

Genesis: исторические исследования

Правильная ссылка на статью:

Рябкова О.В. Проблемы и особенности эксплуатации речного флота в Ямало-Ненецком округе в годы Великой Отечественной войны // Genesis: исторические исследования. 2025. № 9. DOI: 10.25136/2409-868X.2025.9.74572
EDN: SMVDCL URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74572

Проблемы и особенности эксплуатации речного флота в Ямало-Ненецком округе в годы Великой Отечественной войны

Рябкова Ольга Викторовна

аспирант, ФГБУ ВПО «Курганский государственный университет», младший научный сотрудник, сектор социально-гуманитарных исследований ГКУ ЯНАО «Научный центр изучения Арктики»

629008, Россия, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Салехард, ул. Республики, 73, оф. 607

✉ ryabkova.olga2016@yandex.ru



[Статья из рубрики "История отдельных регионов России"](#)

DOI:

10.25136/2409-868X.2025.9.74572

EDN:

SMVDCL

Дата направления статьи в редакцию:

23-05-2025

Аннотация: Статья посвящена исследованию речной транспортной системы Ямало-Ненецкого национального округа (ЯННО) в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.), что является важным аспектом в контексте исторического развития арктических регионов России. Актуальность работы обусловлена слабой изученностью проблематики функционирования речного флота в арктических регионах СССР, особенно в контексте Великой Отечественной войны. В силу того, отечественные исторические исследования в основном сосредоточены на истории Северного Морского пути и его значении для военных операций, роль речного транспорта, в частности Ямальского, остается недостаточно освещенной. Объектом исследования является речная транспортная система Ямало-Ненецкого национального округа в 1941–1945 гг. В качестве предмета исследуются Салехардская пристань Нижне-Иртышского речного пароходства, а также флот, производивший грузовые и пассажирские, рыболовецкие операции в акватории Ямало-Ненецкого национального округа. Цель исследования проанализировать роль Салехардской пристани Нижне-Иртышского речного пароходства

в обеспечении жизнедеятельности Ямало-Ненецкого округа в годы Великой Отечественной войны на основе анализа архивных данных материалов. Методология исследования основывается теории мобилизационной экономики. В работе были применены как общенаучные методы исследования (анализ, синтез, сравнение), так и специализированные. К специализированным можно отнести историко-количественный анализ, с помощью которого автор опирается на статистические данные для иллюстрации масштабов транспортных перевозок. Исследование, используя архивные данные, выявило масштабы грузооборота Салехардской пристани, включая конкретные объемы «северного завоза» на примере рейса «Анастас Микоян». Описаны способы компенсации нехватки рабочей силы (воскресники, мобилизация) и проблемы судоремонта в условиях войны, включая план реконструкции Салехардской судоремонтной базы 1942 года. Исследование расширяет понимание логистических вызовов и адаптационных механизмов транспортной системы водных путей региона в условиях войны. Салехардская пристань, несмотря на ограниченные ресурсы, обеспечивала жизнедеятельность экономики Ямало-Ненецкого национального округа в годы Великой Отечественной войны. В частности, осуществляя ключевые грузопассажирские перевозки из региона в рамках выполнения государственного плана и «северного завоза». Высокая производительность достигалась за счет привлечения дополнительной рабочей силы предприятий города Салехарда путем проведения воскресников и мобилизации населения.

Ключевые слова:

Речной транспорт, Ямало-Ненецкий автономный округ, Ямал, Великая Отечественная война, Салехардская пристань НИРП, Нижне-Иртышское речное пароходство, речной водный транспорт, речной флот, грузопассажирские перевозки, навигация

Одной из насущных задач, стоящих перед современной российской наукой, является исследование развития арктических регионов [\[1\]](#), таких как Ямало-Ненецкий автономный округ. Актуальность изучения истории развития арктических территорий связана с пониманием исторических процессов, сформировавших существующую инфраструктуру Арктической зоны РФ [\[2\]](#). Исследования локальных аспектов истории арктических регионов, в частности, Великой Отечественной войны, представляют собой неисчерпаемый источник новых данных [\[3\]](#).

В настоящее время имеются фундаментальные работы, посвященные истории Северного Морского пути, в том числе в годы войны, в свое время определившие направление современных исторических исследований [\[4\]](#). Менее изученной является проблема функционирования речной транспортной системы СССР в годы Великой Отечественной войны в регионах, которые в настоящее время входят в Арктическую зону Российской Федерации. В Советский период в отечественной историографии основной акцент был смешён на вклад речного флота в обеспечение военных операций и участие речников в обороне и боевых действиях, подчеркивая их героизм и самоотверженность [\[5\]](#).

Современные исследования демонстрируют тенденцию к регионализации исторических исследований периода Великой Отечественной войны. Так, работа М.Н. Супруна, посвящённая деятельности Северного речного пароходства, анализирует проблемы, с которыми столкнулись речники Северодвинского бассейна, и пути их решения [\[6\]](#).

Вклад в изучение региональных аспектов внесли работы Б.М. Амусина (Амурский бассейн) [7], Д.И. Павлова (Северо-Якутское речное пароходство и участие курсантов Якутского речного училища) [8] и В.А. Стесина (Енисейское и Ангарское пароходства) [9]. Публикации вносят ценный вклад в изучение региональных аспектов проблемы, предоставляя конкретные данные о деятельности речного транспорта в различных регионах страны. Л.М. Медведева в своей монографии [10] рассматривает роль различных видов транспорта Дальнего Востока СССР в годы войны, уделяя внимание и речному транспорту. Непосредственно истории Обь-Иртышского пароходства посвящена книга И.И. Яновского [11], в которой автор провел обобщение исторических фактов о становлении и развитии Иртышского речного пароходства, о первых судах и рейсах по рекам Обь-Иртышского бассейна (XIX и XX века). Основной упор сделан на раскрытие трудовых, революционных и боевых традициях иртышских речников.

