



Published in the USA
Russkaya Starina
Issued since 2010.
E-ISSN: 2409-2118
2025. 16(1): 76-97

DOI: 10.13187/rs.2025.1.76

<https://rs.cherkasgu.press>



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

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}, Yury L. Kim ^b

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

^b Udmurt State University, Russian Federation

Abstract

In rotaprint images, the greatest problems are related to the identification of numbers. Unclearly printed alphabetic characters are usually identified by meaning, which is not the case for numbers. Based on the example of the analysis of rotaprinted bulletins of the “Kamlesosplav” trust from the period 1939–1948, the following identification technique is proposed. At the first stage, the numbers available in the document are grouped: firstly, numbers are identified whose reading there is no doubt about, secondly, in the reading of which there are several alternative options, and thirdly, unreadable numbers. At the second stage, the presence of any of the alternative numbers later in the document is determined. If it is available, it is crossed out from the list of alternatives. Finally, at the third stage, an analysis of earlier or later documents is carried out, due to the fact that individual boats worked in a particular farm for several years.

Based on this methodology, the identification of boat numbers in orders for the distribution of the fleet of the period 1939–1948 was carried out, the resulting numbers were summarized in a table. Analysis of these data made it possible to assert that despite the fairly serious mobilization of vessels from timber rafting farms in other regions (primarily northern rivers), the mobilization of the vessel personnel of the “Kamlesosplav” trust was carried out to an extremely limited extent. Most likely, ships from the Astrakhan, Stalingrad and Saratov agencies were involved in combat missions, as they found themselves directly in the area of combat operations on the Lower Volga. On the other hand, throughout the war years there has been an increase in the number of vessels in the trust's fleet: compared to 1939 in the middle of the war, approximately one and a half times, and during the post-war restoration of the national economy, more than twice. In particular, judging by the reference book by S.S. Berezhnoi, at least five decommissioned and disarmed minesweepers were transferred to the trust.

Thus, the reconstructed data allows us to establish that “Kamlesosplav” during the Great Patriotic War solved the important strategic task of providing forests and forest materials to the farms of the lower Volga, including the needs of the front. Because of this, the transfer of trust vessels to other farms was carried out in extremely limited quantities. And vice versa, “Kamlesosplav” itself accepted former mobilized ships from other farms.

Keywords: analysis of sources, method of reconstructing text symbols, “Kamlesosplav” trust, water transport, Great Patriotic War.

* Corresponding author

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

1. Введение

Множительная техника 1930–1940-х гг. не могла передавать полутона. В связи с этим при копировании любой документ переводился в растровое изображение. Объектом исследования данной работы стала идентификация символов в ротапринтных копиях машинописного текста. Основная проблема заключается в том, что символ в печатных машинках наносится на бумагу в результате удара чеканящей головки о барабан. При этом, если между ними имеется даже небольшой перекосяк, цвет буквы получается неравномерный. Это не имеет большого значения, если производится печать одного экземпляра. Практиковалась также печать копий через копирку. В этом случае ударяемая поверхность получалась достаточно мягкая, и буква печаталась более-менее равномерно, как на первой, так и на последующих копиях. В практике советских организаций циркулярные сообщения (письма или приказы) обычно множились с помощью ротапринта, оригинал изображения которого представлял первый и единственный экземпляр машинописной печати.

Обычно при чтении ротапринтных изображений идет распознавание обычных текстов, в которых отдельные непропечатанные символы часто угадываются по смыслу и не влияют на их понимание в целом. Однако, когда идет о цифрах, информация может существенно исказиться. В анализируемых бюллетенях с приказами о распределении флота треста «Камлесосплав» имевшиеся катера имели двухзначные номера, потому их прямая идентификация по смыслу исключена. В связи с этим предложена следующая методика идентификации. На первом этапе производится группировка имеющихся в документе номеров: выделяются, во-первых, номера, в чтении которых не возникает сомнений, во-вторых, в чтении которых имеется несколько альтернативных вариантов, в-третьих, нечитаемые цифры. На втором этапе определяется, присутствуют ли какие-то из альтернативных номеров далее в документе. И если имеется какой-то номер, он вычеркивается из списка альтернатив. Наконец, на третьем этапе производится анализ более ранних или более поздних документов, в связи с тем, что отдельные катера работали в каком-то конкретном хозяйстве по несколько лет.

2. Материалы и методы

Бюллетени с анализируемыми приказами о распределении флота треста «Камлесосплав» хранятся в Управлении по делам архивов Администрации города Саранска (СГА). Все бюллетени копировались на ротапринте и циркулярно рассылались по структурным подразделениям треста. Вероятно, тираж составлял больше двух десятков экземпляров. Анализируемые приказы представляют собой копии, в которых отдельные номера судов частично не читаются или не пропечатаны. В связи с этим основным методом стал системный анализ, предполагающий, что состав флота отдельных рейдов меняется медленнее, чем издаются приказы о распределении флота. В связи с этим, если отдельные символы в приказе оказались не читаемы, то номера этих катеров возможно идентифицировать на основании приказов будущего или прошедшего года.

3. Обсуждение

Существует обширная литература о распознавании символов на ротапринтных изображениях. Настоящую революцию в этой области принесли системы оптического распознавания символов (OCR). Это дало возможность применения сложных алгоритмов. Основными проблемами их применения сейчас является точность, скорость и масштабируемость (Маслов, 2023). И если последние два имеют значение в системах оптического ввода, то для анализа печатных источников на первое место выходит точность распознавания. Как правило, на нее большое значение оказывает качество изображения, точность сегментации символов и, как следствие, точность выделения и распознавания признаков символов (Маслов, 2023). Имеется множество алгоритмов выделения и распознавания символов, наиболее востребованные из которых основаны на методе наименьших квадратов (Ветров, 2024), использовании марковских цепей (Юрьев, 2010) и др. Существенный прогресс в этом вопросе наметился с внедрением нейронных сетей (Пшеничкин и др., 2018), так что в настоящее время распознавание без элементов искусственного интеллекта практически уже не используется. Но, как правило, все эти методы предполагают, что имеется связный текст, и тогда неточность распознавания отдельных символов не важна для понимания всего текста в целом.

цифры «4» и «3» («42» или «32»). Однако, поскольку № 32 достаточно четко пропечатан в составе Керчевского рейда, здесь явно имелся в виду № 42.

Керчевский рейд: 18, 73, 32, 36, 46, 127 (6 – 442 л.с.); разъездные: 39, 83 (2 – 100 л.с.).

Усть-Язьвинский рейд: 117, 124, 125, 131 (4 – 276 л.с.); разъездные: 118, 81 (2 – 60 л.с.).

В номере «118» не пропечатана последняя цифра, она подписана синими чернилами, рядом стоит подпись «Теменев», придавая легитимность исправлению.

Рябининский рейд: 66, 69, 102, 11X, 111, 135, 112, 87, 88, 122, 123, 128, 129 (13 – 1159 л.с.); разъездные: 26, 72 (2 – 80 л.с.). В номере 135 цифра «5» имеет не пропечатанную верхнюю часть, однако характерный «хвостик» внизу позволяет идентифицировать ее именно цифру как «5», а не «3». Еще один номер отпечатан как «11» с пробелом после цифры. Однако катер № 11 был в Орлинском рейде, поэтому уместно предположить, что, как и в случае с Усть-Язьвинским рейдом, место оставлено для уточнения. Поскольку все другие позиции номеров «11X» заняты, получается, что это № 110.

Тюлькинский рейд: 103, 106, 14, 15, 63, 81, 79, 47, 53, 92, 95, 98, 136, 137 (14 – 1149 л.с.); разъездные: 5X, 6 (2 – 100 л.с.). Первый номер разъездного катера представляет совмещение цифр «56» и «57». Но № 56 четко пропечатан в Транзитной конторе, из чего можно сделать вывод, что тут именно № 57.

Орлинский рейд: 11, 100, 119, 99 (4 – 217 л.с.); разъездные № 21 (50 л.с.).

Иньвенский рейд: 30, 31, 68, 82, 34, 60, 86, 130 (8 – 550 л.с.); разъездные: 24, 74 (2 – 75 л.с.).

Обвинский рейд: № 108, 43, 120 (3 – 210 л.с.); разъездные: № 76 (50 л.с.).

Такелажная контора: пароход «Красный сплавщик», № 13, пароход «Коломна», № 3, 121, пароход «Кама», сам[оходная баржа?] «Сырка» (7 – 956 л.с.); разъездные: 4, 78 (2 – 180 л.с.).

Камский комбинат: 29, 5, 25, 107, 89, 85 (6 – 463 л.с.); разъездные: № 77 (50 л.с.). Номер «5» имеет непропечатанную верхнюю часть, но характерная нижняя часть позволяет ее идентифицировать как «5», а не как «3».

ЦРМ (Центральные ремонтные мастерские?): № 8 (40 л.с.), разъездной № 48 (50 л.с.).

Новоильинский рейд: «Лермонтов», 9, 10, 71, 84 (5 – 329 л.с.); разъездные: 19, 52 (2 – 68 л.с.).

Нытвенская судоверфь: 20 (18 л.с.).

Осинский рейд: X7, 70 (2 – 102 л.с.); разъездные: 35, 22 (2 – 80 л.с.). Первый номер – это «37» с не пропечатанной центральной частью. Имеющиеся число можно идентифицировать как «37» или «87», но № 87 в Рябининском рейде, так что это № 37.

