

*На правах рукописи*

**ХАРЛОВА ЕЛЕНА ВЛАДИСЛАВОВНА**

**РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ  
в 1921 – 1941 гг.**

специальность 07.00.02 – отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Тюмень – 2012

Работа выполнена в ГБОУ ВПО «Сургутский государственный университет Ханты-Мансийского автономного округа – Югры»

**Научный руководитель:** доктор исторических наук, профессор  
**Прищепа Александр Иванович**

**Официальные оппоненты:** **Гаврилова Надежда Юрьевна,**  
доктор исторических наук, доцент,  
ФГБОУ ВПО «Тюменский государственный  
нефтегазовый университет»,  
доцент кафедры истории  
и культурологии

**Верзилов Сергей Михайлович,**  
кандидат исторических наук, доцент,  
ФГБОУ ВПО «Уральский государственный  
лесотехнический университет»,  
доцент кафедры истории  
и социально-политических дисциплин

**Ведущая организация:** ГОУ ВПО «Нижевартовский государственный гуманитарный университет»

Защита диссертации состоится «02» ноября 2012 г. в 13 часов на заседании диссертационного совета Д 212.274.04 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора исторических наук при ФГБОУ ВПО «Тюменский государственный университет» по адресу: 625003, г. Тюмень, ул. Республики, 9, ауд. 211.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-библиотечном центре ФГБОУ ВПО «Тюменский государственный университет».

Автореферат разослан « 01 » октября 2012 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
доктор исторических наук,  
профессор

З.Н. Сокова

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

**Актуальность и научная значимость темы исследования.** Становление и развитие западносибирской топливно-энергетической базы России неразрывно связано с функционированием на этой территории транспортной системы. Добыча и переработка полезных ископаемых из богатых сибирских недр, их транспортировка, строительство промышленных объектов и городов априорно находятся в экономической и социальной зависимости от уровня развития транспортных коммуникаций. Исторически первостепенное значение среди них имело передвижение по водным артериям.

Для современной российской экономики весьма актуальной остается задача дальнейшего развития судоходства в Западной Сибири. Ни один вид транспорта не приспособлен к перемещению объемного оборудования, необходимого для строительства и модернизации таких объектов, как, например, Сургутская ГРЭС-2 или Нижневартовская ГРЭС, осуществления блочного возведения нефтеразведочных установок и других крупных объектов промышленного строительства, доставки людей и средств их жизнеобеспечения в северные районы территории Сибири, удаленные от железнодорожных и автомобильных дорог.

Кроме того, в наши дни, как и в рассматриваемый период, сибирские реки являются составной частью Северного морского пути и кратчайшим маршрутом выхода России на европейский рынок. К этому следует добавить ближайшую перспективу разработки арктических месторождений полезных ископаемых<sup>1</sup>. В этих проектах отводится значительная роль Северному морскому пути, который в годы первых пятилеток активно осваивался речным транспортом Западной Сибири.

Во второй половине XX века использование речного транспорта позволило ускорить темпы создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, освоить ранее необжитые территории Севера Тюменской области, обеспечить транспортную связь промышленных районов с труднодоступными, отдаленными месторождениями края. Как утверждают д.т.н., академик Академии транспорта РФ В.П. Зачесов и к.т.н., генеральный директор ОАО «Иртышское речное пароходство» И.И. Яновский<sup>2</sup>, единственным экономически целесообразным вариантом успешного решения вопроса транспортировки грузов в районы добычи нефти и газа является широкое вовлечение в хозяйственный оборот Западной Сибири естественных транспортных путей, которыми являются реки. В связи с этим, по их мнению, возрастает роль уже освоенных больших сибирских рек и перспектива дальнейшего освоения их притоков.

---

<sup>1</sup> Речь В.В. Путина на форуме «Арктика» в Архангельске 22 сентября 2011 г. // Российская газета. Северо-запад [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2011/09/23/putin.html>.

<sup>2</sup> Зачесов В.П., Яновский И.И. Речной транспорт Иртыша. Омск, 1996.

История развития речного транспорта Западной Сибири в 1921-1941 гг. весьма важна в связи с тем, что он долгое время был основным, а зачастую и единственным видом транспорта в северных регионах. В этот период на территории Западной Сибири были организованы государственные транспортные предприятия, осуществлявшие перевозку грузов и пассажиров по воде, строительство и ремонт судов и погрузочно-разгрузочных механизмов, освоение западносибирских рек как судоходных. Были созданы и получили свое дальнейшее развитие учебные заведения, готовящие кадры для работы на речном транспорте. Таким образом, именно в эти годы была сформирована база советского речного транспорта в данном регионе.

Отечественные историки уделяли больше внимания речному транспорту центральной России. Исследователи же истории речного транспорта Западной Сибири в большей степени акцентировали свое внимание на изучении бассейнов рек Юга Западной Сибири, в то время как территория Севера Западной Сибири, где долгое время речной транспорт занимал ведущее место по перевозкам грузов и пассажиров, практически не исследована. Поэтому проблема развития предприятий речного транспорта Западной Сибири, и в частности, Нижне-Иртышского государственного речного пароходства, в данный период является актуальной и с научной точки зрения.

Кроме того, анализ содержания исторических справок, размещенных на официальных сайтах современных пароходств сибирского края,<sup>3</sup> где представлены сведения о дореволюционной их истории и дальнейшем развитии в годы послевоенных пятилеток, позволяет еще раз убедиться в том, что избранный для изучения период развития речного транспорта Западной Сибири мало изучен и нуждается в комплексном анализе.

**Объектом исследования** является транспортная система Советского государства.

Хронологическое и территориальное сужение проблемного поля объекта диссертационного исследования позволяет определить его **предмет** как процесс становления и развития речного транспорта Западной Сибири в 1921-1941 гг.

**Хронологические рамки работы** охватывают 1921-1941 гг. Они представляют собой сложный в экономическом и социальном плане межвоенный период истории советского государства. Нижняя граница фиксирует конец гражданской войны в связи с окончанием крестьянских выступлений в Западной Сибири и знаменует собой переход к мирному строительству, в процессе которого восстановление речного транспорта приобретало особое экономическое и социальное значение для развития этой территории страны.

Верхней границей является середина 1941 г. Она завершает мирный период экономического развития советского государства и отделяет его от начала Великой Отечественной войны.

---

<sup>3</sup> <http://www.sibindustry.ru>.

**Территориальные рамки исследования** охватывают районы Западной Сибири, прилегающие к рекам Обь и Иртыш с притоками. Преимущественно это район деятельности Нижне-Иртышского государственного речного пароходства – одного из основных перевозчиков грузов и пассажиров по всей территории Западной Сибири, и национальных округов, в частности. Он включает в себя значительную часть региона, прилегающую к бассейну р. Обь от с. Александровское<sup>4</sup> до Карского моря, и бассейну р. Иртыш от границ с Казахстаном до впадения в Обь (Омская, Тюменская и частично Томская область).

Необходимо отметить, что в состав пароходства входила путевая служба, обеспечивавшая условия для судоходства на западносибирских реках на протяжении 11 108 км. В 1938 г. на ее базе было организовано одно из крупнейших в стране бассейновое управление пути.

### **Степень изученности проблемы**

Историографию по теме диссертации можно разделить на два основных периода.

Первый из них представлен изданиями советского времени. Их основной чертой является стремление авторов продемонстрировать процесс развития советского речного транспорта, начиная с 1917 г. Как правило, выпуск трудов был приурочен к юбилеям Советской власти<sup>5</sup>. Их авторами нередко являлись представители командного состава государственного и регионального уровней<sup>6</sup>.

Отдельного внимания заслуживают труды таких авторов, как Л.Б. Гельфанд, Н.В. Ивановский, Л.Е. Минц, И.Д. Михайлов, А.А. Неопиханов<sup>7</sup>. В работах прослеживается стремление проанализировать систему управления транспортом в годы нэпа и индустриализации, предложить свой алгоритм действий.

---

<sup>4</sup> Александровский район, образован в январе 1924 постановлениями ВЦИК от 3 и 23 ноября 1923 в составе Тобольского округа Уральской области из бывших волостей Ларьякской, Лумпокольской, Новоникольской, части Локосовской Сургутского уезда. На 1.01.1924 в состав района входили сельсоветы: Александровский, Криволукский, Ларьякский, Нижнеартовский, Новоникольский. Центр — село Александровское. Постановлением ВЦИК от 25.05.1925 Александровский район передан в Томский округ Западно-Сибирского края.

<sup>5</sup> Речной транспорт СССР за 15 лет. Сб. М. – Л., 1932; Речной транспорт СССР, 1917-1957: Сб. ст. о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. М., 1957; Слуцкий С.С. Речной транспорт СССР к 40-летию Великой Октябрьской социалистической революции. М., 1957; Свиридов А.А. Развитие речного транспорта за 40 лет Советской власти. М., 1957; Советский речной транспорт 1917 – 1941. М., 1987; Речной транспорт за 60 лет. Сборник статей. М. – 1978.

<sup>6</sup> Бернштейн-Коган С.В. Основные проблемы транспорта СССР и перспективы его развития. М., 1929; Фомин В.В. Пятилетка советского транспорта (1917-1922). М., 1922

<sup>7</sup> Гельфанд Л.Б. Командный состав транспорта СССР. М., 1924; Ивановский Н.В. Транспортная и новая экономическая политика. Петербург, 1922; Минц Л.Е. Командный состав промышленности, транспорта и сельского хозяйства в СССР. М., 1926; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. М., 1925; Неопиханов А.А. Русский транспорт и его планирование. М.; П., 1924.

