

DOI: 10.18287/2542-0445-2019-25-2-42-47
УДК 94(47+57)

Дата поступления статьи: 10/III/2019
Дата принятия статьи: 15/IV/2019

О.А. Гоманенко

НАЧАЛО ВОЙНЫ: НАВИГАЦИЯ 1941 ГОДА НА РЕКАХ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ СССР

© *Гоманенко Олеся Александровна* – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры социальных технологий, Волгоградский государственный университет, 400062, Российская Федерация, Волгоград, пр. Университетский, 100.

E-mail: gomanenko@volsu.ru, gomanenko.olesya@mail.ru. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9178-1145>

АННОТАЦИЯ

С началом Великой Отечественной войны одной из важнейших транспортных коммуникаций стала водная. Цель статьи состоит в выяснении значения водной инфраструктуры в навигацию 1941 г. В статье ставится задача определить, как осуществлялось выполнение заданий по транспортировке на фронт людей и грузов, а также перевозке раненых, населения, промышленности вглубь страны. Исследование основывается на принципах историзма и объективности, а также системном подходе. В статье применялись общенаучные, специальные исторические и количественные методы. Статья основывается как на опубликованных источниках, так и на архивных.

Установлено, что положение речного флота изменилось с началом войны и он приобрел исключительное значение. Поменялись грузопотоки и грузооборот на реках СССР, в том числе Волге. Возросли перевозки стратегических грузов, в частности нефти. Но количество судов у речных пароходств и организаций по всей стране (особенно волжских) резко уменьшилось вследствие мобилизации для воинских перевозок. Это, в свою очередь, влияло на объемы гражданских перевозок, которые требовалось увеличивать. Помимо этого, речной транспорт испытывал недостаток в кадрах. Из разных источников происходило пополнение рабочей силой, в том числе через систему подготовки. Однако эта проблема сохранялась до конца войны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, речной транспорт, народное хозяйство, СССР, перевозки, навигация, кадры.

Цитирование. Гоманенко О.А. Начало войны: навигация 1941 года на реках европейской части СССР // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. 2019. Т. 25. № 2. С. 42–47. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2019-25-2-42-47>.



This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License Which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. (CC BY 4.0)

**BEGINNING OF THE WAR: THE 1941 NAVIGATION ON THE RIVERS
OF THE EUROPEAN PART OF THE USSR**

© Gomanenko Olesya Aleksandrovna – Candidate of Historical Sciences, associate professor, assistant professor of the Department of Social Technologies, Volgograd State University, 100, Universitetskii Avenue, Volgograd, 400062, Russian Federation.

E-mail: gomanenko@volsu.ru, gomanenko.olesya@mail.ru. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9178-1145>

ABSTRACT

After the war began water ways became one of the most important means of transportation. The goal of the article is to determine the significance of river transportation during the 1941 navigation. The task is to show fulfillment of the target amounts of people and cargo transportation for the Front, as well as transportation of the wounded, civilians and industrial facilities to the rear. The study is based on the objectiveness and historical principles as well as the systematic approach. The general scientific, special historical and quantitative methods were applied. The study uses both published sources and archival ones.

It has been established that after the beginning of the war the significance of river transportation grew dramatically and it came to be of the utmost importance. River cargo traffic and turnover of goods changed, the Volga included. The strategically important goods transportation (oil included) grew. At the same time the amount of ships at river transport organizations (at the Volga organizations particularly) across the country fell sharply due to mobilization for military needs. This greatly affected the amounts of civil cargo and passenger transportation that had to be risen. Besides river transportation suffered from the lack of workforce. Workers were supplied from various sources, the workforce-training system included. Nevertheless this problem had been acute until the war was over.

Key words: Great Patriotic War, river transport, national economy, USSR, transportation, navigation, stuff.

Citation. Gomanenko O.A. *Nachalo voyny: navigatsiya 1941 goda na rekakh evropeiskoi chasti SSSR* [Beginning of the war: the 1941 navigation on the rivers of the European part of the USSR]. *Vestnik Samarskogo universiteta. Istoriia, pedagogika, filologiya* [Vestnik of Samara University. History, pedagogics, philology], 2019, Vol. 25, no. 2, pp. 42–47. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2019-25-2-42-47> [in Russian].