Сарапульский рейд: 17, 58, «Комсомолец» (3 – 145 л.с.); разъездные: «Пионер» и № 44 (2 – 80 л.с.).

Транзитная контора (очевидно, в более ранних приказах включала в себя Куйбышевское, Саратовское, Сталинградское и Астраханское агентства): 90, 126, 132, 55, 49, 133, 50, 2, 97, 59, «Киев», 62, 65, 45, 56 (15 – 1183 л.с.); разъездные: 16, 33, «Пограничник», 51, «Дозор», 28, 67 (7 – 204 л.с.). Часть цифр («3» или «5») снова не пропечатана в центральной части, идентификация произведена по нижней части цифры. При печати разъездных катеров, первый номер наложился на окончание названия хозяйства. Первая цифра имеет вертикальную линию, что позволяет ее идентифицировать лишь с цифрой «1», поскольку линия в цифре «7» в данном шрифте наклонена. В связи с этим, первый номер может быть только «16». Название катера с собственным именем не пропечатано, достоверно идентифицируется лишь первая буква «Д» и последняя «Р», таким образом, получается «Дозор» (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 187. Л. 79-80).

Приказ 1947 г.

План расстановки паромоторного флота и план работы его на навигацию 1947 г. (Рисунок 2) – приложение № 16 к приказу по тресту № 80 от 22 апреля 1947 г. Он представляет собой бумагу формата А4, отпечатан тем же шрифтом, что и приказ 1948 г. При печати на каждом листе отпечатались отгиски соседнего листа. Некоторые буквы, особенной «Й» не пропечатались.

The image shows two pages of a document titled 'План расстановки флота в 1947 г.' (Fleet Deployment Plan for 1947). The left page is a table with columns for 'Имя', 'Мощность', 'Разъездные', 'Итого', and 'Всего'. The right page is a similar table with columns for 'Имя', 'Мощность', 'Разъездные', 'Итого', and 'Всего'. The tables contain numerical data and names of various vessels and locations.

Рис. 2. План расстановки флота в 1947 г. (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 173. Л. 99-99об)

Лоинская сплавная контора: № ?, 113 (60 л.с.); разъездные: № 114, 115, 116 (3 – 110 л.с.). Перед цифрой «113» в приказе стоит непонятный символ, который можно идентифицировать как цифру «1», перебитую на «7» или наоборот. Кроме того, он может означать просто «№», поскольку после него нет запятой, используемую в приказе для разделения номеров. В 1948 г. в конторе имелось три новых катера № 138, 139, 140 с двигателями по 120 л.с., что дает в сумме 360 л.с. и, таким образом, на № 113 и 7 приходится 62 л.с. Это указывает на то, что в 1947 г. в конторе имелось два катера, а поскольку № 1 находился в Транзитной конторе, это явно № 7, как и в навигации 1948 г.

Верхнекамская сплавная контора: № 80, 54, 40 (3 – 222 л.с.), разъездные: 93, 94, 75, 42 (4 – 150 л.с.).

Керчевский рейд: 18, 73, 32, 46, 36 (5 – 322 л.с.); разъездные: 96, 41, 39, 83 (4 – 150 л.с.). Номер «83» представляет собой напечатанный «73», в котором чернилами «7» исправлено на «8».

Усть-Язьвинский рейд: «26 прим», «1 прим» (2 – 117 л.с.). Из приказа не понятно, что означает приписка «прим», тем более что примечание к списку отсутствует. Возможно, речь может идти о только что принятых от другого хозяйства катерах, номер которых изменить еще не успели. Тогда получается не «прим», а «прин».

Рябининский рейд: 66, 69, 102, 104, 105, 109, 110, 111, 112, 87, 88 (11 – 708 л.с.); разъездные: 26, 38 (2 – 80 л.с.).

Тюлькинский рейд: 103, 106, 14, 15, 63, 81, 79, 47, 53, 92, 95, 98 (12 – 909 л.с.); разъездные: 57, 6 (2 – 100 л.с.).

Орлинский рейд: 11, 100, 99 (9 – 97 л.с.); разъездной № 21 (50 л.с.).

Иньвенский рейд: 30, 31, 68, 82, 34, 101, 60, 86 (8 – 502 л.с.); разъездные: 24, 74 (2 – 75 л.с.).

Обвинский рейд: № 108, 43 (2 – 90 л.с.); разъездной № 76 (50 л.с.).

Такелажная контора: пароходы «Красный сплавщик», «Кама», «Коломна», № 13, 3, 85 (6 – 963 л.с.); разъездные: 4, 78 (2 – 180 л.с.). Возможно, в конторе имеется еще один катер, номер которого пришелся на срез документа. Перед цифрой «85» стоит запятая, хотя она начинается с новой строки. Но сравнение мощностей пароходов и судов за 1947 и 1948 гг. показывает, что, возможно, это просто опечатка, и никакого катера больше нет.

Нытвенская судоверфь: 56 (50 л.с.); разъездной № 22 (50 л.с.).

Камский комбинат: 29, 5, 25, 107, 23, 89 (5 – 415 л.с.); разъездной № 77 (50 л.с.).

ЦРМ (Центральные ремонтные мастерские?): № 8 (40 л.с.), разъездной № 48 (50 л.с.).
 Новоильинский рейд: «Лермонтов», 9, 10, 20, 71, 84 (6 – 347 л.с.); разъездные: 19, 12, 72, 52 (4 – 143 л.с.).

Осинский рейд: 37, 70 (2 – 102 л.с.); разъездные: 35, 91 (2 – 80 л.с.).

Сарапульский рейд: 17, 58, «Комсомолец» (3 – 140 л.с.); разъездные: «Пионер» и № 44 (2 – 80 л.с.).

Транзитно-транспортная контора: «Ураган», 90, 55, 49, 50, 2, 59, 97, 62, 65, 45 (11 – 714 л.с.); разъездные: 16, 1, 33, «Пограничник», 51, «Дозор», 28, 64, 67 (9 – 246 л.с.) (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 173. Л. 99–99 об).

Приказ 1946 г.

План расстановки паромоторного флота по ремонтным базам треста «Камлесосплав» в зиму 1946-47 г. представлял собой приложение к приказу № 224 от 8 августа 1946 г. (Рисунок 3). План отпечатан на серой бумаге формата А4, тем же шрифтом, что и ранее рассмотренные. Поскольку при печати краска не успевала высохнуть, на листах отпечаталось зеркальное изображение предыдущего листа. В данном документе, по-видимому листы при этом неоднократно перекладывали, поэтому предыдущий лист отпечатался многократно, в некоторых местах переходя в грязный фон.

137 224 - 8/2-46 г.

ПЛАН
 расстановки паромоторного флота по ремонтным базам треста Камлесосплав в зиму 1946-47 г.

Ремонтная база и место дислокации	№ паромотора	Принятые работы по плану	Вид ремонта	Ориент. стоимость ремонта
1. Доринский завод	00	П-Камский в/к-ра	Текущ.	10.000
	01	"	Капитал.	10.000
	02	"	Текущ.	6.000
	40	"	"	6.000
2. Перевозные ремонтно-машинные мастерские	73	Кормовая р-д	Текущ.	12.000
	98	"	Капитал.	6.000
	31	"	Текущ.	14.000
	19	"	Текущ.	12.000
	46	"	Капитал.	12.000
	36	"	Текущ.	12.000
	50	Вспомогат. в/к-ра	"	10.000
3. Удьянский РМЗ	103	Удьянский р-д	Текущ.	12.000
	14	"	Капитал.	12.000
	106	"	Капитал.	12.000
	108	"	Капитал.	12.000
	70	"	Капитал.	12.000
	47	"	Текущ.	12.000
	37	"	Капитал.	12.000
4. Ориновский р-д с. Орля	11	Ориновский р-д	Капитал.	16.000
	100	"	Текущ.	12.000
	24	"	Капитал.	6.000
5. Обвинский р-д с. Скула	45	Обвинский р-д	Текущ.	10.000
	37	"	Капитал.	10.000
	103	"	Текущ.	6.000
6. Камлевский рейд	30	Милослав. р-д	Текущ.	12.000
	31	"	Капитал.	12.000
	34	"	Капитал.	12.000
	44	"	Текущ.	6.000
7. Татарский рейд	81	Тат. Травол. М-ра	Капитал.	16.000
	50	"	Текущ.	12.000
8. Камский д/пер. Камские г. Каматов	5	Камский д/комб.	Текущ.	16.000
	29	"	Капитал.	12.000
	107	"	Капитал.	12.000
	77	"	Капитал.	12.000
	53	Камовица	Капитал.	12.000
9. И Р с. Каматов	8	И Р	Текущ.	12.000
	3	"	Капитал.	6.000
10. Нитва - завод	1	Сулверия	Текущ.	6.000
11. Черемшанский р-д	30	И-Павловский р-д	Текущ.	10.000
	73	"	Капитал.	6.000
	6	"	Капитал.	12.000
	15	"	Капитал.	12.000
	71	"	Капитал.	12.000
12. Осинский рейд г. Оси	37	Осинский р-д	Текущ.	12.000
	70	"	Капитал.	12.000
	80	"	Капитал.	12.000
	91	"	Капитал.	10.000
13. Сарапульский р-д г. Сарапул	17	Сарапул. р-д	Текущ.	12.000
	Пионер	"	Капитал.	12.000
	Комсомолец	"	Капитал.	12.000
14. Сокольское аг-во	16	Сокольское аг-во	Текущ.	12.000
	90	"	Капитал.	12.000
15. Кузьмовское "	90	Кузьмовское аг-во	Текущ.	12.000
	Ураган	"	Текущ.	8.000
	88	"	Капитал.	6.000