Проблемы истории речного водного транспорта Ямало-Ненецкого округа в годы Великой Отечественной войны касались исследования Ю.П. Прибыльского, посвященные Советскому Северу [12] и рыболовству Обь-Иртышья [13]. Данные работы содержат упоминания о роли и значимости речного транспорта ЯННО в военное время. Л.В. Алексеева в своих работах о Ханты-Мансийском [14] и Ямало-Ненецком автономных округах [15] указывает на важность речного транспорта в перевозках населения и называет ряд судов, работавших на линии Омск — Ханты-Мансийск — Салехард. Первое академическое издание История Ямала также упоминает деятельность Нижне-Иртышского пароходства и важной роли речного водного транспорта для экономики ЯНАО в годы Великой Отечественной войны [16].

Существующие исследования не были направлены на исследование именно системы водного речного транспорта Ямало-Ненецкого округа, по этой причине не вполне освещают его роль и особенности функционирования в годы Великой Отечественной войны.

Объектом исследования настоящей публикации является речная транспортная система Ямало-Ненецкого национального округа в 1941-1945 гг.

Предметом исследования являются история Салехардской пристани Нижне-Иртышского речного пароходства и деятельность речного флота, осуществлявшего грузовые, пассажирские и рыболовецкие операции в акватории региона. Территориальные рамки исследования включают в себя современную территорию Ямало-Ненецкого автономного округа с учетом административно-территориальной реформы 1944 г. Хронологические рамки исследования охватывают период с 1941 по 1945 г. Однако для того, чтобы показать динамику развития, автор обращается к более ранним периодам истории.

Целью настоящей публикации является анализ роли речного транспорта в обеспечении выполнения государственных планов Ямало-Ненецкого национального округа (ЯННО) в годы Великой Отечественной войны с акцентом на деятельность Салехардской пристани и Нижне-Иртышского речного пароходства.

В качестве исторических источников были использованы ранее не опубликованные архивные материалы государственных архивов: Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ), Центральный архив Министерства Обороны (ЦАМО), Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО), Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа (ГА ЯНАО).

Ямало-Ненецкий автономный округ в 1940-х гг. имел статус национального (далее по тексту ЯННО), на момент начала войны входил в Омскую область, а с 1944 года – в Тюменскую. Основой экономики региона в годы Великой Отечественной войны являлись традиционные для регионов Крайнего Севера отрасли народного хозяйства.

Рыбная промышленность (добыча и обработка, а также глубокая переработка рыбы – консервы и пищевые концентраты). После начала реализации постановления от 6 января 1942 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление «О развитии рыбных промыслов в бассейнах рек Сибири и на Дальнем Востоке» [\[17\]](#), рыбное хозяйство стало ведущей отраслью помощи фронту. С 1942 г. в регионе лов стал круглогодичным, рыбодобычей занимались все 74 колхоза в том числе оленеводческие. За годы войны в округе было заготовлено 810 000 центнеров рыбы, произведено 22 000 000 рыбоконсервных банок [\[18\]](#). Активная деятельность по выполнению плана рыбозаготовок давала свои плоды, вылавливалось рекордное количество рыбы (в 1943 г. – 226 200 центнеров). Усиленный лов, в том числе молоди и половозрелой рыбы в период икрометания, явились основными причинами снижения добычи рыбы в период 1946-1952 [\[19\]](#).

Ямальцы в годы войны, несмотря на минимальную механизацию, сдали государству столько рыбы, сколько в 1960-е годы заготавливали с помощью тралового лова.

Активное выполнение государственных планов по сдаче рыбы зачастую несло проблемы не только для рыбного хозяйства, но и, оленеводства. Колхозные хозяйства региона являлись кочевыми, полукочевыми и оседлыми (то есть теми в которых колхозники не кочуют на длинные расстояния). Оленеводство явилось важной составляющей экономики региона, а также социально значимой отраслью. Олень дает коренным жителям кров, пищу и возможность передвигаться на длинные расстояния. В округе выпасалось второе по численности в СССР стадо северных домашних оленей. С началом войны колхозных и личных оленей стали забивать на мясо не только для собственных нужд, но и, для производства консервов для фронта и военных заводов Омска (для питания рабочих). В войну только организациями рабочего снабжения в регионе было заготовлено 3094 тонн чистого мяса [\[20\]](#). Из шкур оленей шили теплую одежду и одеяла для перевозки раненых бойцов. Как отмечал в своём отчете о работе округа в годы войны председатель Ямало-Ненецкого окрискома М.М. Броднев: «Население округа с особой любовью помогало фронту. Округ выполнил задание по изготовлению для Красной Армии меховой одежды, граждане округа собрали и послали на фронт 65 000 вещей, внесли на строительство танковых колонн и в фонд обороны 6 240 000 руб. и примерно такую же сумму облигациями» [\[21\]](#).

Вклад в победу ямальцев не ограничивался заготовкой рыбы и мяса, пошивом и сдачей теплой одежды, а также сбором денег в фонд обороны. В годы войны в округе активно велись пушные заготовки, с 15 века пушнина являлась экспортным товаром в России, в том числе в СССР. За годы войны в регионе было заготовлено и сдано государству пушнины на сумму 21 118 000 руб. [\[22\]](#).

Всю заготавливаемую для фронта и военных заводов продукцию отправляли на баржах. В регионе практически отсутствовали грунтовые дороги (в основном использовали гужевой олений транспорт), полярная авиация для массовой перевозки грузов и пассажиров не использовалась. Основой транспортной системы был гужевой (в зимнее время) и водный речной транспорт (в период навигации). Это связано с обширной водной сетью (21 000 кв. км.), включающей Обь, Надым, Таз и Пур. Главная водная

артерия – Обь, впадает в Обскую губу. До острова Большие Яры река течёт одним руслом, удобным для навигации. Ниже по течению образует обширную дельту с многочисленными протоками (44 000 кв. км) глубины от 5 до 20 метров [\[28\]](#).

В 1941 году суммарная протяженность судоходных речных путей, оборудованных навигационными знаками и маяками, составляла 1290 километров [\[23\]](#), к концу навигации 1945 г. увеличена до 4 318 км. Увеличение было связано в первую очередь с реализацией постановления «О развитии рыбных промыслов в бассейнах рек Сибири и Дальнего востока», ямальская рыба поставлялась для фронта и военных заводов.

