

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОВОЖДЕНИЯ РЕЧНЫХ ПУТЕЙ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ОКРУГА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Рассматривается деятельность Северных гидрографических экспедиций и Салехардского технического участка, организованных для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Ямало-Ненецкого национального округа в годы Великой Отечественной войны. В итоге была обеспечена бесперебойная перевозка необходимых в условиях войны грузов. Обслуживание и освоение водных речных путей в округе шло одновременно с развитием народного хозяйства. За годы войны площадь используемых водных путей была увеличена с 2 440 до 4 318 км.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; Ямало-Ненецкий национальный округ; Северные гидрографические экспедиции; Салехардский технический участок.

Одним из факторов победы СССР в Великой Отечественной войне являлась работа транспортной системы страны. В предвоенные и военные годы был проведен ряд мероприятий, направленных на реконструкцию отрасли. В 1940 г. общая протяженность речных путей СССР составила 107,3 тыс. км, при этом выросли грузооборот речного транспорта и мощность самоходного речного флота [1].

В годы Великой Отечественной войны в Ямало-Ненецком национальном округе при отсутствии развитой системы грунтовых дорог в период летней навигации речной транспорт оказался наиболее эффективным средством перевозки. Многочисленные реки в период навигации становились главными транспортными артериями округа, именно речным транспортом перевозились грузы, прибывали спецпереселенцы и эвакуированные из зоны военных действий, отправлялись мобилизованные на войну. Общая протяженность эксплуатируемых речных путей на территории округа в 1941 г. составляла 2 440 км [2. Л. 4].

Функции управления речным транспортным сообщением на территории Западной Сибири, включая Ямало-Ненецкий национальный округ, выполняло Иртышское бассейновое управление пути (образованное в 1938 г. в Омске [3. С. 115], далее по тексту – Иртышское БУП). В годы войны речники-путейцы Иртышского БУП осуществили целый комплекс мероприятий по обеспечению безопасного судоходства речных путей округа: провели промер глубин, определили новые более удобные для судов маршруты, расставили навигационные знаки (плавающие и береговые), зажигали сигнальные огни, собирали материал для обновления навигационных карт. Работа проводилась во время Северных гидрографических экспедиций Иртышского БУП (всего за годы Великой Отечественной было проведено три экспедиции в период летних навигаций с 1941–1943 гг.), в декабре 1944 г. на базе экспедиции был образован Салехардский технический участок.

О том, как непосредственно проходила работа по обеспечению безопасности судоходства речных судов, каковы были ее итоги и многое другое можно узнать из отчетов о производственной деятельности Северных гидрографических экспедиций за период с 1941–1943 гг. и Салехардского технического участка за 1944–1945 гг. Эти документы, сохранившиеся в

фондах Государственного архива Ямало-Ненецкого автономного округа, послужили основным историческим источником для данного исследования.

Северная гидрографическая экспедиция Иртышского БУП 1941 г. В июне 1941 г. для изучения Обской губы и Тазовской губы и ремонта навигационных и ограждающих приборов из Омска в Ямало-Ненецкий национальный округ была направлена Северная гидрографическая экспедиция в количестве 106 человек (экспедиционный состав – 52 человека, плавсостав – 54) [2. Л. 3]. Начальником экспедиции был назначен А.И. Наклевкин. Район деятельности экспедиции начинался с юга от Ямальского бара (в геоморфологии крупная песчаная гряда, образовавшаяся в результате поперечного перемещения донных наносов в сторону берега водоема) [4. С. 67], находящегося у входа из Обской губы в р. Обь, и заканчивался на севере линией мыс Дровянной – остров Шокальского, с включением Тазовской губы и рек Таз, Пур, Мессо. Протяженность экспедиционного пути составляла 2 713 км [Там же].

В 1941 г. перед экспедиционным составом стояли следующие задачи:

1. Изучение акватории Обской губы и Тазовской губы в навигационном и гидрографическом отношении.
2. Разработка, улучшение и обслуживание средств навигационных ограждений для безопасного плавания.
3. Сбор материалов для составления и поддержания на актуальном для 1941 г. уровне карт, локаций и других руководств и пособий по кораблевождению.

Личным составом экспедиции было выставлено и отремонтировано навигационное оборудование, необходимое для ориентирования судоводителей: 247 навигационных знаков и 22 маяка, протяженность обставленной линии акватории Обской губы и Тазовской губы составила 1 290 км [Там же].

