

Copyright © 2025 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
European Researcher. Series A
Has been issued since 2010.
E-ISSN 2224-0136
2025. 16(2): 60-66

DOI: 10.13187/er.2025.2.60
www.erjournal.ru



The Kamlesosplav Trust Fleet in the Pre-War Years

Nikolay Mitiukov ^a, *

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

Abstract

Based on orders concerning the Kamlesosplav Trust's core activities, collected from the collections of the Perm Krai State Archives, this paper reconstructs the biographies of the trust's vessels in the pre-war period. The chronological framework was determined by the order of the People's Commissariat of the Forestry Industry on the restoration of the timber rafting trust network in 1937, up to the immediate pre-war period. Orders on fleet allocation for navigation and winter repairs are presented in tabulated form, making it possible to identify two vessels with the same number and to speculate about vessel renamings. Overall, it is shown that from 1937 to 1939, the trust's fleet remained virtually unchanged, with a slight trend toward numerical growth. Ships were reshuffled between different People's Commissariat trusts, apparently with the intention of optimizing the ship complement.

Keywords: Kamlesosplav trust, navigation, ship complement, pre-war period.

1. Введение

В 1937 г. решением Наркомлеспрома была восстановлена сеть лесосплавных трестов в стране. В декабре 1934 г. ее ликвидировали, предполагая, что лесосплавом могут заниматься лесозаготовительные организации. Как оказалось, эксплуатация довольно специфичного хозяйства в лице имевшегося флота не всем оказалась под силу. Главным лесосплавным трестом на Каме вновь стал заново организованный Камлесосплав.

2. Материалы и методы

В качестве основных материалов работы выступили приказы по основной деятельности треста Камлесосплав из фондов Государственного архива Пермского края ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1](#)). Но поскольку приказы печатались на печатной машинке, а потом множились на ротапринте, в них имеются многочисленные поправки и непропечатки. Особенno это важно для приказов о распределении флота, где каждая непропечатка или опечатка может привести к неверной реконструкции биографии имевшихся судов. В связи с этим, все приказы были приведены к табулированному виду, поскольку в случае совпадения номеров это сразу становится наглядно видно. Аналогично при непропечатке цифр, в [Таблице 1](#) можно легко найти свободный номер, фрагменты которого максимальным образом совпадают с имеющимися в приказе фрагментами.

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

3. Обсуждение

Данная работы является продолжением серии публикаций автора по идентификации приказов треста. Первой из них стала работа по военному периоду (Митюков, Ким, 2023), методика которой также была подробно описана (Mitiukov, Kim, 2025). В данной работе производится распространение этого метода на довоенный массив данных по Камлесосплаву.

Табулирование приказов о распределении флота

Характеристики судов приведены в соответствии с промфинпланом на 1937 г. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 129. Л. 57об-58об). Они даются по следующей схеме: год постройки, мощность двигателя, марка двигателя (см. табл.).

Приказом № 73 от 4 марта 1937 г. флот распределялся по рейдам с зачислением на баланс (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 249-249об) (табл. Колонка 1937-1). Поскольку основная масса судов треста была получена от треста Уралзападлес, очевидно, имевшиеся там катера были переданы в Тяжелажно-транспортную контору, из которой потом перераспределялись по рейдам. В приказе они все еще указаны в конторе, где, очевидно, зимовали. Этим же приказом передавались другим организациям – Уралзападлесу: № 67, 68, «Лесоруб»; Комиперлесу: № 5, № 22, № 70. У Астраханского агентства пропущен мотокатер № 1, он дописан в текст приказа карандашом. Числящийся в промфинплане 1937 г. в Сарапуле катер «Восток» в тексте отсутствует. Возможно, из-за того, что он находится в постройке и к навигации 1937 г. был еще не готов. Вероятно, в будущем он станет катером «Пионер» и будет работать на Сарапульском рейде.