Морской водный транспорт в ЯННО в годы войны не использовался из-за его отсутствия, а также из-за военной обстановки в Карском море. В 1942 г. Кригсмарине предпринял наступательную операцию Вундерланд, основной целью которой было недопущение прохода конвоев союзников в Баренцево море с востока, Северным морским путём, и разрушения советской портовой инфраструктуры [\[24\]](#).

В 1943 году Наркомат речного флота СССР принял рискованное решение перевести 15 пароходов с реки Печоры в Обскую губу [\[25\]](#) в связи с нехваткой флота. Обеспечение безопасности каравана судов возлагалось на Беломорскую военную флотилию. Операция была успешной, но крайне сложной, за время перехода речные суда израсходовали все топливо, после пролива Малыгина шли на буксире [\[26\]](#).

К началу войны в регионе существовал лишь один город Салехард – окружной центр, остальные населённые пункты были поселками и факториями, кочевой образ жизни вели 15348 человек [\[29\]](#). Самым крупным речным портом округа являлась Салехардская пристань Нижне-Иртышского пароходства (далее НИРП), расположенная реке Полуй (приток Оби) в 3360 км от управления пароходством (Омск).

Средняя продолжительность навигации в районе пристани составляла около 152 суток. Основная эксплуатационно-экономическая деятельность пристани заключалась в осуществлении грузопассажирских операций в акватории региона: перевозка продукции, произведенной в регионе (мясо и рыба, пушнина), завоз товаров в регион (северный завоз), пассажирские перевозки (в том числе отправка мобилизованных на фронт, завоз ссыльных – немцы Поволжья в 1942 г. и калмыки в 1944 г.).

Пристань имела материально-техническую базу: складские помещения – 1048 кв. м. [\[30\]](#), дом ожидания барабанного типа (переоборудованного из складского помещения), служебные здания – контора, диспетчерский участок, контора организации рабочего снабжения (два магазина) [\[31\]](#), радиостанция и мастерская ремонта флота [\[32\]](#). 6 моторных катеров и 12 паузков, 3 плашкоута (предназначенных для работы в прибрежной зоне в условиях необорудованного берега) [\[33\]](#). В течение 1941 г. на пристани была произведена перевозка 26 080 тонн грузов собственным флотом, общий грузооборот порта в навигацию 1941 г. составил 135 672 тонны, что составило 109% годового плана [\[34\]](#). В 1943 г. производственный план по погрузочным работам был выполнен на 145,2%, при этом на пристани было 5 штатных грузчиков, недостаток рабочей силы компенсировался за счет привлечения к погрузочным и разгрузочным работам личного состава судов и салехардцев с помощью проведения воскресников и мобилизации населения через городской совет [\[35\]](#).

Ключевую роль в транспортной системе округа играл именно речной водный транспорт,

которым выполнялась большая часть внутренних и межрегиональных перевозок. Основную доставку крупных грузов и пассажиров осуществляло НИРП, которое имело собственный речной флот из 159 самоходных и 306 несамоходных судов, являлось самым крупным оператором по количеству перевозок среди пароходств в Сибири [36]. Ежегодно судами пароходства перевозилось около 1 500 000 тонн грузов [36]. Во время войны общий тоннаж флота пароходства уменьшился, в частности, в результате ежегодных аварий от штормов и неправильной эксплуатации количество судов, используемых для завоза в северной части Обской и Тазовской губ, сократилось за войну в 3 раза [36].

В годы войны флот НИРП обеспечивал транспортное обслуживание бассейнов реки Оби, Тазовской и Гыданской губ, рек Таз и Пур. Суда используемый НИРП в основном были построены в начале XX века и ранее участвовали в Карских экспедициях по доставке продовольствия. В частности, на линии Омск – Салехард – Омск в военный период действовали следующие транспортные средства. Пароход «Карл Либкнехт», построенный в 1910 году на Тюменской судоверфи, мощностью 480 л.с. Буксирный теплоход «Анастас Микоян», мощностью 1500 л.с., построенный в Германии в 1929 году и участвовавший в Карских экспедициях. Пароход «Волга» [37], мощностью 560 л.с., построенный в 1911 году, так же участвовавший в Карских экспедициях. Пароход «Усиевич», мощностью 520 л.с., построенный в 1909 году фирмой «Торговый Дом „И.Н. Корнилова Наследники“». Пароход «Морж», построенный в 1902 году и Пароход «Боцман Лайн», построенный в 1913 году. [38].

Как правило навигация в регионе начиналась не раньше июня и заканчивалась в октябре (многое зависело от климатических условий).

В годы войны Иртышское бассейновое управление пути организовало Северную гидрографическую экспедицию и на ее базе создало Салехардский технический участок. Его деятельность обеспечила безопасную навигацию (промеры глубин, расстановка вех и сигнальных огней, поддержка навигационных карт на актуальном уровне) для судов, доставлявших грузы и пассажиров [39].

Анализ архивных данных, касающихся рейса парохода «Анастас Микоян» [40] за 1941 г., позволяет оценить масштабы и значение «северного завоза» для ЯННО. Пароход «Анастас Микоян», сопровождаемый караваном из пяти лихтеров, доставил в округ 4204 тонны грузов. Распределение грузов по пунктам назначения следующее: поселок Гыдоямо – 2084 тонны (продовольствие – мука и соль; топливо – дрова и уголь; строительные материалы); фактория Дровянная – 520 тонн; фактория Тамбей – 600 тонн; поселок Сеяха – 500 тонн; поселок Яптик-Сале – 250 тонн; рыболовецкие промыслы Котельниково – 250 тонн [40].