Введение

Навигация 1941 г. сначала проходила для всего водного транспорта СССР в обычном режиме. Но 22 июня 1941 г. положение изменилось. Ранним утром вражеские самолеты атаковали порты Прибалтики. В тот же день речные суда на Немане были мобилизованы военным командованием. В Бресте, крайнем западном пункте Днепр-Бугского канала, враг захватил или потопил первые советские речные суда. В Молдавии суда Днестровского эксплуатационного участка приступили к эвакуации населения, перевозкам воинских частей. Вскоре и сам днестровский флот ввиду быстрого продвижения войск противника эвакуировался морским путем в Одессу, Николаев и Херсон. Начались боевые рейсы по Южному Бугу и Нижнему Днепру.

В июле-августе 1941 г. тяжелые бои развернулись в бассейне Днепра. На этой важнейшей для Украины и Белоруссии водной магистрали работали тогда свыше 2000 судов, имелось множество хорошо оборудованных портов. За первые два месяца войны днепровские речники эвакуировали десятки тысяч семей советских граждан и многие тысячи тонн промышленного оборудования, доставляли продовольствие и нефтепродукты для обороняющихся частей Красной Армии, обслужили сотни переправ в районе Киева, Днепропетровска,

Запорожья, Кременчуга и Херсона. Они работали также на переправах, наведенных на днепровских притоках – реках Южный Буг, Березина, Припять и Сож. Суда Днепра приняли участие в штурме острова Хортица, чтобы помочь завершить эвакуацию населения и заводов Запорожья.

Перестройка работы водного транспорта на военный лад

С первых дней войны на боевую вахту заступили экипажи судов Беломорско-Онежского и Северо-Западного пароходств. Флот Беломорско-Онежского пароходства помогал эвакуации на Волгу и в Беломорск населения и промышленных предприятий по Мариинской системе. Он обслуживал Карельский фронт, доставлял лес для оборонной промышленности и строительства укреплений. В свою очередь, множество судов Северо-Западного речного пароходства было передано командованию Балтийского флота и частям ПВО. После того как вокруг Ленинграда сомкнулось кольцо блокады, у города остался единственный путь связи с Родиной – через Ладожское озеро («Дорогу жизни»). Этот путь от ледостава до ледостава обслуживали речники. Они перевезли по Ладоге свыше 1 000 000 тонн грузов и 900 000 защитников и жителей Ленинграда.

Спустя ровно месяц после начала войны — 22 июля 1941 г. — немецкие самолеты появились в небе над Москвой. К этому времени речники Московско-Окского пароходства и пароходства «Москва — Волга канал» уже занимались эвакуацией из столицы мирного населения и промышленного оборудования, а в обратном направлении перевозили грузы для фронта и Москвы. Кроме того, им пришлось принимать участие в эвакуации жителей Ленинграда, прибывавших на пристани Калинин, Большая Волга, Коломна, Рязань и т. д. 19 октября 1941 г. Москва объявлялась на осадном положении. Часть судов столичных пароходств была передана в распоряжение военного командования. Большинство судов ушло на Волгу вместе с оборудованием портов и заводов. В начале декабря немцы вышли к каналу Волга — Москва и на линию Красная Поляна — Крюково, появились севернее Звенигорода, оказавшись в 25 км от столицы. В условиях ледостава речники сумели вывести суда из Серпухова в Каширу. Это была последняя операция московских пароходств в навигацию 1941 г. (Волгари в боях... 1961, с. 18–19).

Тяжелые испытания в первую военную навигацию выпали на долю речников Доно-Кубанского речного пароходства (ДКРП). Из судов ДКРП и пришедших с Днепра судов была сформирована Донская военная флотилия. Речники подвозили снаряжение и боеприпасы для фронта. Из прифронтовых районов они эвакуировали раненых и население, госпитали и продовольствие, имущество учреждений и оборудование заводов. Все грузы и люди сначала доставлялись на хутор Калач, откуда далее они следовали в Сталинград по железной дороге. В октябре 1941 г. в Калаче скопилось до 100 судов. На пределе сил работала Калачевская переправа. Когда в 20-х числах ноября немецкие войска подошли к Ростову-на-Дону, огромную роль сыграла ростовская переправа, ставшая для советских войск единственным путем отхода на левый берег Дона и дальше на Батайск. 23 ноября немцы вышли к переправе и уничтожили ее, потопив шквальным огнем пароходы и баржи.

