

АДМИНИСТРАЦИЯ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
ЦЕНТР ПО ИЗУЧЕНИЮ СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ

ФГБУК «ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИСТОРИКО-МЕМОРИАЛЬНЫЙ
МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК «СТАЛИНГРАДСКАЯ БИТВА»

ВОЛЖСКО-КАСПИЙСКИЙ БАССЕЙН В 1942 — 1943 годах: ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОРЕННОГО ПЕРЕЛОМА В ВОЙНЕ

ТОМ 1

**БОЕВЫЕ НАВИГАЦИИ НА НИЖНЕЙ ВОЛГЕ
И СЕВЕРНОМ КАСПИИ
(1942 — 1943)**

Энциклопедический справочник

Под редакцией М. М. Загорулько



ВОЛГОГРАД
2019

Редакционная коллегия:

М. М. Загорулько, д-р экон. наук, проф. (отв. редактор); **А. Л. Бормотов**, канд. тех. наук;
А. И. Коломыткин; **Б. Г. Усик**, канд. ист. наук; **А. З. Шихатаров**,
О. Ю. Фирстков, **Е. Е. Литвиненко**

Авторы-составители:

В. В. Булатов, д-р ист. наук, доцент (отв. составитель);
О. А. Гоманенко, канд. ист. наук, доцент; **Е. Л. Головина**

Рецензенты:

С. Г. Сидоров, д-р ист. наук, проф.;
И. А. Лысенко, канд. экон. наук

В оформлении книги использованы из открытых источников:
фото и изображения: <https://yandex.ru>, <http://fleetphoto.ru>, <http://sovnavy-ww2.ho.ua>,
а также из фотоальбома «Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве»
(Волгоград: Нижне-Волжское книжное издательство, 1967)

Волжско-Каспийский бассейн в 1942—1943 годах: обеспечение
В67 коренного перелома в войне: Т. 1. Боевые навигации на Нижней Волге
и Северном Каспии (1942—1943): энциклопедический справочник /
под ред. М. М. Загорулько; Администрация Волгогр. обл.; Центр по
изучению Сталингр. битвы; ФГБУК «Гос. ист.-мемор. музей-заповедник
«Сталинградская битва». — Волгоград: Издатель, 2019. —
248 с. : ил.

ББК 63.3(2)622,12 + 63.3(2)622,9

Уважаемый читатель!

Подвиг советского воина в грандиозном Сталинградском сражении нельзя отделить от подвига работников водного транспорта, которые под бомбами и обстрелами противника доставляли для наших бойцов военную технику и боеприпасы, топливо и медикаменты, продовольствие и обмундирование. Это они эвакуировали раненых и мирное население, скот и промышленное оборудование. Победу нельзя отделить от подвига тружеников портов и пристаней, от подвига рабочих и инженерно-технических работников судоремонтно-судостроительных заводов и верфей, которые не только строили и ремонтировали суда, но и производили оружие и боеприпасы для фронта.

Ее нельзя отделить от подвига работников нефтебаз и нефтеперевалочных пунктов, сумевших в трудных условиях организовать хранение и перевалку нефтепродуктов. Ее нельзя отделить и от подвига тружеников рыбного хозяйства, которые поставляли продовольствие для наших бойцов и гражданского населения, патрулировали рейды и затоны. Они вместе с военными моряками Волжской военной флотилии, речниками и моряками гражданского флота осуществляли зенитное прикрытие волжских караванов от нападений с воздуха, участвовали в разминировании фарватеров, следили за правилами маскировки судов и береговых объектов.

Подвиг всех, кто был связан с Волгой, нельзя отделить от самой Волги. Эта Великая Река, взяв свое начало из небольшого, едва приметного ручейка на Валдайской возвышенности, постепенно превращается в мощную водную артерию, издревле определявшую и определяющую поныне повседневную жизнь, культуру, традиции и даже судьбу приволжских регионов. Битва за Волгу, как за самый главный рубеж обороны страны, длилась дольше, чем Сталинградская битва. По времени она охватила период с лета 1942 г. и почти до конца навигации 1943 г. и велась на протяжении 1,5 тыс. км вдоль водной магистрали — от Астраханского морского рейда до Куйбышевской области.

Это мы и постарались показать в предлагаемом энциклопедическом справочнике. Конечно, в нем отмечены не все работники водного транспорта и военные моряки, отличившиеся в битве за Волгу. Упомянуты не все речные суда, предприятия и организации водного транспорта, работавшие на Нижней Волге и Северном Каспии в период боевых навигаций 1942–1943 гг. Но работа будет продолжена.

Авторы-составители

Авторы-составители выражают искреннюю благодарность **Алексею Леонидовичу Бормотову** — специалисту исполнительной дирекции Общероссийского общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России», кандидату технических наук; **Виктории Валерьевне Кохендерфер** — главному хранителю фондов Государственного историко-мемориального музея-заповедника «Сталинградская битва», **Льву Яковлевичу Ларину** — исследователю Сталинградской битвы, заслуженному работнику культуры Российской Федерации; **Борису Вацагановичу Айрапетяну** — научному сотруднику Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации; **Людмиле Александровне Бетиной** — главному специалисту Государственного казенного учреждения Волгоградской области «Центр документации новейшей истории Волгоградской области», сотруднику Центра по изучению Сталинградской битвы; **Леле Владимировне Николаевой** — ведущему методисту Волгоградского муниципального учреждения культуры «Централизованная система городских библиотек», сотруднику Центра по изучению Сталинградской битвы, за предоставленные авторам-составителям материалы и консультации.

ЗАРЕВО НАД ВОЛГОЙ

В. В. Булатов, доктор исторических наук, доцент
О. А. Гоманенко, кандидат исторических наук, доцент

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ВОЛЖСКОГО ПУТИ

Протяженность основной сети водных магистралей страны — Волги, Оки и Камы — без притоков, каналов и рукавов составляет свыше 7000 км, причем до войны более 6500 из них были судоходны¹. Волжский путь издавна обеспечивал в навигационный период надежный товарообмен между территориями Европейской России и поддерживал российский экспорт. К Волге, ее пристаням, тяготели хлебные грузы из Заволжья и частично Правобережья, а также Кубани, Уфы и Оренбурга. Огромное значение волжский путь имел для лесного хозяйства и лесобрабатывающей промышленности Верхнего Поволжья и Камы. Пользовалась водной магистралью нефтяная промышленность Закавказья, Челекена и Северного Кавказа. Через Волгу устанавливалась связь и обмен между горно-металлургическими предприятиями Украины и Урала и т. д.²

Невозможно переоценить роль Волги в обеспечении военной мощи государства. Прежде всего, Волга из-за своей многоводности и протяженности уже представляет собой естественный рубеж, преодоление которого весьма затруднительно для любого противника. Нельзя не заметить и то, что все железные дороги, связывающие Европу с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, пересекают какую-либо из судоходных рек Волжско-Камского бассейна. Этот факт обусловил выгодное военно-географическое положение волжских городов³. Именно там с XIX века стала интенсивно складываться оборонная промышленность, а в годы Первой мировой войны на линию Волги перебазировался и ряд военных производств из западных регионов России⁴.

Такая «волжская военно-промышленная специализация» была закреплена в советский период. В годы индустриализации страна продолжила укреплять и наращивать военно-промышленный потенциал таких волжских городов, как Горький, Ульяновск, Куйбышев, Саратов, Сталинград, Астрахань и других, которые превратились в крупнейшие центры оборонной промышленности. К уже существовавшим заводам добавились новые крупные предприятия, часть которых целенаправленно сооружалась с возможностью применения технологий двойного назначения. То есть в случае необходимости они были способны быстро перейти на военное производство.

Например, сугубо военными, либо «предприятиями двойного назначения», на берегах Волги являлись: Горьковский авиационный завод № 21 (им. С. Орджоникидзе), Дзержинский завод взрывчатых веществ № 98, Горьковский машиностроительный завод № 92, судостроительный завод «Красное Сормово», Горьковский автомобильный завод, Куйбышевский завод ГС № 454, Ульяновский машиностроительный завод № 3 (им. М. М. Володарского), Саратовский авиационный завод № 292, Саратовский агрегатный завод № 614, Саратовский завод крекинга № 416, Сталинградский завод № 264 («Судоверфь»), Сталинградский завод № 221 («Баррикады»), Сталинградский тракторный завод им. Ф. Э. Дзержинского и многие, многие другие⁵.

Волжский водный путь в значительной степени компенсировал недостаточность существовавшей железнодорожной сети, которая могла бы дублировать перевозки по рекам бассейна. Например, к началу войны отсутствовали рокадные железные дороги. Строились они уже в период войны⁶. Накануне же Великой Отечественной войны годовой грузооборот Волги превышал суммарный годовой грузооборот 10 крупных железнодорожных магистралей⁷. По рекам бассейна непрерывно двигались самоходные суда, баржи и плоты. По Волге, Каме и их притокам тогда ходили 195 грузопассажирских пароходов и теплоходов, 114 пассажирских трамваев и катеров, 403 буксирных парохода, 210 буксирных рейдовых и вспомогательных катеров и 1400 непаровых судоводного только Наркомата речного флота СССР⁸.

¹ Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // ФГБУК «Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1. С. 1.

² См.: Булатов В. В., Загоруйко М. М. Водная магистраль Волга — Дон — Азовское море: нереализованные концессии. — Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2007. С. 27–32.

³ Конспект доклада командующего ВВФ... С. 4.

⁴ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 55. Д. 822. Л. 39.

⁵ См.: Оборонные предприятия СССР и России: в 2 т. — М.: Том, 2010.

⁶ Конспект доклада командующего ВВФ... С. 3.

⁷ Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2 изд., доп. — Волгоград: Издатель, 2001. С. 11.

⁸ Конспект доклада командующего ВВФ... С. 2.

«ТРАНЗИТНЫЙ» РЕГИОН

В довоенной Сталинградской области, куда входила и большая часть современной Волгоградской области, и вся территория современной Астраханской области, речные перевозки играли огромную роль. Нижний плес Волги от Камышина до Астрахани и дельта реки (то есть вся Нижняя Волга) полностью находились в ее пределах. Через Мариинскую и Северо-Двинскую водные системы, через уже имевшийся Беломорско-Балтийский канал им. И. В. Сталина и канал Волга – Москва, Волга получила выход на крупнейшие порты – Ленинград, Москву и Архангельск. Таким образом, регион имел непрерывный воднотранспортный выход в северном направлении на столицу, на Балтийское и Белое моря, а южные пределы области омывались Каспийским морем⁹. В результате же постройки в Иране Трансперсидской железнодорожной магистрали, водный путь из Балтики и северных морей получил сухопутное продолжение к берегам Персидского залива и Индийского океана¹⁰.

Через Сталинградскую область, как через транзитный транспортный коридор, следовали важнейшие народно-хозяйственные грузы: нефть, лес, уголь. Так, с Верхней Волги и Камы шел лес, который доставлялся плотами или на судах. Частично он использовался предприятиями деревообрабатывающей промышленности Сталинграда и Астрахани. Основная же часть переваливалась в Сталинграде на железную дорогу и далее следовала на Украину и в Донбасс. Некоторые его объемы поступали в порты Черного и Азовского морей для экспорта. В обратном направлении шел донецкий каменный уголь. Его доставляли по железной дороге до станции Сарепта около Сталинграда и перегружали на баржи для отправки в промышленные центры Волжско-Камского бассейна. Важнейшим грузом была нефть Баку. По Каспийскому морю крупнотоннажные танкеры пароходства «Касптанкер» подвозили нефтепродукты к Астраханскому морскому рейду, где их перекачивали в морские нефтеналивные баржи рейдового флота пароходства «Рейдтанкер». Затем этот флот доставлял груз к Астраханскому речному порту для перекачки в речные нефтеналивные баржи пароходства «Волготанкер». Из Астрахани топливо шло уже в порты Волги и Камы. Масштабы транзита были огромными. Так, в 1939 г. через Сталинградскую область проследовало 84% всего объема нефти, перевезенной речным транспортом РСФСР¹¹.

Но если нефтепродукты, уголь и лес были для региона транзитными грузами, то непосредственно из самой Сталинградской области шли потоки таких важнейших продуктов пищевой отрасли, как поваренная соль, хлеб, рыба, продукция бахчей и огородов. Например, соль с озера Баскунчак сначала переправлялась по железной дороге к солонкам Бассольтреста около Владимировки, откуда затем транспортировалась по Волге. На долю Сталинградской области к 1940 г. приходилось 85% всего количества поваренной соли, перевезенной в РСФСР речным флотом¹².

Другим важнейшим грузом местного производства была рыба, добывавшаяся местными рыбными хозяйствами. Наиболее крупными из них были хозяйства Астраханского округа. Они вели морской лов в Каспийском море и речной лов в дельте Волги. Объемы их добычи также обладали большим удельным весом в рыбном хозяйстве СССР. Еще в до-революционный период 56% всего общероссийского улова приходилось на Каспийский бассейн. Самым важным в бассейне считался Волго-Каспийский район, который охватывал дельту Волги, нижнее течение реки Урал и северную часть Каспия¹³. С начала 1920-х гг. промысловые участки в значительной степени эксплуатировались Волго-Каспийским государственным рыбопромышленным трестом. До войны в области находилась мощная производственная база Народного комиссариата рыбной промышленности СССР. Одних только предприятий союзного подчинения насчитывалось 55. В их число входили судостроительный завод и судоремонтные базы, бондарные и лесотарный заводы, рыбоконсервно-холодильный комбинат, сетевязальная фабрика, береговые и плавучие рыбозаводы и пр.¹⁴ Кроме того, в области работали еще 2 крупных объединения – Рыбакколхозцентр и Сталинградский рыбтрест. Рыбакколхозцентр объединял 104 рыбколхоза. Эта организация работала в 5 районах Астраханского округа и в Астрахани. Сталинградский рыбтрест работал почти по всей области, включая 3 района Астраханского округа. Всего в структуру входили 44 рыбколхоза, которые вели свои ловецкие операции на Волге и на Дону¹⁵.

В регионе базировались управления 4 крупных судовладельцев, находившихся в ведении народных комиссариатов речного и морского флота СССР (НКРФ и НКМФ):

⁹ Сталинградская область. – Сталинград: Обл. кн. изд-во, 1940. С. 132.

¹⁰ Конспект доклада командующего ВВФ... С. 1.

¹¹ Сталинградская область... С. 132–134, 140.

¹² Там же. С. 140.

¹³ Загоруйко М. М., Булатов В. В. Наркомземовские концессии: сельское хозяйство и водные промыслы. – Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2010. С. 263–264.

¹⁴ ГАВО. Ф. Р-686. Оп. 28. Д. 7. Л. 4–5.

¹⁵ Сталинградская область в цифрах. Статистический справочник. – Сталинград, 1940. С. 20–21.

- 1) Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ (Управление в Сталинграде),
- 2) Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер» НКРФ (Управление в Астрахани),
- 3) пароходства рейдового нефтеналивного флота «Рейдтанкер» НКМФ (Управление в Астрахани),
- 4) Бассейнового управления рейдового технического флота Каспийского моря («Рейдтехфлот») НКМФ (Управление в Астрахани).

Пароходства, помимо плавсредств, имели также береговую инфраструктуру — порты, пристани, нефтебазы и т. д. За каждым из пароходств были закреплены крупные судоремонтно-судостроительные предприятия. 5 предприятий были закреплены за НВРП, 3 предприятия — за «Волготанкером». За «Рейдтанкером» были закреплены 2 предприятия и, кроме того, у него имелась собственная верфь. «Рейдтехфлот» отвечал за производство дноуглубительных работ и работ по намыву территорий. Он занимался созданием акваторий портов, производством промеров и проектно-изыскательскими работами по дноуглублению и удлинению морских путей, а также организацией, ремонтом и содержанием маяков на подходных морских каналах. НВРП, «Рейдтанкер», «Волготанкер» и «Рейдтехфлот» сыграли важнейшую роль в Великой Отечественной войне в целом и Сталинградской битве в частности. Возглавлял НВРП в период битвы на Волге Ф. Г. Коченин. Начальником пароходства «Волготанкер» являлся Н. С. Ромащенко. Начальником пароходства «Рейдтанкер» был Н. П. Логинов.

Заводы, верфи и судоремонтные мастерские наркоматов морского флота, речного флота, рыбной промышленности и судостроительной промышленности СССР обеспечивали судостроение и судоремонт на Нижней Волге и Северном Каспии. Крупнейшими из них были:

- 1) Красноармейский судоремонтный завод НКРФ СССР в пос. Красноармейск;
- 2) Сталинградский судоремонтный завод НКРФ СССР в пос. Красная Слобода;
- 3) судоремонтные мастерские НКРФ СССР во Владимировском затоне в пос. Петропавловка Астраханского округа;
- 4) судостроительная верфь «Рейдтанкера» НКМФ СССР в Астрахани;
- 5) судостроительная верфь им. С. М. Кирова НКРП СССР в Астрахани;
- 6) моторостроительный завод «Рыбосудомотор» НКРП СССР в Астрахани;
- 7) судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого НКРФ СССР в Астрахани;
- 8) судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ СССР в Астрахани;
- 9) судоремонтный завод им. Артема Сергеева НКРФ СССР в Астрахани;
- 10) судоремонтный завод им. И. В. Сталина (завод № 638) НКРФ СССР (затем — НКСП СССР) в Астрахани;
- 11) судоремонтный завод им. К. Маркса НКМФ СССР в Астрахани;
- 12) судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала НКРФ СССР в Астрахани;
- 13) судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина НКРФ СССР в Астрахани;
- 14) судостроительный завод № 264 («Судоверфь») НКСП СССР (затем — Народного комиссариата танковой промышленности СССР — НКТП СССР) в пос. Красноармейск.

НАВИГАЦИЯ 1941 г.

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 Днепробугского 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 Днепру¹⁶.

В июле—августе 1941 г. тяжелые бои развернулись в бассейне Днепра. На этой важнейшей для Украины и Белоруссии водной магистрали работали тогда свыше 2 тыс. судов, имелось множество хорошо оборудованных портов. За первые два месяца войны днепровские речники эвакуировали десятки тысяч семей советских граждан и тысячи тонн промышленного оборудования, доставляли продовольствие и нефтепродукты для обороняющихся частей Красной Армии, обслужили сотни переправ в

¹⁶ Шапков З. А. Боевой подвиг речников //Болгары в боях за Сталинград. — Сталинград Сталинградское кн. изд-во, 1961. С. 14—15.

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 Запорожья¹⁷.

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 («Дорога жизни»). Этот путь от ледостава до ледостава обслуживали речники. Они перевезли по Ладоге свыше 1 млн т грузов и 900 тыс. защитников и жителей Ленинграда¹⁸.

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, прибывающих на пристани Калинин, Большая Волга, Коломна, Рязань и т. д. 19 октября 1941 г. Москва объявляется 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.¹⁹.

Тяжелые испытания в первую военную навигацию выпали на долю речников Дно-Кубанского речного пароходства. 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 в х. 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 баржи²⁰.

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», «Лаба» и др. — шли в первом эшелоне, невзирая на 9-бальный зимний шторм и огонь противника²¹. 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:

НВРП — 651 ед. флота (без дебаркадеров), в т. ч.: самоходный флот — 206 ед., несамоходный флот — 445 ед.²²;

«Волготанкер» — 354 ед. флота, в т. ч.: самоходный флот (буксирный флот или тяга) — 116 ед., несамоходный флот (баржи или тоннаж) — 238 ед.²³;

«Рейдтанкер» имел в своем составе 122 судна общей грузоподъемностью 240 тыс. т²⁴.

¹⁷ Шапков С. А. Боевой подвиг речников... С. 15.

¹⁸ Там же. С. 16, 18.

¹⁹ Там же. С. 18–19.

²⁰ Там же. С. 19–20.

²¹ Там же. С. 20–21.

²² Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011. С. 198.

²³ Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 5.

²⁴ Матвишов Г. Г., Афанасенко В. И., Кричко Е. Ф., Курбат Т. Г. Война. Юг. Перелом (лето 1942 — осень 1943). — Ростов-на-Дону: Изд-во ЮНЦ РАН, 2012. С. 127.

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

- 1) перевозки на фронт людского состава;
- 2) перевозки на фронт продуктов, фуража, боеприпасов, вещевого снабжения, строительных материалов, горючего и т. д.;
- 3) перевозки раненых с фронта в глубь страны вплоть до Молотова (Перми);
- 4) перевозки эвакуируемых войсковых тыловых учреждений;
- 5) эвакуация промышленности;
- 6) эвакуация населения в глубь страны вплоть до Молотова;
- 7) обеспечение флотом наплывных переправ²⁵.

Практически сразу же стали предприниматься чрезвычайные меры. Решением 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 ВМФ по первому же их требованию. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 6 ноября 1941 г. на военизированное положение переводились транспортные и промышленные суда, приписанные к портам Нижней Волги²⁶.

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 гражданский флот по количеству сократился на четверть, по мощности — на 17%; несамоходный — на треть, а по тоннажу — на 18%. В Сталинграде, например, для транспортировки эвакогрузов задействовался внутригородской речной транспорт. Были мобилизованы 9 самоходных и 16 несамоходных судов, принадлежавших различным организациям и предприятиям города²⁷.

Вместо пополнения флота пришло перераспределение судов между пароходствами. Что же касается поступления новых судов, то его практически не было. С июля 1941 г. судоремонтные и судостроительные предприятия НКРФ почти 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 продукции²⁸. Однако с завершением навигации 1941 г., в принятой Постановлением ГКО № 992сс от 4 декабря 1941 г. программе военного судостроения и капитального ремонта боевых кораблей на 1942 г. предусматривалось также строительство и окончание постройки вспомогательных судов для Военно-Морского Флота. Имелись в виду:

- а) морские буксиры мощностью 200 л. с. (22 ед.);
- б) речные буксиры мощностью 150 л. с. (2 ед.);
- в) морские наливные баржи грузоподъемностью 100 и 400 т (39 ед.);
- г) морские сухогрузные баржи грузоподъемностью 150, 250, 400 и 500 т²⁹.

Эти суда вполне могли быть задействованы и пароходствами Волжско-Каспийского бассейна. А уже в следующем 1942 г. ГКО принял постановление № 2050с (от 16 июля 1942 г.) «О плане судостроения речного флота в 1942 г. и мерах его обеспечения». План затрагивал строительство для речников барж и самоходных судов. В частности, для Волжско-Камского бассейна на 1942 г. был утвержден план:

- а) постройки речных деревянных барж общей грузоподъемностью 142 500 т;
- б) достройки 38 металлических барж и 38 самоходных судов (пароходов и газоходов).

Дополнительно на НКРФ была возложена обязанность по развертыванию на своих предприятиях в течение 1942 г. подготовительных работ по постройке буксирных пароходов мощностью 400—500 л. с. и буксирных деревянных катеров мощностью до 100 л. с.³⁰

В тот же день — 16 июля 1942 г. — ГКО принял еще одно постановление. Оно определяло план строительства деревянных и железобетонных (!) судов для Каспийского бассейна на 1942—1943 гг. Так, постановление утвердило:

- а) план закладки морских деревянных нефтеналивных и сухогрузных судов в количестве 155 ед. общей грузоподъемностью 41 200 т;
- б) план закладки железобетонных сухогрузных и нефтеналивных барж в количестве 37 ед. общей грузоподъемностью 19 500 т;

²⁵ Конспект доклада командующего ВВФ... С. 3.

²⁶ *Гоманенко О.* Нижневолжское речное пароходство... С. 53—54.

²⁷ Там же. С. 57.

²⁸ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 124. Д. 11. Л. 11, 12.

²⁹ Там же. Ф. 644. Оп. 1. Д. 16. Л. 11.

³⁰ Там же. Д. 44. Л. 172, 178.

в) план закладки 16 буксиров общей мощностью 6400 л. с.³¹

Однако все эти постановления касались 1942 и 1943 гг., а в 1941 г. имевшие место 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 тыс. т донецкого угля. Для этой операции СНК своим решением передал НВРП все принадлежавшие другим организациям суда мощностью свыше 50 л. с. и грузоподъемностью более 50 т³².

В свою очередь баржи «Волготанкера» были задействованы в октябре 1941 г. для перевозки 8 тыс. автомашин с заводским оборудованием, которые пришли из Москвы в Горький. Судами с достаточной площадью палуб для транспортировки автомобилей далее вниз по Волге работавшее там Верхне-Волжское речное пароходство не располагало. Тогда автомобили пришлось размещать на палубах нефтеналивных барж «Волготанкера», пришедших порожними после разгрузки в пунктах Верхней Волги. Только за 2 недели на них из Горького было эвакуировано 3500 машин³³.

Приходилось срочно решать и проблему эвакуации огромных масс людей. К началу ноября на пристанях Волжского бассейна скопилось около 600 тыс. чел., эвакуированных из захваченных врагом регионов СССР или направлявшихся к новым местам работы в связи с гигантским перемещением промышленности на восток. Здесь пароходствам пришлось работать даже в условиях ледостава³⁴.

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°C) температурами и сильными снегопадами. Это привело к быстрому нарастанию льда на судах и осложнило их своевременный уход в затоны³⁵. 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. т 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 отстоя³⁶.

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 навигации³⁷.

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

1) Нижне-Волжское речное пароходство перевезло свыше 2400 тыс. т различных грузов (соль, хлеб, уголь, минеральные стройматериалы, металл, лес и пр.), а также почти 9500 тыс. пассажиров³⁸;

2) «Волготанкер» (при совместной работе с пароходством «Рейдтанкер») перевез 7828,8 тыс. т нефтепродуктов. Из этого объема 7130,2 тыс. т нефтепродуктов были

³¹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 44. Л. 156.

³² Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 54.

³³ Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара: ООО ТМ «Данглис», 2002. С. 90.

³⁴ Битва за нефть: Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985. С. 14.

³⁵ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 2.

³⁶ Битва за нефть... С. 15.

³⁷ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 846. Л. 259 об.

³⁸ Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 199, 201.

вывезены из Астрахани вверх по Волге, а остальные 698,6 тыс. т пароходство вывезло из других пунктов. При этом навигационный план вывоза на 1941 г. составлял 9 млн т. Соответственно, навигационный план 1941 г. был выполнен «Волготанкером» на 87%³⁹.

ПРОБЛЕМА КАДРОВ

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 октябре⁴⁰. Так, по состоянию на 1 января 1942 г., в армию призвали 583 квалифицированных специалистов «Волготанкера». Общий недокомплект судовых команд по пароходству вырос в 1121 чел.⁴¹ В тот же период недокомплект рядового и командного состава флота и пристаней НВРП составил 941 чел.⁴² 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 2-сменную вахту команды всех судов речного флота. Одновременно правительство разрешило привлекать к работе на судах женщин⁴³. 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%)⁴⁴. На судах пароходства «Волготанкер» уже в навигацию 1942 г. трудилась 1371 женщина (32% всего плавсостава). Из них 1220 женщин (или 89%) были женами членов плавсостава⁴⁵. В августе 1941 г. Астраханский окружком 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 затона⁴⁶.

Не осталась в стороне и рыбная промышленность Волго-Каспия. В связи с призывом в армию мужчин тяжелым промыслом пришлось овладевать женщинам. Так, в осенней путине 1941 г. в низовьях Волги и на Северном Каспии участвовало 5119 женщин, в т. ч. 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%⁴⁷. В целом же на 1 января 1942 г. женщины составляли на комбинате 75% от общего числа специалистов против 44% в 1940 г.⁴⁸

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 наркоматами приказов⁴⁹. 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 рулевым⁵⁰. Не редкостью на постах бакенщиков Волжского бассейнового управления пути были супружеские пары. Так, на Водяновском перекате работали супруги Игольниковы, на Пичужинском – Капустины, на Верхне-Ахтубинском – Пряхины и т. д.⁵¹ Все эти примеры носили не единичный, а массовый характер. Однако во время

³⁹ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53. Л. 94.

⁴⁰ Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 85.

⁴¹ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 28 об.

⁴² ЦДНИВО. Ф. 11418. Оп. 1. Д. 6. Л. 24.

⁴³ Битва за нефть... С. 16–19.

⁴⁴ ЦДНИВО. Ф. 11418. Оп. 1. Д. 6. Л. 24 об.; Д. 16. Л. 10–11.

⁴⁵ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 29.

⁴⁶ История Астраханского края: монография. – Астрахань: Изд-во Астраханского государственного педагогического института, 2000. С. 741.

⁴⁷ 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: материалы научно-практической конференции, Волгоград, 30 января 2015 года. – Волгоград, 2015. С. 55–56.

⁴⁸ Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. – Волгоград: Издатель, 2017. С. 259.

⁴⁹ Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 85.

⁵⁰ Битва за нефть... С. 18, 116.

⁵¹ См.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. – Волгоград: Ниж.-Волж. кн. из-во, 1967.

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:

- а) система государственных трудовых резервов;
- б) курсовая подготовка;
- в) индивидуально-бригадное обучение;
- г) 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 т. ч. 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 чел., а школами ФЗО – 4610⁵².

В свою очередь Постановлением секретариата ВЦСПС от 7 июля 1941 г. для домохозяек 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 чел.⁵³ 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. Правила такой подготовки были определены постановлением СНК от 21 мая 1942 г. «Об организации на предприятиях индивидуального и бригадного ученичества». Так, в период военного времени разрешалось принимать на предприятия подростков 14–16 лет для обучения и работы. Для них устанавливался 6-часовой рабочий день. Сроки обучения составляли, как правило, 1–2 месяца. Применялись и меры принудительного характера. 13 февраля 1942 г. Президиум Верховного Совета СССР издал Указ «О мобилизации на период военного времени трудоспособного городского населения для работы на производстве и строительстве». Мобилизации подлежали мужчины в возрасте от 16 до 55 лет и женщины от 16 до 45 лет, но не подлежали лица 16–18 лет, призванные в школы ФЗО, ремесленные и железнодорожные училища. Не подлежали мобилизации и женщины, имевшие детей до 8 лет⁵⁴.

За навигацию 1942 г. для пароходства «Волготанкер» через курсы было подготовлено 250 чел. Еще 255 чел. добавили ремесленные училища и школы ФЗО. Однако, кроме того, «было привлечено в качестве матросов и коков 616 чел.»⁵⁵. Не исключено, что под словом «привлечено» и имелась в виду трудовая мобилизация. Другим примером в вопросе притока кадров является Астраханский рыбоконсервно-холодильный комбинат им. А. Микояна НКРП СССР. Там в 1943 г. индивидуально-бригадное обучение и стахановские школы прошли 1080 чел. (из них 987 женщин). В свою очередь, на Астраханской судостроительной верфи им. С. М. Кирова НКРП СССР такую же подготовку прошли 208 чел. (из них 100 женщин)⁵⁶.

Мероприятия по разрешению кадровой проблемы на водном транспорте завершал Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 мая 1943 г. «О введении военного положения на морском и речном транспорте». Он принял на себя все положения Указа «О введении военного положения на всех железных дорогах» от 15 апреля 1943 г. Согласно указу все работники водного транспорта считались мобилизованными и закрепленными на весь период войны для работы на транспорте. По степени своей ответственности они были приравнены к военнослужащим Военно-Морского Флота⁵⁷. Тем не менее нехватка кадров продолжала ощущаться постоянно.

⁵² Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 85–86, 93.

⁵³ Там же. С. 86–90.

⁵⁴ Там же. С. 90–91.

⁵⁵ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1, Д. 41. Л. 21 об.

⁵⁶ История Астраханского края... С. 749.

⁵⁷ Битва за нефть... С. 88.

НАЧАЛО НАВИГАЦИИ 1942 г.: ФРОНТ ПРИБЛИЖАЕТСЯ

Навигация 1942 г. на Волге отличалась от предыдущей. Сначала различия внесла погода. Навигация была открыта 21 апреля (в 1941 г. — 3 апреля). Такое позднее открытие объяснялось долгими холодами как в верхнем течении Волги, так и в ее низовьях. Весной 1942 г. первые подвижки льда на участке Астрахань — Сталинград начались 10 апреля. 17 апреля начался ледоход. К 21 апреля Волга от Астрахани до Енотаевска очистилась ото льда, однако выше по течению все еще наблюдался редкий и местами средний ледоход. Подобным же образом и закрытие навигации в силу более раннего появления льда и ледостава произошло раньше, чем в предыдущую навигацию. В результате навигация длилась:

а) в районе Сталинграда: в 1941 г. — 223 дня, в 1942 г. — 194 дня;

б) в районе Астрахани: в 1941 г. — 236 дней, в 1942 г. — 221 день⁵⁸.

Главное же отличие двух навигаций заключалось в том, что работа флота в навигацию 1942 г. на Нижней Волге велась уже в прифронтовой полосе, а кое-где — и на линии огня.

С началом войны роль Волги возрастала, а в 1942 г. волжскому водному транспорту стало придаваться не просто особое, а исключительное значение. Об этом говорило постановление ГКО № 1580с от 12 апреля 1942 г. «О неотложных мерах по открытию навигации 1942 г. по Волге». В Москве были крайне обеспокоены неудовлетворительным, по мнению ГКО, осуществлением Наркоматом речного флота мероприятий по открытию навигации. Прежде всего указывалось на отставание от графиков производства ремонта судов, особенно по Средне-Волжскому и Камскому речным пароходствам. По тому же поводу в постановлении затрагивалось и Нижне-Волжское речное пароходство. ГКО потребовал у него закончить ремонт 53 пароходов и 63 барж⁵⁹.

Указывалось и на плохо организованную работу по спасению от весеннего ледохода замерзших в случайных пунктах и на плесе 1300 судов Волжских пароходств. Принимавшиеся НКРФ меры по спасению судов признавались явно недостаточными. По Нижне-Волжскому пароходству ответственность за подготовку флота к навигации и спасение судов в период ледохода весной 1942 г. была возложена на его начальника Ф. Г. Коченина⁶⁰. Тем не менее несколько судов НВРП, зимовавших посередине Волги, все же потерпели крушения от весеннего ледохода: 11 получили повреждения, а 3 судна затонули⁶¹.

12 апреля 1942 г. к руководству Сталинградской области, начальникам НВРП и «Волготанкера» с телеграммой обратился сам председатель ГКО И. В. Сталин. Он опять сфокусировал внимание на неудовлетворительном состоянии дел с ремонтом флота. Дополнительно он указал на необеспеченность пристаней Астрахань и Сталинград грузчиками, а также на то, что со складов речного порта Сталинграда еще с прошлой навигации так и не было вывезено 28 тыс. т различных грузов. Сталин потребовал у руководителей Сталинградской области оказать Нижне-Волжскому пароходству помощь как в окончании судоремонта, так и в вывозе грузов. Он потребовал закрепить на весь период навигации за Сталинградским и Астраханским речными портами по 700 грузчиков. Далее он распорядился проконтролировать готовность причалов к приему и разгрузке судов, особенно готовность емкостей к приему нефти в Сталинграде и организацию ее налива в Астрахани. У областных властей председатель ГКО потребовал оказать практическую помощь Нижне-Волжскому речному пароходству и пароходству «Волготанкер» в деле вывоза нефти, соли, хлеба и других грузов в течение всей навигации 1942 г., «учитывая исключительное значение в перевозках Нижней Волги в условиях войны»⁶².

Не случайным в этой связи было создание 14 февраля 1942 г. Транспортного комитета при ГКО. Его возглавил лично И. В. Сталин, а в составе членов комитета среди прочих лиц были нарком морского флота П. П. Ширшов и нарком речного флота З. А. Шашков. Комитет создавался с целью централизации управления транспортной системой страны, координации работы всех видов транспорта и контроля над перевозками военных и хозяйственных грузов⁶³.

В начале навигации речные пароходства Нижней Волги имели на своем балансе:

НВРП — 653 ед. флота (без дебаркадеров), в т. ч.: самоходный флот — 205 ед., не- самоходный флот — 448 ед.⁶⁴

⁵⁸ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 1.

⁵⁹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 29. Л. 29.

⁶⁰ Там же. Л. 29—30.

⁶¹ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 846. Л. 259 об.

⁶² РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 29. Л. 38.

⁶³ Великая Отечественная война 1941—1945 годов: в 12 т. Т. 11. Политика и стратегия Победы: стратегическое руководство страной и Вооруженными Силами СССР. — М.: Кучково поле, 2015. С. 105.

⁶⁴ Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 198.

«Волготанкер» — 380 ед. флота, в т. ч.: самоходный флот — 141 ед., несамоходный флот — 239 ед.⁶⁵

Таким образом, флот обоих пароходств и по тяге, и по тоннажу практически сохранился на уровне предыдущей навигации.

Особое внимание было сосредоточено на организации вывоза нефтепродуктов для сражающегося фронта и народного хозяйства из Баку, Махачкалы, Красноводска и Ширины (Казахстан) на Астрахань. Далее согласно постановлению ГКО № 1661с от 26 апреля 1942 г. из Астрахани вверх по Волге и Каме требовалось вывезти 9 млн т. Из них 1400 тыс. т предназначалось к разгрузке или перевалке на железную дорогу в Сталинграде. Остальные объемы должны были проследовать на различные пристани на Волге, Каме и других реках вплоть до Москвы (через канал Волга — Москва) и Молотова (Перми). Учитывая же как вывоз нефтепродуктов из Астрахани вверх по Волге, так и их вывоз из других пунктов на реках Волжско-Камского бассейна, общий объем перевозки нефтепродуктов на навигацию 1942 г. был определен ГКО в 9 700 тыс. т.⁶⁶

Для обеспечения выполнения этого плана ГКО обязал НКМФ произвести дноуглубительные работы в портах Баку, Махач-Кала, Красноводск и на Волго-Каспийском канале, а также задействовать на линии Махач-Кала — Астрахань 5 наливных барж пароходства «Рейдтанкер». Помимо этого, морское ведомство во главе с наркомом П. П. Ширшовым обязывалось:

а) использовать крупнотоннажные танкеры (пароходства «Касптанкер») в летний период исключительно на линии Баку — Астраханский морской рейд;

б) увеличить на Астраханском морском рейде норму перелива нефтепродуктов из танкеров «Касптанкера» в рейдовые баржи «Рейдтанкера» на 10% по сравнению с 1941 г.;

в) сократить время выкачки нефтепродуктов из рейдовых барж в Астраханском речном порту и т. д.⁶⁷

В свою очередь НКРФ во главе с наркомом З. А. Шашковым должен был обеспечить техническую скорость буксирной тяги с грузом вверх по Волге на уровне 120 км в сутки и перевезти в навигацию не менее 70% нефтепродуктов маршрутными караванами (так называемая «маршрутизация» нефтеперевозок). Это означало, что нефтекараванам следовало идти по конкретно определенному маршруту безостановочно, при этом снабжение судов топливом, продовольствием, водой и необходимыми материалами должно было производиться на ходу, без остановок и в строго определенных пунктах.⁶⁸

Судоремонтно-судостроительные предприятия НКРФ переводились на круглосуточную работу по производству навигационного и профилактического ремонта нефтештормов. Кроме того, им предписывалось к 1 августа 1942 г. закончить постройку и сдать в эксплуатацию 6 металлических нефтеналивных барж (3 баржи общей грузоподъемностью 2400 т — к 1 июля и 3 баржи общей грузоподъемностью 2400 т — к 1 августа). В свою очередь Сталинградский завод № 264 («Судоверфь») Народного комиссариата танковой промышленности СССР обязан был к 1 июля 1942 г. достроить и сдать НКРФ 2 нефтеналивные речные баржи.⁶⁹

На плавсостав нефтекараванов речного флота Волжско-Камского бассейна, следовавших на расстояние не менее 1000 км, решено было распространить действие Постановления СНК СССР № 317 от 11 марта 1942 г. «Об обеспечении продуктами питания в пути следования поездных бригад». С 1 мая 1942 г. каждому члену судовой команды разрешалось (дополнительно к норме по карточкам) ежедневно приобретать за деньги в период следования по маршруту:

хлеба — 400 г,
колбасы — 100 г,
сахара — 20 г,
табака — 20 г.⁷⁰

Для успеха поставок нефтепродуктов Постановлением № 1661с от 26 апреля 1942 г. было принято много других решений, для чего задействовались и другие ведомства — Главнефтебывт при СНК СССР, Наркомат путей сообщения СССР, Наркомат нефтяной промышленности СССР, Наркомат судостроительной промышленности СССР и др. Особо пристальное внимание уделялось согласованности операций «Рейдтанкера»,

⁶⁵ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 6.

⁶⁶ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 32. Л. 15–17.

⁶⁷ Там же. Л. 19–20.

⁶⁸ Там же. Л. 21.

⁶⁹ Там же. Л. 22.

⁷⁰ Там же.

«Волготанкера» и Астраханской конторы Главнефлесбыта на Астраханском узле. Именно там переплетались Каспийская и Волжская нефтяные коммуникации, а от Астраханского морского рейда (на Северном Каспии) и Волго-Каспийского канала до Астраханского речного порта в неразрывной связке работали главные нефтеперевозчики Волго-Каспия: пароходства «Касптанкер», «Рейдтанкер» и «Волготанкер», которые тесно сотрудничали с подразделениями Главнефлесбыта при СНК СССР.

В вопросе ремонта нефтесбыта Постановление ГКО № 1661с устранило ведомственные границы между предприятиями судостроительно-судоремонтного комплекса Астрахани: судостроительно-судоремонтным заводом им. В. И. Ленина НКРФ СССР, судоремонтным заводом им. К. Маркса НКМФ СССР и судоремонтным заводом им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ СССР. Их директорам отныне предписывалось производить работы по ремонту нефтеналивного тоннажа, тяги и перекаченных средств нефтеперевалочных баз в первую очередь. То есть отныне этим работам отдавался приоритет перед другими работами, в т. ч. и спецзаказами, независимо от ведомственной принадлежности заказчика⁷¹.

Дополнительно к мерам по улучшению питания плавсостава нефтекараванов последовали и другие мероприятия стимулирующего характера. Тем же постановлением ГКО с 1 мая 1942 г. вносились изменения в прежнюю систему оплаты труда плавсостава морского и речного флота, введенную до войны постановлениями СНК СССР № 572 от 29 апреля 1939 г. и № 835 от 9 июня 1939 г. Были отменены те пункты постановлений правительства, где говорилось об удержании 20% и 10% из основных окладов членов судовых команд в случае невыполнения судном месячного плана. При этом ГКО поручил своему члену Л. М. Кагановичу и первому секретарю ВЦСПС Н. М. Швернику совместно с председателем Госплана СССР, наркомом морского и речного флота выработать и представить в ГКО свои предложения по упорядочению заработной платы плавсостава и работников береговой инфраструктуры. Также они должны были представить предложения и по премированию плавсостава, включая руководящих работников речного и морского ведомств. В то же время постановлением ГКО был сразу же утвержден порядок премирования плавсостава, руководящих и оперативных работников морского и речного флота, а также нефтесбыта за выполнение и перевыполнение ими плана нефтеперевозок и сокращение времени стоянки нефтесбыта в портах и на рейдах⁷².

Тем временем уже к началу апреля 1942 г. в низовьях Волги на одних только нефтебазах скопилось и ожидало вывоза свыше 1 млн т горючего. В Астрахани стояли наготове баржи, загруженные 300–400 тыс. т нефтепродуктов⁷³. Однако по причине позднего начала навигации в апреле 1942 г. из Астрахани удалось отправить только 193,8 тыс. т, что было намного меньше, чем за тот же период прошлого года, когда было отправлено 1 098 300 т⁷⁴. В мае ГКО потребовал интенсификации нефтеперевозок из Астрахани. В новом постановлении № 1752сс от 14 мая 1942 г. был увеличен план вывоза нефтепродуктов из Астрахани вверх по Волге на май и июнь месяцы. Теперь надо было вывезти 1900 тыс. т в мае (ранее планировалось 1650 тыс. т) и 1700 тыс. т в июне (ранее планировалось 1 300 тыс. т)⁷⁵.

С целью координации действий моряков, речников, нефтяников и осуществления оперативного руководства ГКО сроком на 2 месяца откомандировал на юг группу своих уполномоченных. В нее вошли нарком морского флота П. П. Ширшов, нарком речного флота З. А. Шашков (оба члены Транспортного комитета при ГКО) и начальник Главнефлесбыта при СНК СССР Я. С. Широков. ГКО мотивировал свое решение командировать в Баку наркома Ширшова тем, что в работе НКМФ на Каспии нефтеперевозки составляли до 85% общего объема перевозок. В свою очередь нарком речного флота Шашков был командирован в Астрахань для принятия всех необходимых мер по вывозу в мае–июне 1942 г. вверх по Волге требуемых ГКО объемов топлива. Там же он должен был до 1 мая принять в ведение НКРФ от начальника Главнефлесбыта Широкова все нефтеперекачечные и бункерные плавучие станции Волжско-Камского бассейна со всем обслуживающим персоналом⁷⁶.

Группу уполномоченных возглавил член ЦК ВКП(б) М. Ф. Шкирятов. Ежедневно они докладывали в ГКО об отправке горючего. Нарком Ширшов часто выезжал в Баку и на Астраханский морской рейд, чтобы ускорить отправку и передвижение нефтепродуктов морем. Нарком Шашков постоянно бывал на речном рейде в Астрахани, посещал эксплуатационный участок «Волготанкера», ездил на заводы НКРФ с це-

⁷¹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 32. Л. 24.

⁷² Там же. Л. 25.

⁷³ Битва за нефть... С. 26.

⁷⁴ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 41.

⁷⁵ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 35. Л. 25.

⁷⁶ Там же. С. 26–27.

лю ускорения погрузки и отправки речных судов в рейсы, ремонта тяги и тоннажа и т. д.⁷⁷

Для выполнения решений ГКО об интенсификации вывоза нефтепродуктов из Астрахани Наркомат речного флота решил увеличить нефтеслот «Волготанкера». 15 мая 1942 г. нарком З. А. Пашков подписал приказ № 65, в котором говорилось о передаче пароходству либо до конца навигации 1942 г., либо на срок до 1 июля 1942 г.:

а) 7 сухогрузных и 10 угольных барж НВРП (сухогрузные баржи подлежали переоборудованию под перевозки нефтепродуктов);

б) 26 буксирных пароходов НВРП («Алтай», «8-е февраля 1918 года», «Кашен», «Горещ», «Красная Сибирь», «Чапаев», «Магнитогорск», «Монгол», «Рыбак», «Фультон», «С. Орджоникидзе», «Самородок», «Менделеев», «Академик Бехтерев», «Варлен», «Совдеп», «Сталинец», «10 лет КИМ», «Кузнецкстрой», «XX лет РККА», «Армянин», «И. Д. Папанин», «Кузнец», «Буденный», «Тамбов», «Иван Каляев»);

в) 6 буксирных пароходов для выполнения рейдовых работ;

г) 23 нефтеналивные баржи Московско-Окского речного пароходства⁷⁸.

Со своей стороны, коллектив «Волготанкера» стремился изыскать и внутренние резервы для повышения производительности флота и увеличения объемов перевозок. В мае он выступил с инициативой проведения Всесоюзного социалистического соревнования среди речников страны, обратившись к ним с призывом через газеты «Правда» и «Водный транспорт»⁷⁹. В пароходстве была закреплена и расширена практика «маршрутизации», позволявшая ускорить движение нефтекараванов и увеличить тем самым объемы перевозок⁸⁰. В НВРП также проводились мероприятия по совершенствованию работы. В Сталинградском и Астраханском портах были разработаны и введены карты технологического процесса обработки судов. Это дало хорошие результаты. В частности, в Сталинграде на переработке зерна было достигнуто повышение производительности труда грузчиков и сокращение простоя судов и вагонов⁸¹.

В мае — июне 1942 г. моряки «Рейдтанкера» и речники «Волготанкера» отправили вверх по Волге 2 757 400 т необходимого сражающемуся фронту и народному хозяйству горючего:

в мае — 1 410 600 т;

в июне — 1 346 800 т⁸².

Правда, по ранее утвержденному ГКО графику в мае необходимо было отправить 1900 тыс. т, а в июне — 1700 тыс. т.

Тем временем фронт все ближе двигался к линии Волги. Одним из ощутимых признаков этого явилась подготовка речного флота к эвакуации раненых и больных. Постановлением ГКО № 1751с от 14 мая 1942 г. был утвержден план эвакуации, предусматривавший отправление по реке не менее 4800 чел. в сутки. НКРФ был обязан выделить и оборудовать, по согласованию с Народным комиссариатом обороны СССР, суда для санитарной эвакуации по нескольким санитарно-эвакуационным линиям. Среди них значилась и линия Сталинград — Астрахань. На нее предписывалось поставить 4 судна: «А. Жданов» (на 400 мест), «Чернышевский» (на 350 мест), «Глеб Успенский» (на 330 мест) и «Пролетарий» (на 375 мест)⁸³.

В рамках этого мероприятия Сталинградский облисполком передавал НКО помещения для организации около пристаней в Сталинграде береговых эвакоприемников. НКРФ выделил помещения на речном вокзале и дебаркадерах в Астрахани для организации там эвакоприемников. Наркомат обороны обязывался обеспечить все санитарно-эвакуационные суда и эвакоприемники медико-санитарным оборудованием и табельным имуществом, и призвал из запаса военнообязанных для укомплектования медицинских команд судов, которые до конца навигации обеспечивались пайками⁸⁴.

Со своей стороны Сталинградский городской комитет обороны предпринял даже чуть раньше. За 2 недели до Постановления ГКО о подготовке речного флота к эвакуации раненых и больных — а именно 1 мая 1942 г. — СГКО принял свое Постановление «Об организации перевозок раненых по рекам Дон и Волга». На начальника НВРП Ф. Г. Коченина возлагалась обязанность по передаче в распоряжение облздравотдела и медико-эвакуационного пункта № 20 помещений водной базы им. Шверника для

⁷⁷ Битва за нефть... С. 30.

⁷⁸ Пермяков В. Опаленные Волгой... С. 145.

⁷⁹ Битва за нефть... С. 26.

⁸⁰ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 4 об.

⁸¹ Гоманенко О. Нижневолжское пароходство... С. 60.

⁸² ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53. Л. 94.

⁸³ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 35. Л. 16, 21.

⁸⁴ Там же. Л. 16–17.

использования их исключительно для приема раненых. На базе им. Шверника было решено установить дебаркадер для погрузки раненых на пароход, а также благоустроить базу. НВРП должно было подготовить для транспортировки в пределах Сталинградской области раненых и больных 2 парохода на 500 мест и 2 парохода на 200 мест⁸⁵.

МЕЖДУ ФРОНТОМ И ТЫЛОМ

Летом 1942 г. обстановка резко осложнилась. Германская армия начала наступление на Кавказ и Сталинград. Целью наступления на Кавказ был захват месторождений нефти. Туда были брошены 17-я полевая, 1-я и 4-я танковые армии вермахта. Главной целью наступления на Сталинград являлось нарушение речных перевозок стратегических грузов для армии и промышленности. На Сталинград немцы бросили усиленную 6-ю армию Фридриха Паулюса. В ее соединениях насчитывалось около 270 тыс. солдат и офицеров, 3400 орудий и минометов и около 400 танков. С воздуха наземные силы поддерживались авиацией 4-го воздушного флота, имевшего в своем распоряжении до 1200 боевых машин⁸⁶.

Чтобы сдерживать напор германской военной машины, фронту и промышленности были необходимы огромные объемы топлива. Бакинская нефть приобрела не просто стратегическое, а жизненное значение для страны, когда фронт откатывался к Волге и Кавказу. Оказались перегруженными, а затем захваченными железнодорожные магистрали, связывавшие Кавказ с центром страны. Соответствующим образом немецким войскам удалось перерезать железнодорожные и шоссе коммуникации, идущие на Сталинград. 17 июля противник вторгся в пределы Сталинградской области. Началась Сталинградская битва. После того как авиация противника стала непрерывно бомбить левобережную железную дорогу Астрахань — Баскунчак — Ленинск — Паромная, Волга стала превращаться в почти единственную магистраль, способную обслуживать Сталинградский и Юго-Восточный фронты. Осознавая это, враг решил приступить к минированию на Волге судового хода, бомбардировкам и обстрелам судов⁸⁷.

Первые 2 декады июля 1942 г. караваны судов шли по реке практически безостановочно. К середине месяца противник только вел авиаразведку с целью изучения речных перевозок по Волге. Самолеты-разведчики производили полеты на больших высотах. При этом авиаразведка сочеталась с наземной разведкой⁸⁸. С вечера 22 июля 1942 г. начались активные действия. Самолеты противника вышли на водную коммуникацию выше и ниже Сталинграда. В 12 часов ночи в районе Ступинского Яра были поставлены первые мины⁸⁹. В ночь с 23 на 24 июля мины были сброшены в районе Ступинский Яр — Каменный Яр. В ночь с 24 на 25 июля немецкие воздушные миноносцы разбросали мины у Горной Пролейки. Движение караванов было приостановлено⁹⁰. В последующем произошло расширение районов постановки мин в южном и северном направлениях.

Противник применял несколько типов неконтактных (донных) магнитных мин, в т. ч. донные мины типов «G» и «D». Они обладали чувствительностью к магнитным полям плавсредств. Особенно чувствительными они были на реке, где глубины составляли всего несколько метров. По характеру постановки это были:

1) парашютные мины с малым зарядом (300 кг), их ставили с высоты около 1000—1500 м;

2) беспарашютные мины с большим зарядом (795 кг), их ставили с высоты 50 м⁹¹.

Всего за навигацию 1942 г. противник поставил на Нижней Волге 342 мины различного типа. В августе—ноябре корабли Волжской военной флотилии вытралили и уничтожили 211 вражеских мин. Из поставленных мин в реке осталась 131, что создавало угрозу для будущей навигации 1943 г.⁹² Минированию обычно подвергались перекаты и другие участки, сложные для прохода судов. Для минных постановок противник обычно использовал переоборудованные под воздушные миноносцы бомбардировщики типов «Хейнкель-111» и «Юнкерс-88», взлетающие с аэродромов в Донбассе. С первыми минами появились первые жертвы. Уже утром 25 июля у Луговой

⁸⁵ Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград: Издатель, 2003. С. 329.

⁸⁶ Великая Отечественная война 1941—1945 годов. В 12 т. Т. 3. Битвы и сражения, изменившие ход войны. — М.: Кучково поле, 2012. С. 250.

⁸⁷ Шапков З. А. Боевой подвиг речников... С. 21—22.

⁸⁸ Конспект доклада командующего ВВФ... С. 17.

⁸⁹ Ларин Л. Я. Борьба с минной опасностью на Волге (1942—1943) // Сталинградская битва: материалы научных конференций. — Волгоград: СТ «Вале», 1994. С. 195.

⁹⁰ Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.: сборник документов и материалов. — Астрахань: ОГУ «Государственный архив современной документации Астраханской области», 2010. С. 107.

⁹¹ Каталог отечественного и иностранного миного оружия, хранящегося в Центральном военно-морском ордена Красной Звезды музее. Л., 1983. С. 98—99.

⁹² Ларин Л. Я. Борьба с минной опасностью на Волге... С. 196—197.

Пролейки налетел на мину и затонул пароход «Смоленск» (капитан А. К. Марфин). Буксируемая «Смоленском» баржа «Найдома» осталась на плаву. Однако вечером того же дня бомбардировкой с воздуха она была уничтожена⁹³. Это были первые жертвы минной войны и бомбово-штурмовых ударов на Нижней Волге.

Требовались срочные и эффективные меры по защите судоходства. Прежде всего речь пошла о защите судов с воздуха. НКРФ, Астраханский и Сталинградский городские комитеты обороны были вынуждены обратиться в ГКО, который 28 июля 1942 г. принял решение об установке зенитного вооружения на судах, работавших в районе Астрахань — Саратов. Целевым назначением волгарям были выделены зенитные пушки, пулеметы и боеприпасы. На судах была введена должность помощника капитана по военной части и назначены боевые расчеты, жизнь которых регламентировалась воинским уставом. Дополнительно на самоходных судах была введена должность комиссара, отвечающего за политическую работу⁹⁴.

НКМФ был обязан вооружить 22 судна «Рейдтанкера», а НКРФ — 42 крупных нефтеевоза, 20 крупных буксиров и 15 крупных пассажирских судов. Главное артиллерийское управление Красной Армии отпустило наркоматам морского и речного флота зенитные пушки, пулеметы ДШК, спаренные пулеметы с боеприпасами, а также винтовки для вооружения экипажей нефтеналивных судов. Народный комиссариат Военно-Морского Флота отправил на Волгу и Северный Каспий 1100 военных моряков для обслуживания орудий и пулеметов, установленных на речных и морских судах⁹⁵. Это принесло результаты. Например, получивший вооружение пароход «Сократ» (капитан А. И. Кривцов) пароходства «Волготанкер» 9 раз был атакован группами немецких самолетов численностью по 6—9 ед., но своим огнем его зенитный расчет уничтожил 5 вражеских машин⁹⁶.

Дополнительно Волжской военной флотилии наряду с организацией траления на участке Астрахань — Камышин, ГКО приказал организовать конвоирование нефтеналивных и сухогрузных караванов с целью их защиты от нападений с воздуха⁹⁷. Правда, еще 23 апреля 1942 г. Сталинградский городской комитет обороны уже предпринял определенные меры и по вооружению судов, и по их защите как с суши, так с воздуха. СГКО потребовал организовать конвоирование особо важных транспортов на плесе Волги от Камышина до Астрахани канонерскими лодками, бронекатерами и другими кораблями ВВФ, для чего он обратился к наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову с просьбой возложить задачу конвоирования на 3-ю бригаду речных кораблей ВВФ, базировавшуюся в Сталинграде⁹⁸.

Сама военная флотилия с 24 июля 1942 г. передавалась в оперативное подчинение командующему Сталинградским фронтом, и с 25 июля объявлялась официально действующей флотилией. Обязанность по круглосуточной борьбе с минами выполняли тральщики, а бронекатера и канонерские лодки конвоировали речные суда, прикрывая их от нападений с воздуха⁹⁹. И это возымело эффект. Например, корабли 2-го отряда бронекатеров до 10 сентября 1942 г. без потерь провели 100 конвоев, отразив 143 одиночных и групповых налетов немецкой авиации¹⁰⁰. В свою очередь канонерские лодки как бывшие буксирные пароходы одновременно с прикрытием караванов от нападений с воздуха могли осуществлять буксировку барж.

Упомянутым постановлением СГКО от 23 апреля 1942 г. участок Камышин — Астрахань был разбит на 12 зон протяженностью около 55 км каждая:

1. Камышин — Быково;
2. Быково — Луговая Пролейка;
3. Луговая Пролейка — Дубовка;
4. Дубовка — Сталинград;
5. Сталинград — Райгород;
6. Райгород — Каменный Яр;
7. Каменный Яр — Черный Яр;
8. Черный Яр — Никольское;
9. Никольское — Копановка;
10. Копановка — Косиха;
11. Косиха — Барановка;
12. Барановка — Астрахань¹⁰¹.

⁹³ Битва за нефть... С. 44.

⁹⁴ Там же. С. 46.

⁹⁵ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 48. Л. 119.

⁹⁶ Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве... С. 21.

⁹⁷ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 48. Л. 119.

⁹⁸ Сталинградский городской комитет обороны... С. 327.

⁹⁹ Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград... С. 27.

¹⁰⁰ Битва за нефть... С. 47.

¹⁰¹ Сталинградский городской комитет обороны... С. 327.

На участке Камышин — Сталинград для организации патрулирования истребительной авиацией требовалось 12 истребителей, на участке Сталинград — Астрахань — 15 истребителей. То есть Волгу от Камышина до Астрахани намеревались прикрывать 27 истребителями. Также СГКО находил необходимым прикрыть перекаты, узкие места реки, места стоянок флота (затоны и населенные пункты) зенитными установками и рекомендовал установить пулеметы на 30 судах НВРП¹⁰².

В начале июля 1942 г. в составе Сталинградского корпусного района ПВО была сформирована «Зенитная группа ПВО бассейна Астрахань — Сталинград — Камышин» во главе с подполковником И. В. Желтяковым. Она отправила на суда, караваны, в порты и места стоянок флота свои расчеты с зенитными установками¹⁰³. Воздушное прикрытие речных перевозок стали осуществлять 16 истребителей, которые базировались на аэродромах в Дубовке и Владимировке¹⁰⁴. К ноябрю группой ПВО бассейна Астрахань — Сталинград — Камышин было сбито 20 самолетов противника¹⁰⁵. Позже воздушное прикрытие судов на Нижней Волге обеспечивали уже 90 истребителей, выделенных войсками ПВО Сталинградского фронта¹⁰⁶.

По-прежнему серьезную опасность представляли мины. До того как были развернуты средства траления и начались регулярные расчистки фарватеров, волжские пароходства продолжали нести тяжелые потери, которые сопровождались многочисленными человеческими жертвами. Только после того как в августе отряды траления ВВФ завершили развертывание, количество заминированных участков резко сократилось. На Нижней Волге было организовано свыше 400 наблюдательных постов. На самых сложных и ответственных постах дежурили военные моряки. Улучшилось информирование судоводителей об изменении судоходной обстановки и минной опасности. Было организовано размагничивание кораблей флотилии и судов пароходств¹⁰⁷. Для создания единой системы противоминной обороны Нижней Волги 8 августа 1942 г. командующему ВВФ была оперативно подчинена Астраханская военно-морская база Каспийской военной флотилии. Ее тральщики отвечали за участок Астраханский морской рейд — пристань Замьяны¹⁰⁸. Выше по течению весь плес от Замьян и до Саратова являлся зоной ответственности ВВФ.

Наряду с военными моряками эффективную борьбу с минной опасностью вели сталинградские путейцы. Возглавлял их начальник Сталинградского технического участка пути (технический участок № 6 Волжского бассейна) К. С. Емельянов. Путейцы-бакенщики следили за полетами вражеской авиации, засекали места падения мин и помогали военным извлекать и обезвреживать их. Места падения обозначались специальными буйками. Для поощрения путейцев, работников пристаней, флота, рыбацких артелей и других лиц было предусмотрено денежное премирование. Нарком речного флота СССР своим приказом за № 3 от 9 августа 1942 г. установил премию в 100 руб. за каждую обнаруженную и обозначенную буйком мину¹⁰⁹.

Однако судам стали угрожать не только мины и бомбы, но и артиллерийские и минометные обстрелы противника. 23 августа 1942 г. ударные группы танковых и моторизованных частей противника вышли к Волге у пос. Рынок и в районе Ерзовка — Акатовка. Немецкие танки и артиллерия стали прямой наводкой расстреливать идущие по Волге суда. В тот же день массовой бомбардировке подвергся Сталинград. Город превратился в сплошные руины. Практически прекратил свое существование Сталинградский речной порт НВРП, где погибло почти все портовое хозяйство и жилые постройки. Балансовая стоимость погибшего оборудования и имущества порта составила 18 млн руб. Стоимость погибших судов в несколько раз превысила балансовую стоимость всего уничтоженного в порту¹¹⁰. Полностью в груду искореженного металла превратилась Сталинградская нефтебаза с подъездными путями и причалами. Были разбиты и сгорели 2 нефтестанции и контора эксплуатационного участка «Волготанкера». Из разбитых резервуаров горящая нефть хлынула в Волгу¹¹¹.

С конца июля 1942 г. вся деятельность руководителей речного флота была сконцентрирована на решении задачи наиболее эффективного использования плавсредств. Это потребовало перестройки управления транспортным процессом

¹⁰² Сталинградский городской комитет обороны... С. 327–328.

¹⁰³ Шапков З. А. Боевой подвиг речников... С. 22.

¹⁰⁴ Битва за нефть... С. 47.

¹⁰⁵ Шапков З. А. Боевой подвиг речников... С. 22.

¹⁰⁶ Локтионов И. И. Волжская флотилия в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1974. С. 46.

¹⁰⁷ Битва за нефть... С. 49–50.

¹⁰⁸ Локтионов И. И. Волжская военная флотилия... С. 46.

¹⁰⁹ Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве... С. 30–31.

¹¹⁰ ЦДНИВО. Ф. 71. Оп. 2. Д. 125. Л. 29.

¹¹¹ Битва за нефть... С. 52–53.

на Волге. Со 2 августа уполномоченным ГКО непосредственно в Сталинграде был нарком речного флота З. А. Шашков. В городе была создана оперативная группа, на которую было возложено руководство работой речного транспорта в районе Астрахань — Саратов. В состав группы во главе с Шашковым вошли: начальник Волжского бассейнового управления пути В. П. Цибин, начальник НВРП Ф. Г. Коченин, его заместители С. И. Везломцев и С. А. Кучкин, заместитель начальника пароходства «Волготанкер» В. И. Сухарин, а также И. С. Краев, П. М. Зубков, А. А. Свиридов. Работой сухогрузного и пассажирского флота из Сталинграда стал руководить С. И. Везломцев, а нефтеналивного — В. И. Сухарин¹¹².

Группа поддерживала постоянную связь с уполномоченными НКРФ: в Астрахани — с заместителем наркома Г. В. Харитоновым, в Саратове — с начальником Московско-Волжско-Камского центрального управления НКРФ М. Н. Чеботаревым, а также с уполномоченными наркомата в других портах Волги. На помощь Нижней Волге была переброшена часть судов Средне-Волжского речного пароходства, Верхне-Волжского речного пароходства, Камского речного пароходства, Московско-Окского речного пароходства и Северо-Западного речного пароходства¹¹³.

Решался вопрос снабжения войск, сражавшихся на подступах к Сталинграду. По схеме Транспортного комитета при ГКО обеспечение защитников сталинградских рубежей оружием и боеприпасами должно было осуществляться следующим образом: в Куйбышеве, на пристани Батраки (Куйбышевская область) и в Саратове происходила перевалка боеприпасов и военной техники с железной дороги на речные суда, которые затем спускались в район Камышин — Сталинград. Из низовьев Волги, из Астрахани к Сталинграду шли нефтепродукты¹¹⁴.

Огромное значение стало придаваться организации работе переправ как в черте города, так и вне его. Только флот мог связать правый (фронтной) берег с резервными базами на левом (тыловом) берегу, откуда поступали людские резервы, техника, горючее и продовольствие. В обратном направлении осуществлялась эвакуация мирного населения, раненых, материальных ценностей. Так Волга превратилась в разделительный рубеж между фронтом и тылом. В самом Сталинграде кроме существовавших ранее переправ были организованы новые. Всего к 23 августа в городе действовало 15 переправ. Основные сосредоточились в центральной части, у завода «Красный Октябрь» и у Сталинградского тракторного завода. Они связали город с затоном Сталинградского судоремонтного завода, поселком Красная Слобода и хутором Бобыли¹¹⁵.