138

- 8 -

Ремонтная база место зимовки	№ катер.	Принадлежит рейду.	Вид ремонта.	Ст. стоимость ремонта.
16. Саратовское ар-во г. Саратов.	55	Саратовск. ар-во	Текущ.	10.000
	49	"	Капит.	12.000
	Пограничник.	"	Текущ.	7.000
17. Сталинградск. ар-во г. Сталинград.	В 2	Сталингр. ар-во	Текущ.	16.000
	30	"	Капит.	26.000
	59	"	Капит.	14.000
	61	"	Текущ.	8.000
	Дозор 28	"	"	7.000
18. Астрахань	62	Астраханск. ар-во	Текущ.	12.000
	64	"	"	7.000
	65	"	"	5.000
	67	"	"	5.000
	45	"	"	15.000

ПРИМЕЧАНИЕ: Номер катера № 78, 46 Керчевского рейда, № 47, 14
15 Тюлькинського рейда, № 100 Ординского рейда,
71 Ново-Ильинского рейда должны быть восстановлены
на ремонт и проследить всех владельцев по подшивке
первого сентября 1946 г. и должны быть в техни-
ческой готовности на подшивке первого октября
1946 г., после чего должны быть направлены на
зимний отстой в Харинский затон.

7000
7000
10000

Главный Инженер Треста
Камлесоплав

Злобин/

жпр. 21 экв.

Рис. 3. Приказ о ремонте флота 1947 г. (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 173. Л. 137-138)

В Харинском затоне стояли катера Верхнекамской сплавной конторы: 80, 93, 94, 75, 78, 40, 54.

В Керчевских ремонтно-механических мастерских – суда Керчевского рейда: 73, 96, 41, 18, 32, 46, 36, 39, а также Вишерской сплавной конторы № 26 и 38.

В Тюлькинских ремонтно-механических мастерских стояли суда Тюлькинського рейда: 103, 14, 106, 63, 15, 79, 81, 47, 57, 53, 83, 47.

На Орлинском рейде (село Орел) зимовали катера № 11, 100, 99, 21.

На Обвинском рейде (село Слудка) зимовали катера № 43, 27, 108, 76.

На Иньвенском рейде – 30, 34, 68, 82, 24, 74, 101, 60.

В Такелажно-транспортной конторе (г. Молотов) – № 31, 56, 3, 13, 4, 78, «Коломна», «Кама», «Красный сплавщик», № 7.

В Камском лесоперерабатывающем комбинате (г. Молотов) – № 5, 29, 107, 77, «Колхозница», 25, 23. Цифра «7» в номере «107» перебита с «6», но учитывая, что далее в хозяйстве фигурирует именно № 107, а № 106 находится на Тюлькинском рейде, сомнений с идентификацией номера не возникает.

ЦРМ (г. Молотов) – № 8. Номер второго катера пропущен. Скорее всего, это только что полученный № 48, еще не успевший получить номера.

В затоне Нытвы текущий ремонт проходил катер местной судовой верфи. Номер его не указан. Учитывая, что, скорее всего это был чужой катер (в 1947 и 1948 гг. на верфи находились разные суда), идентифицировать его номер не представляется возможным.

На Новоильинском рейде зимовали № 20, 72, 9, 10, 71, 12, 19, 52.

На Осинском рейде (г. Оса) – 37, 70, 35, 91.

На Сарапульском рейде (г. Сарапул) – 17, «Пионер», «Комсомолец», 58.

В Сокольском агентстве – № 16.

В Куйбышевском агентстве – 90, 1, «Ураган», 33.

В Саратовском агентстве – 55, 49, «Пограничник».

В Сталинградском агентстве – 2, 50, 59, 61, «Дозор», 28.

В Астраханском агентстве – 62, 64, 65, 67, 45 (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 173. Л. 137-138).

1945 г.

Приказы о распределении флота за 1945 г. в фондах отсутствуют, но имеется ряд ценных дополнений за этот год. Так приказом № 43 от 21 марта 1945 г. переводились в состав Усть-Косинского и Шуминского сплавных участков Верхнекамской сплавной конторы следующие катера: Керчевский рейд: № 46, № 32. Тюлькинский рейд: № 15, № 103, № 14, № 106, № 81. Иньвенский: № 68. Обвинский: № 72, № 108. Камский лесокombинат: № 107. Такелажно-транспортная контора: «Красный сплавщик». Новоильинский рейд: № 10, № 20, № 71. Орлинский рейд: № 100. Верхнекамская сплавная контора: № 94, № 80, № 93, № X1 (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 96. Л. 12).

Практически все суда далее продолжают числиться в этих же организациях. Исключение составляет № 72, далее фигурирующий у Верхнекамской конторы. Возможно, в отличие от других судов, его передали не временно, а постоянно. Тем более что это разъездной катер, скорее всего полуглиссер. Еще один номер у катера Верхнекамской сплавной конторы расплывается. Более всего цифра походит на «81» или «91». Но № 81 уже используется на Тюлькинском рейде.

Приказом № 69 от 29 апреля 1945 г. ввиду того, что часть катеров, пополнивших флот треста за годы войны, дублируют существующие номера судов, а некоторые названия устарели и не отвечают эксплуатационным условиям, переименовывались следующие суда. № 16 в № 99 (Орлинский рейд, 10 л.с., нефть). «Вишхимз» в «Кама» (Такелажно-транспортная контора, 300 л.с., мазут, дрова). «Ижорец» в № 13 (Такелажно-транспортная контора, 100 л.с., нефть). № 70 в № 22 (Куйбышевское агентство, 30 л.с., керосин). № 45-б в № 55 (Саратовское агентство, 52 л.с., керосин). № 3 в № 60 (Сталинградское агентство, 120 л.с., нефть). № 51-б в № 61 (Сталинградское агентство, 30 л.с., керосин). № 429 в № 62 (Астраханское агентство, 35 л.с., чурка). № 37-б в № 69 (Астраханское агентство, 52 л.с., керосин) (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 96. Л. 27).

№ 99 (б. № 16) далее так и фигурирует среди судов Орлинского рейда, как «Кама» и № 13 среди судов Такелажно-транспортной конторы. Катера № 22 (б. № 70), № 55 (б. 45-б), № 60 (б. № 3), № 69 (б. 37-б), очевидно, были списаны вскоре после этого, поскольку в 1946 г. в тресте работают новые суда с этими номерами. Катер № 62 далее продолжает работать в Астраханском агентстве, из чего можно предположить, что № 429 это, скорее всего, стапельный номер.

Приказ № 52 от 3 апреля 1945 г. в план эксплуатации не включаются следующие суда: № 39 (51 л.с.), «Кренкель» (30 л.с.), № 70 (30 л.с.), № 37-б (52 л.с.) вследствие передачи освобожденным районам; № 54 (25 л.с.) вследствие передачи Камлесострою; № 101 (25 л.с.), «Чепца» (30 л.с.), № 66 (25 л.с.), № 84 (25 л.с.) вследствие износа подлежащие списанию; № 7 (65 л.с.) находящийся на реконструкции; № 3 (120 л.с.) ввиду сдачи в долгосрочную аренду за восстановительных ремонт. В этом же документе значится, что на этот момент на Сарапульском рейде имелись катера № 17 (25 л.с.) и «Пионер» (30 л.с.) (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 96. Л. 86).

Суда «Кренкель» и «Чепца» в списках Камлесосплава более не фигурируют. № 39, 54, 101, 66, 84 практически сразу же снова появляются в списках, что может свидетельствовать о приобретении новых катеров с этими же номерами. № 70, 37, 3 в этом же году получили другие катера, у которых произошла смена номера. Поэтому, скорее всего, № 3 в Камлесосплав так и не вернулся. Поскольку № 7 далее числится в Такелажно-транспортной конторе, можно предположить, что там его и реконструировали.

В соответствии с инвентаризационной ведомостью на 1 октября 1945 г. Сарапульский рейд владел катерами № 33 (двигатель ХТЗ 52 л.с.), № 54 (СТЗ – 30 л.с.), № 17 (СТЗ – 30 л.с.), «Пионер» (ХТЗ – 30 л.с.) (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 103. Л. 41).

№ 33, по-видимому, вскоре после этого списан, поскольку в тресте появился другой катер с этим же номером из нового судостроения. № 54, как видно из предыдущего приказа, передан Камлесострою. И только № 17 и «Пионер» находятся в строю Сарапульского рейда и дальше.

6 апреля 1946 г. приказом № 63 Сарапульскому рейду надлежало принять от Сарапульского лесокombината «Главспецдревпрома» катер «Комсомолец» и полуглиссер

типа НКЛ-27 (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 134. Л. 65). Полуглиссер явно получил № 44. Оба судна далее несколько лет числятся на балансе Сарapulьского рейда.

Приказ 1944 г.