Приказом № 209 от 5 октября 1937 г. производилась расстановка флота для зимнего ремонта (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 4. Л. 53-53об) (Таблица 1. Колонка 1937-2). Катера «Кама» и «Волга» в тексте дублируются. В Сталинградском агентстве появился катер 1С. Вероятно, это какое-то местное судно, переданное в Сталинград.

Приказом № 23 от 23 февраля 1938 г. флот передавался на баланс подразделений для работы в навигации этого года (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 440) (Таблица 1. Колонка 1938-1). Катер «Кама» упоминается дважды, таким образом, получается это два одноименных судна.

Приказом № 252 от 1 октября 1938 г. флот расставлялся на зимний ремонт (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 6. Л. 120 об) (Таблица 1. Колонка 1938-2). На Адишевском рейде пропущен № 25, вписан в текст приказа ручкой, скорее всего, судно получено незадолго до выхода приказа. Катер № 40 напечатан дважды в Тяжелажно-транспортной конторе, один раз номер зачеркнут карандашом.

Приказом № 116 от 4 апреля 1939 г. производилось распределение паромоторного флота по рейдам на навигацию 1939 г. (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 128-129) (Таблица 1. Колонка 1939-1). По всем катерам указана мощность двигателя. 12 катеров передавались Кирлесу. Поскольку они далее снова числятся в Камлесославе, можно предположить, что в аренду. Также видно, что пропали суда с собственными именами, вместо которых появились номерные.

Приказом № 273 от 2 августа 1939 г. производилось закрепление флота на зимний ремонт (ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 9. Л. 248) (Таблица 1. Колонка 1939-2). В примечании к приказу отмечалось, что в сплавных конторах в Осе, Сарапуле, Соколках, Куйбышеве, Саратове, Сталинграде и Астрахани на катерах зимний ремонт осуществлялся в конторах, на чьем балансе они числятся (отмечены в таблице знаком вопроса с повтором названия агентства из предыдущего приказа).

Таблица 1. Распределение судов по тресту Камлесослав в 1937–1939 гг.

	Характеристики	1937-1	1937-2	1938-1	1938-2	1939-1	1939-2
Красный сплавщик	1891 100 Комп.	ТТК	?	AP	ТТК	?	?
№ 1	–	–	–	–	–	CP 80	CP ?
№ 2	–	–	–	–	–	CP 30	CP ?
№ 3	–	–	–	–	–	CP 12	CP ?