Накануне Сталинградской битвы решением Сталинградского обкома ВКП(б) от 13 июля 1942 г. для эвакуации скота и имущества колхозов и совхозов были созданы переправы через Волгу в Камышине, Антиповке, Горном Балыклее, Горной Пролейке и Каменном Яре с пропускной способностью 30 тыс. голов скота в сутки¹¹⁶. 15 августа 1942 г. началась частичная эвакуация жителей Сталинграда. До 20 августа было вывезено 100 тыс. чел., а 20—23 августа — еще около 10—12 тыс. чел.¹¹⁷ Тогда в центре города на переправах работало 12 пароходов, 6 баркасов, 13 барж и 7 бронекатеров ВВФ. Задействовались и переправочные средства инженерных войск: 2 самоходных паромов тяжелого понтонного парка, 3 паромов из парка Н2П, 6 катеров БМК-70¹¹⁸.

23 августа по переправам в Сталинграде был нанесен сильнейший бомбовый удар. При этом тральщики ВВФ и одиночные речные суда без паромов работы не прекращали. Севернее Сталинграда плавсредства попали уже под артиллерийский и минометный огонь противника. Сквозное движение судов мимо Сталинграда приказом наркома речного флота СССР З. А. Шашкова было остановлено. Потоки грузов с низовьев Волги стали ограничиваться маршрутом Астрахань — Светлый Яр (или Красноармейск). Грузы с верховьев Волги и Камы спускались только до Камышина, Горного Балыкля и Дубовки¹¹⁹. Доставка «Волготанкером» нефтепродуктов для Сталинградского фронта из Астрахани уже с 19 августа стала осуществляться до Владимировки, далее автотранспортом по понтонной переправе или переваливалось на железную дорогу¹²⁰. В дальнейшем этот нефтяной маршрут активно использовался.

¹¹² Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград: Издатель, 2017. С. 433.

¹¹³ Шашков З. А. Боевой подвиг речников... С. 23.

¹¹⁴ Там же.

¹¹⁵ Битва за нефть... С. 55.

¹¹⁶ Книга памяти. В 3 т. Поименный список (доп.). Т. 3. — Волгоград: Издатель, 2004. С. 162.

¹¹⁷ Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия... С. 463.

¹¹⁸ Книга памяти... С. 162.

¹¹⁹ Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия... С. 433.

¹²⁰ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 16 об.

СПАСТИ НЕФТЕФЛОТ!

После прекращения сквозного движения флота в районе Сталинграда часть буксирных и нефтеналивных судов «Волготанкера» работала на перевозках горючего по маршруту Астрахань — Владимировка, часть — доставляла его к станции Бузан в дельте Волги. Некоторые суда парохозяйства остались работать на переправах в Сталинграде. Другая группа была отправлена в дельту для временного отстоя и скрытого хранения топлива на р. Бузан у сел Красный Яр, Марфино и Васильево. Когда в начале октября 1942 г. «Волготанкер» получил задания по обеспечению фронта, этот грузеный топливом флот стал постепенно выводиться из дельты¹²¹.

Тем временем в Астрахани скопилось большое количество неиспользуемого нефтештормового флота. Он бездействовал и в то же время представлял собой удобную мишень для самолетов противника. Необходимо было решать вопросы его сохранности. Более того, над Астраханью нависла реальная угроза оккупации. После взятия 12 августа Элисты немецкая группа войск под командованием генерала Шверина двинулась на Астрахань, захват которой планировался на 27–28 августа 1942 г. На дальних подступах к городу завязались ожесточенные бои¹²². По сути, захват не только Сталинграда, но и Астрахани означал потерю Волги как главной коммуникации, обеспечивающей сопротивление советских войск. А это грозило фатальными последствиями для всего хода войны. Как заявлял министр иностранных дел фашистской Германии фон Риббентроп: «Как только будет установлено наше господство над главной коммуникационной артерией — над Волгой, нашему противнику будет нанесен такой удар, от которого он больше не оправится»¹²³.

В Астрахани, кроме вопросов сохранности флота, необходимо было также решать вопросы сохранности производственных мощностей астраханских судоремонтных заводов. Под руководством заместителя наркома речного флота Г. В. Харитонова были разработаны мероприятия по загрузке значительной части флота «Волготанкера» нефтепродуктами и его эвакуации через Северный Каспий в Гурьев, в устье реки Урал. Гурьев при самом неблагоприятном развитии событий на Северном Кавказе и Юго-Востоке европейской части СССР превращался в «дублера» Астрахани, становясь главным пунктом перевалки бакинской нефти и самым крупным транспортным узлом, обеспечивающим сообщение тыла страны с Кавказом. По этой причине выводу из Астрахани подлежал не только грузеный нефтепродуктами флот. На баржах и самоходных судах вывозилась часть рабочих с семьями и часть оборудования астраханских судостроительно-судоремонтных заводов им. В. И. Ленина и им. Ш Интернационала¹²⁴.

ФЛОТ НА ПЕРЕПРАВАХ

Тем временем оперативная группа НКРФ в Сталинграде 25 августа доложила штабу и Военному совету Сталинградского фронта о восстановлении работы переправ, а 29 августа нарком З. А. Шашков назвал обеспечение работы переправ одной из главных задач руководства НВРП. Это направление возглавил начальник парохозяйства Ф. Г. Коченин. На участке Астрахань — Красноармейск работой речников руководил заместитель начальника НВРП С. А. Кучкин. Он же отвечал за обеспечение судов всеми видами довольствия и укомплектования их командами. Еще один заместитель — С. И. Везломцев — отвечал за переправы, расстановку судов и их использование. Члены оперативной группы А. А. Свиридов и И. С. Краев обеспечивали личную связь с командами судов, работавшими на переправах, руководили приемом жителей Сталинграда и раненых на левом берегу Волги¹²⁵.

От Сталинградского городского комитета обороны особоуполномоченным по эвакуации населения города на левый берег Волги, переправам и поставкам горючего являлся заместитель секретаря Сталинградского обкома ВКП(б) по транспорту И. В. Сидоров. Кроме того, переправами стала заниматься специально созданная военная комендатура Сталинградского водного района и пристаней города Сталинграда. После 23 августа на все переправы и речные суда, работавшие на переправах, были назначены военные коменданты и комиссары, а экипажи судов были переведены на военное положение.

В черте Сталинграда от СТЗ до Красноармейска по состоянию на 25 августа действовало порядка 28 переправ. Там работали 25 самоходных и 64 несамоходных речных

¹²¹ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 19 об.; Битва за нефть... С. 67.

¹²² Пермяков В. Опаленные Волгой... С. 334.

¹²³ Цит. по: Кузнецов Н. Курсом к победе. — М.: Голос, 2000. С. 80.

¹²⁴ Битва за нефть... С. 68, 107.

¹²⁵ Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия... С. 433.

судов, до 15 тральщиков ВВФ и десятки переправочных средств инженерных войск. Все сталинградские переправы в сутки перевозили в среднем 30 тыс. бойцов и командиров Красной Армии, десятки тысяч гражданского населения и раненых, сотни тысяч тонн различных грузов¹²⁶.

На городских переправах работали и особо отличились самоходные суда НВРП: «Надежный» (капитан А. Я. Шварев) и «15 лет комсомола» (капитан И. А. Кулигин), «Абхазец» (капитан А. Н. Хлынин) и «Пожарский» (капитан В. В. Ефимов), «Лейтенант Здоровцев» (капитан И. А. Соколов), «Первый» (капитан И. А. Тресвятский), «Второй» (капитан П. Ф. Баландин), «Четвертый» (капитан С. М. Борисов), «Тринадцатый» (капитан П. И. Колшенский), «Вторая пятилетка» (капитан В. П. Кадомцев) и др.¹²⁷ На дальних переправах ударно работали пароходы «Самородок» (капитан А. И. Бушуев), «Монгол» (капитан М. И. Булатов), «Ян Фабрициус» (капитан И. О. Зверев) и др.¹²⁸

Кроме судов НВРП на важнейших переправах на участке Камышин — Астрахань работали и суда пароходства «Волготанкер». Так, в районе Камышина на переправах работал буксирный пароход «Коминтерн» (капитан А. И. Гарин). На переправах в районе Сталинграда — рейдовый баркас «Яков Ерман» (капитан А. А. Дегтярев), служебный пароход «Громобой» (капитан П. М. Шугаев), буксирные пароходы «Кузнец» (капитан А. С. Ананичев), «Радист» (капитан Н. И. Строкин) и «Краснофлотец» (капитан Ф. Н. Челышев). На переправах в районе с. Каменный Яр — буксирный пароход «Сократ» (капитан А. И. Кривцов), пароход «Реконструкция» и баржа «Ржавка». На переправах в районе с. Никольское работали баржи «Севрюга» и «Корсика». На переправах в районе Астрахани — пароходы «Могучий» и «Мурманск»; баркасы «Мезень», «Третий», «Карел» и «Финн»; баржи «Кубань» и «Канада». Лучшими при работе на переправах себя показали баркасы «Яков Ерман» и «Финн», пароходы «Громобой», «Краснофлотец», «Реконструкция» и «Сократ»¹²⁹.

Всего до конца боевой навигации 1942 г. через Волгу речными судами и кораблями ВВФ было совершено 35 400 рейсов¹³⁰. Переправы, располагавшиеся в районе Астрахань — Сталинград, обслуживали Сталинградский фронт, а переправы в районе Камышин — Дубовка снабжали Донской фронт¹³¹.

В зоне Сталинградского фронта было переправлено:

543 тыс. чел. из числа военнослужащих, раненых и жителей Сталинграда;

29,4 тыс. автомашин и 550 тягачей;

840 орудий;

149 тыс. т боеприпасов, продовольствия и других грузов.

В зоне Донского фронта было переправлено:

542 тыс. военнослужащих (в т. ч. раненых);

66,5 тыс. автомашин;

2450 тягачей, танков и тракторов;

6,5 тыс. т грузов¹³².

В сентябре—ноябре Сталинградскому и Донскому фронтам было доставлено 561,4 тыс. т горючего¹³³.

Напряженным для флота был период подготовки к контрнаступлению советских войск под Сталинградом, начавшемуся 19 ноября 1942 г. На переправах развернулась интенсивная работа. С 1 по 18 ноября 1942 г. через Волгу было переброслено 160 тыс. солдат, 10 тыс. лошадей, 430 танков, 600 орудий, 14 тыс. автомашин и около 7 тыс. т боеприпасов. Между тем уже 10 ноября в районе Сталинграда появился лед. Им покрылось устье р. Ахтуба. Тем не менее 16 ноября командующий Сталинградским фронтом генерал-полковник А. И. Еременко утвердил план обеспечения переправ через Волгу. Как позже отмечал командующий 62-й армией В. И. Чуйков: «Если бы не героические усилия речников Волги и Волжской военной флотилии, которые в неимоверных условиях обеспечивали 62-ю армию всем необходимым для успешного ведения боевых действий, то трудно сказать, чем бы могла закончиться битва за город Сталинград»¹³⁴.

19 ноября войска Юго-Западного и Донского фронтов начали контрнаступление, 20 ноября в движение пришел Сталинградский фронт. Начался наступательный период Сталинградской битвы. Потребность фронтов в нефтепродуктах возрастала. Например, только к началу контрнаступления советское командование сосредоточило

¹²⁶ Там же. С. 464—465.

¹²⁷ Шайков З. А. Боевой подвиг речников... С. 23; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

¹²⁸ Тажурин А. Т. По зову партии // Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград: Сталинградское кн. изд-во, 1961. С. 42.

¹²⁹ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 18 об.

¹³⁰ Книга памяти... С. 164.

¹³¹ Сталинградцы в бою и труде: Документы. Очерки. Воспоминания. Фотографии. — Волгоград: Издатель, 2005. С. 116.

¹³² Плехов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И. В огне сталинградских переправ. — Волгоград: Комитет по печати, 1996. С. 230.

¹³³ Ложтионов И. И. Волжская флотилия... С. 48.

¹³⁴ Цит. по: Битва за нефть... С. 61.

1550 танков и самоходных артиллерийских установок и 1529 боевых самолетов¹³⁵. Пароходство «Волготанкер» приступило к уникальной «Ледовой операции», то есть к поставке фронту горючего в условиях зимы. С большим трудом по скованной льдом Волге при помощи ледокола речникам удалось провести караваны к пунктам перевалки топлива на железную дорогу. К перевалке бензина речники «Волготанкера» приступили 25 декабря 1942 г. и закончили 7 января 1943 г. В результате «Ледовой операции» фронт получил крайне необходимый в условиях наступления бензин¹³⁶.

Общие итоги работы флота за навигацию 1942 г. характеризовались следующими данными:

1) Нижне-Волжское речное пароходство вывезло свыше 1 млн т различных грузов (соль, хлеб, уголь, минеральные стройматериалы, металл, лес и пр.), а также перевезло почти 5200 тыс. пассажиров¹³⁷;

2) «Волготанкером» при совместной работе с пароходством «Рейдтанкер» было вывезено 5010,5 тыс. т нефтепродуктов (в т. ч.: из Астрахани — 4312,1 тыс. т, из других пунктов — 698 400 т), что составило 51,7% установленного навигационного плана (9700 тыс. т)¹³⁸.

Причины невыполнения планов оправдывались непредсказуемостью военной обстановки 1942 г. Речникам пришлось работать в условиях обстрелов, бомбежек, минирования и т. д. Работать им пришлось и в непростых погодных условиях, при которых начиналась и заканчивалась навигация. Их усилия и подвиги были по достоинству оценены правительством и военным командованием. За навигацию 1942 г. ордена и медали получили 364 речника, а Нижне-Волжскому речному пароходству было вручено переходящее Красное знамя ГКО¹³⁹.

ПОДГОТОВКА К НАВИГАЦИИ 1943 г.

Победное завершение 2 февраля 1943 г. Сталинградской битвы не означало для водников завершения битвы за Волгу. Для них она завершилась только к концу навигации 1943 г. При этом подготовка к навигации опять проходила для флота Нижней Волги в очень непростой обстановке. По НВРП разному ремонту подлежали 156 ед. самоходного флота и 348 ед. несамоходного. Но флот оказался сильно рассредоточенным. Зимой 1942/43 г. 203 судна находились в 58 ремонтных пунктах других пароходств (Московско-Окского, «Москва-Волга канал», Верхне-Волжского, Средне-Волжского, Камского, Бельского и Вятского). Остальной флот зимовал в 24 отстойных пунктах за пределами Нижней Волги и в 12 пунктах в границах Камышин — Сталинград. Ремонт этих судов производился преимущественно силами судовых команд¹⁴⁰.

В подобной же ситуации находился и «Волготанкер». В Астрахани на зимовке стояло 28 судов. В дельте Волги на реках Бузан и Васильевский банк — 11 судов, а в различных затонах между Сталинградом и Астраханью — еще 15. Остальной флот зимовал в отстойных пунктах выше Саратова и в Гурьеве. Так, в районе Гурьева находилось 65 судов и 5 нефтемашин¹⁴¹. Текущий ремонт производился силами судовых команд. Минимальный ремонт был организован в отстойных пунктах. Срочный и сложный ремонт производился в Астрахани на заводе имени III Интернационала. Ремонт был организован также в Гурьеве и в отстойных пунктах на реке Урал. Для оказания помощи туда прибыли бригады с Астраханского судоремонтного завода им. В. И. Ленина, которые успешно работали вместе с судоремонтниками и плавсоставом Уральского пароходства. В самом Гурьеве в кратчайший срок был создан судоремонтный завод. Всего в межнавигационный период 1942/43 г. на Гурьевском морском рейде и во льдах на р. Урал стояло свыше 1 тыс. судов и кораблей «Волготанкера», «Рейдтанкера», НВРП, ВВФ и рыбной промышленности¹⁴².

К началу навигации 1943 г. пароходства Нижней Волги имели на своем балансе:

а) НВРП — 544 ед. флота (без дебаркадеров), в т. ч.: самоходный флот — 179 ед., несамоходный флот — 365 ед.¹⁴³;

б) «Волготанкер» — 354 ед. флота, в т. ч.: самоходный флот — 153 ед., несамоходный флот — 201 ед.¹⁴⁴.

¹³⁵ Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия... С. 554.

¹³⁶ Битва за нефть... С. 109, 111.

¹³⁷ Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 199, 201.

¹³⁸ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53. Л. 94.

¹³⁹ Книга памяти... С. 165.

¹⁴⁰ РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 6. Д. 26. Л. 26 об.

¹⁴¹ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53. Л. 8.

¹⁴² Битва за нефть... С. 73, 76.

¹⁴³ См. напр.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 198.

¹⁴⁴ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53. Л. 14—15.

Но новая навигация принесла новые проблемы, с которыми волжские пароходства раньше не сталкивались. Надо было заниматься еще и вопросами подъема и восстановления потопленных судов, восстановления береговых сооружений и речных путей, разрушенных во время боевых действий. Еще 28 августа 1942 г. ГКО принял постановление № 2223с «Об организации аварийно-судоподъемной и восстановительной служб на речном транспорте». В составе НКРФ было организовано Центральное военно-восстановительное управление. Ему подчинялись 5 специально сформированных отрядов аварийно-судоподъемной службы общей численностью 1090 чел. (4 отряда — для Волжского бассейна, 1 отряд — для Северо-Западного бассейна), а также 3 отряда восстановительной службы общей численностью 450 чел. Начальником ЦВВУ был назначен В. А. Савельев¹⁴⁵.

Кроме ЦВВУ, Постановлением ГКО было решено организовать также Нижне-Волжское военно-восстановительное управление специально для организации судоподъема и восстановительных работ на Нижней Волге¹⁴⁶. Это управление возглавил Г. В. Коваленко. В подчинение НВВВУ передали все 4 аварийно-судоподъемных отряда под командованием И. С. Горбенко, И. У. Куликова, В. А. Алексеева и И. М. Кишкуна и 2 восстановительных отряда, которыми командовали М. И. Ким и И. П. Фомин. Позже, с 9 мая 1943 г., когда морской и речной гражданский транспорт был переведен на военное положение, в структуре НКВМФ было создано Речное аварийно-судоподъемное управление Военно-Морского Флота. В его ведение перешли все военно-восстановительные управления и АСО НКРФ, которые вошли в состав Волжской военной флотилии. До начала работы этих отрядов речники Нижней Волги уже успели разведать 166 лежавших на дне судов, которые были обследованы ими на предмет подъема и восстановления¹⁴⁷. До конца 1942 г. отряды успели поднять 8 плавсредств¹⁴⁸.

Накануне боевой навигации 1943 г. ГКО принял постановление № 2950с «О восстановлении Волжского и Каспийского флотов» (от 27 февраля 1943 г.). Оно указало на подъем и восстановление поврежденных и затонувших на Волге и Волго-Каспийском канале судов как на важнейшую задачу НКРФ и НКМФ в 1943 г. Планировалось поднять 150 ед. волжского речного флота. Восстановлению подлежали нефтеналивные баржи общей грузоподъемностью 200 100 т, самоходные суда общей мощностью 10 600 л. с., а также сухогрузные баржи общей грузоподъемностью 18 800 т. Здесь в первую очередь речь шла о подъеме и восстановлении нефтеналивных барж. ГКО потребовал у НКРФ и НКСП не только поднять и восстановить, но и сдать в эксплуатацию в мае — сентябре 1943 г. 24 баржи нефтесудов общей грузоподъемностью 168 500 т. Для реализации этой задачи ГКО принял решение о восстановлении в Астрахани судоремонтно-судостроительного завода им. В. И. Ленина пароходства «Волготанкер» НКРФ, для чего из Гурьева в Астрахань необходимо было вернуть его оборудование. При этом все заводы НКРФ на Волге, привлекаемые к восстановительным работам, освобождались от строительства военных судов для НКВМФ. Более того, НКВМФ был обязан своими силами и средствами обеспечить в I и II кварталах 1943 г. подъем 16 нефтеналивных речных барж и 2 буксирных пароходов¹⁴⁹.

В период навигации 1943 г. наибольший объем судоподъемных работ выполнялся на участке Сталинград — Камышин. За первое полугодие 1943 г. 1-й и 2-й АСО, работавшие на этом участке, подняли 55 самоходных судов, 19 нефтеналивных и 19 сухогрузных барж. Помимо этих плавсредств ими со дна было поднято также 5 самолетов, 34 автомашины, 33 900 снарядов калибра 152 мм и почти 11 тыс. автоматов ППШ и ППД¹⁵⁰.

Постановлением № 2950с был также утвержден план подъема и восстановления 17 морских рейдовых нефтеналивных барж пароходства «Рейдтанкер» общей грузоподъемностью 41 600 т и 2 буксиров общей мощностью 1480 л. с. Из этого количества 14 барж общей грузоподъемностью 33 800 т должны были быть введены в эксплуатацию уже в мае — августе 1943 г. Ответственность за выполнение задачи была возложена на НКМФ и НКСП. Для восстановления морского нефтесудов требовалось вернуть из Гурьева в Астрахань эвакуированное оборудование судостроительно-судоремонтного завода им. X годовщины Октябрьской революции пароходства «Рейдтанкер» НКМФ, а также оснастить астраханские заводы дополнительным оборудованием и материалами¹⁵¹.

¹⁴⁵ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 54. Л. 76.

¹⁴⁶ Там же.

¹⁴⁷ Комаров Н. Я. Государственный комитет обороны постановляет...: Документы, воспоминания, комментарии. — М.: Воениздат, 1990. С. 232.

¹⁴⁸ Козлов В., Данилин И. Аварийно-судоподъемная служба на Волге (1942—1945) // Военно-исторический журнал. 1978. № 12. С. 86.

¹⁴⁹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92. Л. 7—9.

¹⁵⁰ Комаров Н. Я. Государственный комитет обороны постановляет... С. 232—233.

¹⁵¹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92. Л. 9.

К реализации плана работ по подъему и восстановлению судов (главным образом — нефтеналивных) привлекался Госплан СССР, целый ряд наркоматов (включая Наркомат госконтроля СССР) и управлений при СНК СССР. В частности, НКПС СССР обеспечивал перевозку материалов, оборудования и рабочей силы на предприятия НКРФ, НКМФ и НКСП, производивших восстановление нефтеналивного флота, наравне с воинскими перевозками. Он же обеспечивал для НКВМФ переброску судоподъемного имущества, снаряжения и людей из Москвы, Владивостока, Батуми и районов Ленинградской области в районы Нижней Волги. Одновременно всем местным партийным и советским органам запрещалось загружать заводы НКРФ и НКМФ, занятых восстановлением нефтесудов, другими заказами, а также производить мобилизацию рабочих и транспортных средств этих предприятий. Напротив, ЦК Азербайджанской ССР, Дагестанскому, Сталинградскому, Саратовскому, Куйбышевскому и Гурьевскому обкомам ВКП(б) вменялось в обязанность оказывать всемерную помощь Наркомморфлоту, Наркомречфлоту и Наркомсудпрому в организации подъема и восстановления нефтеналивного флота¹⁵².

Все эти мероприятия говорили о том, что с весны 1943 г. потребность промышленности в нефтепродуктах и других грузах резко возросла. Эвакуированные на восток заводы все более и более наращивали темпы выпуска военной продукции. Но железные дороги с Кавказа были перегружены и по-прежнему подвергались опасности в силу своей близкой расположенности к зоне боевых действий. Исключительное значение Волжской нефтяной коммуникации никуда не исчезло. Не случайно, что в один день с изданием постановления о подъеме и восстановлении нефтесудов на Нижней Волге и Северном Каспии, ГКО принял постановление № 2952с «О плане вывоза нефтепродуктов из Баку водным транспортом и о мерах его выполнения». В частности, был установлен и план перевозок нефтепродуктов по Волжско-Камскому бассейну в навигацию 1943 г. в объеме 7 млн т. Из этого объема из Астрахани вверх по Волге требовалось вывезти 6500 тыс. т, из них:

- 1) 3 675 тыс. т — до Камского Устья;
- 2) 2 825 тыс. т — выше Камского Устья.

Для успешного выполнения этого задания было намечено проведение множества мероприятий, в т. ч.:

- а) осуществить ремонт и сдачу в эксплуатацию нефтесудов;
- б) провести дноуглубительные работы на Волго-Каспийском канале;
- в) усилить нефтесудовый флот на линии Астраханский морской рейд — Астрахань;
- г) приспособить сухогрузные баржи под налив нефти¹⁵³.

В тот же день — 27 февраля 1943 — ГКО принял и Постановление № 2951с «О подготовке портов и пристаней Наркомречфлота к навигации 1943 г.». В частности, постановление предусматривало восстановление хозяйства Сталинградского порта и пристани Красноармейск к 1 мая 1943 г.; организацию погрузки и разгрузки военных грузов в Камышине, Сталинграде, Астрахани и в других портах и пристанях на Волге силами воинских частей; распределение кранов по портам и пристаням НКРФ и т. д.¹⁵⁴

В целях обеспечения безопасности судоходства на Волге в период навигации 1943 г. ГКО разработал и довел до всех ответственных сторон план мероприятий по организации противоминной и противовоздушной обороны судов.

От НКВМФ план требовал:

- а) доставить в Астрахань из Баку, Гурьева и Красноводска 3 станции беспроводного размагничивания судов и ввести 1 станцию в Саратов;
- б) согласовать с НКРФ график размагничивания судов в Астрахани и Саратове из расчета 10 судов в сутки;
- в) организовать проводку первых караванов по маршруту Астрахань — Саратов и маршруту Саратов — Астрахань только за впереди идущими тральщиками;
- г) произвести траление и обеспечить безопасный подход судов к причалам и пристаням;
- д) привлечь для конвоирования судов и прикрытия их от действий авиации 10 канонерских лодок ВВФ;
- е) организовать на участке Астрахань — Саратов 204 поста противоминного наблюдения и т. д.¹⁵⁵

НКРФ по плану ГКО должен был:

- а) совместно с НКМФ составить график подачи в Астрахань судов под размагничивание;

¹⁵² РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92. Л. 11—13.

¹⁵³ Там же. Л. 76—86.

¹⁵⁴ Там же. Л. 38—52.

¹⁵⁵ Там же. Д. 99. Л. 10—11.

б) при первой же возможности начать навигацию на Нижней Волге сразу же после ее траления кораблями ВВФ;

в) закончить установку знаков береговой и плавучей навигационной обстановки с целью точного определения безопасного в минном отношении судового хода от Астрахани до Саратова;

г) использовать все суда с установленными на них зенитными установками только на участке Астрахань — Саратов;

д) по опыту навигации 1942 г. подчинить сеть постов бакенщиков и обстановочных старшин в части ведения ими противоминного наблюдения Наркомату Военно-Морского Флота;

е) вести на всех судах НКРФ постоянное обучение личного состава методам борьбы за живучесть судна¹⁵⁶.

Командующий войсками ПВО М. С. Громадин был обязан:

а) сформировать к 1 мая 1943 г. 200 отдельных взводов ПВО для обороны судов НКРФ в составе 1 орудия МЗА и 2 крупнокалиберных зенитных пулеметов в каждом;

б) сформировать к 1 мая 1943 г. 10 4-орудийных батарей МЗА в целях обороны 10 отстойных пунктов на участке Астрахань — Саратов¹⁵⁷.

Задача оснащения взводов и батарей ПВО вооружением и обеспечение их личным составом возлагалась на Главное артиллерийское управление Красной Армии и Народный комиссариат обороны СССР. Кроме того, НКО был обязан к 15 апреля 1943 г. выделить оперативную группу ПВО Волжского бассейна на участке Астрахань — Саратов с местом ее дислокации в Сталинграде. Наркомат также должен был до открытия навигации произвести в районе Сталинграда обследование береговой полосы с целью ликвидации возможных минных полей и разобрать в районе Астрахань — Саратов все эстакады наплавных мостов, демонтировать сваи и другое понтонное оборудование, мешавшие судоходству. Сразу же после очищения ото льда участка Нижней Волги от Камышина до Астрахани Главное управление геодезии и картографии при СНК СССР привлекалось для производства аэрофотосъемки реки¹⁵⁸.

В русле задачи проведения в жизнь всех мероприятий ГКО обязал Сталинградский обком ВКП(б) и облисполком оказать ВВФ и частям МПВО практическую помощь в деле организации наблюдения и оповещения о воздушной и минной опасности. Это рекомендовалось достичь путем привлечения к этому делу общественных организаций, а также населения районов, прилегающих к Волге¹⁵⁹.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР также не остались в стороне. 18 апреля 1943 г. они отправили телеграмму секретарю Сталинградского обкома партии А. С. Чуянову, председателю облисполкома И. Ф. Зименкову и командующему ВВФ контр-адмиралу Д. Д. Рогачеву. Там опять указывалось на особое значение «Волготанкера» и НВРП в деле перевозки грузов и содержалось требование об оказании им всемерной поддержки в период навигации¹⁶⁰.

В целом специалисты разделяли навигацию 1943 г. на два периода работы: до конца июля и с конца июля. Первый период характеризовался медленным движением флота, наличием мин на фарватере и угрозой с воздуха. Во второй половине навигации флот двигался более интенсивно и в более спокойной обстановке, но последствия Сталинградской битвы все же продолжали сказываться. Хотя тральщики ВВФ приступили к работе сразу же после окончания весеннего ледохода, разминирование шло медленно¹⁶¹.

НАВИГАЦИЯ 1943 г.: БИТВА ЗА ВОЛГУ И ТОПЛИВО ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Навигация 1943 г. была открыта в Астрахани 10 апреля. Несмотря на все предпринимавшиеся меры и проводившиеся в жизнь мероприятия, обстановка на Волге сразу же стала осложняться. 17 апреля самолеты противника начали воздушную разведку, а с 28 апреля начались активные действия немецкой авиации по постановке мин на судовой ход и нападению на суда. При этом зона действия авиации даже расширилась по сравнению с периодом Сталинградской битвы, захватывая Волгу уже севернее Камышина. Минированию подвергся участок Волги протяженностью 800 км от с. Замьяны (Астраханский округ) до с. Золотое (Саратовская область). Цель против-

¹⁵⁶ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 99. Л. 11–12.

¹⁵⁷ Там же. Л. 12–13.

¹⁵⁸ Там же. Л. 13.

¹⁵⁹ Там же.

¹⁶⁰ Битва за нефть... С. 75–76.

¹⁶¹ Там же. С. 78.

ника оставалась прежней — перекрыть Волжско-Каспийскую водную коммуникацию (в первую очередь — замедлить темпы перевозок горючего). Вновь в дело вступило специальное подразделение самолетов-миноносцев, которое базировалось на аэродромах в Донбассе¹⁶².

Эта новая угроза накладывалась на уже существовавшие. С навигации 1942 г. в реке находилось около 130 необезвреженных мин. Почти ежедневно на фарватер сбрасывались новые мины. Только за май на Волге было поставлено 354 мины, причем с точной ориентацией на судовую ход, так как действиям авиации в ночное время помогали освещенные знаки навигационного ограждения. Тральщики ВВФ просто не успевали разминировать фарватер. Судоводители старались обходить заминированные участки, частыми стали простои судов. Техническая скорость караванов снизилась на 40–70%¹⁶³.

Но движение на участке Астрахань — Саратов не просто замедлилось. Снова появились жертвы. 23 апреля у Саралевского острова наскочил на старую мину и затонул пароход «Эривань» (капитан И. А. Трутнев). 2 мая на Солотниковском перекате на mine подорвался пароход «Сергей Лазо» (капитан Я. И. Краснов)¹⁶⁴. 7 мая от мин погибли нефтеналивные баржи «Катунь» и «Комсомолка», перевозившие 15 700 т лигроина и автобензина. Одна из этих барж налетела на мину в 100 км ниже Сталинграда, другая — в 135 километрах выше¹⁶⁵. 13 мая на Светлоярском перекате подорвался и затонул нефтевоз «Ваня-коммунист» (капитан А. Ф. Панин), следовавший в Астрахань с баржей «Чулым»¹⁶⁶.

Как и в 1942 г., в деле перевозок нефтепродуктов опять складывалось угрожающее положение. 6 мая 1943 г. нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов и контр-адмирал Ю. А. Пантелеев были вызваны в ГКО. Им указали на то, что ВВФ не обеспечивает безопасности судоходства. Следовательно, получалось, что флотилия не обеспечивала в тот период и поставок горючего, крайне необходимого войскам в период подготовки к генеральному наступлению по всему фронту в 1943 г. По указанию ГКО нарком ВМФ сменил руководство флотилией. От контр-адмирала Д. Д. Рогачева командование перешло к контр-адмиралу Ю. А. Пантелееву. Утром 8 мая спецрейсом наркомы НКМВФ и НКРФ вместе с адмиралом Пантелеевым вылетели в Сталинград¹⁶⁷.

Совещание в Сталинграде проходило на борту парохода. Там, помимо прилетевших из Москвы руководителей, присутствовали начальники пароходств, ответственные работники обкома и облисполкома, руководители технических служб флота. Адмирал Кузнецов сообщил о решениях руководства страны в отношении безопасности судоходства на Волге и обеспечения поставок топлива. Совещание адмирал Кузнецов закончил весьма красноречиво, обращаясь к новому командующему ВВФ: «Запомните, товарищ Пантелеев, каждая нефтебаржа закреплена за определенным фронтом. Ее там ждут не дождутся. Ясно?»¹⁶⁸.

На следующий день — 9 мая 1943 г. — ГКО издал постановление № 3336с «Об обеспечении перевозок нефтепродуктов от Астраханского рейда до Саратова». Полная ответственность за организацию безопасного судоходства на указанном участке была возложена на наркома Кузнецова, которому в оперативном отношении подчинили также пароходства «Волготанкер» НКРФ и «Рейдтанкер» НКМФ. В отношении сил траления постановление предписывало увеличить число тральщиков в районе Астраханский рейд — Саратов до 300 ед. Их количество необходимо было довести:

- до 100 ед. — к 20 мая,
- до 200 ед. — к 1 июня,
- до 250 ед. — к 10 июня,
- до 300 ед. — к 25 июня 1943 г.¹⁶⁹

Для этого в распоряжение Наркомата ВМФ передавались 250 судов НКРФ и НКРП для переоборудования их под тральщики, которые должны были идти перед нефтекараванами. Одновременно наркому электромышленности СССР И. Г. Кабанову поручалось организовать производство и поставку флотилии 225 электромагнитных тралов:

- 75 шт. — в мае,
- 150 шт. — в июне.

В свою очередь наркому связи СССР И. Т. Пересыпкину поручалось оснастить суда «Волготанкера» и «Рейдтанкера» 45 радиостанциями с радиусом действия 300—

¹⁶² Битва за нефть... С. 78–79.

¹⁶³ ЦГАСО. Ф. Р. 4139. Оп. 1. Д. 53. Л. 9.

¹⁶⁴ Битва за нефть... С. 79.

¹⁶⁵ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 168. Л. 122.

¹⁶⁶ Битва за нефть... С. 79–80.

¹⁶⁷ Там же. С. 81.

¹⁶⁸ Там же.

¹⁶⁹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 168. Л. 122.

500 км. Это должно было обеспечить оперативность передачи информации об обнаруженных минах на Волге и на Астраханском морском рейде¹⁷⁰.

Командующему ВВФ контр-адмиралу Ю. А. Пантелееву ГКО разрешил выдавать денежные премии лицам, отличившимся в деле обнаружения и уничтожения мин, сбрасываемых на Волгу. Премии устанавливались в следующем размере:

а) каждому посту наблюдения, указавшему место падения мины, — по 1 тыс. руб. за каждую мину;

б) команде тральщика — по 5 тыс. руб. за каждую уничтоженную мину¹⁷¹.

Началась реализация всех принятых решений. В мае и июне 1943 г. для переоборудования под тральщики и трал-баржи было отобрано 165 судов транспортного и промыслового флота¹⁷². Суда выделялись пароходствами «Волготанкер», «Рейдтанкер», Волго-Каспийским рыбопромышленным трестом и т. д. К процессу переоборудования была подключена значительная часть судостроительно-судоремонтного комплекса Астрахани:

- 1) судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала НКРФ,
- 2) судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ,
- 3) судоремонтный завод им. К. Маркса НКМФ,
- 4) судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого НКРФ,
- 5) судостроительная верфь им. С. М. Кирова НКРП¹⁷³.

Вновь было создано 424 специальных поста для наблюдения за вражескими самолетами и местами падения мин. С учетом добровольцев количество точек наблюдения превысило 700. В свою очередь корабли ВВФ рассредоточились по всей зоне ответственности. Весь участок Волги от Астрахани до Саратова был разбит на 2 весьма протяженных боевых района. Их общая протяженность составила 1164 км. Каждый район подразделялся на боевые участки. В центре каждого участка дислоцировался дивизион тральщиков. Участок от с. Замьяны до Астрахани, включая Астраханский морской рейд и Волго-Каспийский канал, был закреплен за тральными силами АВМБ. Чуть позже к восьми боевым участкам ВВФ (от Замьян до Саратова) добавился еще один — 9-й — участок. Это произошло уже во время битвы на Курской дуге, когда немецкая авиация сбросила бомбы на мосты у Сызрани. Опасным для плавания был объявлен участок от Саратова до пос. Батраки (Куйбышевская область)¹⁷⁴. Таким образом, операционная зона ВВФ увеличилась на 333 км, протянувшись вдоль Волги на 1497 км. Увеличивалось и количество тральных сил.

Для проводки судов по опасным участкам фарватера была организована военно-лоцманская служба. Движение судов без лоцманов отныне запрещалось. Появились новые системы освещения навигационного ограждения фарватера¹⁷⁵.

Предпринимались новые меры для охраны волжского пути от ударов с воздуха. Так, решением ГКО от 2 июня 1943 г. ответственность за противовоздушную оборону р. Волга от Астраханского рейда до Саратова была возложена на командующего ПВО страны генерал-лейтенанта М. С. Громадина. В самой системе ПВО за район от пристани Замьяны до Саратова стал отвечать командир Сталинградского корпусного района ПВО генерал-майор артиллерии Е. А. Райнин, а за район от пристани Замьяны до Астраханского рейда — командующий Астраханским бригадным районом полковник И. Ф. Морозов. В составе Сталинградского корпусного района к 10 июня 1943 г. предстояло сформировать 2 бригады ПВО. Одна бригада должна была прикрывать район Замьяны — Райгород, а другая отвечала за район Райгород — Саратов. В составе Астраханского бригадного района ПВО, отвечавшего за прикрытие р. Волга от пристани Замьяны до Астраханского рейда, решено было включить (дополнительно к уже имевшимся средствам ПВО) несколько полков истребительной авиации, малокалиберной зенитной артиллерии, зенитных пулеметов и пр.¹⁷⁶

В результате предпринятых мер положение стало улучшаться. С 1 июня по 10 июля противнику удалось поставить на Волге только 45 мин (за май — 354 мины). Корабли ВВФ проводили успешное траление фарватера (всего за 1942–1943 гг. моряками ВВФ была уничтожена 751 немецкая мина из 753, поставленных с начала боевых действий на Волге). Простой судов в ожидании открытия судовых ходов снизились с 809 часов в мае до 129 часов в июне. Пароходство «Волготанкер» получило от ВВФ 13 речных

¹⁷⁰ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 168. Л. 123, 125.

¹⁷¹ Там же. Л. 124.

¹⁷² Локтионов И. И. Волжская флотилия... С. 146.

¹⁷³ См. например: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

¹⁷⁴ Локтионов И. И. Волжская флотилия... С. 124, 156.

¹⁷⁵ Битва за нефть... С. 84.

¹⁷⁶ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 175. Л. 132–133.

канонерских лодок, бывших буксирных пароходов, которые одновременно вели баржи с топливом и обеспечивали противовоздушную оборону¹⁷⁷.

И хотя рейды вражеских самолетов все еще продолжались, тем не менее со второй половины июля речники работали уже в более спокойной обстановке. Судходство на Волге стало более безопасным. К осени 1943 г. по Волге прошло около 8 тыс. судов, при этом ни одна нефтеналивная баржа с топливом не подорвалась на mine¹⁷⁸. Но минная опасность дала о себе знать в случае пассажирского теплохода «Карл Либкнехт» ВВРП. Он стал последней жертвой минной войны на Волге, подорвавшись 9 сентября 1943 г. в районе Старицкой воложки, в нижней части Крымского переката. Погибло много пассажиров и членов команды. Капитан Л. Н. Гудович был смертельно ранен¹⁷⁹.

Общие итоги работы волжского флота за боевую навигацию 1943 г. характеризовались следующими цифрами:

1) Нижне-Волжское речное пароходство перевезло свыше 1400 тыс. т различных грузов (в 1942 г. — 1 млн т), а также почти 4700 тыс. пассажиров¹⁸⁰;

2) «Волготанкером» (при совместной работе с пароходством «Рейдтанкер») было вывезено 6 367 500 т нефтепродуктов (в т. ч. из Астрахани вверх по Волге — 6 004 400 т)¹⁸¹. Здесь выполнение плана вывоза нефтепродуктов из Астрахани вверх по Волге составило почти 92,4% (требовалось по плану 6500 тыс. т).

Работников речного транспорта отметило руководство страны. 6 сентября 1943 г. Президиум Верховного Совета СССР издал Указ «О награждении работников Народного комиссариата речного флота СССР»¹⁸². В 1947 г. совместным приказом Главного штаба ВМС СССР и Министерства речного флота СССР на 39 судах, особо отличившихся в период боевых навигаций 1942–1943 гг., были установлены мемориальные доски¹⁸³.

* * *

Победа в битве за Волгу была добыта ценой огромных жертв. Волжский флот понес тяжелые потери. Многие речники пали смертью храбрых. Пока точно установлено свыше 500 имен погибших¹⁸⁴.

В навигацию 1942 г. суда гибли от бомб, мин, артиллерийского и минометного огня. В навигацию 1943 г. — от бомб и мин. Однако по количеству погибших судов до сих пор существуют различные данные. По одним данным, за обе навигации (главным образом — в 1942 г.) в районе Астрахань — Саратов и на сталинградских переправах было потоплено 335 речных судов, а 34 судна получили серьезные повреждения. Из этих погибших судов волжских пароходств непосредственно в районе Сталинграда погибло 172 судна¹⁸⁵. По другим данным (данным Волгоградского народного музея речников), на Нижней Волге затонуло 389 судов, из них 244 судна погибло в границах города¹⁸⁶.

ВВФ за навигации 1942 и 1943 гг. потеряла 31 корабль: 2 канонерские лодки, 5 бронекатеров, 18 катеров-тральщиков, 6 полуглиссеров)¹⁸⁷.

Кроме того, погибло более 70 ед. переправочных средств инженерных войск: паромов СП-19 — 7 ед., катеров БМК-70 — 9 ед., катеров С-25 — 4 ед., лодок разных — более 25 ед., полупонтонов — 35 ед.¹⁸⁸.

Но несмотря ни на что, противнику так и не удалось достичь своей главной цели — нарушить Волжскую водную коммуникацию. Битва за Волгу была выиграна!

¹⁷⁷ Битва за нефть... С. 89, 167.

¹⁷⁸ Булатов В. Н. Адмирал Кузнецов. — М.: Воениздат, 2009. С. 211, 215.

¹⁷⁹ Пермяков В. Опаленные Волгой... С. 405.

¹⁸⁰ Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство... С. 199, 201.

¹⁸¹ ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53. Л. 94.

¹⁸² Волгари в боях за Сталинград... С. 178–185.

¹⁸³ См.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве.

¹⁸⁴ Книга памяти... С. 165.

¹⁸⁵ Плехов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И. В огне сталинградских переправ... С. 231.

¹⁸⁶ См.: Битва за нефть... С. 11; Книга памяти... С. 165.

¹⁸⁷ Христофоров В. С., Черепков А. П., Хохлов Д. Ю. Контрразведка ВМФ СССР. 1941–1945. — М.: Вече, 2015. С. 309.

¹⁸⁸ Плехов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И. В огне сталинградских переправ... С. 231.

А

«А. С. ГРИБОЕДОВ», товаро-пассажирский пароход. Год постройки: 1894 г. Место постройки: завод Cockerill (Бельгия). Технические характеристики:



длина — 86,20 м; ширина габаритная — 15,24 м; высота борта — 3,05 м; осадка в грузу — 1,69 м; грузо-подъемность — 214 т; силовая установка мощностью 800 и. л. с.; пассажировместимость: 1-й класс — 25 чел., 2-й класс — 36 чел., 3-й класс — 126 чел., 4-й класс — 557 чел.; экипаж — 32 чел.; скорость — 23,0 км/ч.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, выполняя работу по транспортировке гражданского населения и военных, а также различных грузов. Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — П. С. Холодковский (награжден медалью «За оборону Сталинграда»); 1-й штурман — Ф. А. Алалуев; 2-й штурман — В. Д. Янов; 3-й штурман — Д. И. Агафонов; механик — С. В. Шлоидин; 1-й помощник механика — А. П. Миляков; 2-й помощник механика — Г. И. Курносов.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Библиотеки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

«А. С. ПУШКИН» («Мария», «Великая Княгиня Мария Павловна», «Мельников-Печерский», «Алексеевский затон»), пассажирский пароход. Год постройки:



ки: 1885 г. Место постройки: завод Cockerill (Бельгия). Силовая установка — 1000 л. с. С 1939 г. — в составе НВРП.

В период Сталинградской битвы пароход «А. С. Пушкин» работал как госпитальное судно, а также использовался на транспортировке грузов для фронта. В сентябре 1943 г. судно первым на Волге с окончания Сталинградской битвы прошло по большому сквозному волжскому пути из Астрахани в Москву, обеспечив доставку в столицу важнейших народно-хозяйственных грузов. Капитан судна В. В. Сонис хорошо ориентировался в навигационной обстановке и умело маневрировал судном в условиях минной опасности. Приказом командующего ВВФ № 31/Н от 12 октября 1943 г. он был награжден медалью «За боевые заслуги».

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — В. В. Сонис; 1-й штурман — А. Г. Строганов; 2-й штурман — В. Ф. Дрыгин; 3-й штурман — К. В. Новиков; механик — А. В. Гусев; 1-й помощник механика — В. Н. Карасев; 2-й помощник механика В. И. Кочетов; 3-й помощник механика — В. Д. Семенов.

Пароход был выведен из эксплуатации и утилизирован в 1964 г.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967.

«АБХАЗЕЦ», буксирный баркас Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1889 г. Технические характеристики: длина — 18,6 м; ширина — 3,81 м; осадка — 1,80 м; силовая установка мощностью 120 л. с.; экипаж — 7 чел.

В период Сталинградской битвы работал на переправе 62-й армии. Экипаж судна: капитан — А. Н. Хлынин; комендир — лейтенант Г. И. Комлев; комендант — лейтенант В. И. Томарев; механик — И. Г. Белослудцев; матрос — М. П. Ягупова; матрос — Н. Кожухова; матрос — И. Г. Членов. За время работы на переправах баркас участвовал в переброске через Волгу нескольких тыс. чел., 1457 машин, 105 тягачей, 30 орудий, 30 тыс. т грузов, много танков и другого оружия, сделав более 700 рейсов.

14 октября 1942 г. баркас затонул в результате артиллерийского обстрела противника на Ашинском перекате напротив о. Денежный. Впоследствии судно было поднято. Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. механик И. Г. Белослудцев и матросы «Абхазца» И. Г. Членов и М. П. Ягупова были награждены медалями «За боевые заслуги».

Уже после войны по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне. Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в апреле 1963 г. Корпус и надстройка установлены в пионерском лагере в качестве мемориала.



Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Орлов Г. В. Традиции российского патриотизма XX—XXI вв. — Волгоград, 2007; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

АВАРИЙНО-СУДОПОДЪЕМНАЯ И ВОССТАНОВИТЕЛЬНАЯ СЛУЖБЫ НА НИЖНЕЙ ВОЛГЕ первоначально были организованы в составе Народного комиссариата речного флота СССР постановлением ГКО № 2223с от 28 августа 1942 г. В Наркомате было создано Центральное военно-восстановительное управление. Ему подчинялись 5 отрядов аварийно-судоподъемной службы общей численностью 1090 чел. (4 отряда — для Волжского бассейна, 1 отряд — для Северо-Западного бассейна), а также 3 отряда восстановительной службы общей численностью 450 чел. Начальником ЦВВУ был назначен В. А. Савельев. Кроме ЦВВУ, постановлением ГКО было решено организовать также Нижне-Волжское военно-восстановительное управление для организации судоподъема и восстановительных работ на Нижней Волге. Это управление располагалось в Саратове, а возглавил его Г. В. Коваленко. В подчинение НВВВУ передали все 4 аварийно-судоподъемных отряда под командованием И. С. Горбенко, И. У. Куликова, В. А. Алексеева и И. М. Кишкуна, а также 2 восстановительных отряда, которыми командовали М. И. Ким и И. П. Фомин.

К концу 1942 г. на судоподъеме и восстановительных работах на Нижней Волге было занято 729 чел. В период Сталинградской битвы основная работа выполнялась 1-м и 2-м АСО, личный состав которых находился в оперативном подчинении 62-й армии. Всего за 1942 г. отряды НВВВУ подняли со дна свыше 19 600 т грузов, 8 судов и оказали помощь 22 плавсредствам. С 9 мая 1943 г. морской и речной гражданский транспорт был переведен на военное положение.

В структуре Народного комиссариата Военно-Морского Флота было создано Речное аварийно-судоподъемное управление Военно-Морского Флота. В его ведение перешли все военно-восстановительные управления и АСО НКРФ, которые были включены в состав Волжской военной флотилии. В период навигации 1943 г. наибольший объем судоподъемных работ выполнялся на участке Сталинград — Камышин.

За первое полугодие 1943 г. 1-й и 2-й АСО ВВФ, работавшие на этом участке, подняли 55 самоходных судов, 19 нефтеналивных и 19 сухогрузных барж. Помимо этих плавсредств ими со дна было поднято также 5 самолетов, 34 автомашины, 33 900 снарядов калибра 152 мм и почти 11 тыс. автоматов ППШ и ППД, извлечено из-под воды 40 390 т нефтепродуктов.

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92, Д. 54; Козлов В., Данилин И. Аварийно-судоподъемная служба на Волге (1942—1945) // Военно-исторический журнал. 1978. № 12; Комаров Н. Я. Государственный Комитет Обороны постановляет...: Документы, воспоминания, комментарии. — М.: Воениздат, 1990. С. 232.

АВДИЕВСКИЙ Михаил Селиверстович, родился в 1919 г., краснофлотец, командир отделения мотористов 1-го аварийно-судоподъемного отряда Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В АСО-1 ВВФ краснофлотец Авдиевский служил с мая 1943 г. Благодаря его труду сильно изношенная материальная часть всегда работала безотказно. В частности, он обеспечил постоянное функционирование водооткачивающих средств при работах на судах «Варлен», «Дубовка», «В. Чкалов» и др. Как командир отделения мотористов он всегда боролся

за поддержание своего подразделения в постоянной аварийной готовности.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

АВЕРИН Иван Иванович, родился в 1903 г., капитан интендантской службы, начальник материально-технического отделения инженерного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В РККА с 1921 г., в ВМФ с 1939 г. Участник Гражданской войны. В 1922 г. участвовал в подавлении левоэсеровского мятежа А. В. Сапожкова в Самарской губернии. В 1923 г. воевал на Ташкентском фронте против басмачества, получил ранение.

Приказом командующего № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

С 13 августа 1943 г. И. И. Аверин являлся активным участником восстановления Сталинграда, непосредственно руководил созданием флагманского командного пункта ВВФ. Личным руководством обеспечил строительство всеми необходимыми материалами, инструментом, оборудованием и транспортом. Его заслугой явилась также организация системы питания личного состава, участвовавшего в строительстве, что способствовало повышению производительности труда.

Позже майор интендантской службы, военпред Инженерного управления ВМФ И. И. Аверин Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. был награжден орденом Красного Знамени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 808.

«АВИАСТРОЙ», буксир пароходства «Волготанкер» типа «Циолковский». Год постройки: 1935 г. Место постройки: завод «Красное Сормово», г. Горький.



Предназначался для буксировки барж грузоподъемностью 8—12 тыс. т. Технические характеристики: водоизмещение — 854 т; длина — 77,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 26,2 м; осадка — 1,6 м; силовая установка: паровая установка мощностью 1200 л. с.; топливо — мазут; скорость хода с возом — 7 км/ч; экипаж — 30 чел.

В период Сталинградской битвы осуществлял перевозки нефтепродуктов для фронта и тыла. В апреле 1943 г. коллектив судна обратился к женам и дочерям речников СССР с призывом заменить ушедших на фронт мужчин.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Материалы Библиотеки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([ресурс https://russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

«АБИАТОР», рейдовый баркас Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934 г. Технические характеристики: длина — 10,0 м; ширина — 2,40 м; высота борта — 1,7 м; силовая установка мощностью 12 л. с. Капитан — М. П. Валиков.

В период Сталинградской битвы баркас задействовался для работы на переправах, в затонах и т. д. 9 августа 1942 г. судно повергло вражескому артобстрелу в районе пристани Сарепта и получило серьезные повреждения. Погиб капитан М. П. Валиков.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

АГАПОВ Семен Афанасьевич, родился в 1905 г. в с. Верхне-Погромное Царевского уезда Астраханской губернии, капитан баркаса «Фронтвик» Нижне-Волжского речного пароходства.



Член ВКП(б). Приказом войскам 64-й армии Сталинградского фронта № 97/Н от 13 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В начальный период Сталинградской битвы, 25 августа 1942 г., С. А. Агапов был назначен капитаном баркаса «Фронтвик». Не считаясь с близостью противника, только за октябрь 1942 г. судном под его командованием было переброшено на правый берег Волги свыше 1500 т боеприпасов и сделано 36 рейсов в район действия 64-й армии Сталинградского фронта.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. за работу на переправах 62-й и 64-й армий капитан баркаса «Фронтвик» Агапов был награжден орденом «Знак почета».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 242; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

АГАПОВ Степан Афанасьевич, родился в 1902 г. в с. Верхне-Погромное Царевского уезда Астраханской губернии, помощник механика пожарного парохода «Гаситель» 10-го отдельного военизированного отряда охраны речного флота.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». 23 августа 1942 г. пароход «Гаситель», выполнявший задание по вывозу ценного груза из горящего Сталинграда, подвергся бомбежке. Осколками были убиты механик Я. Д. Ерохин и кочегар Соколов. Четверо членов команды получили ранения. Место погибшего механика у машины занял его помощник С. А. Агапов, ему же пришлось работать и за погибшего кочегара, и за других членов команды. Судно было выведено из-под бомбежки, ценный груз был доставлен на место.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

АГАФОНОВ Петр Акимович, родился в 1891 г. в д. Молостовка Спасского уезда Казанской губернии, шкипер баржи «Пинега» пароходства «Волготанкер». Член ВКП(б). Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга. Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1919 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В самом начале навигации 1943 г. баржа «Пинега», груженная 9 тыс. т нефти, проследовала за пароходом «Киев» по маршруту Астрахань — Батраки (Куйбышевская область).

Умелое управление судном и внимательное наблюдение за фарватером позволили доставить груз к месту назначения в срок. Шкипер Агафонов содержал баржу в отличном техническом состоянии, что дало возможность увеличить объемы перевозки нефти и нефтепродуктов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

«**АДЖАРИСТАН**», буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1885 г.; силовая установка мощностью 1 тыс. л. с.

Участвовал в Сталинградской битве, выполняя работу по транспортировке гражданского населения и военных на переправах Сталинграда, буксировал баржи с горючим для фронта. Капитан — И. А. Титов.

26 июля 1942 г. судно попало под бомбежку и затонуло в районе Нижне-Солодниковского переката. Погибли члены экипажа: матрос М. А. Ляпина, механик И. Я. Ражев, кочегар Т. И. Ражева, рулевой П. Федоров.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

«**АЗЕРБАЙДЖАН**», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — В. С. Капранов; 1-й штурман — И. И. Хантеев; 2-й штурман — Г. Ф. Филатов; механик — Е. В. Мельников; 1-й помощник механика — И. В. Коровин; 2-й помощник механика — В. И. Гарцев.

В период Сталинградской битвы судно работало в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на подвозе нефтепродуктов для фронта и тыла.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

«**АКАДЕМИК БЕХТЕРЕВ**», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1887 г. Силовая установка мощностью 180 л. с.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов. Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан Ф. Д. Гольщев; 1-й штурман — И. И. Кузнецов; 2-й штурман — И. П. Силаев; 3-й штурман — М. А. Токарев; механик — В. Я. Варначев; 1-й помощник механика — П. Ф. Моисеев; 2-й помощник механика — И. И. Петрасов.

Судно выведено из эксплуатации и утилизировано в 1959 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

«**АКАДЕМИК ОЛЬДЕНБУРГ**» («Гордей Чернов», «Иван Григорьевич Стахеев»), буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1897 г. Место постройки: завод Курбатова, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: длина — 79,23 м; ширина — 7,92 м; силовая установка мощностью 1 тыс. и. л. с.; скорость — 18 км/ч. В 1940-х гг. находился в распоряжении пароходства «Волготанкер».



С 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. пароход числил-ся в составе Волжской военной флотилии в качестве неф-тевоза. Выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки, буксировал баржи с нефтепродуктами. Капитан — А. И. Гусев. В декабре 1942 г. пароход «Ака-демик Ольденбург» участвовал в уникальной «Ледовой операции» пароходства «Волготанкер» по доставке фрон-ту горючего в условиях зимы.

Ист. и лит.: Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Колесные буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/tugs/typ_civil2.htm#olden.

«АКАДЕМИК ТИМИРЯЗЕВ» (до 1917 г. — «Вадим Ашаулов», с 1917 по 1929 г. — «Лев Троцкий»), товаро-пассажирский теплоход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1917 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Главный строитель Р. А. Корейво. Технические характеристики: длина — 92,87 м; ширина — 17,3 м; осадка — 1,88 м; силовая уста-новка мощностью 1200 э. л. с.; пассажироместимость — 300 чел.; скорость — 24,5 км/ч.

Теплоход участвовал в Сталинградской битве, работа-я в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке гражданского населения, военных, а также грузов для фронта. Капитан — С. А. Напиту-хин, механик — Н. Я. Парамонов.

7 августа 1942 г. теплоход подорвался на вражеской мине в Яшкином проране напротив о. Воловий, затону-в по верхний тент. Погибли члены экипажа: кочегар М. А. Бардин; матрос Я. И. Бармин; масленщик В. С. Бур-лаков; 3-й помощник механика Б. И. Горшков; слесарь И. В. Журавлев; проводник Е. В. Журавлева; директор ресторана В. Е. Зотов; масленщик А. И. Иванчич; лоц-ман Ф. И. Крайнов; лоцман А. В. Курлин; штурваль-ный В. М. Ларин; проводник А. З. Лоханская; матрос В. И. Лютиков; матрос А. Г. Малышев; кочегар Д. П. Мар-тынов; масленщик А. И. Никифоров; штурвальный К. М. Новиков-Фунтов; кочегар В. Н. Парамонов; меха-ник Н. Я. Парамонов; проводник Н. И. Парамонова; ку-хонный работник А. В. Петрова; матрос М. И. Пинаев; 2-й помощник капитана В. М. Погодин; матрос И. Ф. По-мелов; кок П. П. Сизмина; повар М. И. Толетанов; 1-й по-мощник механика В. К. Чугунов; боцман Г. С. Шаханов; кочегар А. П. Шерстянкин; проводник П. И. Шавелева; судовой медик М. В. Юрек.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.



АКВАТОРИЯ — участок водной поверхности в уста-новленных границах района порта. Служит для стоянки судов под разгрузкой и погрузкой (портовая акватория), ремонта судов (заводская акватория) и др.

«АКТИВИСТ», буксирный пароход Нижне-Волжско-го речного пароходства. Год постройки: 1898 г. Силовая установка мощностью 460 л. с.



Судно принимало участие в Сталинградской бит-ве, работая в районе Камышин — Сталинград — Влади-мировка. Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — К. Д. Синельников; помощник капитана — И. И. Ша-ронов; механик — М. И. Нетипанов; 1-й помощник меха-ника — М. Е. Белов; помощник механика — М. С. Мед-ведев; старший лоцман — В. И. Филатов.

Судно было выведено из эксплуатации в мае 1959 г. и утилизировано.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

«АЛЕКСАНДР НЕВСКИЙ», пассажирский пароход Камского речного пароходства. Технические характери-стики: длина — 85,0 м; ширина габаритная — 17,0 м; сило-вая установка мощностью 800 л. с.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, вы-полняя работу по транспортировке гражданского насе-ления и военных в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Капитан — Н. И. Харланович.

26 июля 1942 г. судно загорелось и затонуло в райо-не пристани Быковы Хутора в результате налета враже-ской авиации. Погибли пассажиры, а также члены эки-пажа: 1-й помощник капитана Х. А. Бикмуллин; матрос А. И. Быстрова; матрос А. Власов; кочегар С. Е. Володин; матрос Г. Галимшин; матрос А. И. Громов; провод-ница У. Н. Ивановова; лоцман В. А. Кушцов; матрос В. П. Сасиков; старший боцман И. В. Семенов; заведую-щий производством ресторана В. М. Феоктистов; матрос Е. Н. Чижилова; штурвальный Н. А. Якимов.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

АЛЕКСАНДРОВ Анатолий Петрович, президент Академии наук СССР (1975—1986 гг.). В годы Великой Отечественной войны А. П. Александров — член-кор-респондент Академии наук СССР (1943), заведующей лабораторией Ленинградского физико-технического института.

А. П. Александров родился в 1903 г. в г. Тараща Киевской губернии. В 1919 г. окончил Киевское реаль-ное училище. Участник Гражданской войны. Воевал в составе Русской армии Врангеля пулеметчиком, полу-чил ранение, был награжден.

После Гражданской войны работал в Киевском гор-ном институте ассистентом. Позже работал электро-



монтером и электротехником в Киевском физико-химическом обществе при Политпросвете и учителем школы в с. Белки Киевской губернии. В 1924–1930 гг. учился на физико-математическом факультете Киевского университета, совмещая учебу с преподаванием в школе № 79 Киева. В 1930 г. начал работать в Киевском медицинском институте, а затем в ЛФТИ, где совместно с другими учеными-физиками раз-

работал статистическую теорию прочности. В 1941 г. защитил докторскую диссертацию на тему «Релаксация в полимерах».

Перед началом Великой Отечественной войны он совместно с И. В. Курчатовым и В. М. Тучкевичем разработал метод защиты кораблей от неконтактных донных магнитных мин. Первые испытания прошли еще в октябре 1938 г. на линкоре «Марат», акт приемки был подписан 18 июня 1941 г., за несколько дней до нападения Германии на Советский Союз. Уже 9 августа 1941 г. А. П. Александров и И. В. Курчатов прибыли в Севастополь и организовали там работу по установке на кораблях Черноморского флота «Системы ЛФТИ». В 1942 г. ему пришлось руководить более сложной работой по организации процесса размагничивания волжских речных судов и кораблей Волжской военной флотилии в Сталинграде, поскольку прежние устройства были пригодны только для установки на крупных кораблях. По этой причине в районе Сталинграда под его руководством стали создаваться станции безобмоточно размагничивания, сыгравшие одну из решающих ролей в ходе борьбы с миниrowанием Волги. Одна из СБР до 23 августа 1942 г. находилась у центральной пристани, недалеко от памятника летчику Хользунову. В 1942 г. за успехи в деле размагничивания ему была присуждена Сталинская премия I степени. Полученный опыт впоследствии широко применялся.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 г. А. П. Александров был награжден орденом Ленина. Этим были отмечены его заслуги в организации и подготовке группы ученых к ведению работ по размагничиванию кораблей и речных судов. Эта группа под научно-техническим руководством А. П. Александрова работала на всех морских театрах Великой Отечественной войны. Она же организовала техническую подготовку специальных кадров, которых ранее в ВМФ не было.

В боевых условиях А. П. Александров лично руководил работами по размагничиванию кораблей Черноморского флота в Севастополе, кораблей Краснознаменного Балтийского флота в Таллине и Кройштадте, кораблей Северного флота в Полярном и Архангельске, кораблей ВВФ и речных судов в Сталинграде. Кстати, именно в Сталинграде удалось решить сложные научно-технические задачи в деле размагничивания — создать СБР и разработать специальные минные электромагнитные тралы.

С 1943 г. А. П. Александров принимал участие в советском атомном проекте и стал заместителем И. В. Курчатова в секретной Лаборатории № 2 АН СССР (впоследствии — Институт атомной энергии им. И. В. Курчатова — «Курчатовский институт»).

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1257; Ларин А. Я. Контр-адмирал Борис Владимирович Хорошкин // Полководцы Сталинградской битвы. 2-е изд. — Волгоград, 2010.

АЛИЕВ Султан-Гасан-Оглы, родился в 1909 г. в г. Ереван, лейтенант, минер 3-го дивизиона тральщиков 3-й бригады траления Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1932 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Лейтенант Алиев в апреле–сентябре 1943 г. принимал участие в боевом тралении р. Волга в районе Астрахань — Сталинград. Он в совершенстве овладел современными методами и средствами борьбы с минами. Свой опыт лейтенант Алиев передал молодым командирам тральщиков и личноному составу.

В апреле–мае 1943 г. корабли дивизиона под руководством Алиева вытралили 3 мины. Тральщики 3-го дивизиона заняли первое место по минному делу в 3-й бригаде траления АВМБ КВФ и обеспечили бесперебойное движение нефтекараванов и других судов на своем участке.

Позже старший лейтенант, флагманский минер Одесской военно-морской базы Черноморского флота Алиев приказом командующего Черноморским флотом № 191с от 22 декабря 1944 г. был награжден орденом Красного Знамени за боевое траление акватории порта Одесса, в результате чего было уничтожено 37 донных неконтактных мин противника.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 785, 963.

«АЛТАЙ» (до 1921 г. — «Иловатский затон»), буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1896 г. Место постройки: корпус — завод Булычева в с. Иловатка Орловского уезда Вятской губ., механизмы — Сормовский завод в г. Нижний Новгород. Технические характеристики: длина — 62,22 м; силовая установка мощностью 800 л. с. В 1931 г. пароход прошел капитальный ремонт.