План расстановки собственного мотофлота по предприятиям на 1944 г. появился как приложение № 14 к приказу № 98 от 20 апреля 1944 г. Сохранность текста приказа в деле очень низкая – он печатался на бумаге формата А5, которая сгибалась посередине. Из-за этого на месте сгиба печатные символы не видны. К счастью, сгиб перекрывает номера судов лишь на обороте листа. Кроме того, поскольку документ представлял собой ротапринтную копию, некоторые цифры заплыли и с трудом поддаются идентификации. Можно лишь с уверенностью заключить, что печатная машинка, на которой отпечатан текст, и использовавшаяся с 1946 г. – разные.

П Л А Н
Расстановки собственного мотофлота по предприятиям на 1944 г.

Наименование предприятия	Наименование катера с номером	К-во	Мощность	На какой период назначается.
Добровольный флот	№ 36, 55	2	50	Передан на баланс
Томск	№ 106, 12, 63	3	167	С октября назначения до 31 мая
Черный ДТ	№ 101	1	52	На все назначения
Кавказский ДТ	№ 94	1	85	" " "
Новотроицкий ДТ	Колхозница	1	85	" " "
Горьковский	№ 85, 86	2	120	Передан на баланс
Беломошский	№ 30, 98, 89, 75	4	170	На все назначения
Сарapulьский рейд	№ 21, 22, 78, 8, 71, 10, 108, 32, 46, 14, 103, Нефть	12	302	С октября назначения
Владимирский	№ 25, 13, 26, 41, 29	5	241	На все назначения
Сарapulьский	№ 35, 46, 73	3	185	С 2/VI до конца назначения
Владимирский	№ 26, 33	2	75	На все назначения
Сарapulьский	№ 79, 47, 21, 57	4	205	" " "
Сарapulьский	№ 14, 15, 103, 106, 63, 81	6	334	С 2/VI до конца назначения
Сарapulьский	№ 11, 18, 100	3	97	На все назначения
Сарapulьский	№ 24, 74, 59, 51, 54, 30	6	254	" " "
Сарapulьский	№ 52	1	52	С 2/VI до конца назначения
Сарapulьский	№ 27, 42, 76	3	125	На все назначения
Сарapulьский	№ 108	1	65	С 5/VI до конца назначения
Сарapulьский	№ 29, 8, 89, 27, 107, 77	6	324	На все назначения
Сарapulьский	№ 10	1	40	С 5/VI до конца назначения
Сарapulьский	№ 9, 19, 12, 72, 30	5	147	На все назначения
Сарapulьский	№ 10, 71	2	101	С 5/VI до конца назначения
Сарapulьский	"Красный слесарь"	1	100	С 20/VI до 30/VI

Наименование предприятия	Наименование катера с номером	К-во	Мощность	На какой период назначается.
Сарapulьский	№ 18, 20, 51, 70	5	176	На все назначения
Сарapulьский	№ 17, 54 "Целосор"	3	86	" " "
Сарapulьский	"Красный слесарь"	1	100	С октября назначения до 31 мая
Сарapulьский	№ 3, 4, 20, "Колхозница"	4	306	На все назначения
Сарapulьский	"Взрыв" Кр. слесарь	2	200	С 10/VI до конца назначения
Сарapulьский	Двухъярусный № 3	1	200	С 15/VI до конца назначения
Сарapulьский	№ 16	1	30	На все назначения
Сарapulьский	№ 20, 100, Красный Ураган	6	232	" " "
Сарapulьский	№ 45, 49, Чертка, Пограничник	5	198	" " "
Сарapulьский	Двухъярусный № 39, 35, 44, 51	5	228	" " "
Сарapulьский	№ 55, 51, 95, 64, 66	5	125	" " "

Таблица № 14 Плановый текст (оборот)

Верно: *Ген*

Рис. 4. Распределение флота на 1944 г. (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 96. Л. 58-58об.)

Лозовской конторе Кирлеса: передаются на баланс № 35, 56 (2 – 50 л.с.), еще три катера № 106, 15, 63 (3 – 167) передавались с открытия навигации до 31 мая.

Чердынский ЛПТ (Лесопромышленный техникум?): № 101 (52 л.с.).

Ганевский (?) ЛПТ: № 94 (25 л.с.).

Молотовский ЛПТ: «Колхозница» (25 л.с.).

Горлесосплаву передавались на баланс № 85 и 86 (2 – 120 л.с.). В данном случае, речь идет о передаче судов в другой трест. В 1946 г. Камлесосплав принял два новых катера, которым присвоили эти номера.

Верхнекамская контора: № Хо, 93, Х4, 75 (4 – 170 л.с.) на всю навигацию, № Х1, 82, 73, 8, 71, 10, 108, 32, 46, 14, 103, «Ижорец» (12 – 709 л.с.) с открытия навигации (по конец мая – начало июня). Первый номер «80» практически совпадает с «30». Аналогично по Иньвенскому рейду, там тоже эти цифры практически идентичны. Понятно, что катер с одним номером был в одном хозяйстве, а с другим – в другом. Проблема усугубляется тем, что в 1943 г. катер № 30 половину навигации отработал в одном хозяйстве, а потом в другом. Но, скорее всего, № 30 относится в Иньвенскому рейду, а № 80 к Верхнекамской конторе, поскольку далее эти катера работали именно в данных хозяйствах. Номер «84» практически совпадает с «34», но это именно № 84, который был у конторы в 1943 г., а кроме того, № 34 имеется на Иньвенском рейде. Из катеров, имеющих лишь в начале навигации, первая цифра снова идентифицируется как «31» или «81». Но катер № 31 имеется у Иньвенского рейда на всю навигацию, а вот № 81 на вторую половину навигации закреплен за Тюлькинским рейдом. Таким образом, это явно № 81.

Керчевский рейд: № 36, 18, 96, 41, 39 (5 – 241 л.с.) на всю навигацию, № 32, 46, 73 (3 – 185 л.с.) со 2 июня до конца навигации.

Вишерская контора: № 26, 33 (2 – 75 л.с.).

Тюлькинский рейд: № 79, 47, 21, 57 (4 – 205) на всю навигацию, № 14, 15, 103, 106, 63, 81 (6 – 334) со 2 июня до конца навигации.

Орлинский рейд: № 11, 13, 100 (3 – 97 л.с.).

Иньвинский рейд: № 24, 74, 68, 31, 34, 30 (6 – 254 л.с.) на всю навигацию, № Х2 (52 л.с.) со 2 июня до конца навигации. Номер катера со 2 июня до конца навигации похож на «82» и «32». Но № 32 уже имелся на Керчевском рейде, он же числился за этим рейдом в 1943 г. и в 1946 г. В то время, как № 82 и в 1943 г., и в 1946 г. связан с Иньвенским рейдом. Таким образом, наиболее вероятен № 82.

Обвинский рейд: № 27, 43, 76 (3 – 125 л.с.) на всю навигацию, № 108 (65 л.с.) с 5 июня до конца навигации.

Комбинат: № 29, 5, 89, 25, 107, 77 (6 – 324 л.с.) на всю навигацию, № Х (40 л.с.) с 5 июня до конца навигации. Цифра «8» не пропечаталась и очень напоминает «3». Однако, это не № 3, поскольку тот на всю навигацию закреплен за Такелажно-Транспортной конторой. А вот № 8, наоборот, на начало навигации (до конца мая – начала июня) закреплен за Верхнекамской конторой.

Новоильинский рейд: № 9, 19, 12, 72, 20 (5 – 147 л.с.) на всю навигацию, № 10, 71 (2 – 101 л.с.) с 5 июня до конца навигации, «Красный сплавщик» (100 л.с.) с 20 мая по 10 июня.

Осинский рейд: № 3Х, 83 (?), 91, 70 (4 – 176 л.с.). В первом номере четко пропечаталась лишь цифра «3», а вторая цифра номера и идущий за ней второй номер попали под сгиб. Если учесть, что в 1943 г. на рейде имелся катер № 37, то первая цифра очень на него похожа. Аналогично, возможно, попавший под сгиб номер – 83.

Сарапульский рейд: № 17, 54, «Пионер» (3 – 86 л.с.) на всю навигацию, «Красный сплавщик» с открытия навигации до 20 мая.

Такелажно-транспортная контора: 3, Х, 28 (?), «Коломна» (4 – 306 л.с.) на всю навигацию, «Ижорец» и «Красный сплавщик» (2 – 200 л.с.) с 10 июня до конца навигации, «Вишхимз № 3» (320 л.с.) с 15 июля до конца навигации. Номер между «3» и «28» попал под сгиб листа. Но по расстоянию можно установить, что он состоял из одного символа, а, кроме того, сохранилась вертикальная линия, что позволяет достаточно уверенно идентифицировать ее как «4», тем более что судно с этим номером имеется в конторе ранее и позднее. Номер «28» также не пропечатан. Первая цифра напоминает как «3», так и «8», вторая – «3» или «8». Но это, скорее всего, «28», как в прошлом году.

Сокольское агентство: № 16 (30 л.с.).

Верхнекамская контора: № 3, 80, 84, 75, 93 (5 – 221 л.с.), кроме того, до 15 июня за конторой закреплялись: № 32, 46, 41, 14, 15, 103, 104, 106, 81, 63, 11, 30, 31, 73, 108, 8, 9, 10, «Ижорец» (19 – 981 л.с.).

Вишерская контора: 26, 38 (2 – 75 л.с.).

Керчевский рейд: 46, 87, 18, 32, 92, 96, 41, 94, 39, 101, 7 (11 – 538 л.с.).

Тюлькинский рейд: 57, 36, 79, 47, 21, 15, 14, 63, 103, 104, 106, 81 (12 – 641 л.с.).

