

DOI 10.23859/2587-8344-2020-4-2-3

**Супрун Михаил Николаевич**  
Доктор исторических наук, профессор,  
заведующий лабораторией истории  
и социологии Второй мировой войны в Арктике  
Северного (Арктического) федерального университета  
им. М.В. Ломоносова  
(Архангельск, Россия)  
ORCID 0000-0003-1921-3615  
[suprun.ru@mail.ru](mailto:suprun.ru@mail.ru)



**Suprun, Mikhail**  
Doctor of Historical Sciences, Professor,  
Head of the Laboratory of History and Sociology of World  
War II in the Arctic,  
Northern (Arctic) Federal University  
named after M.V. Lomonosov  
(Arkhangelsk, Russia)  
ORCID 0000-0003-1921-3615  
E-mail: [suprun.ru@mail.ru](mailto:suprun.ru@mail.ru)

### **Северное речное пароходство в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)\***

#### **Northern River Shipping Company during the Great Patriotic War (1941–1945)**

---

*Аннотация.* В статье исследуется деятельность Северного речного пароходства в годы Великой Отечественной войны; анализируются проблемы, с которыми столкнулись речники северодвинского бассейна с началом войны и в последующие годы, пути решения этих проблем по годам. Исходя из анализа архивных материалов, на основе которых в основном написана статья, делается вывод о том, что за годы войны флот в силу нещадной его эксплуатации пришел в упадок и оставался в буквальном смысле «на ходу» благодаря,

---

\* Для цитирования: Супрун М.Н. Северное речное пароходство в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // *Historia Provinciae – Журнал региональной истории.* – 2020. – Т. 4. – № 2. – С. 392–426. DOI: 10.23859/2587-8344-2020-4-2-3

For citation: Suprun, M. “Northern River Shipping Company during the Great Patriotic War (1941–1945).” *Historia Provinciae – The Journal of Regional History*, vol. 4, no. 2 (2020): 392–426, <http://doi.org/10.23859/2587-8344-2020-4-2-3>

© Супрун М.Н., 2020

© Suprun M., 2020

главным образом, героическим усилиям его тружеников, 70 % из которых составляли женщины, старики и дети.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, речной водный транспорт, Северное речное пароходство.

*Abstract.* The article focuses on the activities of the Northern River Shipping Company during the Great Patriotic War. The author analyzes the problems which the river transport workers of the Northern Dvina Basin faced after the outbreak of war and in subsequent years, as well as various ways to solve those problems year by year. Based on the analysis of the archival documents, which for the most part served as the main historical sources for this article, the author concludes that due to the ruthless exploitation during the war, the fleet fell into decline and was literally kept afloat mostly by the heroic effort of its workers, 70 percent of whom were women, elderly men, and children.

*Keywords:* Great Patriotic War, inland waterway transport, Northern River Shipping Company

---

Важнейшим фактором победы государства в войне является его военно-промышленный потенциал. Не менее важный элемент достижения победы – его логистико-транспортная составляющая, т. е. способ коммуникации, переброски и управления этим потенциалом. Для регионов Крайнего Севера транспорт всегда являлся чрезвычайно важным фактором жизнеобеспечения, а в условиях развертывания здесь военных действий – в буквальном смысле – фатальным.

К сожалению, если проблемы морского транспорта на Севере в военные годы изучены достаточно глубоко как в России, так и за рубежом, то истории речного транспорта исследователи не уделили должного внимания. Исключения составляют лишь общие работы по истории экономики водного транспорта или речного флота в целом<sup>1</sup>, отдельные очерки или главы в научно-популярных книгах, подготовленные к юбилейным датам Северного речного пароходства и Великоустюжского судоремонтного завода<sup>2</sup>. В зарубежных изданиях проблемы «внутренних водных путей» (*inland waterways*) в годы войны освещались либо фрагментарно (например, с точки зрения роли ленд-лиза для водного транспорта СССР<sup>3</sup>), либо с позиций общего понимания места речного транспорта в раз-

---

<sup>1</sup> История социалистической экономики СССР: в 7 т. Т. 5: Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны, 1938–1945 гг. – Москва: Наука, 1978; *Нейгольдберг В.Я.* Речной транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны / под редакцией С.М. Румянцева. – Москва: Транспорт, 1965; Советский речной транспорт в годы Великой Отечественной войны. – Москва: Воениздат, 1981.

<sup>2</sup> *Баев И.* На голубых дорогах Севера. – Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1967; *Ханталин Р.А.* и др. Голубые дороги Поморья: Речной флот Севера от древности до наших дней: монография. – Архангельск: Поморский государственный университет им. М.В. Ломоносова, 2003; *Кудрин Н.М.* На реке лесной стороны. – Великий Устюг: Полиграфист, 2001; *Мокиевский Б.И.* Завод на Двине. – Вологда: Книжное издательство, 1963.

<sup>3</sup> *Stettinius E.* Lend-lease, weapon for victory. – New York: Macmillan, 1944.

витии экономики СССР в целом<sup>4</sup>. Источниковой базой данной статьи послужили документы пароходства, отложившиеся в архивах, и материалы периодической печати, в первую очередь, малотиражной газеты пароходства «Речник Севера».

Начало Великой Отечественной войны обусловило резкое увеличение роли основных советских портов Севера, и особенно Архангельска, после того, как противнику удалось вплотную подойти к Кировской железной дороге и перерезать ее. В результате – кратно увеличилась нагрузка на Северную железную дорогу, связывавшую важнейший стратегический порт Архангельск со страной. Нагрузка на железнодорожные станции в Архангельске возросла с 79 до 700 вагонов в сутки<sup>5</sup>. В этих условиях единственным видом транспорта, способным разгрузить железную дорогу, был речной. И хотя его использование в условиях Севера ограничивалось лишь сравнительно теплым временем года, полноводная Северная Двина могла принять перевозку грузов на расстоянии 800–900 километров и объемом в 5–6 раз больше, чем железная дорога.

Организационно за перевозки по Северной Двине отвечало Северное речное пароходство (СРП) – одно из наиболее крупных в стране. Накануне войны на его долю приходилось свыше 11 % всех речных грузоперевозок республики<sup>6</sup>. В составе пароходства в последнюю предвоенную навигацию участвовало 57 грузопассажирских пароходов, около 200 буксиров и катеров, не считая 70 единиц самоходного флота Севрекнути, обеспечивавших путевые условия на речных магистралях бассейна Северной Двины<sup>7</sup>.

С началом войны ситуация на речном флоте резко изменилась. Речники столкнулись не только с увеличением грузопотока, изменением его номенклатуры, но и с совершенно новыми проблемами, связанными с мобилизацией людей и материальных ресурсов. Главной среди них стала проблема кадров. Из 7 000 работников пароходства в первые месяцы войны была мобилизована почти треть – 2 185 человек, включая 15 капитанов и 115 помощников капитанов,

---

<sup>4</sup> The Economic transformation of the Soviet Union, 1913–1945 / edited by Davies R.W., Harrison Mark, Wheatcroft S.G. – Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1994; *Allin L. The Integrated Inland Waterways of the U.S.S.R // Naval War College Review.* – Vol. 34. – № 3. – P. 88–96.

<sup>5</sup> Экономический обзор Северной железной дороги за 1937–1939 гг. // Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). – Ф. 1884. – Оп. 41. – Д. 723. – Л. 20; Паспорт Северной железной дороги, 1941 г. // РГАЭ. – Ф. 1884. – Оп. 41. – Д. 834. – Л. 59–60.

<sup>6</sup> Подсчитано по данным: РСФСР в цифрах в 1976 г. Краткий статистический сборник. – Москва: Финансы и статистика, 1977. – С. 65; Народное хозяйство Архангельской области (Статистический сборник). – Архангельск: Архангельское областное статистическое управление, 1957. – С. 102.

<sup>7</sup> Отчет о работе Северного Управления речного флота за навигацию 1940 г. и подготовке к судоремонту в 1940–1941 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 7. – Л. 96; Д. 634. – Л. 5.

328 механиков и их помощников, половину грузчиков речных пристаней<sup>8</sup>. Мобилизации продолжались и в последующие годы, в том числе в подразделения народного ополчения, истребительные батальоны и на оборонные работы. Кроме того, с началом войны все работники пароходства должны были пройти специальную подготовку в системе местной противовоздушной обороны (курсы борьбы с налетами вражеской авиации в объеме 22–28 часов) и Всевобуча (занятия по всеобщему военному обучению), т. е. в обязательном порядке отучиться на 110-часовых курсах и получить одну из военных специальностей.

Все эти виды работ являлись дополнением к основной деятельности, интенсивность которой резко возросла. Последнее обстоятельство было связано с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1941 г., призванным решить проблему кадров за счет увеличения продолжительности рабочей смены более чем на треть<sup>9</sup>. Простые расчеты показывают, что увеличение рабочей смены на 30 % позволяло полностью компенсировать уход рабочего контингента на фронт, исходя из объема человеко-часов, которыми измерялась в те годы реальная производительность труда. Правда, при этом снижалось качество работ. Но для его поддержания были введены суровые инструкции и подзаконные акты на основании введенного с 23 июня 1941 г. военного положения<sup>10</sup>. Для обучения же вновь пришедших на производство и флот было организовано бригадное обучение и специальные курсы, в том числе на базе действовавших техникумов и ремесленных училищ, заводов и пароходств страны и региона. Часть квалифицированных работников заменили эвакуанты, в частности, более 500 рабочих и инженеров Шлиссельбургского судостроительного завода, прибывших в Великий Устюг в начале сентября 1941 г.

Работа на истощение в те годы стала привычной. Примеры трудового героизма широко освещала местная печать. 18 сентября 1941 года газета «Речник Севера» сообщала, что работу грузчиков взяли на себя команды судов и работники пристанского хозяйства. Члены судовых команд взялись отстоять по 2–3 вахты за товарищей, ушедших на фронт, как это сделали механик парохода «Октябренок» А.С. Тряпицын, отстоявший 42-часовую вахту, или масленщик парохода «Днепр» В. Корюкаев, бессменно отстоявший 16-часовую вахту.

---

<sup>8</sup> Речник Севера. – 1941. – 31 октября; *Ханталин Р.А.* и др. Голубые дороги Поморья. – С. 115.

<sup>9</sup> Указ Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время // Известия. – 1941. – 27 июня. – С. 1.

<sup>10</sup> Указ Президиума Верховного Совета СССР «О военном положении» // Правда. – 1941. – 23 июня. – С. 1.