В период Сталинградской битвы судно выполняло воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, буксировало баржи с нефтепродуктами для фронта. Капитан — Н. И. Макарычев. Судну часто приходилось применять зенитную артиллерию и пулеметы против немецкой авиации. Команде «Алтай» удалось сбить 2 вражеских самолета. Так, 10 сентября 1942 г. в районе с. Никольское огнем своих пулеметов «Алтай» подбил «мессершмитт», который был вынужден произвести посадку. Команда была представлена к награде.

20 ноября 1942 г. на Ступинском перекате у о. Воловий пароход налетел на мину и затонул. Вместе с капитаном Н. И. Макарычевым погибли члены экипажа: кочегар Т. И. Белякова; матрос К. П. Долганова; 2-й помощник механика А. П. Дымченко; матрос Е. П. Елисеева; механик Д. И. Есиков; кочегар Т. И. Есикова; 3-й штурман А. Е. Ильин; матрос Ильина; кок К. Е. Каратунова; кочегар С. Коченов; масленщик И. В. Крашенинников; 2-й штурман В. А. Кривоногов; кочегар Сенюта; масленщик В. И. Сенюта; кочегар В. П. Соколов; 1-й штурман П. И. Соколов; матрос П. П. Соколова; масленщик В. П. Ткаченко. Впоследствии судно было поднято.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. были награждены: капитан Н. И. Макарычев — орденом Красного Знамени (посмертно); помощник механика Н. Н. Ремезов — орденом Красной Звезды; 2-й помощник механика А. П. Дымченко — медалью «За трудовую доблесть» (посмертно); рулевой П. Г. Елисеев — медалью «За трудовую доблесть».

Уже после войны, по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г., на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

«АМУР», буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1891 г.; силовая установка мощностью 860 л. с. Пароход участвовал в Сталинградской битве, выполняя работу по буксировке барж с горючим для фронта в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Капитан — И. И. Удалов. 3 августа 1942 г. судно затонуло в районе с. Ветлянка Енотаевского района Астраханского округа, наскочив на вражескую мину средней частью корпуса. Погибли члены экипажа: рулевой А. В. Ваулин; рулевой Е. В. Демичев.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

АНАНИЧЕВ Александр Степанович, родился в 1888 г. в с. Шиловка Симбирской губернии, капитан парохода «Кузнец» Нижне-Волжского речного пароходства.



Член ВКП(б). Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден орденом Красной Звезды.

А. С. Ананичев, начиная с 23 августа, будучи еще капитаном парохода «Борьба», бесменно работал на переправах. 31 августа пароход «Борьба» был потоплен. Ананичев принял командование пароходом «Кузнец».

5 октября 1942 г. на одной из переправ в центральной части Сталинграда минометным огнем противника из

строения было выведено множество судов, что привело к сокращению ее пропускной способности. Командование фронта приказало срочно и любой ценой доставить в район переправы 4 баржи для использования их в качестве паромов. Ночью под прикрытием артиллерии А. С. Ананичев на пароходе «Кузнец» и 4 баржами прошел от Тумака до завода «Красный Октябрь» и, несмотря на огонь противника, доставил баржи к месту назначения на 7 часов раньше установленного срока. Баржи были использованы для переброски танков, сыгравших огромную роль в отражении вражеских атак на район завода «Красный Октябрь».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

«АНАТОЛИЙ СЕРОВ» (до переименования — «Кашгар»), товаро-пассажирский теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1913 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Технические характеристики: водоизмещение — 1100 т; грузоподъемность — 900 т; длина — 85,0 м; ширина — 11,0 м; силовые установки мощностью 1200 э. л. с.; скорость — 16 км/ч.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов.



Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан Н. П. Чешков; 1-й помощник капитана — Д. Ф. Козырьков; 2-й помощник капитана — В. С. Григорьев; 3-й помощник капитана — А. П. Шилина; лоцман — М. М. Моталин; лоцман — А. С. Богданкин; лоцман — Н. А. Соснин; механик — А. И. Макаров; 1-й помощник механика — А. П. Рогачев; 2-й помощник механика Ф. Т. Умнов; 3-й помощник механика — Я. П. Варламычев; 3-й помощник механика — В. П. Тулянкин; 3-й помощник механика — А. М. Гвоздев.

Судно выведено из эксплуатации в 1958 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

АНДРЕЕВ Семен Родионович, родился в 1893 г., лоцман 3-го разряда военно-лоцманского пункта 3-го дивизиона катеров-тральщиков 1-й бригады траления Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В навигацию 1943 г. лоцман Андреев работал на проводке нефтекараванов по очень опасному в минном отношении участку Волги в районе с. Черный Яр.

За весь период навигации из всех лоцманов он провел наибольшее число караванов нефтешлюпа (198 караванов общей грузоподъемностью 904 тыс. т).

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

АНИКИН Петр Александрович, родился в 1924 г. в д. Екатериновка Казанской губернии, штурманский пароход «Громобой» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. П. А. Аникин награжден медалью «За отвагу».

В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом, в трудных условиях ночных работ, ледохода и бомбардировок П. А. Аникин осуществлял должное управление судном, обеспечив переброску танков, орудий и горючего на правый берег Волги.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

АНОПЧЕНКО Василий Антонович, родился в 1922 г., старший краснофлотец, командир отделения водолазов аварийно-судоподъемной группы № 73 (ГРЭС-73) Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Командир отделения водолазов Анопченко в период навигации 1943 г. на Волге обеспечил подъем 11 судов, которые были восстановлены. Часто он выполнял задания на 250%. Позже старшина 2-й статьи Анопченко проходил службу в Московском отделе подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 октября 1944 г. его наградили второй медалью «За боевые заслуги» за демонтаж и подъем подводной части

обрушенных ферм Наводницкого автодорожного моста, что обеспечило расчистку судового хода и своевременное открытие навигации на р. Днепр в районе Киева.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 6.

АНТИПОВ Александр Афанасьевич, родился в 1900 г. в с. Раздольное Приморской области, инженер-капитан 2-го ранга, начальник технического отдела штаба Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1918 г. Участник Гражданской войны. В 1919–1920 гг. воевал в партизанском отряде на Дальнем Востоке. Награжден медалью «XX лет РККА».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. А. А. Антипов был награжден орденом Красной Звезды. Этим были отмечены его заслуги в Сталинградской битве, в разгар которой он вступил в командование техническим отделом штаба ВВФ. В этот период битвы разрушению подверглись ремонтно-производственные предприятия Сталинграда и Сталинградской военно-морской базы. Инженер-капитан 2-го ранга Антипов сумел быстро организовать ремонт боевых кораблей на сохранившихся предприятиях в Сарепте и Красноармейске, задействовав также оборудование ремонтных частей автобронетанковых войск Сталинградского фронта. Дополнительно им была организована плавучая мастерская ВВФ. В условиях непрерывной бомбардировки заводов Сталинграда А. А. Антипов организовал сбор и доставку с предприятий необходимого станочного оборудования и ремонтного материала, чем обеспечивался быстрый ввод в строй поврежденных боевых кораблей.

Также за участие в битве на Волге А. А. Антипова наградили медалью «За оборону Сталинграда». Позже приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. инженер-капитан 2-го ранга Антипов был награжден вторым орденом Красной Звезды. Этой наградой отмечались его заслуги в организации зимой 1941/42 г. качественного ремонта кораблей 1-й бригады речных кораблей ВВФ и подготовке их к проведению боевых операций.

Снова были отмечены успехи А. А. Антипова в организации ремонтной базы ВВФ в период Сталинградской битвы. Помимо этого, он отличился при проведении зимнего ремонта 1942/43 г. Он лично проинспектировал все корабли и ремонтные базы ВВФ. Летом 1943 г. он провел колоссальную работу по созданию новых ремонтных баз, а также по приемке и переоборудованию новых кораблей, приобретению технического имущества и обеспечению работы механизмов. Под его руководством выполнялся ряд ответственных заданий командования. Технический отдел штаба ВВФ превратился в боевой орган тыла флотилии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 600, 725.

АРЖАВКИН Александр Федорович, родился в 1909 г. в с. Ярцево Духовщинского уезда Смоленской губернии, капитан-лейтенант, командир 2-го дивизиона катеров-тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1932 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. С первых дней действий противника на Волге капитан-лейтенант Аржавкин организовал траление немецких магнитных мин, занимался поиском обходных фарватеров и проводку по ним караванов.

В зонах ответственности его дивизиона не было зафиксировано ни одного случая подрыва судов на минах. В момент прорыва противника у с. Акатовка А. Ф. Аржавкин объединил под своим руководством все прибывшие в район боевых действий бронекатера. Он

организовал их эффективное взаимодействие с лево-фланговыми частями 66-й армии Донского фронта, командовал боевыми рейдами кораблей в район Акатовки, награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Уже после Сталинградской битвы капитан 3-го ранга А. Ф. Аржавкин приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. был награжден орденом Отечественной войны II степени. Этим орденом было отмечено его руководство борьбой с минной опасностью, что обеспечивало судоходство на Волге. В зоне ответственности дивизиона А. Ф. Аржавкина без потерь были проведены сотни караванов. Под его командованием было вытралено и обезврежено 143 вражеские мины.

До окончания Великой Отечественной войны капитан 3-го ранга Аржавкин еще два раза отмечался военным и военно-морским командованием. Так, приказом командующего Балтийским флотом № 98 от 23 августа 1944 г. его наградили орденом Нахимова II степени, а приказом войскам Ленинградского фронта № 01408/Н от 5 октября того же года орденом Красного Знамени за руководство действиями бригады речных кораблей на Чудском озере.

Ист.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 22, 23; Ф. 3. Оп. 1. Д. 780; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 3687.

АРЛИНСКИЙ Мирон Лазаревич, родился в 1921 г., старшина 1-й статьи, командир отделения электриков-связистов узла связи Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г. В 1941 г. получил ранение при обороне Одессы. Позже служил в ВВФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Отделение под командованием М. Л. Арлинского смонтировало более 300 км линии связи, в т. ч. 75 км телеграфной линии, по которой была установлена прямая связь с 1-м боевым районом ВВФ на Волге. Она обеспечила прием и передачу 1800 шифрованных боевых распоряжений, приказов и донесений, а также 5600 открытых телеграмм. Силами отделения в рабочем состоянии поддерживалась и охранялась линия правительственной связи командующего ВВФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«АРМЯНИН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1870 г. Технические характеристики: длина — 64,2 м; ширина — 7,43 м; осадка — 1,15 м; силовая установка мощностью 410 л. с. Пароход участвовал в Сталинградской битве, выполняя работу по транспортировке гражданского населения и военных на переправах Сталинграда, буксировал баржи с горючим для фронта и тыла в районе Камышин — Сталинград — Астрахань. Капитан — Н. М. Трофимов, механик — М. И. Усынин. В 1942 г. на судне начинал свой трудовой путь в качестве рулевого будущий депутат Верховного Совета СССР и начальник ВРПО «Азчеррыба», известнейший человек в отечественной рыбной промышленности В. И. Закурдаев.

16 сентября 1942 г. судно погибло в районе с. Черный Яр в результате попадания вражеской бомбы. Погибли члены экипажа: штурман К. И. Абрамов; матрос П. А. Букаев; кочегар И. П. Гречанников, матрос Шилова.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. капитан Н. М. Трофимов был награжден орденом Красной Звезды, а механик М. И. Усынин — медалью «За боевые заслуги».

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

АРСЕНТЬЕВА Антонина Петровна, родилась в 1914 г., инженер аварийно-спасательной группы № 18 1-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии. В период Великой Отечественной войны работала при Управлении Нижне-Волжского речного пароходства техником по судоремонту.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги».

Инженер Арсентьева обследовала и определяла возможность подъема затонувших на Волге в период Сталинградской битвы сухогрузных барж. Она лично провела обследование 20 затонувших объектов и обработала их техническую документацию. Этим она в значительной степени способствовала выработке способов подъема и восстановления Волжского сухогрузного флота.

В 1946 г. руководство НВРП представило ее к награждению медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 3 (Нижне-Волжское речное пароходство).

АРТЕМОВ Александр Дмитриевич, родился в 1913 г., краснофлотец, старшина водолазной станции Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В РККА в 1935—1940 гг., в ВМФ с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Работая на строительстве объекта РАСУ ВМФ старшиной водолазной станции, он постоянно передавал свой опыт молодым водолазам, в результате чего производительность труда на станции выросла до 250%. Все работы на Волге при большом течении и на больших глубинах непосредственно выполнялись самим А. Д. Артемовым. Производительность своего труда он довел до 300%.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

АСТРАХАНСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА КАСПИЙСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ создана в 1942 г. для защиты морских и речных сообщений на Астраханском морском рейде, Волго-Каспийском канале и в нижнем течении р. Волга. Командир базы до 18 сентября 1942 г. — контр-адмирал А. Т. Заостровцев. С 18 сентября 1942 г. командир — капитан 1-го ранга Д. Г. Жмакин. Начальник штаба — капитан 2-го ранга А. Г. Богословский. Начальник политотдела — бригадный комиссар Н. А. Николаев.

8 августа 1942 г. АВМБ КВФ приказом НКМВФ была подчинена командующему Волжской военной флотилией. Это было сделано с целью создания единой системы обеспечения перевозок на Нижней Волге. На тот период в состав базы входило: 5 дивизионов тралящиков (48 ед.); отдельный отряд сторожевых катеров (10 ед.); дивизион катеров воздушного наблюдения, оповещения и связи (7 ед.); дивизион плавучих батарей (6 ед.). Кроме того, АВМБ имела станцию безобмоточного размагничивания кораблей. С августа 1942 г. СБР обеспечивала также размагничивание транспортных судов. Это значительно способствовало безопасному плаванию на речных фарватерах.

Плавучие зенитные батареи, катера ПВО и другие боевые корабли базы отвечали за противовоздушную оборону вверенного района. К 15 мая 1943 г. силы траления АВМБ были сведены в 3-ю бригаду траления ВВФ. 3 дивизиона этой бригады имели в своем составе 48 тралящиков и 18 трал-барж. АВМБ отвечала за участок Волги от пристани Замьяны до Астрахани, включая астраханские морской и речной рейды.

Ист. и лит.: Локтионов И. И. Волжская флотилия в Великой Отечественной войне. — М., 1974; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

АСТРАХАНСКАЯ ПРИСТАНЬ МЕСТНОГО ФЛОТА (см. *Пристань местного флота Астраханская*).

АСТРАХАНСКАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ВЕРФЬ «РЕЙДТАНКЕРА» (см. *Судостроительная верфь «Рейд-танкера» НКМФ СССР*).

АСТРАХАНСКАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ВЕРФЬ ИМ. С. М. КИРОВА (см. *Судостроительная верфь им. С. М. Кирова НКРП СССР*).

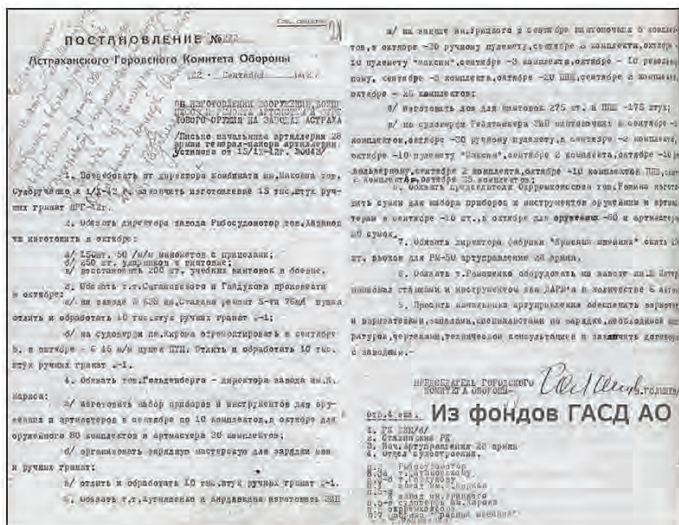
АСТРАХАНСКАЯ ТРАНЗИТНАЯ СУХОГУЗНАЯ ПРИСТАНЬ (см. *Речной порт Астраханский*).

АСТРАХАНСКИЙ БОНДАРНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД ИМ. И. В. СТАЛИНА (см. *Бондарно-механический завод им. И. В. Сталина НКРП СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ БОНДАРНЫЙ ЗАВОД ИМ. Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКОГО (см. *Бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского НКРП СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ был создан Постановлением Государственного Комитета Обороны № 830 от 22 октября 1941 г. На следующий день — 23 октября 1941 г. — на совместном заседании Астраханского окружкома ВКП(б) и окрисполкома был утвержден его состав. В соответствии с организационной структурой городских комитетов обороны АГКО возглавил первый секретарь окружкома ВКП(б) В. А. Голышев, его заместителем был назначен председатель окрисполкома К. Е. Клишин.

В состав АГКО вошли начальник организационного отдела НКВД Астраханского округа В. А. Лукьянов и комендант города Астрахань М. Т. Корначев. Специального возникавших вопросов на сотрудников партийных органов, исполкома совета и штаба МПВО. В распоряжении комитета обороны находились подразделения местных гарнизонов, войска НКВД, милиция и отряды самообороны — народное ополчение и истребительные батальоны. В ведение АГКО входили все районы Астраханского округа Сталинградской области: Владимировский, Володарский, Енотаевский, Икрянинский, Камызякский, Красноярский, Наримановский и Харабалинский. Чрезвычайный орган управления издавал постановления, в



которых, как правило, указывалось, с какой целью принимается решение, точные сроки исполнения, ответственные лица и порядок доклада о ходе работы.

За время своей работы АГКО издал 366 постановлений (первое постановление датируется 26 октября 1941 г., последнее — 1 декабря 1943 г.). Особой задачей АГКО являлось обеспечение безопасности нефтекараванов, прибывавших по Каспийскому морю, хранения и перекачки топлива. Решения по данному вопросу включали в себя установление строгой системы плавания судов, расчистку фарватера от мин противника и льда в осенне-зимний период, охрану фарватеров, защиту нефтебаз средствами ПВО. С возрастанием в годы Великой Отечественной войны значением нефтепродуктов для нужд фронта была связана задача обеспечения эффективной работы нефтехранилищ Астраханского округа. Для этого в ведение городского комитета обороны были включены наиболее важные аспекты функционирования нефтебаз: их ремонт, доставка нефтеемкостей и содержание их в надлежащем состоянии.

Для выполнения задач обеспечения безопасности нефтеперевозок, промышленных объектов и населения округа, АГКО активно контролировал организацию системы местной противовоздушной обороны, организуя взаимодействие Каспийской военной флотилии, Астраханского дивизионного района ПВО и войсковых формирований действующей армии.

Действовал АГКО до декабря 1943 г., завершив свою работу в связи с отменой военного положения в городе.

Ист.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

АСТРАХАНСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «РЫБОСУДОМОТОР» (см. *Моторостроительный завод «Рыбосудомотор» НКРП СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ РЕЙДОВЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ (см. *Бассейновое управление рейдового технического флота Каспийского моря («Рейдтехфлот»*).

АСТРАХАНСКИЙ РЕЧНОЙ ПОРТ (см. *Речной порт Астраханский*).

АСТРАХАНСКИЙ РЫБОКОНСЕРВНО-ХОЛОДИЛЬНЫЙ КОМБИНАТ ИМ. А. И. МИКОЯНА (см. *Рыбоконсервно-холодильный комбинат им. А. Микояна НКРП СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНО-СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМ. УРИЦКОГО (см. *Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. X ГОДОВЩИНЫ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ (см. *Судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции пароходства «Рейдтанкер» НКМФ СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. АРТЕМА СЕРГЕЕВА (см. *Судоремонтный завод им. Артема Сергеева Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. И. В. СТАЛИНА (см. *Судоремонтный завод им. И. В. Сталина (завод № 638) НКРФ СССР, НКСП СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. К. МАРКСА (см. *Судоремонтный завод им. К. Маркса пароходства «Рейдтанкер» НКМФ СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. III ИНТЕРНАЦИОНАЛА (см. *Судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала пароходства «Волготанкер» НКРФ СССР*).

АСТРАХАНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. В. И. ЛЕНИНА (см. *Судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина пароходства «Волготанкер» НКРФ СССР*).

АСЯМОЛОВ Александр Александрович, родился в 1895 г., капитан 2-го ранга, начальник штаба отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 7 ноября 1917 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1921 гг. воевал в составе моряков Балтийского флота.



В 1935 г. за успехи в боевой и политической подготовке был награжден орденом Ленина.

С 1942 г. являлся начальником штаба отдельной бригады траления ВВФ.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

В период Сталинградской битвы, в наиболее напряженный момент минной опасности на Волге, А. А. Асямолов лично занимался проводкой транспортов через опасные зоны. Он вел большую работу среди работников речного флота, разъясняя им принципы действия магнитных мин. Как специалист минного дела учил молодых командиров правилам и методам траления с использованием новых средств. Это способствовало сокращению потерь на речном флоте от подрывов на минах.

Капитан 2-го ранга Асямолов являлся организатором операций работы тральщиков ОБТ на сталинградских переправах, обеспечивавших снабжение 62-й армии. За участие в обороне города был награжден медалью «За оборону Сталинграда». За кампанию 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 г. его наградили орденом Отечественной войны I степени.

Навигацию 1943 г. А. А. Асямолов встретил в должности начальника штаба ОБТ ВВФ, а после ее реформирования в мае 1943 г. стал начальником штаба 1-й бригады траления флотилии. Он сумел быстро организовать управление бригадой и боевым районом ее действия. Ему также удалось организовать и обеспечить взаимодействие 1-й бригады траления ВВФ с частями Красной Армии и пароходством «Волготанкер», что значительно способствовало бесперебойному движению нефтекараванов по опасным участкам фарватера.

За период летней кампании 1943 г. 1-я БТ уничтожила и нейтрализовала 274 вражеские мины и ликвидировала 73 минные банки.

После службы на Волге А. А. Асямолов в чине капитана 1-го ранга трудился старшим преподавателем Специальных курсов офицерского состава ВМФ, имея научное звание доцента.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1944 г. был награжден вторым орденом Ленина. Этой наградой были отмечены его активное участие в научно-исследовательской работе и 27-летняя безупречная служба в рядах ВМФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 600, 791, 816, 1141.

«АТКАРСК», буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1895 г. Место постройки: завод Журавлева в г. Рыбинск. Технические характеристики: длина — 62,0 м; ширина — 7,0 м; осадка — 1,35 м; силовая установка мощностью 410 л. с. В 1934 г. буксир «Аткарск» участвовал в уникальной проводке морского танкера «Вячеслав Молотов» от Сормово до Астрахани. В период Сталинградской битвы пароход работал на переправах, обеспечивая переброску войск Красной Армии, доставлял нефтепродукты для фронта и тыла. Капитан парохода — Г. К. Кириллов.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в июле 1961 г.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Аткарская газета. 2015. 15 апр. № 15.



Б

БАБИЧ Иван Фомич, родился в 1920 г. в с. Водяное Екатеринославской губернии, старшина 2-й статьи, командир орудия канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 5/Н от 13 марта 1943 г. награжден орденом Красного Знамени.

И. Ф. Бабич с 23 августа 1942 г. по 2 февраля 1943 г. находился в рядах защитников Сталинграда. За время боев его орудие произвело свыше 135 стрельб по врагу, выпустив свыше 2300 снарядов.

На счету орудия числилось: 4 уничтоженных на аэродроме самолета, 11 уничтоженных и подбитых танков, 3 подавленные и уничтоженные артиллерийские багарей, 6 минометных багарей, 21 подбитая и уничтоженная автомашина, рассеяно и уничтожено до полка пехоты противника.

Старшина Бабич неоднократно проявлял находчивость и хладнокровие при устранении повреждений орудия без отправки его в мастерские, в целях экономии боезапаса проводил непрерывное обучение личного состава в перерывах в ходе боя и добился минимального расхода снарядов на пристрелку.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

БАКЛАУШЕВ Степан Иванович, родился в 1884 г., постовой старшина Астраханского технического участка водного пути. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». С. И. Баклаушев безотлучно находился на своем посту, содержа обстановку в образцовом порядке. В его подчинении находилось еще 2 поста, на которых работали женщины из пос. Красноармейск.

В навигацию 1943 г. при полетах вражеской авиации над Волгой С. И. Баклаушев проявил исключительную бдительность в борьбе за сохранность флота. Он правильно определял места приводнения мин, ограждал их знаками обстановки и своевременно докладывал об этом командованию Волжской военной флотилии. За это командование флотилии наградило его денежной премией в сумме 1 тыс. руб.

На постах С. И. Баклаушева не было отмечено ни одного случая простоя судов. Кроме того, по заданию военных моряков, в целях дезориентации немецких летчиков, он устроил дополнительную обстановку ложного хода.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

БАЛАБАНОВ Михаил Егорович, родился в 1919 г. в с. Костино Самарской губернии, красноармеец, наводчик пулемета отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. В РККА с 1939 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Награда была вручена за образцовое содержание материальной части пулемета и 1 сбитый вражеский самолет в августе 1942 г.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

БАЛАНС ФЛОТА — количественное выражение соотношения между поступившим и выбывшим за определенный период времени флотом.

БАЛУЕВ Владимир Васильевич, родился в 1919 г., лейтенант, командир отряда 2-го дивизиона тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1939 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В период боевых действий В. В. Балуев командовал отрядом, состоявшим из тральщиков № 322 и № 324. Они прodelали большую работу по переброске войск, раненых и грузов и считались передовыми в отдельной бригаде траления ВВФ.

За участие в битве на Волге в конце навигации 1943 г. старший лейтенант Балуев был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Позже он проходил службу в Днепровской военной флотилии. Уже после войны за действия на Висле был награжден медалью «За освобождение Варшавы».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; Ф. 3. Оп. 1. Д. 755; Ф. 916. Оп. 4. Д. 11.

БАРАНОВ Василий Алексеевич, родился в 1910 г. в Новгороде, капитан 3-го ранга, начальник отдела связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В РККА с 1931 г., в ВМФ с 1933 г. Участник войны с Финляндией (1940).

В начале Великой Отечественной войны В. А. Баранов служил на Северном флоте в должности начальника узла связи флота. За подвиг, совершенный 22 июля 1942 г., приказом командующего Северным флотом № 37/Н от 30 апреля 1943 г. был награжден орденом Отечественной войны II степени. Этой наградой были отмечены его заслуги за быстрое восстановление связи с кораблями и боевыми частями флота, после того как передающий центр был выведен из строя авиацией противника.

Позже капитан 3-го ранга Баранов продолжил службу в ВВФ в должности начальника отдела связи. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили орденом Красной Звезды. Во время летней кампании 1943 г. капитан 3-го ранга Баранов прodelал большую работу по организации и налаживанию связи на р. Волга. В условиях минной опасности и при недостаточном наличии квалифицированных специалистов он сумел обеспечить командование ВВФ управление кораблями и частями флотилии. Кроме того, он организовал связь на новом командном пункте ВВФ в Сталинграде. В течение месяца узел связи КП, расположенный в разрушенном помещении, был хорошо оборудован и обеспечивал сообщение командования ВВФ со всеми соединениями на Волге и с Москвой.

Позже за выслугу лет в ВМФ Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. начальник отдела связи Краснознаменной Днепровской флотилии В. А. Баранов был награжден медалью «За боевые заслуги». Через три дня приказом командующего Краснознаменной Днепровской флотилией № 13/Н от 6 ноября 1944 г. он был удостоен ордена Отечественной войны I степени, чем была отмечена его работа по организации бесперебойной связи на протяжении всей деятельности КДФ в 1943—1944 гг. Особенно были отмечены его личные заслуги в организации связи при проведении боевых операций флотилии на Березинском, Пинском и Буго-Наревском направлениях.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 668, 725, 785, 996, 1000.

БАРАНОВСКИЙ Борис Владимирович, родился в 1902 г. в с. Истобное Раненбургского уезда Рязанской губернии, инженер-майор, начальник производственного

участка Московского отряда подъемно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1943 г.

До работы на Волге инженер-майор Барановский в 1942 г. был награжден орденом Красной Звезды за выполнение особого задания правительства. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили вторым орденом Красной Звезды. Работая в должности начальника производственного участка на Волге, Б. В. Барановский в условиях военного времени, при дефиците материалов и рабочей силы, сумел мобилизовать личный состав на выполнение важного задания. Им был разработан особый способ укладки трубопровода путем протаскивания его по дну. Ранее он не применялся ни в отечественной, ни в зарубежной практике. При производстве работ этот способ дал возможность не останавливать движения судов по Волге и тем самым позволил сэкономить крупные финансовые средства.

До окончания Великой Отечественной войны инженера-майора Барановского Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 октября 1944 г. наградили орденом Отечественной войны II степени за организацию и формирование мостоподъемных отрядов. Им также был лично разработан способ взрыва металла обрушенных мостовых ферм, благодаря которому успешно проводились работы по расчистке судовых ходов в бассейне Днепра. Им же был сделан ряд рационализаторских предложений по восстановлению подводной части разрушенных мостов, что способствовало быстрейшему уничтожению фронтовых коммуникаций Красной Армии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 6.

БАРБОТЬКО Сергей Игнатьевич, родился в 1910 г., член ВКП(б), лейтенант, командир бронекатера № 51 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

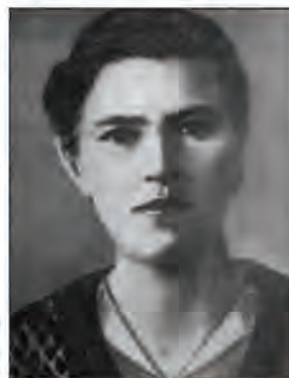
Приказом войскам Сталинградского фронта № 141/Н от 29 декабря 1942 г. награжден орденом Красного Знамени.

Лейтенант Барботько неоднократно участвовал в боях за Сталинград. Его бронекатер из установки РС уничтожил 8 танков, 16 автомашин, 2 минометные батареи, 14 пулеметных точек, 8 дзотов и около 2000 солдат и офицеров противника. В сложных ледовых условиях и под сильным обстрелом бронекатер № 51 доставил для 62-й армии 2300 бойцов и командиров, вывез 370 раненых, доставил 40 т снарядов, 27 т продовольствия и 15 пулеметов.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 170; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // ФГБУК «Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

БАРДАКОВА Мария Петровна, родилась в 1909 г., бакенщик р. Куропатка Сталинградского участка водного пути № 6. Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награждена медалью «За боевые заслуги».

24 августа 1942 г. группа раненых бойцов Красной Армии прибыла на лодках на левый берег Волги к посту М. П. Бардаковой. Узнав от них, что на правом берегу среди горящих зданий находится много раненых бойцов, М. П. Бардакова в течение 25—26 августа под бочами врага вывозила их на лодках и оказывала помощь. Одноре-



менно она восстанавливала сбитые воздушной волной знаки, обеспечивая нормальное движение судов. М. П. Бардакова непосредственно участвовала в захвате 3 фашистских шпионов в районе о. Голодный. В 1942 и 1943 гг. она следила за небом и рекой на вверенном ей участке, обозначала места падения мин и сопровождала суда по безопасным фарватерам.

Ее участие в Сталинградской битве было также отмечено медалью «За оборону Сталинграда».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волжари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

БАРЖА — самоходное (буксируемое или толкаемое) грузовое судно, обычно плоскодонное. По роду перевозимого груза различают сухогрузные (для песка, каменного угля, тарных грузов и др.), наливные (для жидкого топлива, смазочных масел, воды) и универсальные.

БАРКАС — самоходное судно небольших размеров для обслуживания портов, рейдов, затонов, доставки грузов и пассажиров на местных линиях внутренних вод-



ных путей. В период Сталинградской битвы баркасы действовали для работы на переправах, в затомах и т. д.

На р. Волга в плесе г. Камышин — г. Астрахань зафиксирована работа следующих баркасов: «17-й МЮД» (капитан А. Т. Овчинников, баркас работал на р. Ахтуба), «5-я годовщина Октябрьской революции», «Абхазец» (капитан А. Н. Хлынин), «Авиатор» (капитан М. П. Валиков), «Баркас № 2» (капитан И. И. Ширяев), «Баркас № 52» (капитан И. К. Сергеев), «Баркас № 60», «Бдительный», «Волга», «Вразовский» (капитан А. И. Суханкин), «Гидрограф» (капитан Г. М. Абакумов), «Гидродинамик», «Голубь» (капитан М. И. Крюков), «Донбасс» (капитан Н. В. Чеботарев), «Дуся Виноградова» (капитан И. И. Исаков), «Емельян Пугачев» (капитан В. В. Никитенко), «Ерик» (капитан Н. И. Езушин), «Ермак», «Ислям», «Казах» (капитан А. П. Костромкина), «Капитан Загрядцев» (бывш. «Стешин») (капитан А. П. Колобов), «Капитан Иванищев» (капитан В. Ф. Суханов), «Карел», «Киров» (капитан А. М. Гутилов), «Колыма», «Кочегар Гетман» (капитан Е. В. Маслеев), «Культурник» (капитан Ф. И. Ястребов), «Леваневский», «Лена» (капитан Н. И. Зверев), «Ленинец», «Ленправда», «Литвинов», «Мария Мухортова», «Мезень», «Наблюдатель» (капитан И. И. Исаков), «Надежный» (капитан В. Я. Шварев), «Нацмен», «Новатор» (капитан М. М. Федорин), «Павлик Морозов», «Партизан», «Пережат», «Пожарский» (капитан В. В. Ефимов), «Полководец» (капитан М. Н. Баландин), «Пчелка» (капитан П. П. Гараватов), «Революционер» (капитан И. С. Дулин), «РИК» (капитан А. В. Кумсков), «Родина» (капитан Г. А. Крылов), «Свобода», «Снайпер» (капитан В. А. Воробьев), «Спартак» (капитан И. М. Никитин), «Спартаковец», «Спортивный» (капитан Н. Ф. Хренов), «Сталинград», «Стахановец», «Степан Халтурин» (капитан И. А. Кормишин), «Тулак» (капитан Б. П. Попов), «Ударник» (капитан С. Ф. Хаха-

лев), «Узбек» (капитан А. М. Машков), «Фини», «Фронтвик» (капитан С. А. Агапов), «Хользунов» (капитан А. В. Лопухов), «ЦС ОСВОД» (капитан Н. И. Еремин), «Чайка», «Челюскинец», «Шторм», «Энергичный» (капитан Г. Ф. Родионов), «Яков Ерман» (капитан А. А. Дегтярев), «Ясная Поляна».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967.

БАССЕЙНОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ РЕЙДОВОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ФЛОТА КАСПИЙСКОГО МОРЯ («РЕЙДТЕХФЛОТ»). 1 июля 1939 г. на основании приказа народного комиссара морского флота СССР существовавшая в Астрахани Северо-Каспийская Днобаза подверглась реорганизации. Она была переименована в Бассейновое управление рейдового технического флота Каспийского моря («Рейдтехфлот»). «Рейдтехфлот» отвечал за производство дноуглубительных работ и работ по намыву территорий. Он занимался созданием акваторий портов, производством промеров и проектно-исследовательскими работами по дноуглублению и удлинению морских путей, а также организацией, ремонтом и содержанием маяков на подходных морских каналах.

В декабре 1941 г. «Рейдтехфлот» участвовал в выполнении важного государственного задания по вывозу высокооктанового авиабензина с Каспийского моря на станцию Бузан для последующей его перевалки на железную дорогу. В обязанности «Рейдтехфлота» входило информирование судоводителей о состоянии глубин на Волго-Каспийском канале, установка вешек от с. Бирючья Коса до о. Искусственный и ледорезов на канале.

В июле 1942 г. в Астрахани было получено задание правительства о срочном строительстве железнодорожного моста через Волгу у Астрахани. Его сооружение имело исключительное оборонное значение. В течение 1942—1943 гг. «Рейдтехфлот» выделял этой стройке имеющиеся у него плавучие краны для установки речных опор. В самый трудный, начальный, период Сталинградской битвы, в рамках курса на установление строгого режима движения судов по Волге, он занимался работами по обстановке фарватера реки. В августе 1942 г. «Рейдтехфлот» вместе с пароходствами «Волготанкер» и «Рейдтанкер» принял долевое участие в создании в дельте Волги дополнительных водных путей на маршруте Астрахань — Турьев, выделяя свои технические средства для проведения дноуглубительных работ и т. д.

В апреле 1943 г. Астраханское управление «Рейдтехфлота» на основании решения СНК СССР и приказа народного комиссара морского флота СССР было переименовано в Рейдовое управление морских путей («Рейдморпуть») и подчинено Центральному управлению морских путей («Цуморпуть») в Москве, сохранив за собой прежние функции. Начальником «Рейдтехфлота» в 1941—1943 гг. являлся Чебурахин.

Ист.: Материалы Агентства по делам архивов Астраханской области по фонду Р-2549 Государственного архива Астраханской области; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

БЕГЕЛЬМАН Пинус Абрамович, родился в 1900 г., старший лейтенант интендантской службы, начальник сметно-планового отделения финансового отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

В 1942 г. был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

С 5 октября 1942 г. по 20 января 1943 г. старший лейтенант Бегельман исполнял обязанности уполномоченного финансового отдела ВВФ на кораблях и в частях флотилии, действовавших в районе Сталинграда. Непосредственно на огневых позициях он обеспечивал всеми видами денежного довольствия личный состав канонерских лодок, бронекатеров, катеров-тральщиков и постов СНИС Северной группы ВВФ. Провел большую работу по обеспечению раненых, доставляя им денежное довольствие и аттестаты в госпитали. Все это способствовало подъему морального духа личного состава ВВФ, участвовавшего в обороне Сталинграда.

В мае—октябре 1943 г. он вновь находился в Сталинграде и добился бесперебойного снабжения кораблей и частей ВВФ денежными средствами в период выполнения ими задания по борьбе с минной опасностью на р. Волга.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

БЕГЛЕЦОВ Анатолий Иванович, родился в 1917 г. в с. Березовка Царицынского уезда Саратовской губернии, младший лейтенант, летчик отдельного авиаотряда Волжской военной флотилии. В РККА с 1939 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». А. И. Беглецов служил в отдельном авиаотряде ВВФ со 2 августа 1942 г.

За период Сталинградской битвы его налет составил 192 часа, за период боевого траления на Волге в 1943 г. — 410 часов. Им было перевезено 137 чел., грузов — 7965 кг.

Младший лейтенант Беглецов за битву на Волге был также награжден медалью «За оборону Сталинграда». Позже продолжил службу на Балтике. В 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий приказом командующего Краснознаменным Балтийским флотом ему был вручен орден Красного Знамени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 858.

БЕЛОВ Марк Прокопьевич, родился в 1910 г. в г. Астрахань, первый помощник механика теплохода «Красное знамя» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1928 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу».

Весной 1943 г. М. П. Белов в ответственном рейсе теплохода, ведущего баржи с нефтью по маршруту Астрахань — Куйбышев, обеспечил бесперебойную работу механизмов судна. По собственной инициативе он провел профилактический ремонт двигателей и механизмов. В результате груз был доставлен к месту назначения в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

БЕЛОДВОРЦЕВ Андрей Иванович, родился в 1906 г. в с. Криуши Симбирской губернии, капитан товаро-пассажирского парохода «Гончаров» Нижне-Волжского речного пароходства. С 1918 г.

А. И. Белодворцев трудился в судоремонтных мастерских Криушинского затона. С 1920 г. — в плавсоставе. Работал матросом, штурвальным, старшим рулевым на различных волжских судах. В 1932—1937 гг. без отрыва от производства учился в речном техникуме в Нижнем Новгороде.

Участник Сталинградской битвы. В 1942 г. А. И. Белодворцев был назначен



капитаном товаро-пассажирского парохода «Гончаров» НВРП, который с началом Великой Отечественной войны был мобилизован, подчинился военному командованию и использовался в качестве санитарно-спасательного транспортного судна (плавучий госпиталь № 54). Сначала судно находилось в распоряжении Калининского фронта, а затем было передано в распоряжение Сталинградского фронта.

Капитан Белодворцев знаменит также тем, что он командовал пассажирским теплоходом «Сергей Киров», который совершил первый в истории пассажирский рейс по Волго-Донскому судоходному каналу, и 9 июля 1952 г. прибыл в Ростовский речной порт.

А. И. Белодворцев был награжден двумя орденами Ленина, его именем назван грузовой теплоход.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Историческая справка [Музея] Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. Составлена Р. М. Эдельман в марте 1983 г.; Белодворцев Андрей Иванович // Белодворцевы. Династия волжских речников [Электронный ресурс] URL: <http://www.stroytrans.info/belodvortsevdydinastiya-9116.html>.

БЕЛОСЛУДЦЕВ Иван Григорьевич, родился в 1910 г. в д. Пажман Вятской губернии, помощник механика баркаса «Абхазец» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Баркас «Абхазец» с 23 августа все время работал на переправах в районе г. Сталинграда. Благодаря помощнику механика И. Г. Белослудцеву машины судна всегда исправно работали. Когда механика «Абхазца» отозвали на другое судно, то его помощник Белослудцев 8 дней один беспрерывно нес вахту в машинном отделении.

2 октября 1942 г. два немецких самолета обстреляли баркас из пулеметов. Несмотря на попадание пуль в машинное отделение, И. Г. Белослудцев ни на минуту не отходил от двигателей. Судно продолжило движение, и задание командования было выполнено.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

БЕЛОУСОВ Александр Александрович, родился в 1925 г. в г. Астрахань, краснофлотец, водолаз отряда аварийно-подводных работ № 3 Донского фронта. В РККА с 1943 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 марта 1944 г. награжден орденом «Знак почета».

А. А. Белоусов выполнял задание по разгрузке баржи № 863, затонувшей в период Сталинградской битвы вместе с большим количеством боеприпасов.

Во время работы он демонстрировал образцы выносливости и трудоспособности. Его отправляли в самые опасные места в трюме баржи. Лично им было извлечено из трюма затонувшей баржи 1500 ящиков со снарядами.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686043. Д. 24.

БЕЛЯЕВ Василий Николаевич, родился в 1909 г., старший краснофлотец, такелажник 92-й аварийно-спасательной группы речного аварийно-судоподъемного отряда № 7 Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Такелажник Беляев в течение 57 дней обеспечил подготовку такелажа и подготовку 19 судов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 27; Ф. 3. Оп. 1. Д. 725.

БЕРЕСТОВ Василий Степанович, родился в 1906 г. в Области Войска Донского, младший лейтенант, командир взвода отдельного батальона морской пехоты Сталинградского флотского полужкипажа Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды.

27 августа 1942 г. батальон морской пехоты ВВФ вел бой в районе пос. Латошинка. В. С. Берестов, воодушевляя своим примером бойцов и командиров, первым ворвался на окраину поселка и уничтожил наблюдательный пункт противника, захватив при этом дальномер. Гранатами уничтожил один вражеский миномет, а второй захватил в качестве трофея. При этом была уничтожена прислуга минометной батареи, 1 офицер и НП. Получив ранение, младший лейтенант Берестов не покинул поля боя.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

БЕРЛИНА — старинная речная деревянная баржа. В период Сталинградской битвы берлины задействовались для работы на переправах. На р. Волга в плесе



г. Камышин — с Ветлянка (208 км выше Астрахани) зафиксирована работа следующих берлин: № 0102, 3578, 3531, 3524, 3517, 1339, 3552, 0113, 3507, 086, 080, 123.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

БЕСПУТЧИКОВ Никифор Петрович, родился в 1902 г. в г. Гродно, механик баркаса «Лена» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. В период интенсивных налетов немецко-фашистской авиации на Сталинград Н. П. Беспутчиков, оставшись один в машинном отделении, в течение 3 дней бесменно нес вахту, обслуживая все машины и механизмы баркаса. Судно за это время совершило 60 непрерывных рейсов под бомбами противника и обеспечило доставку на фронт для обороны Сталинграда десятков танков и автомашин, большое количество боеприпасов и войск.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгаря в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

БИНЬКЕВИЧ Збигнев Абдонович, родился в 1917 г. в г. Киев, помощник капитана парохода «Громобой» пароходства «Волготанкер». Кандидат в члены ВКП(б).

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом, в сложных условиях круглосуточной работы, ледостава и частых бомбардировок обеспечивал перевозку на правый берег Волги автомашин с боеприпасами, танков, горючего, продуктов, проводил политическую работу среди членов команды судна.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

«БЛИДМАН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов, а также личного состава. В частности, в 1942 г. пароход обслуживал переправу 64-й армии в Сталинграде.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитаны — П. С. Ефимов, А. Д. Умрихин; 1-й штурман — А. П. Гусев; 1-й штурман — В. Г. Семанин; 3-й штурман — А. Н. Емущин; механик — Ф. Ф. Смолянинов; 1-й помощник механика — П. П. Панфилов, М. В. Чашин; 2-й помощник механика — Н. Н. Засонский.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

БОБЫЛЕВ Елисей Лаврентьевич, родился в 1896 г., майор юстиции, заместитель председателя военного трибунала Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В РККА с 1941 г. Участник Гражданской войны. Воевал под Мозырем, Пинском, Бобруйском и Варшавой. Прошел путь от красноармейца до военкома дивизиона. Получил конгузию. В должности заместителя председателя военного трибунала ВВФ состоял с августа 1941 г.

В 1942 г. был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

За период с 1 января 1943 г. Е. Л. Бобылев заслушал около 100 дел и имел при этом только 3% брака, незначительного по существу, чему помог его 18-летний стаж оперативной юридической работы. В 1943 г. он обслуживал Саратовский участок и бригаду канонерских лодок ВВФ. В немалой степени Е. Л. Бобылев способствовал поднятию воинской дисциплины в обслуживаемых им подразделениях ВВФ и выполнению плана нефтеперевозок по Волге в навигацию 1943 г. В октябре 1944 г. майор юстиции Бобылев был назначен председателем Военного трибунала ВВС Военно-Морского Флота.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 769.

БОГАТОВ Николай Михайлович, капитан товаропассажирского парохода «Михаил Калинин» Верхне-Волжского речного пароходства. Пароход под его командованием участвовал в Сталинградской битве, выполняя работу по транспортировке гражданского населения и военных, а также использовался как плавающий госпиталь.



Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. Н. М. Богатов был награжден орденом Красного Знамени. По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г.

на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

БОГДАНОВ Александр Дмитриевич, родился в 1914 г., старшина 2-й статьи, командир отделения комендоров 3-го отряда 3-го дивизиона бронекатеров 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1938 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

30 августа 1942 г. в момент буксировки подбитого в бою бронекатера был сорван флагшток с корабельным флагом, который упал в воду за кормой. Старшина 2-й статьи Богданов бросился в воду, извлек флагшток с флагом и под огнем вражеских пулеметов и минометов установил его на место. Кроме того, А. Д. Богданов трижды крепил буксировочный трос, благодаря чему подбитый бронекатер был выведен из-под огня противника.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

БОЙКО Петр Филиппович, родился в 1917 г. в с. Ново-Георгиевск на Северном Кавказе, лейтенант, командир 14-го авиационного звена связи Волжской военной флотилии. В РККА с 1938 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Будучи командиром звена, лейтенант Бойко в период Сталинградской битвы лично выполнил несколько ответственных заданий по установлению связи между подразделениями ВВФ. Все задания были выполнены в срок, несмотря на нападения вражеской авиации. Так, когда самолет УТ-2, пилотируемый П. Ф. Бойко, был подбит огнем немецкого истребителя, то летчику все же удалось посадить машину на случайную площадку. Тем самым он спас и себя, и пассажира.

В 1944 г., летая в составе авиационного звена связи Дунайской военной флотилии, П. Ф. Бойко был награжден орденом Отечественной войны II степени. Уже в самом конце войны его наградили орденом Отечественной войны I степени за успехи в обеспечении авиационной связью действий флотилии по р. Дунай на участке Румыния — Болгария — Венгрия — Чехословакия — Австрия.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1003, 1470.

БОМБАРДИРОВКИ АСТРАХАНИ. С началом летней кампании 1942 г. фашистские войска устремились на Кавказ и к Волге с целью захвата нефтеносных участков и блокирования движения грузов, прежде всего нефти, по главной водной магистрали страны.



Значительно выросшая с началом войны роль Волги объясняла мотивы принятия Гитлером в первой половине 1942 г. двух директив — № 41 от 5 апреля и № 45 от 23 июля. Согласно первой директиве немцы планировали захват Сталинграда (в итоге — выход к Москве с юга и ее захват), Северного Кавказа, Баку, Ирана и выход к Индии. Во исполнение директивы была сформирована группа войск под командованием генерала Шверина. В первую очередь перед ней была поставлена задача выхода к дельте Волги и захвата Астрахани. Этим противник планировал перерезать волжскую водную магистраль, питающую с юга Сталинград боеприпасами, войсками и топливом. Захват Астрахани планировалось осуществить 27–28 августа. Вторая директива за № 45 от 23 июля 1942 г. также поставила группе армий «Б» задачу овладения Сталинградом, а вслед за этим — задачу продвижения южнее вдоль реки до Астрахани, чтобы там перерезать русло Волги. В соответствии с этой директивой, на германскую авиацию возлагались не только задачи обеспечения операций сухопутных частей и разрушения Сталинграда, но и нарушения судоходства на Нижней Волге путем минирования и осуществления воздушных налетов на Астрахань.

Первая 25-килограммовая бомба была сброшена на город 26 июля 1942 г. в районе пороховых складов. С этого дня и вплоть до 16 ноября на Астрахань время от времени сбрасывались фугасные и зажигательные бомбы. 2 сентября один самолет сбросил бомбу на судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина, но она не разорвалась. В ночь со 2 на 3 сентября бомбовые удары были нанесены по западным окраинам города. Затем немцы занялись воздушной разведкой. 8 сентября 4 вражеских самолета пролетели над Астраханью на высоте 4–7 тыс. м. Один из них лишь сбросил листовки.

9 сентября состоялся один из самых разрушительных налетов на город. Несколько самолетов «Хейнкель-111» и «Юнкерс-88» снова бомбили завод им. В. И. Ленина парохозяйства «Волгоганкер», а также нефтебазу № 5. Взрывались резервуары с 300 тыс. т нефтепродуктов и хранилища с мазутом. Убегавшие от пожара люди расстреливались с воздуха. Огонь перекинулся на заводской поселок и производственные цеха предприятия. Он бушевал несколько суток. В результате возникшего пожара сгорели корпуса механического, инструментального, токарного, кузнечного, электросварочного, слесарного цехов и технико-строительного отдела. Такая же участь постигла здания силовой станции и эксплуатационного участка, материального склада и склада сменно-запасных частей, гаража и диспетчерской, котельной и пожарного депо, заводоуправления и медпункта, а также здание Бассейнового комитета профсоюза речников.

В поселке завода была уничтожена школа и 54 жилых дома общей площадью 4904 кв. м. Более сотни семей рабочих и служащих предприятия остались без крова, одежды и имущества. Позже решением Астраханского горсовета пострадавшим из фондов горторга было выделено 1500 м белой бязи, 100 шт. фуражек, 1 тыс. пар детской обуви, 1 тыс. м ситца, 75 пар женских сандалий, 500 катушек ниток и другие промтовары.

Вечером 9 сентября самолеты противника бомбили нефтебазу № 6 и судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала. И там ущерб был огромным.

В ночь с 24 на 25 сентября был совершен авианалет на станцию Астрахань-2. В результате 23 здания было разрушено, повреждено 18 паровозов, 208 вагонов и 3865 м железнодорожного полотна. Одновременно была разрушена нефтебаза Астрахань-2. В дальнейшем продолжались бомбардировки переправы, нефтебазы № 2, речного порта, станции Астрахань-1 и др. объектов.

Всего с 26 июля по 16 ноября 1942 г. на город была сброшена 351 бомба. Было зафиксировано 963 немецких

самолета над городом и вблизи него. До середины 1943 г. на Астрахань было сброшено еще около 100 авиабомб. За 1942 г. среди гражданского населения 46 чел. было убито и 113 ранено. До середины 1943 г. на Астрахань было сброшено еще несколько десятков авиабомб.

Последний массированный налет немецкой авиации на город имел место в ночь с 26 на 27 июня 1943 г. Он был совершен группой, насчитывавшей до 30 машин. Сбросив большое количество осветительных бомб, противник приступил к бомбометанию. Объектами бомбардировки в основном являлись железнодорожная переправа через Волгу, речной порт, завод им. Ш Интернационала НКРФ, завод им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ, завод им. И. В. Сталина НКСП (завод № 638) и Трусовский рыбозавод Волго-Каспийского треста НКРП. По данным, ПВО была сброшена 61 авиабомба. Лишь благодаря интенсивному огню зенитной артиллерии, авиации противника не удалось нанести ущерба предприятиям, однако не обошлось без человеческих жертв и разрушения городской инфраструктуры. Из числа гражданского населения было убито 29 и ранено 69 чел. В пос. Трусово было разрушено 22 жилых дома и здание прачечной. В Сталинском и Трусовском районах Астрахани была уничтожена телефонная сеть протяженностью 15 350 пог. м, электросеть высокого напряжения протяженностью 150 пог. м, поврежден водопровод.

Ист. и лит.: Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; Материалы О. Шейна «На Астраханском направлении»; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

БОМБОВО-ШТУРМОВЫЕ АВИАУДАРЫ ПО ВОЛЖСКОЙ НЕФТЯНОЙ КОММУНИКАЦИИ. Одной из главных задач противника в период военных кампаний 1942 и 1943 гг. на южном направлении была задача нарушения снабжения Красной Армии и советского тыла топливом по Волжской нефтяной коммуникации. Наряду с минированием судового хода (см. *Минирование Нижней Волги*), противник активно применял бомбовые авиаудары. Соотношение количества погибших в результате бомбовых атак судов к количеству судов, погибших от подрыва на минах, составляло 5 к 1. Наиболее часто воздушному нападению подвергались суда нефтесудового флота, порты, нефтебазы, судоремонтные заводы и прочая инфраструктура, связанная с обеспечением функционирования нефтяной коммуникации. Главным и уникальным пунктом пересечения Волжской и Каспийской нефтяных коммуникаций была Астрахань. Не случайно директивами Гитлера № 41 от 5 апреля и № 45 от 23 июля 1942 г. были поставлены задачи выхода к дельте Волги и захвата Астрахани. Пока этого не произошло, германские ВВС активно осуществляли воздушные налеты на Астрахань, дельту Волги, Астраханский морской рейд и Волго-Каспийский морской канал.

Первый германский бомбардировщик появился над дельтой в ночь на 20 июня 1942 г. В ночь на 27 июня от 15 до 30 самолетов противника уже бомбили Астраханский морской рейд. Именно туда по Каспийскому морю танкерами пароходства «Касптанкер» подвозилась нефть из Баку. Затем ее перегружали на суда пароходства «Рейдтанкер», доставлявшие ее по Волго-Каспийскому каналу к Астраханскому речному порту для последующей перекачки на речные нефтеналивные баржи. Всего в июне 1942 г. немецкая авиация произвела 74 налета на Астраханский морской рейд.

К бомбардировкам судов на Волге в местах их скопления и в пути следования противник приступил с 25 июля 1942 г. Вечером этого дня ударом с воздуха была уничтожена наливная баржа «Найдома» (шkipер Маненков).



7 тыс. т нефтепродуктов вспыхнули. Топливо горело на протяжении 20 км вдоль луговой стороны Волги. «Найдома» стала первой жертвой воздушной войны на Волге.

Неприятельская авиация придерживалась следующей тактики. К реке под прикрытием истребителей на большой высоте подходили группы немецких бомбардировщиков (как правило, противник применял самолеты типов «Хейнкель-111» и «Юнкерс-88»). Установив направления движения судов, бомбардировщики снижались до высоты 230–400 м и, следуя контркурсами под конвоем истребителей, сбрасывали бомбы и вели пушечно-пулеметный огонь.

В период Сталинградской битвы особо частым налетам подвергался участок от пристани Быковы Хутора (130 км выше Сталинграда) до Саралевской воложки (110 км ниже Сталинграда), хотя в целом бомбовые удары наносились по судам и объектам на всем протяжении водного пути от Астраханского морского рейда до Саратова. Главной мишенью были нефтекараваны и отдельные нефтеналивные суда. Особо охотились за крупными нефтеналивными судами, в танках которых было по 8–10 тыс. т нефтепродуктов. Грузженный топливом флот нес потери.

По данным Управления Главнефтеснаба, от бомбовых налетов вражеской авиации с 25 июля и до конца сентября 1942 г. на Волге погибло 23 баржи пароходства «Волготанкер» с нефтью и нефтепродуктами: «Арагва», «Байкал», «Веста», «Военга», «Вохма», «Вятка», «Дубовка», «Кама», «Керженец», «Кобра», «Лена», «Луга», «Найдома», «Обь», «Онега», «Охта», «Рутка», «Тавда», «Таловка», «Тунгуска», «Уруп» (впоследствии была восстановлена), «Цивиль», «Черемшан».

Подвергался атакам и самоходный флот. Например, 25 июля у Дубовки вражеские самолеты сбросили бомбы между пароходом «Джамбул» и идущими за ним нефтеналивными баржами. Правда, бомбы не взорвались. Тогда же в районе с. Водяное 3 бомбы были сброшены на пароход «Академик Губкин» пароходства «Волготанкер». Был убит 1 и ранен 1 чел. из числа команды. Судно получило пробоины.

26 июля 1942 г. попал под бомбежку и затонул в районе о. Саралевский буксир «Аджаристан» пароходства «Волготанкер». В это время на пути от Астрахани до Камышина находилось 220 тыс. т горючего. Пароходство было вынуждено с 26 июля временно приостановить отправку грузовых судов из Астрахани. Серьезные потери флота во многом были обусловлены отсутствием у них средств противовоздушной обороны. Требовались срочные и эффективные меры по защите судоходства.

НКРФ, Астраханский и Сталинградский городские комитеты обороны были вынуждены обратиться в ГКО, который 28 июля 1942 г. принял специальное постановление. Целевым назначением для вооружения судов были выделены зенитные пушки, пулеметы и боеприпасы, специально для вооружения экипажей нефтеналивных судов были выделены еще и винтовки (см. *Вооружение судов речного флота*). На судах была введена должность помощника капитана по военной части и назначены боевые расчеты. Их жизнь регламентировалась воинским уставом. Кроме того, еще в начале июля 1942 г. специально для охраны судоходства на Нижней Волге в составе Сталинградского корпусного района ПВО была сформирована «Зенитная группа ПВО бассейна Астрахань — Сталинград — Камышин» во главе с подполковником И. В. Желтяковым. Она отправляла на суда, караваны, в порты и места стоянок флота свои расчеты с зенитными установками (см. *Противовоздушная оборона Нижней Волги*). Воздушное прикрытие речных перевозок стали обеспечивать истребители.

Эти меры заставили авиацию противника прекратить бомбардировки и обстрелы с бреющего полета, а бомбометание с больших высот уже не гарантировало прежнего эффекта. Потери флота резко пошли на убыль, что позволило парокходству «Волготанкер» возобновить с 6 августа отправку нефти из Астрахани, приостановленную 26 июля. Мощнейшие бомбовые удары наносились по инфраструктурным объектам Волжской нефтяной коммуникации, находившимся в Сталинграде.

Впервые немецкие самолеты-разведчики появились над городом осенью 1941 г. Первый массированный налет на город был произведен 23 апреля 1942 г., а 23 августа 1942 г. во время самой жестокой массированной бомбардировки Сталинграда вместе с самим городом были уничтожены важнейшие нефтеобъекты. Полностью в груды искореженного металла превратилась Сталинградская нефтебаза с подъездными путями и причалами. Были разбиты и сторели 2 нефестанции и контора эксплуатационного участка «Волготанкера». Из разбитых резервуаров горящая нефть хлынула в Волгу. В тот же день 23 августа по приказу наркома речного флота З. А. Шашкова сквозное движение судов мимо Сталинграда было остановлено. После 23 августа бомбежки Сталинграда не прекращались.

С низовьев Волги потоки грузов стали ограничиваться маршрутом Астрахань — Светлый Яр (или Красноармейск). Непосредственно для Сталинградского фронта «Волготанкер» уже с 19 августа доставлял топливо из Астрахани через Владимировку (см. *Поставки «Волготанкером» нефтепродуктов для Сталинградского фронта с 19 августа 1942 г. и до конца навигации*).

С начала августа и до закрытия навигации противник осуществил на Астраханский морской рейд более 200 авианалетов. Несмотря на заградительный зенитный огонь кораблей Каспийской военной флотилии, они приводили к человеческим жертвам и к гибели судов.

В 1942 г. на морском рейде вместе с грузом сторело и затонуло 14 нефтеналивных барж парокходства «Рейдтанкер». Так, 16 августа была уничтожена баржа № 89; 17 августа — баржа № 45; 28 октября — баржи № 75, 11, 61, 73; 29 октября — баржи «Балаханы», № 87 и 71; 30 октября — баржа № 39; 31 октября — баржи № 41, 37, 51, 5.

Погибал и самоходный флот. 26 октября 1942 г. на рейде от немецкой бомбы погиб буксирный теплоход «Ударник» парокходства «Рейдтанкер». Вместе с судном погибли 13 членов экипажа, в т. ч. его капитан Н. В. Краснов и заместитель начальника «Рейдтанкера» С. И. Галкин. Ранения получили 12 чел.

На следующий день — 27 октября — налету подвергся танкер «Агамалы Оглы» парокходства «Касптанкер», доставивший из Баку на Астраханский рейд 10 тыс. т

нефтепродуктов. На судне начался пожар, и оно село на мель. Погиб расчет судового орудия, капитан А. Б. Раджабов был ранен. 30 октября подвергся атаке с воздуха танкер «Коминтерн» парокходства «Рейдтанкер», следовавший по Волго-Каспийскому каналу с Астраханского морского рейда в с. Оля. В результате нападения он сторел. Погибли 3 члена экипажа. Кроме того, повреждены были пароход «Профинтерн», пароход «Фридрих Энгельс» и 6 нефтеналивных барж.

Астрахань также продолжала находиться под авиационными ударами. 2 сентября 1942 г. была сброшена бомба на судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина парокходства «Волготанкер», правда, она не разорвалась.

Вечером 9 сентября этот завод снова попал под бомбовый удар. Бомбы были сброшены и на нефтебазу № 5. Взорвались резервуары с 300 тыс. т нефтепродуктов и хранилища с мазутом. Тем же вечером 9 сентября немцы бомбили нефтебазу № 6 и судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала парокходства «Волготанкер». Затем бомбардировкам снова подвергались Астраханский речной порт, а также нефтебаза № 2.

Угроза нефтяной коммуникации создавалась и тем, что к началу осени 1942 г. в Астрахани скопилось большое количество неиспользуемого нефтяного флота, представлявшего собой хорошую мишень для авиации противника. Тем более статистика показывала, что потери волжского флота от бомб превышали потери от мин (5 к 1).

Для сохранения флота руководство «Волготанкера» приняло решение вывести его часть в дельту Волги на временный отстой и для скрытого хранения топлива. Таким же образом решено было эвакуировать значительную часть судов «Волготанкера» и «Рейдтанкера», а также ценное имущество и заводское оборудование из Астрахани через Северный Каспий в Гурьев, в устье р. Урал (см. *Борьба за сохранность нефтяного флота в августе — сентябре 1942 г.*). Хотя германской авиации так и не удалось полностью нарушить работу Волжской нефтяной коммуникации, объемы нефтеперевозок резко сократились. Выполнение плана навигации 1942 г. по нефтеперевозкам из Астрахани вверх по Волге выразилось лишь в 47,9%. Тяжелая боевая навигация 1942 г. закончилась в ноябре. 10 ноября лед появился в районе Сталинграда, а 18 ноября — в районе Астрахани. Нефтяной флот встал на зимовку (см. *Отстой флота Нижней Волги в межнавигационный период 1942 — 1943 гг.*).

Началась навигация 1943 г. (в Астрахани она началась 10 апреля) уже после победного завершения Сталинградской битвы. Однако на Волге война не закончилась.

С 28 апреля 1943 г. авиация противника снова начала активные действия, начав минирование, а 6 мая возобновились и воздушные атаки. В районе с. Солонники (Черноярский район Астраханского округа) 6 самолетов «Хейнкель-111» атаковали караван буксирного парохода «Пархоменко», шедшего вверх по Волге с баржей «Комсомолка», груженной бензином. Налет был отбит огнем ПВО (на следующий день баржа «Комсомолка» налетела на мину и сторела вместе с топливом).

17 мая в районе Владимировки имел место массированный налет на нефтекараваны пароходов «Степан Разин», «Чеченец», «Опора социализма», «Тельман» и «Краснофлотец». 22 мая на Пришибинском перекате был обстрелян танкер «Печенег» и т. д.

Самые разрушительные и массированные налеты вражеской авиации пришлось на июнь 1943 г. В ночь с 12 на 13 июня около 50 немецких самолетов совершили групповой налет на Саратов и пос. Увек. Несмотря на заградительный зенитный огонь, ущерб от налета был огромным. Были сброшены бомбы на Саратовский нефтеперерабатывающий завод им. С. М. Кирова. Они вызвали на предприятии мощные взрывы и пожары,

бушевавшие всю ночь. Нефтебазы, располагавшиеся на р. Увек, тоже были подвергнуты разрушениям и надолго вышли из строя. Это вынудило нефтекараваны ожидать разгрузки либо ниже Увека, либо уходить выше на 28 км в с. Пристанное. Оставшиеся после бомбежки на Увеке причалы позволяли теперь производить там работы по разгрузке нефтеналивных барж лишь в течение 10–12 часов в сутки, что замедляло темпы. В силу этого подходившие туда баржи с почти 60 тыс. т нефтепродуктов были перенаправлены на Сызрань, Батраки, Куйбышев и Горький.

С 14 июня немцы бомбили Саратов и пос. Увек 3 ночи подряд. Главным эффектом для немцев было то, что отправка нефтеналивных барж лишь по маршруту Астрахань — Саратов хотя и на короткий период, но была остановлена.

В ночь с 17 на 18 июня группа до 30 самолетов совершила налет на Камышин. Объектом была располагавшаяся там нефтеперекачечная станция.

19 июня 18 самолетов Хе-111 и Ю-88 вновь бомбили Камышин, 6 из них атаковали нефтебазу. Несмотря на заградительный огонь зенитных батарей, на нее было сброшено несколько зажигательных авиабомб. Стоявшая у причала на разгрузке бензина баржа «Майна» загорелась. Но пожар был ликвидирован благодаря действиям команды парохода «Реконструкция» (капитан А. Сметанин) пароходства «Волготанкер». Это предотвратило взрыв топлива. В ту же ночь 4 самолета снова бомбили Астрахань. Сгорела нефтеналивная баржа.