Флот ДКРП выходил и в море, осуществляя связь Тамани и Керчи. Он участвовал в Керченской десантной операции, начавшейся 26 декабря 1941 г. Стремясь оказать помощь осажденному Севастополю, войска Закавказского фронта при содействии Черноморского флота и Азовской военной флотилии, в состав которой вошли и суда ДКРП, высадились на Керченском полуострове. 29 и 30 декабря советские войска овладели Феодосией и Керчью. Тогда суда пароходства — «КИМ», «Ока», «Таганрог» и «Лаба» и др. — шли в первом эшелоне, невзирая на 9-балльный зимний шторм и огонь противника (Волгари в боях... 1961, с. 19–21). Правда, успех этой операции оказался временным.

Постепенно стали ощущать на себе войну пароходства Нижней Волги и Северного Каспия, которые в 1941 г. еще находились в глубоком тылу. К началу навигации 1941 г. они имели на своем балансе:

— Нижневолжское речное пароходство (НВРП) — 651 ед. флота (без дебаркадеров), в том числе: са-

моходный флот — 206 ед., несамоходный флот — 445 ед. [Гоманенко 2011, с. 198];

— «Волготанкер» — 354 ед. флота, в том числе: буксирный флот — 116 ед., тоннаж (баржи и пр.) — 238 ед. (ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 5);

— «Рейдтанкер» имел в своем составе 122 судна общей грузоподъемностью 240 тыс. тонн [Матишов, Афанасенко, Кринко, Курбат 2012, с. 127].

С началом войны водный транспорт Волго-Каспия стал решать несколько основных задач:

- перевозки на фронт людского состава;
- перевозки на фронт продуктов, фуража, боеприпасов, вещевого снабжения, строительных материалов, горючего и т. д.;
- перевозки раненых с фронта вглубь страны вплоть до Молотова;
- перевозки эвакуируемых войсковых тыловых учреждений;
- эвакуации промышленности;
- эвакуации населения вглубь страны вплоть до Молотова;
- обеспечения флотом наплывных переправ (ГИММЗ «Сталинградская битва». Ф 1. Оп. 2. Ед. 2. МЗСБ НВФ 2168/1. Л. 3).

Мобилизация плавучих средств речного флота

Практически сразу же стали предприниматься чрезвычайные меры. Решением Наркомата речного флота (НКРФ) от 25 июня 1941 г. часть пароходов, занятых буксировкой плотов и барж, была мобилизована для воинских перевозок. Деятельность речного транспорта по обеспечению военных нужд перешла под контроль управлений начальников передвижения войск на речных бассейнах. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июля 1941 г. гражданские суда, порты, пристани и другие сооружения водного транспорта должны были в военное время передаваться в распоряжение наркоматов обороны и Военно-морского флота (ВМФ) по первому же их требованию. Постановлением ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 6 ноября 1941 г. на военизированное положение переведены транспортные и промысловые суда, приписанные к портам Нижней Волги [Амусин 1997, с. 53–54].

Количество судов у пароходств и организаций по всей стране резко уменьшилось как вследствие потерь, так и вследствие передачи ВМФ и другим военным организациям. Так, самоходный флот по количеству сократился на четверть, а по мощности — на 17 %; несамоходный — на треть, а по тоннажу — на 18 %. В Сталинграде, например, для транспортировки эвакуантов задействовался внутригородской речной транспорт. Были мобилизованы девять самоходных и 16 несамоходных судов, принадлежавших различным организациям и предприятиям города [Гоманенко 2011, с. 57].

Вместо пополнения флота пришло перераспределение судов между пароходствами, чем стала заниматься судоходная инспекция Волжского бассейна. Что же касается поступления новых судов, то его практически не было. С июля 1941 г. судоремонтные и судостроительные предприятия НКРФ прекратили строительство новых речных судов и

максимально сократили капитальный ремонт. Заводы и мастерские речного ведомства занимались теперь в основном строительством или переоборудованием кораблей для ВМФ и изготовлением военной продукции (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 124. Д. 11. Л. 11, 12). Мобилизация судов для военных нужд и прекращение поступления новых плавсредств могли самым отрицательным образом повлиять на объемы перевозок. При этом объемы эти были немалые.