Данные свидетельствуют о значительной зависимости удаленных населенных пунктов от ежегодных поставок жизненно необходимых грузов, что подчеркивает важную роль «северного завоза» в обеспечении их существования. Основным недостатком НИРП была низкая скорость обеспечения отдаленных населенных пунктов Крайнего Севера продовольствием и промышленными товарами. Погодные условия, общее состояние и количество флота НИРП не позволяли выполнять запланированные грузоперевозки за время навигации. В результате местным властям приходилось доставлять грузы гужевым транспортом (на оленях) [41].

После образования Тюменской области в 1944 г. для того, чтобы решить проблему

поставок в отдаленные северные поселки, Тюменский областной комитет партии ВКП(б) обратился к Г.М. Маленкову с просьбой создания в Тюмени Обь-Иртышского речного пароходства Тюменской области [\[41\]](#) для обслуживания водных путей рек Тобол, Тавда, Тура, Иртыш, Обь, а также на реках, имевших пристанское хозяйство и судоремонтные базы [\[42\]](#).

В результате часть судов НИРП была передана в новообразованное Тюменское пароходство. В 1945 г. флот пароходства, обслуживающий акваторию ЯННО, остался на зимовку в регионе: в городе Салехарде – 25 самоходных и несамоходных судов, в том числе пароходы «Валерий Чкалов», «Выдвиженец» [\[43\]](#), в поселках Пуйко и Евай-Сале – 2 баржи, в поселке Хальмерседе – 14 судов, в том числе пароходы «Воркута», «Кузнец», «Иртыш» [\[44\]](#). Это упростило перевозку грузов внутри региона.

По окончанию войны 54 работника Салехардской пристани НИРП были представлены к награждению медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны», из них 11 женщин, в том числе Пермякова Надежда Георгиевна, которая в годы войны окончила ремонтное училище, овладев мужской профессией судоводителя, работала помощником капитана моторного катера «Смидович» [\[45\]](#).

Кроме флота НИРП в регионе использовался маломерный флот Ямальского государственного рыбного треста, эксплуатируемый рыбозаводами и колхозами округа. На водных речных путях применялись следующие виды маломерных судов [\[46\]](#):

1. Катера и моторные лодки.
2. Рыбницы (моторные, распорные и парусные) – палубные суда грузоподъемностью до 60 тонн».
- 3 . Ларьевые и изотермические плашкоуты – суда, предназначенные для приема и охлаждения рыбы на местах лова.
- 4 . Прорези и живорыбницы – рыболовецкие лодки, являвшиеся крупным рыболовным садком.
- 5 . Кунгасы и карбасы – парусно-гребные суда, предназначенные для рыбодобычи. Подчалки – парусно-гребные одномачтовые лодки.
6. Неводники – суда для лова рыбы распорными и закидными неводами.
7. Бударки – плетеные рыболовные парусно-гребные лодки.
8. Городушки и калданки – национальные рыбакские лодки.
9. Шлюпки и паузы – речное плоскодонное парусно-гребное судно.
10. Брандвахты – несамоходные суда с жилыми помещениями

Ремонтом имеющегося маломощного рыболовецкого флота, занималась Салехардская судоремонтная база. В 1941 г. ее основными задачами являлся капитальный и средний, текущий и аварийный ремонт, осенний ремонт судов. Всего за указанный год базой было отремонтировано 84 маломощных рыболовецких судна, принадлежащих рыбозаводам региона [\[47\]](#).

Однако техническое оснащение базы позволяло проводить капитальный ремонт только

средних судов мощностью до 60 л. с. и несамоходных судов грузоподъемностью 150–200 тонн, строительство малых судов: катеров мощностью до 50 л.с. и плашкоутов грузоподъемностью до 100 тонн [\[48\]](#).

В основном судоремонтной базой ремонтировались плашкоуты грузоподъемностью 25 тонн, парусно-приемные рыбницы грузоподъемностью 35 тонн, буксирные катера мощностью 15–25–30 л. с. Техническое оснащение судоремонтной базы находилось на низком уровне: отсутствовали металлообрабатывающие станки и оборудование кузнечно-котельного цеха, обработка дерева происходила вручную, замедляя процесс строительства деревянных судов.

В 1941 г. было отремонтировано 4 самоходных судна, 26 несамоходных судов и 21 судовая машина [\[49\]](#). В 1942 г. в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 6 января 1942 г. «О развитии рыбных промыслов» предусматривалось увеличение масштабов рыбодобычи и рыбообработки в регионе. Однако Салехардская судоремонтная база являлась отсталой в техническом развитии.

В 1942 г. был составлен план проекта реконструкции и расширения ее производственных мощностей [\[50\]](#), согласно которому после реконструкции в составе материально-технической базы были образованы заготовительные цеха – лесосушилка, литейный цех, а также производственные цеха – механический, слесарно-сборочный, древообделочный, котельно-сварочный, эллинги. Кроме того, планом были предусмотрены вспомогательные цеха и отделы – электроподстанция и отдел главного механика (ремонтная группа). А также общезаводское хозяйство – склады для сырья, материалов и топлива, гидротехнические сооружения, общезаводской транспорт, здания завоудупрления, пожарное депо [\[51\]](#).

Работы по расширению судоремонтной базы были начаты осенью 1942 г. Если ранее мастерские занимались только ремонтом, то после увеличения материальной базы было начато строительство рыболовецкого флота. В 1942 г. базой было отремонтировано 9 самоходных судов, 30 несамоходных судов и 42 судовые машины, а также построено 16 барж грузоподъемностью 649 тонн [\[40\]](#). К январю 1943 г. были построены корпусный и кузнечно-котельный цеха, что позволило расширить производство и ремонт рыболовецкого флота, за 1943 г. было отремонтировано 17 самоходных судов, 41 несамоходное судно и 58 судовых машин, а также введено в эксплуатацию 44 судна грузоподъемностью 649 тонн и три несамоходных судна мощностью 105 л. с. (плашкоуты, рыбницы, моторные катера) [\[52\]](#).