В ночь на 23 июня 54 самолета пытались, хотя и безуспешно, бомбить Саратов. 8 самолетов бомбили Камышин. Одна группа бомбардировщиков попыталась атаковать нефтекараваны, но из 71 бомбы ни одна не попала в цель. 26 июня авиация противника сделала налет на нефтеналивные цистерны в районе Саратова, но своей цели она так и не достигла. Последний массированный налет немецкой авиации на Астрахань группой до 30 самолетов имел место в ночь на 27 июня. Объектами бомбардировки в т. ч. опять являлись Астраханский речной порт и судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала пароходства «Волготанкер». Благодаря интенсивному огню зенитной артиллерии, авиации противника не удалось нанести ущерба портово-пристанскому хозяйству порта.

Несмотря на все налеты, совместные действия речников и военных на Волге в период навигации 1943 г. позволили в итоге обеспечить безопасность судоходства (см. *Противовоздушная оборона Нижней Волги и Треление участков Нижней Волги*). Уже со 2 июля 1943 г. вновь заработала нефтяная коммуникация, а условия плавания значительно улучшились с 10 июля. И хотя выполнение плана в навигацию 1943 г. не превысило 91%, Волжская нефтяная коммуникация продолжала функционировать.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41, 53; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // ФГБУК «Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). Куйбышев, 1985; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Пермяков В. Спаленные Волгой. — Самара, 2002; Война. Юг. Перелом (лето 1942 — осень 1943 гг.) / Г. Г. Матипов, В. И. Афанасенко, Е. Ф. Кринко, Т. Г. Курбат. — Ростов-на-Дону, 2012; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг.: сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; Астраханская область в Великой Отечественной войне 1941—1945. — Астрахань, 2015; Материалы О. Шеина «На Астраханском направлении»; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

БОНДАР Михаил Васильевич, родился в 1919 г., сержант, командир пулемета отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. Член ВКП(б), В РККА с 1940 г.

Сержант Бондар находился под Сталинградом с августа 1942 г. В своем подразделении показал себя как лучший организатор и воспитатель.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Его отделение несколько раз отбивало воздушные атаки противника. 23 августа 1942 г. М. В. Бондар сбил вражеский истребитель Ме-109.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

БОНДАРНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД ИМ. И. В. СТАЛИНА НКРП СССР (г. Астрахань). Строительство завода началось в 1927 г., а в 1930 г. он вступил в



строй. Первоначально завод именовался «Астраханский бондарно-механический завод им. И. В. Сталина». Однако в 1933 г. он стал известен как Астраханский лесотарный комбинат им. И. В. Сталина. В 1939 г. он вернулся к своему первоначальному названию — Астраханский бондарно-механический завод им. И. В. Сталина.

В составе завода имелись распиловочно-заготовительный и лесопильно-ящичный цеха, биржа сырья, сколоточный, картонажный и бондарный сушильный цеха, паросиловое хозяйство. Основная продукция — бочки заливные и бочки сухотарные, ящичная тара, пиломатериалы. В 1940 г. среднесписочное количество рабочих на заводе составляло 885 чел., а валовой продукции было выпущено на сумму 12 927 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

В годы Великой Отечественной войны завод, как и все предприятия страны, оказывал помощь фронту и тылу. Осенью 1941 г. по постановлению Астраханского городского комитета обороны на заводе были размещены авиационные мастерские № 307, для чего в распоряжение начальника мастерских были выделены здания лесопильно-ящичного цеха, складочного отделения, отделочного отделения бондарного цеха, трех складов и заводского клуба.

В 1942 г. бондарный завод им. И. В. Сталина приступил к изготовлению топчанов для госпиталей в связи с увеличением коечного фонда в Астраханском округе на 40%. Для оборудования в Астрахани командных пунктов, газоубежищ и для нужд МПВО изготавливались двери, вентиляторы, ящики для фильтров и др. оборудование. В 1943 г. для госпиталей завод поставлял табуретки и прикроватные столики. В сентябре на бонзаводе был создан аварийно-восстановительный отряд МПВО. Директора завода — Фурер (1941), Жуков (1942—1943).

Ист. и лит.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

БОНДАРНЫЙ ЗАВОД ИМ. Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКОГО НКРП СССР (г. Астрахань). Астраханский бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского был создан в 1918 г. на базе кустарных мастерских. Первоначально на предприятии имелось только бондарное производство. Выпускались заливные и сухотарные бочки. В 1938 г. появилось ящичное производство по выработке ящиков и ящичных комплектов. В 1940 г. среднесписочное количество рабочих

на заводе составляло 1235 чел., а валовой продукции было выпущено на сумму 15 956 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

В годы Великой Отечественной войны завод, как и все предприятия страны, оказывал помощь фронту и тылу. Бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского приступил к изготовлению топчанов для госпиталей в связи с увеличением коечного фонда в Астраханском округе на 40%. Для оборудования в Астрахани командных пунктов, газоубежищ и для нужд МПВО изготавливались двери, вентиляторы, ящики для фильтров, лесосушилки под дегазационные камеры. Для нужд МПВО Астрахани на заводе также была оборудована санитарная лаборатория по индикации отравляющих веществ. Изготавливались и деревянные детали огневых точек для Астраханского оборонительного рубежа.

В сентябре 1942 г. Астраханский городской комитет обороны постановил эвакуировать бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского из Астрахани в Гурьев. На его площадях в Астрахани в ноябре 1942 г. было решено установить демонтированное ранее оборудование электростанции.

Однако уже в 1943 г. завод участвовал в ремонтных работах, приведении в порядок герметизации и оборудовании вентиляции командного пункта и щелей МПВО в Астрахани, для госпиталей завод поставлял табуретки и прикроватные столики. В сентябре на бонзаводе был создан аварийно-восстановительный отряд МПВО. Директор завода — Накапкин.

Ист. и лит.: Историческая справка к Ф. Р-1893 ГААО; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

«БОРИС ШУКИН» (до 1940 г. — «Наманган»), товаро-пассажирский теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1913 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Технические характеристики: водоизмещение — 1100 т; грузоподъемность — 900 т; длина — 85,0 м; ширина — 11,0 м; силовые установки мощностью 1200 э. л. с.; скорость — 16 км/ч. В 1928–1929 гг. теплоход прошел модернизацию. В 1940 г. теплоход «Наманган» был переименован в теплоход «Борис Шукин».

Судно участвовало в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на подвозе грузов фронту. Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — С. В. Ротманов; 1-й помощник капитана — И. В. Сахаров; 2-й помощник капитана — И. Е. Барханский; 3-й помощник капитана — М. П. Пономаренко; лоцман — В. Н. Зайцев; лоцман — Н. С. Хазов; лоцман — А. Н. Арефьев; механик — М. И. Аганин; 1-й помощник механика — В. С. Анисимов; 2-й помощник механика — В. И. Ивлев; 3-й помощник механика — П. М. Татарников.

Судно выведено из эксплуатации в 1958 г.



Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

БОРИСОВ Вячеслав Валентинович, родился в 1916 г., мичман, старшина поста скрытой связи Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1937 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Мичман Борисов бесперебойно обеспечивал четкую работу центрального поста СКС РАСО ВВФ и скрытую связь с Москвой и в аварийно-спасательных подразделениях ВВФ (РАСО и ДРАСО). Благодаря этому была достигнута четкость и оперативность в выполнении плана судоподъемных и аварийно-спасательных работ РАСО ВВФ в 1943 г.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

БОРИСОВ Сергей Михайлович, родился в 1917 г. в г. Астрахань, капитан катера «Четвертый» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За отвагу».

26 августа 1942 г. катер «Четвертый» переправлял раненых бойцов на левый берег Волги. Судно подверглось бомбежке вражеской авиацией. Осколками был пробит корма, в корпусе возникла течь. Возникла угроза гибели судна вместе с ранеными. Под бомбежкой С. М. Борисов заделал пробоину и организовал откачку воды вручную.

Катер был спасен, раненые были доставлены на берег.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

БОРОДАЙ Федор Гаврилович, родился в 1918 г. в г. Ташкент Туркестанской АССР, лейтенант, заместитель командира по политической части 6-го дивизиона 1-го отряда катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1938 г.

Будучи курсантом политического отделения Военно-морского пограничного училища в Ленинграде, Ф. Г. Бородай приказом командующего Балтийским флотом № 1/Н от 1 января 1942 г. был награжден медалью «За отвагу» за участие в десантной операции на Ладожском озере.

За участие в Сталинградской битве в составе ВВФ награжден медалью «За оборону Сталинграда». Уже после битвы на Волге приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Им были отмечены заслуги лейтенанта Бородая за помощь командиру отряда в минной разведке и тралении фарватеров. Он хорошо изучил минную обстановку на боевом участке, принимал участие в проводке отдельных судов и караванов через опасные зоны. Тральщиками его отряда было уничтожено 14 немецких мин.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 513, 722, 755.

БОРОДИН Анатолий Васильевич, родился в 1922 г. в г. Саратов, старший краснофлотец, комендор бронекатера № 53 2-го дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 14 декабря 1942 г. награжден медалью «За отвагу». Старший краснофлотец Бородин при защите Сталинграда самым активным образом участвовал в работе БК-53 по переброске на правый берег Волги войск, продовольствия, боеприпасов и эвакуации на левый берег раненых защитников Сталинграда. При ходе бронекатера он, невзирая на обстрелы противника, постоянно находился на носу корабля с футштоком в руках и измерял глубину, обеспечивая тем самым проход. Ни разу катер не сел на мель и не натолкнулся на затонувшие суда.

27 октября 1942 г. А. В. Бородин под сильным огнем противника помог вывести другой поврежденный бронекатер из-под обстрела. При этом сам он был ранен. Как участник Сталинградской битвы А. В. Бородин был награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем он участвовал в боях на Малой земле и в районе Керчи, закончив войну на Дунае в Вене.

За подвиги, совершенные в годы войны, А. В. Бородин приказами командующего Черноморским флотом был награжден орденом Красной Звезды и орденом Отечественной войны I степени, а также медалями.

После окончания войны А. В. Бородин, как сотрудник МИД СССР, в течение долгого времени находился на дипломатической работе.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 553, 595, 783; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. – 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

БОРЬБА ЗА СОХРАННОСТЬ НЕФТЕФЛОТА В АВГУСТЕ–СЕНТЯБРЕ 1942 г. После прекращения с 23 августа 1942 г. транзитного движения в районе Сталинграда часть буксирных и нефтеналивных судов «Волготанкера» была привлечена к перевозкам горючего к станции Бузан в дельте Волги. Часть судов пароходства осталась работать на переправах в Сталинграде. В то же время к началу осени 1942 г. в самой Астрахани скопилось большое количество неиспользуемого нефтешифта, который бездействовал. Он представлял собой хорошую мишень для авиации противника, которая уже 26 июля 1942 г. совершила первый авиаудар по городу. В августе возникла реальная опасность немецкого продвижения на Астрахань и захвата города. Для рассредоточения флота руководство «Волготанкера» приняло решение вывести его часть в дельту Волги на временный отстой и для скрытого хранения топлива.

2 сентября группа судов «Волготанкера» в составе 18 барж грузоподъемностью 101 420 т и 9 буксирами мощностью 5900 и. с. были отправлены из Астрахани. Суда были расставлены на р. Бузан у сел Красный Яр, Марфино и Васильево. Операция по созданию скрытых запасов топлива была очень сложной. Баржи типа «Донец» в порожнем виде пришлось буксировать по Бузану, а потом протаскивать их по мелкому и узкому фарватеру к месту отстоя.

Для наибольшей разгрузки астраханских нефтебаз, баржи ставились на так называемые «ямы» (глубокие места), а потом заполнялись топливом до их полной осадки. В дельте в их трюмы с малотоннажных судов типа «Ерусалан» было перекачено 32 966 т топлива. На базе отстоя был создан специальный пункт. Баржи тщательно маскировались, чему поспособствовали большие заросли камыша. Из числа членов команд судов была сформирована вооруженная охрана. Начальником отстойного пункта был назначен капитан-наставник М. Н. Старцев. Когда в начале октября 1942 г. «Волготанкер» получил увеличенное задание по обеспечению фронта, эти грузенные топливом единицы стали постепенно выводиться из дельты, и к концу навигации там осталось 3 баржи грузоподъемностью 14 590 т с грузом топлива в 10 919 т.

Однако основные меры по обеспечению сохранности нефтеналивного флота были предприняты под руководством заместителя наркома речного флота Г. В. Харитонова. Решено было эвакуировать значительную часть судов «Волготанкера» и «Рейдтанкера», а также ценное имущество и заводское оборудование из Астрахани через Северный Каспий в Гурьев и в устье р. Урал. Задача эта была невероятно сложной.

Речные суда не имели необходимой прочности. На многих из них отсутствовали навигационные приборы, а поскольку в северной части Каспийского моря районы малых глубин простирались далеко в море, то переход должен был осуществляться в значительном удалении от берегов, что исключало возможность визуальной ориентировки. К тому же осенью Северный Каспий отличался не самыми благоприятными для плавания погодными условиями. Тем не менее в конце августа 1942 г. первые буксиры с баржами вышли в море, и в первой декаде сентября основная часть нефтешифта уже покинула Астрахань.

Первым 24 августа 1942 г. из Астрахани вышел теплоход «ВЛКСМ» пароходства «Рейдтанкер», отбуксировавший в Гурьев речные баржи, груженые 14 тыс. т бензина. Начиная с 28 августа буксиры «Волготанкера» уже ежедневно отправлялись в морской поход. К ним присоединилась и часть флота Нижне-Волжского речного пароходства. Продолжительность перехода от Астрахани до Гурьева занимала от 4 до 6 суток. В порт Гурьева в итоге прибыли 32 буксира, 6 пассажирских судов, 42 нефтеналивные баржи общей грузоподъемностью 282 тыс. т, 14 сухогрузных барж и 2 секции дока. На этих судах из Астрахани было вывезено 98 тыс. т нефтепродуктов, более 200 ед. промышленного оборудования и 35 тыс. чел. эвакуированного населения.

На баржах и самоходных судах разместились рабочие астраханских судостроительно-судоремонтных заводов им. В. И. Ленина и им. III Интернационала, а также члены их семей. По заданию СНК СССР в Гурьев были приведены также 8 порожних береговых металлических резервуаров емкостью по 5 тыс. т каждый. Руководил переходом заместитель наркома речного флота СССР Г. В. Харитонов. Много было сделано и начальником пароходства «Волготанкер» Н. С. Ромащенко. Таким образом, Гурьев превращался в «дублера» Астрахани, становясь главным пунктом перевалки бакинской нефти и самым крупным транспортным узлом, обеспечивающим сообщение тыла страны с Кавказом. В Гурьеве был открыт новый нефтепункт «Волготанкера».

Меры по рассредоточению флота оказались своевременными. С приближением фронта немецкая авиация все чаще стала летать над Волгой, подвергать нападению суда и Волго-Каспийский канал. В ночь на 26 июля 1942 г. был совершен первый налет на Астрахань, а с 9 сентября имели место уже массированные бомбардировки Астрахани. Зимой 1942/43 г. в районе г. Гурьев, в низовьях р. Урал и на Гурьевском морском рейде зимовала значительная часть флота пароходства «Волготанкер»: 21 пароход мощностью 15,8 тыс. и. с., 44 нефтеналивные баржи грузоподъемностью 292 тыс. т и 5 нефтемашин. Одна часть нефтеналивных судов работала на перевозках нефтепродуктов с Гурьевского морского рейда. Она поступала туда из Баку в крупных морских судах, осадка которых не позволяла пройти Урало-Каспийским каналом до Гурьева. Туда нефтепродукты и доставлялись судами «Волготанкера» для их последующей перевалки на железную дорогу. Другая часть нефтеналивных судов использовалась в качестве временных хранилищ топлива.

Всего к началу навигации 1943 г. во льдах на р. Урал стояло 1105 судов «Волготанкера», «Рейдтанкера», НВРП, ВВФ и рыбной промышленности. Весной 1943 г. начался вывод судов «Волготанкера» из Гурьева в Астрахань.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002.

«БОРЬБА», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Технические характеристики: длина — 41,10 м; ширина — 4,80 м; высота борта — 2,15 м; силовая установка мощностью 120 л. с. Капитан — А. С. Ананичев.

В период Сталинградской битвы работал на переправе 62-й армии. 31 августа 1942 г. в районе пристани Скудры напротив о. Денежный судно повернулось вражеской бомбардировке, получило повреждения и затонуло.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

БОЧКАРЕВ Борис Петрович, родился в 1921 г., старший краснофлотец, начальник поста 8-го участка 2-го района службы наблюдения и связи Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

С началом обороны Ленинграда Б. П. Бочкарев принимал участие в боях на Ленинградском фронте в составе 98-го полка морской пехоты Краснознаменного Балтийского флота. Проходя службу на крейсере «М. Горький» КБФ, он нес вахту наблюдателя на верхнем мостике, докладывая командованию о количестве, высоте полета и курсе вражеских самолетов. Получил ранение. Позже продолжил службу в ВВФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. был награжден медалью «За боевые заслуги». Старший краснофлотец Бочкарев организовал отличный пост наблюдения и одним из первых оснастил его образцовыми фигурными сигналами, землянкой и прочим постовым хозяйством. Прекрасно овладев своей специальностью, он обучил сигнально-наблюдательному делу ряд молодых краснофлотцев.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

БРАНДВАХТА — судно, поставленное при входе на рейд для выполнения сторожевых задач, регулирования и учета движения судов. Несамостоятельное судно — жилье для экипажа земснарядов, водолазных станций и т. д.

«БРИЛЛИАНТ» (бывший «Георгий»), грузопассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1903 г. Место постройки: завод Крюкова, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: грузоподъемность — 600 т; силовая установка мощностью 500 л. с.; скорость хода — 16 км в час; пассажироместность — 50–600 чел. В 1939 г. переоборудован в грузовую.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов, а также личного состава.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан Н. Ф. Новосов; 1-й штурман — Г. А. Замышляев; 2-й штурман — А. В. Милацков; 3-й штурман — Н. П. Опарин; лоцман — И. С. Усов; механик — А. Н. Юданов; 1-й помощник механика — А. В. Балашов; 2-й помощник механика — С. В. Степенков.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

БРОВКО Марк Степанович, родился в 1914 г. в с. Александро-Шульгино в Донбассе, мичман, дублер командира бронекатера Северной группы бронекатеров Волжской военной флотилии. Участвовал в войне с 22 июня 1941 г. В феврале 1942 г. на Северо-Западном фронте был награжден орденом Красной Звезды за

уничтожение 1 минометной батареи противника и 2 пулеметных точек.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За отвагу».

В период Сталинградской битвы, 23 августа 1942 г., М. С. Бровко вместе с 36 краснофлотцами снял с горящих барж, груженных взрывчатым веществом, 5 полуглиссеров. В тот же день он участвовал в спасении у Сталинграда 264 раненых бойцов и командиров Красной Армии.

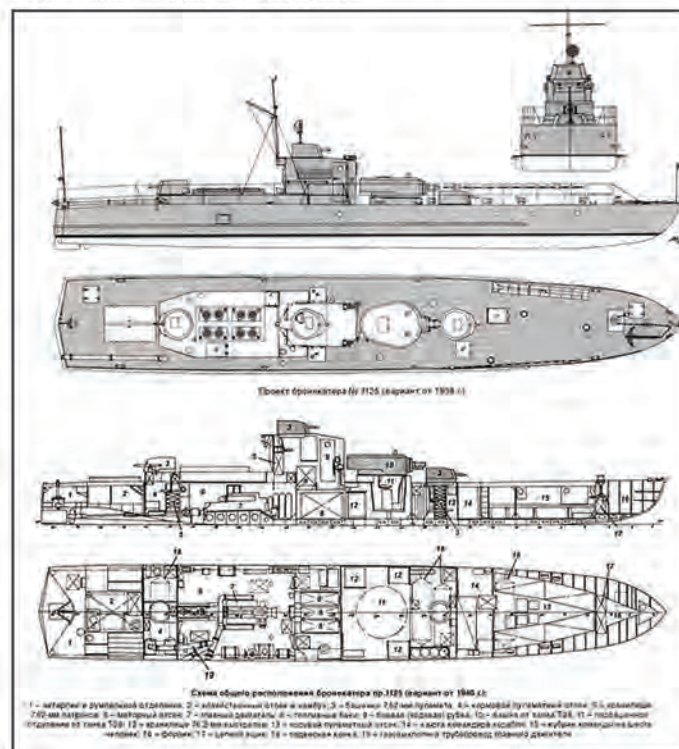
Находясь с 3 октября 1942 г. в Северной группе бронекатеров ВВФ, мичман Бровко корректировал огонь корабельной артиллерии. Благодаря ему было уничтожено до 600 гитлеровцев, 1 орудие, 1 минометная батарея, до 15 дзотов и 1 узел связи противника.

Ист.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 31, Д. 722.

БРОНЕКАТЕР № 1 (с 18 февраля 1944 г. — БК-1). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 148. Построен летом 1943 г. на заводе № 344 (Пермский судостроительный завод НКСП СССР). 27 ноября 1943 г. включен в состав Волжской военной флотилии. 18 февраля 1944 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии как БК-1. Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 1 (БК-1) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм. (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.



Бронекатер

БРОНЕКАТЕР № 11 (до 12 июня 1942 г. — БКА № 13, с 7 марта 1944 г. — БК-11). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 346. Построен весной 1942 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 12 июня 1942 г. убыл с завода в состав Волжской военной флотилии под № 11. 29 июня 1942 г. перечислен в состав Онежского отряда кораблей, а 18 июля 1942 г. был возвращен в состав ВВФ. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 11 (БК-11) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 11 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 41, с 18 августа 1942 г. — БКА № 51, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 31). Бронекатер проекта 1124. Заводской № 314. Построен летом 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 10 июля 1942 г. БКА под № 41 вошел в состав Волжской военной флотилии.

В период Сталинградской битвы — 8 октября 1942 г. — бронекатер (в тот период БКА № 51) попал под артиллерийский огонь противника у о. Голодный и затонул. 14 октября 1942 г. начался подъем корабля, и к началу кампании 1943 г. под № 31 он уже был в строю. 14 сентября 1943 г. БКА № 31 был перечислен в состав Азовской военной флотилии, убыв 30 сентября по железной дороге со ст. Сарепта в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 44,2 т, полное — 49,7 т; длина — 25,3 м; ширина — 4,04 м; осадка — 0,85 м; силовая установка — 2 двигателя ГАМ-34-БС общей мощностью 1500 л. с.; топливо — 5 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 18 узлов, полная — 16 узлов, экономическая — 12 узлов; дальность плавания: полным ходом — 300 миль, экономическим — 340 миль; экипаж — 17 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 45 мм, палубы — 20 мм, траверзы — 45 мм; рубка: крыша — 12 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 20 мм, кругом — 45 мм.

Вместо штатного вооружения БКА № 11 (№ 41, 51, 31) имел 1 пушку Лендера калибра 76,2 мм, 1 установку реактивных снарядов М-13-М, 1 пулемет ДШКМ-26 калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 12 (до 12 июня 1942 г. — БКА № 14, с 7 марта 1944 г. — БК-12). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 347. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 12 июня 1942 г. убыл с завода в состав Волжской военной флотилии под № 12. 29 июня 1942 г. перечислен в состав Онежского отряда кораблей, а 18 июля 1942 г. был возвращен в состав ВВФ.

26 ноября 1942 г. во время перехода в районе пос. Красная Слобода подвергся артиллерийскому обстрелу противника и, получив 2 попадания в моторное отделение, потерял ход. Было убито 2 чел. и ранено 3 чел. из состава экипажа. Во время буксировки БКА № 12 затонул в Грязном затоне. 28 ноября 1942 г. бронекатер был поднят. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 12 (БК-12) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 12 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 42, с 18 августа 1942 г. — БКА № 52, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 72). Бронекатер проекта 1124. Заводской № 315. Построен летом 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 10 июля 1942 г. БКА под № 42 вошел в состав Волжской военной флотилии. 14 сентября 1943 г. БКА № 72 был перечислен в состав Азовской военной флотилии, убыв 30 сентября по железной дороге со ст. Сарепта в г. Ейск. Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 44,2 т, полное — 49,7 т; длина — 25,3 м; ширина — 4,04 м; осадка — 0,85 м; силовая установка — 2 двигателя ГАМ-34-БС общей мощностью 1500 л. с.; топливо — 5 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 18 узлов, полная — 16 узлов, экономическая — 12 узлов; дальность плавания: полным ходом — 300 миль, экономическим — 340 миль; экипаж — 17 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 45 мм, палубы — 20 мм, траверзы — 45 мм; рубка: крыша — 12 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 20 мм, кругом — 45 мм. Вместо штатного вооружения БКА № 12 (№ 42, № 52, № 72) имел 1 пушку Лендера калибра 76,2 мм, 1 установку реактивных снарядов М-13-М, 1 пулемет ДШКМ-26 калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 13 (до 12 июня 1942 г. — БКА № 15, с 7 марта 1944 г. — БК-13). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 348. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 12 июня 1942 г. убыл с завода в состав Волжской военной флотилии под № 13. 10 июля 1942 г. включен в состав ВВФ. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел

бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 13 (БКА № 15, БК-13) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 15 (с 18 сентября 1942 г. — БКА № 93, с 7 марта 1944 г. — БК-93). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 386. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 28 июля 1942 г. зачислен в списки ВМФ с назначением в состав Волжской военной флотилии. 27 октября 1942 г. включен в состав ВВФ под № 93. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 15 (БКА № 93, БК-93) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 21 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 43, с 18 августа 1942 г. — БКА № 53, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 32, с 22 марта 1944 г. — БК-32). Бронекатер проекта 1124. Заводской № 316. Построен летом 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 10 июля 1942 г. БКА под № 43 вошел в состав Волжской военной флотилии. 14 сентября 1943 г. БКА № 32 был перечислен в состав Азовской военной флотилии, убыв 30 сентября по железной дороге со ст. Сарепта в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 44,2 т, полное — 49,7 т; длина — 25,3 м; ширина — 4,04 м; осадка — 0,85 м; силовая установка — 2 двигателя ГАМ-34-БС общей мощностью 1500 л. с.; топливо — 5 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 18 узлов, полная — 16 узлов, экономическая — 12 узлов; дальность плавания: полным ходом — 300 миль, экономическим — 340 миль; экипаж — 17 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 45 мм, палубы — 20 мм, траверзы — 45 мм; рубка: крыша — 12 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 20 мм, кругом — 45 мм. Вместо штатного вооружения БКА № 21 (№ 43, 53, 32, БК-32) имел 1 пушку Лендера калибра 76,2 мм, 1 пулемет ДШКМ-26 калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 22 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 44, с 18 августа 1942 г. — БКА № 54, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 33, с 22 марта 1944 г. — БК-33). Бронекатер проекта 1124. Заводской № 317. Построен летом 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 10 июля 1942 г. БКА

под № 44 вошел в состав Волжской военной флотилии. 14 сентября 1943 г. БКА № 33 был перечислен в состав Азовской военной флотилии, убыв 30 сентября по железной дороге со ст. Сарепта в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 44,2 т, полное — 49,7 т; длина — 25,3 м; ширина — 4,04 м; осадка — 0,85 м; силовая установка — 2 двигателя ГАМ-34-БС общей мощностью 1500 л. с.; топливо — 5 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 18 узлов, полная — 16 узлов, экономическая — 12 узлов; дальность плавания: полным ходом — 300 миль, экономическим — 340 миль; экипаж — 17 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 45 мм, палубы — 20 мм, траверзы — 45 мм; рубка: крыша — 12 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 20 мм, кругом — 45 мм.

Вместо штатного вооружения БКА № 22 (№ 44, 54, 33, БК-33) имел 1 пушку Лендера калибра 76,2 мм, 1 пулемет ДШКМ-26 калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 23 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 14, с 7 марта 1944 г. — БК-14). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 349. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 12 июня 1942 г. убыл с завода в состав Волжской военной флотилии под № 14. 10 июля 1942 г. включен в состав ВВФ. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 23 (БКА № 14, БК-14) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 24 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 21, с 18 августа 1942 г. — БКА № 61, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 41, с 7 марта 1944 г. — БК-41). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 350. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 10 июля 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 21. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 24 (БКА № 21, БКА № 61, БКА № 41, БК-41) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125:

Бронекатер

1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 25 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 22). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 351. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 10 июля 1942 г. включен в состав Волжской военной флотилии под № 22. 1 августа 1942 г. бронекатер подорвался на вражескойmine и затонул в районе Бабаевского переката со всем экипажем. 5 сентября 1942 г. БКА № 22 был исключен из состава ВВФ.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 25 (БКА № 22) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 31 (с 18 августа 1942 г. — БКА № 32, с 18 сентября 1942 г. — БКА № 111, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 73). Бронекатер проекта 1124. Заводской № 318. Построен летом 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 5 декабря 1941 г. перечислен в состав Волжской военной флотилии. С 30 апреля 1942 г. перечислен в состав Онежского отряда кораблей, 18 августа 1942 г. под № 32 был возвращен в состав ВВФ, а 18 сентября 1942 г. получил № 111. 14 сентября 1943 г. БКА № 73 был перечислен в состав Азовской военной флотилии, убыв 30 сентября по железной дороге со ст. Сарепта в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 44,2 т, полное — 49,7 т; длина — 25,3 м; ширина — 4,04 м; осадка — 0,85 м; силовая установка — 2 двигателя ГАМ-34-БС общей мощностью 1500 л. с.; топливо — 5 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 18 узлов, полная — 16 узлов, экономическая — 12 узлов; дальность плавания: полным ходом — 300 миль, экономическим — 340 миль; экипаж — 17 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 45 мм, палубы — 20 мм, траверзы — 45 мм; рубка: крыша — 12 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 20 мм, кругом — 45 мм.

Вместо штатного вооружения БКА № 31 (№ 32, 111, 73) имел 2 пушки Лендера калибра 76,2 мм, 1 пулемет ДШКМ-26 калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 32 (с 18 августа 1942 г. — БКА № 33, с 18 сентября 1942 г. — БКА № 112, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 75, с 22 марта 1944 г. — БК-75). Бронекатер проекта 1124. Заводской № 319. Построен летом 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 5 декабря 1941 г. перечислен в состав Волжской военной флотилии.

С 30 апреля 1942 г. входил в состав Онежского отряда кораблей, 18 августа 1942 г. под № 33 был возвращен в состав ВВФ, а 14 сентября 1942 г. получил № 112. 14 сентября 1943 г. БКА № 73 был перечислен в состав Азовской военной флотилии, убыв 30 сентября по железной дороге со ст. Сарепта в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 44,2 т, полное — 49,7 т; длина — 25,3 м; ширина — 4,04 м; осадка — 0,85 м; силовая установка — 2 двигателя ГАМ-34-БС общей мощностью 1500 л. с.; топливо — 5 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 18 узлов, полная — 16 узлов, экономическая — 12 узлов; дальность плавания: полным ходом — 300 миль, экономическим — 340 миль; экипаж — 17 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 45 мм, палубы — 20 мм, траверзы — 45 мм; рубка: крыша — 12 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 20 мм, кругом — 45 мм.

Вместо штатного вооружения БКА № 32 (№ 33, 112, 75, БК-75) имел 2 пушки Лендера калибра 76,2 мм, 1 пулемет ДШКМ-26 калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 33 (с 12 июня 1942 г. — БКА № 23, с 18 августа 1942 г. — БКА № 62, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 42, с 7 марта 1944 г. — БК-42). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 352. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 29 июня 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 23. 14 сентября 1943 г. БКА № 42 был перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 33 (БКА № 23, БКА № 62, БКА № 42, БК-42) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 33 (с 8 августа 1942 г. — БКА № 24, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 81, с 6 мая по 29 мая 1943 г. — БКА № 332). Бронекатер типа «С-40». Заводской № 332. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск по программе судостроения НКВД. 10 июля 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 33. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Черноморского флота, а 30 сентября 1943 г., по убытию на Азовское море, бронекатер был исключен из списков ВВФ.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 30,0 т, полное — 33,8 т; длина — 24,6 м; ширина — 3,85 м; осадка — 0,7 м; силовая установка — 2 дизеля В-2 общей мощностью 1 тыс. л. с.; топливо — 2,3 т солянки; скорость хода: полная — 35 узлов, экономическая — 18,7 узла. Бронекатер имел бронирование: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, рубка — 4 мм, башня — 45 мм.

БКА № 33 (БКА № 24, БКА № 81, БКА № 322) имел штатное вооружение бронекатеров типа «С-40»: 1 пушка Ф-34 калибра 76,2 мм в башне танка Т-34, 1–3 пулемета ДШК калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. – Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 34 (с 12 июня 1942 г. – БКА № 24, с 18 августа 1942 г. – БКА № 65, с 16 ноября 1942 г. – БКА № 43, с 7 марта 1944 г. – БК-43). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 353. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 12 июня 1942 г. убыл с завода в состав Волжской военной флотилии под № 24. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное – 22,47 т, полное – 26,54 т; длина – 22,65 м; ширина – 3,54 м; осадка – 0,51 м; силовая установка – 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо – 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная – 19 узлов, полная – 14 узлов, экономическая – 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом – 120 миль, экономическим – 160 миль; экипаж – 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт – 7 мм, палуба – 4 мм, траверзы – 7 мм; рубка: крыша – 4 мм, боковые стенки – 7 мм; башня: крыша – 7 мм, кругом – 7 мм.

БКА № 34 (БКА № 24, БКА № 65, БКА № 63, БКА № 43, БК-43) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 – в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. – Минск: Харвест, 2002.

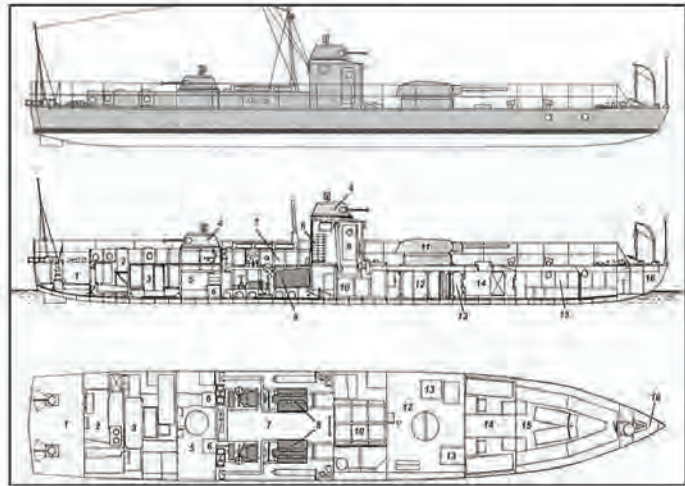
БРОНЕКАТЕР № 34 (с 18 сентября 1942 г. – БКА № 103, с 16 ноября 1942 г. – БКА № 51, с 12 декабря 1942 г. – БКА № 44, с 7 марта 1944 г. – БК-44). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 387. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 27 октября 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 103. 14 сентября 1943 г. перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное – 22,47 т, полное – 26,54 т; длина – 22,65 м; ширина – 3,54 м; осадка – 0,51 м; силовая установка – 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо – 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная – 19 узлов, полная – 14 узлов, экономическая – 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом – 120 миль, экономическим – 160 миль; экипаж – 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт – 7 мм, палуба – 4 мм, траверзы – 7 мм; рубка: крыша – 4 мм, боковые стенки – 7 мм; башня: крыша – 7 мм, кругом – 7 мм.

БКА № 34 (БКА № 103, БКА № 51, БКА № 44, БК-44) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 – в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. – Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 35 (с 18 сентября 1942 г. – БКА № 31, с 16 ноября 1942 г. – БКА № 52, с 21 марта 1943 г. – БКА № 311). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 388. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 31 октября 1942 г. был включен в состав Волжской



военной флотилии под № 31. 21 марта 1943 г. под № 311 перечислен в отдельный Кубанский отряд бронекатеров Азовской военной флотилии, уйдя 18 апреля 1943 г. по железной дороге из Астрахани в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное – 22,47 т, полное – 26,54 т; длина – 22,65 м; ширина – 3,54 м; осадка – 0,51 м; силовая установка – 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо – 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная – 19 узлов, полная – 14 узлов, экономическая – 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом – 120 миль, экономическим – 160 миль; экипаж – 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт – 7 мм, палуба – 4 мм, траверзы – 7 мм; рубка: крыша – 4 мм, боковые стенки – 7 мм; башня: крыша – 7 мм, кругом – 7 мм.

БКА № 35 (БКА № 31, БКА № 52, БКА № 311) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 – в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. – Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 43 (с 12 июня 1942 г. – БКА № 31, с 18 августа 1942 г. – БКА № 21). Бронекатер типа «С-40», Заводской № 330. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск по программе судостроения НКВД. 10 июля 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 31. 8 октября 1942 г. бронекатер (уже под № 21) подвергся артиллерийскому обстрелу противника на переправе в районе о. Голодный. Получив 4 пробоины в носовом кубрике, БК № 21 сел на мель и позднее затонул. Командир был убит, а 5 чел. из состава экипажа – ранены. 12 ноября 1942 г. БКА № 21 был исключен из списков ВВФ, а 8 декабря его исключили из состава Военно-Морского Флота.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное – 30,0 т, полное – 33,8 т; длина – 24,6 м; ширина – 3,85 м; осадка – 0,7 м; силовая установка – 2 дизеля В-2 общей мощностью 1 тыс. л. с.; топливо – 2,3 т солярки; скорость хода: полная – 35 узлов, экономическая – 18,7 узла. Бронекатер имел бронирование: борт – 7 мм, палуба – 4 мм, рубка – 4 мм, башня – 45 мм.

БКА № 43 (БКА № 31, БКА № 21) имел штатное вооружение бронекатеров типа «С-40»: 1 пушка Ф-34 калибра 76,2 мм в башне танка Т-34, 1-3 пулемета ДШК калибра 12,7 мм.

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. – Минск: Харвест, 2002.

перечислен в состав Азовской военной флотилии, убит 30 сентября по железной дороге со ст. Сарепта в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 44,2 т, полное — 49,7 т; длина — 25,3 м; ширина — 4,04 м; осадка — 0,85 м; силовая установка — 2 двигателя ГАМ-34-БС общей мощностью 1500 л. с.; топливо — 5 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 18 узлов, полная — 16 узлов, экономическая — 12 узлов; дальность плавания: полным ходом — 300 миль, экономическим — 340 миль; экипаж — 17 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 45 мм, палубы — 20 мм, траверзы — 45 мм; рубка: крыша — 12 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 20 мм, кругом — 45 мм.

БКА № 61 (№ 11, 113, 71, БК-71) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1124: 2 пушки Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 1—2 пулемета ДШК калибра 12,7 мм, 2 пулемета ДТ калибра 7,62 мм.

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 64 (с 9 октября 1942 г. — БКА № 91, с 21 марта 1943 г. — БКА № 313, с 22 марта 1944 г. — БК-313). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 384. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 27 октября 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 91. 21 марта 1943 г. под № 313 перечислен в отдельный Кубанский отряд бронекатеров Азовской военной флотилии, убит 18 апреля 1943 г. по железной дороге из Астрахани в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 64 (БКА № 91, БКА № 313, БК-313) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 65 (с 9 октября 1942 г. — БКА № 92, с 7 марта 1944 г. — БК-92). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 385. Заложен в 1940 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 27 октября 1942 г. был включен в состав ВВФ под № 92. 14 сентября 1943 г. БК-92 был перечислен в состав Днепровской военной флотилии.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 65 (БКА № 92) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41

мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 71 (с 18 сентября 1942 г. — БКА № 32, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 53, с 21 марта 1943 г. — БКА № 321, с 22 марта 1944 г. — БК-321). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 389. Заложен в 1940 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 31 октября 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 32. 21 марта 1943 г. под № 321 перечислен в отдельный Кубанский отряд бронекатеров Азовской военной флотилии, убит 18 апреля 1943 г. по железной дороге из Астрахани в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 71 (БКА № 32, БКА № 53, БКА № 321, БК-321) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 72 (с 18 сентября 1942 г. — БКА № 33, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 54, с 21 марта 1943 г. — БКА № 322, с 22 марта 1944 г. — БК-322). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 390. Заложен в 1940 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 31 октября 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 33. 21 марта 1943 г. под № 322 перечислен в отдельный Кубанский отряд бронекатеров Азовской военной флотилии, убит 18 апреля 1943 г. по железной дороге из Астрахани в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 72 (БКА № 33, БКА № 54, БКА № 322, БК-322) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 73 (с 18 сентября 1942 г. — БКА № 71, с 3 октября 1942 г. — БКА № 94, с 9 октября 1942 г. — БКА № 71, с 16 ноября 1942 г. — БКА № 61,

Бронекатер

с 21 марта 1943 г. — БКА № 312). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 391. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 31 октября 1942 г. был включен в состав ВВФ под № 71. 21 марта 1943 г. под № 312 перечислен в отдельный Кубанский отряд бронекатеров Азовской военной флотилии, убит 18 апреля 1943 г. по железной дороге из Астрахани в г. Ейск.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 73 (БКА № 71, БКА № 94, БКА № 71, БКА № 61, БКА № 312) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРОНЕКАТЕР № 76 (с 18 сентября 1942 г. — БКА № 74, с 3 октября 1942 г. — БКА № 34). Бронекатер проекта 1125. Заводской № 221. Заложен в 1941 г. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР) в г. Зеленодольск. 27 сентября 1942 г. был включен в состав Волжской военной флотилии под № 74. 30 октября 1942 г. БКА № 34 во время выгрузки раненых у Северного причала в районе переправы 62-й армии получил 3 прямых попадания вражеских мин, загорелся и затонул. Из экипажа спаслось 4 чел. 12 ноября 1942 г. бронекатер № 34 был исключен из списков ВВФ. 2 марта 1944 г. корабль был поднят.

Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 22,47 т, полное — 26,54 т; длина — 22,65 м; ширина — 3,54 м; осадка — 0,51 м; силовая установка — 1 мотор ГАМ-34-БС мощностью 720 л. с.; топливо — 1,3 т бензина Б-70; скорость хода: максимальная — 19 узлов, полная — 14 узлов, экономическая — 11,3 узла; дальность плавания: полным ходом — 120 миль, экономическим — 160 миль; экипаж — 12 чел. Бронекатер имел бронирование. Цитадель: борт — 7 мм, палуба — 4 мм, траверзы — 7 мм; рубка: крыша — 4 мм, боковые стенки — 7 мм; башня: крыша — 7 мм, кругом — 7 мм.

БКА № 76 (БКА № 74, БКА № 34) имел штатное вооружение бронекатеров проекта 1125: 1 пушка Ф-34 калибра 76/41 мм в башне танка Т-34, 4 пулемета ДТ калибра 7,62 мм (1 установлен в башне танка Т-28, а 3 — в башнях ПБ-24). Бронекатер мог брать на палубу 6 мин «Рыбка».

Лит.: Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

БРЫЗГАЛОВ Михаил Васильевич, родился в 1908 г. в д. Юдино Дмитровского уезда Московской губернии, краснофлотец, комендор бронекатера № 61 2-го дивизиона 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Являясь первым наводчиком пушки Ф-34 на бронекатере № 61, М. В. Брызгалов проявил мастерство меткого стрелка. Он лично сбил немецкий «Юнкерс-88».

Бронекатер № 61 неоднократно подвергался обстрелам и налетам противника, но комендор Брызгалов своей

точной стрельбой рассеивал самолеты и подавлял огневые точки врага. 3 октября 1942 г. бронекатер стоял у причала «Красный Октябрь». В 16.00 самолеты противника сбросили на него 18 бомб, на борту было ранено 5 чел., бронекатер получил 20 пробоин. М. В. Брызгалов быстро оказал необходимую помощь раненым товарищам.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // ФГБУК «Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

БРЮКОВ Петр Андреевич, родился в 1907 г., механик баркаса «Донбасс» Нижне-Волжского речного пароходства. Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. П. А. Брюков награжден медалью «За боевые заслуги».

Баркас «Донбасс» в первые дни бомбардировки Сталинграда выполнял рейдовые работы, выводя из зоны бомбежки и пожаров суда и нефтемашинки. С сентября 1942 г. судно работало на переправах на подвозе боеприпасов защитникам Сталинграда. Благодаря механику П. А. Брюкову машины судна всегда были готовы к работе. 13 сентября начался сильный минометный обстрел судна. Вся машинная команда, за исключением Брюкова, покинула баркас. До 2 октября, в течение 19 дней, он один нес вахту в машинном отделении, обслуживая все механизмы. За это время баркас перебрал на фронт тысячи бойцов и сотни тонн боеприпасов.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград 1961.

БУГАЕНКО Василий Владимирович, родился в 1922 г., краснофлотец, комендор орудия канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Краснофлотец Бугаенко принимал участие в обороне Сталинграда с 23 августа 1942 г. и до окончательного разгрома врага, являясь наводчиком кормового орудия главного калибра. При его непосредственном участии орудие провело свыше 130 стрельб, выпустив свыше 2400 снарядов. По неполным данным, оно уничтожило 9 танков и свыше 20 автомашин, уничтожило и подавило 10 артиллерийских и минометных батарей, уничтожило и рассеяло свыше 1 полка пехоты. Совместно с носовым орудием было уничтожено также 4 самолета противника, минное поле и т. д. Десятки стрельб были проведены для поддержки наступления наших войск и срыва наступления войск противника.

За боевую работу своей артиллерии главного калибра канонерская лодка получила 8 благодарностей от сухопутного командования, в т. ч. и благодарность от командующего фронтом. 20 мая 1943 г. старший краснофлотец Бугаенко был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, Д. 722, 755.

БУЛАТОВ Михаил Иванович, родился в 1900 г. в с. Чернопенье Костромского уезда Костромской губернии, капитан буксирного парохода «Монгол» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Трудовую деятельность начал в 1912 г. матросом. Участник Гражданской войны. В 1918–1922 гг. в составе кавалерийских частей Красной Армии воевал против войск Деникина, Колчака и Врангеля. Зимой 1932/33 г. М. И. Булатов окончил краткосрочные курсы командного состава при Саратовском районном управлении речного транспорта.



В период Сталинградской битвы являлся капитаном буксирного парохода «Монгол» НВРП. Пароход работал на дальних переправах, обеспечивая транспортировку грузов для фронта и перевозку войск.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. М. И. Булатов был награжден орденом Красной Звезды.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва».

Архивная тетрадь № 29 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгоград в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

БУРДИН Константин Васильевич, родился в 1902 г. в пос. Очерский Завод Оханского уезда Пермской губернии, инженер-капитан, командир береговой базы 2-го дивизиона бронекатеров Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВВФ с 1941 г. Участник Гражданской войны. В 1919 г. в рядах Красной Армии воевал на Урале, был ранен.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В тяжелые дни Сталинградской битвы инженер-капитан Бурдин совершил несколько подвигов.

Так, 25 августа 1942 г. К. В. Бурдин получил приказ командования ВВФ доставить горючее для боевых кораблей. Топливо пришлось вывозить с горящих барж под бомбежкой вражеской авиации. В течение двух дней К. В. Бурдин с группой краснофлотцев на рейдовых катерах с риском для жизни доставлял его на бронекатера. Этим был обеспечен их выход на боевые операции.

20 октября 1942 г. объект ВВФ в районе Владимировки был подвергнут авианалету, в котором участвовало 37 самолетов противника. От сброшенных бомб возникли очаги пожаров, создавших угрозу плавбазе с обмундированием и продовольствием. Проявив смелость и находчивость, инженер-капитан Бурдин отбуксировал ее на маленьком катере из района пожара и доставил ценный груз в район Сталинграда, обеспечив тем самым продовольственное и вещевое снабжение экипажей боевых кораблей.

С наступлением холодов личный состав бронекатеров требовалось снабдить уже теплым обмундированием. С 3 ноября 1942 г. инженер-капитан Бурдин под бомбами доставлял теплую одежду военным морякам. Ряд командиров и краснофлотцев, его подчиненных, были убиты или ранены, однако Бурдин выполнил приказ.

В течение всего периода Сталинградской битвы инженер-капитан бесперебойно обеспечивал продовольствием бронекатера. По его вине не было допущено ни одного случая срыва выхода военных кораблей на боевые позиции.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

«БУРНЫЙ» (до 11 августа 1919 г. — «Лесные заготовки»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1903 г. Место постройки: завод Семенычева в г. Гороховец Владимирской губернии.

Технические характеристики: водоизмещение — 240 т; длина — 58,4 м; ширина габаритная (с обводами) — 15,64 м; осадка — 1,35 м; силовая установка: паровая машина мощностью 420 л. с.; топливо — 75 т мазута; скорость хода — 9,1 узла; дальность плавания — 4700 км;



экипаж — 52 чел. Пароход участвовал в Гражданской войне в качестве канонерской лодки. В 1935 — 1936 гг. прошел капитальный ремонт.

5 октября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение (две пушки 52К калибра 85 мм, два спаренных пулемета Колт калибра 12,7 мм). 10 октября 1942 г. РКЛ «Бурный» была передана в состав ВВФ. РКЛ обеспечивала безопасность судоходства от немецко-фашистской авиации на Волге.

25 ноября 1943 г. судно было возвращено речному пароходству и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

30 декабря 1959 г. буксирный пароход «Бурный» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([pecypc https //russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

«БУРЯТ», нефтеналивной пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1883. Место постройки: завод Motala Verkstat в г. Мотала (Швеция).

Технические характеристики: длина — 85,40 м; ширина — 8,53 м; высота борта — 4,65 м; силовая установка — 160 л. с.; осадка в грузу — 2,13 м; грузоподъемность — 800 т, экипаж — 23 чел. Капитан — Недоспасов.

Во время Сталинградской битвы работал на перевозке нефтепродуктов. Погиб 28 августа 1942 г., подорвавшись на вражеской мине в районе с. Ерзовка. Погибли члены экипажа: практикантка Казанского речного техникума Л. П. Гузова, матрос М. А. Марментьев, масленщик И. И. Черенков.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([pecypc https //russrivership.ru](https://russrivership.ru)).



БУТ Николай Никифорович, родился в 1921 г. в с. Ново-Михайловка Екатеринославской губернии, краснофлотец, комендор-наводчик первого орудия канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. В самый трудный период Сталинградской битвы Н. Н. Бут, будучи наводчиком 100-мм орудия КЛ «Усыскин», показал отличные результаты стрельбы. Несмотря на болезнь, он всегда оставался у своего орудия. За месяц боев за Сталинград оно произвело до 500 выстрелов по врагу. Точная наводка обеспечила точные попадания в технику противника. Всего двумя орудиями КЛ «Усыскин» с 23 августа по 23 сентября 1942 г. было уничтожено и подбито до 14 танков и 40 автомашин.

Как участник Сталинградского сражения, Н. Н. Бут был награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем за успехи в боевом тралении на Черном море он был награжден медалью Ушакова.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1440; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

БУТУЗОВА Клавдия Федоровна, родилась в 1916 г. в Казанской губернии, капитан медицинской службы, врач-специалист базового лазарета № 61 Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1939 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 29/Н от 9 октября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги». К. Ф. Бутузова являлась хирургом базового лазарета ВВФ. В период Сталинградской битвы она оказывала хирургическую помощь раненым. Под бомбами вражеской авиации ей также пришлось руководить эвакуацией раненых через Волгу.

За участие в обороне города ее наградили медалью «За оборону Сталинграда».

В 1943 г. она организовала в лазарете высококвалифицированное хирургическое лечение офицеров и бойцов, получивших травмы во время боевого траления.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 723, 755.

БУШУЕВ Александр Иванович, родился в 1899 г., капитан парохода «Самородок» Нижне-Волжского речного пароходства. Кандидат в члены ВКП(б). Участник



Гражданской войны, служил на военизированном пароходе «Рыбак».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В период Сталинградской битвы пароход «Самородок» под командованием капитана Бушуева был занят перевозкой грузов для сталинградских фронтов. Ранней весной 1943 г. судно совершило морской переход из Гурьева в

Астрахань. А. И. Бушуев обеспечил как сам переход, так и точное выполнение задания командования Волжской военной флотилии по переходу нефтекаравана до Горького. В навигацию 1943 г. судно в условиях минной опасности на Волге безаварийно и безостановочно продолжило доставлять нефть для промышленности в верховья Волги.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

БЫКОВ Иван Борисович, родился в 1896 г., плотник аварийно-спасательной группы № 18 1-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». И. Б. Быков обеспечивал заделку пробоев в деревянных корпусах поднятых сухогрузных барж. За короткий срок он сумел заделать пробойны у 14 поднятых судов, чем способствовал восстановлению сухогрузного флота на Волге.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

БЫСТРОВ Алексей Андреевич, родился в 1886 г. в д. Чернуха Арзамасского уезда Нижегородской губернии, механик парохода «Самородок» Нижне-Волжского речного пароходства. Трудовую деятельность начал с 1900 г. В 1908–1912 гг. служил машинным старшиной на Балтийском флоте в Кронштадте. На речном транспорте с 1913 г. Был помощником механика на пароходе «Дедушка». Участник Гражданской войны. В 1918–1919 гг. служил в должности 1-го помощника механика на пароходе «Доктор Пирогов». В 1927–1929 гг. обучался на курсах механиков-стажеров в г. Астрахани. С 1932 г. — механик парохода «Самородок» НВРП.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. награжден медалью «За трудовую доблесть». В период Сталинградской битвы пароход «Самородок» обеспечивал транспортировку грузов и войск для Сталинградского и Донского фронтов.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 29 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

БЫЧЕК Павел Порфирьевич, родился в 1920 г. в с. Степановка Екатеринославской губернии, краснофлотец, комендор бронекатера № 51 3-го дивизиона бронекатеров 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

В период Сталинградской битвы краснофлотец Бычек совершил несколько подвигов. Так, 5 октября 1942 г. противник начал наступление в районе пос. Латошинка. Бронекатеру № 51 было приказано выйти на боевую позицию и уничтожить скопление немецких войск и вражеские минометные батареи. При выполнении задания корабль подвергся сильному обстрелу. Комендор Бычек открыл огонь из установки М-13 и уничтожил 5 пулеметных точек, рассеяв при этом артиллерийскую и минометную батареи противника. Частично было уничтожено до роты немецкой пехоты. За смелые действия краснофлотцу была объявлена благодарность.

10 октября 1942 г. бронекатер № 51 в районе Сухой Мечетки открыл огонь по скоплению автомашин и пехоты противника. В ответ корабль подвергся сильному минометному и артиллерийскому обстрелу. Осколки разорвавшейся вблизи корабля мины попали в реактивную часть снаряда, в результате чего он воспламенился прямо на палубе. П. П. Бычек схватил и выбросил за борт горящий снаряд, что предотвратило его взрыв.

20 октября 1942 г. бронекатер доставлял пополнение и боеприпасы в район Спартановки для оперативной группы полковника С. Ф. Горохова. В результате вражеского огня краснофлотец Бычек был ранен в руку, но не покинул своего поста. Он также принимал активное участие в загрузке-выгрузке боеприпасов и эвакуации раненых.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

В

«В. МОЛОТОВ» (до 1917 г. «Императрица Александра», с 1917 г. — «Заря», с 1936 г. — «В. Молотов»), товаро-пассажирский пароход Нижне-Волжского речно-



го пароходства. Год постройки: 1896 г. Место постройки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород.

Технические характеристики: длина — 85,34 м; ширина габаритная — 17,83 м; осадка в грузу — 1,24 м; грузоподъемность — 400 т; силовая установка — 1 тыс. л. с.; пассажирместимость: 1-й класс — 28 чел., 2-й класс — 46 чел., 3-й и 4-й классы — 546 чел.

Пароход участвовал в Сталинградской битве. В 1942—1943 гг. выполнял работу по транспортировке гражданского населения, военных, а также различных грузов.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — С. Д. Тарелкин; 1-й помощник капитана — И. А. Макарычев; 2-й помощник капитана — В. И. Баринев; 3-й помощник капитана — В. В. Сорокин; лоцман — В. С. Соломанов; лоцман — М. А. Камерин; механик М. Е. Басманов; 1-й помощник механика — Г. И. Малин; 2-й помощник механика — П. И. Чинаров; 3-й помощник механика — И. Н. Мясоедов.

Пароход был списан в 1969 г. под именем «Виктор Хользунов».

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Библиотеки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ВАЛЬКОВСКИЙ Лев Викторович, родился в 1913 г., старший техник-лейтенант, старший производитель работ Московского отряда подъемно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ.

В 1942 г. Л. В. Вальковский в составе группы Экспедиции подводных работ особого назначения лично руководил прокладкой подводного нефтепровода, за что Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Отечественной войны II степени.

В 1943 г. старший прораб Вальковский руководил работами по сооружению дюкера (подводного нефтепровода) через Волгу. Он сумел поднять производительность труда коллектива строителей до 300%, что способствовало досрочному выполнению работ и сокращению потребности в рабочей силе. Также рационализаторские предложения Л. В. Вальковского дали возможность сэкономить дефицитные материалы и денежные средства в сумме 250 тыс. руб.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 600.

«ВАНЯ-КОММУНИСТ» (до 22 октября 1918 г. — «Дегтярев»), буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1911 г. Место постройки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород.

Технические характеристики: водоизмещение — 541 т; длина — 63,40 м; ширина — 8,53 м; ширина габаритная — 18,36 м; силовая установка мощностью 840 и. л. с.; скорость — 13 узлов; экипаж — 24 чел. 8 февраля 1918 г. судно было национализировано, а 22 октября 1918 г. мобилизовано и включено в состав Волжской военной флотилии, получив имя «Ваня-коммунист». Так называлась канонерская лодка флотилии, погибшая в октябре 1918 г. 7 февраля 1919 г. пароход так же был переоборудован в РКЛ и 31 июля 1919 г. вошел в состав Волжско-Каспийской флотилии.

Спустя 25 лет, в период Сталинградской битвы, с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. пароход числился в составе Волжской военной флотилии в качестве нефтевоза. Он выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, буксировал баржи с нефтепродуктами для Сталинградского фронта. Капитан — А. Ф. Панин, механик — И. К. Туманов. Семья механика числилась в составе экипажа: В. И. Туманов (кочегар), З. А. Туманова (кочегар), В. И. Туманова (масленщик).

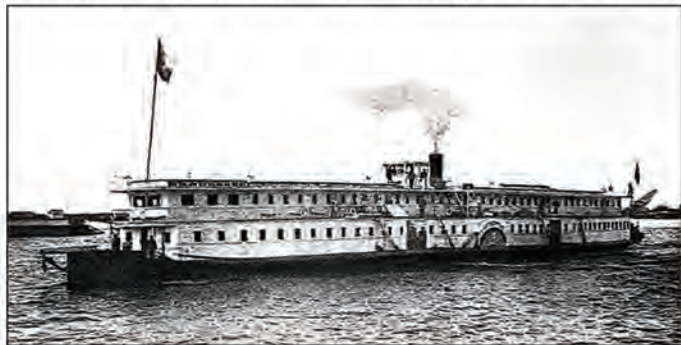
13 мая 1943 г. пароход, следуя в Астрахань с баржей «Чулым» из Саратова, подорвался на неконтактной мине противника в районе Чапурниковского затона у с. Светлый Яр. Вместе с капитаном А. Ф. Паниным погибли члены экипажа: кок Е. Г. Внукова; матрос Е. Ерохина; кочегар Ершов; масленщик В. Н. Жуков; кочегар З. К. Исаев; 1-й штурман К. П. Князев; кочегар В. Ф. Козьмин; 1-й помощник механика А. А. Казанов (Мазанов); масленщик С. И. Мурашов; кочегар И. И. Остренин; матрос Н. И. Остренин; матрос М. Г. Остренина; матрос К. Я. Рогачева; матрос Е. А. Солдатов; матрос Е. А. Соловьева; рулевой А. И. Строчишина; рулевой И. Сухоручкина; кочегар Титов; рулевой А. Т. Туманов; матрос Е. И. Юданова.

После войны пароход был поднят, и 19 января 1946 г. исключен из списков НКРФ. По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Речники в обороне Парицана и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). Куйбышев, 1985; *Пермяков В.* Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Колесные буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.2ho.ua/transport/typ_rad.htm#komulka.



«ВАРЛЕН» (до 1909 г. — «Василий», до 1921 г. — «Четвертый»), буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1892 г.



Место постройки: Механический завод братьев Каменских, г. Пермь. Силовая установка мощностью 700 л. с. Первоначально построен как однопалубный пассажирский пароход. В 1905 г. был перестроен в двухэтажный пароход американского типа. Погиб в 1919 г. на р. Чусовой. Был восстановлен и в 1921 г. перестроен в буксирный пароход.

В период Сталинградской битвы судно работало на перевозках военных и народно-хозяйственных грузов, а также личного состава, обслуживало переправу в зоне действия 64-й армии. Во время боевых действий пароход получил повреждения и затонул. В 1943 г. был поднят военными моряками 1-го аварийно-судоподъемного отряда Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии и восстановлен.

В 1957 г. пароход исключен из состава речного флота. В 1960 г. после капитального ремонта переоборудован в дебаркадер.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитаны — П. И. Скрябин, П. С. Ефимов; 1-й штурман — М. И. Макаров; механики — А. Э. Невский, А. Г. Яшин. За героическое участие в Сталинградской битве механик А. Г. Яшин был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Гаманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

«ВАРЯГ», буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Силовая установка мощностью 380 л. с. Капитан — В. В. Кубарев.

В период Сталинградской битвы выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, буксировал баржи. 28 июля 1942 г. буксир подорвался на mine ниже Солянского переката и получил повреждения: дал трещину котел, были погнуты спицы левого колеса. В результате взрыва погиб механик Н. С. Константинов.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гаманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

ВАСИЛЬЕВ Михаил Иванович, родился в 1918 г., главный старшина, старшина группы комендоров 5-го отряда бронекатеров 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1938 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды.

С августа 1942 г. М. И. Васильев участвовал в Сталинградской битве. 29 августа 1942 г. бронекатер № 54 выполнял боевую задачу по поддержке артиллерийским огнем фланга частей Красной Армии, стремившихся вытеснить противника из с. Рынок. Были произведены многократные выстрелы из носового орудия. В результате у него из сухарного сцепления вышел компрессор. После залпа тело орудия стало сползать за борт корабля. Командир орудия М. И. Васильев под ураганным пулеметно-минометным огнем врага бросился к орудию и стал удерживать его от падения за борт. На ходу бронекатера, во время боя, М. И. Васильев установил тело орудия на место, устранил неисправность и открыл огонь по скоплению автоматчиков противника.

Ранее при операции по сопровождению бронекатером нефтекаравана судов по Волге, благодаря командованию М. И. Васильева огнем корабельной артиллерии был сбит самолет Ю-88. Позже в составе Азовской военной флотилии он участвовал в боях за Керченский пролив.

Приказом командующего флотилией № 18 от 8 ноября 1943 г. был награжден орденом Красного Знамени. В дальнейшем М. И. Васильев продолжил службу в Дунайской военной флотилии. Приказом командующего флотилией № 16 от 27 сентября 1944 г. за мужество и героизм, проявленные в боях на р. Дунай, награжден орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 728, 1003.

ВАСИЛЬЕВ Павел Васильевич, родился в 1909 г., сержант госбезопасности, оперуполномоченный Сталинградского водного отдела НКВД Нижне-Волжского бассейна. Член ВКП(б).

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За отвагу». П. В. Васильев имел оперативное задание по борьбе с мародерством на водном транспорте.

В период нахождения Сталинграда на осадном положении, с 25 августа 1942 г. лично задержал 26 мародеров, похитивших грузы (мануфактуру, пшеницу, консервы) и пытавшихся вывезти их из Сталинградского порта. Кроме того, сержант Васильев участвовал в облавах и патрулировании на левом берегу Волги, лично задержал 22 дезертиров. Он нес дежурство и на переправах, задержав там 14 чел., имевших при себе листовки антисоветского содержания.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ВАСЮНИН Петр Никифорович, родился в 1897 г. в с. Чиганак Балашовского уезда Саратовской губернии, контр-адмирал, командир Сталинградской военно-морской базы Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).



В ВМФ с 1917 г., Участник Гражданской войны. В 1921 г. оборонял Кронштадт и Петроград от войск генерала Юденича. В 1935 г. был награжден орденом Ленина. В 1937—1938 гг. являлся начальником штаба 2-й бригады подводных лодок Тихоокеанского флота (ТОФ). В 1938 г. принимал участие в событиях у озера Хасан. В том же году П. Н. Васюнин был награжден юбилейной медалью «XX лет РККА». С апреля 1940 г. и до июля 1941 г. являлся командиром Владимиро-Ольгинской военно-морской базы ТОФ. С июля по ноябрь 1941 г. —

командир Керченской военно-морской базы Черноморского флота, участвовал в обороне Керчи. В ноябре 1941 г. — феврале 1942 г. П. Ф. Васюнин был командиром Саратовской военно-морской базы ВВФ.

В феврале 1942 г. назначен командиром Сталинградской военно-морской базы ВВФ и провел на этой должности весь период обороны Сталинграда вплоть до июня 1943 г., обеспечивая боевую деятельность флотилии. В 1943 г. он был награжден медалью «За оборону Сталинграда». В июне 1943 г. назначен командиром отряда вновь строящихся и капитально ремонтирующихся кораблей Северного флота в г. Молотовске (ныне г. Северодвинск).

Как старший морской начальник в городе, контр-адмирал Васюнин в 1943—1944 гг. проделал большую работу по приему и отправке союзных конвоев. Он возглавил отряд вновь строящихся и капитально ремонтирующихся кораблей Северного флота в тот момент, когда тот только начал формироваться после перерыва в строительстве судов на заводе № 402. Программа 1943—1944 гг. на заводе предусматривала строительство больших охотников за подводными лодками и достройку подводных лодок и миноносцев. В 1944 г. отрядом контр-адмирала Васюнина было введено в строй 6 больших охотников, а также произведен капитальный ремонт сторожевого корабля «Рубин».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. П. Н. Васюнин был награжден орденом Красного Знамени. К 7 ноября 1944 г. он прослужил в ВМФ уже 27 лет. В связи с этим Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1945 г. контр-адмирал Васюнин был награжден вторым орденом Ленина. В дальнейшем за свою работу по подготовке личного состава и отработке кораблей, принятых от промышленности, приказом командующего Северным флотом № 31 от 10 мая 1945 г. награжден орденом Отечественной войны I степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 776, 1013, 1141, 1219.