Например, в августе 1941 г. правительство поставило перед речниками важную задачу – срочно вывезти вверх по Волге 250 000 тонн донецкого угля. Для этой операции СНК своим решением передал НВРП все принадлежавшие другим организациям суда мощностью свыше 50 лошадиных сил и грузоподъемностью более 50 тонн [Гоманенко 2011, с. 54]. В свою очередь, баржи «Волготанкера» были задействованы в октябре 1941 г. для перевозки 8000 автомашин с заводским оборудованием, которые пришли из Москвы в Горький. Судами с достаточной площадью палуб для транспортировки автомобилей далее вниз по Волге работавшее там Верхневолжское речное пароходство не располагало. Тогда автомобили пришлось размещать на палубах нефтеналивных барж «Волготанкера», пришедших порожними после разгрузки в пунктах Верхней Волги. Только за две недели на них из Горького было эвакуировано 3500 машин [Пермяков 2002, с. 90]. Приходилось срочно решать и проблему эвакуации огромных масс людей. К началу ноября на пристанях Волжского бассейна скопилось около 600 тыс. человек, эвакуированных из захваченных врагом регионов СССР или направлявшихся к новым местам работы в связи с гигантским перемещением промышленности на восток. Здесь пароходам пришлось работать даже в условиях ледостава [Битва за нефть... 1985, с. 14].

Завершение навигации 1941 года

Первое похолодание во второй половине навигации 1941 г. наблюдалось уже в октябре. Затем, правда, снова пришло тепло. Но с 8 ноября похолодание вернулось в плес Рыбинск – Горький. Оно стало очень быстро распространяться на нижние плесы. 8 ноября в Горьком начался ледоход, 10 ноября – в Камском Устье, 14 ноября – в Саратове. В Сталинграде начало ледохода было отмечено 15 ноября, а 16 ноября он распространился ниже пристани Никольское (Енотаевский район Астраханского округа). Ледоход сопровождался низкими (ниже минус 10 °С) температурами и сильными снегопадами. Это привело к быстрому нарастанию льда на судах и осложнило их своевременный уход в затоны (ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 2). Это могло оказать крайне негативное воздействие на степень готовности флота к навигации 1942 г.

Трудно пришлось пароходству «Волготанкер». До появления льда на реке оно продолжало осуществлять доставку нефтепродуктов для армии и народного хозяйства, а также производить срочное перемещение государственных резервов топлива. В результате все емкости тыловых и приречных нефтебаз оказались заполненными горючим. В связи

с таким положением СНК СССР осенью 1941 г. распорядился оставить 670 тыс. тонн нефтепродуктов на хранение непосредственно в баржах пароходства. В различных пунктах Волги и Камы скопилось 110 груженых топливом судов. Часто эти пункты располагались не только вдалеке от предприятий судоремонта, но и вдалеке от населенных пунктов. С наступлением весны этим судам сначала предстояло доставить груз до пункта назначения и лишь потом следовать в Астрахань для производства необходимого капитального ремонта. Во многих случаях в межнавигационный период командам пришлось организовать минимальный, но необходимый ремонт своими силами непосредственно в пунктах отстоя [Битва за нефть... 1985, с. 15].

Многим судам НВРП также не удалось дойти до намеченных пунктов в конце навигации. При начавшемся сильном ноябрьском похолодании груженные суда просто вмерзли в лед посередине реки. Флот пароходства оказался рассредоточенным по 129 пунктам. Внеплановая расстановка судов по часто случайным и непригодным пунктам приводила к авариям и, соответственно, к повторному ремонту уже во время следующей навигации. Так, суда НВРП, зимовавшие посередине Волги, потерпели крушения от весеннего ледохода – 11 получили повреждения и три судна затонули (РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 846. Л. 259 об.).