	Характеристики	1937-1	1937-2	1938-1	1938-2	1939-1	1939-2
№ 3	1929 120 Андрос	ТТК	—	—	—	—	—
№ 4	1929 120 Андрос	ТТК	—	—	—	ТТК 100	ТТК
№ 5	1927 72 Икегай	Др.	—	—	—	—	—
№ 6	1927 72 Икегай	ТТК	КР	ВКК	КР	Др. 72	КР
№ 7	1927 72 Икегай	ТТК	КР	ВКК	КР	Др. 60	КР
№ 8	1895 40 Болинд.	ТТК	ТТК	КоР	ТТК	ИР 40	ТТК
№ 9	1934 36 Болинд.	ТТК	ТТК	НР	ТТК	НР 36	ТТК
№ 10	1934 36 Болинд.	ТТК	ТТК	НР	ТТК	НР 36	ТТК
№ 11	1927 36 Болинд	ТТК	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР 36	ОрР
№ 12	1930 30 Интер	НР	НР	НР	ТТК	НР 30	НР
№ 13	1932 30 Интер	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК 30	ТТК
№ 14	1928 36 Болинд.	ТТК	РР	РР	РР	Др. 60	КР
№ 15	1927 65 Буффало	ТТК	ОбР	ОсР	?	Др. 60	КР
№ 16	1926 20 Аванс	ТТК	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР 10	ОрР
№ 17	—	—	—	—	КР	Др. 30	КР
№ 18	1926 20 Болинд.	ТТК	РР	РР	РР	Др. 60	КР
№ 19	1926 20 Болинд.	ТТК	КР	КР	КР	Др. 18	КР
№ 20	1926 20 Болинд.	ТТК	РР	КР	КР	Др. 18	КР
№ 21	—	—	—	—	КР	Др. 30	КР
№ 22	1928 22 Форд	Др.	—	—	—	—	—
№ 22	—	—	—	—	РР	ОбР 30	ОбР
№ 23	1926 13 Скандия	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР 10	ОрР
№ 24	—	—	—	—	ОбР	ИР 30	ИР
№ 25	—	—	—	—	АР	АР 50	ТТК
№ 26	1930 125 Буффало	ТТК	?	?	ТТК	ОрР 30	КР
№ 27	1930 50 Болинд.	ТТК	ОбР	ОбР	ОбР	ОбР 50	ОбР
№ 28	1930 25 Пальди	РР	КР	РР	РР	АР 30	АР
№ 29	—	—	—	—	—	АР 52	ТТК
№ 30	1932 36 Болинд.	ТТК	ТТК	НыР	ТТК	ИР 36	ТТК
№ 31	1932 36 Болинд.	ТТК	ТТК	НыР	ТТК	ИР 36	ТТК
№ 32	1932 50 Бенц	ТТК	—	—	—	—	—
№ 32	—	—	—	—	—	ОсР 30	ОсР ?
№ 33	1933 50 Кертинг	ТТК	ТТК	РР	ТТК	АР 52	ТТК
№ 34	1932 25 Победа	ТТК	ТТК	КоР	ТТК	ИР 30	ТТК
№ 35	—	—	—	—	—	ОсР 30	ТТК
№ 36	1932 50 Бенц	КР	РР	КР	КР	Др. 60	КР
№ 37	1932 65 Буффало	ТТК	?	ТТК	ТТК	ОсР 60	ОсР ?
№ 38	1932 30 Интер	КР	—	—	—	СоА 37	СоА ?
Беркут (№ 39)	? 60 2×СТЗ	КА	КА	КА	КА	КА 60	КА ?
№ 40	1932 50 Кертинг	ТТК	ТТК	РР	ТТК	НР 52	ТТК
№ 41	1933 30 Форд	КР	РР	КР	КР	?	КР
№ 42	1933 30 Бенц	РР	РР	РР	РР	КА 30	КА ?
№ 43	1933 50 Бенц	КР	РР	КР	КР	Др. 30	КР
№ 44	—	—	—	—	—	КА 30	КА ?
Замысел (№ 45)	1913 72 Болинд.	СаA	СаA	СаA	СаA	СаA 72	СаA ?
Ветлуга (№ 46)	1932 50 Бенц	СаA	СаA	СаA	СаA	СаA 50	ВКК
№ 47	—	—	—	—	—	СаA 30	СаA ?
№ 48	—	—	—	—	—	СаA 30	СаA ?
Лесная (№ 49)	? 20 Победа	СаA	СаA	СаA	СаA	СаA 18	СаA ?
№ 50	—	—	—	—	—	Ста 90	СаA ?
№ 51	—	—	—	—	—	Ста 8	Ста ?