В 1942 г. штат судоремонтной базы был укомплектован не полностью, планом было предусмотрено 189 человек, а имелось только 109. В связи с неукомплектованностью штата для максимального выполнения производственного плана в летнее время, когда в регионе белые ночи и солнце светит постоянно, работники судоремонтной базы трудились по 11 часов в день, по мере наступления темноты в октябре рабочий день сокращался до 10 часов, а с ноября – до 8 часов [\[53\]](#). В организации, как и в других отраслях, в качестве основной меры стимулирования работников на перепроизводство проводилось социалистическое соревнование, итогом которого стало выход на стахановские нормы 25 работникам [\[52\]](#). В 1943 г. для обеспечения дополнительными кадрами Салехардской судостроительной базы 89 человек прошли курсы фабрично- заводской школы [\[54\]](#).

Как уже ранее отмечалось, кроме флота НИРП в годы войны на территории региона

активно использовался собственный рыболовецкий флот, принадлежавший Ямальскому государственному рыбному тресту, состоящий из самоходных и несамоходных судов. Одной из значительных проблем организации в годы войны, мешавших выполнению плана судостроения и ремонта флота, являлись перебои с поставкой строительных материалов. А также отрыв судостроителей в летние месяцы на сторонние работы – погрузку леса, подвозку плотов, выгрузку муки, рыбы и консервов [\[55\]](#). В системе Ямальского государственного рыбного треста на 1 января 1945 г. числилось 96 самоходных судов и 321 несамоходное судно (баржи, плашкоуты, паузки) общей грузоподъемностью 14 282 тонны, 66,6% флота находились в эксплуатации более 10–15 лет [\[56\]](#).

При имеющихся объемах рыбодобычи и производства рыбной продукции, существовал острый дефицит речного транспорта. Это привело к накоплению остатков рыбной продукции на рыбоприемных пунктах и рыбозаводах.

Краткий период навигации в акватории реки Обь существенно ограничивал возможность оперативной отправки продукции, добытой в северных районах региона. Вовремя осуществлялась отправка только с Салехардского консервного комбината и южных рыбозаводов округа. Рыбная продукция, произведенная северными рыбозаводами, либо оставалась на предприятиях до следующей навигации, либо зимовала на реках.

В 1944 году в пути зимовало 26 400 центнеров рыбы, а в 1945 году – 42 000 центнеров. За период хранения в условиях длительной зимовки, сортность рыбы, находящейся в россыпном состоянии, значительно снижалась. Например, рыбная продукция, произведенная Ново-Пуртовским рыбозаводом и переданная Салехардскому консервному комбинату в 1944 году, зимовала в акватории Оби и была доставлена на переработку лишь с началом навигации в 1945 году.

В результате хранения произошли значительные потери в качестве продукции. Из 1297 центнеров рыбы 1-го сорта, 598 центнеров рыбы 2-го сорта и 515 центнеров рыбы 3-го сорта, по состоянию на момент переработки, 1-й сорт рыбы полностью отсутствовал, 2-й сорт составил 386 центнеров, а 3-й сорт – 1386 центнеров. Кроме того, было зафиксировано 656 центнеров испорченной продукции. Эти данные подчеркивают серьезные проблемы, связанные с хранением и транспортировкой рыбной продукции в условиях ограниченного навигационного периода [\[27\]](#).

Нехватка рыболовецкого и грузового флота усугублялась потерей судов во время навигации, условия плавания в акватории реки Оби, а также Обской и Тазовской губ являются достаточно сложными, нередко судоводители сталкивались со штормами и постоянными сильными ветрами.

В 1944 г. в результате шторма затонули две баржи с грузом продовольствия и материалов, направлявшиеся в Тазовский, Пурровский и Красноселькупский районы [\[57\]](#). Это поставило под угрозу обеспечение трёх районов с населением около 11 724 человек [\[58\]](#). Для ликвидации последствий аварии в короткие сроки была организована загрузка продовольствием и материалами буксируемого парохода «Салехард» мощностью 450 л. с. [\[59\]](#). Во время шторма в Тазовской губе потерпели аварию два парохода: «Морж» и «Боцман Лайне». Для спасения выживших членов команд из Салехарда на место аварии был направлен самолёт с провизией [\[60\]](#).

Нередко на Оби гибли суда с рыбной продукцией, предназначенной для фронта; в 1944

г. в Обской губе затонули четыре судна [\[61\]](#) Ямальского госрыбтреста – одна рейдовая баржа на 70 тонн и три самоходных судна. При этом альтернативы водному транспорту в регионе фактически не было, а опыт вывоза рыбной продукции гужевым транспортом оказался неэффективным [\[50\]](#). В августе 1944 г. в ЦИК ВКП(б) была направлена докладная записка о работе Ямalo-Ненецкого окружкома ВКП(б), в которой были отражены основные транспортные потребности региона. В частности, указывалось, что для освоения водоёмов Обской губы региону требовалась морской и промысловый флот. Также необходимо было вдвое увеличить тоннаж транспортного флота Нижне-Иртышского пароходства, организовать транспортный и промысловый флот для рыбозаводов и МРС Ямальского государственного рыбного треста, находящихся на севере региона. Кроме того, планировалось завершить реконструкцию Салехардской судоремонтной базы, превратив её в 1945 г. в судоверфь, и параллельно начать строительство судоремонтной базы в Тазовском районе [\[62\]](#). Развитие рыбодобывающей промышленности в регионе в военные годы и формирование новых рыболовецких поселков привели к значительному увеличению нагрузки на водный транспорт. После войны в ответ на сложившуюся ситуацию государственными органами было принято решение о немедленном строительстве железных лихтеров и перебазировании десятков судов в регион [\[63\]](#).

Таким образом, работа речного транспорта в условиях войны показала дальнейшую необходимость развития транспортной инфраструктуры Ямала. Высокая нагрузка на экономику во время войны проявлялась в поставках продукции для нужд фронта и тыла: перевозке рыбы (810 тысяч центнеров), пушнины (на 21,1 млн рублей) и оленины (3094 тонны); в «Северном завозе» – доставке продовольствия, топлива и стройматериалов в отдалённые посёлки региона (например, рейс парохода «Анастас Микоян» с 4204 тоннами грузов в 1941 году); и в пассажирских перевозках – транспортировке мобилизованных (из округа в действующую армию ушло 8982 человека), а также привозе спецпереселенцев из АССР Немцев Поволжья и Калмыцкой АССР для работы в рыбной промышленности (в 1942 году – 6383 человека, в 1944 году – 1467 человек).