ВАСЯКИН Михаил Николаевич, родился в 1915 г., главный старшина, шофер 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1935 г.

В июне 1943 г. за участие в Сталинградской битве награжден медалью «За оборону Сталинграда». Позже приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили медалью «За отвагу».

Главный старшина Васякин служил шофером при штабе Сталинградской оперативной группы кораблей ВВФ (бронекатеров). Несколько раз под минометно-артиллерийским огнем и бомбами противника он спасал жизни командиров.

Так, в рейсе с командиром 1-й бригады бронекатеров ВВФ контр-адмиралом С. М. Воробьевым машина Васякина была атакована двумя немецкими истребителями. Умело маневрируя автомобилем, он смог уйти от бомбовых ударов и пулеметных очередей.

В другой раз при налете вражеских самолетов он вывел из-под бомбовых ударов машину, где находился начальник особого отдела НКВД 3-й бригады речных кораблей ВВФ капитан государственной безопасности И. М. Колос и т. д. Летом 1943 г. он служил шофером при штабе 4-й бригады речных кораблей ВВФ. За это время М. Н. Васякин проехал тысячи километров по маршруту Черный Яр — Саратов, обеспечивая работу штаба по прикрытию Волги от налетов вражеской авиации.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ВАХРАМОВ Иван Васильевич, 3-й штурман парохода «Сократ» пароходства «Волготанкер». В период Сталинградской битвы пароход «Сократ» работал на



переправах, доставлял нефтепродукты для фронта. Во время рейсов огнем своих зенитных установок отбил 9 воздушных атак противника, сбив при этом 5 самолетов.

23 ноября 1942 г. газета «Правда» опубликовала о нем большую статью под названием «Пароход "Сократ" и его люди». По достоинству была оценена и работа И. В. Вахрамова.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. он был награжден орденом Ленина.

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002;

ВДОВИН Семен Парфенович, родился в 1902 г. в д. Старинки Муромского уезда Владимирской губернии, старший диспетчер Астраханского технического участка водного пути. Участник Гражданской войны. Воевал в составе Волго-Каспийской военной флотилии.

В начале Великой Отечественной войны он принимал участие в боях за Севастополь, где в 1942 г. получил ранение. В 1943 г. С. П. Вдовин был представлен к награждению медалью «За оборону Севастополя».

С 1942 г. работал на Волге старшим диспетчером Астраханского технического участка водного пути, где неоднократно премировался за хорошую работу.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

С. П. Вдовин наиболее проявил себя в период навигации 1943 г. Он побуждал работников водного пути строго следить за правильностью обстановки и проводкой флота через сложные участки фарватера, не допуская простоя. Особенно это касалось нефтекараванов. Как старший диспетчер С. П. Вдовин своевременно и успешно выполнял все указания руководства участка, не допустил ни одного случая простоя технического флота, способствуя тем самым поддержанию гарантированных глубин и своевременному завозу материалов и инвентаря на линию. Несмотря на ранение, в августе 1943 г. он согласился работать на линии начальником обстановки, чем намного улучшил ее работу.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ВЕДМЕЦКИЙ Александр Константинович, родился в 1893 г., бакенщик переката «Главная дамба» Сталинградского технического участка Волжского бассейнового управления пути. Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1917 г. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». На своем участке А. К. Ведмецкий обеспечил наблюдение за сбросом противником мин. 18 мая 1943 г. он заметил и точно установил место минирования, о чем через 25 минут лично доложил командованию Волжской военной флотилии. Благодаря быстро принятым мерам, место постановки мин было ограждено, чем была предотвращена гибель проходящих мимо караванов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 2. Оп. 2. Д. 21.

ВЕЗЛОМЦЕВ Сергей Иванович, родился в 1899 г. в с. Бор Нижегородской губернии, заместитель начальника Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).



Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. С. И. Везломцев в боевых условиях руководил эксплуатацией флота и работой переправ в районе Сталинграда. 23–24 августа 1942 г., в первые дни интенсивной бомбардировки Сталинграда, весь флот, находившийся на Сталинградском рейде, передислоцировался на левый берег Волги. Некоторые капитаны покинули свои суда. Однако С. И. Везломцев сумел организовать переправы в районе центра города и заводских районов с целью эвакуации гражданского населения. Пока основная масса людей не была вывезена, Везломцев под бомбами врага в течение 3 суток находился на судах.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ВЕРТЮЛИН Анатолий Николаевич, родился в 1915 г., лейтенант, начальник боепитания 3-го дивизиона тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1 апреля 1941 г. Лейтенант Вертюлин принимал участие в обороне Севастополя, где в ноябре 1941 г. получил ранение в руку и голову. Позже оборонял Сталинград.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. С 23 августа по 23 ноября 1942 г. А. Н. Вертюлин находился в группе 3-го дивизиона тральщиков ВВФ, работавших в районе Сталинграда по переброске войск, раненых и грузов.

18 ноября 1942 г. под огнем противника он проявил находчивость при установке баржи под пристань для транспортировки войск и раненых. В течение ночей 15–20 ноября 1942 г. лейтенант Вертюлин, так же под обстрелом, сопровождал тральщики № 337, 312 и 44 в Сталинград для эвакуации из города раненых. 18 ноября 1942 г. он и краснофлотец Маньков ликвидировали пожар на тральщике № 337, чем спасли личный состав корабля. 19 ноября 1942 г. он организовал вывоз из Сталинграда 75 раненых бойцов на тральщике № 361. В момент этой операции лейтенант Вертюлин лично вынес из-под обстрела в районе р. Пионерка 8 бойцов и командиров.

За участие в битве на Волге лейтенанту Вертюлину была также вручена медаль «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; Ф. 3. Оп. 1. Д. 755.

ВИНОГРАДОВ Иван Васильевич, родился в 1909 г., старший лейтенант, командир группы Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1929 г. Участник боев за Одессу, Севастополь и Кавказ. Получил три ранения и контузию. Награжден медалью «За оборону Севастополя».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В 1943 г. водолаз И. В. Виноградов участвовал в работе по подъему потопленных на Волге судов. За 2 месяца благодаря ему было поднято 12 судов. Кроме того, во внеслужебное время он построил для личного состава удобные кубрики, столовую и баню.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 725, 1202, 1241.

ВИХРОВ Николай Николаевич, родился в 1922 г. в д. Ручьи Валдайского уезда Новгородской губернии, старшина 1-й статьи, командир отделения скрытой связи

штаба 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Старшина 1-й статьи Вихров много работал по обеспечению боевого управления скрытой связью и подготовил много специалистов для кораблей. Этим он способствовал выполнению государственного задания по перевозке нефти по Волге кораблями бригады и успешного проведения боевой подготовки.

Уже к концу войны Н. Н. Вихров приказом командующего Днепровской военной флотилией № 1/Н от 31 января 1945 г. был награжден второй медалью «За боевые заслуги». Сразу же после завершения Великой Отечественной войны приказом командующего Днепровской военной флотилией № 5/Н от 14 мая 1945 г. он был удостоен ордена Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1466, 1467.

ВОЛГО-КАСПИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРЕСТ (ВКТ, ВКТрест) являлся крупнейшим во всем Волго-Каспийском бассейне. Он был сформирован в 1924 г. путем объединения областного управления Волго-Каспийскими государственными рыбопромышленными предприятиями и Волго-Каспийской рыбной промышленности. Управление ВКТ располагалось в г. Астрахань. В начальный период своего существования ВКТрест эксплуатировал наиболее важный Волго-Каспийский промысловый район, который охватывал дельту Волги, ниже течения р. Урал и Северный Каспий. При этом в дельте Волги и в устье Урала он вел добычу рыбы, а на Северном Каспии занимался исключительно скупкой рыбы у местных довецких хозяйств. В своей структуре он имел: секретариат, главную канцелярию, управление промыслами, главную бухгалтерию, а также товарный и финансово-счетный отделы.

В самом начале 1925 г. в составе ВКТ было создано Управление водным транспортом с передачей ему личного паробуксирного и несамоходного приемо-транспортного флота, которым осуществлялась транспортировка улова в дельте Волги и на Северном Каспии. В 1931 г. из ВКТреста был выделен Урало-Каспийский государственный рыбопромышленный трест. С 11 апреля 1939 г. ВКТ стал частью структуры Главного управления рыбной промышленности Каспийского бассейна НКРП СССР.

С началом войны рыбозаготовками для фронта занимались все 27 рыбозаводов ВКТ. Из них 16 рыбозаводов досрочно выполнили план 1941 г. Так, рыбозавод им. Чапаева выполнил план на 141,3%, рыбозавод им. Кирова — на 127,2%, Оранжевый рыбокомбинат — на 118,1% и т. д. Трест осуществлял закладки в мобилизационный резерв сельди и крупного частика, кроме того, предприятия ВКТ производили: белковые концентраты, копченые рыботоры, рыбную муку,



сахари. Трест в ноябре 1941 г. принял участие в спасательной операции по выводу рыбаков, плавзаводов и рыболовецкого флота Волго-Каспийского промыслового района, оказавшихся вследствие внезапного и резко похолодания затертыми во льдах Северного Каспия. К операции были привлечены суда Каспийской военной флотилии, Нижне-Волжского речного пароходства, пароходства «Рейдтанкер» (при содействии пароходства «Волготанкер»). Но главная работа была выполнена именно ВКтрестом. Прежде всего он задействовал свои пароходы «Астраханец» и «А. Трусов» для вывода плавучих рыбозаводов. В дальнейшем его спасательная группировка была усилена 9 буксирами «Рейдтанкера», 4 буксирами НВРП, 1 ледоколом и 3 пароходами КВФ. С помощью собственных и привлеченных буксиров ВКТ провел поисковую операцию, оказал первую помощь нуждавшимся, принял меры к немедленному выводу всех рыбаков, плавзаводов и рыболовецких судов.

В начале Великой Отечественной войны Астраханский городской комитет обороны поручил тресту, как и другим предприятиям города, изготовить в своих ремонтных мастерских сугубо военную продукцию. Он стал производить: 50-мм минометы и мины, корпуса гранаты Ф-1 (лимонка), головки для цементных практических авиабомб (ЦАБ-П-40) и пр. В ноябре 1941 г. ВКТ передал в распоряжение 3-го запасного авиационного полка (3-й зап) здание филиала ремонтной базы ВКТ с пищеблоком и складскими помещениями. В декабре 1941 г. трест предоставил тому же 3-му зап во временное пользование две 100-тонные цистерны для хранения авиабензина. В свою очередь автобаза ВКТ произвела ремонт автомашин для Астраханского окрвоенкомата. В начале 1942 г. здание Управления ВКТ в Астрахани перешло в распоряжение властей города под развертывание там госпиталя на 600 коек.

Волго-Каспийский трест помогал своими баркасами в строительстве северной части железной дороги Астрахань — Кизляр. Его мелкие самоходные суда задействовались для проверки соблюдения правил светомаскировки на водном транспорте и слежения за правильным рассредоточением судов при отстоях. ВКТ в августе 1942 г. выделял свой флот в составе 40 парусных и 12 самоходных судов, а также пароход «Кубань», плавбазу им. Микояна, плавучий холодильник и культуропароход «Иосиф Сталин» для обеспечения перевозок войск из Астрахани в порты Каспийского моря. Орудийно-пулеметные расчеты, находившиеся на судах ВКТ, принимали участие в прикрытии Астраханского морского рейда и Волго-Каспийского канала от налетов авиации противника. В августе 1942 г. рыболовные суда треста, в соответствии с распоряжением наркома рыбной промышленности СССР А. А. Ишкова, вошли в состав военизированной флотилии НКРП СССР. В напряженный момент минирования Нижней Волги в период навигации 1943 г. ВКТ передал Астраханской военно-морской базе Каспийской военной флотилии баржи и старые корпуса судов для их переоборудования в средства траления, был предоставлен во временное пользование плавучий хлебозавод.

В 1943 г. Волго-Каспийский трест объединял 31 береговой рыбозавод, 10 плавучих рыбозаводов и 22 моторно-рыболовные станции, которые обслуживали 103 рыбколхоза Астррыбакколхозсоюза. В самом начале 1943 г., откликнувшись на почин колхозников Тамбовской области, которые собирали средства на строительство танковой колонны «Тамбовский колхозник», рыбаки Волго-Каспийского треста участвовали в сборе средств на постройку авиаэскадрильи «На защиту Сталинграда».

Но сам рыболовецкий флот в период войны в полной мере ощутил на себе нехватку финансирования. Он

ветшал, приходил в негодность, его численность сокращалась. В период 1941—1943 гг. количество судов флота ВКТ уменьшилось на 2617 ед., в т. ч. судов самоходного флота — на 98 ед. Тем не менее это не помешало ВКТ к началу путины 1944 г. полностью укомплектовать рыболовецкие бригады и звенья орудиями лова.

С октября 1939 г. по февраль 1943 г. его управляющим являлся Корсунов Михаил Иванович.

Лит.: История Астраханского края: монография. — Астрахань, 2000; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград, 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.: сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; Загоруйко М. М., Булатов В. В. Наркомземовские концессии: сельское хозяйство и водные промыслы. — Волгоград, 2010; 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: материалы научно-практической конференции, Волгоград, 30 января 2015 года. — Волгоград, 2015; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

ВОЛЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ вела свою историю с 16 июля 1941 г., когда было опубликовано Постановление ГКО № 162сс «О формировании учебного отряда кораблей ВМФ на р. Волга». Его исполнение поручалось Народному комиссариату Военно-Морского Флота СССР, поскольку на учебный отряд возлагалась задача подготовки кадров военных моряков. Основное ядро отряда должны были составить корабли ВМФ, достраивавшиеся на судостроительных заводах Волги (большие и малые охотники, большие и малые бронекатера, катера-тральщики). Кроме них, в его состав в качестве канонерских лодок включались речные буксирные пароходы Средне-Волжского речного пароходства, которые были мобилизованы в ВМФ 22 июля 1941 г. (канонерские лодки «Киров», «Громов», «Федосеенко», «Руднев», «Усыскин», «Щорс», «Чапаев»). НКВМФ обязывался установить на каждом мобилизованном речном буксире по 1 пушке калибра 100 мм и по 2 пушки калибра 45 мм. (см. *Вооружение судов речного флота*). Местом главной базы учебного отряда был определен Сталинград, а маневренные базы должны были располагаться в г. Горький и г. Ульяновск.

Наркомат речного флота СССР должен был произвести на своих заводах работы по укреплению палуб и переоборудованию мобилизованных буксирных пароходов СВРП. В свою очередь ГКО поручил Наркомречфлоту, Сталинградскому, Горьковскому и Куйбышевскому облисполкомам обеспечить базирование учебного отряда жилой площадью и складскими помещениями. Так, решением Сталинградского облисполкома от 25 июля 1941 г. военным морякам в Сталинграде были переданы Дом водников, клуб водников, Дворец



культуры, штаб детского речного пароходства, павильон-кафе на Волге, дебаркадер и причал — водная база им. Шверника. Общая протяженность отведенного для учебного отряда участка по береговой линии составляла 250 м (14 августа 1942 г. Сталинградский облисполком дополнительно выделил для моряков здания с подвальными помещениями и надворными постройками. Под склады были выделены: здание закрытой церкви в пос. Ельшанка и часть гаража Главвторчермета возле Сталинградского мясокомбината).

27 октября 1941 г. в соответствии с приказом наркома ВМФ № 01080 на базе учебного отряда была создана Волжская военная флотилия. В свою очередь ГКО в своем Постановлении № 1211сс от 25 января 1942 г. разрешил НКВМФ переформировать учебный отряд в Волжскую военную флотилию. Начиная с 27 октября 1941 г. и по 22 июля 1942 г. флотилия занималась формированием бригад речных кораблей для боевых действий и подготовкой кадров для действующих флотов и флотилий. К началу битвы за Волгу ВВФ имела три военноморские базы — Горьковскую, Ульяновскую, Сталинградскую, а также тыловую базу в г. Саратове. Первоначально в состав флотилии входило две бригады речных кораблей (1-я и 2-я БРК) и отдельная бригада траления. В их составе на тот момент насчитывалось 7 канонерских лодок, 18 бронекатеров и 33 тральщика. Позже добавились плавучие батареи, железнодорожная батарея, батальоны морской пехоты и т. д.

Осенью 1942 г. из состава волжских пароходств были дополнительно мобилизованы 12 буксирных пароходов для переоборудования их в РКЛ. Так, 1 сентября 1942 г. были мобилизованы речные буксиры «Иркутск» ВВРП, «Красногвардеец» ВВРП, «Красный Дагестан» СВРП, «Производственник» ВВРП; 1 октября 1942 г. — «10 лет КИМ» НВРП, «Сталинская Конституция» пароходства «Волготанкер», «Валерий Чкалов» ВВРП (РКЛ «Чкалов»), «Турксиб» НВРП; 2 октября 1942 г. — «Память Котовского» ВВРП (РКЛ «Котовский»); 5 октября 1942 г. — «Бурный» ВВРП, «Правда» пароходства «Волготанкер»; «Н. Островский» ВВРП (РКЛ «Островский»). Они получили вооружение — по 2 пушки 52К калибра 85 мм и по 2 спаренных пулемета Колт калибра 12,7 мм. Количество кораблей, БРК и бригад тральщиков увеличивалось. Менялись количество и места расположения военноморских баз. После полного развертывания сил в составе ВВФ числилось: четыре бригады речных кораблей (1-я БРК, 2-я БРК, 3-я БРК, 4-я БРК), отдельная бригада траления, две бригады траления (1-я БТ, 2-я БТ), Северная группа кораблей (Сталинградская группа кораблей), 1-й (отдельный) дивизион канонерских лодок, два гвардейских (отдельных) дивизиона бронекатеров (1-й и 2-й) и 6-й отдельный дивизион катеров-тральщиков. Бригады ВВФ включали в свой состав дивизионы.

У флотилии в 1943 г. имелись две военноморские базы — Сталинградская и Саратовская. Еще накануне Сталинградской битвы большое внимание уделялось подготовке к борьбе с минной опасностью. 22 мая 1942 г. наркомы ВМФ и речного флота издали совместный приказ по обеспечению противоминной защиты Волги. 11 июля ими же было разработано Положение об организации службы наблюдения за минной обстановкой и оповещению, а также о порядке плавания от Астрахани до Саратова.

14 июля 1942 г. началось оперативное развертывание сил ВВФ, ввиду приближения частей вермахта к линии Волги. С вечера 22 июля немецкие самолеты приступили к активным действиям по постановке мин (см. *Минирование Нижней Волги*). Бомбардировки судов на Волге в местах их скопления и в пути следования противник начал 25 июля 1942 г. (см. *Бомбово-штормовые авиаудары...*).

24 июля распоряжением Ставки Верховного Главнокомандования ВВФ была передана в оперативное подчинение командующему Сталинградским фронтом, 25 июля 1942 г. флотилия была объявлена действующей, 8 августа 1942 г. командующему ВВФ была подчинена Астраханская военно-морская база Каспийской военной флотилии (см. *Астраханская военно-морская база Каспийской военной флотилии*). Это было сделано с целью создания единой системы обеспечения перевозок на Нижней Волге. В целом ВВФ стала решать несколько задач. Во взаимодействии с частями Красной Армии она действовала в пределах и вне пределов Сталинградского оборонительного обвода, своей артиллерией и силами морской пехоты наносила удары по вышедшим к Волге частям противника и пресекала их попытки переправиться через Волгу. Корабли ВВФ обеспечивали коммуникацию по р. Волга на участке Камышин — Астрахань, ведя борьбу с минными постановками и воздушными налетами авиации противника при конвоировании караванов речных судов, а также обеспечивали переправу войск и грузов через Волгу в районе Сталинграда.

В августе—ноябре 1942 г. кораблями флотилии было переправлено на правый берег более 88 тыс. бойцов и командиров Красной Армии и свыше 40 тыс. т различных грузов. На левый берег было эвакуировано более 47 тыс. раненых и более 7 тыс. чел. гражданского населения. Одной только артиллерией двух канонерских лодок «Усыскин» и «Чапаев» и всего лишь за период 21—25 декабря 1942 г. было подавлено 19 дотов и пулеметных точек врага, разрушено 19 блиндажей, а 25—26 декабря 1942 г. и 9 января 1943 г. было подавлено еще более 20 артиллерийских и минометных батарей противника, истреблено сотни вражеских солдат и офицеров.

Моряки сражались и на суше. Во флотилии было сформировано 5 батальонов морской пехоты (32-й, 33-й, 369-й, 379-й и 380-й). Контрразведчики ВВФ в период Сталинградской битвы патрулировали территории огневых позиций кораблей и принимали участие в задержании подозрительных лиц. Сотрудниками особого отдела НКВД флотилии было задержано и подвергнуто фильтрации 188 чел. Это были дезертиры (149 чел.); лица, прибывшие с оккупированных территорий (11 чел.) и подозрительные элементы (28 чел.). Особый отдел принимал также участие в борьбе с бандитизмом. Так, 6 сентября 1942 г. группа оперативных работников ОО НКВД и 21 краснофлотец 2-й БРК ВВФ задержали бандгруппу, которая отбила 4 тыс. голов рогатого скота вблизи переправы через Волгу и пыталась угнать их в степь. 14 октября была задержана другая бандгруппа из 5 чел., совершившая налет на колхозное стадо. Тральщики ВВФ в августе—ноябре уничтожили 211 из 342 мин, сброшенных вражеской авиацией в Волгу за навигацию 1942 г.

За проявленные мужество и героизм 1-й и 2-й дивизионы бронекатеров были преобразованы в гвардейские, а канонерские лодки «Усыскин» и «Чапаев» награждены орденами Красного Знамени. По состоянию на 25 июля 1942 г., во флотилии числилось 6700 моряков. Уже в 1943 г. численность значительно выросла: с 7827 чел. до 11 116 чел. Безвозвратные потери к 30 июня 1943 г. составили 622 чел.

В межнавигационный период 1942/43 г. силы ВВФ рассредоточились для отстоя в пунктах Волги и Каспийского моря. Корабли ОБТ зимовали в Астрахани, а другие корабли — на Северном Каспии в Турьево, в устье р. Урал. Часть кораблей — в г. Горький. В пунктах отстоя силами личного состава был организован ремонт.

Однако несмотря на победу войск Красной Армии в Сталинградской битве, война на Волге не закончилась. Противник продолжал добиваться главной цели —

нарушить Волжскую нефтяную коммуникацию. Топливо было крайне необходимо и советскому фронту, где развернулась подготовка к наступлению, и советской промышленности, набравшей высокие темпы производства военной продукции. Основной задачей флотилии стала борьба с минами противника.

С начала апреля 1943 г. самолеты противника уже вели воздушную разведку. 28 апреля начались активные действия немецкой авиации по постановке мин на судовой ход. При этом зона действия самолетов противника даже расширилась по сравнению с периодом Сталинградской битвы, распространившись выше Камышина. Она захватила участок Волги протяженностью 800 км от с. Замьяны (Астраханский округ) до с. Золотое (Саратовская область). Почти ежедневно на фарватер сбрасывались новые мины (см. *Минирование Нижней Волги*). Тральщики ВВФ просто не успевали разминировать фарватер. Речной флот продолжал нести потери.

9 мая 1943 г. ГКО издал постановление № 3336с «Об обеспечении перевозок нефтепродуктов от Астраханского рейда до Саратова». Полная ответственность за организацию безопасного судоходства на указанном участке была возложена на наркома Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецова. В отношении сил траления постановление предписывало увеличить число тральщиков в районе Астраханский рейд — Саратов до 300 ед. Усилиями командования ВВФ была разработана новая схема организации противоминной обороны. На основе тральных сил ВВФ и АВМБ КВФ были созданы 3 бригады траления, а весь участок Волги от с. Замьяны до Саратова был разбит на два весьма протяженных боевых района. Их общая протяженность составила 1164 километра. Однако чуть позже операционная зона ВВФ увеличилась на 333 км, протянувшись вдоль Волги на 1497 км до пос. Батраки (Куйбышевская область). Увеличивалось и количество тральщиков. Если на 1 июля 1943 г. их было насчитывалось 165, то на 1 сентября — 213 (см. *Траление участков Нижней Волги*). Они проводили успешное траление фарватеров (за всю навигацию 1943 г. тральщики прошли со всеми видами тралов более 176,7 тыс. км). По свидетельству контр-адмирала Ю. А. Пантелеева, всего за боевые навигации 1942—1943 гг. моряками ВВФ была уничтожена 751 немецкая мина. Противнику так и не удалось достичь своей главной цели. Судоходство на Волге стало безопасным. Со второй половины мая и до осени 1943 г. по Нижней Волге прошло около 8 тыс. нефтеналивных судов, при этом после майских потерь ни одна баржа с топливом не подорвалась на mine. Всего за навигацию 1943 г. по Нижней Волге прошло 10 959 судов. На минах из них подорвалось 13 (0,118%). По итогам навигации за образцовые действия по обеспечению безопасности Волжской водной коммуникации многие моряки ВВФ были награждены орденами и медалями.

На базе ряда кораблей ВВФ 14 сентября 1943 г. была вновь создана Днепровская военная флотилия. Оставшиеся на Нижней Волге тральщики проводили контрольное и повторное траление. Канонерские лодки (бывшие речные колесные буксиры) были разоружены и возвращены прежним судовладельцам. 1 июля 1944 г. приказом наркома ВМФ Волжская военная флотилия была расформирована, однако на Нижней Волге некоторое время существовала Сталинградская военноморская база, находившаяся в подчинении Каспийской военной флотилии.

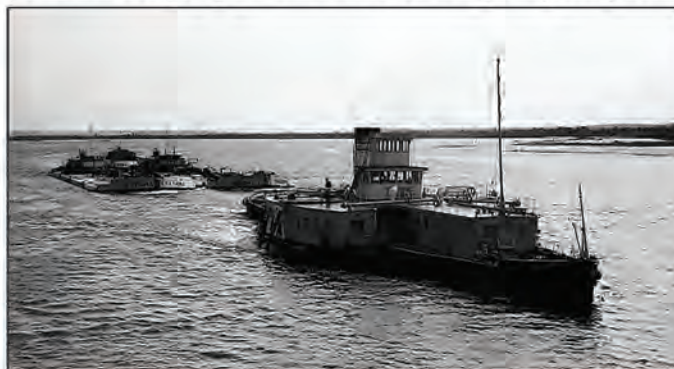
Всего за период навигаций 1942/43 г. ВВФ потеряла 31 корабль (2 канонерские лодки, 5 бронекатеров, 18 катеров-тральщиков и 6 полуглиссеров). Из них на переправах в Сталинграде — 18 кораблей.

Командующие Волжской военной флотилией — контр-адмирал Рогачев Дмитрий Дмитриевич (с 16 фев-

раля 1942 г. по 14 мая 1943 г.), контр-адмирал Пантелеев Юрий Александрович (с 14 мая по 16 декабря 1943 г.), капитан 1-го ранга П. А. Смирнов (с 24 декабря 1943 г. по 30 июня 1944 г.). Члены Военного совета — контр-адмирал П. Т. Бондаренко, капитан 1-го ранга Н. П. Зарембо (с 14 июня по 7 октября 1943 г.). Военные комиссары — дивизионный комиссар П. И. Бельский (с 12 июня по 18 августа 1942 г.), дивизионный комиссар П. Т. Бондаренко (с 18 августа по 15 октября 1942 г.). Начальники политотдела — дивизионный комиссар П. И. Бельский (февраль — август 1942 г.); бригадный комиссар А. Г. Калужский (август—октябрь 1942 г.); дивизионный комиссар, контр-адмирал П. Т. Бондаренко (с 15 октября 1942 г. по 25 июля 1943 г.); капитан 2-го ранга С. Д. Бережной (с 25 июля по 18 августа 1943 г.); капитан 1-го ранга Н. П. Зарембо (с 18 августа 1943 г. по 3 февраля 1944 г.); подполковник Б. Е. Вольфсон (с 3 февраля по 30 июня 1944 г.). Начальники штаба — капитан 1-го ранга, контр-адмирал М. И. Федоров (с 31 марта 1942 г. по 17 февраля 1943 г.); контр-адмирал Т. А. Новиков (с 26 февраля по 15 мая 1943 г.); капитан 2-го ранга, капитан 1-го ранга В. В. Григорьев (с 15 мая по 30 сентября 1943 г.); капитан 2-го ранга Н. Д. Сергеев (с 30 сентября 1943 г. по 30 июня 1944 г.). Начальник тыла — бригадиринтендант, полковник интендантской службы В. И. Кривоногов (июнь 1942 г. — май 1944 г.). Командир Сталинградской военноморской базы — контр-адмирал П. Н. Васюнин (февраль 1942 г. — январь 1943 г.). Командир Саратовской военноморской базы — капитан 2-го ранга С. С. Степанов (октябрь 1942 г. — январь 1943 г.).

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 1. Д. 20; Оп. 2. Д. 5, 168; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Хроника боевых действий Волжской военной флотилии в Великой Отечественной войне Советского Союза. Выпуск 1. Волжская военная флотилия в боях за Сталинград (кампания 1942 г.). — М.-Л., 1945; *Логинов И. И.* Волжская флотилия в Великой Отечественной войне. — М., 1974; *Ларин Л. Я.* Борьба с минной опасностью на Волге (1942—1943) // Сталинградская битва: материалы научных конференций. — Волгоград, 1994; *Плюхов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И.* В огне Сталинградских переправ. — Волгоград, 1996; *Грязнов М. Н.* Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; *Ширококорд А. Б.* Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; *Булатов В. Н.* Адмирал Кузнецов. — М., 2009; Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны (1941—1942): документы и материалы. — Волгоград, 2010; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015; *Христофоров В. С., Черепков А. П., Хохлов Д. Ю.* Контрразведка ВМФ СССР, 1941—1945. — М., 2015.

ВОЛЖСКОЕ НЕФТЕНАЛИВНОЕ ПАРОХОДСТВО «ВОЛГОТАНКЕР» — пароходство специализированного нефтеналивного флота Волжско-Камского бассейна. О способах перевозки нефти на Волго-Каспии задумались в начале второй половины XIX в., когда русский нефтепромышленник В. А. Кокорев построил на Апшеронском полуострове недалеко от Баку нефтеперегон-



ный завод. По его приглашению туда выехал выдающийся ученый Д. И. Менделеев, который выдвигал идею транспортировки нефти и нефтепродуктов по Каспию и Волге в наливных судах, а не в бочках. Впоследствии этот способ перевозки получил распространение во всем мире. Иногда его даже называли «русским». В 1879 г. специально для целей транспортировки нефти и нефтепродуктов было основано «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» («Братья Нобель»). Сам Людвиг Нобель начал заниматься проектированием и постройкой специальных судов для перевозки жидких грузов. То есть «нобелевская» фирма, как и ряд других волжских обществ и товариществ, являлась предшественниками пароходства «Волготанкер». Правда, его официальная организация произошла намного позже.

27 марта 1938 г. СНК СССР принял Постановление № 398 «О работе водного транспорта», в соответствии с которым было организовано Волжское нефтеналивное пароходство. В его распоряжение выделялся весь самоходный и несамостоятельный нефтеналивной речной флот волжских пароходств. Местонахождением его управления была определена г. Астрахань. Географически ей было суждено располагаться на стыке Волжской и Каспийской нефтяных коммуникаций. 17 апреля 1938 г. приказом Народного комиссариата водного транспорта СССР Волжскому нефтеналивному пароходству было передано 96 самоходных судов суммарной мощностью 73,3 тыс. л. с. (тяга) и 244 нефтеналивные баржи грузоподъемностью 1329,3 тыс. т (тоннаж).

Этот же приказ предусматривал создание 5 эксплуатационных участков пароходства с центрами в Астрахани, Саратове, Камском Устье, Горьком и Перми. 14 июля 1938 г. приказом Наркомвода Волжское нефтеналивное пароходство было изъято из ведения Волго-Каспийского центрального управления транспорта и передано в ведение Центрального управления Морнефтефлота. С этого дня — 14 июля 1938 г. — за Волжским нефтеналивным пароходством закрепилось сокращенное название — «Волготанкер».

В следующем году произошло разделение Народно-комиссариата водного транспорта СССР. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1939 г. были учреждены Народный комиссариат речного флота СССР и Народный комиссариат морского флота СССР. В составе НКРФ были перечислено 33 пароходства, включая пароходство «Волготанкер».

Таким образом, с 9 апреля 1939 г. «Волготанкер» перешел в ведение речного ведомства. Операции «Волготанкера» охватывали собой огромный район европейской части СССР. Он работал на реках Волга, Кама, Белая и Вятка. На этих реках пароходство в начале войны имело уже 7 эксплуатационных участков, центры которых располагались в Астрахани, Саратове, Куйбышеве, Камском Устье, Горьком, Ярославле и Молотове. В Сталинграде эксплуатационный участок был организован лишь весной 1942 г. С эксплуатационными участками географически совпадали диспетчерские пункты. Нефтепункты «Волготанкера» имелись в Астрахани, Саратове, Вольске, Батраках, Куйбышеве, Камском Устье, Горьком, Кинешме, Ярославле, Константиново, Рыбинске, Чистополе, Молотове и Уфе. Кроме того, упомянутым Постановлением правительства СССР № 398 от 27 марта 1938 г. пароходству были переданы астраханские судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина и судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала. Тем же постановлением ему был передан также судоремонтный завод им. И. В. Сталина (завод № 638) в Астрахани. Однако в сентябре 1941 г. этот завод перешел в распоряжение Народного комиссариата судостроительной промышленности СССР.

Нефть была главным грузом «Волготанкера». Она следовала из Баку. По Каспийскому морю танкеры Каспийского нефтеналивного пароходства («Касптанкер») подвозили нефть к Астраханскому морскому рейду и перегружали ее на специальные суда пароходства рейдового нефтеналивного флота «Рейдтанкер». После этого суда «Рейдтанкера» транспортировали груз по Волго-Каспийскому каналу, который соединял Каспийское море с глубоководным участком р. Бахтемир (один из рукавов в дельте Волги). Он позволял морским судам подходить к крупному нефтепункту в с. Оляна р. Бахтемир и к Астраханскому речному порту. В Астрахани нефть перекачивалась в речные баржи «Волготанкера» и уже оттуда шла в пункты Волжско-Камского бассейна.

Масштабы транзита через Сталинградский регион были огромными. Так, в 1939 г. через Сталинградскую область (в которую в статусе округа до 27 декабря 1943 г. входила вся территория современной Астраханской области) проследовало 84% объема нефти, перевезенного всем речным транспортом РСФСР. С началом войны основной задачей «Волготанкера» стало снабжение фронта и военного производства горючим. Пароходство начало навигацию 1941 г., имея 354 ед. флота, в т. ч.: тяга (самоходный флот) — 116 ед., тоннаж (баржи) — 238 ед. Всего за навигацию 1941 г. (включая ее военный период) «Волготанкером» при совместной работе с пароходством «Рейдтанкер» было вывезено 7837900 т нефтепродуктов (в т. ч.: из Астрахани вывезено 7130200 т, остальное — из других пунктов Волжско-Камского бассейна). Таким образом, навигационный план, составивший 9 млн т, был выполнен на 87%. Причины невыполнения были разными. Прежде всего — в нормальный рабочий ритм вмешалась война.

К середине навигации 1941 г. Волга превратилась в огромную артерию, по которой пошла эвакуация на восток промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также населения, из западных регионов СССР. Решение НКРФ, принятое 25 июня 1941 г., о переключении части речного флота на воинские перевозки, как и на нужды эвакуации, привело к острой нехватке флота для основных перевозок пароходства. Например, баржи «Волготанкера» были задействованы в октябре 1941 г. для перевозки автомашин с заводским оборудованием, которые пришли из Москвы в Горький.

Кроме того, надо учитывать, что заканчивать навигацию 1941 г. пришлось в довольно сложных погодных условиях. Первое похолодание наблюдалось уже в октябре. Затем, правда, снова пришло тепло. Но с 8 ноября похолодание пришло в плес Рыбинск — Горький. Оно стало очень быстро распространяться на нижние плесы. 8 ноября начался ледоход в Горьком, 10 ноября — в Камском Устье, 14 ноября — в Саратове. В Сталинграде начало ледохода было отмечено 15 ноября, а 16 ноября он уже распространился ниже пристани Никольское (Енотаевский район Астраханского округа). Ледоход сопровождался низкими (ниже минус 10°C) температурами и сильными снегопадами. Это привело к быстрому нарастанию льда на судах и осложнило их своевременный уход в затоны, что могло негативно повлиять на степень готовности флота к навигации 1942 г.

Вследствие внезапного и резкого похолодания в тяжелой ситуации оказались рыбаки на Северном Каспии. К выводу рыбаков, рыболовецкого флота и плавучих рыбозаводов с моря были привлечены суда Волго-Каспия — Каспийской военной флотилии, Волго-Каспийского рыбпромышленного треста, Нижне-Волжского речного пароходства и «Рейдтанкера», который для проведения спасательной операции выделил рыболовецким организациям 9 своих буксиров. Эти суда в период навигации занимались переборской топлива по Волго-Каспийскому

каналу. С целью как-то компенсировать их временный уход с важнейшего участка работы, Астраханский городской комитет обороны обязал пароходство «Волготанкер» заменить ушедшие суда «Рейдтанкера» 4 своими буксирными пароходами. До появления льда на реке пароходство «Волготанкер» продолжало осуществлять доставку нефтепродуктов для армии и народного хозяйства. Оно также производило 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. т нефтепродуктов на хранение непосредственно в баржах, и как можно ближе к железным дорогам. В различных пунктах Волги и Камы для зимнего отстоя скопилось 110 барж с топливом (по другим данным — 129). Часто эти пункты располагались не только вдалеке от предприятий судоремонта, но и вдалеке от населенных пунктов. Там экипажи некоторых судов были вынуждены производить текущий ремонт самостоятельно. С наступлением весны всем груженным судам сначала предстояло доставить груз до пунктов назначения и лишь потом следовать в Астрахань для производства необходимого капитального ремонта (см. *Отстой флота Нижней Волги в межнавигационный период 1941/42 г.*).

Кроме того, настоящей проблемой с началом войны для «Волготанкера» обещал стать дефицит квалифицированных кадров, вызванный их мобилизацией на фронт. Так, по состоянию на 1 января 1942 г., в армию призвали 583 квалифицированных специалистов «Волготанкера». Возникла угроза нарушения ритма работы флота и береговой инфраструктуры в военных условиях, и срыва перевозок грузов. В такой обстановке правительством было разрешено перевести на 2-сменную вахту команды всех судов речного флота. Одновременно правительство разрешило использовать на судах женщин даже на тех должностях, на которых ранее это было запрещено. Уже в навигацию 1942 г. на судах пароходства «Волготанкер» трудилась 1371 женщина (32% всего плавсостава). Из них 1220 женщин (или 89%) были женами членов плавсостава. Более того, внимание было уделено привлечению к работе на судах не только жен, но и детей членов команд. На некоторых судах стали трудиться целые семьи. Все эти случаи носили не единичный, а массовый характер.

В годы войны задействовались и другие формы подготовки и притока кадров: система государственных трудовых резервов, курсовая подготовка, индивидуально-бригадное обучение, трудовая мобилизация. Например, за навигацию 1942 г. для пароходства через курсы было подготовлено 250 чел. Еще 255 чел. добавили ремесленные училища и школы ФЗО. Кроме того, по трудовой мобилизации в качестве матросов и коков было привлечено еще 616 чел. Тем не менее нехватка кадров продолжала ощущаться постоянно. Так, по состоянию на 1 января 1942 г., общий недокомплект судовых команд по «Волготанкеру» выразился в 1121 чел.

Самую тяжелую боевую навигацию 1942 г. пароходство начало 21 апреля с 380 ед. флота. Самоходный флот насчитывал 141 ед., а тоннаж (баржи и пр.) — 239 ед. То есть флот пароходства по тяге превысил, а по тоннажу практически соответствовал уровню предыдущей навигации. В тот период только на одних нефтебазах в низовьях Волги скопилось и ожидало вывоза более 1 млн т горючего. К началу апреля в Астрахани уже стояли наготове баржи, груженные 300—400 тыс. т нефтепродуктов. По причине позднего начала навигации из Астрахани в апреле 1942 г. удалось отправить только 193 800 т, хотя за тот же период 1941 г. было вывезено более 1 млн т (1 098,7 тыс. т).

Своим Постановлением № 1752сс от 14 мая 1942 г. ГКО потребовал от пароходства вывезти в мае из Астрахани вверх по Волге 1 900 тыс. т, а в июне — 1 700 тыс. т нефтепродуктов (то есть всего — не менее 3 600 тыс. т). В целях обеспечения этих нефтеперевозок, в Астрахань сроком на 2 месяца был командирован нарком речного флота З. А. Шашков. Он отлично осознавал, что для выполнения плана ГКО «Волготанкеру» были необходимы дополнительные тоннаж и тяга. На следующий день после выхода постановления, 15 мая 1942 г., нарком речного флота отдал распоряжения начальникам Нижне-Волжского и Московско-Окского речных пароходств временно передать часть своего флота «Волготанкеру». НВРП выделило 17 барж и 32 буксирных парохода. В свою очередь МОРП передавало 23 баржи. Предпринимались и другие меры с целью изыскания резервов для повышения производительности флота и увеличения объемов перевозок.

Коллектив «Волготанкера» 2 июня 1942 г. выступил с инициативой проведения Всесоюзного социалистического соревнования среди речников страны, обратившись к ним с призывом через газеты «Правда» и «Водный транспорт». В пароходстве была закреплена и расширена практика так называемой «маршрутизации» нефтеперевозок. Она позволила ускорить движение нефтекаранов и увеличить тем самым объемы перевозок. В практику «Волготанкера» были внедрены также «фронтные путевки». Они выдавались экипажам нефтевозов, идущих в рейс. Получая путевку, экипаж как бы получал боевое задание на перевозку горючего из Астрахани. Все предпринятые меры возымели определенное действие. В мае и июне 1942 г. речники «Волготанкера» отправили вверх по Волге почти 2 700 тыс. т горючего (2 671,3 тыс. т). Это означало, что план ГКО по вывозу нефтепродуктов на май и июнь месяцы не был выполнен. Точнее, он был выполнен на 75%. Тем не менее из Астрахани вывезли почти все мобильные запасы нефтепродуктов.

В дальнейшем обстановка только осложнялась. Немецкая армия и ее союзники начали наступление на Кавказ и Сталинград. Чтобы сдерживать германскую военную мощь, фронту и народному хозяйству были необходимы огромные объемы топлива. Бакинская нефть приобрела для страны не просто стратегическое, а жизненное значение. С целью координации действий моряков, речников, нефтяников и осуществления оперативного руководства, ГКО отправил в Астрахань группу своих уполномоченных. В нее вошли: нарком морского флота П. П. Ширшов, нарком речного флота З. А. Шашков (оба члены Транспортного комитета при ГКО), начальник Главнефтебыва СССР Я. С. Широков. Группу возглавил член ЦК ВКП(б) М. Ф. Шкирятов. Ежедневно уполномоченные докладывали в ГКО об отправке горючего. Нарком Ширшов часто выезжал в Баку и на Астраханский морской рейд, чтобы ускорить отправку и передвижение нефтепродуктов морем. Нарком Шашков постоянно бывал на рейде в Астрахани, посещал эксплуатационный участок, ездил на заводы с целью ускорения погрузки и отправки речных судов в рейсы, ремонта тяги и тоннажа и т. д. В тот же период на участке Астрахань — Саратов оперативное руководство работой нефтеналивного флота было возложено на заместителя начальника «Волготанкера» В. И. Сухарина.

Фронт все ближе и ближе двигался к линии Волги и Кавказу. Оказались перегруженными, а затем захваченными железнодорожные магистрали, связывавшие Кавказ с центром страны. Соответствующим образом немецким войскам удалось перерезать железнодорожные и шоссейные коммуникации, идущие на Сталинград. Авиация противника стала непрерывно бомбить левобережную железную дорогу Астрахань — Баскунчак — Ленинск —

Паромная. Волга стала превращаться в почти единственную магистраль, способную обслуживать Сталинградский и Юго-Западный фронты. Осознавая это, враг начал минировать на Волге судовую ход, бомбить и обстреливать идущие по реке суда. Активные действия самолетов противника начались с вечера 22 июля 1942 г. Уже рано утром 25 июля на mine погиб пароход «Смоленск», а вечером того же дня бомбардировкой с воздуха была уничтожена баржа «Найдома». Оба судна принадлежали «Волготанкеру», причем «Смоленск» стал первой жертвой минной войны, а «Найдома» стала первой жертвой воздушной войны на Волге в период Сталинградской битвы. Всего по пароходству за период с 25 июля по 20 ноября 1942 г. от вражеских мин и бомб погибли 9 пароходов (общая мощность 5355 л. с.) и 31 баржа (общая грузоподъемность 218 910 т). Эти баржи перевозили в своих танках 172 896 т нефтепродуктов. Только благодаря самоотверженности работников «Волготанкера» из этого количества удалось спасти 48 580 т. Остальное было потеряно.

В самом начале действий авиации противника по постановке мин и нападению на суда в пути от Астрахани до Камышина находилось 220 тыс. т горючего. Пароходство «Волготанкер» с 26 июля было вынуждено временно приостановить отправку груженых судов из Астрахани. Требовались срочные и эффективные меры по защите судоходства.

НКРФ, Астраханский и Сталинградский городские комитеты обороны были вынуждены обратиться в ГКО, который 28 июля 1942 г. принял решение о вооружении судов речного флота, работавших в районе Астрахани — Саратов. Волгарям были выделены зенитные пушки, пулеметы и боеприпасы. На судах ввели должность помощника капитана по военной части и назначили боевые расчеты. Дополнительно на самоходных судах была введена должность комиссара, отвечавшего за политическую работу.

Согласно Постановлению ГКО № 2115сс от 28 июля 1942 г. НКРФ был обязан вооружить 42 крупных нефтевоза, помимо крупных буксиров и пассажирских судов. Главное артиллерийское управление Красной Армии до 10 августа было обязано отпустить Наркомречфлоту 42 зенитные пушки, 54 пулемета ДШК и 100 спаренных пулеметов с боеприпасами, а также 231 винтовку для вооружения команд нефтеналивных барж. Народному комиссариату Военно-Морского Флота предписывалось выделить 835 военных моряков для обслуживания орудий и пулеметов на судах НКРФ. Вооружение судов речного флота осуществлялось главным образом на Саратовском судоремонтном заводе (директор А. П. Дорохов). Работами руководил старший инженер НКРФ А. Н. Куликов, в помощь которому были выделены военные специалисты. Все это принесло результаты. Например, получивший вооружение пароход «Сократ» (капитан А. И. Кривцов) в период навигации 1942 г. уничтожил своим огнем 5 вражеских машин. Враг был вынужден прекратить бомбово-штурмовые удары с бреющего полета, а бомбометание с больших высот уже не гарантировало прежнего эффекта. Потери флота резко сократились, что позволило «Волготанкеру» возобновить с 6 августа отправку нефти из Астрахани, временно приостановленную 26 июля. Отправка топлива продолжалась вплоть до 21 августа. За это время пароходству удалось вывезти вверх по Волге 257 тыс. т нефтепродуктов. По-прежнему серьезную опасность представляли мины и бомбы. Только после того как со стороны военных были предприняты решительные меры, положение несколько улучшилось (см. *Трлеление участков Нижней Волги, противовоздушная оборона Нижней Волги, размагничивание плавсредств*).

Тем временем судам стали угрожать не только мины и бомбы, но и артиллерийские и минометные обстрелы противника. 23 августа 1942 г. передовые части вермахта вышли к Волге в районе Ерзовка — Рынок, что позволило им вести огонь по волжским судам прямой наводкой. В тот же день массированной бомбардировке подвергся Сталинград. Город превратился в сплошные руины. Практически прекратил свое существование Сталинградский речной порт, где погибло почти все портовое хозяйство и жилые постройки. Полностью в груды искореженного металла превратилась Сталинградская нефтебаза с подъездными путями и причалами. Были разбиты и сгорели 2 нефтестанции и контора эксплуатационного участка «Волготанкера». Из разбитых резервуаров горящая нефть хлынула в Волгу.

В тот же день по приказу наркома З. А. Шашкова сквозное движение судов мимо Сталинграда было остановлено. С низовьев Волги потоки грузов ограничивались маршрутом Астрахань — Светлый Яр (или Красноармейск). Эти потоки грузов стали обслуживать Сталинградский фронт.

Важнейшим грузом являлось топливо. Доставка «Волготанкером» нефтепродуктов для Сталинградского фронта из Астрахани уже с 19 августа стала осуществляться через Владимировку. Далее следовала их перевалка на автотранспорт или на железную дорогу. Всего с 19 августа и до начала ледохода на Волге для Сталинградского фронта было вывезено 22 336 т нефтепродуктов. И в дальнейшем, уже в период ледохода, этот нефтяной маршрут активно использовался.

В условиях все более усложнявшейся с июля 1942 г. военной обстановки значительное внимание стало уделяться вопросам борьбы за сохранность нефтефлота. После прекращения транзитного движения в районе Сталинграда часть буксирных и нефтеналивных судов «Волготанкера» была привлечена к перевозкам горючего к станции Бузан в дельте Волги. Часть судов пароходства осталась работать на переправах в Сталинграде. В то же время к началу сентября 1942 г. в самой Астрахани скопилось большое количество неиспользуемого нефтефлота. Он представлял собой хорошую мишень для самолетов противника. Кроме того, в августе возникла и реальная опасность захвата Астрахани (немцы планировали взять Астрахань 27 — 28 августа).

Для рассредоточения флота руководство «Волготанкера» приняло решение вывести его часть в дельту Волги на временный отстой и скрытого хранения топлива. Однако главные меры были предприняты под руководством заместителя наркома речного флота Г. В. Харитонова. Значительную часть судов «Волготанкера», а также ценное имущество и заводское оборудование решено было эвакуировать через Северный Каспий в Гурьев, в устье р. Урал. В конце августа 1942 г. первые буксиры с баржами вышли в море, и в первой декаде сентября основная часть нефтефлота уже покинула Астрахань. Таким образом, Гурьев превратился в «дублера» Астрахани, становясь главным пунктом перевалки бакинской нефти и самым крупным транспортным узлом, обеспечивающим сообщение тыла страны с Кавказом.

Меры по рассредоточению флота оказались своевременными. 26 июля 1942 г. начались бомбардировки Астрахани, и с этого дня и вплоть до 16 ноября на объекты города время от времени сбрасывались фугасные и зажигательные бомбы. Природный фактор также играл свою роль в поставках нефтепродуктов. С появлением ледохода на Волге понтонная переправа у Владимировки через Волгу была нарушена. Так, 10 ноября лед появился в районе Сталинграда (в 1941 г. — 15 ноября), в районе Астрахани — 18 ноября (в 1941 г. — 22 ноября). Доставка горючего с левобережных баз и пунктов на правый берег

для Сталинградского фронта автотранспортом стала невозможной. В условиях ледохода «Волготанкер» стал доставлять нефтепродукты для Сталинградского фронта прямо к пунктам на правом берегу — на пристань Солодники, в Саралевскую воложку, в Старицкий затон и на пристань Замьяны. Оттуда топливо автотранспортом перевозилось на воинские склады. Так было доставлено 12 262 т горючего. То есть общий завоз нефтепродуктов «Волготанкером» для Сталинградского фронта с 19 августа и до конца навигации составил 34 598 т (22 336 т через Владимировку и 12 262 т через правобережные пункты).

Напряженным для флота был период подготовки к контрнаступлению советских войск под Сталинградом. На переправах развернулась интенсивная работа. 19 ноября войска Юго-Западного и Донского фронтов начали контрнаступление, 20 ноября в движение пришел Сталинградский фронт. Начался наступательный период Сталинградской битвы. Потребность фронтов в нефтепродуктах возрастала. Но навигация на Волге закончилась. Фронту же требовался бензин. На базах в Астрахани скопились необходимые фронту запасы топлива, но они не имели подъездных железнодорожных путей. Оставался только речной путь, однако он был скован льдом.

Пароходство «Волготанкер» приступило к уникальной «Ледовой операции», то есть к поставке фронту горючего в условиях зимы, задействовав для этого ледокол (см. «Ледовая операция»). В результате фронт дополнительно получил 20 тыс. т необходимого ему бензина.

В такой же сложной ледовой обстановке пароходства «Волготанкер» и «Рейдтанкер» выполняли распоряжение СНК СССР о доставке светлых нефтепродуктов (бензина, керосина, дизельного топлива) на пристань и станцию Бузан для их перевалки на железную дорогу. В декабре 1942 г. оба пароходства участвовали в наведении и обеспечении работы важнейшей железнодорожной переправы через Волгу. Она должна была обеспечить в период ледостава прямую железнодорожную связь Кавказа с остальной территорией СССР и давала возможность значительно увеличить пропускную способность линии Кизляр — Астрахань. Оба пароходства продолжали также осуществлять вывоз топлива к нефтебазе на станции Бузан и нефтебазу № 5 около Астрахани в целях снабжения топливом Сталинградского фронта.

Кроме завоза топлива, суда «Волготанкера» работали на важнейших переправах, обеспечивая переброску войск, боеприпасов, вооружения, продовольствия и скота. Работа эта осуществлялась в районе Камышин — Астрахань. Так, в районе Камышина на переправах работали буксирный пароход «Коминтерн» (капитан А. И. Гарин). На переправах в районе Сталинграда работали: рейдовый баркас «Яков Ерман» (капитан А. А. Дегтярев), служебный пароход «Громобой» (капитан П. М. Шугаев), буксирный пароход «Кузнец» (капитан А. С. Ананичев), буксирный пароход «Радист» (капитан Н. И. Строкин), буксирный пароход «Краснофлотец» (капитан Ф. Н. Чельшев). На переправах в районе с. Каменный Яр работали: буксирный пароход «Сократ» (капитан А. И. Кривцов), пароход «Реконструкция» и баржа «Ржавка». На переправах в районе с. Никольское работали баржи «Севрюга» и «Корсика». На переправах в районе Астрахани работали: пароходы «Могучий» и «Мурманск»; баркасы «Мезень», «Третий», «Карел» и «Финн»; баржи «Кубань» и «Канада». Лучшими при работе на переправах себя показали: баркасы «Яков Ерман» и «Финн», пароходы «Громобой», «Краснофлотец», «Реконструкция» и «Сократ».

Итоги работы пароходства «Волготанкер» за навигацию 1942 г. характеризовались следующими цифрами. «Волготанкером» при совместной работе с пароходством

«Рейдтанкер» было вывезено 5 010 500 т нефтепродуктов (в т. ч.: из Астрахани — 4 312 100 т, из других пунктов Волжско-Камского бассейна — 698 400), что, составило 51,7% установленного навигационного плана (9 700 тыс. т). Причины его невыполнения оправдывались как непредсказуемостью военной обстановки 1942 г., так и тем, что волгарям пришлось работать в непростых природных условиях начала и закрытия навигации. Тем не менее усилия и подвиги речников были по достоинству оценены правительством и военным командованием. По итогам навигации 1942 г. правительственных наград удостоились 11 работников «Волготанкера». Знаки «Отличник социалистического соревнования НКРФ» были вручены 32 работникам пароходства, а 23 чел. получили Почетные грамоты Наркомречфлота СССР.

Подготовка к навигации 1943 г. также проходила в очень непростой обстановке. В Астрахани, в дельте Волги на реках Бузан и Васильевский банк, а также в различных затонах между Сталинградом и Астраханью на зимнем отстое находилось 54 судна. Остальной флот зимовал в отстойных пунктах выше Саратова и в Гурьеве (см. *Отстой флота Нижней Волги в межнавигационный период 1942/43 г.*). Текущий ремонт производился силами судовых команд. Минимальный ремонт был организован в отстойных пунктах на реках Бузан и Васильевский банк. Такой же минимальный ремонт имел место в отстойных пунктах и на предприятиях Средней и Верхней Волги, а также Камы. Срочный и сложный ремонт производился в Астрахани на судостроительно-судоремонтном заводе имени III Интернационала. Ремонт был организован также в Гурьеве, и в отстойных пунктах на р. Урал. Для оказания помощи туда из Астрахани с судостроительно-судоремонтного завода им. В. И. Ленина прибыли бригады, которые успешно работали вместе с судоремонтниками и плавсоставом Уральского пароходства. В самом Гурьеве в кратчайший срок был создан судоремонтный завод.

Для усиления темпов ремонта нефтесудов ГКО своим Постановлением № 2952с от 27 февраля 1943 г. выдал задания Астраханскому окрисполкому и Гурьевскому облисполкому. Было решено привлечь в порядке трудовой и гужевой повинности рабочих, возчиков с подводами и верблюдов к работе на судоремонтных заводах НКРФ и НКМФ. Кроме того, на заводы и нефтебазы обоих наркоматов и Главнефтьснаба при СНК СССР решили вернуть привлеченных ранее на какие-либо другие работы рабочих, инженерно-технических работников и служащих. В навигационный период ГКО запретил впрямь всем местным организациям отвлекать на другие работы рабочих заводов НКРФ и НКМФ, а также мобилизовать в порядке трудовой повинности плавсостав нефтеналивного флота и рабочих нефтеперевалочных баз Главнефтьснаба.

«Волготанкер» начал навигацию 1943 г., имея 354 ед. флота (153 ед. самоходного флота и 201 ед. — несамоходного). Весной 1943 г. потребность фронта и народного хозяйства в нефтепродуктах еще более возросла. Так, потребность советских вооруженных сил на 1943 г. оценивалась приблизительно в 4 млн т. Нуждалась в них и промышленность, поскольку эвакуированные на восток заводы все сильнее наращивали темпы выпуска военной продукции. Но железные дороги с Кавказа были перегружены и по-прежнему подвергались опасности в силу своей близкой расположенности к зоне боевых действий. Исключительное транспортное значение волжской водной магистрали никуда не исчезло.

Своим Постановлением № 2952с от 27 февраля 1943 г. ГКО потребовал от моряков и речников вывезти из Баку и отправить из Астрахани вверх по Волге 6500 тыс. т нефтепродуктов. Реализация решения ГКО во многом

зависела от успеха вывода флота «Волготанкера» из Гурьева и реки Урал. Вывод первой группы судов «Волготанкера» с Гурьевского морского рейда в Астрахань начался 16 апреля. Вторая группа была отправлена 19 апреля, третья группа ушла в Астрахань 27 апреля. Из Астрахани вверх по Волге «гурьевские суда» вышли в начале мая 1943 г. Однако другие суда «Волготанкера» отправились по маршруту Астрахань — Саратов уже 10 апреля. То есть первая навигация после окончания Сталинградской битвы началась 10 апреля 1943 г., что было на 11 дней раньше, чем в 1942 г.

В целом специалисты разделяли навигацию 1943 г. на два периода работы: до конца июля и с конца июля. Первый период характеризовался медленным движением флота, наличием мин на фарватере и угрозой с воздуха. Хотя тральщики ВВФ приступили к работе сразу же после окончания весеннего ледохода, разминирование шло медленно. Более того, с 28 апреля 1943 г. авиация противника снова приступила к активным действиям, начав минирование, а 6 мая возобновились и воздушные атаки. Цель оставалась прежней — прервать движение по Волжской нефтяной коммуникации.

Вновь заработало специальное подразделение самолетов-миноносцев, которое базировалось на аэродромах в Донбассе (г. Сталино и г. Краматорск). Это была 100-я бомбардировочно-миноносная эскадра в составе 80 машин (60 — «Хейнкель-111» и 20 — «Юнкерс-88»). Кроме того, в реке с предыдущей навигации все еще находилась 131 необезвреженная мина, а судоводители засорены останками затонувших судов. Почти ежедневно на фарватере сбрасывались новые мины, причем с точной ориентацией на судовую ход, так как действиям авиации в ночное время помогали освещенные знаки навигационного ограждения. Тральщики ВВФ просто не успевали разминировать фарватер. Судоводители старались обходить заминированные участки, частыми стали простои судов. Техническая скорость караванов снизилась на 40–70%. Но движение на участке Астрахань — Саратов не просто замедлилось. У «Волготанкера» снова появились жертвы. 23 апреля у Саралевского острова наскочил на старую мину и затонул пароход «Эривань» (капитан И. А. Трутнев), 7 мая в 100 км ниже и в 135 км выше Сталинграда погибли нефтеналивные баржи «Катунь» и «Комсомола». Вместе с ними сгорело 15 700 т лигроина и автобензина. 13 мая на Светлоярском перекате подорвался и затонул нефтевоз «Ваня-коммунист» (капитан А. Ф. Панин), следовавший в Астрахань с баржей «Чулым» и т. д.

В деле перевозок нефтепродуктов снова складывалась угрожающая положение. Причем это произошло в момент подготовки генерального наступления советских войск по всему фронту и судьбоносного сражения под Курском. Военные снова предпринимали срочные меры. Прежде всего увеличено число тральщиков в районе Астраханский рейд — Саратов и создано 796 постов для наблюдения за вражескими самолетами и местами падения мин и т. д. Появились новые системы освещения навигационного ограждения фарватера. Створовые огни зажигались только при подходе к ним судов, причем эти огни были видны с судов, но их не было видно с самолетов. В результате всех предпринятых мер положение улучшилось. С 1 июня по 10 июля противнику удалось поставить на Волге только 45 мин (всего за навигацию 1943 г. на Волге было поставлено 411 мин, а с начала военных действий на реке в 1942 г. — 753). Корабли ВВФ проводили успешное траление фарватера. Простои судов в мае до 129 часов в июне. Пароходство «Волготанкер» получило от ВВФ 13 речных канонерских лодок, бывших буксирных пароходов, которые одновременно вели

баржи с топливом и обеспечивали противоздушную оборону. Отдельные рейды вражеских самолетов все же еще продолжались. Однако со второй половины июля речники работали уже в более спокойной обстановке.

Общие итоги работы «Волготанкера» за навигацию 1943 г. характеризовались следующими цифрами. При совместной работе с пароходством «Рейдтанкер» было вывезено свыше 6 300 тыс. т нефтепродуктов (6367,5 тыс. т), в т. ч. из Астрахани — 6004,4 тыс. т. Самое главное — шли стабильные перевозки нефти и нефтепродуктов.

Во второй половине навигации флот двигался более интенсивно и в более спокойной обстановке. И хотя за всю навигацию выполнение плана не превысило 91% (по плану надо было вывезти 7 млн т), успехи в перевозке нефтепродуктов были очевидны. Поставки топлива во многом были обеспечены моряками ВВФ, поскольку в 1943 г. решением ГКО пароходства «Волготанкер» и «Рейдтанкер» временно перешли в оперативное подчинение командующему ВВФ. Судходство на Волге стало более безопасным. Со второй половины мая и до осени 1943 г. по Нижней Волге прошло около 8 тыс. нефтеналивных судов, при этом после майских потерь ни одна баржа с топливом не подорвалась на mine.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в августе доложил о работе моряков в Ставке Верховного Главнокомандования и получил благодарность от И. В. Сталина, который отметил: «В победе под Курском есть и их вклад, но темпы перевозок горючего не снижать!»

Отмечены были и работники «Волготанкера». В течение 1943 г. 84 работника пароходства были награждены орденами и медалями СССР, 72 чел. были вручены медали «За оборону Сталинграда», 191 работник награжден знаками «Отличник социалистического соревнования НКРФ», а 158 работников получили Почетные грамоты НКРФ.

Уже после войны, в 1947 г., совместным приказом Главного штаба ВМС СССР и Министерства речного флота СССР за № 115/90 на 12 судах «Волготанкера», особо отличившихся в период битвы за Волгу, были установлены мемориальные доски-знаки.

Начальником пароходства в период войны являлся Ромащенко Николай Степанович, начальником поллитотдела — Ф. Ф. Долбнин, главным инженером — Н. П. Федотов.

Вывоз пароходством «Волготанкер» нефти и нефтепродуктов из Астрахани и с линии в 1941–1943 гг. (в тыс. т)

Месяц	1941 г.	1942 г.	1943 г.
Апрель	1100,3	198,9	467,0
Май	1168,5	1410,4	789,8
Июнь	1275,9	1346,8	746,8
Июль	1279,1	998,0	1110,8
Август	1073,8	577,0	1105,5
Сентябрь	858,0	203,7	965,6
Октябрь	647,1	193,2	626,7
Ноябрь	426,1	87,5	555,3
Итого за навигацию	7828,8	5010,5	6367,5
В т. ч. из Астрахани вверх по Волге	7130,2	4312,1	6004,4

Составлено по: ЦГАСО, Ф. Р-4139, Оп. 1, Д. 41, Л. 47; Д. 53, Л. 94.

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 644, Оп. 1, Д. 48, 92, 146; Оп. 2, Д. 175, 168; ЦГАСО, Ф. Р-4139, Оп. 1, Д. 20, 27, 41, 53; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2, Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Сталинградская область. — Сталинград, 1940; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и Великой Сталин-

градской битве. — Волгоград, 1967; Битва за нефть: Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Булатов В. Н. Адмирал Кузнецов. — М., 2009; Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны (1941–1942): документы и материалы. — Волгоград, 2010; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны (1943–1945): документы и материалы. — Волгоград, 2011; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2. Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

ВОЛКОВ Иван Дмитриевич, родился в 1896 г. в с. Смирново Нижегородской губернии, инженер-полковник, начальник инженерного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1941 г. В 1918 г. участвовал в борьбе против бандитизма. И. Д. Волков был награжден медалью «XX лет РККА». С началом Великой Отечественной войны служил на Черном море.

Приказом командующего Черноморским флотом № 22с от 7 апреля 1943 г. инженер-полковник Волков был награжден орденом Отечественной войны II степени. Вскоре стал служить в ВВФ в должности начальника инженерного отдела флотилии. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

За время службы в ВВФ он сумел организовать работу отдела и мобилизовать вверенные ему строительные подразделения на досрочное выполнение приказов по строительству объектов. Это помогло командованию флотилии в руководстве операциями по тралению и обеспечению нефтеперевозок по Волге. Под его личным руководством, в условиях дефицита строительных материалов и инструмента, на Волге были построены 2 командных пункта флотилии и СКЛИЗ (гидротехническое сооружение судоремонтного завода) для подъема судов, отправляемых на Черное море и в Днепровскую военную флотилию.