	Характеристики	1937-1	1937-2	1938-1	1938-2	1939-1	1939-2
№ 52	—	—	—	—	—	СтA 12	СтA ?
№ 53	—	—	—	—	—	СтA 116	СтA ?
№ 54	1934 30 Форд	ТТК	ТТК	АР	АР	АР 30	АР
№ 55	1934 30 Интер	ТТК	ОБР	ОБР	ОБР	ОБР 30	ОБР
№ 56	1934 30 Интер	АР	ТТК	АР	АР	АР 30	АР
№ 57	1934 30 Интер	ТТК	СР	СР	СР	СР 30	СР ?
№ 58	? 30 Интер	КР	—	—	—	СтA 120	СтA ?
№ 59	—	—	—	—	—	СтA 48	СтA ?
№ 60	—	—	—	—	—	СтA 18	СтA ?
Стахановец (№ 61)	—	—	—	—	СтA	КА 60	ТТК
№ 62	—	—	—	—	—	СтA 50	СтA ?
№ 63	—	—	—	—	—	СтA 30	СтA ?
№ 64	—	—	—	—	—	АА 12	АА ?
№ 65	—	—	—	—	—	АА 30	АА ?
№ 66	—	—	—	—	—	АА 25	АА ?
№ 67	1932 30 Интер	Др.	—	—	—	—	—
№ 67	—	—	—	—	—	АА 6	АА ?
№ 68	1933 30 Интер	Др.	—	—	—	—	—
№ 68	—	—	—	—	—	КА 30	КА ?
№ 70	1933 30 Интер	Др.	—	—	—	—	—
№ 72	1934 12 Возрож.	КР	КР	КР	—	—	—
№ 73	1935 60 Интер	ТТК	ТТК	КР	КР	—	—
№ 74	1935 100 2×ЧТЗ	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	—	—
Лесоруб	1933 42 Клитрон	Др.	—	—	—	—	—
№ 75 (Сурьянинова)	1936 50 Болинд.	ТТК	ТТК	АР	ТТК	—	—
Кобра	? 30 Болинд.	ТТК	ТТК	НыР	—	—	—
Север	? 30 Интер	ТТК	СоА	СоА	СоА	—	—
Уральский рабочий	1935 30 Интер	ТТК	НР	ОcР	ОcР	—	—
Глиссер	1935 185 Авиам.	ТТК	—	—	—	—	—
№ 1	? 12 Болинд.	АА	АА	АА	АА	—	—
№ 2 Астрахань	? 6 Болинд.	АА	НР	НР	СтA	—	—
№ 3	? 6 Болинд.	АА	АА	АА	АА	—	—
№ 4	? 12 Самбит.	АА	АА	—	—	—	—
№ 5	? 5 Болинд.	АА	АА	АА	АА	—	—
№ 44	1932 50 Бенц	СтA	СтA	—	—	—	—
№ 45	1932 50 Бенц	СтA	СтA	—	—	—	—
Аврора	? 30 Интер	АА	АА	АА	АА	—	—
Спартак	? 90 Комп.	СтA	СтA	СтA	СтA	—	—
Волга	? 50 Бенц	СтA	РР, СтA	КР	КР	—	—
Красный сплавщик	1935 25 Победа	СтA	СтA	СтA	СтA	—	—
Леспром	? 15 Болинд.	СтA	СтA	СтA	СтA	—	—
Учлесхоз	? 10 Болинд.	СтA	СтA	СтA	СтA	—	—
№ 1 (лодка)	1932 45 Икегай	СтA	СтA	СтA	СтA	—	—
№ 1С		—	СтA	—	—	—	—
№ 3	? 45 Мерседес	СтA	СтA	—	СтA	—	—
№ 5		—	—	—	СтA	АР 96	—
№ 10 (лодка)	1936 5 Болинд.	СтA	СтA	СтA	СтA	—	—
Кама	1932 30 Интер	СаA	СаA	СаA	ОcР	—	—
Кама			КР	КР	КР	—	—
Комсомолец	1929 30 Болинд.	СаA	СаA	СаA	СаA	—	—
Запад	1932 30 Интер	СаA	СаA	СаA	СаA	—	—

	Характеристики	1937-1	1937-2	1938-1	1938-2	1939-1	1939-2
Керженец	1932 30 Интер	СаA	СаA	СаA	СаA	—	—
Буг	1925 10 Болинд.	СаA	СаA	СаA	СаA	—	—
Коломна	? 80 Комп.	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК 80	ТТК
Яйва	? 30 Интер	КА	КА	КА	КА	—	—
Ульвич	? 30 Интер	КА	КА	КА	КА	—	—
Юг	? 30 Интер	КА	КА	КА	КА	—	—
Вятка	? 30 Интер	КА	—	—	—	—	—
Пермяк	? 30 Интер	КА	КА	КА	КА	—	—
Ик	? 40 СЧА	КА	—	—	—	—	—
Восток	? 32 ?	—	—	—	—	—	—
Пионер	—	—	—	ОБР	ОБР	—	—
Мальчик	—	—	—	—	ТТК	—	—
Профинтерн	—	—	—	—	СТА	?	ТТК
Полководец	—	—	—	—	СТА	—	—
Им. Ходырева	ПХ	—	—	—	СТА	—	—
Колыма	ПХ	—	—	—	СТА	—	—
Челюскинец	—	—	—	—	АА	—	—
Лесобаза	—	—	—	—	АА	—	—
Инженер Фокин	—	—	—	—	АА	—	—
Вишхимз № 3	—	—	—	НР	?	?	?
Вихрь	—	—	—	—	—	—	ВКК