Орлинский рейд: 100, 11, 23, 85 (4 – 157 л.с.).

Иньвенский рейд: 108, 34, 82, 43, 55, 24, 30, 31, 74 (8 – 365 л.с.).

Обвинский рейд: 108, 83, 43, 55, 27, 76 (6 – 230 л.с.).

Камский комбинат: 22, 107, 54, 56, 8, 25, 77, 29, 5, 86, 89 (11 – 526 л.с.).

Ново-Ильинский рейд: 71, 12, 10, 20, 90, 13, 9, 72 (8 – 398 л.с.).

Осинский рейд: 37, 40, 70, 35, 91 (5 – 217). До 16 июня также закреплялся пароход «Красный сплавщик» (100 л.с.).

Такелажно-транспортная контора: «Красный сплавщик», «Кооператор», «Коломна», «Узола», «Ижорец», № 4, 28, 17 (8 – 646 л.с.).

Сарапульский рейд: «Пионер», «Колхозница», № 33 (3 – 95 л.с.), до 15 июня – «Кооператор» (115 л.с.).

Сокольское агентство: 16 (25 л.с.).

Куйбышевское агентство: 69, 88, «Горьлес», 42, 44, 1 (6 – 236 л.с.).

Саратовское агентство: 45, 49, 48 (3 – 120 л.с.).

Сталинградское агентство: 2, 59, «Спартак» (3 – 254 л.с.).

Астраханское агентство: 64, 65, 66, 67 (4 – 73 л.с.) (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 83. Л. 101 об.-102).

№ 43, 55 и 108 повторяются два раза в Иньвенском и Обвинском рейдах. Скорее всего, суда работали там по половине навигации, как это указано для ряда судов, что они используются, например, «до 15 июня». Но, возможно, в тресте имелись катера с двойной нумерацией. Цифра, напоминающая «108» в Иньвенском рейде не пропечатана, отсутствует средняя часть, но расстояние между цифрами похожими на «1» и «8» такое, как будто между ними есть дополнительная число. Поскольку катеров с номерами «11X» или «12X» в тресте в указанный период еще не было, можно сделать вывод, что отсутствующая цифра — это «0» (катер № 108). Но тогда получается, что судно с этим номером упоминается в приказе трижды. Однако обращает внимание, что катер № 73 закреплялся за Верхнекамской конторой лишь до 16 июня, после чего он пропадает. В связи с этим, вероятно, предположение, что в Иньвенском рейде под непропечатанной цифрой имелась в виду «73».

1940–1942 гг.

Приказом № 70 от 20 апреля 1942 г. из состава флота выводились в отстой для переоборудования в газогенераторные к 15 июля следующие катера. Керчевский рейд: № 46, 60, 61, 63, 36, 104, 103, 7, 21, 41, 98 (11 шт.). Орлинский рейд: № 17, 100, 105 (3 шт.). Иньвенский рейд: № 43 (1 шт.). Камский лесоперевалочный комбинат: № 107, 108, 2, 70, 102, «Колхозница», № 40, 88 (8 шт.). Ново-Ильинский рейд: № 71 (1 шт.). Такелажно-транспортная контора: «Горьлес», № 22, 3, 16, 33 (5 шт.). Осинский рейд: № 37 (1 шт.). Куйбышевское агентство: № 69 (1 шт.) (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 61. Л. 27).

Приказ отпечатан на листе А4, все символы четко пропечатаны.

Приказом № 165 от 31 июля 1942 г. приказывалось вывести в отстой для проведения реконструкции 31 катер суммарной мощностью 1408 л.с. Цель реконструкции состояла в переводе на газогенераторные установки. Приказ представляет собой лист формата А4 альбомной ориентации, все суда сведены в таблицу. Поскольку номера всех катеров в хозяйствах повторяются дважды (выведенный в отстой для реконструкции или остающийся в работе), идентификация их номеров довольно проста.

Верхнекамская контора: № 80, 84, 41, 93, 75 (5 – 205 л.с.), выводятся № 84 и 75 (2 – 80 л.с.).

Керчевский рейд: № 47, 21, 106, 81, 39, 57, 36, 103, 96, 46, 98, 94, 14, 15, 95, 92, 104, 18, 79, 63, 7, 32, 101 (23 – 1155 л.с.), выводятся № 106, 39, 101, 104, 94, 7, 96 (7 – 326 л.с.)

Вишерская сплавная контора: № 26, 38 (2 – 80 л.с.) – остаются.

Орлинский рейд: № 11, 23, 87, 100, 85, 17 (6 – 239 л.с.), выводятся № 100, 85, 17 (3 – 142 л.с.).

Иньвенский рейд: № 71 (или 73), 30, 31, 34, 24, 82, 68, 74 (8 – 386 л.с.), выводятся № 34, 24, 74 (3 – 132 л.с.). В списке допущена опечатка. Катер № 71 показан в общем списке судов, а № 73 – в списке судов, продолжающих работы. У Ново-Ильинского рейда наоборот: № 73 в общем списке судов, а № 71 в списке судов, продолжающих работу. Скорее всего, № 71 это катер Ново-Ильинского рейда, поскольку он далее закреплен за этим рейдом, а № 73 – Иньвенский, он далее каждый год передается новому хозяйству.

Обвинский рейд: № 27, 43, 55, 83, 99, 76, «Ижорец» (7 – 342 л.с.), выводятся № 43, 83, 76 (3 – 110 л.с.).

Камский перевалочный комбинат: № 22, 25, 29, 5, 102, 56, 54, 77, 8, 59, 90, 107, 89, 86, «Колхозница» (15 – 766 л.с.), выводятся № 56, 90, 107, 89, 86, «Колхозница» (6 – 284 л.с.).

Такелажно-транспортная контора: № 13, 4, 28, 3, 108, «Коломна», «Кооператор», «Красный сплавщик», «Узола» (9 – 681 л.с.), выводятся № 13, 3 (2 – 90 л.с.).

Ново-Ильинский рейд: № 9, 10, 19, 20, 73 (или 71), 97, 12, 72 (8 – 305 л.с.), выводятся: № 97, 12 (2 – 82 л.с.).

Осинский рейд: № 35, 37, 40, 91, 70 (5 – 244 л.с.), выводятся № 91, 70, 37 (3 – 162 л.с.).

Сарапульская контора: № 33 (52 л.с.) – остается.

Сокольское агентство: № 16 (30 л.с.) – остается (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 60. Л. 27).

Как видно, список генераторных катеров по обоим приказам частично дополняется. В частности, скорее всего, отсутствующие в приказе № 165 катера, на которые предполагалось поставить генераторы по приказу № 70, к августу 1942 г. находились на реконструкции. Катер № 16 к августу 1942 г. уже прошел переоборудование на Такелажно-транспортной конторе и убыл к месту своей постоянной работы в Сокольском агентстве. Аналогично № 22 убыл на Камский комбинат, а № 33 – на Сарапульский рейд.

Камский комбинат произвел переоборудование № 40, ушедший на Осинский рейд, а № 108 в Такелажно-транспортную контору. Керчевский рейд переоборудовал № 41, ушедший на Верхнекамскую контору. Новоильинский рейд переоборудовал № 71 для Иньвенского рейда. № 43 был предназначен к переоборудованию на Иньвенском рейде, где, скорее всего, не оказалось нужных мощностей и его пришлось для этих работ отправить на Обвинский рейд. Аналогично № 70, предназначенный к переоборудованию на Камском комбинате ушел на Осинский рейд.

Интересны также следующие приказы. Катера Керчевского рейда № 15, 14 и 36 переоборудовать, установить газогенераторные установки. Катера № 28 и 38 ввиду ветхости корпусов не ремонтировать, а оформить актом и списать с баланса Адищевского и Сокольского агентства. Двигатели отремонтировать и держать как резервные (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 10. Л. 87). 5 апреля 1940 г. катер № 36 в связи с невысылкой ЦНИИЛесосплавом газогенераторной установки Ш-6, приказано использовать на жидком топливе (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 18. Л. 33).

Приказ 1939 г.

План-график ремонта моторного и парового флота по предприятиям треста «Камлесосплав» в зиму 1939-1940 г. вышел как приложение к приказу № 403 от 22 декабря 1939 г. Документ представляет собой несколько страниц формата А4 альбомной ориентации, на которых приведена таблица (Рисунок 6). В ней дается планирование объема ремонта в процентах по декадам на пять месяцев (с ноября по март). Наибольший интерес имеют первая колонка, где приведены номера катеров, и третья, где указан характер ремонта (капитальный – КР, текущий – ТР, средний СР). Часть информации не пропечатана, особенно первый лист документа, посвященный Такелажно-транспортной конторе. Также, как и на ранее рассмотренных документах, на страницах имеются оттиски в зеркальном отображении соседних листов из-за невысохшей краски.

Продолжение к плану № 408 от 11.11.29 г.

ИПАТ - Г Р А ...

работы которого ... в виду ...