Фото 1. Капитан парохода «И. Каляев» П.В. Корюкаев, награжденный значком «Отличнику Социалистического соревнования Наркомречфлота»

Источник: РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 7.

Другой проблемой начального периода войны стало переоборудование или передача речного флота для военных нужд, а также выпуск военной продукции на заводах пароходства. Закон о военном положении предусматривал подчинение всей деятельности учреждений и предприятий региона нуждам фронта. Согласно этому закону пароходство к осени 1941 г. передало военно-морскому ведомству и Архангельскому морскому порту 10 буксиров с их экипажами, а также 20 единиц несамоходного флота<sup>11</sup>. Пассажирские пароходы «Желябов», «М.В. Ломоносов», «Н.А. Добролюбов», «Вычегжанин» и «И. Каляев» стали плавучими военными госпиталями. Последний, кстати, особенно запомнился английским пилотам и техникам, которых разместили на этой «шаланде с Миссури» (как они ласково называли «И. Каляев») во время операции «Параван» в сентябре 1944 г. по бомбардировке линкора «Тирпиц» при перелете из Архангельска в Англию<sup>12</sup>. Восемнадцать судов СРП были переданы в Камское и Сухонское пароходства<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Годовой отчет Судовой инспекции Северного бассейна за 1943 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 599. – Л. 6 об; Д. 615. – Л. 2 об.

<sup>12</sup> Супрун М.Н. Британские королевские ВВС в России, 1941–1945 гг. // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. – Москва: Наука, 1994. – С. 40.

<sup>13</sup> Ханталин Р.А. и др. Голубые дороги Поморья. – С. 119.



Фото 2. Пароход «Н. Гоголь» (однотипный с перечисленными в тексте)  
в п. Березник накануне войны

Источник: Государственный архив Архангельской области. Фотофонд. № 4-3251.

Каких же невероятных усилий стоило речникам в условиях мобилизации флота, сокращения работников и увеличения грузо- и пассажиропотока, перевыполнение плана по перевозкам в июле и августе 1941 г. на 5–10 %<sup>14</sup>?! В целом к окончанию навигации первого военного года флот пароходства перевез 7,7 млн тонн грузов и 5,9 млн пассажиров (в первую очередь военных и эвакуантов), проделав 2 244 млн тонно-километров<sup>15</sup>.

Ледостав 1941 года застал многие суда вдали от затонов: пароходы работали до самой плотной ледяной шуги. Данное обстоятельство во многом осложнило их ремонт – главную заботу речников в зимний период. Кроме того, с переоборудованием флота для нужд фронта судоремонтники пароходства приступили к выпуску военной продукции, что требовало порой выстраивания совершенно новых технологических цепочек, а значит, поиска нового оборудования, заводов-поставщиков, материалов, специалистов. Тем не менее, уже к октябрю 1941 г. Лимендский завод наладил производство авиабомб и саперных понто-

<sup>14</sup> Речник Севера. – 1941. – 31 октября.

<sup>15</sup> Отчет о работе СРП за навигацию 1943 года и подготовке к судоремонту в 1943/1944 гг. (по предварительным данным) // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 54. – Л. 13А.

нов; Великоустюжский завод имени Нацфлота – мин, саней-волокуш, лыж, очажных кухонь, саперных лопаток<sup>16</sup>.

Между тем продолжительное плавание в шуге привело к повышенной изношенности и так далеко не новых судов<sup>17</sup>. Им требовался заводской ремонт. В определенной степени дополнительные затраты на ремонт восполняло развернувшееся движение изобретателей и рационализаторов, таких как механик лесобиржи «Ездреньга» Ф.Н. Самосейко, разработавший установку по автоматизированной подаче и распиловке леса, с помощью которой производительность на этих операциях выросла более чем вдвое<sup>18</sup>. Но наиболее действенным в этом движении стал т. н. «саморемонт» силами судовых команд, впервые опробованный на Севере зимой 1940–1941 года<sup>19</sup>. Кроме того, он почти на 40–50 % был дешевле ремонта заводского. Во многом под него и для упрощения требований к ремонту и техническому состоянию судов были изменены требования речного Регистра, сопровождавшиеся соответствующими инструкциями. Согласно этим документам, разрешалось использовать дешевые заменители, старые запчасти и материалы. (Во многом это обстоятельство объясняет высокую изношенность речного флота к концу войны).

В результате к новой навигации 1942 г. в СРП было подготовлено все, из намеченного по плану: 60 пароходов, 200 буксиров и катеров, свыше 500 барж и других единиц несамоходного флота<sup>20</sup>. 26 апреля 1942 г. пароход «Лещ» открыл навигацию в верхнем течении Северной Двины, а спустя 20 дней началась навигация в Архангельске<sup>21</sup>. Однако раннее вскрытие рек привело к серьезным авариям. Начавшийся на низком уровне воды ледоход мощным напором снес 13 пароходов и газоходов, унес 23 единицы несамоходного флота, повредил часть судов, а часть после спада воды выбросил на берег. Одна баржа затонула близ Котласа<sup>22</sup>. И хотя последствия аварии были сравнительно быстро устранены, это не могло не сказаться на общем объеме грузоперевозок во вторую военную навигацию.

Примечательно, что если первая военная навигация проводилась в ходе перестройки флота, равно как и всего народного хозяйства, на военный лад, то в 1942 г. речники Севера организовали свою работу в условиях уже сложившего-

<sup>16</sup> Мокиевский Б.И. Завод на Двине. – С. 40; Речник Севера. – 1941. – 31 августа.

<sup>17</sup> Перед войной 63 % судов самоходного флота СРП имели возраст свыше 30 лет. См. Отчет о работе Северного управления речного флота за навигацию 1940 года и подготовке к судоремонту в 1940–1941 гг. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 7. – Л. 96.

<sup>18</sup> Речник Севера. – 1942. – 1 мая; Речник Севера. – 1944. – 19 марта.

<sup>19</sup> Речник Севера. – 1941. – 10 октября.

<sup>20</sup> Годовой отчет Судоходной инспекции Северного бассейна за 1942 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 634. – Л. 5.

<sup>21</sup> Там же. – Л. 6 об.; Речник Севера. – 1942. – 1 мая.

<sup>22</sup> Ханталин Р.А. и др. Голубые дороги Поморья. – С. 125.

ся военного хозяйства, что, несомненно, облегчало решение проблем военного времени, связанных с изменением в номенклатуре грузов. Наряду с традиционными лесными грузами, в общем грузопотоке пароходства появился и новый вид массового груза – воркутинский уголь, который с вводом в эксплуатацию Печорской железной дороги стал поступать в Котлас, а оттуда по реке – в Архангельск и Молотовск (ныне Северодвинск). По этой причине еще более возросла роль котласского транспортного узла, в связи с чем в марте 1942 г. Котласская пристань была преобразована в первый на Севере речной порт. Помимо наиболее массовых грузов, в Архангельск из Котласа по реке направлялось продовольствие, военные грузы, мазут, металл, руда. Обратное возвращались суда, груженные пиломатериалами, бумагой, целлюлозой, кирпичом, известью и другой продукцией промышленности города, а также частью ленд-лизских грузов, не требовавших срочной доставки. По реке транспортировали раненых, эвакуированных, а также «спецконтингент» – спецпоселенцев и заключенных северных исправительно-трудовых лагерей. Если раненых перевозили в уютных каютах плавгоспиталей, экипажи которых состояли из прошедших медицинскую подготовку комсомольцев, то заключенных – в трюмах барж и под усиленным конвоем.

Еще одной особенностью второй военной навигации стало развертывание соцсоревнования – внеэкономической формы подъема «производственной активности» в советской системе хозяйствования. Почти угасшее с началом войны соцсоревнование в различных его формах получило новое дыхание в связи с приказом Сталина в феврале 1942 г. по случаю очередной годовщины РККА<sup>23</sup>. На речном флоте инициатором соревнования выступили работники Верхневолжского нефтеналивного пароходства (Волготанкер). 70 % работников СРП поддержали инициативу<sup>24</sup>. Газеты того времени порой до трети объема материалов посвящали призывам к участию в соревновании и описанию примеров трудового героизма, в том числе и речников, таких как кочегар парохода «Вологда» А. Мумин, механик колесника «А. Пушкин» М. Копосов, матрос парохода «К. Маркс» В. Быкова, механик судна «Ст. Разин» М. Гладышев<sup>25</sup>. Даже если только половина участников соревнования становились ударниками или стахановцами, т. е. перевыполняли месячные нормы более, чем на 10 %, можно предположить весьма существенный рост производительности труда благодаря соцсоревнованию. На речном транспорте этот рост достигался главным образом за счет увеличения технических скоростей, безаварийной работы, повыше-

---

<sup>23</sup> Приказ Народного Комиссара Обороны // Правда. – 1942. – 23 февраля. – С. 1.

<sup>24</sup> Отчет о работе СРП за навигацию 1943 года и подготовке к судоремонту в 1943/1944 гг. (по предварительным данным) // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 54. – Л. 60 об.

<sup>25</sup> Михайловский И. Девушки-мотористки // Правда Севера. – 1941. – 9 декабря. – С. 3 (и другие статьи 3-й полосы); Речник Севера. – 1942. – 30 декабря.

ния интенсификации труда и рационализаторства. Убытки от аварий по СРП в навигацию 1942 г. сократились на 36 % по сравнению с первой военной навигацией<sup>26</sup>. В 1942 г. по сравнению с предыдущим годом на 5 тыс. кубометров увеличилась подача дров (главного вида топлива пароходов в войну) на суда, произведенная без их остановки, на ходу. Две тысячи работников пароходства повысили свою квалификацию во вторую военную навигацию<sup>27</sup>. За успехи в соревновании СРП в течение трех месяцев навигации удерживало Красное знамя Наркомата речного флота<sup>28</sup>.

В результате навигационный план по перевозке грузов был выполнен на 117,6 %, по тонно-километрам – на 108,7 %<sup>29</sup>. В 1942 г. суда пароходства, проделав 1 576,6 млн тонно-километров, перевезли 5,9 млн тонн грузов<sup>30</sup>. Вместе с тем, по сравнению с 1941 годом грузоперевозки сократились почти на 2 млн тонн, т. е. на 25 % – в целом пропорционально сокращению плавединиц и плавсостава. При этом следует иметь в виду, что вражеская авиация во время налетов на Архангельск в августе-сентябре 1942 г. нанесла пароходству ущерб более, чем на 180 тыс. рублей, разбомбив несколько СУРПовских складов, уничтожив брандвахту (водоизмещением 260 тонн), поставив несколько мин в фарватере<sup>31</sup>.

