ	КР
№ 21 (№ 426)	КА	НР	КА	–	–	–	–	–	–
№ 22 (№ 9)	–	СыК	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	–	ГК
№ 23	ТТК	ОрР	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ	БЛ
№ 24 (№ 417)	КА	НР	КА	–	–	–	–	–	–
№ 25	ТТК	ТТК	ТТК	ПЛ КуЛ	Конс.	–	–	–	–
№ 26	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	КуЛ	ОсР	ОсР	ОсР	ОсР
№ 27	СР	СР	ТТК	СаЛ СР	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	–
№ 28	ВК	ВК	ЧЛ	?	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ

№ 29 (№ 57)	КА	НР	КА	–	–	–	–	–	–
№ 30	ТТК	ТТК	ТТК	КоК ЧЛ	Рем.	ТТК	ТТК	КоЛ	ТТК
№ 31	ТТК	ТТК	ТТК	КР ЧЛ	Рем.	ТТК	ТТК	ОбР	ТТК
№ 32	ТТК	ТТК	ТТК	ЧЛ	КоЛ	КоЛ	КоЛ	КоЛ	КоЛ
№ 33	ТТК	ТТК	ТТК	КоК ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ
№ 34	ОсР	ТТК	ТТК	КР СЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ
№ 35	СР	СР	ТТК	СР	СР	СР	СР	–	–
№ 36	ТТК	ТТК	ТТК	КР	КР	ТТК	ТТК	КР	КР
№ 37	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ПЛ	ТТК
№ 38	КР	КР	КР	КР	КР	СиЛ	СиЛ	КР	КР
№ 39	ТТК	НР	НР	?	НР	НР	НР	–	–
№ 40	КР	ТТК	ТТК	КР ОхЛ	ККЛ	ККЛ	ККЛ	КоЛ	ККЛ
№ 41	КР	КР	ТТК	КР	СЛ	СЛ	СЛ	СЛ	СЛ
№ 42	КР	ВК	ТТК	КоК	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ
№ 43	КР	ТТК	ТТК	КоК	КоЛ	КоЛ	КоЛ	?	КР
№ 44 (№ 78)	КА	НР	СтА	–	–	–	–	–	–
№ 45 (№ 1)	СтА	НР	СтА	–	–	–	–	–	–
№ 46 (№ 4)	СаА	НР	АА	–	–	–	–	–	–
№ 47 (б/н)	СтА	НР	СаА	–	–	–	–	–	–
№ 48 (Сплавщик)	СаА	НР	СаА	–	–	–	–	–	–
№ 49 (Лоцман)	СаА	НР	СаА	–	–	–	–	–	–
№ 50 (б/н)	КА	НР	СаА	–	–	–	–	–	–
№ 51 (б/н)	СаА	НР	СаА	–	–	–	–	–	–
№ 52	–	–	СаА	–	–	–	–	–	–
№ 53	–	–	СаА	–	–	–	–	–	–
№ 54	–	–	ТТК	?	ПЛ	ПЛ	ПЛ	ПЛ	ПЛ
№ 55	–	–	ТТК	КуЛ	ДК	ДК	ДК	ДК	ДК
№ 56	–	–	ТТК	НР	КуЛ	КуЛ	КуЛ	КуЛ	КуЛ
№ 57	–	–	ТТК	ТТК	Рем.	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
№ 58 (Кооператор)	–	–	КР	КР	КР	КР	КР	КР	КР
№ 59 (Орлинец)	–	–	БЛ	КР	БЛ	–	–	–	–
№ 60 (Косьвяк)	–	ДК	ДК	ДК	ДК	ДК	ДК	–	–
№ 61 (Ветерок)	–	–	КоК	КоК	КоК	КоК	КоК	–	–
№ 62 (Пермь)	–	–	АА	–	–	–	–	–	–
№ 63	–	–	АА	–	–	–	–	–	–
№ 64 (б. ??)	–	–	АА	–	–	–	–	–	–
№ 65	–	–	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	ЧЛ	–	–
№ 66	–	–	НР	НР	НР	–	–	–	–
№ 67 (Ударник)	–	–	ПЛ	?	ПЛ	ПЛ	ПЛ	ПЛ	ПЛ
№ 68 (Лесобаза)	–	–	ПЛ	?	ПЛ	ПЛ	ПЛ	ТТК	ПЛ
№ 69 (Спа)	–	–	КА	–	–	–	–	–	–
№ 70 (№ 10)	–	–	ГК	ГК	ГК	ГК	ГК	?	ТТК
№ 71	–	–	КуЛ	КуЛ	КуЛ	–	–	–	–