Кроме того, личным составом были получены данные по изменению уровня режима Ямальского бара – песчаная подводная отмель, находящаяся в устье реки Оби. Через бар проходил транспорт, направлявшийся из Оби в Обскую губу и обратно; следуя по этому маршруту, судоводители могли столкнуться с невозможностью прохода через бар вследствие изменения уровня воды. На बारे был организован водомерный пост, замеры производились ежедневно. Фиксация глубин на Ямальском बारे име-

ла теоретическое и практическое значение: во-первых была получена информация по сгонно-нагонным явлениям в данном районе, во-вторых, судоводители информировались о состоянии глубин и возможности прохода судов по маршруту. В 1941 г. экспедицией было проведено детальное картографирование акватории Обской губы и Тазовской губы, собраны материалы, дополняющие карту Тазовской губы 1934 г. [5] (на участке от мыса Находка до мыса Наблюдений), что было важно для развития судоходства в данном районе.

Северная гидрографическая экспедиция Иртышского БУП 1942 г. В 1942 г. в Ямало-Ненецкий национальный округ, как в 1941 г., была направлена следующая экспедиция. Экспедиция 1942 г. состояла из 80 человек, из которых 42 – плавсостава и 38 – экспедиционного [6. Л. 12]. По сравнению с прошлым годом людей в экспедиции было значительно меньше, так как часть личного состава экспедиции ушла на фронт, при этом производственные планы были увеличены.

Выход судов из Омска состоялся по частям. Первым 6 июня в путь отправился мотобот «Гидрограф», который прибыл к Ямальскому бару 24 июня (переход занял 16 суток). Портовый буксир «Штатив» с лихтерами Т-8 и Т-9 отправились к водомерному посту на Ямальском баре 12 июня. Вторая часть экспедиции прибыла к 30 июня (переход с остановками по пути для получения топлива, стройматериалов и продовольствия составил 18 суток).

Вследствие изменений, начавшихся в округе, связанных с реализацией постановления от 6 января 1942 г. «О развитии рыбных промыслов в бассейнах рек Сибири и на Дальнем Востоке» [7. С. 61–64], территория деятельности экспедиции была увеличена до 2 713 км. Для выполнения постановления необходимо было обеспечить безопасность движения судов с малой осадкой, используемых в рыбном хозяйстве округа. С этой целью в производственный план экспедиции были включены гидрографические работы по промерам глубин на подходах к рыбопромышленным предприятиям, рыболовным участкам и новым населенным пунктам (они были образованы в связи с завозом в округ спецпереселенцев в 1942 г.). Также производились промеры бухт и якорных стоянок для судов с малой осадкой [6. Л. 3], до этого времени гидрографическое исследование проводилось с целью обеспечения безопасности кораблевождения транспорта, имеющего большую осадку (по этой причине промер производился до 5 метров) [Там же].

По распоряжению Окружного исполнительного комитета Ямало-Ненецкого национального округа (Окриполком), Омского государственного рыбопромышленного треста (Омгосрыбтреста) и Нижне-Иртышского речного пароходства (НИРП), непосредственно заинтересованных в организации безопасности прохода речных судов «в устьевых участках рек, где было организовано строительство новых населенных пунктов и там, где они предполагались» [6. Л. 7], было установлено навигационное оборудование. Одновременно с этим в акватории Обской губы и Тазовской губы производилась замена навигацион-

ных ограждений, построенных до 1932 г., так как большая часть из них вышла из строя [6. Л. 9].

За навигацию 1942 г. экспедиция полностью справилась с поставленными задачами, хотя общая численность личного состава сократилась, а нагрузка увеличилась. За успешное выполнение производственных заданий по прибытию в Омск приказом Наркома речного флота СССР участники Северной гидрографической экспедиции были премированы (общая сумма премии 8 000 руб.) [Там же. Л. 13].

Северная гидрографическая экспедиция Иртышского БУП 1943 г. В 1943 г. Главное управление речных путей Иртышского бассейна организовало очередную Северную гидрографическую экспедицию для работы в акватории Обской губы и Тазовской губы.

Назначение экспедиции оставалось прежним – организация безопасности на речных водных путях округа, исследование и освоение новых маршрутов. Дополнительно для личного состава устанавливался план по вылову двадцати тонн рыбы. Производственный план был составлен в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О развитии рыбных промыслов Бассейнов рек Сибири и на Дальнем Востоке» [7. С. 61–64].