1943 год – период масштабного наступления Красной армии по всему фронту – особенно обнажил транспортные проблемы СССР. Враг, отступая, спешил уничтожить или вывезти все транспортные средства, максимально затруднив продвижение советских войск. Именно поэтому ведомство Наркома внешней торговли А. Микояна, отвечавшее за ленд-лизские поставки, запросило у союзников максимальное количество автомобилей всех видов, железнодорожного подвижного состава и оборудования, навигационных средств, а также судовых двигателей и судов, предназначенных в первую очередь для использования на внутренних водных коммуникациях, в том числе на Северной Двине.

К навигации 1943 года из 222 пароходов Северного речного пароходства лишь 149 были на плаву. 169 барж из 313 не ремонтировались более 10 лет и имели износ 80–90 %. Не хватало квалифицированных работников, материалов: смазки, олифы, кокса, металла для ремонта. По подсчетам руководства области, для обеспечения плановых речных перевозок по Северной Двине еже-

---

<sup>26</sup> Годовой отчет Судоходной инспекции Северного бассейна за 1942 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 634. – Л. 10.

<sup>27</sup> Речник Севера. – 1942. – 30 декабря.

<sup>28</sup> Речник Севера. – 1942. – 10 ноября.

<sup>29</sup> Годовой отчет Судоходной инспекции Северного бассейна за 1942 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 634. – Л. 8.

<sup>30</sup> Отчет о работе СРП за навигацию 1943 года и подготовке к судоремонту в 1943/1944 гг. (по предварительным данным) // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 54. – Л. 13.

<sup>31</sup> РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 8. – Д. 55. – Л. 139.

годно требовалось дополнительно как минимум 70 барж<sup>32</sup>. Для решения транспортно-логистических проблем страны, наряду с внешней технической помощью, Москва могла предложить дальнейшую мобилизацию внутренних ресурсов, укрепление дисциплины и установление строгого военного порядка. Поэтому накануне навигации в мае 1943 г. Государственный комитет обороны (ГКО) вводит на водном транспорте военное положение<sup>33</sup>, а СНК СССР вскоре утверждает «Устав о дисциплине рабочих и служащих речного флота СССР»<sup>34</sup>.

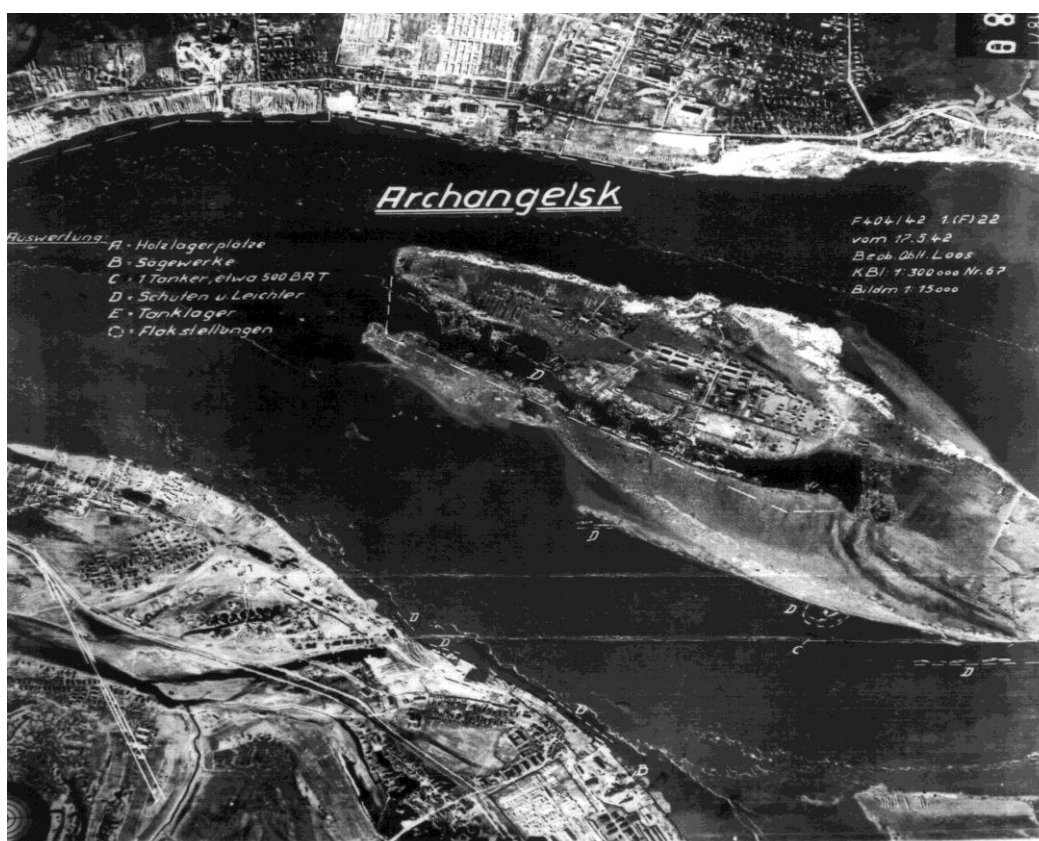


Фото 3. Аэрофотосъемка Архангельска, сделанная с Ю-88 из состава 124-го разведотряда 5-го флота Люфтваффе 17 мая 1942 г.

Источник: из личного архива М.Н. Супруна

Фотография получена от командира 124-го отряда гауптмана Вернера Хорста

С этого времени на флоте, включая Северное речное пароходство, устанавливались военная дисциплина, обязательное выполнение «норм выработки», были введены знаки различия, а позднее – особая форма одежды. За несоблю-

<sup>32</sup> РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 1. – Д. 370. – Л. 8.

<sup>33</sup> Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на морском и речном транспорте» от 9 мая 1943 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1943. – 12 мая. – С. 1.

<sup>34</sup> История социалистической экономики СССР. Т. 5. – С. 416; Устав о дисциплине рабочих и служащих речного флота СССР. – Саратов: [б.и.], 1943. – С. 6.

дение положений Устава начальство получало право накладывать на подчиненных до 20 суток ареста. Более серьезные дела о нарушении порядка и дисциплины подпадали под юрисдикцию военного трибунала. Военное положение исключало жесткий партийный контроль, поэтому в мае 1943 г. были упразднены транспортные политотделы. Одновременно на всем водном транспорте была значительно (от 10 до 50 %) повышена заработная плата, например, бакенщикам – на 50 %, капитанам и кочегарам – на 30 %<sup>35</sup>.

Военизация транспорта при одновременном увеличении материальной заинтересованности, проходившие на фоне грандиозных побед Красной армии на фронтах, стали мощным стимулом развертывания и внеэкономической формы стимулирования – соцсоревнования и, в конечном счете, привели к успешному выполнению плана навигации. За два года войны с 1941 по 1943 год число стахановцев и ударников производства увеличилось более чем вдвое, составив 58 % от всего состава персонала СРП. При том, что всего в соцсоревновании в 1943 году участвовало 88 % работников пароходства<sup>36</sup>. В результате план 1943 г. СРП выполнило по тоннам на 118, 6 %, по тонно-километрам на 108,9 %, суда пароходства перевезли более 3,8 млн тонн грузов и 6,2 млн пассажиров<sup>37</sup>, сэкономив при этом 12 млн тонн условного топлива<sup>38</sup>. Номенклатура грузов продолжала оставаться традиционной: лес, хлеб, соль, стройматериалы, химикаты, каменный уголь... Но были и специфические грузы, предназначенные для Северного флота. В эту навигацию в закрытых плавучих доках речники Севера провели в Белое море несколько подводных лодок типа «Малютка»<sup>39</sup>. Подобные перевозки были продолжены и в последующие годы.

В течение четырех месяцев 1943 года Северное речное пароходство вышло победителем в социалистическом соревновании среди пароходств наркомата<sup>40</sup>. По результатам работы 45 речников Севера были награждены государственными орденами и медалями. Среди награжденных: начальник пароходства В.А. Сабуров, заведующий Отделом водного транспорта обкома ВКП(б) К.К. Костров, капитан парохода «К. Либкнехт» В.К. Гошев, командир земснаряда № 6 П.Л. Черных, механик парохода «П. Виноградов» Н.И. Чечуев<sup>41</sup>.

---

<sup>35</sup> РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 1. – Д. 425. – Л. 11, 16.

<sup>36</sup> Отчет о работе СРП за навигацию 1943 года и подготовке к судоремонту в 1943/1944 гг. (по предварительным данным) // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 54. – Л. 61 об.

<sup>37</sup> Там же. – Л. 14.

<sup>38</sup> Речник Севера. – 1944. – 6 июля.

<sup>39</sup> Правда Севера. – 1991. – 15 августа.

<sup>40</sup> Отчет о работе СРП за навигацию 1943 года и подготовке к судоремонту в 1943/1944 гг. (по предварительным данным) // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 54. – Л. 13 об.

<sup>41</sup> О награждении орденами и медалями работников речного флота // Правда Севера. – 1943. – 17 сентября. – С. 1.



Фото 4. Начальник Северного речного пароходства в годы войны В.А. Сабуров  
Источник: Архангельский областной краеведческий музей. Фотофонд. Инв. № 2193



Фото 5. Первый помощник капитана парохода «П. Виноградов» А.М. Балакшин,  
награжденный Почетной грамотой Наркомречфлота СССР. 1943 г.  
Источник: РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 7.



Фото 6. Группа речников Севера, награжденных по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г.

Источник: из личного архива М.Н. Супруна

Обобщая опыт работы в новых военных условиях, речники Северного бассейна успешно провели зимний судоремонт, подготовив к началу апреля большую часть судов к очередной военной навигации. При этом до 1000 работников СРП привлекались на различные мобилизационные работы, как это было в ноябре–декабре 1943 года, когда 500 речников вместе с 1 500 бойцами РККА были направлены на авральные работы в Архангельском морском порту<sup>42</sup>.

1944 год стал годом освобождения большей части советской территории, включая северные районы страны, и развернувшегося процесса восстановления хозяйства. На Севере это нашло выражение в увеличении производства лесоматериалов, укреплении материальной базы промышленности и сельского хозяйства, в росте грузооборота морского флота, в том числе и в связи с подготовкой военных операций в Карелии и Заполярье. Данное обстоятельство во многом объясняет увеличение грузопотока на реках Севера. В навигацию 1944 года

---

<sup>42</sup> Отчет Архангельского морского порта за 1943 г. // РГАЭ. – Ф. 8045. – Оп. 3. – Д. 1019. – Л. 5 об.