Место работ	Вид работ	Пром. район	Сроки работ															
			Ноябрь			Декабрь			Январь			Февраль						
			1-я декада	2-я декада	3-я декада	1 декада	2 декада	3 декада	1 декада	2 декада	3 декада	1 декада	2 декада	3 декада				
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Итого			5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Верховский район																		
1	Мотокатер №14	Верхне-Волжский	ИПАТ	-	5	10	25	35	45	55	60	65	70	75	80	85	90	95
Средний процент по району: 41, 25, 35, 44, 52, 60, 66, 72, 76, 83, 91, 96																		
Верхне-Волжский район																		
1	Мотокатер №6	А.Д.Д. район	ИПАТ	-	5	10	25	35	45	55	60	70	75	85	90	95	100	100
Средний процент по району: 10, 25, 35, 45, 55, 60, 70, 75, 85, 90, 95, 100																		
Орловский район																		
1	Мотокатер №11	Орловский	ИПАТ	-	5	10	25	35	45	50	60	65	70	75	80	85	90	95
Средний процент по району: 10, 23, 33, 43, 48, 56, 61, 68, 75, 80, 85, 95																		
Ивановский район																		
1	Мотокатер №4	Ивановский	ИПАТ	-	5	15	35	45	55	65	70	75	80	85	90	95	100	100
Областной район																		
1	Мотокатер №12	Областной	ИПАТ	-	5	10	15	35	45	60	60	65	70	75	80	90	95	100

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
№ 55	Общ. текущ.	-	5	10	20	30	40	45	50	55	65	75	80	85	90	95	100	
	Средний % по рейду:	5	10	20	30	40	45	50	55	65	75	80	85	90	95	100		
Одесский рейд																		
№ 37	Общ. текущ.	-	5	15	35	45	55	65	70	75	80	85	90	95	100			
	Средний % по рейду:	5	15	35	45	55	65	70	75	80	85	90	95	100				
Сарапульская судовкотвора																		
№ 37	Сарап. текущ.	-	5	15	35	45	55	65	70	75	80	85	90	95	100			
	Средний % по рейду:	5	15	35	45	55	65	70	75	80	85	90	95	100				
Кубинское агентство																		
№ 42	Кубин. текущ.	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	75	80	90	95	100		
	Средний % по рейду:	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	75	80	90	95	100		
Саратовское агентство																		
№ 45	Сарат. текущ.	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	75	80	90	95	100		
	Средний % по рейду:	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	75	80	90	95	100		

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Одесское агентство																	
Мотокатер № 50	текущ.	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
№ 51	Судовконтр.	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
№ 52	"	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
п/теплоход № 53	"	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
м/к № 58	капит.	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
	Средний % по рейду:	-	-	-	-	-	-	-	9	19	33	47	57	66	76	81	91
Астраханское аг-во																	
м/к № 64	Астрах. текущ.	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
№ 65	"	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
№ 66	"	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
№ 67	"	-	-	-	-	-	-	-	10	20	30	40	50	60	70	80	90
	Средний % по рейду:	-	-	-	-	-	-	-	10	25	40	50	60	70	85	95	100
	Средний по тресту:	5	13	25	33	42	49	57	64	71	78	84	91	97			

Примечание: х) 5 % на опробование двигателя и механизмов на воде.
 хх) По моторкаторе № 58 Одесского агентства срок окончания ремонта установлен 15 апреля 1940 г.

СТАВКА ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ТРЕСТА ()
 ЗАЧЕТ ГРУППЫ МЕТАЛЛИЗДАЦИИ ()

№ 59 *с/п. Борис Сидор. Д. Д. Д.*

Рис. 6. Распределение флота в навигацию 1939 г. (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 10. Л. 89-90)

Номера судов на первом листе различаются с трудом, но их реконструкцию существенно упрощает расположение номеров в порядке возрастания. Для Такелажно-транспортной конторы это справедливо до катера № 59, после которого в скобках напечатано «Профинтерн», из чего можно понять, что это бывшее название, переданного тресту катера. Ниже идут номера, похожие на «33» и «4». Но № 33 уже был помещен ранее в той же конторе, поэтому в данном случае это явно «38». Кроме того, у номера «31» не пропечатана вторая цифра. Но поскольку номера идут в порядке возрастания, это явно «31», а не «32», т.к. не пропечатать вторую намного сложнее. Номер «4» явно однорегистровый, а не двух, т.к. он стоит строго под второй цифрой предыдущего номера. И, таким образом, реконструированный список получается следующий.

В Такелажно-транспортной конторе состояли суда, зимующие в Перми: № 1 (КР), № 8 (ТР), № 10 (КР), № 13 (ТР), № 25 (ТР), № 29 (ТР), № 30 (КР), № 31 (ТР), № 33 (ТР), № 34 (ТР), № 40 (КР), № 54 (КР), № 56 (КР), № 59 «Профинтенри» (СР), № 38 (СР), № 4 (ТР), ПХ «Коломна» (ТР).

Керчевский рейд (Керчево): № 14 (КР), № 15 (КР), № 17 (ТР), № 19 (СР), № 20 (ТР), № 21 (ТР), № 26 (ТР), № 32 (ТР), № 36 (ТР), № 41 (КР), № 43 (КР), № 46 (ТР).

Верхнекамская сплавная контора (Харино): № 6 (ТР), № 7 (ТР).

Орлинский рейд (Орел): № 11 (ТР), № 16 (СР), № 23 (СР).

Иньвинский рейд (Иньва): № 24 (ТР).

Обвинский рейд (Обва): № 22 (СР), № 27 (ТР), № 55 (ТР).

Осинский рейд (Оса): № 37 (ТР).

Новоильинский рейд (Новоильинское): № 12 (ТР).

Сарапульская сплавная контора (Сарапул): № 2 (ТР), № 3 (ТР), № 57 (ТР).

Куйбышевское агентство (Куйбышев): № 42 (ТР), № 44 (ТР), № 69 (ТР), № 70 (ТР).

Саратовское агентство (Саратов): № 45 (ТР), № 47 (ТР), № 48 (ТР), № 49 (ТР).

Сталинградское агентство (Сталинград): № 50 (ТР), № 51 (ТР), № 52 (ТР), № 53 (ТР), № 58 (КР).

Астраханское агентство (Астрахань): № 64 (ТР), № 65 (ТР), № 66 (ТР), № 67 (ТР). (СГА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 10. Л. 89-90).

Анализ получающегося списка распределения флота

Таким образом, произведено завершение реконструкции номеров катеров Камлесосплава в приказах, покрывающих период за десять лет с 1939 г. по 1948 г. Хотя за несколько лет приказы пропущены (1940, 1941, 1945 гг.), это не меняет сути реконструкции и дает вполне наглядную картину эволюции состава флота треста. Более подробно этот вопрос нами рассматривался ранее (Митюков, Ким, 2023).

Таблица 1. Состав флота треста «Камлесосплав» по структурным подразделениям в 1939–1948 гг.

Наименование	1939 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	1946 г.	1947 г.	1948 г.
№ 1	ТТК		КА	КА	Р	КА	ТК	
№ 2	СР	КК Г	СтА	СтА		СтА	ТК	ТК
№ 3	СР	ТТК Г	ВКК	ТТК	* № 60 СтА	ТТК	ТТК	ТТК
№ 4	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	Р	ТТК	ТТК	ТТК
№ 5		КК	КК	КК		КК	КК	КК
№ 6	ВКК				Р	П ТР	ТР	ТР
№ 7	ВКК	КР Г	КР		**	ТТК	ЛК	ЛК
№ 8	ТТК	КК	ВКК, КК	ВКК, КК		ЦРМ	ЦРМ	ЦРМ
№ 9		НР	ВКК, НР	НР		НР	НР	НР
№ 10	ТТК	НР	ВКК, НР	ВКК, НР	НР	НР	НР	НР
№ 11	ОрР	ОрР	ВКК, ОрР	ОрР		ОрР	ОрР	ОрР
№ 12	НР	НР Г	НР	НР	Р	НР	НР	
№ 13	ТТК	ТТК Г	НР	ОрР	б. Ижо- рец ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
№ 14	КР Г	КР	ВКК, ТР	ВКК, ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 15	КР Г	КР	ВКК, ТР	ЛК, ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 16	ОрР	ТТК Г СоА	СоА	СоА	Р	СоА	ТК	ТК
№ 17	КР	ОрР Г	ТТК	СР	СР	СР	СР	СР
№ 18		КР	КР	КР		КР	КР	КР
№ 19	КР	НР		НР	Р	НР	НР	НР
№ 20	КР	НР	НР	НР	НР	НР	НР	НС
№ 21	КР	КР Г	ТР	ТР	Р	П ОрР	ОрР	ОрР
№ 22	ОБР	ТТК Г	КК		Р б. № 70	П НС	НС	ОсР