Вновь увеличилась протяженность обслуживаемой акватории, планировалось обновить и выстроить новое навигационное оборудование на 2 440 км водных путей [8. Л. 5]. В производственный план входило обеспечение безопасности плавания судов, «работающих на обслуживании рыбных промыслов и выполнявших транспортные операции в районе Обской губы от Ямальского бара реки Оби до линии мыса Дровяной – остров Шокальского. В Тазовской губе от устья реки Таз до Обской губы и на реках – Таз, Пур и Мессо. Гидрографическое изучение мелких бухт и устьевых рек с целью отыскания мест для отстоя мелкого рыболовецкого флота и проходов к факториям и рыбным промыслам» [Там же]. Впервые за 3 года для личного состава устанавливался план по вылову для личного состава экспедиции, «для выполнения заданий была нанята рыболовецкая бригада в Омске» [8. Л. 21, 32].

В связи с войной во всех отраслях экономики сложилась вполне закономерная кадровая ситуация, при которой мужской работой стали заниматься женщины, дети и подростки. Не являлась исключением и Северная Гидрографическая экспедиция Иртышского БУП: из 89 человек в составе экспедиции было 18 женщин и 16 подростков в возрасте 16–18 лет [8. Л. 38]. Женская часть экспедиции выполняла различные по характеру работы, в том числе и мужские, например, А.Н. Веревкина и А.Е. Попова были рабочими службы ограждения, Е.С. Загвоздина и А.С. Бобыкина работали на водомерном посту Ямальского бара, З.А. Стафонова и А. А. Касьянова добывали рыбу в составе рыболовецкой бригады [Там же].

В итоге за навигацию 1943 г. экспедиция полностью выполнила все основные производственные задачи, кроме дополнительного задания по лову рыбы из 20 т по плану было выловлено только 12,4 т, или 62% плана, «вследствие отсутствия готовой базы для выполнения этого задания и краткости срока подго-

товки» [8. Л. 27], так как вылов рыбы не являлся основным видом деятельности экспедиции. Результаты дополнительного задания незначительно повлияли на общие показатели выполнения плана экспедиции.

Из общего количества участников экспедиции звания «стахановец» удостоились 21 человек, «ударник труда» – 16 человек, механик портового буксира «Штатив» А.К. Левый за перевыполнение производственных заданий был награжден почетной грамотой Наркомата речного флота [Там же. Л. 39].

Салехардский технический участок в 1943 г. В декабре 1943 г. приказом Народного комиссариата речного флота СССР № 334 и Приказом Иртышского БУП № 16 от 21 февраля 1944 г. произошло разукрупнение технических участков внутренних водных путей Обь-Иртышского бассейна с целью улучшения обслуживания эксплуатируемых речных путей Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого национальных округов; в Ямало-Ненецком округе на базе Северной Гидрографической экспедиции был образован Салехардский технический участок, протяженность путей которого составила 4 315 км [9. Л. 3].

Перед новообразованным техническим участком была поставлена задача – в первую очередь обеспечить нормальные условия для продвижения транспортных средств с рыбной продукцией для фронта и для завоза на Крайний Север продовольствия и промышленных товаров в условиях войны. Одновременно с обеспечением безопасности судовождения производились работы по исследованию новых фарватеров и подходов к рыбным промыслам [Там же].

Кадры технического участка формировались из работников Северной гидрографической экспедиции (72 человека), в течение 1944 г. было нанято еще 62 человека. Дополнительно из Тобольского и Омского технических участков было переведено 85 сотрудников для работы на новообразованном техническом участке. Общее количество сотрудников составило в итоге 166 человек, из них 69 женщин, 36 человек – в возрасте от 16 до 18 лет, 29 – пожилые люди от 55 до 60 лет, 17 – старше 60 лет, 4 человека – инвалиды Великой Отечественной войны. Начальником Салехардского технического участка был назначен И.Я. Воронцов (бывший начальник Северной гидрографической экспедиции), заместителем начальника технического участка стал И.С. Усов (заместитель начальника Северной гидрографической экспедиции) [9. С. 29].

В июне 1944 г. в г. Салехарде началась организационная работа по размещению технического участка в городе. Для учреждения были арендованы помещения для конторы, склада, конюшни, мастерских (флота, радио и навигационного оборудования), жилые помещения для сотрудников (общежития и квартиры) [9. Л. 24].