(Кустарь)									
№ 72 (Керчевец)	–	–	КР	КР	КР	КР	КР	ОБР	КР
№ 73	–	–	–	–	КоК	КоК	КоК	КоК	ГК
№ 74 Штабной	–	–	–	–	–	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
№ 75 Теплоход	–	–	–	–	–	–	–	–	ТТК
Красный сплавщик	ТТК	ТТК	ТТК	?	ТТК	ТТК	ТТК	?	ТТК
Лесоруб	–	–	–	–	–	ДК	ДК	ДК	ДК
Полуглиссер	–	–	–	–	–	–	–	–	ТТК

Примечания:

БЛ – Березниковский ЛПХ

ВК – Вишера-Колвинская сплавная контора

ГК – Гаинская сплавная контора, Гаинский ЛПХ

ДК – Добрянская сплавная контора, Добрянский ЛПХ

КА – Самарская сплавная контора

КкЛ – Кудымкарский ЛПХ

КЛ – трест Кирлес

КоК – Косинская сплавная контора, Косинский ЛПХ

КоЛ – Колвинский ЛПХ

КР – Керчевская сплавная контора, Керчевский ЛПХ

КуЛ – Кунгурский ЛПХ

НР – Ново-Ильинская сплавная контора

ОБР – Обвинский рейд

ОрР – Орлинская сплавная контора

ОсР – Осинская сплавная контора

ОхЛ – Оханский ЛПХ

ПЛ – Пермская лесобаза, Пермский ЛПХ

СаА – Саратовская сплавная контора

СаА – Саратовская сплавная контора

СаЛ – Сайгатский ЛПХ

СиЛ – Сивинский ЛПХ

СЛ – Соликамский ЛПХ

СР – Сарапульская сплавная контора

Ста – Сталинградская сплавная контора

СыК – Сылвенская сплавная контора

ТТК – Пермская сплавная контора, с 1934 г. Пермская такелажно-транспортная контора

ЧЛ – Чердынский ЛПХ

**Таблица 2.** Характеристики судов в разные периоды

	1936-1	1936-2	1937
№ 1	1929 80 Хольт	–	–
№ 2	1920 22 Астра	Списан	–
№ 3	1930 120 2Андрос	120	1929 120 Андрос
№ 4	1930 120 2Андрос	120	1929 120 Андрос
№ 5	1930 120 2Андрос	ВКЛ 1927 72 2Икегай	1927 72 Икегай
№ 6 (№ 1)	? 12 Форд	ВКЛ 1927 72 2Икегай	1927 72 Икегай
№ 7	1927 72 2Икегай	ВКЛ 1927 72 2Икегай	1927 72 Икегай
№ 8	1925 53 Болинд.	40	1825 40 Болинд.