Условия военного времени выявили недостатки и ограничения имеющейся транспортной системы округа. Это низкая скорость доставки продукции и пассажиров: сообщение между Салехардом и Омском занимало 8 дней, а между Салехардом и Москвой – две недели. Также отмечалась техническая отсталость флота (например, пароход «Карл Либкнехт» 1910 года постройки); многие суда были изношены, а их количество сократилось в три раза за время войны из-за аварий. Логистические ограничения, такие как краткость навигации и аварии, приводили к экономическим потерям (так, например, в навигацию 1945 года на реках осталась зимовать рыба, что привело к ухудшению сортности 42 тысяч центнеров рыбы). Салехардская судоремонтная база до 1943 года отставала в техническом плане, что замедляло ремонт и ограничивало строительство новых судов.

Несмотря на устаревший флот (66,6% судов эксплуатировались более 10–15 лет) и короткую навигацию (152 дня), план по грузообороту Салехардской пристани в 1941 году был выполнен на 109%, а к 1943 году – на 145,2%. Жители Ямalo-Ненецкого ненецкого округа, несмотря на сложные условия, внесли значительный вклад в оборону страны.

Опыт военных лет выявил необходимость развития транспортной системы по всему Советскому Северу, в целом, и Ямалу, в частности. В 1947 году началось масштабное строительство Трансполярной магистрали от Баренцева моря до Чукотки. На территории

ЯННО функционировала 501 стройка. В настоящее время успешно эксплуатируется участок Чум-Лабытнанги (город, расположенный в 20 км от Салехарда на противоположном берегу Оби), построенный после войны. Остальные недостроенные участки дороги 501 в настоящее время не используются, в настоящее время уже устоявшимся стал термин «мёртвая дорога».

Библиография

1. Замятин Н.Ю., Лярская Е.В. Люди Арктики в пространстве России: междисциплинарные подходы к транслокальным сообществам // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2022. № 2(57).
2. Иванов Г.В., Костюков А.Д., Ташлыков С.Л. Военно-исторические аспекты освоения российского арктического пространства // Военно-исторический журнал. 2020. № 6. С. 4-12. EDN: ERNSYO.
3. Тимошенко А.И. Арктика и Северный морской путь в экономическом развитии Сибири (1920–1980 гг.) // Экономическое развитие Сибири: Материалы Сибирского исторического форума, Красноярск, 12-13 октября 2016 года / Редколлегия: С.А. Пономаренко, А.М. Клешко, А.Б. Казицин, Л.А. Мезит, О.Р. Сордия, Е.А. Иванова. Красноярск: ООО "Резонанс", 2016. С. 130-134. EDN: XGMBLB.
4. Белов М.И., Пихенсон Д.М. История открытия и освоения Северного Морского пути. Том 4: Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. Л.: Гидрометеоиздат, 1969. 616 с.
5. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне / под ред. М.Н. Чеботарева. М.: Воениздат, 1981. 328 с.
6. Супрун М.Н. Северное речное пароходство в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Historia Provinciae-журнал региональной истории. 2020. Т. 4, № 2. С. 392-426. DOI: 10.23859/2587-8344-2020-4-2-3 EDN: EGDMHD.
7. Амусин Б.М. Использование речного транспорта на прифронтовых речных и озерных бассейнах в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: [Монография]. Калининград: Калинингр. высш. воен.-мор. училище, 1997. 201 с.
8. Павлов Д.И. Некоторые факты об участии курсантов Якутского речного училища в Великой Отечественной войне // Научно-методический электронный журнал "Концепт". 2022. URL: <http://e-koncept.ru/2022/0.htm> EDN: XTCFL.
9. Стесин В.А. Основные направления и итоги трудовой и патриотической деятельности речников Восточной Сибири в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: специальность 07.00.02 "Отечественная история": Диссертация на соискание кандидата исторических наук / Стесин В.А.; Иркутский государственный университет. Иркутск, 1990. 220 с.
10. Медведева Л.М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): монография. 2-е изд., испр., доп. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2018. 164 с. EDN: JCXZXF.
11. Яновский И.И. Иртышское пароходство: годы и люди. Омск: Омский дом печати, 2001. 248 с.
12. Прибыльский Ю.П. Советский Север в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / Под ред. В.А. Зибарева; Тобол. гос. пед. ин-т им. Д.И. Менделеева. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1986. 279 с.
13. Прибыльский Ю.П. Рыбное хозяйство Обь-Иртышья в XX веке: монография. Москва: Наука, 2008. 233 с. EDN: QSZBLX.
14. Алексеева Л.В., Миронычев С.В., Мамедова Г.Э. Население Ханты-Мансийского округа в годы Великой Отечественной войны // Клио. 2022. № 11(191). С. 139-146. DOI: 10.51676/2070-9773_2022_11_139 EDN: BKVPKG.