В навигацию 1944 г. Салехардским техническим участком был освоен новый водный маршрут. Так, был произведен промер и установлены вехи по фарватеру Надымской Оби, маршрут через которую являлся альтернативой проходу судов через Ямальский бар. Дело в том, что Ямальский бар являлся наиболее затруднительным районом пути на территории, обслуживаемой Салехардским техническим участком, так

как при сгонных явлениях уровень глубины на баре падал до 1,5–1,7 м (в исключительных случаях – до 0,7 м) [9. Л. 19], что являлось причиной простоя речных судов, следующих из Обской губы в р. Обь. Как отмечалось в отчете о производственной деятельности Салехардского технического участка за 1944 г., «были случаи простоев каравана т/х “А. Микоян” из-за малых глубин до 25 суток» [Там же]. Простой, конечно, были недопустимы.

После организации пути по Надымской Оби в обход Ямальского бара была проведена лоцманская проводка судов для ознакомления судоводителей с новым маршрутом [Там же], что свело к минимуму простой речных судов на Ямальском баре.

Одновременно с организацией нового маршрута для ликвидации простоев на Ямальском баре в 1944 г. были организованы радиостанция и водомерный пост, данные по глубине на баре фиксировались каждый час и передавались в Салехард два раза в сутки и по мере необходимости приближающимся судам [Там же. Л. 19 об.]. Проведенные работы на данном участке позволили ликвидировать простой на Ямальском баре.

Кроме того, Салехардским техническим участком в навигацию 1944 г. была организована ежедневная передача данных о погоде (при необходимости объявлялись штормовые предупреждения) для судов, плавающих в Обской губе и Тазовской губе и в южной части Карского моря. Прогнозы поступали с аэрометеостанции Салехарда и в зашифрованном виде передавались через радиостанцию Народного комиссариата речного флота и через диспетчерские службы Ямальского государственного рыбного треста. За всю навигацию 1944 г. было организовано 95 передач прогнозов [Там же. Л. 20].

За навигацию 1944 г. работниками Салехардского технического участка было обслужено 4 531 из 4 315 км плановодных речных путей, производственный план был выполнен на 105,7% [9. Л. 19]. Превышение плана протяженности обставляемых путей объяснялось выполнением дополнительных работ. Например, по особому заданию Иртышского БУП по обеспечению безопасного прохода речных судов 2-й Печорско-Обь-Иртышской экспедиции в проливе Малыгина было выставлено навигационное ограждение протяжением 204 км [Там же].

Первый год производственной деятельности Салехардского технического участка Иртышского БУП являлся довольно сложным. Работникам Северной гидрографической экспедиции пришлось заниматься организационными работами по созданию участка, производить самостоятельно заготовку и ремонт обстановочного инвентаря. Все установленные планом задания производственной деятельности выполнить не удалось.

Салехардский технический участок в 1945 г. На 1945 г. были намечены новые планы по работам, направленным на улучшение состояния речной транспортной системы округа. Это было новым направлением в рамках обеспечения безопасности судовождения, ранее такая работа не проводилась. Конкретно в рамках улучшения состояния речной системы и обеспечения безопасности судовождения планировалось следующее:

1. Очистить дно от камней и мусора (топляков) на пристани поселка Мужы.

2. Разработать подход к Ямальскому бару, рыбаза-водам и на заторах по малой Оби.

3. Провести детальное гидрографическое исследование Надымской Оби с целью создания подробной карты маршрута в обход Ямальского бара.

4. Начать съемку перекатов по р. Обь для их паспортизации и изучения.

5. Ходатайствовать об отпуске средств на проведение аэросъемочных работ по р. Обь от Устрема до Ямальского и Надымского баров (существующая лоцманская карта устарела, а Ямальский государственный рыбный трест и колхозы использовали втро-ростепенные судоходные протоки, но без карт).

6. Обследовать р. Сыня, на которой расположено пять факторий на возможность судоходства.

7. Приступить к корректировке лоцманской карты р. Обь от Устрема до Салехарда.

8. Составить новую карту Тазовской губы и по подходам в Обской губе по материалам экспедиций 1941–1943 гг.

9. Приступить к составлению лоции р. Обь и ее дельты.

10. Начать изготовление буев и подготовить фонари Далена для навигационного обслуживания южной части Тазовской губы.