	1936-1	1936-2	1937
№ 9	1930 43 Болинд.	?	1934 36 Болинд.
№ 10	1932 43 Болинд.	?	1934 36 Болинд.
№ 11	1937 35 Болинд.	ВКЛ 1927 36 Болинд	1927 36 Болинд
№ 12	1930 40 Вискон.	—	1930 30 Интер
№ 13	1932 30 Интер	30	1932 30 Интер
№ 14	1928 35 Болинд.	ВКЛ 1928 36 Болинд	1928 36 Болинд.
№ 15	1927 65 Буффало	ОсР 65	1927 65 Буффало
№ 16	1928 20 Аванс	ВКЛ 1926 20 Аванс	1926 20 Аванс
№ 17 (№ 415)	1933 30 Интер	—	—
№ 18	? 20 Болинд.	ВКЛ ? 20 Болинд.	1926 20 Болинд.
№ 19	? 20 Болинд.	ВКЛ ? 20 Болинд.	1926 20 Болинд.
№ 20	? 20 Болинд.	ВКЛ ? 20 Болинд.	1926 20 Болинд.
№ 21 (№ 426)	1932 30 Интер	—	—
№ 22 (№ 9)	1934 30 Интер	ВКЛ 1929 22 Форд	1928 22 Форд
№ 23	1925 13 Скандия	ВКЛ 1926 12 Скандия	1926 13 Скандия
№ 24 (№ 417)	1932 30 Интер	—	—
№ 25	1930 125 2Буфф.	Списан	—
№ 26	1930 125 2Буфф.	125	1930 125 Буфф.
№ 27	1900 80 Корес	Замена мотора	1930 50 Болинд.
№ 28	1930 25 Польди	ВКЛ 1931 25 Польди	1930 25 Пальди
№ 29 (№ 57)	1925 50 Бенц	—	—
№ 30	1931 50 Кертинг	Замена мотора 36	1932 36 Болинд.
№ 31	1931 50 Бенц	Замена мотора 36	1932 36 Болинд.
№ 32	1931 50 Бенц	ВКЛ 1932 50 Бенц	1932 50 Бенц
№ 33	1931 50 Кертинг	ВКЛ 1932 50 Кертин	1933 50 Кертинг
№ 34	1927 72 2Икегай	ВКЛ 1932 50 Бенц	1932 25 Победа
№ 35	1932 30 Интер	—	—
№ 36	1932 50 Бенц	ВКЛ 1932 30 Интер	1932 50 Бенц
№ 37	1932 50 Кертинг	50	1932 65 Буффало
№ 38	1932 50 Бенц	ВКЛ 1932 30 Интер	1932 30 Интер
№ 39	1930 30 Интер	—	—
№ 40	1932 50 Кертинг	ВКЛ 1932 60 Керт.	1932 50 Кертинг
№ 41	1933 30 Интер	ВКЛ 1932 30 Интер	1933 30 Форд
№ 42	1933 30 Интер	ВКЛ 1933 30 Интер	1933 30 Бенц
№ 43	1933 50 Бенц	ВКЛ 1932 30 Интер	1933 50 Бенц
№ 44 (№ 78)	1931 50 Бенц	—	1932 50 Бенц
№ 45 (№ 1)	1932 50 Бенц	—	1932 50 Бенц
№ 46 (№ 4)	1932 50 Бенц	—	—
№ 47 (б/н)	1932 50 Бенц	—	—
№ 48 (Сплавщик)	1932 30 Интер	—	—
№ 49 (Лоцман)	1932 30 Интер	—	—
№ 50 (б/н)	1926 18 Фиат	—	—
№ 51 (б/н)	1927 10 Аванс	—	—
№ 52	1925 30 Интер	—	—
№ 53	1927 30 Интер	—	—
№ 54	1933 30 Интер	30	1934 30 Форд
№ 55	1934 30 Интер	30	1934 30 Интер
№ 56	? 12 Возрожд.	30	1934 30 Интер
№ 57	1934 65 Буффало	Замена мотора 30	1934 30 Интер
№ 58 (Кооператор)	1932 30 Интер	ВКЛ 1925 30 Болинд	? 30 Интер
№ 62 (Пермь)	? 30 Интер	—	—