Итоги работы речного флота Волго-Каспия за навигацию 1941 г. характеризовались следующими данными:

- Верхневолжское речное пароходство перевезло 8,5 млн тонн грузов (соль, хлеб, уголь, минеральные стройматериалы, металл, лес и пр.) (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 13. Л. 2–2 об.) и 7,4 млн пассажиров (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 14. Л. 2);

- Средневолжское речное пароходство отправило 5,1 млн тонн грузов (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 13. Л. 3–3 об.) и 3,4 млн человек (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 14. Л. 3);

- Нижневолжское речное пароходство вывезло свыше 2,4 млн тонн различных грузов, а также почти 9,5 млн пассажиров [Гоманенко 2011, с. 199, 201];

- «Волготанкер» (при совместной работе с пароходством «Рейдтанкер») вывез свыше 7,8 млн тонн нефтепродуктов (ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 9).

Кадровая проблема на водном транспорте

Настоящей проблемой обещал стать дефицит квалифицированных кадров, вызванный их мобилизацией на фронт. Например, на всем речном транспорте СССР число работников снизилось с 203,6 тыс. в апреле 1941 г. до 156,8 тыс. в октябре (Речники в обороне... 1967, с. 164). Так, по состоянию на 1 января 1942 г. в армию призвали 583 квалифицированных специалистов «Волготанкера». Общий недокомплект судовых команд по пароходству – 1121 человек (ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 28 об.). В тот же период недокомплект рядового и командного состава флота и пристаней НВРП составил 941 человек (ЦДНВО. Ф. 11418.

Оп. 1. Д. 6. Л. 24). Возникла угроза нарушения ритма работы флота и береговой инфраструктуры в военных условиях.

Еще в самом начале войны в жизнь начали проводиться соответствующие остроте момента мероприятия. СНК СССР разрешил 7 июля 1941 г. перевести на двухсменную вахту команды всех судов речного флота. Одновременно правительством разрешено привлекать к работе на судах женщин [Битва за нефть... 1985, с. 16–19]. Так, к завершению 1941 г. на флоте и береговых предприятиях НВРП работало 1950 женщин. К началу навигации 1942 г. их число возросло до 2707 (на 40 %) (ЦДНОВО. Ф. 11418. Оп. 1. Д. 16. Л. 10–11). На судах пароходства «Волготанкер» уже в навигацию 1942 г. трудилась 1371 женщина (32 % всего плавсостава). Из них 1220 женщин (или 89 %) были женами членов плавсостава (ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 29). В августе 1941 г. Астраханский окржком ВКП (б) принял решение о подготовке в течение сентября–ноября не менее 150 женщин по специальностям токарь, слесарь, электросварщик и пр. Одними из первых эти профессии стали осваивать жены рабочих и служащих Владимировского затона [История Астраханского края 2000, с. 741].

Не осталась в стороне и рыбная промышленность региона. В связи с призывом в армию мужчин тяжелым промыслом пришлось овладевать женщинам. Так, в осенней путине 1941 г. в низовьях Волги и Северном Каспии участвовало 5119 женщин, в том числе на морском лове – 2210. При этом производительность труда по сравнению с предыдущим мирным годом выросла на 57 %. Подобным же образом на крупнейшем в стране Астраханском рыбоконсервно-холодильном комбинате им. А. Микояна кадры пополнялись в основном за счет притока женщин. И там выработка на рабочего в 1941 г. по сравнению с 1940 г. выросла на 27 % [Шаховская, Болдырев, Пахомов 2015, с. 55–56]. В целом же на 1 января 1942 г. женщины составляли на комбинате 75 % от общего числа специалистов против 44 % в 1940 г. (Астраханский городской комитет обороны 2017, с. 259).

Но внимание было уделено привлечению к работе на судах речного флота не только жен, но и детей членов команд. Все это шло в русле мероприятий, проводимых созданным 30 июня 1941 г. Комитетом по учету и распределению рабочей силы при СНК СССР, а также издававшихся приказов наркоматами, в том числе речного флота [Гоманенко 2011, с. 85]. На некоторых судах стали трудиться целые семьи. Например, у механиков пароходов «Ваня-коммунист» и «Орел» И.К. Туманова и П.С. Шагалова все члены семьи заступили на трудовые вахты, на пароходе «Сократ» трудились члены семьи рулевого И.А. Дронова – жена, дочь и сын. Порой в состав экипажей входили не только взрослые дети речников, но и дети-подростки. Так, сын и дочь капитана парохода «Краснофлотец» Ф.Н. Чельшева – 14-летний Геннадий и 15-летняя Раиса – трудились матросом и рулевым [Битва за нефть... 1985, с. 18, 116]. Супружеские пары не редкостью были на постах бакенщиков Волжского бассейнового управления пути. Так, на