11. Обеспечить суда «Штатив» и «Ваули Пиетомин» коротковолновыми радиостанциями для обеспечения регулярной передачи данных о состоянии путей.

12. Обеспечить достаточное поступление газобаллонов ацетиленовых для фонарей Далена, используемых на маяке для навигации 1945 г., так как для нормальной работы маяков баллонов не хватало [9. Л. 70].

В навигацию 1945 г. были продолжены гидрографические исследования Надымской Оби. В то же время работниками Салехардского участка было организовано сравнение глубин на Ямальском и Надымском барах. Это исследование показало, что Надымский бар имеет большие глубины по сравнению с Ямальским [10. Л. 22]. Соответственно, в тот момент, когда суда не могли проходить через Ямальский бар, возможно было использовать альтернативный маршрут.

В 1945 г. для ознакомления судоводителей с возможностью прохода речного транспорта через Надымский бар работниками Салехардского технического участка была совершена лоцманская проводка (целью лоцманской проводки является оказание помощи капитану при плавании в незнакомом районе) парохода «Суворов» пароходом «Ваули Пиетомин» по маршруту Большие Яры и Надымский бар.

На протяжении 1945 г. сотрудниками Салехардского участка также проводились лоцманские проводки по следующим маршрутам:

1. От Нового порта до Салехарда 5–16 ноября мотобот «Гидрограф» провел судно «Заполярный труд».

2. Салехард – Березово – Кушеват; 23–26 ноября штурман парохода «Ваули Пиетомин» совершил проводку парохода «Пушкин».

3. Хальмерседе – Красноселькуп и обратно – под руководством начальника районной обстановки по рекам Таз и Пур Н.И. Зарубина прошел пароход «Кузнец».

4. Ивай Сале – Халесовой и обратно – под руководством 2-го начальника районной обстановки по рекам Таз и Пур П.В. Якубенко прошел пароход «Иртыш».

Помимо основных лоцманских проводок, указанных выше были осуществлены проводки пароходов, следовавших по малой и большой Оби [10. Л. 24].

Постройка новых освещаемых и неосвещаемых навигационных знаков на территории округа в 1945 г. осложнялась отсутствием стройматериалов. Как отмечалось в отчете о производственной деятельности Салехардского технического участка за 1945 г., «не имея возможности в течении двух последних лет пополнения шпилей и гвоздей техучасток в 1945 г. не имел возможности строительства маяков и створных знаков. Упавшие маяки Варнинский и Се-яга остались невосстановленными, также не выполнена программа постройки створных знаков» [Там же. Л. 23]. Кроме того, в округе отсутствовал специальный строевой лес для навигационных знаков: «В зиму 1945–1946 гг. организована заготовка специального леса и вех в Ханты-Мансийском округе в д. м. Атлым, но из-за трудности организации транспорта, снабжения в другом округе из-за большой удаленности Салехарда трудно рассчитывать на выполнение плана заготовки в полном объеме» [Там же].

Осенью 1945 г. Салехардским техническим участком был проведен опыт по установке вех (знак, применяемый для указания фарватеров и опасных мест для судоходства) в сорах – временных водоемах, заливаемых паводковыми водами, которые пересыхают в осенне-зимний период [11. С. 135]. В сорах нижней Оби, Пура и других рек происходит нагул сиговых рыб, вылов которых производился в период с июля по сентябрь [12. С. 14]. Плавание по сорах затруднялось из-за разливающихся в половодье рек «шириной до 20 км, и в этот момент не имеющих никаких ориентиров» [10. Л. 23]. Для того чтобы предупредить аварийные ситуации, осенью работниками Салехардского технического участка были установлены вехи на сорах. Аварий по вине пути Салехардского технического участка в навигацию 1945 г. не было, но был один простой. Пароходу «Чкалов», шедшему с баржей № 116 с грузом соли в Шугу, пришлось прекратить движение, так как на маршруте во время шторма выбило вехи. Затем маршрут был восстановлен и движение судна продолжено.