	1936-1	1936-2	1937
№ 63	? 30 Интер	—	—
№ 64	? 30 Интер	—	—
№ 65	1931 5 ?	—	—
№ 66	1927 72 2Икегай	—	—
№ 67 (Ударник)	—	30	1932 30 Интер
№ 68 (Лесобазы)	—	30	1933 30 Интер
№ 70 (№ 10)	—	30	1933 30 Интер
№ 72 (Керчевец)	—	ВКЛ 1925 18 Возрожд	1934 12 Возрожд.
№ 73	—	ВКЛ 1934 60 2Интер	1935 60 Интер
№ 74 Штабной	—	120	1935 100 2×ЧТЗ
№ 75 Теплоход	—	50	1936 50 Болинд.
Красный сплавщик	—	100	1891 100 Комп.
Лесоруб	—	60	1933 42 Клитрон
Полуглиссер	—	Тип НКЛ-15, 185 л.с.	1935 185 Авиамотор

## 5. Заключение

Относительно биографий судов из [Таблицы 2](#) можно заключить, что катер № 6 (бывший № 1), в 1936 г. или списан, или передан другому хозяйству, как и катер № 5. В связи с этим, катера с моторами «Икегай», которые нами были отнесены к пропущенным номерам № 34 и № 66, все-таки скорее всего не № 3 и № 6, а № 5 и № 6, дублирующие номера. Катер № 36 в списке 1936-2, скорее всего имеет опечатку в номере: до и после у него показан двигатель Бенц. Относительно [Таблицы 1](#), пропуски в одной колонке – явно либо ошибка составителей, либо опечатка. Судно никуда не делось, возможно оно находилось либо в ремонте, либо в аренде (в таблице эти случаи помечены знаком «?»).

Но в целом, анализируя данные [Таблиц 1 и 2](#) можно заключить, что за период нахождения флота Камлесосплава в Уралзападлесе, он численно практически не изменился. Списана пара судов, вместо них приобретена пара новых. При чем, в вопросах приобретения хозяйство делало ставку на собственные силы.

## Литература

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

[Димони, 2024](#) – Димони К.О. Хозяйственно-управленческая этика советских руководителей предприятий периода 1930–1940-х гг. По источникам личного происхождения // *Вестник архивиста*. 2024. № 1. С. 232-245.

[Ештыганова, 2021](#) – Ештыганова С.С. Кузница кадров технической интеллигенции: Поволжский лесотехнический институт им. Максима Горького в 1932-1940 гг. / *Современные тенденции и инновации в области гуманитарных и социальных наук: Сборник материалов VII Международной научно-практической конференции*. Йошкар-Ола, 2021. С. 14-22.

[Зыкин, 2019](#) – Зыкин И.В. Обучение и повышение квалификации работников лесопромышленного комплекса Уральского региона в 1930-х гг. / *Грибушинские чтения - 2019. Кунгурский диалог. Тезисы докладов и сообщений XII Международного социально-культурного форума*. Кунгур, 2019. С. 29-33.

[Лаврова, 2008](#) – Лаврова И.А. Детская беспризорность на Урале в первой половине 1930-х гг. // *Уральский исторический вестник*. 2008. № 1 (18). С. 44-49.

[Марасанова, 2021](#) – Марасанова О.В. Как создать танковый корпус: опыт районных комитетов ВКП(б) города Молотова / *История Уральского добровольческого танкового корпуса как часть истории Великой Отечественной войны: Материалы Международной научно-практической конференции*. Пермь, 2021. С. 144-160.

[Сушков, Пьянков, 2021](#) – Сушков А.В., Пьянков С.А. Девиантное поведение и коррупция районной партийно-государственной и хозяйственной номенклатуры на Урале в середине 1930-х гг. // *Вопросы истории*. 2021. № 8-1. С. 231-243.