речники перевезли грузов на 329,4 тыс. тонн больше, чем в предыдущем<sup>43</sup>, при сокращенном составе флота. СРП передал в начале навигации в другие пароходства 21 единицу самоходного и 7 – несамоходного флота<sup>44</sup>. Увеличение объема перевозок при сокращенном составе флота во многом объясняется номенклатурой грузов, на 90 % состоявшей из леса, угля и нефти, а также увеличением скорости перевозок. Скорость, то есть пробег судов, за навигацию 1944 г. увеличился на 20 % по сравнению с годом предыдущим<sup>45</sup>. Безусловно, в столь значительном увеличении грузоперевозок при сокращении флота заслуга тех, кто стоял у штурвалов и топок, разгружал суда и вязал плоты, в повседневном труде женщин, стариков и подростков, составлявших 70 % всего персонала пароходства и регулярно перевыполнявших производственные нормы<sup>46</sup>.



Фото 7. Механик парохода «Н. Некрасов» Н.И. Коробейников проводит техучебу с машинной командой

Источник: Архангельский областной краеведческий музей. Фотофонд. Инв. № 2318.

---

<sup>43</sup> Годовой отчет Судоходной инспекции Северного бассейна за 1944 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 672. – Л. 14.

<sup>44</sup> Информационный отчет Судоходной инспекции Северного бассейна об аварийности в навигацию 1943 года // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 651. – Л. 4; Д. 692. – Л. 9.

<sup>45</sup> Годовой отчет Судоходной инспекции Северного бассейна за 1944 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 672. – Л. 14.

<sup>46</sup> Эксплуатационный отчет СРП за навигацию 1944 года // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 79. – Л. 74 об.

В 1944 г. число стахановцев и ударников в СРП возросло до 68 % к общему составу работавших<sup>47</sup>, количество фронтовых бригад по Котласскому порту увеличилось вдвое<sup>48</sup>, при снижении на 28 % числа аварий<sup>49</sup>. Последнее обстоятельство также во многом определяло увеличение пробега судов и скорость доставки грузов. Среди стахановцев пароходства руководство СРП особенно выделяло бригадира грузчиков Котласского порта Ивана Дудко, который, благодаря продуманной расстановке людей и оптимизации операций при разгрузке вагонов с углем, в 4,2 раза увеличил производительность труда на этих операциях. Став инструктором пароходства по внедрению своих методов, И. Дудко вывел в передовые восемь отстававших бригад<sup>50</sup>. Широкий размах в 1944 г. получило движение «тысячников на дроворазделке» (то есть работников, перевыполнявших нормы в 10 раз (!), инициатором которого выступила женщина (!) – Мария Сивак – работница лесобиржи «Челмохта»), движение лучшего по профессии, общественные смотры организации труда, конкурсы рационализаторов, и др.<sup>51</sup> Во многом благодаря тому, что почти 70 % работников пароходства регулярно перевыполняли нормы, СРП на протяжении всей навигации удерживало Красное знамя Наркомречфлота. По окончании навигации, с перевыполнением плана перевозок на 103,1 % по тоннам и на 115,3 % по тонно-километрам, пароходству было присуждено Красное знамя ГКО<sup>52</sup>. 16 работников СРП, включая капитанов М.Я. Брюхова, А.Г. Вяткина, Н.К. Шергина, механика А.М. Горынцева, лоцмана П.С. Ковалева, были награждены орденами «Красная Звезда» и «Знак Почета»<sup>53</sup>.

---

<sup>47</sup> Годовой отчет Судоходной инспекции Северного бассейна за 1944 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 672. – Л. 7 об.; Эксплуатационный отчет СРП за навигацию 1944 года // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 79. – Л. 74 об.

<sup>48</sup> Эксплуатационный отчет СРП за навигацию 1944 года // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 79. – Л. 90.

<sup>49</sup> Годовой отчет Судоходной инспекции Северного бассейна за 1944 год // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 672. – Л. 11.

<sup>50</sup> Эксплуатационный отчет СРП за навигацию 1944 года // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 79. – Л. 90; Речник Севера. – 1944. – 1 июня.

<sup>51</sup> Речник Севера. – 1944. – 8 марта.

<sup>52</sup> Речник Севера. – 1944. – 7 ноября.

<sup>53</sup> Эксплуатационный отчет СРП за навигацию 1944 года // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 79. – Л. 75 об., 110 об.



Фото 8. Капитан парохода «Кадровик» М.И. Вяткин  
во время проведения техучебы на судне  
Источник: РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 7.

Торжества по случаю награждений совпали по времени с установкой ледостава и началом зимнего ремонта судов. При его планировании и реализации выявились многочисленные проблемы, вызванные четырьмя годами нещадной эксплуатации флота и его команд в условиях войны: из-за беспромывочного использования котлов пароходов каждый пятый мог в любую минуту выйти из строя, нанеся увечья команде; из-за отсутствия необходимых материалов, запчастей и инструментов качество ремонта позволяло поддерживать суда и баржи буквально лишь на плаву; по-прежнему не хватало специалистов; люди были истощены морально и физически. Эти и иные проблемы обсуждались на совещании руководителей пароходств Северо-Запада, состоявшемся в Вологде 20–25 января 1945 г. В определенной степени проблемы решались, и 15 апреля 1945 г. начальник СРП доложил в наркомат о технической готовности всех транспортных судов к навигации. Но проблемы не исчезли. Они в полной мере отразили состояние всего речного флота. Поэтому в абсолютных цифрах показатели работы пароходства за все военные годы выглядели не столь радужно. В 1944 году СРП перевезло лишь 55 % тонн грузов по сравнению с 1941 годом, в 1945 году – 47 %<sup>54</sup>. По перевозкам пассажиров СРП в навигацию 1945 года

<sup>54</sup> РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 1. – Д. 533. – Л. 12–20.

выполнило план лишь на 77 %<sup>55</sup>. Конечно, задания корректировались, исходя из реалий военного времени, обусловивших изменения номенклатуры грузов и их объемов. Но при корректировке руководство в Москве практически не учитывало сокращения на 20 % тоннажа флота, на 40 % – штатов команд и снижения их квалификации. Эти проблемы предполагалось решить за счет энтузиазма, стимулируемого соцсоревнованием, равно как и жестокими законами военного времени.

Таким образом, с началом войны речной флот Севера буквально на ходу перестроил свою деятельность на военный лад, полностью подчинив ее задачам фронта. Часть судов и барж были переданы военному ведомству, судостроительные заводы наладили производство военной продукции, судовые команды и судоремонтники, пока не были подготовлены квалифицированные кадры, взвалили на себя работу трети ушедшего на фронт персонала пароходства. При этом резко увеличился поток грузов, изменилась его номенклатура. Связанные с войной проблемы навигации 1941 года в полной мере сказались в ходе второй военной навигации и были усугублены ранним ледоходом и бомбардировками Архангельска. План навигации был выполнен главным образом за счет снижения планов перевозок и развернувшегося соцсоревнования. Между тем 1943 год особенно обнажил транспортные проблемы страны. Отступавший к Днепру враг полностью разрушил транспортную инфраструктуру на огромных освобожденных Красной армией территориях. В этой связи по Третьему Протоколу о ленд-лизских поставках советское правительство, в первую очередь, запросило у союзников транспорт и продовольствие и, наряду с внешней помощью, прибегло к максимальной и тотальной мобилизации внутренних ресурсов, введя с мая 1943 года на транспорте военное положение.

Поступление импортной транспортной техники и оборудования, установление жесткого военного порядка и развертывание соцсоревнования помогли речникам справиться с планами навигаций и судоремонта в 1943 и 1944 годах. Однако накопившиеся в военные годы проблемы, нещадная эксплуатация судов и оборудования, начавшаяся конверсия, физическая и моральная усталость людей стали причинами провала навигации победного 1945 года. Ценой невероятных усилий водники северодвинского бассейна за четыре военных навигации перевезли 21 млн 557 тысяч тонн различных грузов и 25,379 тысяч пассажиров<sup>56</sup>, кратно обеспечив тем самым разгрузку стратегически важной Северной

---

<sup>55</sup> Эксплуатационный отчет СРП за навигацию 1945 года // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 1. – Д. 104. – Л. 17.

<sup>56</sup> Подсчитано по: Отчет о работе СРП за навигацию 1943 года и подготовке к судоремонту в 1943/1944 гг. (по предварительным данным) // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 54. – Л. 13А; Д. 79. – Л. 33.

железной дороги в доставке грузов и военнослужащих для фронта и Северного флота. И в этом был главный вклад речников Севера в Победу.



Military-industrial potential of a state is the most important factor in winning a war. An equally important element of victory is the state's logistic and transport component, i.e. the method of communication, transfer and management of this potential. For the regions of the Far North, transport has always been a particularly important factor in life support, and in the conditions of ongoing hostilities, it became literally fatal.

Unfortunately, while the problems of sea transport in the North during the war years have been studied quite profoundly both in Russia and abroad, the researchers have not paid enough attention to the history of river transport. The only exceptions are general works on the history of the economy of water transport or river fleet in general,<sup>1</sup> individual essays or chapters in popular science books prepared for the anniversaries of the Northern River Shipping Company and the Veliky Ustyug Shipyard.<sup>2</sup> In foreign publications, the problems of inland waterways during the war years were highlighted either fragmentarily (for example, in terms of the role of the lend-lease policy for the water transport system of the USSR),<sup>3</sup> or from the point of view of defining the place of river transport in the development of the USSR economy in general.<sup>4</sup> The sources underlying this article include the documents of the River

---

<sup>1</sup> *History of the socialist economy of the USSR* [in Russian], in 7 vols, vol. 5, *The Soviet Economy on the Eve of and during the Great Patriotic War, 1938–1945* (Moscow: Nauka, 1978); V.Ya. Neigol'dberg, *River Transport of the USSR during the Great Patriotic War* [in Russian], ed. S.M. Rumyantsev (Moscow: Transport, 1965); *Soviet River Transport during the Great Patriotic War* [in Russian] (Moscow: Voenizdat, 1981).