Таким образом, одновременно с развитием народного хозяйства Ямало-Ненецкого национального округа в годы войны развивалось освоение речных водных путей, являвшихся единственным способом передвижения в летнее время по необъятным просторам округа. Основа исследования и освоения транспортных водных путей округа была заложена до Великой Отечественной войны. В годы войны Иртышское БУП организовывало ряд гидрографических экспедиций с постоянным составом, затем на базе Северного Гидрографической экспедиции в Ямало-Ненецком национальном округе был образован Салехардский технический участок, работники которого продолжили работы по изучению и освоению внутренних водных транспортных магистралей округа. Одновременно с гидрографическими исследованиями была

значительно увеличена площадь используемых водных путей за счет проведения работ по обустройству ограждений фарватеров и установки навигационных знаков. Протяженность безопасных водных транспортных (обставленных ограждениями и навигационными знаками) путей в округе увеличилась до 4 318 км, на всем протяжении пути в рабочем состоянии находилось 3 245 навигационных знаков, из них береговых освещаемых 131 и неосвещаемых 297, плавающих навигационных знаков 82 освещаемых и 2 735 неосвещаемых.

За период Великой Отечественной войны благодаря работе сотрудников Северной гидрографической экспедиции Иртышского БУП, а затем Салехардского технического участка Иртышского БУП в округе бы-

ли созданы условия для безопасного движения судов, в частности тех, что везли продукцию для фронта к промышленным центрам страны и осуществлявших завоз на Крайний Север необходимых грузов. Также были проведены гидрографические исследования. Полученная информация способствовала поддержанию карт Обской губы и Тазовской губы на актуальном уровне. За трудовые успехи во время войны участники Северной гидрографической экспедиции и Салехардского технического участка Иртышского БУП были отмечены грамотами и медалями, в частности, начальник экспедиции и в дальнейшем Салехардского технического участка И.Я. Воронцов был награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945» [13].

ЛИТЕРАТУРА

1. Метелкин П.В., Персианов В.А. Факторы устойчивой работы транспорта в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Вестник ГУУ. 2015. № 4. С. 112–118.
2. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа (далее – ГА ЯНАО) Ф. 85. Оп. 1. Д. 6.
3. Харлова Е.В. Речной транспорт Западной Сибири в 1921–1941 гг. : дис. ... канд. ист. наук. Тюмень, 2012.
4. Геологический словарь / отв ред. К.Н. Паффенгольд. 2-е изд., испр. М. : Недра, 1978. 487 с.
5. Воробьев В.И. Материалы по Лоции Тазовской губы (по работам Западносибирского управления гидрографической службы). Л. : Издание Всесоюзного Арктического института, 1934. 60 с.
6. ГА ЯНАОФ. 85. Оп. 1. Д. 8.
7. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967 гг.). М., 1968. Т. 3. 751 с.
8. ГА ЯНАОФ. 85. Оп. 1. Д. 11.
9. ГА ЯНАОФ. 85. Оп. 1. Д. 13.
10. ГА ЯНАОФ. 85. Оп. 1. Д. 18.
11. Экология рыб Обь-Иртышского бассейна / под науч. ред. Д.С. Павлова, А.Д. Мочека. М. : Товарищество научных изданий КМК, 2006. 596 с.
12. Петкевич А.Н., Иоганзен Б.Г. Календарь рыбака Сибири. Новосибирск : Министерство рыбной промышленности восточных районов СССР Главсибрыбпром, 1947. 95 с.
13. Электронная база данных «Память Ямала». Организации. URL: <http://памятьямала.рф/yamal/index.php/site/organizations>, свободный (дата обращения: 25.07.2017).

Статья представлена научной редакцией «История» 21 августа 2017 г.

SHIP NAVIGATION SECURITY OF THE INLAND WATERWAYS IN YAMALO-NENETS NATIONAL AREA DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2017, 423, 175–180.

DOI: 10.17223/15617793/423/24

Olga V. Ryabkova, Arctic Research Center of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (Salekhard, Russian Federation); Kurgan State University (Kurgan, Russian Federation). E-mail: Ryabkova.olga2016@yandex.ru

Tatiana V. Kozelchuk, Kurgan State University (Kurgan, Russian Federation). E-mail: netanja-k@mail.ru

Keywords: Great Patriotic War; Yamalo-Nenets National Area; Northern hydrographic expedition trips; Salekhard technical waterway division.