АА – Астраханское агентство

АР – Адищевский рейд

ВКК – Верхнекамская сплавная кантора

КА – Куйбышевское агентство

КР – Керчевский рейд

КоР – Косьвинский рейд

НР – Ново-Ильинский рейд

НыР – Нытвенский рейд

ОБР – Усть-Обвинский рейд, Обвинский рейд

ОрР – Орлинский рейд

ОсР – Осинский рейд

РР – Рябининский рейд

СаA – Саратовское агентство

СоA – Сокольское агентство

СР – Сарапульское агентство

СТА – Сталинградское агентство

ТТК – Тяжелажно-транспортная кантора

Комп. – паровая машина-компаунд, Болинд. – дизель Болиндер.

Сведения о флоте из приказов по основной деятельности

Составленную таблицу дополняют приказы по основной деятельности треста.

Приказ № 112 от 2.04.1939 г. говорил о том, что баркас № 5 и «Стахановец» сдавались в аренду, и поскольку та расторгнута, суда необходимо вернуть на баланс Сталинградского агентства ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 119](#)).

Приказ № 113 от 1.04.1939 г. передавал катера № 33 (52 л.с.) Адищевскому рейду, а № 40 (53 л.с.) – Ново-Ильинскому ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 120](#)). Как видно, эти перестановки отразились в таблице.

Приказ № 119 от 5.04.1939 г. проводил большие перестановки флота ([ГАПК. Ф. Р-1006. Оп. 1. Д. 7. Л. 133](#)). № 26 (СТЗ-30, 30 л.с.) передавался от Ново-Ильинского рейда Орлинскому. Как видно, это вероятно, другой катер, получивший номер имевшегося в 1937 г. № 5 (Компаунд, 96 л.с.) предавался из Сталинградского агентства в Пермь.

В [Таблице 1](#) он указан на Адищевском рейде. № 61 (бывший «Стахановец», 60 л.с. 2×ЧТЗ) передавался из Ставропольского в Куйбышевское агентство. № 10 (Болиндер, 4 л.с.) Ставропольского агентства консервировался с последующей реализацией (поэтому он далее пропадает из треста). «Аврора» (СТЗ-30, 30 л.с.) и № 3 (Болиндер, 6 л.с.) Астраханского агентства консервировались с последующей реализацией (также далее пропадают из треста). «Буг» (Червоный прогресс, 10 л.с.) Саратовского агентства списывался по износу. «Юг» (СТЗ, 10 л.с.) Куйбышевского агентства консервировался с последующей реализацией.

Поскольку далее все суда агентств получили номера, сложно сказать, какой катер кем стал.

В конце 1938 г. в Осинском рейде имелось два моторных барказа «Кама» (30 л.с.) и «Уральский рабочий» (30 л.с.). В начале 1939 г. там были № 37 (60 л.с.), № 32 (30 л.с.) и № 35 (30 л.с.). Катера № 32 и 35 появляются впервые, из чего можно сделать вывод, что их переименовали. Но какой катер стал кем – сказать сложно.

В Сокольском агентстве в конце 1938 г. имелся катер «Север» (30 л.с.), а на начало 1939 г. – № 38 (37 л.с.). Учитывая, что старый катер № 38, имевшийся в 1937 г. также имел двигатель 30 л.с., сказать, что «Север» получил этот номер со всей достоверностью невозможно.