До окончания Великой Отечественной войны инженер-полковник Волков получил еще несколько наград. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. его наградили орденом Красного Знамени. Спустя несколько месяцев Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1945 г. он был отмечен высокой правительственной наградой — орденом Ленина. 24 февраля 1945 г. И. Д. Волков получил второй орден Красной Звезды, а 25 марта 1945 г. ему вручили медаль «За оборону Кавказа».

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 588, 595, 725, 808, 1141; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 33; Ф. 915. Оп. 11271. Д. 64.

ВОЛКОВ Николай Степанович, родился в 1918 г. в г. Туапсе Черноморской губернии, старшина 2-й статьи, шофер 528-го отдельного автомобильного взвода Сталинградской военно-морской базы Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период Сталинградской битвы Н. С. Волков являлся шофером бензозаправщика. Он постоянно обеспечивал своевременную доставку горючего на бронекатера. Так, попав под бомбежку во Владимировке, старшина 2-й статьи Волков, несмотря на повреждения машины, не допустил ни минуты простоя. Бронекатера всегда получали топливо вовремя.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 31, 722.

ВОЛКОВ Николай Яковлевич, родился в 1916 г. в д. Блуди Волоколамского уезда Московской губернии, лейтенант, командир БЧ-II канонерской лодки «Руднев»

2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1938 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 14 декабря 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. С самого начала боев под Сталинградом артиллерия канлодки «Руднев» под командованием Н. Я. Волкова поражала живую силу и технику противника со второго залпа. Сам лейтенант Волков в течение 3 месяцев находился на наблюдательном пункте, располагавшемся на передовой линии, откуда производил корректировку огня корабельных орудий.

К концу октября 1942 г. огнем артиллерии КЛ «Руднев» было уничтожено: 1 орудие, 1 автомашина с войсками, до 2 взводов пехоты, 1 многоствольный миномет, 1 склад с боеприпасами, несколько пулеметных точек. Было подавлено: 1 орудийная и 1 минометная батареи, несколько огневых точек.

За участие в защите города лейтенант Волков был награжден медалью «За оборону Сталинграда». 8 февраля 1943 г. в чине старшего лейтенанта он был назначен командиром КЛ «Руднев» 2-го дивизиона канонерских лодок 3-й БРК ВВФ. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 30/Н от 11 октября 1943 г. награжден вторым орденом Красной Звезды.

В апреле 1943 г. КЛ «Руднев» под его командованием осуществила успешный морской переход по маршруту Гурьев — Астрахань. Затем канлодка выполнила все боевые задания по проводке подводных лодок и буксировке дока из Астрахани в Горький. Эта операция в апреле — мае 1943 г. проходила в условиях большой минной и воздушной опасности на Волге. В дальнейшем работа канонерской лодки способствовала выполнению боевой задачи по доставке горючего для фронта. План нефтеперевозок при содействии канлодки из месяца в месяц выполнялся на 110–115%.

В 1944 г. старший лейтенант Волков в должности офицера связи проходил службу в оперативном отделе Краснознаменной Днепровской военной флотилии. Приказом командующего флотилией № 11 от 29 августа 1944 г. за участие в боевых действиях на р. Припять награжден орденом Отечественной войны II степени.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 553, 723, 999; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001.

ВОЛКОВ Федор Ефимович, родился в 1881 г. в с. Воскресенское Саратовской губернии, шкипер баржи № 251 Нижне-Волжского речного пароходства. Трудовую деятельность начал в 1905 г. матросом. Участник Первой мировой войны с 1914 по 1917 г. Закончил войну в чине унтер-офицера.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. награжден орденом «Знак почета». Этой наградой были отмечены заслуги Ф. Е. Волкова в деле перевозок оборонных и народно-хозяйственных грузов.

В период Сталинградской битвы он был шкипером баржи № 251 НВРП, которая 23 сентября 1942 г. была потоплена в результате вражеского огня в районе Сталинграда.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 31 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ВОЛОДИН Сергей Николаевич, родился в 1900 г. в г. Вольск Саратовской губернии, механик парохода «Кузнец» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Участник Гражданской войны и обороны Царицына.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью



«За боевые заслуги». 5 октября 1942 г. на одной из переправ в центральной части Сталинграда минометным огнем противника из строя было выведено множество судов. Создалось тяжелое положение с доставкой защитникам Сталинграда подкрепления, вооружения и боеприпасов. Командование фронта приказало срочно и любой ценой доставить в район переправы 4 баржи для использования их в качестве паромов. Механик С. Н. Володин вместе с капитаном судна выполнили задание, проведя пароход «Кузнец» с 4 баржами от Тумака до завода «Красный Октябрь». Несмотря на огонь противника, судно доставило баржи к месту назначения на 7 часов раньше установленного срока.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ВООРУЖЕНИЕ СУДОВ РЕЧНОГО ФЛОТА.

С 22 июня 1941 г. водный транспорт Нижней Волги, как и всей страны, стал решать новые задачи. Практически сразу же стали предприниматься чрезвычайные меры. Уже 25 июня 1941 г. решением НКРФ часть буксирных пароходов была мобилизована для воинских перевозок. Деятельность речного транспорта по обеспечению военных нужд перешла под контроль управлений начальников передвижения войск на речных бассейнах. Позже 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 ВМФ по первому же их требованию. Передача судов в распоряжение ВМФ зачастую означала их последующее вооружение средствами ведения огня.

Так, 16 июля 1941 г. ГКО принял постановление № 162сс «О формировании учебного отряда ВМФ на р. Волга». В соответствии с этим постановлением в ВМФ призывались и включались в состав учебного отряда ВМФ на Волге (будущая Волжская военная флотилия) колесные буксирные пароходы СВРП «Летчик Громов», «Павел Федосеенко», «Николай Руднев», «Илья Усыскин», «Щорс», «Василий Чапаев» и «Сергей Киров». Мобилизация буксиров осуществлялась с целью их переоборудования в речные канонерские лодки. Переоборудование 5 из них («Илья Усыскин», «Василий Чапаев», «Павел Федосеенко», «С. М. Киров», «Щорс») проходило на судоремонтном заводе им. Куйбышева НКРФ в пос. Куйбышевский Затон (до 1935 г. — пос. Спасский Затон) Татарской АССР. Два буксира — «Летчик Громов» и «Николай Руднев» — переоборудовались на Балаковском судоремонтном заводе.

Суда получили вооружение: по два 100-мм орудия 24-БМ, по два 37-мм орудия 70К и по одному пулемету калибра 7,82 мм. Все работы по переоборудованию НКРФ должен был произвести к 15 августа 1941 г. 27 октября новые РКЛ были переданы в состав Волжской военной флотилии под названиями «Громов», «Федосеенко», «Руднев», «Усыскин», «Щорс», «Чапаев» и «Киров».

Летом 1942 г. положение на Волге резко ухудшилось. С вечера 22 июля 1942 г. начались активные действия самолетов противника. Ночами с 23 по 25 июля группы немецких самолетов вышли на водную коммуникацию выше и ниже Сталинграда, сбросив мины на судовой ход. Одновременно немецкая авиация произвела ряд массированных бомбовых ударов по волжским судам. Флот

Нижней Волги стал нести потери. Требовались срочные и эффективные меры по защите судоходства.

НКРФ, Астраханский и Сталинградский городские комитеты обороны были вынуждены обратиться в ГКО, который 28 июля 1942 г. принял постановление № 2115сс «О вооружении судов «Рейдтанкера» Наркомморфлота и волжских судов Наркомречфлота».

Целевым назначением плавсредствам были выделены зенитные пушки, пулеметы и боеприпасы. На судах была введена должность помощника капитана по военной части и назначены боевые расчеты, жизнь которых регламентировалась воинским уставом. Дополнительно на самоходных судах была введена должность комиссара, отвечавшего за политическую работу. Согласно постановлению НКМФ был обязан вооружить 22 судна «Рейдтанкера», а НКРФ — 42 крупных нефтеевоза, 20 крупных буксиров и 15 крупных пассажирских судов. Главному артиллерийскому управлению Красной Армии до 10 августа предписывалось отпустить Наркомморфлоту 16 шт. 37-мм зенитных пушек и 28 шт. 12,7-мм пулеметов ДШК. Наркомречфлоту выделялись 20 шт. 25-мм и 22 шт. 37-мм зенитных пушек, 54 шт. 12,7-мм пулеметов ДШК, 100 шт. 7,7-мм спаренных пулеметов с боеприпасами, а также 231 винтовка для вооружения экипажей нефтеналивных судов. Народному комиссариату Военно-Морского Флота предписывалось выделить для обслуживания орудий и пулеметов на судах НКМФ и НКРФ 1100 военных моряков (265 чел. для морского флота и 835 чел. для речного).

Вооружение речного транспорта осуществлялось главным образом на Саратовском судоремонтном заводе (директор А. П. Дорохов). Работами руководил старший инженер НКРФ А. Н. Куликов, в помощь которому были выделены военные специалисты. В августе 1942 г. флот Нижней Волги уже получил 64 зенитных орудия и 239 зенитно-пулеметных установок. Это принесло результаты. Например, вооруженный зенитными средствами пароход «Сократ» (капитан А. И. Кривцов) пароходства «Волготанкер» 9 раз был атакован группами немецких самолетов численностью по 6–9 ед., но своим огнем его зенитный расчет уничтожил 5 вражеских машин. Враг был вынужден прекратить бомбово-штурмовые удары с бреющего полета. Немцы теперь не решались летать на высоте ниже 1500–2000 м, а бомбометание с этих высот уже не гарантивало прежнего эффекта. Потери флота резко сократились.

Осенью 1942 г. из состава волжских пароходств были дополнительно мобилизованы 12 буксирных пароходов. Они тоже были поставлены на переоборудование в речные канонерские лодки. Так, 1 сентября 1942 г. были мобилизованы: «Иркутск» ВВРП, «Красногвардеец» ВВРП, «Красный Дагестан» СВРП, «Производственник» ВВРП;



1 октября 1942 г. — «10 лег КИМ» НВРП, «Сталинская Конституция» пароходства «Волготанкер», «Валерий Чкалов» ВВРП, «Турксиб» НВРП; 2 октября 1942 г. — «Память Котовского» ВВРП (РКЛ «Котовский»); 5 октября 1942 г. — «Бурный» ВВРП, «Правда» пароходства «Волготанкер»; «Н. Островский» ВВРП (РКЛ «Островский»). Они получили вооружение — по 2 пушки 52К калибра 85 мм и по 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм. Все новые РКЛ также вошли в состав Волжской военной флотилии.

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 48; Оп. 2. Д. 5; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Битва за нефть: Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

ВОРОБЬЕВ Николай Федорович, родился в 1908 г. в с. Ерзовка Царицынского уезда Саратовской губернии, помощник капитана катера «2-я пятилетка» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. 12 сентября 1942 г. катер «2-я пятилетка», выполнявший задание командования фронта, подвергся бомбардировке авиацией противника. Капитан катера В. П. Кадомцев и первый помощник Быков были убиты. Командование на себя принял Н. Ф. Воробьев и вывел подбитое судно из-под огня. Под его руководством катер в течение 5 часов был отремонтирован и снова приступил к выполнению задания.

16 сентября 1942 г. судно попало под артиллерийский обстрел. Почти вся верхняя надстройка была разбита. Воробьеву и на этот раз удалось довести судно до берега, сохранив тем самым жизнь многим бойцам и членам команды. На следующий день после производства ремонта катер «2-я пятилетка» вновь работал, продолжая переправлять сотни бойцов и командиров для обороны Сталинграда.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ВОРОБЬЕВ Петр Васильевич, родился в 1885 г. в г. Черный Яр Астраханской губернии, участник Гражданской войны, капитан пожарного парохода «Гаситель» 10-го отдельного военизированного отряда охраны речного флота.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. 24 августа 1942 г. пароход «Гаситель» под командованием П. В. Воробьева, выполнявший задание по спасению ценных грузов, подвергся жестокой бомбардировке и получил множество пробоин. Осколками были убиты механик и кочегар, а 4 члена команды судна ранены. Капитан П. В. Воробьев под продолжающейся бомбежкой организовал заделку пробоин и довел судно до места назначения.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ВОРОБЬЕВ Сергей Михайлович, родился в 1904 г., контр-адмирал, командир 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1925 г.



За боевые заслуги в советско-финляндской войне С. М. Воробьев в 1940 г. был награжден орденом Красного Знамени. С 1942 г. он стал командовать 1-й бригадой речных кораблей ВВФ. Указом Президиума Верховного Совета СССР награжден вторым орденом Красного Знамени.

В период Сталинградской битвы корабли бригады под командованием контр-адмирала Воробьева взаимодействовали с частями 57-й и 64-й армий и нанесли большой урон противнику. По неполным данным кораблями бригады С. М. Воробьева было уничтожено и рассеяно 11 батальонов пехоты; уничтожено 8 артиллерийских батарей, 27 дзотов и блиндажей, 27 танков, 4 склада с боеприпасами, 60 автомашин с войсками и грузом; подавлено 34 минометные батареи и 42 огневые точки; сбито 3 самолета противника.

В зону боевых действий 62-й армии кораблями 1-й бригады под огнем противника было переправлено 25 800 чел. войск, около 2 тыс. т груза и боеприпасов. На левый берег Волги было эвакуировано 6800 раненых бойцов и командиров.

В течение месяца С. М. Воробьев командовал Сталинградской оперативной группой кораблей, которая отвечала за переброску через Волгу всех видов снабжения для 62-й армии. За этот месяц бронекатерами и тральщиками СОГ на правый берег Волги было перепрошено 31 476 бойцов и командиров, а также более 1 тыс. т различного груза и боеприпасов. Также канонерские лодки бригады С. М. Воробьева поддерживали огнем оперативную группу полковника С. Ф. Горохова и 138-ю стрелковую дивизию.

Во время этих операций двумя канлодками было уничтожено 3 танка, 1 тяжелая батарея, 1 шестиствольный миномет, 16 огневых точек и отбито десятки атак противника на группу Горохова и 138-ю дивизию. Действия бригады способствовали тому, что 64-й и 62-й армиям удалось удержать свои позиции в Сталинграде.

В 1944 г. за участие в Сталинградской битве С. М. Воробьеву была вручена медаль «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 600; ЦАМО. Ф. 238. Оп. 1620. Д. 250.

ВОРОНИН Николай Игнатьевич, родился в 1916 г. в д. Гуры Оршанского уезда Могилевской губернии, старший лейтенант, командир канонерской лодки «Чапаев» 2-го дивизиона канонерских лодок 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1937 г. Н. И. Воронин окончил профтехшколу и ФЗУ, работал на Новомосковском химкомбинате, затем учился в Московском инженерно-строительном институте им. В. В. Куйбышева. В 1937 г. его призвали в Военно-Морской Флот и направили на учебу в Черноморское высшее военно-морское училище, которое он окончил перед самой войной.

С июня 1941 г. он служил на канлодке «Шорс», а в мае 1942 г. стал сначала командиром БЧ-2 канлодки «Чапаев», а потом и ее командиром. Экипаж КЛ «Чапаев» под командованием Н. И. Воронина участвовал в Сталинградской битве с первого и до последнего дня.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу».

В начале Сталинградской битвы старший лейтенант Воронин три раза выводил корабль из-под артиллерийского и минометного обстрела. В ночь с 23 на 24 августа 1942 г. во время массированной бомбардировки Сталинграда канлодка «Чапаев» получила до 100 пробоин, возник пожар, треть команды была ранена и убита. Н. И. Воронин организовал борьбу за живучесть корабля, вывел его в безопасное место, где повреждения были устранены, и на следующий день канлодка была готова к боевым действиям. Огнем канонерской лодки к октябрю 1942 г. было уничтожено несколько сотен вражеских солдат и офицеров, 2 танка, около 15 автомашин с боеприпасами и войсками, уничтожен шестистольный миномет. К концу октября 1942 г. канонерская лодка «Чапаев» в течение трех месяцев вела огонь по врагу в районах с. Рынок и Сталинградского тракторного завода.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 5/Н от 13 марта 1943 г. старший лейтенант Воронин был награжден орденом Красного Знамени. С осени 1944 г. и до конца войны Н. И. Воронин был флагманским артиллеристом бригады речных кораблей Краснознаменной Днепровской военной флотилии, дошел до Берлина. Приказом командующего ДнВФ № 3/Н от 29 апреля 1945 г. награжден орденом Отечественной войны I степени.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 1467; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

ВОСПАНКОВ Семен Ананьевич, родился в 1904 г. в д. Кобозево Краснинского уезда Смоленской губернии, капитан 3-го ранга, командир отдельного дивизиона сторожевых кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1925 г.

Участвовал в обороне Ленинграда. В августе 1941 г. получил контузию в боях на Ладожском озере. Позже его перевели в ВВФ. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В состав дивизиона под командованием С. А. Воспанкова входило до 25 сторожевых катеров (МО-4, МКА, СКА типа «А»).

С мая и до осени 1943 г., то есть в период интенсивных налетов вражеской авиации и минирования Волги, дивизион выполнял боевые задачи по прикрытию нефтекараванов с воздуха и их лоцманской проводке на участке Черный Яр — Быковы Хутора. За период май—август 1943 г. на этом участке ни один караван с горючим для фронта не подорвался на минах и не сел на мель, поскольку корабли дивизиона умело проводили нефтекараваны между заминированными участками. Капитан 3-го ранга Воспанков лично руководил лоцманской проводкой судов и постоянно находился на боевых позициях катеров дивизиона.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«8-е ФЕВРАЛЯ 1918 ГОДА», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1895 г.; силовая установка мощностью 760 л. с.

В годы Великой Отечественной войны выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки, для Сталинградского фронта доставлял нефтепродукты с Астраханского морского рейда. После окончания Сталинградской битвы в сложных ледовых условиях пароход обеспечил своевременную доставку барж с оборудованием для восстанавливаемой железнодорожной переправы через Волгу в районе Сталинграда.

Ранней весной 1943 г. пароход «8-е февраля 1918 года» совершил благополучный морской переход по Северному Каспию из Гурьева в Астрахань и одним из

первых из низовьев Волги прошел с караваном груженых нефтью барж до Горького. План нефтеперевозок регулярно выполнялся и перевыполнялся: в июне 1943 г. — на 114%, в июле — на 109%, в сентябре — на 107%.

Решением ВЦСПС и Наркомата речного флота пароходу «8-е февраля 1918 г.» был присужден вымпел НКРФ как лучшему судну на Волге. Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — С. Д. Гольшев; 1-й штурман — В. С. Пивоваров; 2-й штурман — Н. А. Шитов; 3-й штурман — И. П. Кузьминых; механик — В. В. Леонов; 1-й помощник механика — И. Г. Абызов; 2-й помощник механика — М. Н. Терехин.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. капитан судна С. Д. Гольшев был награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

ВЫВОД ФЛОТА «ВОЛГОТАНКЕРА» ИЗ ГУРЬЕВА В АСТРАХАНЬ В НАЧАЛЕ НАВИГАЦИИ 1943 г. Зимой 1942/43 г. в районе г. Гурьев, в низовьях р. Урал и Гурьевского морского рейда зимовала значительная часть флота пароходства «Волготанкер»: 21 пароход мощностью 15 800 индивидуальных сил, 44 нефтеналивные баржи грузоподъемностью 292 тыс. т, 5 нефтемашинок. Весь караван «Волготанкера» растянулся на участке от о. Пешной до аула № 16 на протяжении 85 км. При этом пароходы «Ваня-коммунист», «Чеченец», «Буденный» и «8-е февраля 1918 года» (передан в подчинение «Волготанкера») зимовали в открытом море.

Между тем весной 1943 г. потребность фронта, промышленности и сельского хозяйства в нефтепродуктах резко увеличилась. Но железные дороги с Кавказа были перегружены. Кроме того, они по-прежнему подвергались опасности в силу своей близкой расположенности к зоне боевых действий. Исключительное транспортное значение водного пути никуда не исчезло. Более того, оно еще более возросло к началу весны 1943 г., когда после Сталинградской победы Нижняя Волга оказалась в тылу. ГКО требовал у моряков и речников отправки из Астрахани вверх по Волге 6 500 тыс. т нефтепродуктов, а для этого требовался достаточно мощный нефтетанкер. Так ранней весной 1943 г. перед руководством «Волготанкера» возникла сложная задача вывода флота из низовьев р. Урал. Сложность заключалась в том, что флот необходимо было вывести по Урало-Каспийскому морскому каналу в течение 10—15 суток после окончания ледохода. Именно в это время его глубина была достаточной для прохода большинства судов. Потом канал сильно мелел, что грозило флоту остаться запертым на р. Урал в течение продолжительного времени. Для ускорения вывода судов, на реке на протяжении почти 100 км был взорван лед. Это дало возможность заранее, то есть еще до освобождения канала и рейда ото льда, подвести суда к дамбе у устья реки. Большие нефтеналивные баржи по мелководному, узкому и извилистому руслу Урала спускались кормой вперед.

Вывод судов на Гурьевский морской рейд начался 13 апреля 1943 г., и полностью был осуществлен за 9 суток без единой аварии. Перед отправкой барж в Астрахань, их трюмы заполнялись балластной водой до достижения ими осадки в 150 см. Данная мера позволила предотвратить излом корпусов при морском переходе. Первый караван «Волготанкера» в составе 9 пароходов, 17 барж и 3 нефтемашинки был отправлен в Астрахань с Гурьевского морского рейда 16 апреля 1943 г. Второй караван в составе 9 пароходов и 22 барж — 19 апреля, третий (и последний) в составе 3 пароходов и 5 барж — 27 апреля. Так был завершён вывод почти всего зимовавшего в Гурьеве флота «Волготанкера».

Гурьевский обком ВКП(б) объявил благодарность всем участникам этой операции. Среди них были заместитель наркома речного флота Г. В. Харитонов, заместитель начальника «Волготанкера» В. И. Сухарин и капитаны многих судов.

Переход в Астрахань по Северному Каспию занимал, как правило, 3 суток. То есть первый «гурьевский» караван прибыл на Астраханский морской рейд 19 апреля. Там балласт из барж откачивался, после чего они загружались нефтепродуктами и отправлялись в Астрахань. Посредством такой операции с 19 апреля по 1 мая 1943 г. с Астраханского морского рейда и о. Могильный в Астрахань баржами пароходства «Волготанкер» было вывезено 191 200 т нефтепродуктов.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985.



ГАЙДУКОВ Андрей Сергеевич, родился в 1910 г. в Орловской губернии, в 1941–1942 гг. — директор судостроительной верфи им. С. М. Кирова Народного комиссариата рыбной промышленности в Астрахани. Член ВКП(б). В 1927–1929 гг. получал профессию слесаря в профтехшколе. С 1929 по 1932 г. — на Керченском государственном металлургическом заводе им. Войкова, слесарь. В 1932–1938 гг. обучался в Московском институте рыбной промышленности по специальности «инженер-механик». После окончания института в 1938 г. А. С. Гайдуков был направлен в г. Азов и назначен директором судовой верфи.

В 1939 г. вернулся в Москву, где до 1941 г. работал в должности начальника главка Главрыбсудостроения НКРП СССР. В 1941 г. А. С. Гайдуков был назначен директором Астраханской судостроительной верфи им. С. М. Кирова.

Ист.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

ГАЛАШИН Лев Дмитриевич, капитан товаро-пассажирского теплохода «Память Парижской коммуны» Верхне-Волжского речного пароходства.



Теплоход под командованием Л. Д. Галашина участвовал в Сталинградской битве, выполняя работу по транспортировке гражданского населения и военных, а также использовался как плавучий госпиталь. Во время обороны Сталинграда судно перевезло 20 тыс. чел. местных жителей.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. Л. Д. Галашин был награжден орденом Красного Знамени. Уже после войны, по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967.

«ГАСИТЕЛЬ» (до 1926 г. — «Царев»), пожарный пароход 10-го отдельного военизированного отряда охраны речного флота. Построен в 1903 г. на Сормовском судостроительном заводе в Нижнем Новгороде. Технические характеристики: длина — 35,99 м; ширина — 5,57 м; осадка — 0,71 м; силовая установка мощностью 400 л. с.; экипаж — 17 чел. Участвовал в Гражданской войне.

В период Сталинградской битвы работал на переправах Сталинграда, обеспечивая тушение пожаров на судах и береговых объектах, подвозил вооружение и продовольствие войскам, эвакуировал раненых и жителей. Капитан судна — П. В. Воробьев, механик — Я. Д. Ерохин.



24 августа 1942 г. пароход погиб в Сталинградском заливе в результате артиллерийского обстрела противника. Погиб механик Я. Д. Ерохин. Впоследствии пароход был поднят.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

6 ноября 1977 г. на берегу Волги в Волгограде был открыт памятник волжским речникам. В центре композиции установлен пароход «Гаситель». Автор проекта — народный архитектор СССР В. Е. Масляев. Мемориал является памятником истории регионального значения.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ГЕРАНИН Игорь Моисеевич, родился в 1920 г. в г. Пугачев Самарской губернии, старший лейтенант, артиллерист дивизиона канонерских лодок 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1937 г.

В мае 1941 г. И. М. Геранин окончил Черноморское высшее военно-морское училище в Севастополе и был назначен помощником командира канонерской лодки «Усыскин». В июне 1942 г. стал артиллеристом дивизиона канонерских лодок 1-й БРК ВВФ.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 54/Н от 22 октября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. За время боевых действий 1-й БРК в районе Сталинграда старший лейтенант И. М. Геранин большую часть времени находился на передовых позициях сухопутных частей, взаимодействовавших с кораблями бригады, и управлял огнем артиллерии канонерских лодок. 14 сентября 1942 г. в районе восточной окраины Ельшанки (южная часть Сталинграда) он командовал огнем канонерской лодки «Руднев». В результате полк противника был обращен в бегство, при этом было уничтожено 350 немецких солдат и офицеров. С 28 октября 1942 г. по август 1943 г. старший лейтенант Геранин являлся командиром канонерской лодки «Громов».

В июле 1943 г. за участие в обороне города награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем он продолжил службу на Северо-Западном фронте, участвовал в обороне Ленинграда, служил на Краснознаменном Балтийском флоте (был награжден медалью «За оборону Ленинграда», медалью «За отвагу», медалью «За боевые заслуги», орденом Красного Знамени).

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 22; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

«ГЕРЦЕН», (до 1909 г. — «Граф Строганов», до 1919 г. — «Строганов», до 1920 г. — «Трибунал»),



товаро-пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1907 г. Место постройки: Воткинский казенный завод в пос. Воткинский Завод Сарапульского уезда Вятской губернии.

Технические характеристики: водоизмещение — 1138 т; длина — 82,30 м; ширина — 8,84 м; ширина габаритная — 17,98 м; силовая установка — 1100 и. л. с.; пассажироместность — 461 чел. Пароход прошел капитальный ремонт в 1932 г. С 1939 г. — в составе Нижне-Волжского речного пароходства.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. числился в составе Волжской военной флотилии в качестве пассажирского парохода, выполняя военные и народно-хозяйственные перевозки, транспортировал военных и раненых.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — И. А. Мишин (бывший капитан погибшего 8 августа 1942 г. парохода «Коммунистка»); 1-й штурман — И. Г. Акулов; 2-й штурман — Д. В. Мельников; механик — И. П. Хлыстов; 1-й помощник механика — А. В. Мартынов; 2-й помощник механика — П. Е. Лямин; 3-й помощник механика — С. В. Шалагин.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. капитан парохода И. А. Мишин был награжден орденом Красного Знамени. Чуть позже приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. механик И. П. Хлыстов был награжден медалью «За боевые заслуги».

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Транспорт // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.2ho.ua/transports/typ_rad.htm#herzen.

ГЛУХОВ Александр Иванович, родился в 1906 г. в г. Саратов, механик парохода «Самара» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу».

В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом А. И. Глухов участвовал в качестве механика в перевозке войск и боевой техники, обеспечивая бесперебойную работу машин и механизмов парохода в сложной ледовой обстановке.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274.

ГОДЯЦКИЙ Данил Кузьмич, родился в 1914 г., машинист-крановщик Сталинградского завода № 264 Наркомата танковой промышленности СССР (завод «Судоверфь» на берегу Сарептского залива).

Д. К. Годяцкий за участие в Сталинградской битве был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Д. К. Годацкий работал на протяжении всего периода подъема и погрузки кораблей Волжской военной флотилии с тележек на железнодорожные платформы. Это шло в русле выполнения решения Ставки Верховного Главнокомандования заново сформировать Днепровскую военную флотилию, принятого в сентябре 1943 г.

Уже 22 октября на станции Сарепта был готов к отправке на Днепр первый эшелон самоходных и несамоходных средств ВВФ вместе с личным составом. Машинист-крановщик Годацкий проявил всю свою энергичность и находчивость для того, чтобы выполнить поставленную задачу. Неоднократно он сутками находился на работе. В итоге подъем и погрузка средств ВВФ прошли без сбоев и остановок.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

ГОЛУБЕВ Александр Николаевич, родился в 1901 г., обстановочный старшина Астраханского участка пути. До войны был награжден знаком «Отличник НКРФ СССР» за участие в съеме судна с мели.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Этой наградой были отмечены его бдительность и инициатива в период минной опасности на Волге. Он своевременно производил установку знаков на опасных в минном отношении участках.

Так, у Капитанских Хуторов заминированным оказался весь фарватер. Обстановочный старшина Голубев отыскал новый ход и лично проводил караваны судов. Таким образом до спада воды и разминирования основного фарватера не было допущено ни одного случая остановки флота. Кроме того, он лично проводил взрывные работы по углублению перекатов, не допуская на своей дистанции снижения глубин ниже гарантированных.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ГОЛЫШЕВ Степан Дмитриевич, родился в 1896 г. в с. Варварское Нижегородской губернии, капитан буксирного парохода «8-февраля 1918 года» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Участник Гражданской войны, в 1918–1919 гг. служил рядовым в рядах Красной Армии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Буксирный пароход под командованием капитана Голышева выполнял задания по транспортировке нефтепродуктов с Астраханского морского рейда для Сталинградского фронта. В условиях налетов вражеской авиации судно всегда выполняло план перевозок. Ранней весной 1943 г. пароход «8-е февраля 1918 года» совершил благополучный морской переход по Северному Каспию из Гурьева в Астрахань и одним из первых из низовьев Волги прошел с караваном груженых нефтью барж по минированным участкам до Горького.

Сразу же после окончания Сталинградской битвы в сложных ледовых условиях С. Д. Голышев обеспечил своевременную доставку барж с оборудованием для восстанавливаемой железнодорожной переправы через Волгу в районе Сталинграда. Умение маневрировать судном, отличное знание Волги и хорошие организаторские способности позволили капитану Голышеву выполнять план нефтеперевозок: в июне 1943 г. — на 114%, в июле — на 109%, в сентябре — на 107%.

Решением ВЦСПС и Наркомата речного флота пароходу «8-е февраля 1918 года» был присужден вымпел НКРФ как лучшему судну на Волге.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ГОНЧАР Илларион Ефимович, родился в 1913 г. в Мокро-Калигорской волости Киевской губернии,

старшина 2-й статьи, командир орудия главного калибра канонерской лодки «Чапаев» 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Старшина 2-й статьи Гончар являлся лучшим командиром орудия главного калибра в ВВФ. Участвовал во всех операциях канонерской лодки «Чапаев» в период обороны Сталинграда. Его орудийный расчет провел более 100 стрельб по врагу. Несмотря на большие потери среди орудийного расчета, И. Е. Гончар всегда быстро готовил пополнение.

При ведении огня по войскам противника, прорвавшимся в с. Рынок, орудийный расчет Гончара перекрыл все нормы скорострельности и точности. При ведении стрельбы 28 и 29 августа 1942 г. его орудие уничтожило: 1 склад с боеприпасами, 1 автомашину с боезапасом, 1 танк, 2 автомашины с войсками противника. 17 ноября 1942 г. в период яростных атак противника на подразделения оперативной группы полковника С. Ф. Горохова в районе Рынок и Латошинка, орудийный расчет старшины 2-й статьи Гончара 10 раз открывал огонь по противнику. В результате огневого налета было повреждено 4 танка и 2 уничтожено, разбито 7 автомашин и уничтожено до 2 взводов пехоты. И. Е. Гончар получил 3 благодарности от полковника Горохова.

За все время обороны Сталинграда орудие И. Е. Гончара уничтожило 9 танков, более 50 автомашин с различными грузами и войсками противника, 2 склада с боеприпасами, 2 шестиствольных миномета и 1 шестиствольный миномет подавило, уничтожило 2 пушки и 2 пушки подавило, уничтожило более 10 пулеметных точек противника, разрушило 10 дзотов, 21 блиндаж, уничтожило более 2 рот пехоты противника и 1 штаб в Латошинке.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 31, 722.

«ГОНЧАРОВ», товаро-пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1896 г. Место постройки: завод Cockerill (Бельгия).

Технические характеристики: мощность — 600 л. с.; скорость — 20 км/ч; пассажироместность — 600 чел.

С началом войны пароход «Гончаров» был мобилизован, подчинялся военному командованию и использовался в качестве плавучего госпиталя № 54 (санитарно-спасательное транспортное судно № 54). Находился в распоряжении Калининского фронта. Затем был передан в распоряжение Сталинградского фронта. Принимал раненых в Дубовке, Балыкее и Камышине и доставлял их в госпитали Саратова, Вольска, Куйбышева, Ульяновска и Казани.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — А. И. Белодворцев; 1-й штурман — Н. А. Жарков; 2-й штурман — А. М. Владимиров; 3-й штурман — В. И. Белоглазов; механик — И. И. Жерихов; 1-й помощник механика — А. И. Голунов; 2-й помощник механика — К. Е. Самойлов; 3-й помощник механика — Н. И. Савинов; лоцман — И. П. Смирнов.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.



ГОРБОВ Николай Романович, родился в 1914 г. в пос. Люблино Московской губернии, лейтенант, командир бронекатера № 61 2-го дивизиона бронекатеров 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1936 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Лейтенант Горбов постоянно стремился настроить экипаж БК-61 на выполнение боевых заданий командования. К моменту представления на награждение он имел 27 боевых выходов и отконвоировал по Волге 26 транспортов, которые все благополучно дошли до места назначения. За это время личным составом БК-61 под командованием Н. Р. Горбова была отбита 41 воздушная атака, при этом в районе Черного Яра огнем бронекатера был сбит Ю-88. Всего за тот же период БК-61 прошел 2540 км, не имея ни одной поломки или аварии механизмов.

Бронекатер также обеспечивал охрану переправ через Волгу в районе сел Черный Яр и Никольское. Отмечалась безукоризненная работа этих переправ по эвакуации скота, продовольствия и другого ценного имущества. Всякие попытки вражеских бомбардировщиков нарушить их работу немедленно пресекались огнем артиллерии и пулеметов БК-61. Самолеты противника сбивались с боевого курса и были вынуждены беспорядочно сбрасывать бомбы, а затем уходить, не добившись результатов.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

ГОРЕЛОВ Леонтий Иванович, родился в 1912 г. в д. Островно Лугского уезда Санкт-Петербургской губернии, военврач 2-го ранга (подполковник медицинской службы), врач по боевой подготовке медико-санитарного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г. За участие в советско-финляндской войне награжден медалью «За отвагу».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. На Сталинградском фронте военврач 2-го ранга Горелов являлся начальником 61-го базового лазарета Сталинградской военно-морской базы ВВФ. В начале битвы под Сталинградом он сумел организовать обслуживание раненых, поступавших со всех действовавших кораблей и частей флотилии. Благодаря его оперативности удалось спасти ценное имущество лазарета.

Во время бомбардировок Сталинграда 23–24 августа 1942 г. Л. И. Горелов лично оказывал медицинскую помощь раненым бойцам и эвакуировал более 50 из них. 24 августа 1942 г. на пристани в Сталинграде, где находилось большое количество раненых, вспыхнул пожар. Военврач Горелов принимал участие в их погрузке на тральщики. Он лично вынес с горящей пристани и спас 31 чел. При перебазировании лазарета в Николаевку проявил большие организаторские способности. Л. И. Горелов сплотил коллектив, быстро нашел помещение, развернул работу по лечению раненых краснофлотцев и командиров ВВФ. Благодаря хорошо поставленной им работе в лазарете, около 80% раненых вернулись в строй на боевые корабли.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

«ГОРЕЦ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1882 г. Место постройки: завод Митчелав, г. Ньюкасл (Великобритания).

Технические характеристики: длина — 57,91 м; ширина наибольшая — 13,50 м; высота борта — 2,54 м; осадка — 1,40 м; силовая установка: паровая машина мощностью 640 л. с.; скорость хода (без вожа) — 14,8 км/ч. Пароход предназначался для буксировки барж по Волге.

В период Гражданской войны судно входило в состав Каспийской военной флотилии. Затем было возвращено в состав судов Волжского бассейна.

В 1942 г. принимало участие в Сталинградской битве, осуществляя работу по транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов в районе Камышин — Сталинград — Владимировка.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — П. И. Герасимов; 1-й штурман — И. В. Шишлов; 2-й штурман — Н. В. Горин; 3-й штурман — И. Г. Нефедов; механик — А. П. Салов; 1-й помощник механика — А. И. Козлов. Судно списано в 1957 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Библиотеки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурсы <https://russrivership.ru>).

ГОРШКОВ Алексей Васильевич, родился в 1908 г. в д. Гребенево Угличского уезда Ярославской губернии, старший лейтенант, помощник командира отдельного батальона морской пехоты Сталинградского флотского полужипажа Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1937 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. В самый критический период Сталинградской битвы, 27 августа 1942 г., батальон морской пехоты Сталинградского флотского полужипажа ВВФ контратаковал противника, прорвавшегося в районе Рынок — Латошинка. Батальон ВВФ выдвинулся впереди танков. Ворвавшись в Латошинку, он подавил наблюдательный пункт противника, гранатами уничтожил противотанковую батарею и захватил минометную батарею. При этом орудийные расчеты обеих батарей и офицер на НП были уничтожены. Старший лейтенант Горшков командовал первым эшелоном наступавшего батальона. Успех операции во многом зависел от его инициативы и смелых действий.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

«ГРАЖДАНИН» (с 1950 г. — «Полководец Суворов»), грузо-пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1910 г. Место постройки: Сормовский завод в г. Нижний Новгород.

Технические характеристики: длина расчетная — 87,54 м; ширина расчетная — 8,54 м; ширина габаритная — 17,39 м; осадка в грузу — 1,78 м; грузоподъемность — 400 т; силовая установка мощностью 1200 и. л. с.; пассажироместность — 350 чел.; экипаж — 34 чел. Судно до революции работало на Волжских линиях и эксплуатировалось пароходным обществом «По Волге».

В 1942 г. принимало участие в Сталинградской битве, осуществляя транспортную работу в районе Камышин — Сталинград — Владимировка.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — Д. С. Глебов; 1-й штурман — А. П. Баранов; 2-й штурман — Н. А. Козлов; 3-й штурман — Г. В. Никонов;



механик — В. П. Лубянкин; 1-й помощник механика — Г. Е. Плотников; 2-й помощник механика — Н. М. Воробьев; 3-й помощник механика — А. Ф. Морев; лоцман — Ф. Н. Киселев. Судно списано в 1982 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Библиотеки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ГРЕХОВ Александр Дмитриевич, родился в 1910 г., главный старшина, командир 72-й аварийно-спасательной группы водолазов 7-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1932 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Группой водолазов под командованием главного старшины Грехова, невзирая на недостаток снаряжения и тяжелые погодные условия, было досрочно со дна Волги поднято 19 судов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ГРИГОЛОВ Сергей Григорьевич, родился в 1922 г. в г. Тифлис, лейтенант, командир корректировочного поста 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).

Лейтенант Григолов с августа 1942 г. и до последнего дня Сталинградской битвы выполнял обязанности командира корректировочного поста. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 1/Н от 5 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды за образцовое выполнение заданий командования в предыдущем году.

В период с 10 сентября по 2 октября 1942 г. лейтенант Григолов в районе населенного пункта Купоросное под артиллерийским и пулеметным огнем противника корректировал огонь бронекатеров 1-й бригады речных кораблей ВВФ при взаимодействии с 36-й гвардейской стрелковой дивизией и 422-й стрелковой дивизией 64-й армии. Огнем было уничтожено 4 танка, 1 батарея 75-мм артиллерийских орудий, 2 минометные батареи и до 2 рот противника, разбито 3 грузовые машины, подавлены 3 артиллерийские батареи и 4 пулеметные точки.

В дальнейшем, приказом командующего Волжской военной флотилией № 5/Н от 13 марта 1943 г. С. Г. Григолов был награжден орденом Красного Знамени. На участке 62-й армии, взаимодействуя с частями 138-й стрелковой дивизии в районе завода «Баррикады», канонерская лодка «Усыскин» своим огнем поддерживала оборону дивизии от атак превосходящих сил противника. По корректировке лейтенанта Григолова только с 22 ноября по 31 декабря 1942 г. было уничтожено: 4 самолета, 5 минометных батарей, 2 пулеметные точки, 1 минное поле, до 200 чел. живой силы противника. Подавлено: 2 артиллерийские батареи, 4 минометные батареи, 3 шестиствольных миномета, 3 узла сопротивления.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722; Ф. 21. Оп. 2. Д. 34.

ГРИГОРЬЕВ Василий Дмитриевич, родился в 1898 г., участник Гражданской войны, механик парохода «Ласточка» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За отвагу». Начиная с 23 августа 1942 г. пароход «Ласточка» работал под непрерывающимся огнем врага.

В первые дни бомбежки Сталинграда загорелись склады Нефтесиндиката Главнефти. Пароход «Ласточка» получил задание отбуксировать из района горящих нефтескладов 3 нефтемашинки. Под сильным огнем механик судна В. Д. Григорьев высадился на берег и



ГРИЦЕНКО Семен Львович, родился в 1904 г. в г. Новороссийск Черноморской губернии, политрук (капитан-лейтенант), военный комиссар канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1926 г. по 1929 г. и с июля 1941 г.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 54/Н от 22 октября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. На КЛ «Усыскин» С. Л. Гриценко служил с июля 1941 г.

24 августа 1942 г. КЛ «Усыскин» первой в ВВФ открыла огонь прямой наводкой по танкам и мотопехоте противника, прорвавшимся к пос. Рынок. К октябрю 1942 г. канонерская лодка, которой командовал капитан-лейтенант Кузнецов, провела 80 боевых стрельб, выпустила более 1 тыс. снарядов, два раза оказывала огневую поддержку сухопутным частям Красной Армии при взятии пос. Рынок. Прямыми попаданиями уничтожила 14 танков, 35–40 автомашин, 3 склада с боеприпасами и 2 цистерны с горючим. Были подавлены 1 артиллерийская батарея и наблюдательный пункт противника.

За участие в защите города С. Л. Гриценко был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 159; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 795.

ГРИЦИЕНКО Афанасий Иванович, родился в 1898 г., обстановочный старшина Астраханского технического участка водного пути. А. И. Грициенко — участник Гражданской войны. В 1918–1919 гг. в составе войск Красной Армии оборонял Царицын. В 1919 г. оказался в плену у белых, бежал. После трудился на Волге.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Особо проявил себя в навигацию 1943 г., мобилизовав работников своей дистанции на обеспечение безаварийного и бесперебойного движения флота. В период активного минирования фарватера авиацией противника, А. И. Грициенко всегда быстро находил обходной путь, обставлял его знаками и проводил караваны судов через опасные участки.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ГРИШИН Петр Андреевич, родился в 1913 г., первый помощник капитана парохода «Громобой» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом обеспечивал бесперебойную работу моторной и механической части парохода. Несмотря на трудные условия круглосуточной работы, ледостав и частые бомбардировки П. А. Гришин выполнял боевые задания по переброске на правый берег Волги автомашин с боеприпасами, танков, крупнокалиберных орудий, воинских частей. Своевременно, на ходу, устранял поломки судовых механизмов.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

«ГРОЗНЫЙ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства.

В период Сталинградской битвы пароход доставлял пополнение и грузы для 64-й армии под командованием М. С. Шумилова. Он работал в районе о. Сарпинский, переправляя все необходимое с левого берега Волги на пристани Сарепта и Бекетовка.

В одном из рейсов судно стали преследовать вражеские самолеты. Ему пришлось укрыться в тени крутого яра. Однако пароход был обнаружен. Немцы сбросили бомбы. Одна из них попала в яр. Левый борт судна был завален землей. Оно накренилось на борт и стало тонуть. Вода хлынула через отверстия запасного ящика и открытые иллюминаторы в машинное отделение. Первым туда бросился помощник капитана по политической части, штурман В. Г. Семанин, который организовал откачку воды. Судно было спасено.

Командный состав судна к концу навигации 1943 г.: капитан — К. М. Моталин; 1-й помощник капитана — А. П. Хапугин; 2-й помощник капитана — А. Г. Андреев; механик — М. И. Усынин; 1-й помощник механика — М. И. Андрюхин; 2-й помощник механика — И. Т. Чертин.

В период этой навигации, 6 мая 1943 г., в районе пристани Владимировка погиб 2-й штурман П. И. Синецкии. За успешное выполнение заданий правительства и военного командования Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. были награждены: капитан К. М. Моталин — орденом Красного Знамени; штурман В. Г. Семанин — орденом Красного Знамени; помощник механика В. Г. Токарев — орденом Красной Звезды.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004.

ГРОМОВ Павел Кондратьевич, родился в 1922 г., краснофлотец, старший водолаз 72-й аварийно-спасательной группы 7-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. П. К. Громов обеспечил подъем 18 судов со дна Волги. Под водой он промыл 168 тоннелей и завел 175 строп, ликвидировал аварию при подъеме земснаряда. Благодаря ему, работы по подъему судов выполнялись досрочно.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«ГРОМОВ» («Летчик Громов», с 26 июля 1943 г. по 6 ноября 1943 г. — «Усыскин»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934—1935 гг. Место постройки: завод № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР, он же — «Красный металлист») в г. Зеленодольск.



Технические характеристики: водоизмещение — 400 т; длина — 56,4 м; ширина — 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода — 9—10 узлов; топливо — 80 т угля; дальность плавания — 2300—2600 км; экипаж — 76 чел.

Первоначально пароход находился в подчинении Наркомвода. С 9 апреля 1939 г. он вошел в состав судов Народного комиссариата речного флота СССР. 16 июля 1941 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Переоборудование производилось на Балаковском судоремонтном заводе. Оно получило вооружение (2 установки Б-24-БМ калибра 100 мм, 2 установки 70К калибра 37 мм и 1 пулемет М-1 калибра 7,82 мм) и бронирование (рубка — 8 мм, орудийные щиты — 10 мм).

27 октября 1941 г. РКЛ «Громов» была передана в состав ВВФ. Командиры — старший лейтенант И. М. Геранин, лейтенант И. М. Шеин. В июле—ноябре 1942 г. РКЛ поддерживала своим огнем войска 64-й и 57-й армий, выполняла задания по противовоздушной обороне. В апреле—ноябре 1943 г. обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 26 июля 1943 г. РКЛ «Громов» подняла Краснознаменный Военно-морской флаг, полученный от РКЛ «Усыскин», которая вернулась в состав СВРП в качестве буксира. С этой даты и до 6 ноября 1943 г. лодка носила имя «Усыскин».

6 ноября 1943 г. судно было исключено из списка судов ВМФ, разоружено и возвращено Средне-Волжскому речному пароходству. В дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне. 27 июля 1957 г. буксирный пароход «Громов» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015.

ГРОШЕВ Сергей Михайлович, родился в 1902 г., краснофлотец, слесарь плавмастерской № 2 Управления тыла Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г. Участник Гражданской войны. Принимал участие в боевых операциях ВВФ с 1919 по 1921 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период боев под Сталинградом в навигацию 1942 г. краснофлотец Грошев образцово производил ремонт кораблей. Так, он снизил время ремонта корпусов бронекатеров с 10 требуемых по нормативу часов до 3,5 часа, что дало возможность 3 бронекатерам выйти из ремонта на выполнение боевого задания на 6,5 часа раньше срока. В навигацию 1943 г. С. М. Грошев работал котельщиком, ежедневно выполняя нормы на 250—300%. Лично им были отремонтированы гребные винты на 60 кораблях. Так, 15 сентября 1943 г. бронекатер № 32 изуродовал правый винт, который следовало заменить. На складе запасного винта не оказалось. Тем не менее бронекатер должен был отправиться на боевое задание в течение 24 часов. В такой ситуации, по собственной инициативе, краснофлотец Грошев взялся за ремонт. В итоге выход бронекатера был обеспечен.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ГРУЗ БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ — важные, в т. ч. продовольственные грузы, перевозимые на судах с большей скоростью, требующие быстрой доставки.

ГРУЗ МАЛОЙ СКОРОСТИ — грузы, перевозимые на судах с меньшей скоростью, не требующие быстрой доставки.

ГРУЗООБОРОТ — показатель работы транспорта, исчисляемый в тонно-километрах как произведение количества перевезенного груза (в тоннах) и расстояния перевозки (в километрах). Пассажиरोоборот — в чел.-км.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СУДНА (несамоходного) — максимальная масса груза (в тоннах), которую может принять транспортное судно в один прием, увеличив свою осадку до соответствующей черты грузовой марки и на перевозку которого рассчитано судно, одна из его основных технико-эксплуатационных характеристик. В широком смысле — синоним тоннажа.

ГРЯЗНОВ Михаил Николаевич, родился в 1922 г. в с. Павло-Куракино Городищенского уезда Пензенской губернии, лейтенант, командир БЧ-2 канонерской лодки «Громов» 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1939 г. Окончил Севастопольское военно-морское артиллерийское училище им. ЛКСМУ. М. Н. Грязнов участвовал в обороне Севастополя, затем продолжил службу в ВВФ.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. Долгое время лейтенант Грязнов находился на наблюдательном пункте КЛ «Громов», корректируя огонь корабельной артиллерии. К концу сентября 1942 г. КЛ «Громов» совместно с КЛ «Руднев» было уничтожено до 3 батальонов пехоты противника, до 5 батарей, около 10 танков и другой техники.

Как участник битвы за город награжден медалью «За оборону Сталинграда». С весны 1943 г. М. Н. Грязнов участвовал в конвоировании караванов с горючим и маслами по маршруту Астрахань — Сталинград — Саратов, обеспечивая их противовоздушную оборону и не допуская минирования Волги. Позже продолжил службу на Краснознаменном Балтийском флоте.

За заслуги в период Великой Отечественной войны был награжден медалью «За оборону Ленинграда», орденом Отечественной войны II степени и орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды.

М. Н. Грязнов — автор книги «Моряки в битве за Сталинград».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1306; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; Ф. 88. Оп. 2. Д. 265.

ГУБАРЬ Григорий Андреевич, краснофлотец, родился в 1920 г., машинист канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Краснофлотец Губарь принимал участие в обороне Сталинграда с 23 августа 1942 г. и до окончательного разгрома врага, являясь машинистом канонерской лодки «Усыскин» ВВФ.

Неоднократно с артиллерийской разведкой краснофлотец Губарь ходил на правый берег Волги для обеспечения стрельбы артиллерии главного калибра канлодки. Также он ходил в разведку для выяснения дислокации наших частей и установления связи с подразделениями ВВФ, действовавшими выше по течению Волги.

По личной инициативе, вместе с другими разведчиками, Г. А. Губарь разведал расположение немецкой обороны на берегу реки, огневые средства противника и расположение немецкого штаба.

БЧ-5 канонерской лодки, где служил краснофлотец Губарь, за весь период боев не имела ни одного случая аварии.

20 мая 1943 г. краснофлотец Губарь был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, Д. 722, 755; Ф. 21. Оп. 2. Д. 21.

ГУСЬКОВ Михаил Петрович, родился в 1907 г., старший бакенщик Астраханского технического участка водного пути.

В 1943 г. награждался командованием Волжской военной флотилии денежной премией за указание точного места приводнения вражеских мин. В дальнейшем приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. он был награжден медалью «За боевые заслуги».

М. П. Гуськов выезжал к каждому каравану и информировал судоводителей об обстановке, лично оказывал помощь по проводке караванов через опасные места и при разминировании. Образцовым содержанием обстановки своего поста он старался не допускать случаев простоя флота.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.



ДАВЫДОВ Григорий Давидович, капитан-лейтенант, старший командир по информации Разведотдела штаба Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ДАВЫДЫЧЕВ Александр Михайлович, родился в 1899 г., 1-й штурман буксирного парохода «С. Орджоникидзе» Нижне-Волжского речного пароходства. На речном флоте трудился с 1939 г. Окончил курсы штурманов.

Пароход «С. Орджоникидзе» участвовал в Сталинградской битве, обеспечивая подвоз грузов и личного состава. Так, это судно 14–16 сентября 1942 г. принимало участие в переброске на правый берег Волги 13-й гвардейской дивизии.

24 сентября на рейде у с. Владимировка пароход был атакован немецкими бомбардировщиками, получив сильные повреждения. В результате полученных ранений погиб капитан судна Л. А. Загрядцев. Командование на себя принял 1-й штурман А. М. Давыдычев, которому удалось привести пароход в Астрахань и поставить его на ремонт.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. штурман Давыдычев был награжден орденом Красного Знамени.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

«ДАНИЛИХА», сухогрузный теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Первый на Волге крупный сухогрузный теплоход. Год постройки: 1913 г. Место постройки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: грузоподъемность – 2000 т; длина – 280,0 м; ширина – 48,0 м; высота борта – 11,0 м.; силовая установка мощностью 300 л. с.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин – Сталинград – Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов. 4 августа 1942 г. во время рейса из Влади-

мировки в Сталинград теплоход наскочил на вражескую мину в районе с. Солодники и затонул. Капитан судна Ф. Д. Юров погиб.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). – Волгоград, 2004.

ДАНКЕВИЧ Владимир Николаевич, родился в 1909 г., капитан интендантской службы, командир береговой базы 7-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1932 г.

За участие в битве на Волге капитан В. Н. Данкевич 22 июня 1943 г. был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили орденом Красной Звезды.

В период Сталинградской битвы В. Н. Данкевич командовал береговой базой катеров-тральщиков ВВФ. Спасая вверенное ему имущество и материальные ценности, он проявил личное мужество и отвагу. Был легко ранен. В межнавигационный период 1942/43 г. капитан Данкевич обеспечил бесперебойное снабжение всей 2-й бригады траления ВВФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 755.

«XX лет РККА» (до 1938 г. – «Труд»), буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1903 г. Место постройки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: полная вместимость – 473 брутто-тонны; длина – 57,50 м; ширина – 8,03 м; ширина габаритная – 15,50 м; силовая установка мощностью 640 и. л. с.; скорость – 12 км в час.

В марте 1918 г. пароход «Труд» был национализирован. С августа 1918 г. участвовал в Гражданской войне в качестве канонерской лодки в составе Речного боевого флота Комитета членов Учредительного собрания. 7 октября 1918 г. судно налетело на мину и затонуло на р. Кама. В начале 1920-х гг. было поднято и восстановлено. В 1934 г. пароход вошел в состав Средне-Волжского речного пароходства, а в 1939 г. он был передан в состав НВРП. В годы Великой Отечественной войны выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, Каме и их притокам.

В период Сталинградской битвы, с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г., пароход числился в составе военизированных судов Волжской военной флотилии в качестве нефтевоза. В 1943 г. был возвращен бывшему владельцу.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан – М. В. Зудков; 1-й штурман – И. Ф. Лаптев; 2-й штурман – П. И. Шелепов; механик – Д. П. Сластухин; 1-й помощник механика – М. Н. Корнышев; 2-й помощник механика – В. А. Петрунин.

В начале 1960-х гг. пароход был выведен из эксплуатации и передан Главвторчермету для утилизации.



Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Колесные буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/tugs/typ_civil2.htm#20let.

ДЕБАРКАДЕР — плавучий причал (стоечное несамостоятельное судно), предназначенный для швартовки и обслуживания пассажирских или грузовых судов.

ДЕГТЯРЕНКО Петр Леонтьевич, родился в 1907 г., инженер-подполковник, начальник 8-го участка 2-го района службы наблюдения и связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В Сталинградский район СНИС инженер-подполковник Дегтяренко прибыл в августе 1942 г. на должность начальника связи 5-го участка. В минимальный срок им были развернуты все рации участка и обеспечена связь дивизиона катеров-тральщиков ВВФ.

В июне 1943 г. в момент интенсивных полетов авиации противника и постановки мин на Волге П. Л. Дегтяренко был назначен начальником вновь создаваемого 8-го участка 2-го района СНИС ВВФ, где обучил личный состав радиостанций и линейно-ремонтного завода. Наблюдатели его постов заметили все случаи постановок мин самолетами противника, что дало тральщикам ВВФ возможность быстро уничтожить мины и обеспечить тем самым бесперебойное движение судов по Волге в зоне ответственности 8-го участка. Проводная связь 8-го участка была признана лучшей во 2-м районе СНИС. Она давала возможность связаться с любым из постов наблюдения. Кроме наблюдения за плесом, инженер-подполковник Дегтяренко организовал охрану берега Волги.

Личным составом 8-го участка было задержано и передано органам НКВД 7 дезертиров, бежавших из мест заключения. Позже П. Л. Дегтяренко проходил службу на Северном флоте.

В 1944 г. был награжден медалью «За оборону Ленинграда». Будучи в должности начальника отделения специальных приборов Северного флота, инженер-подполковник Дегтяренко Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. был награжден медалью «За боевые заслуги». Сразу же после окончания Великой Отечественной войны за боевую службу на Северном флоте в период 1944—1945 гг. приказом командующего Северным флотом № 38 от 28 мая 1945 г. начальника радиолокации флота подполковника-инженера Дегтяренко наградили орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1011, 1219.

ДЕЛЮКИН Константин Иванович, родился в 1915 г. в г. Киев, старшина, командир взвода 7-й роты отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. В РККА с 1939 г.

Старшина Делюкин находился на Сталинградском фронте с августа 1942 г. Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. В бассейне Астрахань — Саратов взвод под его командованием в августе—сентябре сбил 4 самолета противника. Это стало возможным благодаря как хорошей боевой выучке личного состава взвода, так и личному участию его командира.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

ДЕМИДОВ Дмитрий Александрович, родился в 1903 г., капитан интендантской службы, начальник специального технического снабжения Донского речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВВФ с 1922 г. Воевал на

Ленинградском фронте, где в 1943 г. получил легкое пулевое ранение.

В составе ВВФ Д. А. Демидов обеспечил своевременное снабжение судоподъемных работ на р. Дон, благодаря чему план подъема судов был выполнен. За это приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. он был награжден орденом Красной Звезды.

Позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. капитана Демидова наградили вторым орденом Красной Звезды за техническое обеспечение подразделений Днепровской военной флотилии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 805, 1149.

«10 ЛЕТ КИМ» (до 2 июня 1926 г. — «Павел Орехов», до 29 марта 1930 г. — «И. В. Сталин», с 16 июня 1943 г. — «Капитан 2-го ранга Гаджиев», с 5 октября 1943 г. —



«10 лет КИМ»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход. Год постройки: 1875 г. Место постройки: завод Журавлевых, г. Самара. Технические характеристики: водоизмещение — 310 т; длина — 71,3 м; ширина габаритная (с обводами) — 19,45 м; осадка — 1,45 м; силовая установка: паровая машина мощностью 750 л. с.; топливо — 130 т мазута; скорость хода — 10 узлов; дальность плавания — 5200 км; экипаж — 52 чел.

Первоначально пароход находился в подчинении НКПС и Наркомвода, а с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. 1 октября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм). 8 октября 1942 г. РКЛ «10 лет КИМ» была передана в состав ВВФ. 5 октября 1943 г. судно было разоружено и передано Нижне-Волжскому речному пароходству.

В дальнейшем использовалось как буксир. 9 апреля 1951 г. буксирный пароход «10 лет КИМ» был выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

«10 ЛЕТ КОМСОМОЛЬСКОЙ ПРАВДЫ» (до переименования — «Маргелан»), товаро-пассажирский теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1913 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Технические характеристики: водоизмещение — 1100 т; грузоподъемность — 900 т; длина — 85,0 м; ширина — 11,0 м; силовые установки мощностью 1200 э. л. с.; скорость — 16 км в час.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке пассажиров, военных и народнохозяйственных грузов. Капитан — А. В. Семиков, механик — Т. Г. Соболев.

Теплоход стал одной из первых жертв минной войны на Волге. 31 июля 1942 г. он подорвался на вражеской мине в районе Бабаевского Яра у Ступинского переката.



Погибли члены экипажа: матрос Е. Н. Абрамова; матрос А. Бочкарев; матрос А. Буракова; 3-й помощник капитана В. М. Валежанина; матрос И. В. Дрягин; матрос Б. М. Курылев; штурманский П. А. Курылев; масленщик В. Я. Пантюхов; 2-й помощник капитана Ф. А. Расторгуев; лоцман И. П. Рыжков; проводница Е. Т. Соболева; матрос М. И. Шорин.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ДЖЕМИЛЕВ Джаппар Джемилевич, родился в 1915 г., старшина 1-й статьи, боцман станции безобмоточного размагничивания № 24 Управления тыла Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1937 г. Воевал на Ленинградском фронте, где получил два ранения. Был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

С 22 декабря 1942 г. Д. Д. Джемилев продолжил службу в ВВФ на СБР-24. Приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. он был награжден медалью «За боевые заслуги». Благодаря его труду, станция постоянно находилась в боевой готовности. Он умело организовывал личный состав. Это дало возможность сократить до минимума срок размагничивания тральщиков, что способствовало быстрому их возвращению на боевое траление.

За время службы на СБР старшина 1-й статьи Джемилеву было вынесено две благодарности. В свою очередь командование двух бригад тральщиков ВВФ так же высоко оценило работу Джемилева и премировало его.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ДМИТРИЕВ Дмитрий Степанович, изолировщик Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595.

ДОБРОВОЛЬСКИЙ Спиридон Петрович, родился в 1894 г. в с. Елисаветовка Херсонской губернии, майор административной службы, фельдшер-фармацевт по снабжению медико-санитарного отдела Волжской военной флотилии. В РККА с 1918 г. Участник Гражданской войны. В 1919–1920 гг. в составе Красной Армии воевал против войск Ашхабадского меньшевистского правительства и отрядов эмира Бухары. В 1939 г. был награжден медалью «XX лет РККА».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 29/Н от 9 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В МСО ВВФ майор Добровольский работал с момента создания флотилии. Он руководил снабжением частей флотилии медицинским имуществом, не допустив ни одного случая перебоя. В трудных

условиях он организовал передислокацию санитарного склада ВВФ из Ульяновска в пос. Красноармейск, благодаря чему запасы медикаментов были максимально приближены к действующим частям ВВФ.

В период заболеваемости личного состава малярией он сумел организовать своевременное и достаточное снабжение моряков флотилии остродефицитными противомаларийными препаратами.

Позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. подполковник интендантской службы Добровольский был награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 723, 814, 1149.

ДОЛИНИНА Мария Петровна, родилась в 1906 г., кочегар парохода «Кузнец» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награждена медалью «За боевые заслуги». М. П. Долинина пришла на речной транспорт в дни Великой Отечественной войны, быстро освоила порученную ей работу.

5 октября 1942 г. пароход «Кузнец» вел караван из 4 барж через линию вражеского огня в район завода «Красный Октябрь». Кочегар Долинина обеспечила бесперебойную работу механизмов судна, держа пар на повышенной норме. Судно прибыло к месту назначения на 7 часов раньше установленного срока.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ДОМОУШИН Константин Алексеевич, родился в 1917 г. в д. Савелово Тверской губернии, старшина 1-й статьи, командир тральщика № 621 6-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1939 г. В 1941 г. воевал на Черноморском флоте, был ранен.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За отвагу».

В 1942 г. был инициатором прорыва катера «Ярославец» в Сталинград. В момент выхода немцев к Волге в районе Сталинград — Акатовка был ранен. Несмотря на это, его выдвинули на должность командира ТЩ-621, который уничтожил 3 вражеские мины.

К. А. Домоушин за участие в Сталинградской битве был награжден также медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

«ДОНБАСС», баркас Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1903 г. Технические характеристики: длина — 18,50 м; ширина — 4,45 м; силовая установка мощностью 200 и. л. с.

В период Сталинградской битвы работал на переправе 62-й армии. Капитан судна — Н. В. Чеботарев. 24 октября 1942 г. пароход затонул в результате артогня противника у о. Голодный. Погибли члены экипажа: рулевой Т. И. Почевалин; рулевой Т. И. Чеботарев.

Впоследствии пароход был поднят.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне. Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в феврале 1961 г.

Лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.



ДОННЫЕ МИНЫ ТИПОВ «D» И «G» ГЕРМАНСКОГО ФЛОТА применялись в процессе минирования Нижней Волги в периоды навигаций 1942 и 1943 гг. Мина типа «D» ставилась с самолета на парашюте. Она была неконтактной, с магнитным акустическим или комбинированным взрывателем и предназначалась для поражения подводной части плавсредства. Вес заряда — 300 кг. Глубина места постановки: наименьшая — 6–7 м, наибольшая — 50 м. Высота сбрасывания — около 1000–1500 м. Мина имела прибор срочности от 30 минут до 6 суток и прибор кратности от 1 до 15 крат. Время прихода в рабочее состояние после отработки предыдущего краты — 45–110 сек.

Она имела 2 ловушки против разоружения. Одна вызывала взрыв мины при попытке отделить хвостовую часть, другая — при попытке вытащить мину на берег. Вес мины — 390 кг. Габариты: длина без колпака парашютной коробки — 1730 мм, диаметр цилиндрической части — 640 мм. Помимо неконтактных взрывателей, мина имела автономный ударный взрыватель с инерционным грузом и часовым механизмом для взрыва при попадании ее на берег, на палубу или в воду на глубину менее 2–5 м.

Донная мина типа «G» ставилась с самолета без парашюта. Она была неконтактной с магнитным или магнитно-акустическим взрывателем. Предназначалась для поражения подводной части плавсредства. Вес заряда — 795 кг. Глубина места постановки: наименьшая — 8 м, наибольшая 50 м. Высота сбрасывания — не более 100 м. Мина имела прибор кратности от 1 до 15 крат. Время отработки между двумя последовательными кратами — 180–200 с.