Водяновском перекате работали супруги Игольниковы, на Пичужинском – Капустины, на Верхне-Ахтубинском – Пряхины и т. д. (Речники в обороне... 1967, с. 30–31). Все эти примеры носили не единичный, а массовый характер. Однако во время боевых навигаций 1942 и 1943 гг. порой бывало, что вместе с гибелью судна в результате подрыва на mine, бомбовом ударе или артиллерийском обстреле гибли и целые семьи речников.

В целом в годы войны задействовалось несколько форм притока кадров: система государственных трудовых резервов; курсовая подготовка; индивидуально-бригадное обучение; трудовая мобилизация. Система государственных трудовых резервов была создана Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. Она предполагала формирование широкой сети ремесленных училищ и школ ФЗО, а также проведение ежегодного призыва молодежи для обучения рабочим профессиям, в том числе для подготовки специалистов морского и речного транспорта. Учебные заведения трудовых резервов финансировались за счет госбюджета и являлись одной из основных форм подготовки квалифицированных специалистов на протяжении всей войны. Через эту систему для НКРФ в 1942 г. училищами было подготовлено 8199 человек, а школами ФЗО – 4610 [Гоманенко 2011, с. 85–86, 93].

В свою очередь, постановлением секретариата ВЦСПС от 7 июля 1941 г. для домохозяйек и служащих, пришедших на производство, а также для неквалифицированных работников предусматривалось организовать на предприятиях и на транспорте соответствующие курсы и кружки как для повышения квалификации, так и для освоения вторых профессий. Курсовая форма обучения включала в себя курсы технического минимума, стахановские школы, курсы среднетехнического звена, курсы комсостава и т. д. Так, в 1941 г. по НВРП обучение прошли 3319 человек [Гоманенко 2011, с. 86–90].

Курсовая форма чаще всего подразумевала подготовку работников без отрыва от производства и отличалась массовостью и краткосрочностью. Однако основной формой подготовки кадров без отрыва от производства следует считать индивидуально-бригадное обучение, проводившееся непосредственно на рабочем месте путем прикрепления обучавшихся лиц к опытным и квалифицированным работникам. Тем не менее нехватка кадров ощущалась постоянно на протяжении всей войны.

Заключение

Таким образом, навигация 1941 г. проходила в сложных условиях начала Великой Отечественной войны. В частности, речной транспорт Волго-Каспия решал основные задачи по перевозке на фронт людского состава и военных грузов, а также перевозке раненых, населения, промышленности вглубь страны. Часть пароходов была мобилизована для воинских перевозок и передавалась ВМФ и другим военным организациям. Количество судов у пароходств и организаций по всей стране резко уменьшилось также и вследствие потерь. Мобили-

зация плавсредств влияла на объемы перевозок, которые нужно было увеличивать. Помимо этого, речной транспорт испытывал недостаток в кадрах. Приток рабочей силы происходил за счет разных форм, в том числе через систему подготовки кадров. Однако эта проблема сохранялась на протяжении всей войны.

Источники фактического материала

Астраханский городской комитет обороны... 2017 — *Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы*. Волгоград: Издатель, 2017. 280 с.

Волгари в боях... 1961 — *Волгари в боях за Сталинград*. Сталинград: Сталинградское книжное издательство, 1961. 86 с.

ГИММЗ «Сталинградская битва» — *Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва»*.

Речники в обороне ... 1967 — *Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве*. Волгоград: Нижне-Волжское книжное издательство, 1967. 79 с.

РГАСПИ — *Российский государственный архив социально-политической истории*.

РГАЭ — *Российский государственный архив экономики*.

ЦДНИВО — *Центр документации новейшей истории Волгоградской области*.

ЦГАСО — *Центральный государственный архив Самарской области*.

Библиографический список

Амусин 1997 — *Амусин Б.М. Использование речного транспорта на фронтовых речных и озерных бассейнах в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.* Калининград: Типография Калининградского ВВМУ, 1997. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01000625242>.

Битва за нефть... 1985 — *Битва за нефть: Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»)*. Куйбышев, 1985. 229 с.