15. Алексеева Л.В. Рыбное хозяйство Ямало-Ненецкого национального округа в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): монография. Нижневартовск: Изд-во Нижневарт. гос. ун-та, 2015. 169 с. EDN: XYRVOT.
16. История Ямала. Том 2. Книга 1. У истоков модернизации // [редакционная коллегия: К.И. Зубков и др.]. 2010. 367 с.
17. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 т.: Сб. док. за 50 лет. Т. 3. 1941–1952 гг. – М.: Политиздат, 1968. С. 120.
18. Рябкова О.В. Салехардский рыбоконсервный комбинат в годы Великой Отечественной войны // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2022. Т. 12, № 9(90). С. 3272-3280. DOI: 10.35775/PSI.2022.90.9.011. EDN: IIWDBA.
19. Ямало-Ненецкий национальный округ: (Экон.-геогр. характеристика) / [Отв. ред. канд. геогр. наук Б. Ф. Шапалин]. Москва: Наука, 1965. С. 109.
20. Рябкова О.В., Козельчук Т.В. Децентрализованные заготовки продуктов питания в Ямало-Ненецком национальном округе в годы Великой Отечественной войны // Научный вестник Ямало-Ненецкого автономного округа. 2016. № 3(92). С. 58-62. EDN: YFWROH.
21. ГА ЯНАО. Ф. 3. Оп. 2. Д. 8А. Л. 1.
22. ГАСПИТО Ф. 135. Оп. 1. Д. 331. Л. 57.
23. Рябкова О.В., Козельчук Т.В. Обеспечение безопасности судоходства речных путей Ямало-Ненецкого национального округа в годы Великой Отечественной войны // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 423. С. 175-180. DOI: 10.17223/15617793/423/24. EDN: ZWDRZR.
24. Зубков К.И. Военные действия в Карском море в августе 1942 г.: уроки операции "Вундерланд" // Маршал Победы в военной истории России. Десятие уральские военно-исторические чтения, посвященные 120-летию великого полководца, маршала Советского Союза Г.К. Жукова: сб. науч. ст. Екатеринбург: БКИ, 2016. С. 74-79.
25. Ямальский тыл – фронту! / О.В. Рябкова. Екатеринбург: Издательский дом "Деловая пресса", 2022. С. 57.
26. ЦАМО Ф. 767. Оп. 193. Д. 28. Л. 286.
27. ГА ЯНАО Ф. 264. Оп. 1. Д. 213. Л. 13.
28. Агапов М.Г. Три "Великих" Сибирских пути: презентации сибирского пространства в эпоху транспортной революции // Ландшафтovedение: теория, методы, ландшафтно-экологическое обеспечение природопользования и устойчивого развития. Материалы XII Международной ландшафтной конференции. 2017. С. 214-218.
29. Всесоюзная перепись населения 1939 г. [Электронный ресурс]. Демоскоп Weekly. Режим доступа: <http://www.demoscope.ru>.
30. ГА ЯНАО Ф. 45. Оп. 1. Д. 1. Л. 10.
31. ГА ЯНАО Ф. 45. Оп. 1. Д. 7. Л. 3.
32. ГА ЯНАО Ф. 45. Оп. 1. Д. 7. Л. 4.
33. ГА ЯНАО Ф. 45. Оп. 1. Д. 52. Л. 19.
34. ГА ЯНАО Ф. 45. Оп. 1. Д. 52. Л. 20.
35. ГА ЯНАО Ф. 45. Оп. 1. Д. 3. Л. 136.
36. ГАСПИТО Ф. П-12. Оп. 1. Д. 73. Л. 3.
37. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1069. Л. 141 об.
38. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1069. Л. 139.
39. Рябкова О.В., Козельчук Т.В. Обеспечение безопасности судоходства речных путей Ямало-Ненецкого национального округа в годы Великой Отечественной войны // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 423. С. 175-180. DOI: 10.17223/15617793/423/24. EDN: ZWDRZR.
40. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1069. Л. 93.
41. ГАСПИТО Ф. П-124. Оп. 1. Д. 73. Л. 3.

42. ГАСПИТО Ф. П-124. Оп. 1. Д. 73. Л. 5.
43. ГАСПИТО Ф. П-124. Оп. 1. Д. 73. Л. 65.
44. ГАСПИТО Ф. П-124. Оп. 1. Д. 73. Л. 66.
45. ГА ЯНАО Ф. З. Оп. 1. Д. 081в. Л. 81.
46. ГА ЯНАО Ф. З. Оп. 1. Д. 67. Л. 29.
47. ГА ЯНАО. Ф. 69. Оп. 1. Д. 6. Л. 20.
48. ГА ЯНАО Ф. 264. Оп. 1. Д. 212. Л. 50.
49. ГА ЯНАО Ф. 264. Оп. 1. Д. 212. Л. 2.
50. ГА ЯНАО. Ф. 69. Оп. 1. Д. 6. Л. 83.
51. ГА ЯНАО. Ф. 69. Оп. 1. Д. 6. Л. 83. об.
52. ГА ЯНАО. Ф. 69. Оп. 1. Д. 13. Л. 11. об.
53. ГА ЯНАО. Ф. 69. Оп. 1. Д. 13. Л. 11.
54. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1068. Л. 8.
55. ГА ЯНАО Ф. 69. Оп. 1. Д. 13. Л. 46.
56. ГА ЯНАО Ф. 264. Оп. 1. Д. 212. Л. 48.
57. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1069. Л. 138.
58. Корнилов Г.Г. Население Ямала в XX веке: историко-демографический анализ. Екатеринбург, 2013. С. 45.
59. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1069. Л. 138.
60. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1069. Л. 139.
61. ГА ЯНАО Ф. 264. Оп. 1. Д. 212. Л. 47.
62. РГАСПИ Ф. 17. Оп. 44. Д. 1070. Л. 30.
63. Броднев М.М. От родового строя к социализму [Машинопись] / М.М. Броднев. – Ямало-Ненецкий окружной музейно-выставочный комплекс им. И.С. Шемановского (ЯНМ), инв. № 19017.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Рецензируемый текст «Проблемы и особенности эксплуатации речного флота в Ямало-Ненецком округе в годы Великой Отечественной войны» как историческое исследование находится на пересечении нескольких нарративов: региональная тематика (Ямало-Ненецкий округ), история водного транспорта, история Великой Отечественной войны, а также некоторые другие сюжеты. Предметом исследования выступает функционирование Салехардской пристани Нижне-Иртышского речного пароходства в период с 1941 по 1945 г., целью автор ставит анализ роли речного транспорта в обеспечении Ямало-Ненецкого национального округа (ЯННО) в годы Великой Отечественной войны, указывая на недостаточную изученность работы речного флота (при доминировании тематики Северного Морского Пути). Для решения поставленных задач автор обращается к внушительному комплексу архивных материалов РГАСПИ, Государственного архива социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО), Государственного архив Ямало-Ненецкого автономного округа (ГА ЯНАО). Собственно текст производит впечатление незавершенного: автор весьма основательно приступает к рассмотрению своей темы, рассматривает административно-географическую специфику рассматриваемого региона, материально-техническую обеспеченность пристани, транспортные возможности, специфику навигации и т.д., также выявляются проблемы речного флота и мероприятия по их решению, и по сути на этом работа обрывается, последним своим абзацем обозначая очередной факт, но