<sup>2</sup> I. Baev, *On the Blue Roads of the North* [in Russian] (Arkhangelsk: Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo, 1967); R.A. Khantalin et al., *Blue Roads of Pomorye: River Fleet of the North from Ancient Times to the Present Day: A Monograph* [in Russian] (Arkhangelsk: Pomorskii gosudarstvennyi universitet im. M.V. Lomonosova, 2003); N.M. Kudrin, *On the River of the Forest Land* [in Russian] (Veliky Ustyug: Poligrafist, 2001); B.I. Mokievskii, *The Shipyard on the Dvina River* [in Russian] (Vologda: Knizhnoe izdatel'stvo, 1963).

<sup>3</sup> E. Stettinius, *Lend-Lease, Weapon for Victory* (New York: Macmillan, 1944).

<sup>4</sup> R.W. Davies, Mark Harrison, and S.G. Wheatcroft, eds., *The Economic Transformation of the Soviet Union, 1913–1945* (Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1994); L. Al-

Shipping Company stored in the archives and periodicals, primarily the limited-circulation newspaper of the Northern River Shipping Company *Rechnik Severa* [The river transport worker of the North].

The outbreak of the Great Patriotic War led to a sharp increase in the role of the main Soviet ports of the North, Arkhangelsk in particular, after the enemy managed to get close to the Kirov Railway and cut it off. As a result, the load on the Northern Railway, which connected the most important strategic port of Arkhangelsk with the country, increased several times. The load on the railway stations in Arkhangelsk increased from 79 to 700 wagons per day.<sup>5</sup> Under those conditions, river transport was the only means of transport capable of unloading the railway. Although its use in the North was limited only to the relatively warm season, the deep-water Northern Dvina River could accept the transportation of goods to the distance of 800–900 kilometres and take 5–6 times more cargo than the railway.

Organizationally, the Northern River Shipping Company, one of the largest river shipping companies in the country, was responsible for the transportation along the Northern Dvina. On the eve of the war, it accounted for more than 11 % of all river cargo transportation of the republic.<sup>6</sup> In the last pre-war navigation season, the shipping company included 57 cargo-passenger steamers, about 200 tugs and boats, in addition to 70 units of the self-propelled fleet of the Northern River Waterway, which provided waterway conditions on the river routs of the Northern Dvina Basin.<sup>7</sup>

With the outbreak of war, the situation in the river fleet changed dramatically. River transport workers not only faced an increase in cargo traffic and a change in its nomenclature, but also confronted completely new problems associated with the mobilization of people and material resources. The most pressing of those problems was the problem of personnel. In the first months of the war, out of the 7 000 company's employees, almost one third, 2 185 persons, were mobilized. These statistics included 15 captains and 115 captain's mates, 328 engineers and assistant engineers, and half

---

lin, "The Integrated Inland Waterways of the U.S.S.R.," *Naval War College Review*, vol. 34, no. 3 (1981): 88–96.

<sup>5</sup> "Ekonomicheskii obzor Severnoi zheleznoi dorogi za 1937–1939 gg." [Economic survey of the Northern Railway for 1937–1939]. F. 1884, op. 41, d. 723, l. 20. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archive of the Economy] (RGAE), Moscow, Russia; "Pasport Severnoi zheleznoi dorogi, 1941 g." [Passport of the Northern Railway, 1941]. F. 1884, op. 41, d. 834, ll. 59–60. RGAE.

<sup>6</sup> Calculated according to *RSFSR in 1976 in Figures. Brief Statistics Digest* [in Russian] (Moscow: Finansy i statistika, 1977), 65; *National Economy of the Arkhangelsk Oblast (Statistics Digest)* [in Russian] (Arkhangelsk: Arkhangel'skoe oblastnoe statisticheskoe upravlenie, 1957), 102.

<sup>7</sup> "Otchet o rabote Severnogo Upravleniya rechnogo flota za navigatsiyu 1940 g. i podgotovke k sudoremontu v 1940–1941 g." [Report on the work of the Northern River Shipping Administration during the navigation season of 1940 and on the preparation for ship repair in 1940–1941]. F. 9469, op. 6, d. 7, l. 96, RGAE; d. 634, l. 5. RGAE.

of the dockworkers of the river wharfs.<sup>8</sup> Mobilization continued in subsequent years, including mobilization to the people's militia units, destruction battalions and defense works. In addition, with the outbreak of war, all the employees of the shipping company were to undergo special training in the local air defense system (22–28-hour courses in combating enemy air raids) and to take a mandatory course under *Vsevobuch* (Universal Military Training), i.e. they were obliged to attend the 110-hour course and acquire one of the military skills.

All these new types of work were added to the main job, the intensity of which also increased sharply. The latter circumstance was connected with the Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR as of June 26, 1941, intended to solve the personnel problem by increasing the duration of a work shift by more than a third.<sup>9</sup> Based on the number of man-hours that measured real labour productivity in those years, simple calculations show that an increase in duration of a work shift by 30 % made it possible to completely compensate for the departure of the working contingent to the front. However, the quality of work was declining. In order to maintain it, harsh instructions and by-laws were introduced in compliance with martial law declared on June 23, 1941.<sup>10</sup> To train the newcomers to the industry and the fleet, team training and special courses were organized, including those on the basis of the existing technical schools and craft schools of the shipyards and shipping companies of the country and the region. Some of the skilled workers were replaced by evacuees, in particular, by more than 500 workers and engineers of the Shlisselburg Shipyard who arrived in Veliky Ustyug in early September 1941.

In those years, work until total exhaustion became commonplace. Examples of labour heroism were widely covered by the local press. On September 18, 1941, the newspaper *Rechnik Severa* reported that the work of stevedores was taken over by the ship crews and wharf workers. Members of the ship crews volunteered to keep 2 or even 3 watches instead of their comrades who went to the front. Thus, A. Tryapitsyn, engineer of the steamship *Oktyabrenok*, kept a 42-hour watch and V. Koryukaev, oiler of the steamship *Dnepr*, kept watch for 16 hours without a break.

---

<sup>8</sup> *Rechnik Severa*, October 31, 1941; Khantalin et al., *Blue Roads of Pomorye*, 115.

<sup>9</sup> “Ukaz Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR ‘O rezhime rabocheho vremeni rabochikh i sluzhashchikh v voennoe vremya’” [Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR on the working hours of industrial and office workers at times of war], *Izvestiya*, June 27, 1941, p. 1.

<sup>10</sup> “Ukaz Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR ‘O voennom polozhenii’” [Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR on martial law], *Pravda*, June 23, 1941, p. 1.



Photo 1. P. Koryukaev, captain of the steamer *I. Kalyaev*, who was awarded with the badge for Excellence in Socialist Emulation of the People's Commissariat of River Navigation  
Source: F. 9469, op. 6, d. 7. RGAE.

Another problem of the initial period of the war was the re-equipment or transfer of the river fleet for military needs, as well as production of military goods by the manufacturing facilities of the shipping company. Martial law stipulated the subordination of all activities of institutions and enterprises of the region to the needs of the front. According to this law, by the fall of 1941, the Northern River Shipping Company had transferred 10 tugboats with their crews and 20 units of its non-self-propelled fleet to the naval department and to the Arkhangelsk Seaport.<sup>11</sup> Passenger steamships *Zhelyabov*, *M.V. Lomonosov*, *N.A. Dobrolyubov*, *Vychegzhanin* and *I. Kalyaev* were converted into floating military hospitals. The steamer *I. Kalyaev*, by the way, was especially remembered by the English pilots and aircraft technicians who were stationed on that "scow from Missouri" (as they affectionately called the steamer *I. Kalyaev*) in September 1944 during the Operation Paravane, a bombing raid against the battleship *Tirpitz* during the flight from Arkhangelsk to England.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> "Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1943 god" [Annual report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin for 1943]. F. 9469, op. 6, d. 599, l. 6 ob. RGAE; d. 615, l. 2 ob. RGAE.

<sup>12</sup> M.N. Suprun, "British Royal Air Force in Russia, 1941–1945," [in Russian], in *Northern Convoys: Research, Memoirs, Documents*, is. 2 (Moscow: Nauka, 1994), 40.

Eighteen vessels of the Northern River Shipping Company were given to the Kama and Sukhona shipping companies.<sup>13</sup>



Photo 2. The steamship *N. Gogol* (a sister ship of the steamers mentioned in the text) in the village of Bereznik on the eve of the war

Source: Fotofond [Photograph Fond]. Inv. no. 4-3251. Gosudarstvennyi arkhiv Arkhangel'skoi oblasti [State Archive of Arkhangel'sk Oblast], Arkhangel'sk, Russia.

The river crews had to make so many efforts in order to overfulfill the plan for transportation in July and August 1941 by 5–10 %, and that was under the conditions of mobilization of the fleet, reduction of the number of workers, and increase in cargo and passenger traffic.<sup>14</sup> In general, by the end of the navigation season of the first war year, the fleet of the shipping company transported 7.7 million tons of cargo and 5.9 million passengers (primarily military personnel and evacuees), which equalled to 2 424 million tonne-kilometres.<sup>15</sup>

The freeze-over of 1941 caught many vessels far away from the boatyards: the steamships operated until frazil ice was the densest. Those circumstances greatly

---

<sup>13</sup> Khantalin et al., *Blue Roads of Pomorye*, 119.

<sup>14</sup> *Rechnik Severa*, October 31, 1941.

<sup>15</sup> “Otchet o rabote SRP za navigatsiyu 1943 goda i podgotovke k sudoremontu v 1943/1944 gg. (po predvaritel'nym dannym)” [Report on the work of the Northern River Shipping Company in the navigation season of 1943 and on the preparation for ship repair in 1943/1944 (according to preliminary data)]. F. 9469, op. 6, d. 54, l. 13A. RGAE.

complicated their repair, which was the main concern of the river transport workers in the winter. In addition, with the re-equipment of the fleet for the needs of the front, the repairmen of the shipping company also began to manufacture military products, which sometimes required a completely new technological chain and, therefore, searching for new equipment, suppliers, materials, and specialists. Nevertheless, by October 1941, Limensky Shipyard had already launched the production of aircraft bombs and sapper pontoons and Veliky Ustyug Natsflot Shipyard launched the production of mines, drag sleds, skis, field kitchens, and entrenching tools.<sup>16</sup>

Meanwhile, long voyages in frazil ice resulted in the increased deterioration of the vessels, not very new as they were.<sup>17</sup> They definitely needed shipyard repair or overhaul. To a certain extent, additional repair costs were covered due to the fast-growing movement of inventors and rationalizers, such as F. Samoseiko, a mechanic of the Ezdrenka timber yard, who designed a plant for automated feeding and sawing of timber, which more than doubled the productivity in those operations.<sup>18</sup> However, the so-called self-repair by ship crews, first tested in the North in the winter of 1940/41, became the most effective innovation.<sup>19</sup> In addition, it was almost 40–50 % cheaper than yard repair. For the purposes of such self-repair and in order to simplify the requirements for repair and technical condition of vessels, the requirements of the River Register accompanied by the corresponding instructions were changed. According to those documents it was allowed to use cheaper substitutes as well as old spare parts and materials. (In many ways, this circumstance explains the high deterioration of the river fleet by the end of the war.)