Начало советского периода в историографии вопроса так же ознаменовано выходом учебного пособия В.К. Януцкого, посвященного истории развития транспортных путей России 1860 – 1920-х гг.<sup>8</sup>

Сборник статей об истории речного транспорта СССР за 40 лет «Речной транспорт СССР, 1917-1957»<sup>9</sup> был издан к 40 годовщине Октябрьской социалистической революции. В нем помещена статья первого наркома речного флота СССР, министра речного флота РСФСР З.А. Шашкова<sup>10</sup>. Несмотря на то, что истории речного транспорта Западной Сибири в ней практически не уделено внимание, работа содержит информацию о формировании структуры управления и развитии речных путей советского государства, в ней определены основные этапы развития советского речного транспорта за указанный период.

Аналогичный подход к изложению материала прослеживается и в других статьях сборника, посвященных вопросам становления и развития советского речного транспорта. Упоминания о западносибирском речном транспорте в них встречается только как иллюстрации к основному материалу.

Работы второй половины советского периода, представленные в основном монографиями и сборниками, отличаются тем, что при их написании авторы привлекали более широкий круг разноплановых источников.

Безусловного внимания в связи с этим заслуживают монографии, посвященные истории советского речного транспорта и написанные преимущественно в историко-экономическом ключе<sup>11</sup>.

Так, монография «Речной транспорт за 50 лет Советской власти»<sup>12</sup>, основана на многочисленных архивных источниках, литературе и воспоминаниях ветеранов речного флота.

Отдельного внимания заслуживают третья и четвертая главы, в которых освещен период 1921-1941 гг. Третья глава монографии, посвященная советскому речному транспорту в годы восстановления народного хозяйства и начала индустриализации страны (1921-1928 гг.), была подготовлена историком и экономистом В.Я. Нейгольдбергом. В ней представлен краткий обзор всех сторон развития советского речного транспорта в целом. В большей степени автор уделит внимание пароходствам центральной России.

<sup>8</sup> Януцкий В.К. Транспорт СССР. История его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта. М., 1926.

<sup>9</sup> Речной транспорт СССР, 1917-1957 : Сб. ст. о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. М., 1957.

<sup>10</sup> Шашков З.А. Основные этапы развития советского речного транспорта // Речной транспорт СССР, 1917-1957 : Сб. ст. о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. М., 1957. – С. 7-62.

<sup>11</sup> Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР в 1917 – 1962. М., 1963; Речной транспорт за 50 лет Советской власти. - М., 1967; Советский речной транспорт 1917 – 1941 гг./ под. ред. М.Н. Чеботарева. М., 1987.

<sup>12</sup> Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М., 1967.

Четвертая глава данной монографии отражает развитие речного транспорта СССР в период 1928-1941 гг., начиная с первой пятилетки и заканчивая началом Великой Отечественной войны. Данная глава была написана М.Д. Амусиным, автором нескольких публикаций, посвященных советскому периоду в развитии речного транспорта СССР<sup>13</sup>. Опираясь на очень большой архивный материал, труды отечественных военных и ученых, М.Д. Амусин исследовал деятельность водного транспорта. Автор сделал выводы о работе речного транспорта в период индустриализации страны, оценил степень готовности речного флота к войне, а также высказал свое мнение относительно его потенциала в решении народнохозяйственных задач первых пятилеток.

Весьма содержательный материал монографии по организации управления советского речного транспорта и социалистического соревнования сочетается с определенной тенденциозностью в интерпретации событий авторами. При очень плотной насыщенности фактическим материалом, в тексте присутствует явный идеологический контекст. Что, впрочем, не является недостатком, а скорее следствием влияния той исторической эпохи, в которую книга была написана. Деятельность западносибирских речных пароходств отражена здесь кратко на фоне общей панорамы развития флота страны.

Так же следует рассмотреть монографию «Советский речной транспорт 1917 – 1941 гг.» под редакцией кандидата экономических наук М.Н. Чеботарева. Опытный речник М.Н. Чеботарев, автор ряда публикаций, посвященных истории советского речного транспорта, входил в первый состав Коллегии Наркомречфлота СССР<sup>14</sup>. Данная работа посвящена всестороннему рассмотрению процесса развития советского речного транспорта, начиная с национализации флота, до начала Великой Отечественной войны.

Несомненным плюсом данной работы можно назвать то, что в ней отражены практически все аспекты развития советского речного транспорта в заданных хронологических рамках. Что касается истории речного транспорта Западной Сибири, то информация по данному вопросу в ней представлена небольшим количеством фактов, используемых в качестве примеров. Но и они позволяют понять основные тенденции его развития на разных этапах экономической истории страны.

Во второй половине советского периода продолжилась традиция издания сборников статей руководством речного транспорта России. Весьма полезными для исследования явились материалы сборника Центрального бюро научно-технической информации и пропаганды Министерства речного

---

<sup>13</sup> Амусин М.Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933 – 1937 гг.). М., 1963; Амусин М.Д. Становление и развитие советского речного транспорта в свете ленинских идей. Труды ЦНИИЭВТа. Вып. 72. М., 1970.

<sup>14</sup> Советский речной транспорт 1917 – 1941 гг./ под. ред. М.Н. Чеботарева. – М., 1987.

флота РСФСР «Речной транспорт за 60 лет»<sup>15</sup>. В нем содержится ценная информация о влиянии достижений советской технической мысли на работу речного транспорта, а также о роли трудовых коллективов речников в выполнении поставленных экономических задач.

Отдельно необходимо отметить работы очеркового характера, написанные ветеранами речного транспорта Западной Сибири, местными краеведами и историками к юбилейным датам речного транспорта, а так же при поддержке сибирских пароходств с целью популяризации истории западносибирского речного транспорта<sup>16</sup>.

Фактический материал, представленный в данных работах, находит подтверждение в архивных источниках и фундаментальных исторических публикациях. Поэтому и они привлекались автором в ходе анализа разрабатываемой проблематики.

В процессе изучения вопросы представленной темы рассматриваются с позиций конкретно-исторического подхода. Поэтому в центре внимания находится общий контекст социально-экономического и политического развития страны и Западной Сибири.

Такая ретроспектива социально-экономического развития Западной Сибири в рассматриваемый период нашла отражение в монографии М.Д. Печенкина «Сибирь в ленинском плане построения социализма 1917-1924 гг.», которая, по мнению автора, ценна своей фактической составляющей<sup>17</sup>.

Постсоветский, или современный, период в историографии вопроса представлен монографией доктора исторических наук И.П. Климова «История развития транспорта на Урале (октябрь 1917 – июнь 1941 гг.)»<sup>18</sup>. Ценность данной работы заключается в том, что ее автор проанализировал все аспекты организации работы транспорта крупнейшего в стране индустриального района, экономическое развитие которого оказало непосредственное влияние на развитие судостроения и перевозок речного транспорта Западной Сибири.

Небольшое количество работ исследовательского плана побудило обратиться в ходе научного поиска к анализу теоретических разделов учебных пособий. К примеру, вторая часть учебного пособия В.И. Сичкарева «История судоходства в Сибири, Арктике и на Дальнем Востоке в трех частях» непосредственно посвящена истории речного судоходства этих

---

<sup>15</sup> Речной транспорт за 60 лет. Сборник статей. М., 1978.

<sup>16</sup> Головин Б.Д. Годы огневые Обь-Иртышских речников. Кемерово, 1973; Иртышское пароходство за 150 лет. – Омск, 1996; Речные ворота Омска / авт. сост. С.К. Стрикун. – Омск, 1984.

<sup>17</sup> Печенкин М.Д. Сибирь в ленинском плане построения социализма 1917-1924 гг.- Новосибирск, 1988.

<sup>18</sup> Климов И.П. История развития транспорта на Урале (октябрь 1917 – июнь 1941 гг.). Тюмень, 2005.

территорий<sup>19</sup>. Учебное пособие предназначено для студентов специальностей водного транспорта.

В данной работе отражена история речного транспорта, начиная с XVII и заканчивая перспективами развития судоходства в XXI веке. Что касается межвоенного периода, то данный отрезок времени нашел отражение в следующих параграфах: «Экономика Сибири в период восстановления и реконструкции народного хозяйства 1928 – 1928 гг.», «Реконструкция народного хозяйства в годы первой и второй пятилеток 1929 – 1937 гг.», «Сибирь в предвоенные годы и в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.», «Транспорт Сибири с первых лет Советской власти до конца Великой Отечественной войны», несколько страниц в обширном параграфе «Речное судостроение Сибири» и в параграфе «Развитие типов судов, двигателей, движителей», а также в параграфе «Труд, быт и творчество масс». Очевидной задачей автора учебного пособия видится привлечение им к исследованию обширных и разнообразных исторических источников, технической и исторической литературы, тем не менее, данное издание, как и предыдущие, не отражает целостную картину исследуемого нами предмета.