Гоманенко 2011 — *Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг.* Saarbrücken: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2011. 256 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25756411>.

История Астраханского края 2000 — *История Астраханского края*. Астрахань: Изд-во АГПУ, 2000. 1122 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=22776294>.

Матишов, Афанасенко, Кринко, Курбат 2012 — *Матишов Г.Г., Афанасенко В.И., Кринко Е.Ф., Курбат Т.Г. Война. Юг. Перелом (лето 1942 — осень 1943 гг.)*. Ростов-н/Д.: Изд-во ЮНЦ РАН, 2012. 284 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=23779410>.

Пермяков 2002 — *Пермяков В. Опаленные Волгой*. Самара: Данглис, 2002. 449 с.

Шаховская, Болдырев, Пахомов 2015 — *Шаховская Л.С., Болдырев Н.Ю., Пахомов М.Е. Промышленность и транспорт Сталинграда и области в годы Великой Отечественной войны // Сталинградская битва — «решающий аргумент» Второй мировой войны (Волгоград, 30 января 2015 года): материалы научно-практич. конф.* Волгоград: Изд-во ВОУНБ им. М. Горького, 2015. С. 46–62. URL: http://www1.vounb.volgograd.ru/elibrary/book/kr_st.pdf.

References

Amusin 1997 — *Amusin B.M. Ispol'zovanie rechnogo transporta na frontovykh rechnykh i ozernykh basseynakh v Velikoi Otechestvennoi voine 1941–1945 gg.* [Use of river transport on front river and lake basins in the Great Patriotic War. 1941–1945]. Kaliningrad: Tipografiya Kaliningradskogo VVMU, 1997, 202 p. Available at: <https://search.rsl.ru/ru/record/01000625242> [in Russian].

Bitva za neft' 1985 — *Bitva za neft': Rechniki «Volgotankera» v bitve za neft', za Volgu i oborone Stalingrada (neopublikovannaya rukopis' veteranov parokhodstva «Volgotanker»)* [The Battle for Oil: River Transport Workers of «Volgotanker» in the Battle for Oil, the Volga and the Defense of Stalingrad (Unpublished Manuscript of Veterans of the Steamship Line «Volgotanker»)]. Kuibyshev, 1985, 229 p. [in Russian].

Gomanenko 2011 — *Gomanenko O. Nizhnevolskoe rechnoe parokhodstvo v Velikoi Otechestvennoi voine. 1940–1945 gg.* [Lower Volga River Steamship Line in the Great Patriotic War. 1940–1945]. Saarbrücken: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2011, 256 p. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25756411> [in Russian].

Istoriya Astrakhanskogo kraia 2000 — *Istoriya Astrakhanskogo kraia* [History of Astrakhan Region]. Astrakhan: Izd-vo AGPU, 2000, 1122 p. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=22776294> [in Russian].

Matishov, Afanasenko, Krinko, Kurbat 2012 — *Matishov G.G., Afanasenko V.I., Krinko E.F., Kurbat T.G. Voyna. Yug. Perelom (leto 1942 — osen' 1943 gg.)* [War. South. Fracture (Summer 1942 — Autumn 1943)]. Rostov-on-Don: Izd-vo YuNTs RAN, 2012, 284 p. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=23779410> [in Russian].

Permyakov 2002 — *Permyakov V. Opalennye Volgoi* [Scorched by the Volga]. Samara: Danglis, 2002, 449 p. [in Russian].

Shakhovskaya, Boldyrev, Pakhomov 2015 — *Shakhovskaya L.S., Boldyrev N.Ju., Pakhomov M.E. Promyshlennost' i transport Stalingrada i oblasti v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [Industry and Transport of Stalingrad and the Region during the Great Patriotic War]. In: *Stalingradskaya bitva — «reshayushchii argument» Vtoroi mirovoi voiny (Volgograd, 30 yanvarya 2015 goda): materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii* [The battle of Stalingrad — the «Decisive Argument» of the Second World War (Volgograd, 30 January 2015): materials of research and practical conference]. Volgograd: Izd-vo VOUNB im. M. Gorkogo, 2015, pp. 46–62. Available at: http://www1.vounb.volgograd.ru/elibrary/book/kr_st.pdf [in Russian].