As a result, everything was prepared by the Northern River Shipping Company for the new navigation season in 1942 as planned: 60 steamers, 200 tugboats and boats, over 500 barges and other units of non-self-propelled fleet.<sup>20</sup> On April 26, 1942 the steamship *Leshch* opened the navigation season in the upstream stretch of the Northern Dvina, and 20 days later navigation began in Arkhangelsk.<sup>21</sup> However, the early debacle on the rivers resulted in serious accidents. The ice began to drift at a low water level and its powerful pressure pulled down 13 steamers and gas-propelled

---

<sup>16</sup> Mokievskii, *The Shipyard on the Dvina River*, 40; *Rechnik Severa*, August 31, 1941.

<sup>17</sup> Before the war, 63 % of the ships of the self-propelled fleet of the Northern River Shipping Company were more than 30 years old. See “Otchet o rabote Severnogo Upravleniya rechnogo flota za navigatsiyu 1940 g. i podgotovke k sudoremontu v 1940–1941 g.” [Report on the work of the Northern River Shipping Administration on the navigation in 1940 and on the preparation for ship repair in 1940–1941]. RGAE. F. 9469, op. 6, d. 7, l. 96.

<sup>18</sup> *Rechnik Severa*, May 1, 1942; *Rechnik Severa*, March 19, 1944.

<sup>19</sup> *Rechnik Severa*, October 10, 1941.

<sup>20</sup> “Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1942 god” [Annual Report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin for 1942]. F. 9469, op. 6, d. 634, l. 5. RGAE.

<sup>21</sup> *Ibid*, l. 6 ob; *Rechnik Severa*, May 1, 1942.

ships, destroyed 23 units of non-self-propelled fleet, damaged some of the vessels, and threw ashore some more of them as the water receded. One barge sank near Kotlas.<sup>22</sup> Although the consequences of the accident were eliminated quite rapidly, it could not but affect the overall transportation volume during the second wartime navigation season.

It is noteworthy that the first wartime navigation season coincided with the time when the fleet as well as the national economy was being put “on a war footing,” but in 1942 the river transport workers of the North organized their work under the conditions of the already existing military economy, which undoubtedly facilitated the solution of wartime problems associated with changes in freight nomenclature. In addition to traditional timber cargoes, a new type of bulk cargo appeared in the general cargo flow of the Northern River Shipping Company. It was Vorkuta coal. After the commissioning of the Pechora railway it was transported to Kotlas, and from there it was shipped along the river to Arkhangelsk and Molotovsk (present-day Severodvinsk). For this reason, the role of the Kotlas transportation hub increased even more. Therefore, in March 1942, the Kotlas wharf was transformed into the first river port in the North. In addition to bulk cargoes, food, military supplies, fuel oil, metal, and ore were transported from Kotlas to Arkhangelsk along the river. Vessels returned from Arkhangelsk, loaded with lumber, paper, pulp, brick, lime and other goods of the industrial city and also with some lend-lease cargoes, which did not require immediate delivery. The river transported the wounded, evacuees, and special contingent, i.e. special settlers and prisoners of the Northern labor camps. The wounded were transported in comfortable cabins of the floating hospitals, the crews of which included Komsomol members who had medical training, but the prisoners travelled in the holds of barges and were constantly kept under guard.

One more feature of the second wartime navigation season was the development of socialist emulation, a non-economic form of boosting production activity in the Soviet economic system. Various forms of socialist emulation, which had almost died out since the beginning of the war, was given a new impetus by the order of Stalin in February 1942 on the occasion of the anniversary of the Workers’ and Peasants’ Red Army.<sup>23</sup> In the river fleet, the emulation was initiated by the employees of the Upper Volga Oil Shipping Company Volgotanker. The initiative was supported by 70 % of the Northern River Shipping Company workers.<sup>24</sup> Newspapers of that time some-

---

<sup>22</sup> Khantalin et al., *Blue Roads of Pomorye*, 125.

<sup>23</sup> “Prikaz Narodnogo Komissara Oborony” [Order of the People’s Commissar of Defense], *Pravda*, February 23, 1942, p. 1.

<sup>24</sup> “Otchet o rabote SRP za navigatsiyu 1943 goda i podgotovke k sudoremontu v 1943/1944 gg. (po predvari-tel'nyh dannym)” [Report on the work of the Northern River Shipping Company on the navigation in 1943 and on the preparation for ship repair in 1943/1944 (according to preliminary data)]. F. 9469, op. 6, d. 54, l. 60 ob. RGAE.

times devoted up to a third of their materials to the calls to join the emulation and to the descriptions of exemplary labour heroism. The newspaper pieces mentioned river transport workers, such as A. Mumin, a stoker of the steamer *Vologda*, M. Kuposov, an engineer of the paddle steamer *A. Pushkin*, V. Bykova, a sailor of the steamer *K. Marx*, and M. Gladyshev, an engineer of the vessel *St. Razin*.<sup>25</sup> Even if only half of the participants in the emulation became *udarniks* (shock workers) or *Stakhanovites*, i.e. exceeded monthly norms by more than 10%, it might be supposed that there was a substantial growth in labour productivity due to socialist emulation. As for river transport, that growth was achieved mainly due to the increase in technical speed, trouble-free operation, increased labour intensification and innovation. During the navigation season of 1942, losses of the Northern River Shipping Company from accidents were reduced by 36 % in comparison with the first wartime navigation season.<sup>26</sup> If compared with the previous year, in 1942 the supply of firewood to ships (the main type of fuel for steamships during the war) increased by 5 thousand cubic meters and was carried out underway, without stopping the vessels. Two thousand employees of the shipping company improved their skills during the second wartime navigation season.<sup>27</sup> For success in the emulation, the company held the Red Banner of the People's Commissariat of River Navigation for three months of navigation.<sup>28</sup>

As a result, the plan for the transportation of goods was fulfilled 117.6 % and 108.7 % in tonne-kilometres.<sup>29</sup> In 1942, the shipping company's vessels covered 1 576.6 million tonne-kilometres and transported 5.9 million tons of cargo.<sup>30</sup> At the same time, in comparison with 1941, cargo transportation decreased by almost 2 million tons, i.e. by 25 %, which was proportional to the reduction in the number of vessels and crew members. It should be also borne in mind that during the raids on Arkhangelsk in August–September 1942 enemy airforce destroyed several warehouses of the Northern River Shipping Company's administration and an examination vessel (displacement of 260 tons), planted several mines into the fairway and thus caused

---

<sup>25</sup> I. Mikhailovskii, "Female motormen" [in Russian], *Pravda Severa*, December 9, 1941, p. 3 (and other articles in p. 3); *Rechnik Severa*, December 30, 1942.

<sup>26</sup> "Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1942 god" [Annual Report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin for 1942]. F. 9469, op. 6, d. 634, l. 10. RGAE.

<sup>27</sup> *Rechnik Severa*, December 30, 1942.

<sup>28</sup> *Rechnik Severa*, November 10, 1942.

<sup>29</sup> "Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1942 god" [Annual Report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin for 1942]. F. 9469, op. 6, d. 634, l. 8. RGAE.

<sup>30</sup> "Otchet o rabote SRP za navigatsiyu 1943 goda i podgotovke k sudoremontu v 1943/1944 gg. (po predvaritel'nym dannym)" [Report on the work of the Northern River Shipping Company during the navigation season of 1943 and on the preparation for ship repair in 1943/1944 (according to preliminary data)]. F. 9469, op. 8, d. 54, l. 13. RGAE.

damage to the shipping company, which amounted to more than 180 thousand roubles.<sup>31</sup>

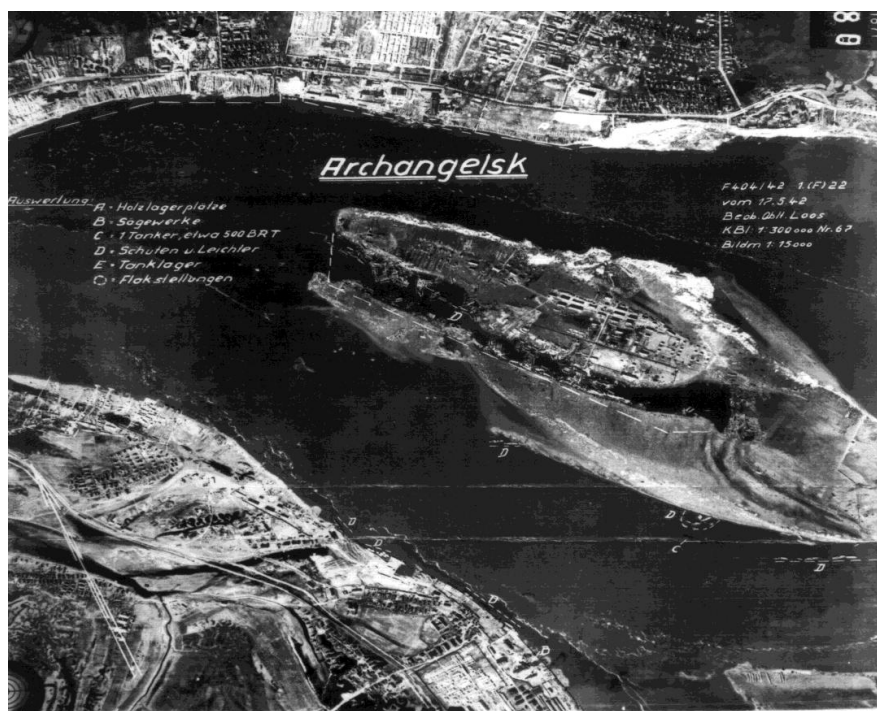


Photo 3. Aerial photo of Arkhangelsk taken from Ju-88 of the 124<sup>th</sup> Reconnaissance Squadron of Air Fleet 5 of the Luftwaffe on May 17, 1942  
Source: from the personal archive of M. Suprun. The photograph was received from the commander of the 124<sup>th</sup> Squadron Hauptmann Werner Horst

The year 1943, the year of the large-scale offensive of the Red Army along the entire front, uncovered transportation problems of the USSR. While retreating, the enemy was in a hurry to destroy or take along all vehicles in order to make the advance of Soviet troops as difficult as possible. That is why the office of the People's Commissar for Foreign Trade A. Mikoyan, responsible for lend-lease deliveries, requested from the Allies the maximum number of vehicles of all types, railway rolling stock and equipment, navigational aids, and also ship engines and vessels intended primarily for use on the inland waterways, including the Northern Dvina.