В отдельный блок можно систематизировать специально-техническую научную литературу и справочные издания по технологическим вопросам речного транспорта Сибири, в которой помещены справки о некоторых аспектах интересующей автора темы<sup>20</sup>. Лаконичная и непредвзятая информация оборачивается для истории речного транспорта весьма важной стороной, так как она лишена идеологической тенденциозности, характерной для всей историографии советского периода. Краткие сведения о развитии речного транспорта СССР и Западной Сибири, представлены с технократических позиций. Кроме того, данные издания содержат характеристику водных путей Западной Сибири. Особенно это важно при изучении развития материально-технической базы, а также характера и направлений перевозок речного транспорта Западной Сибири.

Неотъемлемой частью истории речного транспорта является вопрос подготовки кадров. Таким образом, литература, посвященная истории профессионального технического образования в Советском государстве так же получила применение при проведении исследования, в частности при изучении процесса формирования кадрового состава речного транспорта Западной Сибири<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Сичкарев В.И. История судоходства в Сибири, Арктике и на Дальнем Востоке. В 3 частях. Часть 2. Новосибирск, 2005.

<sup>20</sup> Яновский И.И., Вставский Г.К. Иртышское пароходство: годы и люди. Омск, 2001; Ефремов Н.А. Российский речной регистр и безопасность судоходства. М., 2003; Новосельцев Б.Ф., Ефремов Н.А., Воронцов В.М., Поспелов В.И. Внутренний водный транспорт России. М., 2006.

<sup>21</sup> Рыжих А.Ф. Во имя Державы родной. Очерки истории профтехобразования Омской области. Омск, 2006; Сеногноева О.А. Деятельность молодежных организаций Западной Сибири по созданию новой системы образования в 20-е годы. Омск, 1998; Шершнева Н.Л. Истоки начального и среднего профессионального образования в Западной Сибири //

Данный период так же представлен рядом публикаций очеркового характера, в которых получила продолжение популяризация знаний о речном транспорте Сибири<sup>22</sup>. Особого внимания они заслуживали с точки зрения социально-антропологического подхода к изучению представленного исследования и восстановления хронологии событий истории западносибирских пароходств.

Социально-экономическое и политическое развитие страны и Западной Сибири, на фоне которого развивался речной транспорт Западной Сибири, стало объектом изучения исследователей современности<sup>23</sup>. Весьма полезным в этом плане стало привлечение материалов монографии Л.В. Алексеевой «Социокультурная политика советской власти на Обь-Иртышском Севере в 1920-1941 гг.: приоритеты, формы осуществления и результаты».

Таким образом, анализ исторической литературы показал, что комплексной работы по истории развития речного транспорта Западной Сибири в 1921 – 1941 гг. в исторической литературе до настоящего времени не было представлено. Полнее изучены вопросы грузоперевозок как основного направления деятельности государственных речных пароходств, отвечавшего требованиям времени и государственного экономического развития. Однако организация перевозок пассажиров по западносибирским рекам в основном нашла отражение во фрагментарных статистических данных отдельных работ, в технической характеристике типов пассажирских судов, в рассмотрении тарифной политики, тогда как информация по обслуживанию пассажиров на судах и пристанях представлена в сравнительно небольшом объеме.

Исходя из анализа содержания работ предшественников, степени изученности заявленной темы, в данном исследовании ставятся следующие **цели и задачи**:

**Цель работы** состоит в исторической реконструкции процесса развития речного транспорта Западной Сибири 1921 – 1941 гг.

Для достижения поставленной цели решались следующие **задачи**:

- Охарактеризовать процесс развития материально-технической базы речного транспорта Западной Сибири,

---

История образования и просвещения в Западной Сибири. Сборник материалов VII региональной научно-практической конференции. Омск, 2007.

<sup>22</sup> Титов Г.А. Возникновение пароходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск, 1990; Школа командиров флота. Книга вторая. / Под. Ред. А.П. Токарева, М.П. Киселева, Г.Г. Манушкина и др. Омск, 2005; Яновский И.И. Флот – моя судьба. Омск, 2009; Ланьков Н.И., Олениченко Н.И. Дозорные Обь-Иртышья. Омск, 2005.

<sup>23</sup> Алексеева Л.В. Социокультурная политика советской власти на Обь-Иртышском Севере в 1920-1941 гг.: приоритеты, формы осуществления и результаты. Екатеринбург, 2003; Троценко Н.Н. О хозяйственном положении тобольского Севера во второй половине 1920-х – начале 1930-х гг. // Западная Сибирь: История и современность: краеведческие записки. Вып. 5. Тюмень, 2003; Шумилов А.И. Промышленность и торговля Омска в условиях нэпа // Омск XX век (вехи истории): Краеведческий сборник. Омск, 2001; Огородников Л.И. Первые пятилетки в Омске Омск XX век (вехи истории): Краеведческий сборник. Омск, 2001.

- Определить характер содержания и направления перевозок речного транспорта Западной Сибири,
- Показать систему управления речного транспорта и ее развитие,
- Представить процесс формирования кадрового состава речного транспорта Западной Сибири,
- Оценить условия труда и степень социального обеспечения речников Западной Сибири.

**Источниковая база исследования** весьма обширна. В ее состав входят как опубликованные, так и не издававшиеся ранее источники. В основу работы положены законодательные акты, документы ВКП (б), материалы планирования народного хозяйства, официальная делопроизводственная документация государственных учреждений и общественных объединений, статистические сведения, а также материалы периодической печати<sup>24</sup>.

Первую группу источников составили **нормативные документы** центральных государственных и партийных органов. Тесная взаимосвязь развития речного транспорта на территории Западной Сибири в 1921-1941 гг. с экономическими и социально-политическими процессами в государстве обусловила применение таких источников, как материалы съездов партии, постановления ЦК ВКП (б), Народных комиссариатов, Министерств водного транспорта и путей сообщения.

Автором были привлечены опубликованные материалы съездов и конференций ВКП (б) и ЦК ВЛКСМ<sup>25</sup>, материалы которых позволили выявить цели и задачи, методы и средства, с помощью которых правительство планировало решать вопросы по развитию речного транспорта.

Особую ценность представляют материалы фондов Российского государственного архива экономики (РГАЭ) (Ф. 1884, 7458), содержащие ценные сведения о развитии советского речного транспорта, создании и деятельности пароходств в Западной Сибири. К ним, прежде всего, относятся законодательные документы Наркомата водного транспорта СССР и Министерства путей сообщения СССР об организации и функционировании государственных предприятий речного транспорта Западной Сибири.

В связи с тем, что работа на предприятиях речного транспорта в 1921-1941 гг. была во многом связана с риском для здоровья, а нередко и жизни речников, весьма значимым видится вопрос правового обеспечения

---

<sup>24</sup> Речной транспорт в 1922-1923 гг. М., 1924; Речной транспорт в директивах Коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского Правительства (1918-1959 гг.): Сборник документов. М., 1959; Сборник Законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938 г. – июнь 1944 г. М., 1944.

<sup>25</sup> Документы КПСС о Ленинском комсомоле и пионерии/ сост. В.К. Криворученко, Н.В. Трущенко. М., 1987; Справочник партийного работника. Вып. 27. М., 1987; Товарищ комсомол. Документы съездов, конференций и ЦК ВЛКСМ (1918 – 1968): в 2 т. Т. 1. М., 1969; Товарищ комсомол. Документы съездов, конференций и ЦК ВЛКСМ (1918 – 1968): в 2 т. Т. 2. М., 1969.

трудящихся в данный период. С этой целью были изучены опубликованные законодательные документы по охране труда<sup>26</sup>.

Вторая группа представлена одним из самых многочисленных видов источников – **делопроизводственной документацией** местных органов власти, государственных предприятий речного транспорта, учебных заведений для подготовки кадров. Из 31 фонда, хранящегося в семи центральных и местных архивах, были привлечены многочисленные приказы, отчеты, справки и другие документы, значительная часть которых ранее не была введена в научный оборот.

Протоколы Тюменского Губкома, Окружкома и первичных партийных организаций речного транспорта Тюменской области помогли раскрыть многие аспекты исследования. В частности, материалы протоколов содержат сведения об итогах работы предприятий и партийных ячеек, достижения и недостатки работы, планы, уровень материально-технической базы и кадровый потенциал западносибирских предприятий речного транспорта (Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО) Ф. 1, 3, 296, 503, 510, 511, 520, 537, 539, 562, 625, 765, 1024, 1413, 2145, 2147).

Протоколы транспортного отдела Омского обкома ВКП (б) содержат ценные для автора сведения о политике партии и государства в вопросах судостроения, судоремонта, грузоперевозок, портово-промышленного хозяйства, кадрового обеспечения, (Центр документации новейшей истории Омской области (ЦДНИ Омской обл.) Ф. 17). Необходимо отметить, что в фондах ЦДНИ Омской обл. были собраны сведения по всем направлениям исследования.

При решении таких задач, как определение характера и направления перевозок по западносибирским рекам, а также процесса формирования кадрового состава, были использованы материалы Ханты-Мансийского Окрисполкома и Березовского Райисполкома, а также Ханты-Мансийского окружного краеведческого музея (Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Ф. 1, Ф. 111, Ф. 174).