никаким образом не вывод: «В августе 1944 года в ЦИК ВКП(б) была направлена докладная записка от Ямало-Ненецкого окружкома ВКП(б) о транспортных потребностях региона, в которой поднимались вопросы о необходимости увеличения тоннажа транспортного флота и создания новых судоверфей для улучшения транспортной инфраструктуры», причем этот документ автор примерно в таких же выражениях уже упоминал в середине текста. Наряду с таким существенным недочетом как отсутствие четко сформулированных выводов (а работа в принципе предоставляет материал для таких выводов), автор часто не соблюдает хронологический принцип изложения, сначала даны сведения о составе речного флота в 1945 г., потом автор разбирает динамику 1941-1943 гг., некоторые количественные сведения повторяются в разных сегментах текста с той же смысловой нагрузкой. Вынеся в заглавие Великую Отечественную войну как определяющее событие рассматриваемого периода, автор не указывает, какие специфические изменения произошли в деятельности речного флота в связи с войной, какие специфические задачи решал речной флот в этот период и т.д. Без ясных ответов на эти вопросы привязка работы к Великой Отечественной войне выглядит неоправданной. В целом текст страдает от недостаточно четкой логики повествования, что собственно и выражается в нарушенной хронологии повествования. Рецензируемый текст нуждается в доработке.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Представленная статья посвящена важной, но недостаточно изученной теме – функционированию речного транспорта в Ямало-Ненецком национальном округе (ЯННО) в период Великой Отечественной войны. Автор справедливо отмечает, что большинство исследований по истории речного флота в СССР сосредоточены на военных операциях и героизме речников, тогда как экономические и региональные аспекты, особенно в Арктической зоне, остаются в тени.

Тематика статьи безусловно актуальная – изучение транспортной инфраструктуры Крайнего Севера в военные годы позволяет глубже понять механизмы функционирования тыла, логистические проблемы и вклад отдаленных регионов в оборону страны. Однако во введении не хватает четкой формулировки научной новизны. Хотя автор указывает на недостаточную изученность темы, следовало бы конкретнее обозначить, какие именно пробелы восполняет данное исследование.

В работе использован обширный список литературы, включая работы по истории Северного морского пути, региональные исследования (М.Н. Супрун, Б.М. Амусин, Д.И. Павлов и др.), а также труды, посвященные Ямало-Ненецкому округу (Ю.П. Прибыльский, Л.В. Алексеева). Сильная сторона работы – использование архивных материалов (РГАСПИ, ЦАМО, ГАСПИТО, ГА ЯНАО).

Методологическая основа исследования не обозначена явно. Автор опирается на традиционный историко-описательный подход, но отсутствует применение количественных методов (например, анализа грузооборота в динамике) или компараторного анализа (сравнения с другими регионами).

Структура работы логична, лексика соответствует научным публикациям, но текст местами изобилует повторами и излишней детализацией – например, данные о количестве отремонтированных судов (раздел о судоремонтной базе) могли бы быть сведены в таблицу для наглядности. Подробное перечисление типов судов (раздел о маломерном флоте) уместно в справочнике, но не в научной статье, если не

сопровождается анализом их эффективности или проблем эксплуатации.

Автор выделяет ключевые трудности, с которыми столкнулся речной флот ЯННО: изношенность флота – большинство судов были построены в начале XX века, их техническое состояние ухудшалось из-за нехватки запчастей и квалифицированных кадров; короткая навигация (152 дня) и сложные климатические условия, приводившие к авариям (например, гибель барж с продовольствием в 1944 г.); нехватка инфраструктуры – слабая материально-техническая база Салехардской пристани и судоремонтных мастерских. Тем сильнее вывод о том, что несмотря на эти проблемы, речной транспорт сыграл важную роль в обеспечении фронта и тыла, доставив 810 тыс. центнеров рыбы, 3094 тонны оленины, пушнины на 21,1 млн руб. Организация «северного завоза» обеспечивала продовольствием и стройматериалами отдаленные поселки, а также была главным средством транспортировки мобилизованных и спецпереселенцев.

Насыщенная по своему содержанию статья могла бы иметь выводы не только констатирующего, но и аналитического характера. Недостаточно раскрыто, как именно опыт военных лет повлиял на послевоенное развитие транспортной системы Ямала. Упоминание о строительстве Трансполярной магистрали (501-я стройка) дано поверхностно, без связи с проблемами, выявленными в годы войны.

Библиография включает 63 наименования, из них 34 – архивные документы, 29 – публикации, в том числе 8 работ, изданных за последние 5 лет. Библиография демонстрирует основательный подход автора к сбору и анализу источников, а также знание релевантной научной литературы.

Работа представляет собой вклад в изучение истории речного транспорта в Арктике в военные годы. Однако исследование могло бы выиграть от более четкой постановки научной проблемы и глубокого анализа методологии. Тем не менее, статья заслуживает внимания и может стать основой для дальнейших исследований по истории транспортных систем Крайнего Севера. Выводы статьи поднимают важный вопрос о влиянии военного опыта на послевоенное развитие транспортной системы региона, указывая на строительство Трансполярной магистрали. Это позволяет взглянуть на исследуемый период как на ключевой этап в формировании дальнейшей инфраструктуры Севера. Статья представляет интерес для широкой читательской аудитории: историков, регионоведов, экономистов, а также всех, кто интересуется историей Великой Отечественной войны, освоением Арктики и развитием транспортных систем. Материал может быть полезен для специалистов, занимающихся изучением ресурсного обеспечения фронта и тыла, а также для тех, кто исследует социально-экономическое развитие Крайнего Севера.