By the start of the 1943 navigation season, of the 222 steamships of the Northern River Shipping Company, only 149 were afloat. Of the 313 barges of the company, 169 had not been repaired for more than 10 years and had depreciation of 80–90%. There was a shortage of skilled personnel and materials, such as lubricants, drying oil, coke and metal for repairs. According to the calculations of the oblast leadership, to ensure the planned river transportation along the Northern Dvina, at least 70 addi-

<sup>31</sup> F. 9469, op. 8, d. 55, l. 139. RGAE.

tional barges were required annually.<sup>32</sup> Along with external technical assistance, in order to solve the country's transportation and logistics problems, Moscow proposed to further mobilize internal resources, to strengthen the discipline and to establish strict military order. Therefore, on the eve of navigation in May 1943, the State Defense Committee (GKO) declared martial law in water transport,<sup>33</sup> and soon after that the Council of People's Commissars of the USSR approved the "Regulations on the Discipline of Workers and Employees of the River Fleet of the USSR."<sup>34</sup>

From then on, the entire fleet including the Northern River Shipping Company was to observe military discipline, "output norms" became mandatory, and insignia (later, a uniform) were introduced. The superiors were given the right to impose up to 20 days of arrest on their subordinates for non-compliance with the provisions of the Regulations. More serious cases of violation of order and discipline fell within the jurisdiction of the military tribunal. Martial law ruled out tight party control, that is why transport political departments were abolished in May 1943. At the same time, the salary of all transport workers was significantly increased (from 10 to 50 %), for example, by 50 % for buoy keepers and by 30 % for captains and stokers.<sup>35</sup>

Militarization of transport and material incentive, implemented in the context of the grand victories of the Red Army on the front, gave a powerful impetus to socialist emulation, which was a non-economic form of motivation, and finally resulted in successful fulfilment of the plan for the navigation season. Over the first two years of the war, between 1941 and 1943, the number of Stakhanovites and udarniks more than doubled and equalled to 58 % of the total number of the Northern River Shipping Company's personnel while 88 % of the company's employees took part in socialist emulation in 1943.<sup>36</sup> As a result, the Northern River Shipping Company fulfilled the plan 118.6 % per tonne and 108.9 % per tonne-kilometre in 1943, and the Company's ships transported more than 3.8 million tons of cargo and 6.2 million passengers,<sup>37</sup> saving 12 million tons of equivalent fuel.<sup>38</sup> The nomenclature of goods re-

---

<sup>32</sup> F. 9469, op. 1, d. 370, l. 8. RGAE.

<sup>33</sup> "Ukaz Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR 'O vvedenii voennogo polozheniya na morskoy i rechnom transporte' ot 9 maya 1943 g." [Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR on the imposition of martial law in maritime and inland water transport], *Vedomosti Verkhovnogo Soveta SSSR*, May 12, 1943, p. 1.

<sup>34</sup> *History of the socialist economy of the USSR*, vol. 5, 416; Charter on the discipline of workers and employees of the river fleet of the USSR [in Russian] (Saratov: [n. p.], 1943), 6.

<sup>35</sup> F. 9469, op. 1, d. 425, ll. 11, 16. RGAE.

<sup>36</sup> "Otchet o rabote SRP za navigatsiyu 1943 goda i podgotovke k sudoremontu v 1943/1944 gg. (po predvaritel'nym dannym)" [Report on the work of the Northern River Shipping Company during the navigation season of 1943 and on the preparation for ship repair in 1943/1944 (according to preliminary data)]. F. 9469, op. 6, d. 54, l. 61 ob. RGAE.

<sup>37</sup> *Ibid.*, l. 14.

<sup>38</sup> *Rechnik Severa*, July 6, 1944.

mained traditional: timber, bread, salt, building materials, chemicals, and coal. But there were also specific cargoes intended for the Northern Fleet. During that navigation season, river transport workers of the North brought to the White Sea several submarines of the *Malyutka* [Baby] type in floating dry docks. Similar transportation continued in subsequent years.<sup>39</sup>

During four months of 1943, the Northern River Shipping Company was victorious in the socialist emulation among the shipping companies of the People's Commissariat of River Navigation.<sup>40</sup> According to the results of their work, 45 river fleet workers of the North were decorated with state orders and medals. Among those who received state awards were V. Saburov, the head of the Northern River Shipping Company; K. Kostrov, the head of the Water Transport Department of the Oblast Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks); V. Goshev, captain of the steamship *K. Liebknecht*; P. Chernykh, commander of dredging vessel no. 6; N. Chechuev, engineer of the steamer *P. Vinogradov*.<sup>41</sup>



Photo 4. Head of the Northern River Shipping Company V. Saburov during the war  
Source: Fotofond [Photograph Fond]. Inv. no. 2193. Arkhangel'skii oblastnoi kraevedcheskii muzei [Arkhangelsk Regional Museum of Local Lore], Arkhangelsk, Russia.

<sup>39</sup> *Pravda Severa*, August 15, 1991.

<sup>40</sup> “Otchet o rabote SRP za navigatsiyu 1943 goda i podgotovke k sudoremontu v 1943/1944 gg. (po predvaritel'nym dannym)” [Report on the work of the Northern River Shipping Company during the navigation season of 1943 and on the preparation for ship repair in 1943/1944 (according to preliminary data)]. F. 9469, op. 6, d. 54, l. 13 ob. RGAE.

<sup>41</sup> “On decorating river fleet workers with orders and medals” [in Russian], *Pravda Severa*, September 17, 1943, p. 1.



Photo 5. A. Balakshin, chief officer of the steamship *P. Vinogradov*, awarded with a certificate of honour of the People's Commissariat of River Navigation of the USSR, 1943  
Source: F. 9469, op. 6, d. 7. RGAE.



Photo 6. A group of river transport workers of the North, decorated under the decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR of September 6, 1943  
Source: from the personal archive of M. Suprun

Summarizing the work experience under the new conditions of wartime, the river transport workers of the Northern Basin successfully carried out winter ship repair

and had prepared most of the vessels for the following navigation season by the beginning of April. At the same time, up to 1000 employees of the Northern River Shipping Company were involved in various kinds of mobilization activities. For example, in November–December 1943, 500 river fleet workers were sent to the Arkhangelsk Seaport to do emergency work together with 1 500 soldiers of the Red Army.<sup>42</sup>

1944 was the year when most of the Soviet territories including the Northern regions of the country were liberated and the process of economic recovery began. In the North, it found expression in the growing production of timber, strengthening material resources of industry and agriculture, and increasing sea-borne freight turnover, the latter, among other things, being connected with the preparation of military operations in Karelia and in the Arctic. This fact largely explains the increase in cargo traffic on the rivers of the North. During the navigation season of 1944, river transport workers transported 329.4 thousand tons more cargo than in the previous year despite the reduced composition of the fleet.<sup>43</sup> At the beginning of navigation, the Northern River Shipping Company gave 21 self-propelled and 7 non-self-propelled vessels to other shipping companies.<sup>44</sup> The increase in traffic despite the reduced composition of the fleet could be accounted for by the nomenclature of goods, 90 % of which consisted of timber, coal and oil, as well as by the increased speed of transportation. During the navigation season of 1944, the speed, i.e. the mileage of ships increased by 20 % if compared with the previous year.<sup>45</sup> Of course, such a significant increase in cargo transportation despite the reduced composition of the fleet was an achievement of those who were at the steering wheels and furnaces, unloaded ships and built rafts, and it was possible because of daily work of women, old people and adolescents, who accounted for 70 % of all personnel of the shipping company and exceeded production rates on a regular basis.<sup>46</sup>

---

<sup>42</sup> “Otchet Arkhangel'skogo morskogo porta za 1943 g.” [Report of the Arkhangelsk Sea Port for 1943]. F. 8045, op. 3, d. 1019, l. 5 ob. RGAE.

<sup>43</sup> “Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1944 god” [Annual Report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin for 1944]. F. 9469, op. 6, d. 672, l. 14. RGAE.

<sup>44</sup> “Informatsionnyi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina ob avariinosti v navigatsiyu 1943 goda” [Information report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin on the accident rate for the 1943 navigation season]. F. 9469, op. 6, d. 651, l. 4. RGAE; d. 692, l. 9. RGAE;

<sup>45</sup> “Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1944 god” [Annual Report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin 1944]. F. 9469, op. 6, d. 672, l. 14. RGAE.

<sup>46</sup> “Ekspluatatsionnyi otchet SRP za navigatsiyu 1944 goda [Operational Report of the Northern River Shipping Company on the navigation in 1944]. F. 9469, op. 6, d. 79, l. 74 ob. RGAE.



Photo7. N. Korobeinikov, engine officer of the steamship *N. Nekrasov*, instructing the engine department

Source: Fotofond [Photograph Fond]. Inv. no. 2318. Arkhangel'skii oblastnoi kraevedcheskii muzei [Arkhangelsk Regional Museum of Local Lore], Arkhangelsk, Russia.

In 1944, the number of Stakhanovites and udarniks in the Northern River Shipping Company increased to 68 % of the total number of workers,<sup>47</sup> the number of front-line teams in the Kotlas port doubled,<sup>48</sup> with a 28 % decrease in the number of accidents.<sup>49</sup> The latter circumstance also determined the increase in ship mileage and the speed of cargo delivery. Among the Stakhanovites, the leadership of the Northern River Shipping Company especially distinguished the foreman of the Kotlas dockers Ivan Dudko. Thanks to the well-thought-out placement of people and optimization of operations when unloading wagons with coal, he managed to increase labour productivity of those operations 4.2 times. Having become an instructor of the shipping company on the implementation of his methods, I. Dudko turned eight stevedore

---

<sup>47</sup> “Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1944 god” [Annual Report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin 1944]. F. 9469, op. 6, d. 672, l. 7 ob. RGAE; “Ekspluatatsionnyi otchet SRP za navigatsiyu 1944 goda [Operational Report of the Northern River Shipping Company on the navigation in 1944]. F. 9469, op. 6, d. 672, l. 74 ob. RGAE.