The article is devoted to the issues of securing the inland waterways ship navigation in Yamalo-Nenets National Area during the Great Patriotic War. The main research objective is to analyze and generalize the work activity in securing ship navigation in Yamalo-Nenets National Area on the basis of the official records from the State Archive of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug. This research is mainly based on such historical records as Northern hydrographic expedition trips operating reports of 1941–1943 and Salekhard technical waterway division operating reports of 1944–1945. In the period of summer navigation numerous rivers in the area became main traffic arteries for shipping cargoes, special settlers and relocatees from the zone of military operations into the area, mobilized troops out of the area. To secure water transportation the Irtysh waterways basin authority (WBA) organized three Northern hydrographic expedition trips in 1941–1943. Their basic tasks were to set up and maintain navigation marks on the shipping routes, conduct hydrographic research, collect data for updating navigation maps. In December 1943, to improve the maintenance of the used river waterways in Khanty-Mansi and Yamalo-Nenets National Areas, inland river waterways technical divisions in the Ob-Irtysh river basin were subdivided by orders of the USSR People's Commissariat for the River Fleet No. 334 and Irtysh WBA No. 16 dated February 21, 1944. The Salekhard technical waterway division in Yamalo-Nenets Area was established on the ground of the Northern hydrographic expedition trip. The improvement of the river waterways in Yamalo-Nenets National Area went simultaneously with the development of national economy. In 1941–1945, the length of the safe waterways routes in the area (provided with river railings and navigation marks) increased from 2 440 km to 4 318 km. There were 3 245 navigation marks in working condition including 131 riverside illuminated and 297 riverside non-illuminated, 82 floating illuminated and 2 735 floating non-illuminated navigation marks. At the same time hydrographic research was conducted. The collected information was reliable enough for making maps of the Ob and Taz Bays. Due to work of the members of the Northern hydrographic expedition by Irtysh WBA, and later the Salekhard technical waterway division of the Irtysh WBA, the conditions for safe river ship traffic were created in the area, in particular for ships transporting goods to the front and industrial centers of the country and carrying essential cargoes to the Arctic Area.

REFERENCES

1. Metelkin, P.V. & Persianov, V.A. (2015) Faktory ustoychivoy raboty transporta v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945 gg.) [Factors of sustainable transport in the years of the Great Patriotic War (1941–1945)]. *Vestnik GUU*. 4. pp. 112–118.
2. State Archive of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (GA YaNAO). Fund 85. List 1. File 6. (In Russian).
3. Kharlova, E.V. (2012) *Rechnoy transport Zapadnoy Sibiri v 1921–1941 gg.* [River transport of Western Siberia in 1921–1941]. History Cand. Diss. Tyumen.
4. Paffengol'ts, K.N. (ed.) (1978) *Geologicheskiy slovar'* [Geological dictionary]. 2nd ed. Moscow: Nedra.
5. Vorob'ev, V.I. (1934) *Materialy po Lotsii Tazovskoy guby (po rabotam Zapadnosibirskogo upravleniya gidrograficheskoy sluzhby)* [Materials on the locus of the Tazovskaya Bay (on the work of the West Siberian Department of Hydrographic Service)]. Leningrad: All-Union Arctic Institute.
6. State Archive of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (GA YaNAO). Fund 85. List 1. File 8. (In Russian).
7. Chernenko, K.U. & Smirtyukova M.S. (eds) (1968) *Resheniya partii i pravitel'stva po khozyaystvennym voprosam (1917–1967 gg.): Sb. dokumentov za 50 let: V 5 t.* [Decisions of the party and government on economic issues (1917–1967): documents for 50 years: In 5 vols]. Vol. 3. Moscow: Politizdat.
8. State Archive of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (GA YaNAO). Fund 85. List 1. File 11. (In Russian).
9. State Archive of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (GA YaNAO). Fund 85. List 1. File 13. (In Russian).
10. State Archive of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (GA YaNAO). Fund 85. List 1. File 18. (In Russian).
11. Pavlov, D.S. & Mochev A.D. (eds) (2006) *Ekologiya ryb Ob'-Irtyskogo basseyna* [Ecology of fish in the Ob-Irtys basin]. Moscow: T-tvo nauchnykh izdaniy KMK.
12. Petkevich, A.N. & Ioganzen, B.G. (1947) *Kalendar' rybaka Sibiri* [Calendar of the fisherman of Siberia]. Novosibirsk: Ministry of Fish Industry of the Eastern Regions of the USSR Glavsibrybprom.
13. *Electronic database "Memory of Yamal". Organizations.* [Online] Available from: <http://pamyat'yamala.rf/yamal/index.php/site/organizations>. (Accessed: 25.07.2017). (In Russian).

Received: 21 August 2017