Наименование	1939 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	1946 г.	1947 г.	1948 г.
		КК			КА			
№ 23	ОрР	ОрР	ОрР			КК	КК	
№ 24	ИР	ИР Г	ИР	ИР	Р	ИР	ИР	ИР
№ 25	ТТК	КК	КК	КК		КК	КК	КК
№ 26	КР	ВК	ВК	ВК	Р	ВК	РР	РР
№ 27	ОбР	ОбР	ОбР	ОбР		ОбР		
№ 28	Сп.	ТТК	ТТК	ТТК	Р	СтА	ТК	ТК
№ 29	ТТК	КК	КК	КК		КК	КК	КК
№ 30	ТТК	ИР	ВКК, ИР	ИР		ИР	ИР	ИР
№ 31	ТТК	ИР	ВКК, ИР	ИР		ТТК	ИР	ИР
№ 32	КР	КР	ВКК, КР	ВКК, КР	КР	КР	КР	КР
№ 33	ТТК	ТТК Г СР	СР	ВК	Р СР	П КА	ТК	ТК
№ 34	ТТК	ИР Г	ИР	ИР		ИР	ИР	ИР
№ 35		ОсР	ОсР	ЛР	Р	ОсР	ОсР	ОсР
№ 36	КР	КР Г	ТР	КР		КР	КР	КР
№ 37	ОсР	ОсР Г	ОсР	ОсР	Сп. № 69 АА	ОсР	ОсР	ОсР
№ 38	ТТК, Сп.	ВК	ВК		Р	ВК	РР	
№ 39		КР Г	КР	КР	Сп. Р	КР	КР	КР
№ 40	ТТК	КК Г ОсР	ОсР			ВКК	ВКК	ВКК
№ 41	КР	КР Г ВКК	ВКК, КР	КР	Р	КР	КР	
№ 42	КА		КА		Р	П ВКК	ВКК	ВКК
№ 43	КР	ИР Г ОбР Г	ИР, ОбР	ОбР		ОбР	ОбР	ОбР
№ 44	КА		КА	СтА	Р	СР	СР	СР
№ 45	СаА		СаА	СаА	№ 55 СаА	АА	ТК	ТК
№ 46	КР	КР Г	ВКК, КР	ВКК, КР	КР	КР	КР	КР
№ 47	СаА	КР	ТР	ТР		ТР	ТР	ТР
№ 48	СаА		СаА	СаА	Р	П СтА	ЦРМ	ЦРМ
№ 49	СаА		СаА	СаА		СаА	ТК	ТК
№ 50	СтА			СтА		СтА	ТК	ТК
№ 51	СтА			СтА	№ 61 СтА Р		ТК	ТК
№ 52	СтА				Р	П ИР	ИР	ИР
№ 53	СтА					П ТР	ТР	ТР
№ 54	ТТК	КК	КК	СР	Сп.	П ТР, ВКК	ВКК	ВКК
№ 55	ОбР	ОбР	ИР, ОбР	АА		СаА	ТК	ТК
№ 56	ТТК	КК Г	КК	ЛК		П ТТК	НС	ТК
№ 57	СР	КР	ТР	ТР	Р	ТР	ТР	ТР
№ 58	СтА					П СР	СР	СР
№ 59 «Профинтерн»	ТТК	КК	СтА	СтА		СтА	ТК	ТК
№ 60		КР Г			б. №3 СтА	П ИР	ИР	ИР
№ 61		КР Г			б. 51 СтА	СтА		
№ 62					б. 429 АА	АА	ТК	ТК
№ 63		КР Г	ВКК, ТР	ЛК, ТР		ТР	ТР	ТР
№ 64	АА		АА	АА	Р	АА	ТК	
№ 65	АА		АА	АА		АА	ТК	ТК

Наименование	1939 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	1946 г.	1947 г.	1948 г.
№ 66	АА		АА	АА	Сп.		РР	РР
№ 67	АА		АА	АА	Р	АА	ТК	ТК
№ 68		ИР		ИР	ИР	ИР	ИР	ИР
№ 69	КА	КА Г	КА		б. № 37 АА		РР	РР
№ 70	КА	КК Г ОсР Г	ОсР	ОсР		ОсР	ОсР	ОсР
№ 70				КА	№ 22 КА Сп.			
№ 71		НР Г ИР	НР	ВКК, НР	НР	НР	НР	НР
№ 72		НР	НР	НР	Р ОБР	НР	НР	РР
№ 73		НР	ВКК, ?	ВКК, КР		КР	КР	КР
№ 74		ИР Г	ИР	ИР	Р	ИР	ИР	ИР
№ 75		ВКК Г	ВКК	ВКК	Р	ВКК	ВКК	ВКК
№ 76		ОБР Г	ОБР	ОБР	Р	ОБР	ОБР	ОБР
№ 77		КК	КК	КК	Р	КК	КК	КК
№ 78					Р	ТТК	ТТК	ТТК
№ 79		КР	ТР	ТР		ТР	ТР	ТР
№ 80		ВКК	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК	ВКК
№ 81		КР	ВКК, ТР	ВКК, ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 82		ИР	ИР	ВКК, ИР		ИР	ИР	ИР
№ 83		ОБР Г	ОБР	ОсР (?)	Р	ТР	КР	КР
№ 84		ВКК Г	ВКК	ВКК	Сп.	П НР	НР	НР
№ 85		ОрР Г	ОрР	Сп.		П ТТК	ТТК	КК
№ 86		КК Г	КК	Сп.		П ИР	ИР	ИР
№ 87		ОрР	КР			П ВК	РР	РР
№ 88		КК Г	КА			П ВК	РР	РР
№ 89		КК Г	КК	КК		П ВК	КК	КК
№ 90		КК Г	НР	КА		КА	ТК	ТК
№ 91		ОсР Г	ОсР	ОсР	Р ВКК	ОсР	ОсР	УЯР
№ 92		КР	КР			П ТР	ТР	ТР
№ 93		ВКК	ВКК	ВКК	Р ВКК	ВКК	ВКК	
№ 94		КР Г	КР	ЛПТ	Р ВКК	ВКК	ВКК	ВКК
№ 95		КР				П ТР	ТР	ТР
№ 96		КР Г	КР	КР	Р	КР	КР	
№ 97		НР Г					ТК	ТК
№ 98		КР Г				П ТР	ТР	ТР
№ 99		ОБР			б. № 16 ОрР	ОрР	ОрР	ОрР
№ 100		ОрР Г	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР	ОрР
№ 101		КР Г	КР	ЛПТ	Сп.	ИР	ИР	
№ 102		КК Г					РР	РР
№ 103		КР Г	ВКК, ТР	ВКК, ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 104		КР Г	ВКК, ТР				РР	
№ 105		ОрР Г					РР	
№ 106		КР Г	ВКК, ТР	ЛК, ТР	ТР	ТР	ТР	ТР
№ 107		КК Г	КК	КК	КК	КК	КК	КК
№ 108		КК Г ТТК	ВКК, ОБР	ВКК, ОБР	ОБР	ОБР	ОБР	ОБР
№ 109							РР	
№ 110							РР	РР
№ 111							РР	РР
№ 112							РР	РР

Наименование	1939 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	1946 г.	1947 г.	1948 г.
№ 113							ЛК	ЛК
№ 114					Р		ЛК	ЛК
№ 115					Р		ЛК	ЛК
№ 116					Р		ЛК	ЛК
№ 117								УЯР
№ 118					Р			УЯР
№ 119								ОРР
№ 120								ОБР
№ 121								ТТК
№ 122								РР
№ 123								РР
№ 124								УЯР
№ 125								УЯР
№ 126								ТК
№ 127								КР
№ 128								РР
№ 129								РР
№ 130								ИР
№ 131								УЯР
№ 132								ТК
№ 133							П ЛК	ТК
№ 134							П ВКК	ВКК
№ 135							П РР	РР
№ 136							П ТР	ТР
№ 137							П ТР	ТР
№ 138							П СаА	ЛК
№ 139								ЛК
№ 140								ЛК
№ 429					№ 62 АА			
ПХ «Коломна»	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК		ТТК	ТТК	ТТК
ПХ «Красный сплавщик»		ТТК	ОсР, ТТК	СР, ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
«Колхозница»		КК Г	СР	ЛПТ		КК		
«Ижорец»		ОБР	ВКК, ТТК	ВКК, ТТК	№ 13			
ПХ «Кооператор»		ТТК	СР, ТТК					
«Узола»		ТТК	ТТК					
«Горьлес»		ТТК Г	КА					
«Пионер»			СР	СР	Р СР	СР	СР	СР
«Спартак»			СтА					
ПХ «Кама» (Вишхимз № 3)				?, ТТК	ТТК	ТТК	ТТК	ТТК
«Пограничник»				СаА	Р	СаА	ТК	ТК
«Дозор»				СтА	Р	СтА	ТК	ТК
«Ураган»				КА		КА	ТК	
«Кренкель»				КА	Сп.			
«Чепца»				СаА	Сп.			
«Лермонтов»				КА			НР	НР
«Комсомолец»						СР	СР	СР
«Сырка»								ТТК
ПХ «Киев»								ТК

Прмечания:

АА – Астраханское агентство

ВКК – Верхнекамская сплавная контора

ВК – Вишерская сплавная контора
 ИР – Иньвенский рейд
 КА – Куйбышевское агентство
 КК – Камский лесоперерабатывающий комбинат
 КР – Керчевский рейд
 ЛК – Лоинская сплавная контора
 ЛПТ – Лесопромышленный техникум
 НР – Ново-Ильинский рейд
 НС – Нытверская судоверфь
 ОбР – Обвинский рейд
 ОрР – Орлинский рейд
 ОсР – Осинский рейд
 РР – Рябининский рейд
 СаА – Саратовское агентство
 СоА – Сокольское агентство
 СР – Сарапульская сплавная контора, Сарапульский рейд
 Ста – Сталинградское агентство
 ТТК – Такелажно-транспортная контора
 ТК – Транзитная контора
 ТР – Тюлькинский рейд
 ЦРМ – Центральные ремонтные мастерские
 УЯР – Усть-Язьвинский рейд

Сп. – Списан

Г – переделан на газогенератор

Р – разъездной

П – принят из нового судостроения

* – сдан в аренду (№ 3) ** – реконструкция (№ 7)

Реконструированная [Таблица 1](#), составленная по текстам приказов о распределении флота, дает ценную информацию об участии треста в Великой Отечественной войне, до этого никогда не бывшим объектом исследования. Вкратце суть вопроса следующая. Во время войны было мобилизовано большое количество судов лесных хозяйств. Однако, если ориентироваться на справочник С.С. Бережного, это были в основном суда леспромхозов и сплавных хозяйств северных рек (Печоры, Северной Двины и т. п.) ([Бережной, 1988](#)). В этой связи отсутствие мобилизованных судов из треста «Камлесосплав» выглядит очень странным, ведь он как раз действовал в районе боевых действий, то есть на Нижней Волге. Анализ данных полученной таблицы дает возможность утверждать, что к решению боевых задач, скорее всего привлекались суда Астраханского, Сталинградского и Саратовского агентств, которые пропадают около 1942 г. Однако, с другой стороны, можно заметить количественный рост флота «Камлесосплава» в годы войны. Если в 1939 г. высшим номером среди судов треста был № 70, но в годы войны номера уверенно перешагнули отметку № 100, а в послевоенное время, когда шло восстановление разрушенного народного хозяйства, дошли до № 140.