<sup>48</sup> “Ekspluatatsionnyi otchet SRP za navigatsiyu 1944 goda” [Operational Report of the Northern River Shipping Company on the navigation in 1944]. F. 9469, op. 6, d. 79, l. 90. RGAE.

<sup>49</sup> “Godovoi otchet Sudokhodnoi inspektsii Severnogo basseina za 1944 god” [Annual Report of the River Shipping Inspectorate of the Northern Basin for 1944]. F. 9469, op. 6, d. 672, l. 11. RGAE.

gangs that had been lagging behind into front-rank workers.<sup>50</sup> In 1944, the movement of *tysyachnik* [workers who exceeded the norms by 10 times (!)] became widely spread. It was initiated by a woman(!), Maria Sivak, a worker of the Chelmokhta timber yard. Competitions for being the best professional, public inspections of labour organization, contests of rationalizers, etc.<sup>51</sup> also gained popularity. Mostly due to the fact that almost 70 % of the Northern River Shipping Company's employees regularly exceeded production rates, the company kept the Red Banner of the People's Commissariat of River Navigation throughout the whole navigation season. At the end of the navigation season, transportation plan being fulfilled 103.1 % per tonne and 115.3 % per tonne-kilometres, the Northern River Shipping Company was awarded the Red Banner of the People's Commissariat of Defense.<sup>52</sup> Sixteen employees of the Northern River Shipping Company, including captain M. Brukhov, captain A. Vyatkin, captain N. Shergin, engineer A. Goryntsev, and pilot P. Kovalev, were decorated with the Order of the Red Star and the Order of the Badge of Honour.<sup>53</sup>



Photo 8. M. Vyatkin, captain of the steamship *Kadrovik*, during shipboard training  
Source: F. 9469, op. 6, d. 7. RGAE.

---

<sup>50</sup> “Ekspluatatsionnyi otchet SRP za navigatsiyu 1944 goda” [Operational Report of the Northern River Shipping Company on the navigation in 1944]. F. 9469, op. 6, d. 79, l. 90. RGAE; *Rechnik Severa*, June 1, 1944.

<sup>51</sup> *Rechnik Severa*, March 8, 1944.

<sup>52</sup> *Rechnik Severa*, November 7, 1944.

<sup>53</sup> “Ekspluatatsionnyi otchet SRP za navigatsiyu 1944 goda” [Operational Report of the Northern River Shipping Company on the navigation in 1944]. F. 9469, op. 6, d. 79, ll. 75 ob., 110 ob. RGAE.

The award ceremony coincided with freeze-up and the beginning of winter ship repair. When repair works were being planned and conducted, numerous problems became evident. Those problems were caused by four years of ruthless exploitation of the fleet and its crews during wartime. Thus, the boilers of the steamships having been operated without cleaning and scaling, every fifth one of them could fail at any moment and injure the crew; due to the lack of necessary materials, spare parts and tools, the quality of repairs made it possible to keep ships and barges afloat but no more than that; there were still not enough specialists; people were mentally and physically exhausted. These and other problems were discussed at the meeting of the heads of shipping companies of the North-West which was held in Vologda on January 20–25, 1945. To a certain extent, the problems were solved, and on April 15, 1945, the head of the Northern River Shipping Company reported to the People's Commissariat about the technical readiness of all transport vessels for navigation. But the problems did not disappear. They fully reflected the condition of the entire river fleet. Therefore, in absolute figures, the performance indicators of the shipping company for all war years did not look very optimistic. In 1944, the company transported only 55 % of tons of cargo compared to 1941; in 1945, only 47 %.<sup>54</sup> As for the transportation of passengers, during the navigation season of 1945, the company fulfilled the plan only 77 %.<sup>55</sup> Of course, the tasks were adjusted to the realities of wartime, which caused changes in the nomenclature of goods and their volume. But while adjusting the tasks, the leadership in Moscow did not take into consideration the 20 % reduction in the fleet tonnage and the 40 % decrease of the number of crew members and their lower qualifications. It was supposed to solve these problems by virtue of enthusiasm incentivised by social emulation on the one hand, and by means of the severity of wartime laws.

Thus, with the outbreak of war, the river fleet of the North put its activities on a war footing, completely subordinating it to the tasks of the front. Some of the vessels and barges were handed over to the military; shipyards launched the production of military goods; until qualified personnel were trained, ship crews and ship repair workers took over the work of a third of the shipping company's personnel who had left for the front. At the same time the cargo traffic of goods increased sharply, and its nomenclature changed. The war-related navigation problems of 1941 were fully reflected in the second wartime navigation season and were aggravated by the early ice drift and the bombings of Arkhangelsk. The plan for the navigation was fulfilled mainly due to reducing transportation plans and unfolding socialist emulation. Meanwhile, the year 1943 exposed the country's transport problems. Retreating behind the Dnieper, the enemy completely destroyed the transport infrastructure in the

---

<sup>54</sup> F. 9469, op. 1, d. 533, ll. 12–20. RGAE.

<sup>55</sup> "Ekspluatatsionnyi otchet SRP za navigatsiyu 1945 goda" [Operational Report of the Northern River Shipping Company on the navigation in 1945]. F. 9469, op. 1, d. 104, l. 17. RGAE.

vast territories liberated by the Red Army. That is why the Soviet government first of all requested transport and food supplies from the Allies under the Third Protocol of Lend-Lease deliveries and along with external assistance, resorted to the full and total mobilization of domestic resources, introducing martial law in transport in May 1943.

The arrival of imported vehicles and transport equipment, the establishment of strict military order and the development of socialist emulation helped river transport workers to cope with the plans for navigation and ship repair in 1943 and 1944. However, the problems that had been accumulated over the war years, the ruthless use of vessels and equipment, the conversion that had already commenced, and the physical and moral exhaustion of people became the reasons for the failure of navigation in the victorious 1945. At the cost of unprecedented efforts, waterway workers of the Northern Dvina Basin transported 21 million 557 thousand tons of cargo and 25 379 thousand passengers during four wartime navigation seasons<sup>56</sup> and thereby proportionally reduced the load on the strategically important Northern Railway delivering goods and military personnel for the front and the Northern Fleet. And that was the main contribution of the river transport workers of the North to the Great Victory.

#### Список литературы

*Баев И.* На голубых дорогах Севера. – Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1967. – 96 с.

*Ханталин Р.А.* и др. Голубые дороги Поморья: Речной флот Севера от древности до наших дней: монография. – Архангельск: Поморский государственный университет им. М.В. Ломоносова, 2003. – 255 с.

История социалистической экономики СССР: в 7 т. Т. 5: Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны, 1938–1945 гг. – Москва: Наука, 1978. – 366 с.

*Кудрин Н.М.* На реке лесной стороны. – Великий Устюг: Полиграфист, 2001. – 109 с.

*Мокиевский Б.И.* Завод на Двине. – Вологда: Книжное издательство, 1963. – 76 с.

*Нейгольдберг В.Я.* Речной транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны / под редакцией С.М. Румянцева. – Москва: Транспорт, 1965. – 256 с.

Советский речной транспорт в годы Великой Отечественной войны. – Москва: Воениздат, 1981. – 328 с.

*Супрун М.Н.* Британские королевские ВВС в России, 1941–1945 гг. // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. – Москва: Наука, 1994. – С. 30–45.

*Allin L.* The Integrated Inland Waterways of the U.S.S.R. // Naval War College Review. – 1981. – Vol. 34. – No. 3. – P. 88–96.

The Economic transformation of the Soviet Union, 1913–1945 / edited by Davies R.W., Harrison Mark, Wheatcroft S.G. – Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1994. – 381 p.

---

<sup>56</sup> Calculated according to “Otchet o rabote SRP za navigatsiyu 1943 goda i podgotovke k sudoremontu v 1943/1944 gg. (po predvaritel'nym dannym)” [Report on the work of the Northern River Shipping Company in 1943 navigation season and on the preparation for ship repair in 1943/1944 (according to preliminary data)]. F. 9469, op. 6, d. 54, l. 13A; d. 79, l. 33. RGAE.

Stettinius E. *Lend-lease, weapon for victory*. – New York: Macmillan, 1944. – 358 p.

### References

Allin, L. “The Integrated Inland Waterways of the U.S.S.R.” *Naval War College Review*, vol. 34, no. 3 (1981): 88–96.

Baev, I. *Na golubykh dorogakh Severa* [On the blue roads of the North]. Arkhangelsk: Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo, 1967. (In Russian)

Davies, R.W., Harrison, Mark, Wheatcroft, S.G., eds. *The Economic Transformation of the Soviet Union, 1913–1945*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1994.

*Istoriya sotsialisticheskoi ekonomiki SSSR* [History of the socialist economy of the USSR]. In 7 vols, vol. 5, *Sovetskaya ekonomika nakanune i v period Velikoi Otechestvennoi voiny, 1938–1945 gg.* [The Soviet economy on the eve of and during the Great Patriotic War, 1938–1945]. Moscow: Nauka, 1978. (In Russian)

Khantalin, R.A., et al. *Golubye dorogi Pomor'ya: Rechnoi flot Severa ot drevnosti do nashikh dnei: monografiya* [Blue Roads of Pomorye: River fleet of the North from ancient times to the present day: a monograph]. Arkhangelsk: Pomorskii gosudarstvennyi universitet im. M.V. Lomonosova, 2003. (In Russian)

Kudrin, N.M. *Na reke lesnoi storony* [On the river of the forest land]. Veliky Ustyug: Poligrafist, 2001. (In Russian)

Mokievskii, B.I. *Zavod na Dvine* [The shipyard on the Dvina River]. Vologda: Knizhnoe izdatel'stvo, 1963. (In Russian)

Neigol'dberg, V.Ya. *Rechnoi transport SSSR v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [River transport of the USSR during the Great Patriotic War]. Edited by S.M. Rumyantsev. Moscow: Transport, 1965. (In Russian)

*Sovetskii rechnoi transport v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [Soviet river transport during the Great Patriotic War]. Moscow: Voenizdat, 1981. (In Russian)

Stettinius, E. *Lend-Lease, Weapon for Victory*. New York: Macmillan, 1944.

Suprun, M.N. “Britanskii korolevskie VVS v Rossii, 1941–1945 gg.” [British Royal Air Force in Russia, 1941–1945]. In *Severnnye konvoi: issledovaniya, vospominaniya, dokumenty* [Northern convoys: research, memoirs, documents], is. 2, 30–45. Moscow: Nauka, 1994. (In Russian)