Весьма обширный материал, содержащийся в документах Государственного архива Омской области (ГУ ИсА Омской обл.) позволил автору составить представление о деятельности таких крупнейших государственных предприятий речного транспорта Западной Сибири, как Нижне-Иртышское государственное речное пароходство, Омское речное училище, Управление речных путей Иртышского бассейна, Гидрографический отдел Омского территориально-производственного Управления Главсевморпути, Судходный надзор Иртышского Линотдела и Водный отдел Сибирского отделения путей сообщения (Ф. 31, 415, 981, 1637, 1853, 2154).

---

<sup>26</sup> Законодательство по охране труда: Сборник официальных документов. М., 1966; Профсоюзы СССР. Документы и материалы. 1905 – 1963 гг.: в 4 т. Т. 2. М., 1963; Профсоюзы СССР. Документы и материалы. 1905 – 1963 гг.: в 4 т. Т. 3. М., 1963.

Обширное представление о речных путях Западной Сибири дают транспортно-экономические записки, составленные специалистами планово-экономического отдела НИРПа с целью повышения качества судоходства и увеличения судоходных путей по Западносибирским рекам. Процесс развития материально-технической базы речного транспорта Западной Сибири, состояние его портово-промышленного хозяйства, водных путей и судоходной обстановки, характер и направления перевозок, подготовка кадров для речного транспорта, условия труда речников и их социальное обеспечение. К сожалению, документы, отражающие историю Нижне-Иртышского государственного речного пароходства с начала его основания до 1933 г., были безвозвратно утеряны.

Выводы автора о состоянии материально-технической базы предприятий речного транспорта Тюменской области, системы их управления, специализации местных судостроительных и судоремонтных заводов, организации процесса перевозок, условий труда речников и их социального обеспечения основаны, в том числе, на материалах фондов Государственного архива Тюменской области (ГАТО) (Ф.719, Ф.969) и Государственного архива Тюменской области в г. Тобольске (Ф. 902, 1035, 1063, 1634).

Третья группа источников объединяет в себе **статистические материалы**. Статистические сборники, изданные в рассматриваемый период, содержат количественные характеристики развития речного транспорта<sup>27</sup>. Однако значительная часть этих материалов оказалась недоступна для изучения в связи с их ветхим состоянием. Поэтому статистические данные были в основном выявлены автором из архивных источников путем подсчета.

Четвертая группа источников – **материалы периодической печати**. Автором использовались материалы центральных периодических изданий. В частности, в качестве источников привлекались статьи газет Известия Советов депутатов трудящихся, Труд и Правда. Из специальных изданий были рассмотрены газеты Речник Иртыша и Вестник Сибирского округа путей сообщения.

Несмотря на превалирование идейно-политической пропаганды и агитации в данных изданиях, данная группа источников, на взгляд автора, ценна тем, что отражает взгляд руководства государства на проблемы речного транспорта в 1921 – 1941 гг., что весьма важно для реконструкции процесса становления и развития советского речного транспорта региона как составляющей экономики страны.

**Документы личного происхождения** относятся к пятой группе источников и включают в себя мемуары и воспоминания. Данные источники придают эмоциональную окраску событиям, рассматриваемым в исследовании. Весьма интересными на взгляд автора являются воспоминания

---

<sup>27</sup> Водный транспорт (1928 – 1934 гг.): Статистический сборник. М., 1936; Народное хозяйство Тюменской области за 60 лет. Статистический сборник. Тюмень, 1977.

ветеранов речного транспорта Западной Сибири, нередко потомственных речников, посвятивших свою жизнь любимому делу<sup>28</sup>.

В контексте усилившегося в последние годы научного интереса к социально-антропологической проблематике особого выделим мемуары «Флот – моя судьба»<sup>29</sup> генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» И.И. Яновского, посвятившего речному транспорту Западной Сибири более 60 лет. Большую ценность работе И.И. Яновского представляют содержащиеся в ней сведения о выдающихся личностях в истории пароходства 1921-1941 гг.

Таким образом, в ходе изучения темы исследования был выявлен и проанализирован широкий круг источников, многие из которых были впервые введены в научный оборот, что позволило предпринять попытку комплексного изучения истории развития речного транспорта Западной Сибири.

**Методологической основой** исследования является теория модернизации. Под модернизацией понимается процесс, в результате которого аграрное, традиционное общество преобразуется в индустриальное, современное. Считается, что данный переход влечет за собой развитие передовой индустриальной технологии и социальных механизмов, способствующих их эффективному использованию.

Модернизационная познавательная модель позволила автору понять суть технической и социальной эволюции в развитии речного транспорта Западной Сибири в контексте «социалистической раннеиндустриальной модернизации», осуществленной в условиях советского общества первых пятилеток<sup>30</sup>.

Кроме того, при работе над диссертацией, автор придерживался принципов историзма и объективности. Это позволило рассмотреть процесс развития речного транспорта Западной Сибири в 1921-1941 гг. в ходе его эволюции, происходившей под влиянием совершенствования материальной базы флота. А принцип объективности сориентировал автора на всесторонний анализ и проверку источников на предмет тенденциозности и субъективизма.

Применение исторических и логических методов позволило автору проанализировать проблему в общем виде с учетом всей полноты конкретно-исторических условий развития речного транспорта и хронологической последовательности данного процесса.

Благодаря историко-сравнительному методу научного познания стало возможным сопоставление результатов навигационной деятельности предприятий речного транспорта Западной Сибири, а также путей решения кадрового вопроса в разные периоды, выявление источников пополнения кадров и формы их подготовки. Применение статистического метода

---

<sup>28</sup> Братченко Д.М. Работа на всю жизнь // Речные ворота Омска. Омск, 1984. – С. 84-88.

<sup>29</sup> Яновский И.И. Флот – моя судьба. Омск, 2009.

<sup>30</sup> Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу. М., 2006.

позволило автору диссертации достичь промежуточных и конечных результатов исследования по таким направлениям, как перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, подготовка и комплектация штата. Развитие материально-технической базы судостроительных заводов, портово-промышленного и путевого хозяйства в одном и том же временном отрезке удалось рассмотреть с помощью синхронистического метода научного познания. Использование хронологического метода дало возможность изложить материал во временной последовательности.

Метод восхождения от конкретного к абстрактному позволил исследовать объект как некую сущностно-содержательную целостность на основе совокупности характеризующих ее признаков. В результате классификации и типологизации основных признаков речного транспорта, были выделены и изучены типы предприятий речного транспорта, учебных заведений, готовивших кадры, и определены источники их пополнения.

**Научная новизна** заключается в том, что в данном исследовании впервые предпринята попытка специального комплексного исследования развития речного транспорта Западной Сибири в 1921 – 1941 гг. В процессе работы был введен в научный оборот значительный круг опубликованных и неопубликованных источников.

**Практическая значимость** работы состоит в том, что основные положения и выводы, полученные в ходе исследования, а также вводимый в научный оборот фактический материал могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях по истории России, а также при подготовке учебных пособий и разработке лекционных курсов.

**Апробация результатов исследования.** Основные выводы, положения и результаты проведенного исследования изложены в 19 научных публикациях, 2 из которых размещены в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК. Научной общественности было представлено 14 докладов и сообщений на научно-практических конференциях и симпозиумах (6 Всероссийских, 4 Окружных, 3 Региональных). В том числе доклад «Работа комсомольских ячеек на предприятиях речного транспорта Западной Сибири в 20-30-е годы XX века.», озвученный в октябре 2008 г. в г. Омске на Всероссийской научно-практической конференции «ВЛКСМ-90 лет», и доклад «Перестройка работы Тобольского технического участка пути Иртышского бассейнового управления на военный лад в 1941 г.», представленный на Четвертых военно-исторических чтениях «Великий подвиг народа», посвященных 65-летию Победы в Великой Отечественной войне, проходивших в мае 2010 г. в г. Ханты-Мансийске.

**Структура диссертации** состоит из введения, двух глав, в каждой из которых по три параграфа, заключения, списка использованных источников и литературы, списка принятых сокращений и приложения.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

**Во введении** обосновываются актуальность темы и ее научная новизна, определяются объект и предмет исследования, обозначены хронологические и территориальные рамки, сформулирована цель и задачи работы,

характеризуется степень изученности темы, представлен анализ источниковой базы, излагается методология исследования.

**Первая глава** - «Материально-техническая база речного транспорта Западной Сибири и его эксплуатация в 1921-1941 гг.» состоит из трех параграфов. **В первом параграфе** «Судостроение и судоремонт западносибирского речного флота» рассматривается эволюция развития материально-технической базы судоремонтных и судостроительных заводов и мастерских государственных предприятий речного транспорта Западной Сибири под влиянием нэпа и политики индустриализации, выполнение ими планов первых пятилеток.

Автор показывает, что в ходе гражданской войны материально-техническая база речного транспорта серьезно пострадала. Ввиду дефицита материальных и технических средств, вопрос пополнения флота решался путем восстановления и капитального ремонта тех судов, которые в период с 1919 по 1921 гг. были затоплены и впоследствии подняты из воды, поставлены на консервацию или же ожидали своей утилизации в связи с сильной изношенностью.

В период восстановления речного транспорта Западной Сибири было также налажено производство вспомогательных механизмов для судоремонта, производились мероприятия по внедрению электросварки. Но, все же мастерские были недостаточно оснащены технически, долгое время в судоремонте применялся ручной труд, предприятия зачастую размещались в неблагоустроенных деревянных зданиях, в результате чего объем ремонта сокращался. Нехватка единиц речного транспорта для обеспечения перевозок прослеживалась наиболее остро. В связи с этим вынуждено сокращалось количество рейсов.