Мина имела 2 ловушки против разоружения. Одна взрывала мину при извлечении инерционного взрывателя, другая — при снятии колпака, закрывающего котел с аппаратурой. Вес мины без хвостового оперения — 985 кг. Габариты: длина — 1930 мм, диаметр цилиндрической части — 660 мм. Стабилизатор изготовлялся из пластмассы. При ударе о воду он разбивался.

Ист.: Каталог отечественного и иностранного миного оружия, хранящегося в Центральном военно-морском ордена Красной Звезды музее. — Л., 1983.

ДОЩАНИК — речное плоскодонное судно; большая лодка для перевозки грузов.

ДРУЖИНСКИЙ Станислав Иванович, родился в 1907 г. в г. Киев, старшина 1-й статьи, старшина группы палубных комендоров канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с июля 1942 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. О боевой работе старшины 1-й статьи С. И. Дружинского говорилось в листовке Политуправления Военно-Морского Флота СССР. В частности, в ней было особо отмечено, что 25 августа 1942 г. старшина палубных комендоров КЛ «Усыскин» первым в Волжской военной флотилии открыл огонь по немецким захватчикам на северной окраине Сталинграда. Он руководил огнем батареи главного калибра.

Всего за время боевых действий на северном участке города в августе–сентябре 1942 г. батареей главного калибра КЛ под непосредственным командованием С. И. Дружинского было произведено свыше 60 стрельб и выпущено 970 снарядов. Материальная часть всегда работала безотказно. Успехи в боевых действиях КЛ во многом зависели от Дружинского. Так, 18 сентября 1942 г. только одним орудием главного калибра канлодки было произведено 157 выстрелов без какой-либо поломки или заедания, при этом было уничтожено 3 танка и 9 автомашин противника.

В мае 1943 г. за участие в обороне города С. И. Дружинский был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 755; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

ДУБОВСКИЙ Дмитрий Сергеевич, родился в 1923 г., старший краснофлотец, старший радист передающего радицентра узла связи Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Старший краснофлотец Дубовский обеспечил надежную и устойчивую связь с Москвой и 2-м боевым районом ВВФ.

За время сеансов связи он принял и передал 1375 приказаний, распоряжений и донесений. Проводя по 12–14 часов вахты за ключом передатчика, Д. С. Дубовский в условиях помех обеспечил надежную связь флагманского командного пункта ВВФ с кораблями, способствуя успеху боевого траления на Волге и бесперебойному движению нефтекаранов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ДУНАЕВ Алексей Кузьмич, родился в 1920 г., старшина 1-й статьи, командир отделения мотористов катера-тральщика № 144 1-го отряда катеров-тральщиков 1-й бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

С самого начала кампании 1942 г. КТЩ-144 находился на боевом тралении. А. К. Дунаев обеспечил бесперебойную работу машины корабля. При боевом тралении или подрыве мин не было ни одной поломки или аварии. КТЩ-144 уничтожил 3 мины.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ДЯГИЛЕВ Лев Федорович, родился в 1912 г., старший краснофлотец, старший котельный машинист канонерской лодки «Котовский» 5-го дивизиона канонерских лодок 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Во время отстоя флота зимой 1942/43 г., в условиях отдаленности канонерской лодки «Котовский» от судоремонтных заводов и мастерских, бригада под руководством Л. Ф. Дягилева обеспечила качественный ремонт механизмов и котлов. Сам старший краснофлотец Дягилев перевыполнял задания на 200% и воодушевлял тем самым членов своей бригады.

Таким же образом он обеспечил безотказную и четкую работу котлов и механизмов при выполнении заданий по нефтеперевозкам в период навигации 1943 г. Нормы продвижения корабля перевыполнялись на 145%.

Имел место также такой случай. 16 августа 1943 г. корабль должен был выйти в рейс в составе нефтекаравана. Однако в результате неисправности из парового оборудования стала бить сильная струя пара под давлением 14 кг/см² и температурой 350°С. Старший краснофлотец Дягилев, страдая от высокой температуры и отработанных газов, сумел ликвидировать аварию.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.



ЕВСЕЕНКО Николай Ильич, родился в 1918 г. в ст-це Баталпашинская (позже г. Черкесск) Кубанской области, старший лейтенант, летчик штаба 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. В РККА с 1939 г.

За воздушные бои в районах Перекопа и Севастополя в 1941–1942 гг. Н. И. Евсеенко приказом командующего Черноморским флотом № 33с от 13 мая 1942 г. был награжден орденом Красного Знамени. После боев за Крым он продолжил службу в ВВФ. С мая 1943 г. его самолет У-2 был прикомандирован к 2-й бригаде траления.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. старший лейтенант Евсеенко был награжден орденом Красной Звезды за подвиг, совершенный 6 августа 1943 г. Двум большим красноармейцам в г. Дубовка требовалась срочная операция. При сильных порывах ветра, ночью, пилоту с хирургом на борту удалось совершить посадку в Дубовке.

И в дальнейшем во время службы в ВВФ Н. И. Евсеенко всегда точно и в срок выполнял задания командования флотилии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Оп. 2. Д. 35.

ЕГОРОВ Владимир Дмитриевич, родился в 1907 г. в г. Щигры Курской губернии, капитан, командир отдельного авиаотряда связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В РККА с 1929 г. В 1938 г. принимал участие в боях на оз. Хасан.

Под Сталинградом капитан Егоров воевал с августа 1942 г. по февраль 1943 г. Награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В кампанию 1943 г. капитан Егоров обеспечивал надежную связь командования ВВФ с частями и соединениями флотилии. Самолеты авиаотряда выполнили все задания командования ВВФ, своевременно доставляли срочные приказы, инспектирующих офицеров штаба флотилии и т. д. Капитан Егоров значительно способствовал разминированию фарватера Волги и нефтеперевозкам в навигацию 1943 г.

С августа 1944 г. В. Д. Егоров стал служить в Дунайской военной флотилии.

До окончания Великой Отечественной войны его наградили еще два раза. Приказом командующего ДуВФ № 017 от 1 октября 1944 г. за боевые успехи при форсировании Днестровского лимана его наградили орденом Отечественной войны I степени. Чуть позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. В. Д. Егоров был удостоен ордена Красной Звезды за безупречное выполнение заданий командования.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 931, 1003; Ф. 920. Оп. 2. Д. 346.

ЕМЕЛИН Николай Иванович, родился в 1898 г., старший инспектор судоходной инспекции Астраханского технического участка водного пути. Член ВКП(б). Н. И. Емелин — участник Гражданской войны. В рядах Красной Армии воевал на Волге.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За

боевые заслуги». В навигацию 1942 г. по приказу народного комиссара речного флота СССР Н. И. Емелин принимал участие в обеспечении движения караванов по Волге на участке Сталинград — Саратов, оберегая суда и грузы от нападения вражеской авиации.

В навигацию 1943 г. он был назначен уполномоченным НКРФ СССР по продвижению нефтекараванов на Астраханском участке. Свою задачу он выполнил успешно, одновременно помогая работникам обстановки в ограждении заминированных участков. Особенно Н. И. Емелин отличился в процессе проведения 250 груженых нефтекараванов через сложный Капитанский пережат (в 120 км от Астрахани вверх по Волге), не допустив при этом случаев простоя флота. Благодаря его руководству, для движения флота был открыт новый Горно-Капитанский пережат. Старший инспектор Емелин осуществлял связь между Волжской военной флотилией и Астраханским техническим участком водного пути.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ЕРМОЛАЕВ Александр Никифорович, родился в 1905 г. в г. Саратов, директор Астраханского судостроительно-судоремонтного завода им. III Интернационала. Трудиться начал в 1919 г. рабочим склада Центрально-продовольственного комитета. В 1919—1922 гг. был учеником токаря-слесаря на частном механическом заводе в Саратове. С марта 1922 г. по июль 1927 г. трудился на пароходе «Саратовский ледокол» Саратовской флотилии Рязано-Уральской железной дороги НКПС. Сначала был масленщиком, а затем машинистом.

В июле 1927 г. А. Н. Ермолаев стал первым помощником механика парохода «Четвертый» флотилии РУЖД, а с ноября 1928 г. по сентябрь 1930 г. трудился в той же должности на пароходе «Третий» флотилии РУЖД. До июля 1931 г. работал машинистом на пароме «Сталин», после чего его направили на строительство Саратовской ТЭЦ заместителем прораба. В 1932—1935 гг. работал на ТЭЦ, был ответственным исполнителем по подготовке монтажных работ, заместителем главного механика, главным механиком, заместителем начальника отдела.

С февраля 1935 г. по февраль 1937 г. был главным механиком на Умшовой нефтебазе Главсоюзнефти. В феврале — июле 1937 г. являлся начальником стройдвора Госстройтреста № 1, а с июля 1937 г. по июль 1938 г. вновь работал на Саратовской ТЭЦ, но уже в должности начальника котельного цеха.

В июле 1938 г. по особому решению ЦК ВКП(б) был направлен в распоряжение Наркомвода, который назначил его директором судостроительно-судоремонтного завода им. III Интернационала пароходства «Волготанкер» в г. Астрахань, где он проработал до июня 1944 г.

Ист.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

ЕРШОВ Леонид Петрович, родился в 1908 г., капитан-лейтенант, командир 2-го отряда аварийно-спасательных работ Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1930 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

Аварийно-спасательный отряд под командованием Л. П. Ершова осуществил в 1943 г. подъем наливных барж «Керженец» (погибла в 1942 г. около с. Золотое), «Рутка» (предположительно погибла в районе с. Ерзовка), «Сура» (погибла 22 августа 1942 г. у с. Солодники), а также нефтеналивного парохода «Бурят» (погибла 28 августа 1942 г. у с. Ерзовка). Этим же отрядом в 1943 г. были подняты буксирные пароходы «Труддисциплина» (погиб 16 октября 1942 г. в Шадринском затоне), «Плеханов» (по-

гиб 8 сентября 1942 г. в Шадринском затоне) и катера «Надежный» (погиб 2 сентября 1942 г. в районе пристани Скудры).

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ЕФАНОВ Тимофей Алексеевич, родился в 1913 г. в Оренбургской губернии, краснофлотец, командир отделения мотористов рейдового тральщика № 113 6-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В период зимнего отстоя 1942/43 г. он отлично провел ремонт механизмов РТЩ-113 и обеспечил бесперебойную работу корабля. Тральщик уничтожил 6 вражеских мин.

В 1945 г. Т. А. Ефанов, проходя боевую службу уже в Днепровской военной флотилии, был награжден орденом Красной Звезды за обеспечение в условиях сильного ледохода работы РТЩ-113 на переправе через Вислу в Польше.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 1468.

ЕФИМОВ Василий Васильевич, родился в 1900 г. в г. Дубовка Царицынского уезда Саратовской губернии, капитан баркаса «Пожарский» Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. 27 августа 1942 г. выше Сталинградского тракторного завода минометным огнем врага был потоплен пассажирский пароход «Иосиф Сталин». Часть команды и пассажиров спаслась, добравшись до о. Безымянный. Капитану баркаса «Пожарский» Ефимову было приказано снять людей с острова и доставить их в Сталинград.

Ночью под обстрелом, который велся с занятой противником территории, и в условиях плохой видимости судно пробилось к острову и доставило спасшихся людей в город. 18 сентября 1942 г. баркас «Пожарский» попал под сильный минометный огонь. Его корма была пробита миной. Ефимову удалось сохранить плавучесть баркаса, что помогло спасти людей и само судно.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

Ж

ЖАЛНИН Иван Иванович, родился в 1915 г. в Рязанской губернии, краснофлотец, плотник 633-й отдельной строительной роты Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 28/Н от 4 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». До службы в 633-й роте краснофлотец Жалнин служил в роте охраны Народного комиссариата Военно-Морского Флота и на Саратовской военно-морской базе ВВФ, где показал себя аккуратным и дисциплинированным бойцом.

В 633-ю роту И. И. Жалнин пришел в январе 1942 г. в качестве плотника. Имея высокую квалификацию, он всегда выполнял ответственные поручения. Под его руководством была проведена большая работа в г. Ульяновске по строительству артиллерийских складов, флагманского командного пункта, СКЛИЗов.

Далее он отличился при погрузке катеров на заводе № 264 в Сталинграде, в строительстве флагманского командного пункта на рейде Татьянки южнее Сталинграда.

Имел много поощрений от командиров завода и части, а также благодарность от командира Саратовской военно-морской базы ВВФ. До окончания Великой Отечественной войны старший краснофлотец Жалнин приказом командующего Днепровской военной флотилией № 11/Н от 29 августа 1944 г. был награжден второй медалью «За боевые заслуги».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 31, 595, 723, 784.

ЖИДКИН Михаил Андреевич, родился в 1910 г., старшина 2-й статьи, боцман канонерской лодки «Усыскин» Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. был награжден медалью «За отвагу». М. А. Жидкин участвовал в Сталинградской битве с 23 августа 1942 г. и до окончательного разгрома врага. По боевому расписанию старшина числился заряжающим 2-го орудия, которое выпустило по врагу свыше 2000 снарядов.

В период самых ожесточенных боев его кормовое орудие уничтожило 10 танков, свыше 20 автомобилей, уничтожило и подавило 10 артиллерийских и минометных батарей, рассеяло свыше полка пехоты противника. Вместе с 1-м орудием им были сбиты 4 самолета, уничтожено минное поле и т. д.

Орудие М. А. Жидкина десятки раз поддерживало наступление наших войск и сдерживало наступление врага. Большая работа была проделана М. А. Жидкиным по маскировке корабля на огневых позициях. После ранения боцмана КЛ «Усыскин» старшина 2-й статьи Жидкин принял на себя его обязанности.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, Д. 722.

ЖИТОМИРСКИЙ Борис Николаевич, родился в 1916 г. в г. Каховка Днепровского уезда Таврической губернии, старший лейтенант, командир 6-го отряда бронекатеров 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

С июля по октябрь 1941 г. сражался в рядах Пинской военной флотилии. Позже был назначен в ВВФ.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. К концу сентября 1942 г. Б. Н. Житомирский имел 37 боевых выходов. Корабли под его командованием осуществили конвоирование 78 транспортов, которые все дошли до пунктов назначения. При этом отрядом было отбито 49 воздушных атак и сбит 1 бомбардировщик Ю-88.

Во время боевой операции 28–29 сентября 1942 г. бронекатера № 61 и № 62 под командованием старшего лейтенанта Житомирского подавили своим огнем 5 артиллерийских батарей и 6 пулеметных точек противника. Бронекатера его отряда эвакуировали на левый берег Волги в районе завода «Красный Октябрь» 180 раненых. Б. Н. Житомирский обучал командиров бронекатеров вести стрельбу по воздушным целям и участвовал во всех операциях по переправе войск, вывозу раненых и подвозу грузов для 62-й армии. Будучи раненым 4 раза, он не покидал строя.

Старший лейтенант Житомирский особо отличился, работая в тяжелых ледовых условиях. В период ледостава, под обстрелом противника, он с отрядом бронекатеров прорвался в расположение 138-й стрелковой дивизии 62-й армии, которая была отрезана и находилась в тяжелом положении. Дивизии было доставлено продовольствие, боеприпасы и пополнение. Во время этой операции Б. Н. Житомирский был тяжело ранен в обе ноги, одна из которых впоследствии была ампутирована.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. он был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

ЖМАКИН Дмитрий Георгиевич, родился в 1904 г. в с. Владимировка Херсонской губернии, капитан 2-го ранга (с 1951 г. — контр-адмирал), командир Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии. В ВМФ с 1921 г.



Окончил Военно-морское училище им. М. В. Фрунзе (1927), подводный класс специальных курсов комсостава ВМС РККА (1930), заочно 2 курса Военно-политической академии им. Н. Г. Толмачева в Ленинграде (1933). В 1921 г. Д. Г. Жмакин был зачислен краснофлотцем во 2-й Балтийский флотский экипаж. С января 1922 г. служил учеником-электриком в Электроминной школе учебного отряда, а с мая — учеником-санитаром в школе подводного плавания морских сил Балтийского моря.

С мая 1924 г. по октябрь 1927 г. учился в Военно-морском училище в Ленинграде (с января 1926 г. — им. М. В. Фрунзе), в период с апреля по октябрь 1927 г. стажировался корабельным курсантом на линкоре «Марат». По окончании с октября 1927 г. служил помощником вахтенного начальника, а с марта 1928 г. — штурманом подводной лодки «Большевик», с января 1929 г. — вахтенным начальником подводной лодки «Смольный», с апреля — флаг-секретарем 1-го дивизиона подводных лодок МСБМ. С октября 1929 г. по октябрь 1930 г.

учился на специальных курсах комсостава ВМС РККА (подводный класс), затем служил минным специалистом, а с февраля 1931 г. — помощником командира подводной лодки «Красногвардеец» Морских сил Дальнего Востока. С декабря 1932 г. в составе 2-й морской бригады МСДВ командовал подводной лодкой «Карась» (ПЛ-231), с октября — подводной лодкой «Щ-111» (ПЛ-232), с января 1936 г. — 12-м дивизионом подводных лодок. С декабря 1937 г. и. д. начальника штаба этой же 2-й морской бригады Тихоокеанского флота.

В 1938 г. был награжден орденом Красной Звезды. В августе того же года арестован по сфабрикованному обвинению и находился под следствием в органах НКВД. В июле 1939 г. был реабилитирован, восстановлен в кадрах ВМФ и назначен преподавателем Высших курсов подводного плавания Тихоокеанского флота. Через месяц переведен на должность старшего инспектора по противолодочной обороне Инспекции подводных лодок Управления боевой подготовки ВМФ.

Начало Великой Отечественной войны встретил в той же должности. С июля 1941 г. был прикомандирован к оперативному отделу штаба Северного флота, а в октябре принял командование 66-й морской стрелковой бригадой в составе 32-й армии Карельского фронта. В январе 1942 г. бригада под командованием Д. Г. Жмакина нанесла поражение финским войскам в районе северо-западнее Хижозера и помогла выйти из окружения стрелковому полку, уничтожив свыше 1 тыс. солдат и офицеров противника.

С апреля того же года и. д. начальника 2-го отделения и старшего инспектора 2-го отдела, а с августа — начальника 5-го отдела (Инспекция подготовки противолодочной обороны) Управления боевой подготовки ВМФ. С сентября 1942 г. командовал Астраханской военно-морской базой Каспийской военной флотилии.

В ходе Сталинградской битвы руководил перевозками войск и техники, противовоздушной обороной. Из боевой характеристики: «Проявил большую настойчивость в сколачивании боевых подразделений базы, выполнявших боевую работу под воздействием авиации противника. Несмотря на короткий срок формирования базы и слабую подготовку личного состава кораблей, корабли удовлетворительно выполняли боевые задачи. Вопросы подготовки штаба уделит достаточное внимание и направляет работу штаба. Штаб подготовлен для решения задач в простых условиях обстановки».

С января 1943 г. и. д. начальника 3-го отдела (подготовки и инспектирования противолодочной обороны) Управления подводного плавания ВМФ.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1944 г. награжден орденом Красного Знамени.

С 31 августа 1944 г. и до конца войны капитан 1-го ранга Д. Г. Жмакин командовал Новоземельской военно-морской базой Северного флота. «Руководил организацией конвоев и проводкой их в оперативной зоне базы, — подчеркивалось в аттестации на него, — боевой службой отдельных районов, использованием авиации в арктических условиях, защитой коммуникаций от подводных лодок противника... Инициативен и смел в принятии решений...»

Приказом командующего Северным флотом от 13 сентября 1945 г. награжден орденом Отечественной войны I степени.

Истм. Материалы Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации.

ЖУРАВКОВ Николай Никитич, родился в 1915 г. в г. Москва, младший политрук, заместитель командира

по политической части 1-го дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).

В 1941 г. младший политрук Журавков защищал Ленинград в составе экипажа линкора «Марат», был награжден орденом Красной Звезды. Позже продолжил службу в ВВФ.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 141/Н от 29 декабря 1942 г. его наградили орденом Красного Знамени за проявленный героизм при проведении дневного боевого похода бронекатера № 23 к занятому противником берегу. При попадании снаряда в рубку корабля были ранены командир бронекатера и Н. Н. Журавков. Несмотря на это младший политрук принял командование на себя. Только после выполнения боевого задания он отправился в госпиталь.

Дивизион бронекатеров, в котором Н. Н. Журавков являлся заместителем командира, за 2 месяца боевых действий перевез для 62-й армии 3850 т боеприпасов, продовольствия и медикаментов, более 20 тыс. чел. пополнения и вывез из Сталинграда около 5500 раненых бойцов и командиров. В 150 боевых выходах Н. Н. Журавков принимал самое активное участие, воодушевлял личный состав и нацеливал его на дальнейшее выполнение боевых заданий.

Истм. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 170; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

ЖУРАВЛЕВ Михаил Семенович, родился в 1924 г., старший краснофлотец, старший водолаз аварийно-спасательной группы № 74 аварийно-судоподъемного отряда № 7 Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Старший водолаз М. С. Журавлев принимал участие в успешном подъеме 11 судов на Волге. Большинство из них было восстановлено и вернулось в строй. Лично Журавлевым под водой было проложено 63 тоннеля, проведено 54 стропа и 87 застропок.

Истм. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

З

ЗАГИДУЛЛИН Гумар Гумарович, родился в 1893 г., помощник шкипера баржи «Унжа» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1910 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу».

Весной 1943 г. в рейсе Астрахань — Куйбышев баржа «Унжа» с грузом нефти следовала за теплоходом «Красное знамя». Г. Г. Загидуллин показал образцовую работу по управлению судном и в наблюдении за окружающей обстановкой. Целыми сутками он находился на мостике вместе со шкипером, всячески способствуя скорейшей доставки нефти в пункт назначения.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ЗАГИНАЙЛО Василий Михайлович, родился в 1920 г. в с. Олыпаница Васильковского уезда Киевской губернии, лейтенант, кандидат в члены ВКП(б), командир артиллерийской части (БЧ-2) канонерской лодки «Чапаев» 2-го дивизиона канонерских лодок 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В 1942 г. в результате вражеской бомбардировки из строя выбыли командир БЧ-2 и больше половины личного состава батареи канонерской лодки «Чапаев». Придя на должность командира БЧ-2, лейтенант Загинайло за два дня сумел подготовить новый личный состав батареи. После этого В. М. Загинайло умело управлял артиллерийским огнем с наблюдательного пункта. Прямой наводкой было уничтожено 2 танка, 3 автомашины и 2 взвода пехоты противника. В результате враг был выбит из с. Рынок.

В следующих боях батарея под командованием лейтенанта Загинайло уничтожила 1 шестиствольный миномет, 1 автоматическую пушку, несколько машин с боеприпасами и пехотой, разрушила несколько дзотов противника. В пос. Латошинка был уничтожен немецкий штаб.

Весной 1943 г. приказом командующего Волжской военной флотилией № 5/Н от 13 марта 1943 г. лейтенант Загинайло был награжден орденом Красного Знамени. Этой наградой были отмечены его заслуги за весь период обороны Сталинграда. С первых дней осады города и до полного разгрома врага лейтенант Загинайло умело управлял огнем корабельной артиллерии, оказывая поддержку Северной группе войск под командованием полковника С. Ф. Горохова. При этом он не довольствовался теми целями, которые давались командованием, а лично их выискивал и уничтожал.

Кроме управления огнем корабельной артиллерии, по просьбе командиров зенитных дивизионов, В. М. Загинайло управлял также огнем нескольких зенитных батарей по наземным целям. Управляя огнем, ему приходилось часто располагаться на передовой в 50—100 м от противника, скрываясь в воронках, подбитых танках

и блиндажах. Благодаря его данным, огонь корабельной артиллерии всегда был точным. За время боев батарея выпустила 3829 снарядов. Было уничтожено 16 танков, около 100 автомашин, 1 бронемашина, 4 орудия, 1 автоматическая пушка, 3 шестиствольных миномета, 39 пулеметов, 12 минометов, 3 штаба, 3 склада с боеприпасами, 8 рот и 20 взводов пехоты, 20 дзотов и 35 блиндажей. Батарея также подавила 1 артиллерийскую батарею, 1 шестиствольный миномет, 16 минометов, 13 пулеметных точек и подбила 12 танков, 18 автомашин, 1 орудие, 1 шестиствольный миномет. Ей же было рассеяно: танков — 9 раз, автомашин с войсками — 15 раз, пехоты — 2 батальона, 18 рот и 24 взвода.

За отличное управление огнем лейтенант Загинайло получил 5 благодарностей от командира Северной группы войск полковника С. Ф. Горохова. Позже В. М. Загинайло служил в Краснознаменной Днепровской военной флотилии. В 1944 г. погиб при освобождении Пинска.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

ЗАГРЯДЦЕВ Леонид Александрович, капитан буксирного парохода «С. Орджоникидзе» Нижне-Волжского речного пароходства.



Пароход под командованием Л. А. Загрядцева участвовал в Сталинградской битве, обеспечивая подвоз грузов и личного состава. Например, это судно 14—16 сентября 1942 г. вместе с другими судами принимало участие в переброске на правый берег Волги 13-й гвардейской дивизии. На защиту Сталинграда тогда удалось доставить 8500 военнослужащих с техникой и вооружением. Спустя несколько дней, 24 сентября на рейде у с. Владимировка пароход был атакован немецкими бомбардировщиками. В результате полученных ранений капитан судна Л. А. Загрядцев погиб.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. он был посмертно награжден орденом Красного Знамени.

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ЗАДИКОВ Павел Асатурович, родился в 1903 г. в г. Аккерман (позже — г. Белгород-Днепровский) Бессарабской губернии, краснофлотец, старший пулеметчик тральщика № 351 3-го дивизиона катеров-тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. был награжден медалью «За отвагу». Краснофлотец Задиков служил на тральщике № 351 с 10 августа 1942 г. Тральщик работал по обеспечению 62-й армии на переправах «62», «Южная», «Северная», «Скудры», «Красный Октябрь», «Памятник Хользунова». Каждую ночь П. А. Задиков, борясь за сохранность катера и личного состава, бесменно находился на палубе и держал под контролем искрение из выхлопной трубы двигателя.

Во время стоянок он принимал участие в погрузке и выгрузке раненых и грузов. Только с 20 октября по

11 ноября 1942 г. им было погружено и выгружено 150 раненых и более 50 т боеприпасов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ЗАОСТРОВЦЕВ Алексей Тимофеевич, родился в 1899 г. в деревне Шурай Архангелогородской губернии, контр-адмирал, командир 3-го отряда вновь строящихся



кораблей Волжской военной флотилии, и. д. командира Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии, и. д. командира Сарапульской тыловой военно-морской базы Волжской военной флотилии.

В Российском Императорском флоте с 1914 г. В советском ВМФ с 1918 г. Окончил школу юнг (1915), минный отдел курсов комсостава флота (1919), Военно-морское училище в Ленинграде (1924), подводный класс специальных курсов комсостава ВМС РККА (1928), тактические курсы Военно-морской академии им. К. Е. Ворошилова (1932).

В Первую мировую войну А. Т. Заостровцев воевал на Балтике младшим минным унтер-офицером на миноносце № 213. Участник Гражданской войны. Весной 1918 г. принимал участие в Ледовом переходе флота из Гельсингфорса (Хельсинки, Финляндия) в Кронштадт. С апреля того же года служил старшиной-минером на эсминце «Амурец» Балтийского флота. С декабря 1918 г. по апрель 1919 г. учился на курсах комсостава флота (минный отдел), затем вернулся на прежнюю должность. В 1919 г. участвовал в Видлицкой десантной операции на Ладожском озере. В ноябре 1920 г. поступил слушателем в Военно-морское училище в Петрограде.

Весной 1921 г. участвовал в подавлении Кронштадтского мятежа. После войны с июня 1924 г., по окончании военно-морского училища, служил минером на подлодке «Марксист», с сентября 1925 г. — на эсминце «Петровский» Морских сил Черного моря. С декабря 1925 г. был помощником начальника и начальником курса в Военно-морском инженерном училище. С октября 1926 г. по май 1928 г. проходил подготовку на специальных курсах комсостава ВМС РККА (подводный класс), затем служил помощником командира подводной лодки № 6 бригады подводных лодок и штурманом подводной лодки «Батрак».

С августа по октябрь того же года временно и. д. помощника командира подводной лодки «Комиссар» Морских сил Балтийского моря, затем вновь был штурманом подводной лодки «Батрак». С июня 1929 г. был помощником командира и командиром подводной лодки «Краснофлотец» МСБМ, а с ноября 1932 г. командовал подводной лодкой «Щ-102» (подводная лодка № 159). С мая 1934 г. командовал 4-м дивизионом 2-й бригады подлодок, с марта 1937 г. — 42-м дивизионом 6-й бригады подлодок. В марте 1937 г. был в Японии на судах Совторгфлота для изучения театра в портах Модзи, Сидзуока, Симоносеки. С апреля 1938 г. и. д. начальника штаба, а с мая — командира этой же 6-й бригады подлодок Тихоокеанского флота. В сентябре 1940 г. назначен командиром отряда вновь строящихся подводных кораблей ВМФ, а с февраля 1941 г. командовал учебной бригадой подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота.

Начало Великой Отечественной войны встретил в той же должности. В августе — сентябре 1941 г. руководил переводом 8 подлодок из Ленинграда на Северный флот.

С ноября того же года и. д. начальника тыла и одновременно командира Главной военно-морской базы, с мая 1942 г. — командира 3-го отряда вновь строящихся кораблей Волжской военной флотилии, а с июня — командира Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии. Руководил операциями по перевозке войск из г. Астрахань в г. Махач-Кала, обеспечением военных перевозок на Северном Каспии и Нижней Волге. Контр-адмирал А. Т. Заостровцев участвовал совместно с командованием Сталинградского фронта в создании эффективной противоминной обороны р. Волга. За короткое время организовал производство тралов из местных ресурсов, что заметно облегчило пополнение тральных сил флотилии.

С августа 1942 г. — и. д. командира Сарапульской тыловой военно-морской базы Волжской военной флотилии. С марта 1943 г. командовал 1-м отдельным дивизионом подлодок, а с мая 1944 г. — 2-м отрядом вновь строящихся кораблей ВМФ. «В течение Великой Отечественной войны и в период напряженного положения на Волге Заостровцев состоял в должности командира главной базы Волжской военной флотилии и командира Астраханской ВМБ, обеспечивал тем самым действия Волжской военной флотилии, — отмечалось в наградном листе на него. — В то же время он руководил подготовкой кадров для вновь строящихся кораблей, подготовившихся для вступления в строй действующих флотов. Напряженная ответственная работа проведена под руководством Заостровцева по комплектации, подготовке кадров и отправке боевых катеров на действующие флоты и флотилии...»

За боевые отличия во время и после войны он был награжден 2 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями.

Ист.: Материалы Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации.

ЗАРЕЕВ Геннадий Семенович, родился в 1910 г. в д. Растворово Кинешемского уезда Костромской губернии, начальник участка № 4 Сталинградского порта Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Г. С. Зареев, как начальник участка Сталинградского порта, особо проявил себя в самые тяжелые дни обороны Сталинграда. 13 сентября 1942 г. под сильным огнем противника он организовал выгрузку ценных грузов с дебаркадера № 113, не позволив их уничтожить. Г. С. Зареевым была также организована выгрузка 300 т хлеба с баржи № 853, которая села на мель у занятого противником берега. С группой портовых рабочих он в течение 4 ночей производил разгрузку баржи. Хлеб был спасен. Являясь начальником основного перевалочного участка порта, Г. С. Зареев всю навигацию успешно обеспечивал перевалку с воды на железную дорогу тыс. тонн военных грузов.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ЗАСЛАВСКИЙ Натан Петрович, родился в 1908 г. в г. Одесса, директор Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Трудовую деятельность начал в 1921 г. в г. Одесса упаковщиком книжного магазина, затем был модельщиком. В 1927 — 1929 гг. обучался в Николаевском кораблестроительном институте. В 1929 — 1931 гг. работал на Николаевском судостроительном заводе им. А. Марти. В 1931 г. переехал в Сталинград, где трудился инженером на строительстве Красноармейской судовой верфи («Судоверфь»). В период 1932 — 1934 гг. работал в Астрахани начальником цеха и главным инженером



на судоремонтном заводе им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ, а затем стал начальником технической части Управления флота Урало-Каспийского госрыбтреста НКРП. В 1935–1941 гг. – на преподавательской работе в Сталинградском судостроительном техникуме.

В 1941–1943 гг. Н. П. Заславский был директором Сталинградского судоремонтного завода НВРП. По постановлению Сталинградского городского комитета обороны

от 10 ноября 1941 г. предприятие было определено головным заводом по сборке корпусов реактивных снарядов М-8 и производству деталей для них.

Наиважнейшим производством оставался ремонт судов. Предприятие оказалось единственной ремонтной базой флота, работавшего на переправах в период Сталинградской битвы. Коллектив завода отреставрировал более 130 судов, поврежденных немецкой авиацией и артобстрелом. Была оказана техническая помощь 26 воинским соединениям по ремонту военной техники.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. Н. П. Заславского наградили орденом Красной Звезды. В 1943 г. он стал главным инженером НВРП.

Ист. и лит.: ЦДНИВО. Ф. 113. Оп. 43. Д. 251; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. – Волгоград, 1967; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. – Волгоград, 2017.

ЗАТОН – естественная или искусственная речная акватория для отстоя и ремонта судов, защищенная от течения и ледохода.

ЗАХАРОВ Иван Григорьевич, родился в 1901 г. в г. Царицын Саратовской губернии, старший помощник капитана парохода «Самара» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом И. Г. Захаров как старший помощник капитана и как парторг парохода «Самара» мобилизовал команду на образцовое выполнение заданий командования по переброске боевой техники и боеприпасов на правый берег Волги. На перевозочных средствах, буксируемых «Самарой», было перевезено 40 танков, много боеприпасов и до 1000 автомашин. В течение нескольких суток И. Г. Захаров не покидал своего поста.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274.

ЗВЕРЕВ Никита Осипович, родился в 1905 г. в с. Каменный Яр Черноярского уезда Астраханской губернии, помощник капитана баркаса «Лена» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. Баркас «Лена» в тяжелой обстановке работал на переправе в районе Сталинграда. Большая часть экипажа баркаса во главе с капитаном дезертировала с судна – из 16 чел. осталось 5. Н. О. Зверев взял командование на себя. За 24–26 августа 1942 г. судно совершило

60 рейсов, обеспечив доставку на фронт для обороны Сталинграда танков, автомашин, боеприпасов и войск.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

ЗЕЛЕНКОВ Василий Иванович, родился в д. Ашибалово Смоленской губернии, краснофлотец, рулевой катера-тральщика № 150 1-го отряда дивизиона катеров-тральщиков 1-й бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1936 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В. И. Зеленков служил на катере-тральщике № 150 ВВФ с 30 ноября 1942 г. При выполнении операций по боевому тралению на Волге всегда удерживал корабль на заданном курсе. За время несения им вахтенной службы катером было уничтожено 3 вражеские мины.

Краснофлотец Зеленков овладел второй специальностью моториста и всегда мог заменить его.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ЗИМИН Иван Иванович, родился 1894 г. в Юрьевском уезде Костромской губернии, капитан Сталинградского рейда Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. С 23 августа 1942 г. И. И. Зимин, несмотря на бомбежку и минометный обстрел, все время находился на рейде. Он осуществлял руководство работой по расстановке флота, выводу судов из-под обстрела и снятию их с мели. За это время под руководством И. И. Зиминой с мели были сняты и выведены из

зоны обстрела крупные суда «Рыблов», «Красноармеец», «Гурзуф» и другие самоходные суда. Благодаря ему были спасены также десятки самоходных судов.

Так, 14 сентября 1942 г. обстрелу врага подверглась груженая хлебом баржа № 1021. Рискуя жизнью и не дожидаясь распоряжений, И. И. Зимин организовал ее вывод из-под огня противника и тем самым спас не только баржу, но и ее груз – 1000 т хлеба. Позже И. И. Зимин являлся боцманом 18-й аварийно-судоподъемной группы 1-го отряда аварийно-судоподъемных работ Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В 1943 г. И. И. Зимин непосредственно руководил работами по подъему затопленных на Волге сухогрузных судов. Благодаря правильной организации работ отряду удалось поднять 18 барж.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

ЗИНИН Иван Петрович, родился в 1902 г. в сл. Капустин Яр Царевского уезда Астраханской губернии, обстановочный старшина Сталинградского технического участка Волжского бассейнового управления пути. Член ВКП(б). Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1917 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. На участке И. П. Зинина противник произвел массовое минирование. Зинин сумел организовать



наблюдение за сбросом мин, и принял меры к ограждению мест их нахождения. В результате удалось предотвратить подрывы судов. И. П. Зинин лично оказывал помощь судоводителям в проводке плавсредств через минные поля.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ЗИНИН Петр Сергеевич, родился в 1914 г. в г. Святой Крест Ставропольской губернии, капитан 3-го ранга, командир 1-го дивизиона канонерских лодок 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ в 1933–1934 гг. и с 1937 г. До службы в ВВФ П. С. Зинин воевал в составе Азовской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден орденом Отечественной войны II степени. В период летней кампании 1943 г. дивизион под командованием капитана 3-го ранга Зинина успешно выполнил задания командования ВВФ по обеспечению нефтеперевозок по Волге, способствуя выполнению планов поставок горючего для фронта и народного хозяйства. Одновременно корабли дивизиона успешно выполнили план огневой подготовки.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Этим были отмечены заслуги С. Н. Зуева в организации производственных групп, выполнявших важные правительственные задания по гидротехническим работам и обеспечении их необходимыми кадрами, материалами, оборудованием и плавсредствами. Он обеспечил выполнение производственным участком РАСУ ВМФ важнейшего оборонного задания по устройству подводного перехода через р. Волга для нефтепровода.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ЗОЛОТОВ Александр Николаевич, родился в 1904 г., начальник плавучей культбазы ЦК профсоюза работников речного транспорта. Член ВКП(б).

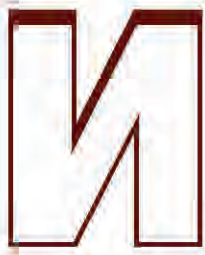
Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». С началом Великой Отечественной войны начальник плавучей культбазы А. Н. Золотов занимался культурным обслуживанием речников Волги и других бассейнов, вдохновляя их на самоотверженную работу по доставке грузов для фронта. ЦК профсоюза работников речного флота неоднократно отмечал его самоотверженный труд.

В 1943 г. плавучая культбаза под руководством А. Н. Золотова находилась в Сталинграде. Культурное обслуживание речников способствовало выполнению и перевыполнению ими планов нефтяных и сухогрузных перевозок. Сам Золотов неоднократно выезжал на суда и агитировал плавсостав на досрочную доставку грузов в пункты назначения. Культбаза провела также большую работу по культурному обслуживанию населения Сталинграда, бойцов и командиров Красной Армии, моряков Волжской военной флотилии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ЗУЕВ Семен Николаевич, родился в 1876 г., заместитель начальника Центральной материально-технической базы Московского отряда подъемно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. Вольнонаемный ВМФ с 1928 г. Участвовал в Гражданской войне. В 1918–1922 гг. числился в начальствующем составе военно-санитарных учреждений РККА.

К 1943 г. за 15 лет службы в Экспедиции подводных работ особого назначения ВМФ неоднократно награждался денежными премиями, отмечен благодарностью командованием Экспедиции. В 1942 г. командованием ЭПРОНа был представлен к ордену Трудового Красного Знамени за успехи в строительстве № 15 (прокладка



ИБРАЕВ Шай-Ахмед, родился в 1890 г., матрос аварийно-спасательной группы № 18 аварийно-судоподъемного отряда № 1 Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Матрос Ибраев работал в качестве марсового по подъему потопленных на Волге сухогрузных судов. Своей работой он дал возможность группе в кратчайший срок поднять 29 сухогрузных барж.

Истм.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 21.

ИВАНЕЛЛО Михаил Иванович, родился в 1913 г. в г. Екатеринодар Кубанской области, лейтенант, командир 2-го звена отдельного авиационного отряда связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Лейтенант Иванелло выполнял задания командования, доставляя специальные донесения и боезапас для батарей и кораблей. Несколько раз его самолет подвергался нападению немецких самолетов, но он всегда маневром уходил из-под обстрела. За время с 24 июля по 15 октября 1942 г. лейтенант Иванелло совершил 30 боевых вылетов. В период минирования противником Волги он доставлял минеров-специалистов для производства траления и обнаружения мин с воздуха. В период Сталинградской битвы М. И. Иванелло своими действиями обеспечил оперативную работу штаба и подразделений ВВФ.

До окончания Великой Отечественной войны он был удостоен еще одной высокой награды. Приказом командующего Дунайской военной флотилией № 17 от 1 октября 1944 г. старший лейтенант М. И. Иванелло был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Истм.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 1003.

ИВАНОВ Борис Иванович, родился в 1914 г. в г. Петроград, старший лейтенант, командир 1-го отряда 1-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден орденом Отечественной войны II степени. После окончания Сталинградской битвы отряд траления под его командованием с мая по август 1943 г. вытравил 18 мин. Отрядом были выполнены работы по устройству фарватера и обеспечению беспрепятственного движения судов по Волге на 1-м боевом участке ВВФ.

Истм.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 2. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 33.

ИВАНОВ Петр Иванович, матрос товаро-пассажирского теплохода «Память Парижской коммуны» Верхне-Волжского речного пароходства.

Теплоход участвовал в Сталинградской битве. Он выполнял работу по транспортировке гражданского населения и военных, а также использовался как плавающий госпиталь. Судно не раз оказывалось под сильным огнем противника. Благодаря мужеству экипажа

во время обороны Сталинграда, судно перевезло 20 тыс. местных жителей. Среди отличившихся был и матрос П. И. Иванов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. он был награжден орденом Ленина.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ИВАХНЕНКО Яков Григорьевич, родился в 1904 г., механик катера «Пятый» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 46/Н от 6 октября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». 17 сентября 1942 г. осколками мин была повреждена правая ведущая машина катера «Пятый». Судно должно было встать на ремонт.

Механик Я. Г. Ивахненко обеспечил переправу войск, используя только одну машину. В условиях бомбежки и обстрела он также произвел ремонт второй машины. В результате на защиту Сталинграда катером было переброслено около 5 тыс. бойцов и командиров.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682252. Д. 157; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

«И. Д. ПАПАНИН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1900 г. Силовая установка мощностью 650 л. с.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов. Ранней весной 1943 г. пароход «И. Д. Папанин» совершил морской переход из Гурьева в Астрахань. По приказу командования Волжской военной флотилии судно с нефтеналивными баржами в установленный срок прибыло из Астрахани в Горький. В дальнейшем оно постоянно выполняло план нефтеперевозок, несмотря на то, что рейсы приходилось совершать по заминированным участкам Волги. Несколько раз пароход подвергался обстрелу авиацией противника.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — И. А. Лабутин; 1-й штурман — П. И. Егоров; 2-й штурман — К. Н. Чистяков; 3-й штурман — И. Т. Хасамуддинов; механик — В. А. Свящев; 1-й помощник механика — Н. А. Власенко; 2-й помощник механика — П. Г. Кулаков.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. капитан судна И. А. Лабутин был награжден медалью «За боевые заслуги».

Пароход был выведен из эксплуатации в 1957 г.

Истм.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724. Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

ИЗГАГИН Петр Васильевич, родился в 1910 г., главный старшина, командир отделения машинистов канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

В Сталинградской битве П. В. Изгагин участвовал с 23 августа 1942 г. по 2 февраля 1943 г. За все время боев машина канонерской лодки работала без сбоев, за что главный старшину Изгагина наградили медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. он был награжден медалью «За боевые заслуги». Этим были отмечены его заслуги в период навигации 1943 г.

Так, 4 мая 1943 г. канлодка «Усыскин» подорвалась на вражеской mine. П. В. Изгагин взял на себя руководство работами по заделке разорвавшейся водяной магистрали, чем в немалой степени способствовал спасению корабля от гибели.

В период нефтеперевозок по Волге 4 августа — 15 октября 1943 г. главный старшина Изгагин руководил ремонтом машин канонерской лодки «Громов», так как командир БЧ-5 в это время болел. Благодаря качеству и оперативности всех ремонтных работ, произведенных П. В. Изгагиным, планы перевыполнялись.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 21.

ИЗОСИН Михаил Васильевич, родился в 1914 г., краснофлотец, токарный мастер плавмастерской № 2 Управления тыла Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1936 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Особо М. В. Изосин проявил себя во время судоремонтных работ зимой 1942/43 г., выполняя нормы на 200—250%.

В период навигации 1943 г. он освоил технологию правки гребных винтов, качественно и досрочно отремонтировал для боевых кораблей ВВФ 40 гребных валов. В период подготовки бронекатеров к транспортировке, М. В. Изосин провел ремонт валов на 8 кораблях, закончив работу раньше срока. Выполняя ответственные задания, ему иногда приходилось не спать по 2—3 суток.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«ИЗУМРУД» (до 1891 г. — «Механик Александр Губырин», до 1901 г. — «Изумруд», до 1918 г. — «Зевеке», с 1918 г. — «Изумруд»), товаро-пассажирский паро-



ход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1887 г. Место постройки: завод общества «Дружина», пос. Звениговский Затон Вятской губернии. Автор проекта: А. И. Губырин. Технические характеристики: длина — 85,30 м; ширина — 10,70 м; осадка — 0,93 м; силовая установка мощностью 120 э. л. с.; грузоподъемность — 740 т; скорость — 13 км в час. Пароход работал на пассажирской линии Нижний Новгород — Астрахань. С 1939 г. — в составе Нижне-Волжского речного пароходства.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на переправах и на транспортировке гражданского населения, военных, а также грузов для фронта.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — Н. В. Никитин; 1-й помощник капитана — И. А. Герасимов; лоцман — А. А. Киселев; лоцман И. М. Жиганов; механик — И. Г. Яковлев; 1-й помощник механика — А. Д. Кулагин; 2-й помощник механика — И. В. Доронин. Пароход выведен из эксплуатации в 1959 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([ресурс https // russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

«ИЛЪИЧ» (до 1917 г. — «Цесаревич Алексей», в 1917 г. — «Инженер Раймунд Корейво», с 1918 г. по 1929 г. — «Красная Латвия», с 1929 г. по 1936 г. — «Михаил Томский»), товаро-пассажирский теплоход



Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1912 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Главный строитель Р. А. Корейво. Технические характеристики: длина — 92,87 м; ширина — 17,0 м; осадка — 1,25 м; силовая установка мощностью 1200 л. с.; грузоподъемность — 350 т; пассажироместность — 300 чел.; скорость — 21 км в час.

Теплоход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Он был занят на транспортировке гражданского населения, военных, а также грузов для фронта. Капитан — А. Н. Колотильщиков.

5 августа 1942 г. теплоход подорвался на вражеской мине у с. Солодники и затонул. Вместе с капитаном погибли члены экипажа: 1-й штурман М. Д. Баханов; матрос В. И. Бодров; матрос П. О. Кувакин; практикант В. Ф. Лапшин; штурвальный Н. И. Салтыков; матрос Ф. В. Старчиков; лоцман А. И. Тетерев; судовой медик С. П. Тимофеева; лоцман Н. К. Щербаков.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([ресурс https // russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

«ИНЖЕНЕР КОРЕЙВО», товаро-пассажирский теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1912 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Главный строитель Р. А. Корейво. Технические характеристики: длина — 85,30 м; ширина — 13,80 м; осадка в грузу — 2,50 м; силовая установка — 600 л. с.; грузоподъемность — 1120 т; скорость — 18,5 км в час.

Теплоход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Он был занят на транспортировке гражданского населения, военных, а также грузов для фронта.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — А. М. Гуськов; 1-й помощник капитана — Л. П. Смирнов;



2-й помощник капитана — С. Г. Лбов; механик — И. В. Садотов; 1-й помощник механика — И. Е. Устинов; 2-й помощник механика — М. М. Сметанин. Судно выведено из эксплуатации в 1959 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ИОНОВ Сергей Георгиевич, родился в 1905 г. в д. Носадницы Санкт-Петербургской губернии, инженер-капитан 2-го ранга, флагманский механик штаба Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. награжден орденом Красного Знамени. Инженер-капитан 2-го ранга Ионов в условиях разрушения ремонтных предприятий Сталинграда и Сталинградской военно-морской базы ВВФ организовал ремонт боевых кораблей. Кроме того, в ходе боевых действий на Волге он обучил личный состав борьбе за живучесть кораблей, чем было обеспечено выполнение операций бронекатерами, несмотря на имевшийся у них ряд серьезных повреждений.

Под минометным обстрелом противника С. Г. Ионов лично руководил подъемом затонувших катеров. С помощью примитивных подъемных средств были подняты 2 катера, которые должны были вернуться в строй с началом навигации 1943 г.

С. Г. Ионов за участие в Сталинградской битве был также удостоен медали «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. он был награжден орденом Красной Звезды. Этой наградой были отмечены его заслуги по приему от НКРФ полноценного корабельного состава. Он умело руководил работой технического отдела ВВФ по быстрейшему вводу в строй тральщиков, требовавших повторного ремонта по причине неудовлетворительной работы судоремонтных заводов зимой 1942/43 г. Благодаря усилиям С. Г. Ионова, на Волге в навигацию 1943 г. было обеспечено достаточное количество тральщиков.

До окончания Великой Отечественной войны он был удостоен еще двух правительственных наград. Так, за выслугу лет Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. инженер-капитан 2-го ранга Ионов был награжден медалью «За боевые заслуги». Чуть позже приказом командующего Краснознаменной Днепровской флотилией № 1/Н от 31 января 1945 г. его наградили орденом Отечественной войны II степени за участие в боевых операциях КДФ на Бобруйском направлении (р. Березина), на Пинском направлении (р. Припять) и на р. Западный Буг.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 600, 996, 1466.

«ИОСИФ СТАЛИН» (до сентября 1918 г. — «Графиня», с 1930 г. — «Иосиф Сталин»), грузо-пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1910 г. Место постройки: Сормовский



завод, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: длина — 87,54 м; ширина габаритная — 17,39 м; осадка в грузу — 1,78 м; грузоподъемность — 400 т; пассажироместность: 1-й класс — 32 чел., 2-й класс — 50 чел.; 3-й и 4-й классы — 268 чел.; силовая установка: паровая машина мощностью 1 тыс. и. л. с.; экипаж — 34 чел.

Судно до революции работало на Волжских пассажирских линиях и эксплуатировалось пароходным обществом «По Волге». В период Гражданской войны в 1918 г. пароход сгорел в Царицынском затоне (район г. Царицын). В 1930 г. был восстановлен, получив имя «Иосиф Сталин». Первоначально находился в подчинении НКПС и Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. В 1938 г. капитаном парохода «Иосиф Сталин» был назначен И. С. Рачков.

В начале Сталинградской битвы судно было вооружено зенитной пушкой и крупнокалиберными пулеметами. 23 августа пароход принял на борт пассажиров — в основном жен и детей работников НКВД. Дополнительная погрузка эвакуируемого населения прошла 26 августа на пристани завода «Красный Октябрь». Всего на борту оказалось 1200 пассажиров. Руководством НКРФ, НВРП и командованием Сталинградского фронта было принято решение о прорыве парохода «Иосиф Сталин» и других пассажирских судов в направлении Саратова.

В ночь на 27 августа «Иосиф Сталин» вместе с пассажирскими пароходами «Михаил Калинин» и «Память Парижской коммуны» подверглись артиллерийскому обстрелу с занятого противником берега Волги в районе Акатовка — Рынок. Во время обстрела в пароход «Иосиф Сталин» попали 3 снаряда. В результате вспыхнул пожар, судно получило опасный крен и стало дрейфовать вниз по течению. Еще один снаряд попал в рубку, смертельно ранив капитана И. С. Рачкова, который не покинул своего поста и принимал все меры к спасению людей. Однако многие пассажиры были также ранены или убиты. Погибли члены экипажа: машинщик И. Д. Андронов; 1-й помощник механика Я. И. Пантелеев; электрик-радиотехник Русанов; матрос М. А. Сидоров; матрос Сычев. Оставшиеся в живых, спасаясь от обстрела и пожара, стали выбрасываться с борта. В итоге судно затонуло на малой глубине. Всего с парохода спаслось только около 200 чел.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. были награждены члены экипажа: капитан И. С. Рачков — орденом Ленина (посмертно); механик И. И. Жерихов — орденом Красной Звезды.

Ист. и лит.: Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

«ИРКУТСК» (до 7 февраля 1929 г. — «Центросоюз»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1924 г. Место постройки: завод «Красное Сормово», г. Нижний Новгород. Технические характеристики: водоизмещение — 280 т; длина — 53,5 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,2 м; осадка — 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 440 л. с.; топливо — 95 т мазута; скорость хода — 10 узлов; дальность плавания — 4500 км; экипаж — 52 чел. Первоначально находился в подчинении НКПС и Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР.

1 сентября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм). 16 октября 1942 г. РКЛ «Иркутск» была



передана в состав ВВФ и выполняла задания по противозушной обороне. В апреле–ноябре 1943 г. она обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 12 ноября 1943 г. судно было возвращено Верхне-Волжскому речному пароходству и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

13 апреля 1964 г. буксирный пароход «Иркутск» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ИСАКОВ Илья Иванович, родился в 1899 г. в г. Нижний Новгород, капитан баркаса «Наблюдатель» Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». 27 августа 1942 г. баркас «Наблюдатель» под командованием И. И. Исакова принял участие в спасении людей с погибшего в результате обстрела пассажирского парохода «Иосиф Сталин». Несмотря на вражеский огонь, капитану Исакову удалось подойти к месту гибели судна и спасти 82 чел. Отмечалось также, что при выполнении

ответственных заданий Водного отдела НКВД капитан Исаков бесменно нес вахту по 5–6 суток.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград: Сталинградское кн. изд-во, 1961.

«ИСЕТЬ», корабль связи Волжской военной флотилии. Год постройки: 1939–1941 г. Место постройки: судостроительный завод № 264 («Судоверфь») в пос.



Красноармейск под г. Сталинград. Относился к кораблям типа «Онега» проекта № 149 (сетевые заградители). Технические характеристики: водоизмещение: стандартное — 420 т, полное — 521 т; длина — 56,8 м; ширина — 9,4 м; осадка — 1,6 м; скорость хода: полная — 8,3 узла, экономическая — 4,5 узла; дальность плавания: полным ходом — 900 миль, экономическим ходом — 1280 миль. Экипаж — 55 чел.

В 1942 г. корабль «Исеть» был включен в состав ВВФ и переквалифицирован в корабль связи. На вооружении имел 3 пушки 21К калибра 45 мм и 2 пулемета ДШК калибра 12,7 мм. Исключен из состава ВВФ во второй половине 1944 г.

Лит.: Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

ИШКОВ Александр Акимович, родился в 1905 г. в г. Ставрополь, народный комиссар рыбной промышленности СССР в годы Великой Отечественной войны.



Трудовую деятельность начал в 1919 г. подручным мастера электромеханической мастерской. С марта 1921 г. — электромонтер в Ставрополе. В 1925–1929 гг. — на комсомольской работе: инструктор и секретарь Ставропольского окружного комитета ВЛКСМ, секретарь Благодарненского райкома ВЛКСМ. В 1929–1930 гг. являлся слушателем Практической Академии им.

Андреева в Новороссийске. С 1930 г. — на работе в рыбной промышленности. А. А. Ишков трудился заведующим орготделом и заместителем председателя Азово-Черноморского крайрыбхосюза. Затем был председателем Кубанского межрайрыбхосюза, управляющим Азово-Черноморским госрыбтрестом и Волго-Каспийским госрыбтрестом. С января 1939 г. — заместитель народного комиссара, а с июля 1940 г. — народный комиссар рыбной промышленности СССР.

В годы Великой Отечественной войны тесно работал с Астраханским городским комитетом обороны по вопросам обеспечения астраханских предприятий НКРП заказами для фронта и тыла, обеспечения Астрахани активными средствами ПВО, оказания помощи Волго-Каспийскому тресту, охраны судоходства на участке Астраханский рейд — Астрахань — Владимировка, удовлетворения потребностей общественного питания, заготовки топлива для Астрахани и т. д.

Награды: четыре ордена Ленина.

Ист.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923–1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

К

КАЗАКОВ Сергей Иванович, родился в 1905 г. в г. Алатырь Симбирской губернии, директор Астраханского судостроительно-судоремонтного завода им. В. И. Ленина НКРФ. Член ВКП(б), с 1921 г. по 1925 г. являлся рабочим Алатырских железнодорожных мастерских. В 1925–1929 гг. С. И. Казаков обучался на рабфаке в г. Ульяновск. В 1929 г. поступил в Московский институт инженеров транспорта. В 1930 г. его перевели в Ленинградский институт водного транспорта, окончил в 1933 г.

В 1933–1934 гг. он уже трудился в должности главного инженера на судоремонтном заводе в г. Балаково Саратовского края. В 1934–1937 гг. работал начальником механического цеха Куйбышевского судоремонтного завода, а с 1937 г. был главным инженером судоремонтных мастерских в пос. Аникино Саратовской области.

В 1940 г. назначен директором Астраханского судостроительно-судоремонтного завода им. В. И. Ленина, закрепленного за пароходством «Волготанкер». Ввиду резко возросшей потребности фронта и народного хозяйства страны в топливе, необходима была организация своевременного и качественного ремонта нефтефлота. Помимо ремонта, на заводе был налажен и выпуск сугубо военной продукции: авиабомб, мин, снарядов, гранат, ранцевых огнеметов и редукторов для них, а также деталей к минометам и т. д.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. награжден орденом «Знак почета». В период Сталинградской битвы, 9 сентября 1942 г., завод им. Ленина в Астрахани был подвергнут сильной бомбардировке авиацией противника. Оборудование предприятия вместе с рабочими были эвакуированы через Северный Каспий в Гурьев. Астраханцы во главе с С. И. Казаковым успешно работали вместе с судоремонтниками и плавсоставом Уральского пароходства, создавая в Гурьеве новый завод для ремонта судов «Волготанкера».

С июня 1943 г. по октябрь 1945 г. С. И. Казаков являлся директором Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства, а с октября 1945 г. переведен на должность механика-наставника НВРП.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 38 (Нижне-Волжское речное пароходство); ЦДНИВО. Ф. 113. Оп. 16. Д. 204; Болгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; История Астраханского края: монография. — Астрахань, 2000; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010.

«КАЗАНКА», буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Пароход 1911 г. постройки, силовая установка мощностью 320 л. с.

Судно принимало участие в Сталинградской битве только в самом ее начале, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов. Капитан — И. П. Шумилов. 31 июля 1942 г. пароход налетел на мину в

районе пристани Каменный Яр и затонул на глубине 5 м. Вместе с капитаном И. П. Шумиловым погибли члены экипажа: масленщик Б. И. Барбашин; лоцман А. И. Каргин; помощник капитана Л. М. Колесов; масленщик В. А. Лепик; матрос А. В. Маслова; кочегар А. И. Подмарькова; 1-й помощник механика А. Г. Просторов; матрос К. Ф. Слепнева; масленщик В. И. Турутин; 2-й помощник механика М. Г. Ширманов; кочегар М. В. Ширманова; лоцман И. Н. Ширяев.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти. в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; *Томаненко О.* Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

«КАЗАХСТАН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1895 г. Силовая установка мощностью 560 л. с.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — Ф. М. Гудович; 1-й штурман — В. Ф. Приказчиков; 2-й штурман — Д. А. Папалин; 3-й штурман — М. Т. Галкин; механик — А. И. Агафонов; 1-й помощник механика — П. Н. Опарин; 2-й помощник механика — И. А. Кадомцев.

Судно было выведено из эксплуатации в 1959 г. и утилизировано.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

КАЛАШНИК Николай Семенович, родился в 1920 г., старшина 1-й статьи, командир отделения комендоров бронекатера № 54 5-го отряда бронекатеров 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). Принимал участие в обороне Севастополя.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Во время конвоирования караванов был командиром кормового орудия бронекатера № 54. Неоднократно отбивал воздушные атаки бомбардировщиков «Юнкерс-88» и сбил один самолет. Все сопровождавшиеся бронекатером караваны были благополучно доведены до пунктов назначения.

В боях за с. Рынок и пос. Латошинка огнем своего орудия уничтожил 2 пулеметные точки противника и до взвода пехоты. В боях демонстрировал образцы мужества.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

КАЛАШНИКОВ Кузьма Антонович, родился в 1913 г. в г. Острогожск Воронежской губернии, главный старшина, главный старшина котельных машинистов канонерской лодки «Руднев» 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1936 г.

Великую Отечественную войну К. А. Калашников встретил на Черноморском флоте. Затем стал служить в ВВФ и принял участие в Сталинградской битве. Приказом войскам Сталинградского фронта № 74/Н от 9 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

К. А. Калашников многое сделал для обеспечения бесперебойной работы механизмов канлодки. В ночь с 1 на 2 октября 1942 г. в машине корабля из-за порчи пробки возникла угроза остановки котла. Главстаршина Калашников вместе с другим главстаршиной (В. А. Кле-

повым) вызвался устранить неисправность. В горячей топке при температуре более 100°C они проработали около 2 часов и ликвидировали поломку.

В дальнейшем он проходил службу в Сталинградском флотском полуэкипаже ВВФ. В июне 1943 г. за участие в защите города К. А. Калашников был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Войну главстаршина Калашников заканчивал во 2-й Лунинецкой Краснознаменной бригаде речных кораблей Краснознаменной Днепровской флотилии в должности командира парохода «Древенс». Приказом войскам 2-го Белорусского фронта № 579 от 29 мая 1945 г. награжден орденом Красной Звезды за участие в строительстве моста через Вислу у г. Торн и подготовке парохода к выполнению боевых задач.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 163; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 755.

КАЛЕНИЧЕНКО Сергей Макарович, родился в 1905 г. в с. Яблонь Киевской губернии, капитан, начальник штаба зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. Член ВКП(б). В РККА с 1930 г.

С 22 июня 1941 г. капитан Калениченко находился на фронте. Участвовал в боях на Киевском и Харьковском направлениях. В 1942 г. он вклучился в битву за Волгу.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В качестве начальника штаба зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов капитан Калениченко особо проявил себя в организации частей команд противовоздушной обороны судов и караванов на Нижней и Средней Волге. В результате его непосредственного руководства, эти команды к середине сентября 1942 г. имели на своем боевом счете 10 сбитых немецких самолетов.

Позже он в звании майора служил командиром батальона в Харьковском дивизионном районе ПВО. За боевые успехи приказом войскам Западного фронта ПВО № 03/Н от 21 февраля 1944 г. награжден орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994, 1902.

КАЛЕНЧУК Наталия Дмитриевна, родилась в 1915 г., лейтенант медицинской службы, старший фельдшер 7-го аварийно-судоподъемного отряда Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги». Лейтенант Каленчук одной из первых прибыла в АСО-7 в момент его организации. В роли лебедчика Н. Д. Каленчук участвовала в подъеме 12 судов на Волге. Организовала в отряде санитарную часть и сумела наладить противомаларийную профилактику среди личного состава. В результате в АСО-7 не было допущено ни одного случая заболевания малярией.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КАЛИНИН Александр Матвеевич, родился в 1909 г. в д. Гостеевка Тамбовской губернии, майор, начальник 4-го участка 11-го района службы наблюдения и связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г.

В июне 1943 г. майор Калинин за участие в Сталинградской битве был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили орденом Красной Звезды. Этим орденом были отмечены обеспечение майором Калининским своевременного развертывания постов наблюдения за постановкой мин противником и организация им связи с постами

и кораблями 5-го боевого участка ВВФ. Несмотря на плохое состояние здоровья, он продолжал лично руководить развертыванием дополнительных постов и боевой деятельностью СНиС в самые напряженные дни минирования Волги авиацией противника. Постами вверенного ему участка было своевременно зафиксировано 84 случая минирования судового хода.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 755; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22.

КАЛЯГИН Иван Григорьевич, родился в 1895 г., краснофлотец, старшина водолазов 2-го отряда аварийно-судоподъемных работ Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1918 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Краснофлотец Калягин принимал личное участие в подъеме баржи «Рутка» (район с. Ерзовка) и буксирного парохода «Труддисциплина» (Шадринский затон). Он всегда находился на самых ответственных участках, обеспечивая успех судоподъемных операций.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

КАМЕРИН Василий Иванович, родился в 1883 г. в г. Астрахань, капитан парохода «Кузнецкстрой» Нижне-Волжского речного пароходства. На водном транспорте с 1893 г. Участник Гражданской войны. В 1918 г. служил в Волжской военной флотилии, работал кочегаром на пароходе «Анастасия» (г. Казань). С 1936 г. — капитан парохода «Кузнецкстрой».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. награжден орденом Трудового Красного Знамени. В период Сталинградской битвы пароход «Кузнецкстрой» под командованием В. И. Камерина обеспечивал транспортировку грузов и войск для Сталинградского и Донского фронтов.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 38 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КАНОНЕРСКИЕ ЛОДКИ ТИПА «РУДНЕВ» входили в состав Волжской военной флотилии. Это были бывшие речные колесные буксиры Средне-Волжского речного пароходства «Николай Руднев», «Летчик Громов», «С. М. Киров», «Василий Чапаев», «Щорс», «Павел Федосеенко» и «Илья Усыкин». Они были построены в 1934–1935 гг. на заводе № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР, он же — «Красный металлист») в г. Зеленодольск.

16 июля 1941 г. буксиры были мобилизованы и поставлены на переоборудование в канонерские лодки. Переоборудование 5 из них («Сергей Киров», «Василий Чапаев», «Щорс», «Павел Федосеенко» и «Илья Усыкин») проходило на судоремонтном заводе им. Куйбышева НКРФ в пос. Куйбышевский Затон (до 1935 г. — пос. Спасский Затон) Татарской АССР. Два буксира — «Летчик Громов» и «Николай Руднев» — переоборудовались на Балаковском судоремонтном заводе.