Таким образом, флот треста почти не уменьшился из-за мобилизации. Можно даже утверждать обратное – он существенно возрос за счет передачи судов от военно-морского флота. В соответствии со справочником С.С. Бережного, это как минимум «Кренкель» (30 л.с., с 7.07.1943 г. Т-633, с 31.07.1943 г. КАТЩ-435), «Ураган» (60 л.с., с 7.07.1943 г. Т-634, с 31.07.1943 г. КАТЩ-436), «Пограничник» (30 л.с., с 7.07.1943 г. Т-635, с 31.07.1943 г. КАТЩ-437), «Дозор» (30 л.с., с 7.07.1943 г. Т-636, с 31.07.1943 г. КАТЩ-438) и «Чепца» (30 л.с., с 7.07.1943 г. Т-637, с 31.07.1943 г. КАТЩ-439) ([Бережной, 1988: 573](#)). Возможно, также тресту передали и бывший КАТЩ-429, ставший № 62 Астраханского агентства (бывший катер «Юрьеvec», с 7.07.1943 г. Т-615) ([Бережной, 1988: 573](#)). В отличие от именных судов, разоруженных 5.10.1943 г., этот разоружили 29.04.1944 г., возможно поэтому он и вошел в состав флота треста как № 429, а не как «Юрьеvec».

Реконструированные данные позволяют установить, что «Камлесосплав» в годы Великой Отечественной войны решал важную стратегическую задачу обеспечения лесом и

лесными материалами хозяйств нижней Волги, в том числе и нужды фронта. Из-за этого передача судов треста в другие хозяйства осуществлялась в крайне ограниченных объемах. И наоборот, «Камлесосплав» сам принимал в свой состав мобилизованные суда из других хозяйств. В результате, в годы войны флот треста увеличился почти в полтора раза, а после войны произведено его серьезное техническое перевооружение.

5. Заключение

Предлагаемый метод комплексного анализа всех записей приказов о распределении флота является эффективным средством реконструкции непропечатанных символов. Учитывая, что перемещение флота от одного структурного подразделения треста к другому – это довольно трудоемкая процедура, сопровождавшаяся приказами о перемещении личного состава, актами постановки и списания с баланса, можно предположить, что распределение флота обладает определенной долей инерциальности. Она явно составляет больше года, т. е. одно и то же судно вполне может повторяться в приказах за разные года. Принимая это допущение, а также учитывая особенности печати отдельных фрагментов цифровых символов, появилась возможность реконструкции приказов о распределении флота треста Камлесосплав в годы войны, что дало новое понимание об его значении для Победы.

Литература

- СГА – Управление по делам архивов Администрации города Сарпула.
 Бережной, 1988 – *Бережной С.С.* Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. М.: Воениздат, 1988. 710 с.
 Ветров, 2024 – *Ветров А.А.* Распознавание символов с использованием метода наименьших квадратов // *Научный аспект.* 2024. Т. 44. № 6. С. 5572–5576.
 Маслов, 2023 – *Маслов И.А.* Оптическое распознавание символов в информационных системах и проблемы внедрения // *E-Scio.* 2023. № 3 (78). С. 79–85.
 Митюков, Ким, 2023 – *Митюков Н.В., Ким Ю.Л.* Флот треста «Камлесосплав» в 1939–1948 гг. // *Судостроение.* 2023. № 3. С. 70–78.
 Пшеничкин и др., 2018 – *Пшеничкин Е.В., Цуканов М.В., Рыженков Д.В.* Распознавание рукописных символов с помощью нейронных сетей методом с обратным распространением ошибки // *Инновационная наука.* 2018. № 2. С. 14–16.
 Юрьев, 2010 – *Юрьев Г.А.* Распознавание символов на базе цепи Маркова // *Психологическая наука и образование.* 2010. Т. 15. № 5. С. 119–123.

References

- Berezhnoi, 1988* – *Berezhnoi, S.S.* (1988). Korabli i suda VMF SSSR. 1928–1945 [Ships and vessels of the USSR Navy. 1928–1945]. M., 710 p. [in Russian]
Maslov, 2023 – *Maslov, I.A.* (2023). Opticheskoe raspoznavanie simvolov v informatsionnykh sistemakh i problemy vnedreniya (Optical character recognition in information systems and implementation problems). *E-Scio.* 3(78): 79–85. [in Russian]
Mitiukov, Kim, 2023 – *Mitiukov, N.W., Kim, Yu.L.* (2023). Flot tresta “Kamlesosplav” v 1939–1948 gg. (Fleet of the “Kamlesosplav” trust in 1939–1948). *Sudostroenie.* 3: 70–78. [in Russian]
Pshenichkin i dr., 2018 – *Pshenichkin, E.V., Tsukanov, M.V., Ryzhenkov, D.V.* (2018). Raspoznavanie rukopisnykh simvolov s pomoshch'yu neironnykh setei metodom s obratnym rasprostraneniem oshibki [Handwritten Character Recognition Using Neural Networks with Backpropagation Method]. *Innovatsionnaya nauka.* 2: 14–16. [in Russian]
 SGA – Управление по делам архивов Администрации города Сарпула [Department of Archives of the Sarapul City Administration].
Vetrov, 2024 – *Vetrov, A.A.* (2024). Raspoznavanie simvolov s ispol'zovaniem metoda naimen'shikh kvadratov (Character recognition using least squares method). *Nauchnyi aspekt.* 44(6): 5572–5576. [in Russian]
Yur'ev, 2010 – *Yur'ev, G.A.* (2010) Raspoznavanie simvolov na baze tsepi Markova (Character recognition based on Markov chain). *Psikhologicheskaya nauka i obrazovanie.* 15(5): 119–123. [in Russian]

Системный анализ при реконструкции ротапринтных изображений машинописного текста: на примере приказов о распределении флота треста «Камлесосплав» 1939–1948 гг.Николай Витальевич Митюков ^{a, *}, Юрий Леонидович Ким ^b^a Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация^b Удмуртский государственный университет, Российская Федерация

Аннотация. В ротапринтных изображениях наибольшие проблемы связаны с идентификацией цифр. Нечетко напечатанные буквенные символы обычно идентифицируются по смыслу, что исключено для номеров. На примере анализа отпечатанных на ротапринте бюллетеней треста «Камлесосплав» периода 1939–1948 гг. предложена следующая методика идентификации. На первом этапе производится группировка имеющихся в документе номеров: во-первых, выделяются номера, в чтении которых не возникает сомнений, во-вторых, в чтении которых имеются несколько альтернативных вариантов, в-третьих, нечитаемые цифры. На втором этапе определяется присутствие каких-либо из альтернативных номеров далее в документе. Если он имеется, то вычеркивается из списка альтернатив. Наконец, на третьем этапе производится анализ более ранних или более поздних документов, в связи с тем, что отдельные катера работали в каком-то конкретном хозяйстве по несколько лет.

На основе этой методики проведена идентификация номеров катеров в приказах о распределении флота периода 1939–1948 гг., полученные номера сведены в таблицу. Анализ этих данных позволил утверждать, что, несмотря на достаточно серьезную мобилизацию судов лесосплавных хозяйств других регионов (прежде всего северных рек), мобилизация судового состава треста «Камлесосплав» проводилась крайне ограниченно. Вероятнее всего, к выполнению боевых задач привлекались суда Астраханского, Сталинградского и Саратовского агентств, как оказавшиеся непосредственно в районе боевых действий на Нижней Волге. С другой стороны, все военные годы наблюдается рост численности судового состава флота треста: по сравнению с 1939 г. в середине войны примерно в полтора раза, а при послевоенном восстановлении народного хозяйства более чем в два раза. В частности, судя по справочнику С.С. Бережного, в состав треста передали как минимум пять выведенных из состава флота и разоруженных катерных тральщиков.

Таким образом, реконструированные данные позволяют установить, что «Камлесосплав» в годы Великой Отечественной войны решал важную стратегическую задачу обеспечения лесом и лесными материалами хозяйств нижней Волги, в том числе и нужды фронта. Из-за этого передача судов треста в другие хозяйства осуществлялась в крайне ограниченных объемах. И наоборот, «Камлесосплав» сам принимал в свой состав бывшие мобилизованные суда из других хозяйств.

Ключевые слова: анализ источников, методика реконструкции символов текста, трест «Камлесосплав», водный транспорт, Великая Отечественная война.

* Корреспондирующий автор

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