В начале восстановительного периода предприятия речного транспорта перешли на хозрасчет и работу в условиях нэпа. Предприятия речного транспорта оставались в ведомстве местных органов управления. К ним непосредственно относились. Одним из источников получения средств для обеспечения речного транспорта Западной Сибири в годы нэпа стала деятельность небольших коммерческих групп, организованных при Районных управлениях водного транспорта с разрешения правительства. Такая практика привлечения дополнительных средств продолжалась до ликвидации новой экономической политики.

Наряду с восстановлением речного флота большое внимание уделялось судостроению. В годы нэпа парк речного флота пополнялся не только судами, выпускаемыми крупными государственными предприятиями, но мелкими мастерскими. Однако масштабного развертывания судостроения по всей стране, еще не оправившейся от последствий революций и гражданской войны, не произошло.

В 1924 г. Тюменским судостроительным заводом было положено начало создания на реках Западной Сибири судов, способных выходить в море недалеко от побережья, что было весьма актуально для судоходства в беспокойных водах Обской губы, условия которых весьма приближены к

морским. Однако подавляющее большинство судов речного транспорта Западной Сибири было не приспособлено к подобным условиям.

В годы индустриализации капиталовложения в государственную промышленность значительно возросли в связи с развитием металлургической, металлоперерабатывающей промышленности и машиностроения. Увеличилось количество перевозимых грузов, что в свою очередь требовало увеличения парка судов. Судостроительные предприятия Западной Сибири занимались постройкой и сборкой различных типов судов, отвечавших требованиям климатогеографических и экономических условий края.

Техническая модернизация флота, совершенствование главных силовых установок и механизмов судов являлось одной из поставленных перед речным транспортом задач второго пятилетнего плана. Эти мероприятия были необходимы речному транспорту Западной Сибири. Однако изношенность оборудования, перебои с электроснабжением мастерских не позволяли в полной мере обеспечивать территорию речным флотом. Мастерскими не производились работы, которые из года в год откладывались из-за отсутствия материалов.

Источники пополнения парка речных судов государственных пароходств Западной Сибири в годы второй пятилетки были разнообразны. Большинство выпускаемых пароходствами транспортных средств оставалось на предприятиях, остальная часть судов, деталей и механизмов по распоряжению правительства передавалась другим государственными речными предприятиями.

3 февраля 1938 г. приказом Наркомвода были утверждены основные установки плана технической реконструкции речного флота СССР на третью пятилетку: техническое усовершенствование механизмов, выпуск новых типов судов, снижение затрат на строительство и ремонт транспорта за счет применения новых технологий.

На судоремонтных заводах крупных центров речного транспорта Западной Сибири производилась сборка новых пароходов, произведенных заводами промышленности СССР. Кроме того, мастерскими и заводами производилась постройка металлических и деревянных барж. В конце 1939 г. все оборудование ремонтных предприятий на периферии находилось в сильно изношенном состоянии и уже не отвечало по своим показателям требованиям времени. Многие баржи, особенно деревянные, к 1940 г. в большинстве своем потеряли водонепроницаемость.

Оборудование мастерских тоже нуждалось в замене, так как большая его часть за длительный период эксплуатации морально и физически устарела. Часть из них была выпущена еще в 1871 г. Из-за недостатка современных механизмов часть работ на заводе по-прежнему выполнялась вручную, например, рихтовка листового металла.

Все вышперечисленные проблемы, с которыми из года в год сталкивались мастерские, приводили к задержке производственного

процесса, что в свою очередь отражалось на сроках и качестве выпускаемой продукции.

**Во втором параграфе** «Портово-промышленное и путевое хозяйство» автор анализирует переход от ручного труда к механизации погрузочно-разгрузочного процесса на судах и пристанях западносибирских рек, а также процесс освоения малых судоходных рек региона.

Основными водными магистралями Западной Сибири всегда были и остаются реки Обь и Иртыш, занимающие первое место в России по своей протяженности и третье место по водности после рр. Лена и Енисей. Организация судоходства по рекам Западной Сибири всегда зависела от ряда особенностей края. Одна из особенностей внутренних водных путей Западной Сибири – их разветвленная сеть со слабым развитием, а иногда и полным отсутствием, других видов транспорта, кроме речного. Континентальный климат Западной Сибири, короткое лето и долгие зимы оказывали непосредственное влияние на продолжительность навигационного периода. Сроки открытия и закрытия навигации в разных регионах Западной Сибири различны, что не позволяло вводить в эксплуатацию весь флот одновременно и создавало трудности в транспортировке грузов на дальние расстояния.

Водные пути, как и вся материально-техническая база речного транспорта находились в тяжелом состоянии после революции и Гражданской войны. Технические участки пути, находившиеся в составе управлений водного транспорта, из-за ограниченных финансовых возможностей не могли в полной мере развернуть свою деятельность. В начале 1920-х гг. судоходная обстановка рек Западной Сибири состояла преимущественно из плавучих знаков, освещенных в основном керосиновыми фонарями. Устьевые участки крупных рек освещались ацетиленовыми фонарями системы Далена.

В период восстановления народного хозяйства был взят курс на реконструкцию и улучшение судоходной обстановки, были определены дистанции пути и обстановочные участки. В 1926-1927 гг. получило свое развитие эксплуатационное дноуглубление, осуществляемое при помощи земснарядов. Так же были внедрены выправительные работы.

В начале второй пятилетки произошло обновление парка технических судов Западной Сибири, занятых на освоении новых водных путей, отечественными и зарубежными моделями. Имевшиеся в бассейне земмашины были восстановлены и введены в эксплуатацию. Прогрессом в проведении дноуглубительных и изыскательских работ стало внедрение их диспетчерского руководства.

Что касается портово-промышленного хозяйства речных путей Западной Сибири, то после событий Октябрьской революции и Гражданской войны оно тоже находилось в упадке. Кроме того, процесс восстановления экономики страны требовал развития перевозок, а примитивная организация погрузочно-разгрузочных работ на пристанях не могла позволить увеличивать темпы переработки грузов.

Первые попытки оснащения пристаней и портов Западной Сибири механическими средствами относятся к 1926-1927 гг. Фактически основная работа по механизации причалов выполнялась речными пароходствами. В 1933 – 1936 гг. начался серийный выпуск отечественных ленточных транспортеров, таких как «Ленинец-1», «Январец» и «Самарец». Был введен единый измеритель производительности погрузочных машин, благодаря чему стало возможным упорядочить систему планирования погрузочно-разгрузочных работ. В этом же году были установлены новые нормы погрузки-разгрузки судна вручную и при помощи механизмов, а также новые расценки на эти услуги.

Во второй пятилетке механизация сибирских причалов осуществлялась быстрее, чем в первой. Погрузочно-разгрузочными механизмами оснащались и грузовые суда. Однако поставка механизмов на пристани происходила с перебоями и опозданиями. Случалось, что до пункта назначения механизмы доходили поломанными и требовали ремонта до введения в эксплуатацию.

Тем не менее, к концу второй – началу третьей пятилетки количество механизмов на пристанях Западной Сибири возросло от десятков до сотен единиц, большая часть из которых были баржевые нории и транспортеры «Штер». Однако процесс технического развития портово-пристанского хозяйства Западной Сибири тормозили такие факторы, как нехватка на пристанях электроэнергии, механизмов и их комплектующих, а также неравномерная механизация работ. Вплоть до конца периода активно использовался ручной труд. К 1941 г. только на ведущих пристанях были задействованы погрузочно-разгрузочные механизмы.

Не менее актуальным для портово-промышленного хозяйства Западной Сибири был вопрос строительства сооружений водного транспорта. На промежуточных мелких пристанях из года в год пассажиры ожидали парохода под открытым небом, в любую погоду. В тех случаях, когда суда выходили из расписания движения, пассажиры были вынуждены оставаться на пристани долгое и неопределенное время. Намного благоприятнее были условия на речных вокзалах Омска, Тюмени и Тобольска, оборудованных всем необходимым. Но основная часть пассажиров, особенно следовавшая низшим классом, зачастую не имела возможности воспользоваться услугами вокзалов. При большом скоплении, многие размещались возле вокзала.

Благодаря материальной поддержке, оказанной пароходствам из государственного бюджета, благоустройство пристаней стало производиться интенсивнее. К огромному сожалению, старания НИРПа по ремонту целого ряда пристаней были практически сведены к нулю сильнейшим паводком, произошедшим в мае-июне 1941 г. По причине затопления большинство пристаней пароходства не могло нормально функционировать.

**В третьем параграфе** первой главы «Перевозки речного транспорта Западной Сибири» показано влияние состояния материально-технической базы флота на интенсивность перевозок. Кроме того, отмечено прямое влияние на этот процесс экономического развития региона.

По мнению автора, при рассмотрении процесса развития речного транспорта Западной Сибири в период 1921 - 1941 гг. отдельного внимания заслуживает вопрос организации перевозок.

Важность организации перевозок была озвучена на VIII съезде Советов, который состоялся 22 декабря 1920 г. Развитие путей сообщения было признано одной из первоочередных задач для Сибири. Особое значение придавалось именно речному транспорту, поскольку его использование виделось более выгодным при перевозках большинства малоценных грузов по обширной сибирской территории.