## References

- Dimoni, 2024** – Dimoni, K.O. (2024). Khozyaistvenno-upravlencheskaya etika sovetskikh rukovoditelei predpriyatii perioda 1930–1940-kh gg. Po istochnikam lichnogo proiskhozhdeniya [Economic and managerial ethics of soviet enterprise managers in the 1930s–1940s. Based on personal sources]. *Vestnik arkhivista*. 1: 232–245. [in Russian]
- Eshtyanova, 2021** – Eshtyanova, S.S. (2021). Kuznitsa kadrov tekhnicheskoi intelligentsii: Povolzhskii lesotekhnicheskii institut im. Maksima Gor'kogo v 1932–1940 gg. [Forge of technical intelligentsia personnel: Maxim Gorky Volga Region forest engineering institute in 1932–1940]. *Sovremennye tendentsii i innovatsii v oblasti gumanitarnykh i sotsial'nykh nauk: Sbornik materialov VII Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii*. Ioshkar-Ola. Pp. 14–22. [in Russian]
- GAPK** – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraya [State Archives of Perm Krai].
- Lavrova, 2008** – Lavrova, I.A. (2008). Detskaya besprizornost' na Urale v pervoi polovine 1930-kh gg. [Child homelessness in the Urals in the First half of the 1930s]. *Ural'skii istoricheskii vestnik*. 1(18): 44–49. [in Russian]
- Marasanova, 2021** – Marasanova, O.V. (2021). Kak sozdat' tankovyi korpus: opyt raionnykh komitetov VKP(b) goroda Molotova [How to create a tank corps: the experience of the district committees of the All-Union Communist Party (Bolsheviks) of the city of Molotov]. *Istoriya Ural'skogo dobrovol'cheskogo tankovogo korpusa kak chast' istorii Velikoi Otechestvennoi voyny: Materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii*. Perm'. Pp. 144–160. [in Russian]
- Sushkov, P'yankov, 2021** – Sushkov, A.V., P'yankov, S.A. (2021). Deviantnoe povedenie i korruptsiya raionnoi partiino-gosudarstvennoi i khozyaistvennoi nomenklatury na Urale v seredine 1930-kh gg. [Deviant behavior and corruption of the regional party-state and economic nomenklatura in the Urals in the mid-1930s]. *Voprosy istorii*. 8-1: 231–243. [in Russian]
- Zykin, 2019** – Zykin, I.V. (2019). Obuchenie i povyshenie kvalifikatsii rabotnikov lesopromyshlennogo kompleksa Ural'skogo regiona v 1930-kh gg. [Training and advanced training of employees of the forestry complex of the Ural region in the 1930s]. *Gribushinskii chteniya – 2019. Kungurskii dialog. Tezisy dokladov i soobshchenii XII Mezhdunarodnogo sotsial'no-kul'turnogo foruma*. Kungur. Pp. 29–33. [in Russian]

## Флот треста Уралзападлес в 1934–1936 гг.

Николай Витальевич Митюков <sup>а</sup> . \*

<sup>а</sup> Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Российская Федерация

**Аннотация.** В декабре 1934 г. решением Наркомата лесной промышленности ликвидирована сеть лесосплавных трестов по стране, передав их функции лесозаготовительным трестам. В декабре 1936 г. эта мера признана ошибочной и лесосплавные тресты восстановили. Для камского водного транспорта это означало временную ликвидацию треста Камлесосплав, функции которого по сплаву древесины в период 1934–1936 гг. выполнял трест Уралзападлес. На эти два года хозяйство превратилось в одного из крупнейшего судовладельца на Каме. В работе на основе табличного анализа приказов о распределении флота Уралзападлес производится реконструкция биографий судов треста. Показано, что поскольку хозяйство с трудом эксплуатировало доставшийся ему флот, он численно практически не изменился. Несколько судов списали, несколько построили собственными силами. В основном, Уралзападлес вернул Камлесосплаву полученный ранее от него флот. Однако что касается волжских транзитных агентств, то из бывшего состава вернулось лишь два катера, все остальные, вероятно, разошлись по волжским хозяйствам и потому в 1936 г. в Камлесосплав получил практически новый транзитный флот.

**Ключевые слова:** лесосплав, трест Камлесосплав, трест Уралзападлес, навигация, флот.

\* Корреспондирующий автор

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