В Куйбышевском агентстве в 1938 г. имелись «Беркут» (60 л.с.), «Яйва» (30 л.с.), «Пермяк» (30 л.с.), «Ульвич» (30 л.с.) и «Юг» (30 л.с.). В 1939 г. стали: № 39 (60 л.с.), № 42, № 44, № 61, № 68 – все по 30 л.с. Достоверно можно лишь установить, что «Беркут» стал № 39. Как переименовали остальные четыре – не понятно.

В Саратовском агентстве в 1938 г. были: «Замысел» (72 л.с.), «Ветлуга» (50 л.с.), «Буг» (10 л.с.), «Керженец» (30 л.с.), «Запад» (30 л.с.), «Комсомолец» (30 л.с.), «Лесная» (20 л.с.). В 1939 г. появились: № 45 (72 л.с.), № 46 (50 л.с.), № 47 (30 л.с.), № 48 (30 л.с.), № 49 (18 л.с.). Видно, что «Замысел» стал № 45, а «Ветлуга» – № 56. Разъездными судами значились «Лесная» в 1938 г. и № 47 в 1939 г. Но если учесть, что «Буг» списывался, вероятнее всего, что «Лесная» стала № 49 (самая низкая мощность). Относительно остальных по схеме переименования сказать сложно.

В Ставропольском и Астраханском агентствах схему переименования восстановить сложно, т.к. там в 1938 г. появились новые суда, характеристики которых неизвестны.

Анализируя таблицу, можно сказать, что скорее всего катер № 15 в 1938 г. пропущен ошибочно, возможно сдавался в аренду или проходил ремонт. Катер № 22 – явно два разных: один передан трестом в 1938 г., а другой – получен в 1939 г. Катер № 26, возможно, прошел ремонт с заменой двигателя. Катер 1С Ставропольского агентства, скорее всего стал № 5 того же агентства но утверждать это достоверно невозможно.

4. Заключение

В предвоенный период трест Камлесосплав практически не изменял свой состав, имея тенденцию к небольшому увеличению численности. Происходит оптимизация за счет передачи катеров трестам того же наркомата, и получением от них других судов. Новое судостроение развивается слабо, в основном это полукустарные суда, построенные хозяйственным способом.

Литература

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

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

[Mitiukov, Kim, 2025](#) – Mitiukov N.W., Kim Yu.L. System Analysis in the Reconstruction of Rotaprint Images of Typewritten Text: Using the Example of Orders for the Distribution of the Fleet of the Kamlesosplav Trust, 1939–1948 // *Russkaya Starina*. 2025. 16(1): 76–97. DOI: 10.13187/rs.2025.1.76

References

[ГАПК](#) – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia [State Archives of Perm Krai].

[Mitiukov, Kim, 2025](#) – Mitiukov, N.W., Kim, Yu.L. (2025). System Analysis in the Reconstruction of Rotaprint Images of Typewritten Text: Using the Example of Orders for the

Distribution of the Fleet of the Kamlesosplav Trust, 1939–1948. *Russkaya Starina*. 16(1): 76–97.
DOI: 10.13187/rs.2025.1.76

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]

Флот треста Камлесосплав в предвоенные годы

Николай Витальевич Митюков ^a, *

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, Российская Федерация

Аннотация. На основе приказов по основной деятельности треста Камлесосплав, из фондов Государственного архива Пермского края производится реконструкция биографий судов треста в предвоенный период. Хронологические рамки определялись приказом Наркомата лесной промышленности о восстановлении сети лесосплавных трестов в 1937 г., до непосредственно предвоенного периода. Приказы о распределении флота на навигации и на зимний ремонт представлены в табулированном виде, что дает возможность выявить два судна с одним номером и сделать предположения о переименовании судов. В целом, показано, что в период с 1937 по 1939 гг. флот треста практически не изменился, имея слабую тенденцию к численном росту. Производилась рокировка судов между разными трестами наркомата, очевидно с намерением оптимизировать судовой состав.

Ключевые слова: трест Камлесосплав, навигация, судовой состав, предвоенный период.

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