Процесс возобновления перевозок был остро необходим в создавшихся условиях, так как годы революций и гражданской войны наложили свой негативный, разрушительный отпечаток на работу речного транспорта не только Западной Сибири, но и всей страны. В условиях нэпа от речного транспорта требовалось обеспечить товарообмен между городом и деревней, активно способствуя возрождению и развитию промышленности, установить его связь с сельским хозяйством, оживить деревню поставками продуктов промышленности.

Одним из первых шагов в осуществлении нового плана экономического развития речных пароходств было установление в навигацию 1921 г. заданий на перевозки, что давало пароходствам на расчет необходимых единиц флота. Благодаря принятым мерам при меньших затратах, количество перевозок незначительно увеличилось. Накануне открытия навигации 1922 г. была проведена работа по учету потенциального поступления грузов для перевозки.

Если в годы гражданской войны перевозки речного транспорта совершались по необходимости, невзирая на их экономичность, то в условиях нэпа подобная практика оказалась неприемлемой. Таким образом, 9 июля 1921 г. декретом СНК была восстановлена платность перевозок. Однако перевод речного транспорта на новую систему хозяйствования, ввиду нехватки материальных и денежных средств, затянулся надолго.

Перевод государственных речных пароходств на коммерческий расчет предоставил их правлениям возможность осуществлять перевозки по установленным ими же тарифам или в порядке договорных отношений. Большое количество минусов в данной ситуации привело к тому, что право правлений речных государственных пароходств на самостоятельную установку тарифов, а также на отступление от них при заключении договоров с отправителями в 1930 г. было отменено.

Реконструкция народного хозяйства в стране, проходившая по плану первой пятилетки, резко увеличила необходимость в интенсификации работы для обеспечения потребностей промышленности в перевозках.

В результате индустриализации Западной Сибири, особенно северной ее части, где широко развернули свою деятельность предприятия рыбной, хлебной, молочно-маслодельной, мясоперерабатывающей, деревообрабатывающей промышленности, нуждавшиеся в транспортных

услугах. Так же речной транспорт активно использовался учреждениями культуры.

Объем перевозок увеличился в результате появления в Уральском регионе новых категорий грузов, таких как полезные ископаемые (каменный уголь, руда), продукция химической промышленности, сельскохозяйственная техника, жидкое топливо. Традиционно первое место по объему перевозок по рекам Западной Сибири занимали лесные, хлебные и топливные грузы.

Транспортировка грузов на реках Западной Сибири осуществлялись при помощи наливных и сухогрузных барж, использовались малые самоходные суда. На них перевозили почту, другие грузы. С конца 1930-х гг. стали использоваться катера для лесосплава, перевозки товаров, продуктов, оборудования по малым рекам. Количество единиц флота не отвечало потребности в перевозках, что привело к повышению интенсивности использования судов и, как следствие, его раннему износу, что значительно снижало темпы транспортировки грузов и пассажиров.

Перевозки грузов осуществлялись и смешанным способом. В частности железнодорожно-водным транспортом. Из-за несогласованности действий руководства отделениями железной дороги и пароходств, сроки доставки грузов затягивались на недели, планы выполнялись только на половину. Эти обстоятельства приводили к тому, что товары широкого потребления и продукты питания реже перевозили речным транспортом, чем железнодорожным.

Увеличение объема перевозок речного транспорта в Западной Сибири было обусловлено активной деятельностью государственных речных пароходств, особенно НИРПа, а также постепенным ростом экономики Обь-Иртышского бассейна. Более высокие показатели были обеспечены перевозкой леса и минерально-строительных грузов. Однако медленное внедрение новых методов эксплуатации и хозяйствования тормозило процесс развития перевозок речного транспорта.

**Вторая глава** диссертационного исследования «Организационное и кадровое обеспечение речного транспорта Западной Сибири в 1921 – 1941 гг.» посвящена формированию структуры управления государственными речными пароходствами и их кадровой политике.

**В первом параграфе** «Организационная структура и система управления речного транспорта» представлен сложный процесс создания системы руководства речным транспортом в рамках экономического развития Советского государства.

Основным направлением в системе управления речным транспортом Советского государства в 1921 – 1941 гг. являлось выстраивание централизованного аппарата руководства. С 1921 г. речной транспорт находился в ведении Центрального управления речного транспорта НКПС (далее ЦУРек)

За основу организации управления путями сообщения РСФСР была принята окружная система. Западно-Сибирский речной транспорт таким образом находился в ведении Сибирского округа путей сообщения (далее

СИБОПС). Управление водного транспорта Западной Сибири подчинялось как ЦУРеку, так и СИБОПСу.

Контроль за состоянием водных магистралей и судоводительским составом флота, обеспечение безопасного движения по рекам осуществлял судоходный надзор. Роль деятельности этой службы значительно возросла в период восстановления путевого хозяйства страны, пришедшего в упадок за тяжелые годы революции 1917 г. и гражданской войны. До 1922 г. функции судоходного надзора на западносибирских реках выполнял Инспекторско-судоходный отдел СИБОПСа.

Для установления экономическо-хозяйственных начал управление всеми речными транспортными средствами было распределено между правлениями пароходств под общим руководством НКПС. В результате в 1923 г. был создан ряд правлений государственных речных пароходств, среди которых Западно-Сибирское пароходство.

В тот же период был упразднен Инспекторско-судоходный отдел СИБОПСа и учрежден отдел судоходного надзора в г. Омске при Управлении с пятью районами деятельности на сибирских реках. Созданная таким образом Судоходная инспекция Обь-Иртышского бассейна вошла в состав образованного в этом же году Западносибирского речного пароходства. Приказом НКПС в 1929 г. управления внутренних водных путей были включены в состав правлений пароходств и переименованы в службы пути.

С целью создания единого органа управления речным транспортом было создано всесоюзное объединение морского и речного транспорта – ВОРТ, находящиеся в составе НКПС и действовавшее на началах хозрасчета. В его ведение были переданы все речные пароходства и имущество водных путей. Кроме того, вместо 11 существующих на тот момент пароходств было создано 22 управления речного транспорта – УРТа. С 13 февраля 1930 г. существующие управления речного транспорта, были заменены пароходствами.

Значительным шагом в формировании четкой структуры управления водным транспортом было создание Народного Комиссариата водного транспорта (Наркомвода). Он продолжил мероприятия по формированию системы управления речного транспорта.

В марте 1931 г. было создано Иртышское управление речного транспорта. Тогда же в процессе реконструкции Западно-Сибирского Госпароходства было образовано три самостоятельных пароходства: Иртышское, Обское и Енисейское. 29 октября 1932 г. от Иртышского управления речного транспорта для более качественного обслуживания верховьев Иртыша было отделено Верхне-Иртышское пароходство. В том же году на базе пристаней и предприятий Иртышского бассейна было организовано Нижне-Иртышское речное пароходство Министерства речного транспорта речного флота СССР.

В этом же году при Наркомводе было создано 4 центральных производственно-территориальных управления речного транспорта (ЦУРТа).

Одно из них – Восточное, в состав которого вошли Западно-Сибирское, Нижне-Иртышское, Верхне-Иртышское, Восточно-Сибирское и другие пароходства.

В конце 1930-х гг. подходил к своему завершению процесс реорганизации структуры управления внутренними водными путями нашей страны, как путями общего пользования. Службы пути выделялись из состава пароходств. На их базе было создано 5 бассейновых управлений пути. В том числе из состава НИРПа произошло выделение путевого хозяйства и, таким образом, было создано Иртышское бассейновое управление пути.

Важное событие для развития структуры управления речного транспорта всей страны произошло 9 апреля 1939 г. В этот день Президиумом верховного Совета СССР был принят Указ о реорганизации Наркомвода и создании на его базе Народного Комиссариата морского флота СССР и Народного Комиссариата речного флота СССР. Наркомвод был разделен на Наркомат речного и Наркомат морского флота. Позднее, в 1946 г., Наркомречфлот был преобразован в Министерство речного флота СССР. К 1 июня 1941 г. Министерство речного флота СССР объединило в себе 40 пароходств, включая Верхне-Иртышское, Нижне-Иртышское и Западно-Сибирское.

**Второй параграф** «Источники пополнения кадров, формы подготовки и повышения их квалификации» характеризует процесс и сложности формирования кадрового состава речного транспорта Западной Сибири в 1921 – 1941 гг.

Подготовка и повышение квалификации кадров речного транспорта Западной Сибири имело весьма важное значение в его развитии. Формирование новой структуры организации и управления советского речного транспорта в сложившихся политических и экономических условиях требовал подготовки грамотных специалистов. Квалифицированные и технически подготовленные кадры были необходимы во всех сферах деятельности. Особо нуждался речной транспорт в специалистах с эксплуатационной и судомеханической подготовкой. К работе привлекались представители бывших частных пароходных компаний и фирм, в 1921 г. из Красной армии были демобилизованы все рабочие и специалисты водного транспорта и судоремонта, всего командного административного хозяйственного персонала Красной армии за исключением речников 1898-1901 гг. рождения, но этого потенциала было недостаточно.

Организация средне-специальных учебных заведений как правило происходила стихийно. Инициаторами их создания выступали как партийные органы, так и население Западной Сибири. В продолжение решения вопросов подготовки кадров для речного транспорта Западной Сибири стало открытие в ее судоходном центре – г. Омске 1 августа 1920 г. первого подотдела Профобра по водному транспорту Сибводпрофобр. Результатом его деятельности было открытие первого в Сибири профессионально-технического учебного заведения, готовящего кадры для водного транспорта.

Это учебное заведение было открыто в Омске и называлось «Омская профтехническая школа водного транспорта по подготовке речных судоводителей и судовых механиков». Действовали профтехшколы, которые готовили квалифицированных рабочих для водного транспорта на речном, механическом и морском отделениях, работала школа заводского ученичества водного транспорта, вечерние курсы масленщиков и кочегаров. Забота об оборудовании школ ученичества лежала на местных органах НКПС и начальниках госпароходств.

Инженерно-технические должности часто занимали люди без специального технического образования, но с большим практическим опытом. Специальное учебное заведение было открыто 3 мая 1932 г. В связи с реорганизацией Сибирского института инженеров путей сообщения, приказом Наркомвода, на базе водного факультета был организован Сибирский институт водного транспорта с местонахождением в г. Томске. Новый вуз занимался подготовкой гидротехников речных искусственных сооружений и свободных рек, судомехаников, судокорпусников деревянного и металлического судостроения и эксплуатационников речного транспорта.

Процесс индустриализации Западной Сибири оказал влияние на распределение рабочей силы между предприятиями речного транспорта. В большом количестве стали появляться предприятия рыбной промышленности и моторно-рыболовные станции. Соответственно, произошел отток рабочих кадров из пароходств в данные предприятия, где ставки заработной платы были значительно выше.

На объектах портово-промышленного и путевого хозяйства наблюдалась постоянная текучесть кадров. Причиной этому были неудовлетворительные бытовые и рабочие условия; заработная плата не устраивала работников. Как правило, туда приходили люди не знакомые со спецификой работы. Каждый вновь пришедший работник приобретал практические навыки в течение месяца, однако большинство из вновь принятых дольше одного сезона на работах не задерживались.

Обеспечение кадрами проводилось и по разнарядкам Окрисполкомов. Работники также подбирались непосредственно администрацией участка на местах, посредством согласования с администрацией сельских советов и колхозов. Однако в весеннее время по причине начала посевной происходил отток временной рабочей силы, набранной в колхозах.

Руководство предприятий речного транспорта Западной Сибири занималось подготовкой кадров для своих нужд на курсах массовых специальностей, среднего звена, специалистов противоаварийной службы. Также велась подготовка командного состава флота, действовали курсы повышения квалификации, стахановские школы.

Повышая свою квалификацию, речники получали возможность не только усовершенствовать свою теоретическую подготовку, но и, при успешном окончании курсов, занять более высокую должность. Однако организация рабочего процесса на предприятиях речного транспорта не всегда позволяла речникам посещать курсы. В то же время значительная

часть учащихся ФЗУ после практики не возвращалась к обучению, оставшись работать.

**В третьем параграфе** «Условия труда речников и их социальное обеспечение» автор отмечает, что В период восстановления народного хозяйства те незначительные материальные ресурсы, которыми располагали предприятия речного транспорта Западной Сибири, расходовались в первую очередь на восстановление флота, который находился в состоянии если не полной, то частичной разрухи.

Работа речников, где бы они ни трудились – на заводе, в затоне, на техническом участке, всегда была трудной, зачастую самоотверженной. Борьба со стихией, стремление выполнить поставленные задачи, все это нередко было сопряжено с травмами, отрицательно сказывалось на здоровье.

Коллективным договором всероссийского профсоюза работников водного транспорта и НКПС, подписанным 1 февраля 1923 г., были установлены нормативы по охране труда и технике безопасности. На практике же она была организована на слабом уровне. Так, обеспечение речников спецодеждой, особенно в холодное осеннее время, было недостаточным. Существовали перебои со снабжением продуктами. Весьма неудовлетворительными были материально-бытовые условия. Сложности со снабжением рабочих инструментами и инвентарем приводили к тому, что многие из них предпочитали работать не на отдаленных участках, а на пароходах, где условия труда и отдыха были значительно лучше.

На водных путях Западной Сибири до 1922 г. для речников не было медицинских учреждений. Ситуация изменилась в лучшую сторону в 1922 г., когда в Омске был организован Сибводздрав, возглавивший организацию оказания медицинской помощи речникам Сибири.

Что касается решения жилищного вопроса, то для обеспечения жилплощади для своих сотрудников, предприятия речного транспорта Западной Сибири закладывали в сметы расходов статью на строительство или покупку домов. В редких случаях работникам речного транспорта предоставлялся кредит индивидуального жилищного строительства рабочих и служащих предприятий. В случае нехватки квартир для размещения водников, органы водного транспорта при содействии местных исполкомов имели право приспособить для этой цели другие, пригодные для проживания в зимний период, помещения.

Довольно скудной была организация быта работников мастерских, затонов, технических участков. Нередко рабочие размещались в столовых пристани, в непригодных для жилья бараках, старых судах. На пристанях зачастую не было средств на обеспечение общежитий для грузчиков постельными принадлежностями, посудой. Было слабо организовано общественное питание. Только с конца 1934 – 1935 гг. наметились тенденции к улучшению жилищных условий речников, увеличились дотации государства на строительство.

Нехватка квалифицированных кадров в Западной Сибири в рассматриваемый период отразилась на темпах строительства жилых,

медицинских, культурно-бытовых и других построек для предприятий речного транспорта. Весенние и осенние полевые работы, куда Горсоветами направлялся гужевой транспорт, необходимый для транспортировки материалов на стройки, оттягивали сроки сдачи объектов в эксплуатацию. Стройки испытывали хроническую нехватку материала и финансирования.

Заработная плата речников Сибири в начале 1920-х гг. была низкая. Состояла она из денежной и натуральной части и напрямую зависела от тарифной ставки, ежемесячно устанавливаемой Москвой и производительности труда самого сотрудника. Наиболее остро понижение заработной платы ощущалось во время повышения цен на товары в 1922 г.

Помимо заработной платы, некоторые категории работников речного транспорта наделялись на время службы земельными участками. Выделение земельных наделов в пользование речников производилось и с целью улучшения их продовольственного снабжения. Особенно значимы эти мероприятия были на отдаленных технических участках путевого хозяйства.

С 1940 г. предприятия Главторгречтранса и Наркомречфлота оказывали содействие структурным подразделениям речного транспорта в организации подсобных хозяйств.

Низкооплачиваемым работникам оказывалась материальная помощь текстильной продукцией, дровами и т.п. Так же выдавались денежные ссуды. Детям речников выдавались путевки в дома отдыха и пионерские лагеря. Поддержка семей речников выражалась и в организации коллективного питания на речном транспорте.

Культурное обслуживание имело немаловажное значение для создания условий работы на речном транспорте. В крупных портовых городах строились клубы для речников, на предприятия приезжали коллективы самодеятельности и лекторы. Повсеместно коллективы принимали участие в массовых празднованиях и мероприятиях. Сложнее обстоял вопрос на отдаленных участках. Там не хватало средств на оборудование Красных уголков, культурно-массовая работа велась слабо.

**В заключении** подводятся итоги проведенного исследования и формулируются наиболее важные выводы, отмечается значимость речного транспорта для социального и экономического развития территории Западной Сибири в 1921-1941 гг.

Автор констатирует, что материально-техническая база речного транспорта Западной Сибири была значительно повреждена в годы Гражданской войны и требовала чрезвычайных усилий для восстановления. Суда дореволюционной постройки, большая часть из которых прошла восстановительный и капитальный ремонт, долгое время использовались для перевозок грузов и пассажиров.

Вместе с тем в составе речного флота Западной Сибири имелись суда, построенные в соответствии с планами первых пятилеток и отличавшиеся высокими эксплуатационно-техническими характеристиками. Речники Западной Сибири приложили неимоверные усилия для развития собственной

судоремонтной базы, однако темпы ее развития все же отставали от требований, диктуемых развивающейся экономикой страны и региона.

Серьезный положительный сдвиг в развитии материально-технической базы речного транспорта Западной Сибири произошел благодаря развитию в годы второй и третьей пятилетки портово-промышленного хозяйства. Началось внедрение погрузочных механизмов в работу портов и пристаней Западной Сибири. Все же их малая производительность, а также нещадная эксплуатация в погоне за выполнением и перевыполнением планов, мешали сокращению простоев судов.

В этот же период наметилась тенденция к улучшению обслуживания пассажиров на пристанях и судах. Но это в основном касалось крупных портово-промышленных центров Западной Сибири.

Выполнение установленных заданий по перевозке грузов и пассажиров достигалось ценой больших усилий и напряженной работы. Вместе с тем нередко были случаи невозможности преодоления объективных трудностей за счет использования имевшегося технического ресурса пароходств. Суровые и непредсказуемые природно-климатические условия так же срывали планы по перевозкам и судоремонту.

На территории края в процессе создания инфраструктуры народного хозяйства страны в 1921-1941 гг. были организованы государственные предприятия речного транспорта. Сложившаяся структура оказалась весьма жизнеспособной. Она наиболее полно соответствовала особенностям хозяйственной деятельности речного транспорта и существовала долгие годы.

Наряду с нехваткой материальных ресурсов всегда остро стоял вопрос дефицита кадров, особенно квалифицированных. Период 1921-1941 гг. ознаменовался созданием учебной базы речного транспорта сибирского края, хотя дефицит финансирования заметно тормозил этот процесс. Однако руководство пароходств Западной Сибири стимулировало учащихся к успешным результатам дополнительными стипендиями, обеспечением мест прохождения практики с перспективой трудоустройства.

Что касается пополнения штатов, то этот вопрос был самым острым и злободневным. На предприятиях был весьма незначительный процент дипломированных специалистов. Повсеместно наблюдалась текучесть кадров, особенно там, где работа носила сезонный характер. Вторая немаловажная причина – бытовая неустроенность, слабая организация рабочего места, экстремальные условия труда. Многие речники предпочитали работать на судах, где условия были не такими тяжелыми.

В межвоенные годы начался процесс постепенного улучшения социального обеспечения речников: строительство жилья, медицинских и культурных учреждений, детских садов, школ для детей водников. Хотя из-за кадрового кризиса, наблюдавшегося по всей стране, и недостаточного финансирования, стройки растягивались на десятилетия. В результате под жилье нередко приспособлялись старые баржи, складские помещения, ветхие и аварийные здания, сооружались землянки.

Таким образом, проведенный анализ процесса становления и развития речного транспорта Западной Сибири в 1921-1941 гг. позволяет утверждать, что его работа находилась в прямой зависимости от общей социально-экономической ситуации в стране и регионе, которая в одних случаях способствовала позитивным изменениям в его деятельности, а в других приводила к консервации традиционных проблем. Тем не менее, именно в межвоенный период в результате самоотверженного труда речников Западной Сибири была сформирована база советского речного транспорта в данном регионе.

#### **Основные положения диссертации, выносимые на защиту**

1. Процесс развития материально-технической базы речного транспорта Западной Сибири в 1921 – 1941 гг. можно охарактеризовать как постепенный переход от ручного труда в судостроении, судоремонте и погрузочно-разгрузочных работах к механизированному.
2. Перевозки, осуществляемые западно-сибирскими государственными речными пароходствами, были в основном грузовыми. Это было связано с экономическими требованиями государства. Преимущественно транспортировались полезные ископаемые, добытые на территории Урала и Сибири, а также продукция их переработки. Перевозки осуществлялись в основном вверх и вниз по течению рек Иртыш и Обь от северных границ с Казахстаном до Карского моря.
3. Становление и развитие системы управления речного транспорта Западной Сибири происходило в процессе экономического и социально-политического развития региона и протекало в русле формирования советской системы управления транспортом.
4. Процесс формирования кадрового состава речного транспорта Западной Сибири был сопряжен с определенными трудностями. Наблюдался дефицит квалифицированных специалистов. Связано это было с тем, что сеть учебных заведений региона, готовящих кадры для речного транспорта, только начинала формироваться, и, кроме того, работа была зачастую трудная, сопряженная с риском. Условия труда и социальное обеспечение речников постепенно улучшались, но оставались тяжелыми, так как процесс механизации труда начался лишь в 1930-х гг., с началом индустриализации в регионе, и проходил медленными темпами.

#### **ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

**Статьи в рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ**

1. *Харлова Е.В.* Судостроительная и судоремонтная база речного транспорта Западной Сибири в 1920-1932 гг. // Вестник Челябинского государственного университета: История. Челябинск: Изд-во Челябинского гос. ун-та, 2010. Выпуск 39. № 10 (191). С. 141-144. (0,6 п.л.).
2. *Харлова Е.В.* Механизация погрузочно-разгрузочных работ на пристанях западносибирских рек в 1933-1941 гг. // Вестник Поморского университета: История. – Архангельск: Изд-во Поморского гос. ун-та, 2011. Серия «Гуманитарные и социальные науки». № 10. С. 102-104. (0,3 п.л.).

**Публикации в сборниках научных трудов и материалах конференций**

3. *Харлова Е.В.* Очерк по истории подготовки инженерных кадров для водного транспорта Советского Союза в 30-х годах XX века // Наука и инновации XXI века: Материалы VIII Окружной конференции молодых ученых (Сургут, 22-23 ноября 2007 г.): в 2 т. Сургут: Изд-во СурГУ, 2008. Т. 2., С. 109-111. (0,2 п.л.).
4. *Харлова Е.В.* Кадровое обеспечение Тобольского технического участка управления речных путей Иртышского бассейна в 1940 – 1941 гг. // Актуальные вопросы истории Западной Сибири: Сб. науч. статей. Сургут: Изд-во СурГУ, 2008. С. 101-108. (0,6 п.л.).
5. *Харлова Е.В.* Реконструкция ремонтных предприятий речного транспорта Западной Сибири в период первой пятилетки // Наука и инновации XXI века: Материалы VIII Окружной конференции молодых ученых (Сургут, 27-28 ноября 2008 г.). Сургут: ИЦ СурГУ, 2009. С. 114-115. (0,3 п.л.).
6. *Харлова Е.В.* Славные династии иртышских речников // История Сибири в биографиях: Сб. науч. статей. Сургут: ИЦ СурГУ, 2009. С. 100-104. (0,3 п.л.).
7. *Харлова Е.В.* Результаты механизации погрузочно-разгрузочных работ на пристани Тобольска в годы второй пятилетки // Тюменская область: исторический опыт экономического и социального развития: Материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 65-летию Тюменской области (Тюмень, 21-23 мая 2009 г.). Тюмень: ТюмГНГУ, 2009. С. 89-92. (0,3 п.л.).
8. *Харлова Е.В.* Подготовка к судоходству водных путей на Тобольском техническом участке Иртышского бассейнового управления пути в довоенный период // Исторические вызовы России и цивилизационные ответы Сибири: Материалы региональной научной конференции, посвященной 80-летию краеведа И.П. Захарова (Сургут, 7 октября 2009 г.): Сургут: ИЦ СурГУ, 2009. С. 70-73. (0,3 п.л.).
9. *Харлова Е.В.* Омск, Тюмень и Тобольск как центры становления и развития речного транспорта Западной Сибири в конце 1922 – первой половине 1941 гг. // Проблемы культуры городов России: теория, методология, историография, исследовательские модели и практики: Материалы VIII Всероссийского научного симпозиума (Новосибирск, 21-22 октября 2010). Новосибирск: Издат. дом Наука, 2010. С. 209-212. (0,35 п.л.).
10. *Харлова Е.В.* Становление системы советского судоходного надзора на сибирских реках в 1922-1923 гг. // VII Зырянские чтения: Материалы Всероссийской научно-практической конференции (Курган, 10-11 декабря 2009 г.). Курган, 2009. С. 112-113. (0,3 п.л.).
11. *Харлова Е.В.* Создание Иртышского бассейнового управления водных путей // Наука и инновации XXI века: Материалы X Юбилейной Окружной конференции молодых ученых (Сургут, 26-27 ноября 2009 г.): в 2 т. Сургут: ИЦ СурГУ, 2010. Т.2. С. 94-95. (0,25 п.л.).
12. *Харлова Е.В.* Социалистическое соревнование в работе речного транспорта Западной Сибири в 1929 – первой половине 1941 гг. // Сибирью прирастает Россия: Материалы региональной научно-практической конференции, посвященной памяти краеведа И.П. Захарова (Сургут, 7 октября 2010 г.). Сургут: ИЦ СурГУ, 2010. С. 67-70. (0,55 п.л.).
13. *Харлова Е.В.* Перевозки хлебных грузов Нижне-Иртышским государственным речным пароходством в 1938-1940 гг. // VIII Зырянские чтения: Материалы Всероссийской научно-практической конференции (Курган, 9 -10 декабря 2010 г.). Курган, 2010. С. 139. (0,25 п.л.).
14. *Харлова Е.В.* Обслуживание пассажиров речного транспорта Западной Сибири в 1933 – первой половине 1941 гг. // ХМАО-Югра: вехи истории: Материалы Региональной научно-практической конференции, посвященной 80-летию ХМАО-Югры (Нижневартовск, 10 декабря 2010 г.). Нижневартовск: Изд-во НГГУ, 2010. С. 60-63. (0,6 п.л.).

15. *Харлова Е.В.* Жилищное обеспечение речников Западной Сибири в 1921-1941 гг. // Наука и инновации XXI века: Материалы XXI Окружной конференции молодых ученых (Сургут, 25-26 ноября 2010 г.). Сургут: ИЦ СурГУ, 2011. С. 92-93. (0,3 п.л.).
16. *Харлова Е.В.* Пополнение кадров Нижне-Иртышского государственного речного пароходства и формы повышения их квалификации // Актуальные вопросы истории Западной Сибири: Сб. научных статей. Сургут: ИЦ СурГУ, 2011. С. 122-130. (0,6 п.л.).
17. *Харлова Е.В.* Социальное обеспечение речников Западной Сибири в 1921 – 1941 гг. // Актуальные вопросы истории Западной Сибири: Сб. научных статей. Сургут: ИЦ СурГУ, 2011. С. 130-139. (0,75 п.л.).
18. *Харлова Е.В.* Александр Николаевич Дианов // Россия будет прирастить Сибирью...: Материалы Региональной научной конференции, посвященной памяти краеведа И.П. Захарова (Сургут, 7 октября 2011 г.). Сургут: ИЦ СурГУ, 2011. С. 63-65. (0,2 п.л.)