Всего через 2 месяца, в сентябре 1941 г., к сдаче в действующий флот уже были подготовлены РКЛ «Чапаев», «Киров», «Усыскин» и «Руднев». 27 октября 1941 г. новые РКЛ были переданы в состав Волжской военной флотилии. 11 ноября 1943 г. канонерские лодки (за исключением КЛ «Усыскин») были разоружены и возвращены СВРП для дальнейшего использования в качестве буксиров. Что касается КЛ «Усыскин», то 4 мая 1943 г. она подорвалась на mine в районе Александровского переката, но осталась на плаву и была отбуксирована на базу. Разоружена она была уже 26 июля 1943 г. по причине непригодности к боевой службе и возвращена СВРП.

Технические характеристики канонерских лодок типа «Руднев»: водоизмещение — 400 т; длина — 56,4 м; ширина — 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,25; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода — 9–10 узлов; топливо — 80 т угля; дальность плавания — 2300–2600 км; экипаж — 76 чел. Броня рубки имела толщину 8 мм, броня щита установки Б-24-БМ — 10 мм. Суда при переоборудовании в КЛ получили вооружение: по 2 установки Б-24-БМ калибра 100 мм, по 2 установки 70К калибра 37 мм и по 1 пулемету М-1 калибра 7,82 мм. Однако на КЛ «Руднев» и «Усыскин» вместо 2 установок 70К было установлено по 2 установки 21К калибра 45 мм, а на КЛ «Усыскин» имелся еще и 1 пулемет ДШК калибра 12,7 мм.

Ист. и лит.: Битва за нефть: Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; *Широкоград А. Б.* Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

«КАПИТАН ГАСТЕЛЛО», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Технические характеристики: длина — 65,10 м; ширина — 7,33 м;



высота борта — 2,95 м; силовая установка мощностью 500 л. с. Капитан — П. Ф. Рузманкин.

С началом Сталинградской битвы пароход доставлял баржи с боеприпасами для обороняющихся советских войск.

В ночь с 26 на 27 июля 1942 г. в районе с. Капустин Яр пароход подвергся налету вражеской авиации. В результате налета погибли: капитан П. Ф. Рузманкин; матрос А. М. Дорохова; матрос Е. А. Комаровская; 1-й помощник механика И. П. Комаровский; старший рулевой И. А. Рачков. Само судно, получив серьезные повреждения, затонуло.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; *Гоминенко О.* Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

«КАПИТАН ЗАГРЯДЦЕВ» (до 1944 г. — «10 лет МАО»), буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1893 г. Место постройки: завод Курбатова, г. Нижний Новгород. Силовая установка мощностью 500 л. с.

В 1944 г. пароход «10 лет МАО» НВРП был переименован в пароход «Капитан Загрядцев» в честь погибшего в 1942 г. капитана буксирного парохода «С. Орджоникидзе» Л. А. Загрядцева.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — А. Д. Бушуев; 1-й помощник капитана — И. Ф. Проскураков; старший лоцман — А. А. Савин; лоцман — И. Д. Рублев; лоцман — Н. Т. Таганов; механик — А. Г. Яшин; 1-й помощник механика — А. Н. Голубев; 2-й помощник механика — А. Я. Корнилов.

Судно выведено из эксплуатации в 1959 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

«КАПИТАН РАЧКОВ» (с 1913 г. — «Андижан», с 1924 г. — «Красный Профинтерн», с 1943 г. — «Капитан Рачков»), товаро-пассажирский теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1913 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Технические характеристики: водоизмещение — 1100 т; грузоподъемность — 900 т; длина — 85,0 м; ширина — 11,0 м; 2 силовые установки общей мощности 1200 э. л. с.; скорость — 16 км в час.

В 1943 г. теплоход «Красный Профинтерн» НВРП был переименован в теплоход «Капитан Рачков» в честь погибшего в 1942 г. капитана пассажирского парохода «Иосиф Сталин» И. С. Рачкова.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов. В одном из рейсов, в момент нападения вражеской авиации, капитану удалось вывести судно из-под обстрела и бомбардировки. В результате к месту назначения благополучно были доставлены более 1 тыс. бойцов и командиров и 200 т военного груза. Экипаж судна, как правило, выполнял план перевозок более чем на 100%.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — П. В. Козлов; 1-й помощник капитана — С. С. Зверев; 2-й помощник капитана — А. И. Мастеров; 3-й помощник капитана — Т. Г. Сапрыкина; механик — Н. А. Лосев; 1-й помощник механика — В. А. Уткин; 2-й помощник механика — И. В. Исаев; 3-й помощник механика — А. И. Касимцев; лоцман — А. С. Бутылин; лоцман — Н. Ф. Лапшин; лоцман — А. М. Ветюхин.

Судно выведено из эксплуатации в 1964 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ре-сурс <https://russrivership.ru>).

КАРАСИКОВ Сергей Николаевич, родился в 1914 г. в г. Калуга, старший лейтенант, командир канонерской лодки «Щорс» 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период Сталинградской битвы канонерская лодка «Щорс» под его командованием уничтожила южнее Сталинграда до 2 рот солдат и офицеров противника, 2 артиллерийские батареи, склад с боеприпасами, частично уничтожила обоз из автомашин и повозок, подавила огонь 3 батарей. Огнем артиллерии корабля было сбито 2 самолета «Хейнкель-111». Несколько раз КЛ «Щорс» своим огнем срывала атаки противника.

До окончания Великой Отечественной войны капитан-лейтенант С. Н. Карасиков, будучи уже офицером-оператором 1-й Бобруйской бригады речных кораблей, приказом войскам Белорусского фронта № 147/Н от 2 августа 1944 г. был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1352.



«КАРЛ ЛИБКНЕХТ» (до 1918 г. — «Король Альберт»), товаро-пассажирский теплоход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1915 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Главный строитель — Р. А. Корейво. Технические характеристики: длина — 90,5 м; ширина — 12,0 м; грузоподъемность — 300 т; пассажироместимость — 339 чел.; силовые установки мощностью 1320 л. с.; скорость — 21 км в час.

Теплоход принимал участие в Сталинградской битве. В навигацию 1942 г. он был задействован в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военнослужащих, мирного населения, военных грузов и продовольствия. Капитан — Л. Н. Гудович, механик — П. И. Антонов.

В навигацию 1943 г. теплоход вернулся на свою довоенную линию Горький — Астрахань — Горький. «Карл Либкнехт» стал последней жертвой минной войны на Волге, подорвавшись 9 сентября 1943 г. в районе Старицкой воложки, в нижней части Крымского переката. Погибло много пассажиров. Капитан Л. Н. Гудович был смертельно ранен. Вместе с ним погибли члены экипажа: матрос А. Н. Авдонин; механик П. И. Антонов; слесарь И. Н. Артанов; 3-й помощник механика К. М. Ведерников; лоцман Григорьев; матрос А. В. Гусаров; 1-й помощник механика Д. Х. Каримов; помощник механика Я. И. Кириллов; 2-й помощник механика А. И. Комаров; старший рулевой Н. З. Лоханский; матрос Ф. М. Медведев; слесарь Г. А. Мягков; кочегар С. И. Патрин; кочегар С. И. Пуженков; проводница А. Н. Русалева; матрос В. А. Харитонов.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Материалы Речной справочной книжки кабельного инженера Е. Л. Смирнова ([ресурс https://russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

КАРПЕНИЮК Александр Астафьевич, родился в 1914 г. в с. Антонов Сквирского уезда Киевской губернии, лейтенант, командир бронекатера № 41 4-го отряда бронекатеров 2-го дивизиона бронекатеров 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1936 г.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». Этой наградой отмечены его успехи в период боев в районе населенных пунктов Рынок, Латошинка и Спартановка.

С начала боев под Сталинградом и до начала августа 1942 г. бронекатер № 41 под его командованием сделал 21 боевой выход. Он выпустил по скоплению вражеских автомобилей, автоматчиков и огневым точкам противника 284 реактивных снаряда из установки М-8 и 120 снарядов из 76-мм пушки. В одной из операций по разведке берега Волги, занятым врагом, бронекатер сел на мель в 150 м от противника. Немцы стали обстреливать корабль из минометов и крупнокалиберных пулеметов. Лейтенант А. А. Карпенюк попытался организовать снятие катера с мели силами экипажа, но этого не получилось. Тогда командир приказал зажечь дымовую шашку, создавая у противника иллюзию взрыва бронекатера. В итоге катер был спасен.

Позже А. А. Карпенюк приказом командующего ВВФ № 2/Н от 29 января 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды. При выполнении боевого задания командования Сталинградского фронта 29 августа 1942 г. бронекатер под его командованием огнем из установки М-8 обеспечил освобождение нашими войсками населенного пункта Рынок, уничтожив до 2 взводов пехоты противника. 18 октября 1942 г. бронекатер помог нашим частям захватить высоту 19, при этом было уничтожено до роты противника. Во время обороны Сталинграда с 6 августа по 10 октября 1942 г. бронекатер под командованием лейтенанта Карпенюка сделал 30 боевых выходов. Огнем установки М-8 и артиллерийским огнем было уничтожено до 3 батальонов пехоты, 4 танка, 13 автомашин, 5 дзотов, 13 блиндажей. Перевезено на правый берег 300 бойцов.

До окончания Великой Отечественной войны А. А. Карпенюк удостоился еще двух высоких наград. Так, приказом войскам 46-й армии 3-го Украинского фронта № 10/Н от 12 января 1945 г. его наградили орденом Отечественной войны I степени за обеспечение переправы через р. Дунай, а приказом командующего Дунайской военной флотилией № 9 от 25 марта 1945 г. старший лейтенант Карпенюк был награжден орденом Отечественной войны II степени. Этой наградой было отмечено его участие в операциях по высадке десантов при освобождении населенных пунктов Югославии.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Оп. 690306, Д. 525; ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 22; Ф. 3. Оп. 1. Д. 525, 595, 1223, 1469; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампании 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

КАСИМОВ Иван Матвеевич, родился в 1886 г., шкипер дебаркадера № 104 Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Дебаркадер № 104 являлся одним из главных причалов переправы через Волгу. Десятки раз корпус дебаркадера получал пробоины в результате вражеских минометных обстрелов. И каждый раз команда под руководством И. М. Касимова ликвидировала их последствия, спасая дебаркадер. Этим обеспечивался непрерывный поток переправлявшихся через реку войск.

15 сентября 1942 г. в корпусе дебаркадера образовалось 12 крупных пробоин. Судну грозила неминуемая гибель. Несмотря на бомбежку, команда под руководством шкипера Касимова опять спасла судно.

Такие действия с 23 августа помогли бесперебойно поддерживать переправу войск, что способствовало успешной обороне Сталинграда.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КАТАННИКОВ Константин Иванович, родился в 1920 г., лейтенант, военный комендант пункта Камышин Сталинградского эксплуатационного участка пароходства «Волготанкер». Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1938 г.

Лейтенант Катанников прибыл на Волгу в мае 1943 г. после ранения, полученного в ноябре 1942 г. в частях морской пехоты Черноморского флота. Он получил назначение на должность линейного диспетчера пункта Камышин Сталинградского эксплуатационного участка пароходства «Волготанкер».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Его работа была связана с контролем над ходом нефтеперевозок. За короткий срок он приобрел авторитет среди товарищей по работе и работников

«Волготанкера». Лейтенант Катанников повел решительную борьбу с простоями нефтекаранавов. В результате необоснованных простоев судов на его участке не было. В немалой степени это способствовало выполнению планов поставки горючего для фронта и народного хозяйства, что было возложено правительством на пароходство «Волготанкер».

В 1943 г., помимо медали «За боевые заслуги», лейтенант Катанников был награжден медалью «За оборону Севастополя», которой было отмечено его участие в боях на Черном море. В 1944 г. он вернулся на Черноморский флот в чине старшего лейтенанта и назначен на должность старшего диспетчера Военно-морской комендантуры порта Констанца (Румыния). Приказом командующего Черноморским флотом № 202с от 22 декабря 1944 г. награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724, 784, 964.

«КАШЕН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1896 г. Силовая установка мощностью 780 л. с.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимирка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — П. Р. Калинин; 1-й штурман — И. М. Галкин; 2-й штурман — Н. Г. Кондаков; 3-й штурман — П. П. Калинин; механики — В. В. Леонов, И. П. Чашин; 1-й помощник механика — А. К. Шишлов; 2-й помощник механика — Н. Н. Засонский.

Судно было выведено из эксплуатации в 1957 г., а в 1960 г. после капитального ремонта было переоборудовано в дебаркадер.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

КАШИН Иван Ильич, родился в 1892 г. в с. Голицыно Саратовской губернии, матрос парохода «Самара» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом И. И. Кашин безотлучно находился на работе, несмотря на бомбардировки. Обеспечил своей работой доставку на правый берег Волги 40 танков и до 1 тыс. автомашин с боеприпасами, горючим и продовольствием.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274.

«КИЕВ», буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1900 г. Место постройки: Воткинский казенный завод в пос. Воткинский завод Саратовского уезда Вятской губернии. Технические характеристики: длина — 64,01 м; ширина габаритная —



17,07 м; осадка — 0,98 м; силовая установка мощностью 750 л. с.; водоизмещение — 544 т; экипаж — 28 чел. Капитан — Г. И. Куликов.

В период Сталинградской битвы с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. числился в составе Волжской военной флотилии в качестве нефтевоза. Выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, буксировал баржи с нефтепродуктами. С открытием навигации 1943 г. пароход «Киев» работал на ответственных участках. Так, он сделал 3 рейса через Северный Каспий и благополучно вывел из Гурьева в Астрахань 2 каравана нефтеналивных барж, а из Астрахани до пос. Батраки (Куйбышевская область) провёл баржу «Пинега» с 9 тыс. т нефти.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: <http://sovnavyww2.bo.ua/tugs/kiiev.htm#kiev>.

КИРЕЕВ Евгений Алексеевич, родился в 1912 г. в с. Старо-Ахметово Нижегородской губернии, младший техник-лейтенант, гидрограф 6-го дивизиона катеро-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. С самого начала боевого траления на Волге младший техник-лейтенант Киреев четко выполнял работу по гидрографическому обеспечению минной разведки на 6-м боевом участке.

В период интенсивного минирования Волги немецкой авиацией в мае — июне 1943 г. Е. А. Киреев лично провел 300 караванов через опасные участки, не допустив ни одного подрыва. Им было проведена инструментальная засечка всех 24 минных банок и обеспечено их траление. По своей личной инициативе достал 2500 м проволоки в районе Сталинграда и использовал ее для изготовления тральных вех, обеспечив тем самым точность траления.

До окончания Великой Отечественной войны лейтенант Киреев был награжден еще одной высокой наградой. Приказом командующего Краснознаменной Днепровской военной флотилией № 013/Н от 16 ноября 1944 г. его наградили орденом Отечественной войны II степени. Этим орденом были отмечены его заслуги в деле гидрографического обеспечения проводки кораблей флотилии по несудоходной части Западного Буга и обеспечению разведывательных походов кораблей ДнВФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 785, 1000.

КИРИЛЛОВ Николай Федосеевич, родился в 1921 г. в г. Изюм Харьковской губернии, лейтенант, командир электромагнитного тральщика ЭМТЩ-05 3-го отряда 2-го дивизиона тральщиков 1-й бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1939 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В должности командира ЭМТЩ-05 лейтенант Кириллов обеспечил бесперебойную работу тральных средств и механизмов при разминировании 7 минных полей, работая в сутки по 18 часов. Таким же образом он обеспечил работу корабля при тралении 3 минных банок.

Сразу же после окончания Великой Отечественной войны Н. Ф. Кириллов приказом командующего Краснознаменной Днепровской военной флотилией № 05/Н от 14 мая 1945 г. был награжден орденом Красной Звезды. Награды он был удостоен за обеспечение буксировки

барж и боевых кораблей в район боевых действий на Берлинском направлении. Буксировка производилась в сложных навигационных условиях под бомбами и сильным артиллерийским огнем противника.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1467.

«КИРОВ» (до 16 июля 1941 г. и с 6 ноября 1943 г. — «С. М. Киров»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934—1935 гг. Место постройки: судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР (он же — «Красный металл») в г. Зеленодольск.

Технические характеристики: водоизмещение — 400 т; длина — 56,4 м; ширина — 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода — 9—10 узлов; топливо — 80 т угля; дальность плавания — 2300—2600 км; экипаж — 76 чел.

Первоначально находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. 16 июля 1941 г. судно было мобилизовано для переоборудования в речную канонерскую лодку типа «Руднев» и дальнейшей передачи в действующий флот. Переоборудование проходило на судоремонтном заводе им. Куйбышева в пос. Куйбышевский Затон (до 1935 г. — пос. Спасский Затон) Татарской АССР. Оно получило вооружение (две 100-мм установки Б-24-БМ, две 37-мм установки 70К, один пулемет М-1 калибра 7,82 мм) и бронирование (рубка 8 мм, орудийные щиты 10 мм).

27 августа 1941 г. РКЛ «Киров» была передана в состав ВВФ. Командир — капитан-лейтенант А. А. Поздняков. В июле—ноябре 1942 г. РКЛ поддерживала своим огнем войска 64-й и 57-й армий, прикрывала переправы, выполняла задания по противовоздушной обороне.

В апреле—ноябре 1943 г. обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 6 ноября 1943 г. судно было возвращено СВРП и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

14 июня 1967 г. буксирный пароход «С. М. Киров» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Самарнова (ресурс <https://russrivership.ru>).



КИСЕЛЕВ Илья Васильевич, родился в 1914 г. в с. Рахинка Царевского уезда Астраханской губернии, механик катера «2-я пятилетка» Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». 11 сентября 1942 г. механизмы катера «2-я пятилетка» были выведены из строя действиями вражеской авиации. Под сильной бомбежкой И. В. Киселев восстановил их работу.

16 сентября 1942 г. судно опять оказалось под огнем, и только благодаря действиям механика механизмы катера продолжили исправно работать. Это позволило ему и дощанику № 0143 благополучно дойти до правого берега, доставив туда воинскую часть.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КИСЕЛЕВ Сергей Иванович, родился в 1914 г., краснофлотец, моторист Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1936 по 1938 г. и с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Краснофлотец Киселев работал мотористом по обслуживанию электросварочных аппаратов. Он сумел обслуживать одновременно до 3 агрегатов, производительность его труда превысила 300%. Его четкая работа обеспечила бесперебойную работу сварщиков.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КИШКУН Иван Максимович, родился в 1891 г., подполковник административной службы, командир 5-го Донского речного аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1918 г. Участвовал в знаменитом Ледовом переходе судов из Гельсингфорса в Петроград в 1918 г.

В конце 1930-х гг. И. М. Кишкун награжден юбилейной медалью «XX лет РККА». За участие в Сталинградской битве был удостоен медали «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

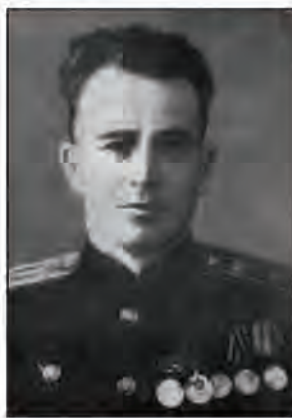
Подполковник Кишкун за короткий срок сформировал аварийно-судоподъемный отряд ВВФ на Среднем Дону, который под его командованием осуществил подъем 12 единиц флота.

Летом 1944 г. подполковник Кишкун был награжден медалью «За оборону Ленинграда», а Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. его наградили орденом Красного Знамени за многолетнюю безупречную службу в составе ВМФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 752, 827, 1649.

КЛЕПОВ Виктор Алексеевич родился в 1911 г. в г. Орлов Орловского уезда Вятской губернии, главный старшина, главный старшина машинистов канонерской лодки «Руднев» 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

В самом начале войны он принимал непосредственное участие в переоборудовании буксирных пароходов «Руднев» и «Чапаев» в канонерские лодки, установив



мий от командования ВВФ.

В ночь с 1 на 2 октября 1942 г. в машине корабля из-за порчи пробки возникла угроза остановки котла. Главстаршина Клепов вместе с другим младшим командиром вызвался устранить неисправность. В горячей топке при температуре более 100°C они проработали около 2 часов и ликвидировали поломку.

В дальнейшем В. А. Клепов в звании техника-лейтенанта был назначен командиром БЧ-5 канонерской лодки «Федосеенко». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 30/Н от 11 октября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Техник-лейтенант Клепов обеспечивал постоянную готовность корабля к боевому маневрированию и дальним переходам. Так, в конце 1942 г., в условиях минной опасности был безукоризненно осуществлен переход КЛ «Федосеенко» по маршруту Сталинград — Астрахань. При морском переходе канлодки из Астрахани в Гурьев разыгрался 7-балльный шторм. Благодаря умелому руководству Клепова личный состав БЧ-5 преодолел все трудности и благополучно завершил переход.

Весной 1943 г. КЛ «Федосеенко» выполняла правительственное задание по конвоированию подводных лодок и буксировке доков по маршруту Астрахань — Горький. В условиях воздушной и минной опасности на Волге работа В. А. Клепова помогла обеспечить успех переходов. Благодаря безупречному функционированию механизмов, работа корабля способствовала перевыполнению плана нефтеперевозок по Волге, регулярно выполнялись рейсовые задания. Во время одного из рейсов в котле произошла протечка труб. Требовался немедленный ремонт, что задерживало рейс. Опять В. А. Клепов, несмотря на высокую температуру и давление в котле, устранил неисправность. Корабль вышел в рейс своевременно.

Отличился В. А. Клепов и во время операции по спасению пассажиров и экипажа теплохода «Карл Либкнехт», подорвавшегося 9 сентября 1943 г. на немецкой мине в районе Старичской воложки.

Свой богатый жизненный и богатый опыт уже после войны В. А. Клепов передавал молодежи на Астраханском судостроительно-судоремонтном заводе им. В. И. Ленина.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 163; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 723; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

КНЫШ Александр Митрофанович, родился в 1921 г., краснофлотец, моторист плавмастерской № 1 1-й бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г. В августе 1942 г. получил ранение.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

на них морские орудия и пулеметы. Остался служить на КЛ «Руднев» и принял участие в Сталинградской битве.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 74/Н от 9 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В. А. Клепов являлся примерным младшим командиром и многое сделал для обеспечения бесперебойной работы механизмов канлодки. За отличную организацию судоремонта имел неоднократные поощрения и денежные премии от командования ВВФ.

А. М. Кныш производил ремонт двигателей кораблей флотилии, выполняя задания на 150—200%. Он оказывал помощь неопытному личному составу тральщиков ВВФ, сутками не покидал мастерской в тяжелые дни обороны Сталинграда и в период ледостава, ликвидируя повреждения кораблей.

В ноябре 1943 г. за заслуги в обороне города А. М. Кныш был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; ЦАМО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 755.

КОВАЛЕВ Александр Денисович, родился в 1897 г. в д. Минченки Витебской губернии, подполковник, заместитель начальника отдела контрразведки СМЕРШ Волжской военной флотилии. Член ВКП(б) с 1930 г. В РККА служил в 1918—1921 гг. В 1920—1921 гг. участвовал в борьбе с бандитизмом на Украине. В органах НКВД с 1928. С декабря 1942 г. А. Д. Ковалев служил в должности заместителя начальника ОКР ВВФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 26/Н от 28 сентября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Подполковник Ковалев лично принимал участие в аресте нескольких лиц, проводивших враждебную работу среди личного состава ВВФ, и предотвратил несколько случаев дезертирства. Позже, в чине полковника, возглавлял ОКР СМЕРШ Днепровской военной флотилии.

Уволен в запас в 1951 г.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 723; Христофоров В. С., Черепков А. П., Хохлов Д. Ю. Контрразведка ВМФ СССР. 1941—1945. — М., 2015.

КОЗЛОВ Антон Давыдович, родился в 1897 г., краснофлотец, печник Сталинградского флотского полужипажа Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1922 гг. воевал в Крыму.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». А. Д. Козлов являлся активным участником восстановления Сталинграда и строительства флагманского командного пункта ВВФ. Он исполнял дневные задания начальника на 180—210% и вывел бригаду печников на строительстве ФКП на одно из первых мест.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КОЗЛОВ Владимир Павлович, родился в 1925 г. в г. Астрахань, краснофлотец, старшина группы водолазов отряда аварийно-подводных работ № 3 Донского фронта. В РККА с 1943 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 марта 1944 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В. П. Козлов выполнял задание по разгрузке баржи № 863, затонувшей в период Сталинградской битвы вместе с большим количеством боеприпасов. Он умело ориентировался под водой и быстро находил занесенные песком снаряды, увлекая своим примером остальную группу водолазов.

Краснофлотец Козлов перекрывал все нормы пребывания под водой, работая по 15—16 часов в сутки. Лично им было извлечено со дна около 1500 ящиков со снарядами.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686043. Д. 24.

КОЗЛОВ Петр Васильевич, родился в 1899 г., капитан парохода «Капитан Рачков» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период Сталинградской битвы, в момент нападения вражеской авиации, ка-

питан Козлов сумел вывести судно из-под обстрела и бомбардировки. В результате к месту назначения благополучно были доставлены более 1 тыс. бойцов и командиров и 200 т военного груза. Как опытный судоводитель и один из лучших капитанов Нижней Волги П. В. Козлов обеспечивал выполнение экипажем судна плана перевозок более чем на 100%.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

КОЗЛОВ Сергей Михайлович, родился в 1913 г., старший такелажник аварийно-судоподъемной группы № 18 1-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г. Имел ранение, полученное на Ленинградском фронте.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». С. М. Козлов работал старшим такелажником на подъеме потопленных на Волге сухогрузных судов и обеспечил в мае – сентябре 1943 г. успешный подъем 29 сухогрузов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КОЛЕСОВ Аркадий Константинович, родился в 1888 г. в с. Кадницы Нижегородской губернии, капитан теплохода «Красное знамя» пароходства «Волготанкер». Член ВКП(б). Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1900 г. Участник Гражданской войны. В 1918 – 1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Весной 1943 г. теплоход «Красное знамя» с баржей «Унжа», груженной 8500 т нефти, совершал рейс Астрахань – Куйбышев. Теплоход «Красное знамя» под командованием А. К. Колесова без остановок прошел все заминированные участки фарватера. Важный груз к месту назначения был доставлен в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

КОЛЛЕГОВ Владимир Карпович, родился в 1912 г., старшина комендоров бронекатера № 31 дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В августе 1942 г. батареи бронекатеров прикрывали огнем переправу через Волгу, удачно отбивая атаки немецких самолетов. По быстроте изготовления, точности данных для стрельбы и также точности самой стрельбы в батарее из 5 орудий лучшим считалось орудие В. К. Коллегова. Как правило, его орудие вело пристрелку по цели.

12 сентября 1942 г. орудие Коллегова, во время пристрелки, третьим снарядом поразило вражеский танк на дистанции 8 тыс. м. В этот день было подбито 4 танка, уничтожено и частично рассеяно до 2 рот пехоты противника.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

КОЛОБОВ Андрей Павлович, родился в 1884 г., участник Гражданской войны и обороны Царицына, капитан баркаса «Стешин» (переименован в «Капитан Заградцев») Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. С 23 августа 1942 г. баркас «Стешин» под командованием А. П. Колобова непрерывно работал на переправах, доставляя боеприпасы фронту.

В конце августа и начале сентября судно осуществляло переправу в районе Винновки. Когда противник захватил Винновку, Акатовку и Латошинку баркас оказался запертым в Шадринском затоне, поскольку выход из него находился под огнем противника. Более недели баркас «Стешин» простоял в затоне, в то время как на других переправах не хватало тяги. Капитан Колобов решил вывести судно любой ценой. Катер буксировал 2 парома, и на его борту находилось 20 бойцов. При выходе из затона судно попало под сильный обстрел противника. Один боец был убит и другой ранен. Капитану Колобову умелым маневром удалось вывести караван из-под обстрела. На другой день судно уже работало на стalingradских переправах.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

«КОЛХОЗНИК» («Петр Капитонович Ушаков», до 1912 г. – «Мануфактур-советник», с 1912 г. до 1936 г. – «Ермак»), пассажирский пароход Нижне-



Волжского речного пароходства. Год постройки: 1907 г. Место постройки: Воткинский казенный завод в пос. Воткинский Завод Сарапульского уезда Вятской губернии. Технические характеристики: водоизмещение – 962 т; длина – 82,30 м; ширина – 8,84 м; ширина габаритная – 17,98 м; силовая установка – 1100 и. л. с.; пассажироместимость – 461 чел. Пароход прошел капитальный ремонт в 1931 г. В 1936 г. был переименован в «Колхозник». С 1939 г. – в составе Нижне-Волжского речного пароходства.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. числился в составе Волжской военной флотилии в качестве пассажирского парохода, выполнял военные и народно-хозяйственные перевозки, транспортировал военных и раненных.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан – Н. Н. Петров; 1-й помощник капитана – В. Д. Мушников; 3-й помощник капитана – А. М. Борисов; механик – П. А. Ильинский; 1-й помощник механика – П. А. Буянов; 2-й помощник механика – П. Ф. Лебедев; 3-й помощник механика – И. М. Шилин. Пароход выведен из эксплуатации в 1959 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Транспорты // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: <http://sovnavy-ww2.ho.ua/transports/kolh.htm#kolh>.

КОЛЧИН Евгений Семенович, родился в 1904 г. в Пятигорском округе Терской области, капитан 2-го ранга, начальник оперативного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1921 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. капитан 2-го ранга Колчин награжден орденом Красного Знамени. В период боевых действий флотилии капитан 2-го ранга Колчин проявил себя смелым и решительным офицером. Он всегда давал верную оценку



складывавшейся обстановке, способствуя правильной расстановке сил ВВФ, самостоятельно разрабатывал операции по переправам и прорыву катеров с севера в район р. Ахтуба, способствовал своевременному доведению боевых задач до частей и контролировал их выполнение. Е. С. Колчин бывал во взаимодействующих общевойсковых частях и нацеливал их командиров на более активное взаимодействие с кораблями ВВФ.

Так, в условиях массированной бомбардировки противником заводской части Сталинграда он организовал взаимодействие 680-го железнодорожного батальона с 62-й армией и установил связь батареи со штабом ВВФ. Капитан 2-го ранга Колчин за участие в битве на Волге был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

В кампанию 1943 г. он организовал оперативный контроль за быстрым и точным выполнением всех приказов командующего ВВФ. В условиях растянутого более чем на 1 тыс. км театра действий он обеспечил боевое управление всеми соединениями флотилии. Такая четкая работа оперативного отдела ВВФ способствовала осуществлению нефтеперевозок — главной на тот момент задачи флотилии.

За успешные действия в кампанию 1943 г. Е. С. Колчин был награжден орденом Отечественной войны I степени. Позже он продолжил службу в Краснознаменной Днепровской военной флотилии в должности начальника оперативного отдела. Приказом войскам 1-го Белорусского фронта № 147/Н от 2 августа 1944 г. был награжден вторым орденом Красного Знамени за разработку ряда десантных операций на Бобруйском и Пинском направлениях. За подвиг, совершенный уже в конце войны, капитан 2-го ранга Колчин был награжден орденом Нахимова II степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 600, 595, 723, 755, 769, 1262; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1352.

КОЛШИНСКИЙ Павел Иванович, родился в 1873 г. в г. Дубовка Царицынского уезда Саратовской губернии, капитан катера «Тринадцатый» Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В ночь на 15 сентября 1942 г. катер «Тринадцатый» подвергся минометному обстрелу во время операции по уничтожению группы засевших в центре Сталинграда вражеских автоматчиков. От прямого попадания мины судно начало тонуть. Капитан П. И. Колшинский сумел спасти катер с буксируемым им дощаником № 0143, доведя их до левого берега.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КОМАРОВ Алексей Андреевич, родился в 1912 г. в г. Санкт-Петербург, капитан 3-го ранга, начальник штаба 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 5/Н от 13 марта 1943 г. награжден орденом Отечественной войны I степени. С первых дней обороны Сталинграда А. А. Комаров командовал дивизионом канонерских лодок, боролся с минной опасностью на Волге.

По неполным данным, огнем артиллерии дивизиона канлодок под его командованием было уничтожено и подавлено 6 танков, 17 автомашин, 6 дзотов, 2 блиндажа, 2 самолета, 11 артиллерийских батарей, 4 артиллерийских орудия, 6 минометных батарей, 2 шестиствольных миномета, 6 одноствольных минометов, 3 минометные точки, 29 огневых точек, 1 склад с горючим, до 3 батальонов пехоты. Подбито 3 танка, 8 автомашин, рассеяно до 2 полков пехоты, 80 танков, 70 автомашин с пехотой и боеприпасами.

С января 1943 г. и до ликвидации войск противника под Сталинградом капитан 3-го ранга Комаров командовал Сталинградской оперативной группой кораблей ВВФ. За этот период, также по неполным данным, было уничтожено 13 автомашин, 3 повозки с военным имуществом, 1 наблюдательный пункт, 1 шестиствольный миномет, более 2 рот пехоты противника, 1 склад с боеприпасами, 1 узел сопротивления, 2 дзота, 4 блиндажа. Было рассеяно и частично уничтожено скопление автомашин, более 4 взводов пехоты.

А. А. Комаров имел ряд благодарностей от командования. Позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 г. он был награжден орденом Красного Знамени.

В кампанию 1943 г. А. А. Комаров возглавлял штаб 2-го боевого района ВВФ на Волге и сумел организовать четкую работу штаба по борьбе с минной опасностью на реке. Он организовал и обеспечил взаимодействие 2-й бригады траления ВВФ с частями Красной Армии и пароходством «Волготанкер», что в значительной мере способствовало бесперебойному движению нефтепродуктов. За лето 1943 г. бригадой было уничтожено и обезврежено 254 мины противника и ликвидировано 64 минные банки. Во 2-м боевом районе ВВФ не было ни одного случая подрыва караванов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 791; Ф. 21. Оп. 2. Д. 33.

«КОМИНТЕРН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1897 г. Силовая установка мощностью 900 л. с.

В период Сталинградской битвы выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, буксировал баржи с нефтепродуктами. Капитан — А. И. Гарин, механик — А. Д. Орлов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 сентября 1943 г. были награждены: механик А. Д. Орлов — орденом «Знак почета»; 1-й помощник механика М. К. Домин — медалью «За боевые заслуги»; 1-й штурман Н. И. Поносков — медалью «За боевые заслуги». По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в апреле 1955 г.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КОМИССАРОВ Геннадий Николаевич, родился в 1916 г., краснофлотец, слесарь Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В РККА с 1938 по 1940 г. В ВМФ с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден

медалью «За боевые заслуги». Г. Н. Комиссаров выполнял работу по опрессовке сваренных труб. Он сумел при отсутствии специальной аппаратуры и арматуры высокого давления безаварийно провести все работы, дав тем самым возможность бесперебойно выполнять все последующие операции. Работая по 20 и более часов в сутки и добиваясь не менее 250% производительности труда, краснофлотец Комиссаров четко и досрочно выполнил все задания командования.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«КОММУНИСТКА» (до 1918 г. — «Княгиня»), товаро-пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1899 г. Место постройки:



ки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: длина — 80,83 м; ширина — 9,30 м; ширина габаритная — 17,23 м; осадка — 1,60 м; силовая установка мощностью 900 и. л. с.; скорость — 18 км в час. С 25 июля 1942 г. пароход был зачислен в состав Волжской военной флотилии в качестве пассажирского парохода, выполнял военные и народно-хозяйственные перевозки. Капитан — И. А. Мишин; механик — В. П. Лубянкин.

Пароход стал одной из первых жертв минной войны на Волге. 8 августа 1942 г. он подорвался на mine в районе х. Старицкий на Нижне-Крымском перекате. Вместе с судном погибли: кочегар А. С. Блодинов; кочегар М. С. Блодинов; матрос Ф. И. Захаров; буфетчица В. А. Конанчук; судовой врач Е. Коробова; рулевой Ф. Г. Федоров; 2-й помощник механика М. С. Куприн; матрос А. И. Лазарев; матрос И. Ф. Леонторов; масленщик И. Ф. Майоров; матрос С. Я. Масленников; матрос В. Н. Милованов; рулевой И. П. Милованов; матрос Ф. А. Палачев; кок А. Палачева; кочегар М. С. Поздняков; масленщик А. В. Прытков; проводница А. А. Сусликова; 2-й штурман П. К. Тужилкин; 3-й помощник механика В. П. Хохлов; кочегар В. С. Чемоданов; кочегар Г. В. Чемоданова.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования капитан Н. И. Мишин Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. был награжден орденом Красного Знамени.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Вспомогательные суда // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/transports/typ_rad.htm#kommka.

«КОМПОЗИТОР БОРОДИН» (до 1913 г. — «Чистополец», до 1918 г. — «Иван Сусанин») товаро-пассажирский пароход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1905 г. Место постройки: Воткинский казенный завод, пос. Воткинский Завод Сарапульского уезда Вятской губернии. Технические характеристики: длина — 68,88 м; ширина — 7,92 м; ширина габаритная — 16,10 м; осадка в грузу — 1,42 м; силовая установка — 480 и. л. с.; экипаж — 28 чел.; скорость — 15 км в час.

Судно прошло капитальный ремонт в 1932 г. Весной 1942 г. пароход был причислен к Главному военно-са-



нитарному управлению РККА, получив наименование санитарно-транспортное судно № 56 (СТС-56). Капитан — Д. Ф. Чевес, начальник санитарного транспорта — К. И. Горшкова.

24 августа 1942 г. судно следовало из Сталинграда в Камышин, имея на борту свыше 700 раненых бойцов. В районе Ахтубинского переката напротив с. Рынок судно попало под обстрел танковых орудий и минометов противника, а позже было атаковано и с воздуха. В итоге пароход затонул. Погибло более 400 чел. из числа раненых и медперсонала. Вместе с ними погибла начальник санитарного транспорта К. И. Горшкова. Погибли члены экипажа: кочегар С. М. Ефимов; лоцман В. П. Марфин; масленщик А. А. Смирнов; матрос Е. А. Смирнова; 1-й помощник капитана Н. В. Стрежнев; механик С. П. Харитонов.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

КОНДАКОВ Николай Федорович, родился в 1913 г. в г. Саратов, помощник механика баркаса «Наблюдатель» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». Н. Ф. Кондаков, выполняя задание НКВД, бесстрашно 6 суток нес вахту у машин судна.

В ночь на 19 сентября 1942 г. баркас, перевозивший группу раненых бойцов через Волгу, попал под сильный минометный огонь противника и вышел из строя. Несмотря на полученную контузию, Н. Ф. Кондаков в одиночку устранил повреждения в машинном отделении, что позволило доставить раненых к месту назначения.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КОНДРАШОВ Петр Иванович, родился в 1914 г. в г. Тула, старший техник-лейтенант, интендант по снабжению топливного отделения Сталинградской военной базы Волжской военной флотилии. В РККА с 1935 г. Член ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За отвагу» за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595.

КОНОНОВ Михаил Иванович, родился в 1906 г., помощник капитана парохода «Кузнец».

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За отвагу». Когда в первый же день интенсивной бомбардировки Сталинграда почти вся команда парохода «Кузнец»

покинула судно, помощник капитана М. И. Кононов остался на своем посту.

8 сентября 1942 г. пароход «Кузнец» (с обновленной командой) получил задание отбуксировать понтонный мост из района Купоросного в центральную часть города. М. И. Кононов самостоятельно, под минометным огнем врага, нес вахту и блестяще выполнил задание. Это судно под командованием А. С. Ананичева и М. И. Кононова вывело из-под огня множество судов.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КОПЕЙКИН Петр Алексеевич, родился в 1914 г., такелажник 7-го аварийно-судоподъемного отряда Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». П. А. Копейкин организовал подготовку такелажа и безаварийный подъем 11 судов, потопленных на Волге. Большая часть этих судов была возвращена в эксплуатацию.

Ист.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 21, 27.

КОРДУНЕР Лазарь Исаакович, родился в 1901 г. в г. Винница Подольской губернии, в феврале—августе 1942 г. — директор судостроительного завода № 264



(«Судоверфь») в Сталинграде, инженер-полковник, лауреат Сталинской премии I степени (1943). В 1920—1922 гг. Л. И. Кордунер являлся завхозом губернской военно-инженерной дистанции (г. Николаев). В 1923 г. обучался в Николаевском судостроительном институте, в 1923—1930 гг. — техник, начальник техническо-производственного отдела завода № 198 (Николаевский государственный завод им. товарища

А. Марти, г. Николаев). В 1930—1936 гг. трудился в должности заместителя начальника кузнечного цеха и в должности главного механика Харьковского тракторного завода. В 1936—1937 гг. — главный инженер Коломенского машиностроительного завода. В 1937—1938 гг. Л. И. Кордунер являлся директором Сталинградского тракторного завода. В 1938—1940 гг. был главным механиком завода пишущих машинок в Ленинграде, а с 1940 г. и по сентябрь 1941 г. вновь находился в Харькове на должности главного инженера ХТЗ.

В сентябре—октябре 1941 г. Харьковский тракторный завод был эвакуирован в Сталинград на площади завода № 264 («Судоверфь»). Там с октября 1941 г. по февраль 1942 г. Л. И. Кордунер трудился в должности главного инженера, а с февраля 1942 г. по 1943 г. был директором «Судоверфи». Л. И. Кордунер сыграл в этот период важную роль в выполнении заводом правительственного задания по выпуску бронекорпусов танка Т-34. Под его руководством коллективу завода № 264 удалось обеспечить среднемесячный выпуск бронекорпусов в размере 200—300 штук.

В 1943 г. Наркомат танковой промышленности отозвал Л. И. Кордунера в Москву и назначил его главным инженером Уральского танкового завода им. И. В. Сталина (завод № 183).

Лит.: Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

КОРЖОВ Степан Николаевич, родился в 1894 г. в сл. Бузиновская Второго Донского округа Области

Войска Донского, участник Гражданской войны, воевал в Первой Конной армии, капитан буксира «Колыма» 23-го отдельного легкопереправочного парка.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом буксир «Колыма» под командованием С. Н. Коржова в любое время дня и ночи безаварийно буксировал паромы.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274.

КОРОБЦОВ Василий Филиппович, родился в 1920 г. в г. Киев, старшина 1-й статьи, командир отделения рулевых канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г. Кандидат в члены ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Старшина 1-й статьи Коробцов принимал участие в обороне Сталинграда с 23 августа 1942 г. и до окончательного разгрома врага, являясь старшиной корректировочного пункта канонерской лодки «Усыскин» ВВФ.

В боях В. Ф. Корбцов проявил мужество и храбрость, так как постоянно возникала необходимость выдвигать наблюдательный пост на передовую линию. На нем как на старшине корректировочного пункта постоянно лежала ответственность за производство предварительного выбора и разведки наблюдательного поста. При непосредственном участии В. Ф. Коробцова канлодка «Усыскин» произвела до 200 артиллерийских стрельб, израсходовав при этом около 5 тыс. снарядов. Было уничтожено 20 танков, свыше 40 автомашин, 4 самолета; подавлено и уничтожено свыше 20 артиллерийских и минометных батарей противника, рассеяно и частично уничтожено свыше 2 полков пехоты.

20 мая 1943 г. старшина 1-й статьи Коробцов был награжден медалью «За оборону Сталинграда». До окончания Великой Отечественной войны приказом командующего Днепровской военной флотилии Черноморского флота № 4/Н от 23 июля 1944 г. его наградили орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, Д. 722, Д. 755.

КОРОЛЕВ Петр Дмитриевич, родился в 1911 г. в ст. Хомутовская Области Войска Донского, старшина 1-й статьи, боцман бронекатера № 51 3-го дивизиона бронекатеров 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден медалью «За отвагу». 20 ноября 1942 г. бронекатер № 51 получил приказание доставить боезапас в район завода «Красный Октябрь». В условиях трудной ледовой обстановки, под минометным и артиллерийским огнем, в 3 отсеках катера открылась течь. Ему стала угрожать опасность, и выполнение задания было поставлено под угрозу. Боцман Королев стал ведром вычерпывать воду из отсеков, чем обеспечил плавучесть катера и тем самым доставку боеприпасов защитникам Сталинграда.

В следующий раз, при выполнении боевого задания катер снова попал под сильный огонь противника. Несколько членов команды получили ранения. П. Д. Королев сумел сохранить бронекатер от повреждений, умело маневрируя среди льдин, разрывов мин и снарядов.

В том же ноябре катер выполнял задание по доставке боеприпасов для 13-й гвардейской дивизии и вывозу раненых из ее расположения. Боцман Королев на себе вынес с берега 16 раненых бойцов и командиров с оружием.

Следующий подвиг П. Д. Королев совершил при выполнении задания по доставке грузов на правый берег

Волги. Под обстрелом он с футштоком стоял на палубе и измерял глубину, чем обеспечил проход катера к Сталинграду.

До окончания Великой Отечественной войны П. Д. Королев был удостоен 2 высоких правительственных наград. Приказом командующего Азовской военной флотилией Черноморского флота № 25/Н от 27 декабря 1943 г. он был награжден орденом Красной Звезды за операции на Крымском полуострове. Позже приказом командующего Дунайской военной флотилией Черноморского флота № 16/Н от 29 сентября 1944 г. его наградили орденом Отечественной войны I степени за участие в высадке десанта на р. Дунай.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 729, 784, 1003.

КОРОТЕНКО Василий Георгиевич, родился в 1910 г., мичман (позже произведен в лейтенанты), кандидат в члены ВКП(б), командир бронекатера № 63 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Бронекатер № 63, которым командовал В. Г. Коротенко в период обороны Сталинграда, был широко известен командованию. Он доставлял войскам боеприпасы и продовольствие.

С 28 сентября 1942 г. каждую ночь бронекатер совершал рейсы с левого берега от переправы № 1 на правый берег к заводу «Красный Октябрь». К концу осени 1942 г. бронекатер В. Г. Коротенко имел 45 боевых выходов, им было отбито 30 воздушных атак, конвоировано 36 транспортов, перевезено 223 раненых, 7 т боеприпасов, 4 т продовольствия. За это время катер прошел 2261 км. 2 октября 1942 г. бронекатер подавил своим огнем минометную батарею противника.

В конце 1942 г. приказом войскам Сталинградского фронта № 141/Н от 29 декабря 1942 г. лейтенант В. Г. Коротенко был награжден орденом Красного Знамени. К этому времени бронекатер № 63 имел 80 боевых выходов, им было пройдено 5800 км, отбито 40 воздушных атак противника, конвоировано еще 9 транспортов, которые все дошли до базы. В боях за Сталинград бронекатер уничтожил 5 пулеметных точек, 1 минометную батарею, 2 артиллерийские батареи, 20 чел. живой силы противника и 1 противотанковую пушку. Бронекатер продолжал подвозить войска, боеприпасы и продовольствие, работая на переправе 62-й армии в районе завода «Красный Октябрь», а также эвакуировать раненых. Всего им было переправлено: 7686 бойцов и командиров, 96 т боеприпасов, 95 т продовольствия, 40 пулеметов, 200 противотанковых ружей. Эвакуировано 4388 раненых.

Под командованием В. Г. Коротенко было проведено 3 операции по доставке боеприпасов для 138-й стрелковой дивизии. Бронекатеру пришлось с боем прорываться через участок, занятый противником, подавляя пулеметные точки врага.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

КОРСУНОВ Михаил Иванович, родился в 1900 г. в с. Капустин Яр Астраханской губернии, управляющий Волго-Каспийским государственным рыбопромышленным трестом НКРП СССР с октября 1939 г. по февраль 1943 г. Трудиться начал в 1913 г. в механических мастерских Григорьяна в Баку, сначала учеником, затем подручным токаря по металлу. В 1915–1917 гг. — рабочий по двору в с. Капустин Яр. В 1917 г. переехал в с. Самосделка Астраханской губернии, где до лета 1918 г. работал секретарем сельисполкома. Затем вернулся в

Капустин Яр, до весны 1919 г. — сотрудник политотдела, сотрудник Чрезвычайной комиссии (ЧК), ответственный секретарь волостного комитета РКП(б).

В 1919–1924 гг. находился на службе в РККА, прошел путь от рядового красноармейца до начальника разведотдела дивизии, одновременно (с 1923 г.) — вольнослушатель на рабфаке в г. Баку. В 1926–1929 гг. был студентом электромеханического отделения Азербайджанского политехнического института, в 1929–1931 гг. — студентом рыбохозяйственного отделения того же института.

В 1931 г. М. И. Корсунов уже на работе в Азербайджанском рыбтресте, ответственный инструктор морского глубьевого лова. В мае 1931 г. был назначен директором Азербайджанской научной рыбохозяйственной станции, в июне 1932 г. стал начальником сектора реконструкции и производства Южно-Каспийского рыбопромышленного объединения, в ноябре 1932 г. — начальник сектора добычи Всекаспийского института рыбного хозяйства. В 1933–1938 гг. М. И. Корсунов занимал должность заместителя управляющего Дагестанским рыбным трестом, в 1938 г. стал заместителем управляющего ВКТ.

С октября 1939 г. и по февраль 1943 г. — управляющий Волго-Каспийским государственным рыбопромышленным трестом.

Ист.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

«КОТОВСКИЙ» (до 7 октября 1942 г. и с 12 ноября 1943 г. — «Память Котовского»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный япароход Верхне-Волжского речного пароходства «Память Котовского». Год постройки: 1937 г. Место постройки: завод № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР, он же — «Красный металлист») в г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение — 250 т; длина — 59,7 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,05 м; осадка — 1,0 м; силовая установка: паровая машина мощностью 460 л. с.; топливо — 75 т мазута; скорость хода — 9 узлов; дальность плавания — 4100 км; экипаж — 52 чел.

Первоначально пароход находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. 2 октября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение — 2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм. 7 октября 1942 г. РКЛ «Котовский» была передана в состав ВВФ. Выполняла задания по противовоздушной обороне. В апреле — ноябре 1943 г. обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 11 марта 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 12 ноября 1943 г. судно было



возвращено речному пароходству с прежним названием «Память Котовского» и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

В 1963 г. буксирный пароход «Память Котовского» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

КОЧЕНИН Федор Гаврилович, родился в 1906 г. в Нижегородской губернии, начальник Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Трудовую деятельность начал в 1918 г. чистильщиком котлов и молотобойцем в Нижнем Новгороде.



В 1921–1922 гг. Ф. Г. Коченин трудился кочегаром на пароходе «Борец за свободу». С 1922 по 1925 г. был молотобойцем и поселковым уполномоченным в Нижнем Новгороде. В период 1925–1936 гг. работал кузнецом в затонах нижегородских (горьковских) заводов им. К. Маркса и им. 25 Октября.

В 1935 г. за инициативу в развитии стахановского движения Ф. Г. Коченин был удостоен ордена Трудового Красного Знамени. В 1936 г. он поступил на учебу в Ленинградскую академию водного транспорта, однако не закончил обучения, так как в 1938 г. был отозван из академии и поступил в распоряжение Народного комиссариата водного транспорта СССР.

Приказом наркомата в марте того же 1938 г. его назначили начальником НВРП, управление которого располагалось в Сталинграде. На этой должности он проработал до марта 1943 г. Таким образом, Ф. Г. Коченин возглавлял пароходство в течение всего периода Сталинградской битвы.

Летом 1942 г. в городе была создана оперативная группа во главе с уполномоченным ГКО и народным комиссаром речного флота СССР З. А. Шашковым. На группу было возложено руководство работой речного транспорта в районе Астрахань — Саратов. В ее состав вошел и начальник НВРП Ф. Г. Коченин, который с 29 августа 1942 г. отвечал за обеспечение работы переправ, что стало одной из главных задач НВРП.

Ист. и лит.: ЦДНИВО. Ф. 113. Оп. 10. Д. 980; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

КОШЕЧКИН Константин Васильевич, родился в 1911 г. в х. Букатин Царевского уезда Астраханской губернии, механик катера «Четвертый» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В первые дни налетов вражеской авиации на Сталинград катер «Четвертый» находился на ремонте. Вся машинная команда состояла из практикантов — учащихся школы ФЗО. В связи с эвакуацией школы команда была снята с судна. Механик К. В. Кошечкин в одиночку закончил ремонт машины. Судно в срок приступило к работе.



27 августа 1942 г. катер, имевший на борту 150 раненых бойцов, на середине реки оказался между двумя понтонами с горящей нефтью. В этот момент машина встала, и судно потеряло ход. К. В. Кошечкин быстро восстановил работу машины. Катер с людьми был спасен от гибели.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КОШЕЧКИН Николай Федорович родился в 1913 г., механик катера «Комсомолец» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». С 23 августа 1942 г. катер «Комсомолец» работал на перевозке раненых бойцов и командиров Красной Армии. Благодаря работе механика Н. Ф. Кошечкина машины судна работали исправно. Он никогда не отходил от машин даже во время артобстрелов и бомбежек, обеспечивая ход катеру и спасая тем самым жизнь многим военнослужащим.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КРАВЦОВ Николай Николаевич, родился в 1925 г. в г. Астрахань, краснофлотец, водолаз отряда аварийно-подводных работ № 3 Донского фронта. В РККА с 1943 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 марта 1944 г. награжден медалью «За отвагу». Н. Н. Кравцов выполнял задание по разгрузке баржи № 863, затонувшей в период Сталинградской битвы вместе с большим количеством боеприпасов. Во время работы он демонстрировал образец выносливости и трудоспособности. Лично им было извлечено из-под воды 1250 ящиков со снарядами.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686043. Д. 24.

КРАСИЛЬНИКОВ Николай Васильевич, родился в 1888 г. в с. Чернопенье Костромского уезда Костромской губернии, капитан буксирного парохода «Орел» пароходства «Волготанкер». Член ВКП(б). Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1901 г. Участник Гражданской войны. В 1918–1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга.



В период Сталинградской битвы пароход «Орел» под командованием Н. В. Красильникова работал на подвозе грузов для фронта. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Награда была

вручена за рейс Астрахань — Батраки, которую пароход «Орел» совершал с баржей «Акагуи», грузенной 8 тыс. т бензина. Двигаясь через заминированные участки фарватера, караван прибыл к месту назначения досрочно, что дало возможность доставить фронту больше топлива.

Пароход «Орел» известен еще тем, что после окончания Сталинградской битвы он был первым судном, прибывшим с низовьев Волги в Саратов, буксируя загрузенную топливом баржу.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53.

«КРАСНАЯ СИБИРЬ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Пароход 1894 г. постройки, силовая установка мощностью 410 л. с.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин – Сталинград – Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов. Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан – Г. Т. Мальков; 1-й помощник капитана – А. И. Чупрунов; лоцман – М. И. Глупышев; лоцман – К. Я. Божанов; механики – П. Д. Шишлов, П. М. Галанин; 1-й помощник механика – К. М. Зайцев; 2-й помощник механика – П. Я. Люсицкий.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

КРАСНИКОВ Павел Тимофеевич, родился в 1900 г. в д. Пригородное Краснослободского уезда Пензенской губернии, старший политрук, военный комиссар отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань – Саратов. Член ВКП(б). В РККА в 1921–1922 гг. и с 1941 г.

С началом Великой Отечественной войны П. Т. Красников находился в рядах действующей армии. В 1941 г. он в должности военного комиссара бронепоезда имени Тельмана участвовал в боях на Изюм-Барвенковском направлении. Артиллерия бронепоезда сбила тогда 3 немецких самолета.

В 1942 г. он продолжил службу на Волге. Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. Его батальон участвовал в боях под Сталинградом и обеспечивал противовоздушную оборону караванов судов на Средней и Нижней Волге.

К концу сентября 1942 г. огнем батальона было сбито 9 самолетов противника. Успех во многом был обеспечен требовательностью и опытом его военкома.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

КРАСНОАРМЕЙСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД (см. Судоремонтный завод Красноармейский Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР).

КРАСНОВ Иван Никандрович, родился в 1886 г., старшина 2-й статьи, командир тральщика № 844 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с мая 1943 г. И. Н. Краснов пришел в ВМФ из речного флота по мобилизации. Имел благодарность от командира дивизиона за отличное выполнение боевого задания.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Как командир ТШ-844 он сумел добиться высокой организованности и дисциплины среди личного состава. При тралении минных банок на Волге в июне 1943 г. корабль под его командованием уничтожил 2 вражеские мины. Потерь среди личного состава не было. ТШ-844 занял первое место по боевой подготовке в отряде тральщиков ВВФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«КРАСНОГВАРДЕЕЦ» (до 12 апреля 1919 г. – «Шестой», до 25 марта 1933 г. – «Строгальщик»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход. Год постройки: 1895 г. Технические характеристики: водоизмещение – 240 т; длина – 56,0 м; ширина – 7,07 м; осадка – 1,2 м; силовая установка: паровая машина мощностью 380 л. с.; топливо – 45 т мазута; скорость хода – 9,1 узла; дальность плавания – 2500 км; экипаж – 52 чел.

Первоначально пароход находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. – в составе судов Народ-



ного комиссариата речного флота СССР. 1 октября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм). 8 октября 1942 г. РКЛ «Красногвардеец» была передана в состав ВВФ.

РКЛ выполняла задания по обеспечению безопасности судоходства от налетов немецко-фашистской авиации. 19 мая 1943 г. РКЛ «Красногвардеец» была передана в оперативное подчинение пароходству «Волготанкер». 26 мая 1943 г. на Волге в районе Яра Насонья лодка подорвалась на вражеской мине и затонула.

4 июня 1943 г. РКЛ «Красногвардеец» была исключена из списков Военно-Морского Флота.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. – Волгоград, 1967; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. – Волгоград, 2001; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. – Минск: Харвест, 2002; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

«КРАСНОФЛОТЕЦ», буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1891 г. Силовая установка мощностью 720 л. с. Капитан – Ф. Н. Чельшев, механик – А. И. Гундорин, комиссар – Д. А. Галышев.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, обслуживая Светлоярскую переправу и переправу у станции Татьяна. Он обеспечивал переброску войск, вооружения и боеприпасов на правый берег. В частности, с началом контрнаступления советских войск под Сталинградом, 11 ноября 1942 г., в период ледохода, на переправе у Светлого Яра пароход «Краснофлотец» принимал участие в переброске 13-го механизированного корпуса.

Капитан парохода «Краснофлотец» Ф. Н. Чельшев для перевозки тяжеловесной военной техники использовал баржу «Ржавка». После подкрепления ее палубы, она принимала до 40 автомашин с грузом и большое количество бойцов. Судно совершало по 12 рейсов в сутки. В сложной ледовой обстановке на Светлоярской переправе «Краснофлотец», изуродовав оба гребных колеса, работал до конца декабря 1942 г.



По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967. Речники в Сталинградской битве [Электронный ресурс] URL: <https://juliakey.livejournal.com>.

«КРАСНЫЙ ДАГЕСТАН» (до 1918 г. — «Морозов Константин»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-



Волжского речного пароходства. Год постройки: 1900 г. Место постройки: Звенигский затон в Вятской губернии. Технические характеристики: водоизмещение — 497 т; длина — 56,6 м; ширина — 7,4 м; осадка — 1,47 м; силовая установка: паровая машина мощностью 540 л. с.; топливо — 120 т угля; скорость хода — 9 узлов; дальность плавания — 2800 км; экипаж — 52 чел.

Первоначально пароход находился в подчинении НКПС и Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. 1 сентября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку (РКЛ). Оно получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм).

10 октября 1942 г. РКЛ «Красный Дагестан» была передана в состав ВВФ. 17 мая 1943 г. лодка погибла от взрыва вражеской мины в районе о. Гусиный. Погибли лоцман А. В. Курдин, лоцман В. М. Моргалев. 31 мая 1943 г. РКЛ «Красный Дагестан» была исключена из состава Военно-Морского Флота.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004.

КРАСОВИЦКИЙ Александр Романович, родился в 1914 г., старшина 2-й статьи, исполняющий обязанности командира 91-й группы 7-го отряда аварийно-судоподъемных работ Донского речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Старшина 2-й статьи Красовицкий отлично организовал судоподъемный отряд. Под его командованием было поднято более 10 единиц флота на Среднем Дону: дебаркадер № 72, брандвахта № 201, земснаряд № 9, катер № 21, суда «Симла», «Липецк», «Снайпер» и т. д.

Позже старший инженер-лейтенант, инженер центральной базы Экспедиции подводных работ особого назначения ВМФ Красовицкий актом Главного военно-речного управления НКРФ от 3 января 1945 г. был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1643.

КРАСТЫНЬШ Арнольд Янович, родился в 1916 г. в Лифляндской губернии, главный старшина, старшина батареи главного калибра канонерской лодки «Чапаев»

Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). С 1937 г. по 1940 г. служил в Латвийском флоте на сторожевом корабле «Вересайтес». С 1940 г. — в Рабоче-Крестьянском Военно-Морском Флоте. В 1941—1942 гг. в составе Латвийской гвардейской бригады участвовал в обороне Ленинграда, в бою получил контузию.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 5/Н от 13 марта 1943 г. награжден орденом Красного Знамени. Когда в августе 1942 г. А. Я. Крастыньш прибыл на канонерскую лодку «Чапаев» для прохождения дальнейшей службы, почти весь личный состав батареи главного калибра выбыл из строя в результате сильной бомбардировки противника. Главному старшине Крастыньшу за 2 дня удалось подготовить артиллеристов. 28 августа 1942 г. корабельная артиллерия уже вела огонь с открытой позиции по немецким войскам, прорвавшимся в с. Рынок. Первыми залпами был уничтожен 1 склад боеприпасов, уничтожена 1 автомашина с боезапасом и 2 с пехотой, подбито 2 танка, рассеяно и частично уничтожено скопление немецкой пехоты в с. Рынок. Работой артиллерии руководил А. Я. Крастыньш.

29 августа в том же районе был открыт огонь для поддержки наших наступающих частей. В ответ по канонерской лодке немцы начали ураганный минометно-артиллерийский обстрел. Несмотря на это, главный старшина Крастыньш продолжал управлять артиллерией главного калибра, в результате было уничтожено 4 автомашины с войсками, подбито 2 танка, рассеяно и уничтожено большое скопление войск. После занятия нашими войсками с. Рынок огонь был перенесен на Латошинскую рошу, где наблюдалось большое скопление техники и живой силы неприятеля. Там было уничтожено до 10 автомашин, 1 танк, уничтожено много солдат и офицеров.

Всего, по неполным данным, батареей главного старшины Крастыньша уничтожено 16 танков, более 100 автомашин с войсками и различными грузами, 3 шестиствольных миномета, 13 одноствольных минометов, 4 пушки, более 20 пулеметных точек, 8 рот и 15 взводов пехоты противника, 1 штаб немецких войск в Латошинке. Подбито и подавлено 12 танков, 2 шестиствольных миномета, 2 артиллерийские батареи, свыше 50 автомашин, 9 раз батарея рассеивала скопления танков, было разрушено более 20 дзотов и свыше 50 блиндажей.

Батарея получила 3 благодарности от командира оперативной группы советских войск в районе Рынка и Латошинки полковника С. Ф. Горохова. Главный старшина Крастыньш лично получил 2 благодарности.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595.

КРЕЙЦБЕРГ Владимир Яковлевич, родился в 1887 г. в г. Астрахань, механик теплохода «Красное знамя» пароходства «Волготанкер». Член ВКП(б). Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1902 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. теплоход «Красное знамя» с баржей «Унжа», грузной 8500 т нефти, двигались по маршруту Астрахань — Куйбышев. В. Я. Крейцберг обеспечил безостановочную работу механизмов. Механик целыми сутками беспрерывно находился на вахте, в результате чего фронту своевременно было доставлено топливо.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

КРИВОШЕЕВ Петр Ильич, родился в 1904 г. в с. Ново-Оботино Самарской губернии, инженер-майор, на-

чальник производственно-технического отделения инженерного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1932 г. с перерывом с 1937 по 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

После окончания Сталинградской битвы и боевой навигации 1943 г. инженер-майор Кривошеев провел большую работу по устройству инженерных сооружений на Волге и подъему боевых кораблей с реки с целью их погрузки на железнодорожные платформы для отправки к новым местам базирования. Несмотря на плохое состояние здоровья, П. И. Кривошеев лично руководил работами. Все задачи по устройству инженерных сооружений и отправке кораблей были выполнены в срок.

Позже инженер-майор Кривошеев был главным инженером строительства № 105 и обеспечил перевыполнение плана 1944 г. на 160% и сдачу всех объектов в эксплуатацию с оценкой «хорошо». За этот успех приказом командующего Днепровской военной флотилией № 12/Н от 31 августа 1945 г. его наградили орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1468.

КРИВОШЕИН Леонтий Гаврилович, родился в 1912 г., старший техник-лейтенант, прораб Московского отряда подъемно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1933 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Старший техник-лейтенант проявил себя при сооружении дюкера через р. Волга. Он работал на самом ответственном участке — строительстве подводной части дюкера. Он внес 5 рационализаторских предложений в отношении прокладки подводных траншей и укладки дюкера, что позволило сократить необходимое для производства работ время до 30%. Также был сэкономлен ряд дефицитных материалов (металлические тросы, лесоматериалы, горючее). Экономия в денежном выражении составила 120 тыс. рублей.

На последнем этапе работ Л. Г. Кривошеин руководил укладкой трубы, применив совершенно новый метод. Несмотря на отсутствие опыта, первая нитка трубопровода была протаскана за несколько часов в дневное время, при этом нормальное движение судов по Волге не прерывалось.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КРИВЦОВ Аркадий Иванович, капитан буксирного парохода «Сократ» пароходства «Волготанкер». На водном транспорте стал трудиться с 1914 г., начав с должности матроса на пароходе «Жигулевский завод».



Позже работал на пароходах «Соловей», «Самородок» и «Лев». Окончил Горьковский речной техникум. После работал в должности помощника капитана на пароходах «8-е февраля 1918 года» и «Аджаристан».

В 1936 г. А. И. Кривцов был назначен капитаном нефтевоза «Амур», а перед самой войной стал капитаном парохода «Сократ». Судно под его командованием в период Сталинградской битвы работало на переправах, доставляло нефтепродукты для

фронта. Во время рейсов огнем своих зенитных установок «Сократ» отбил 9 групповых воздушных атак противника, сбив при этом 5 самолетов.

23 ноября 1942 г. газета «Правда» опубликовала о парходе большую статью под названием «Пароход «Сократ» и его люди». 6 сентября 1943 г. за успешное выполнение заданий по перевозкам оборонных и народнохозяйственных грузов А. И. Кривцов Указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден орденом Ленина.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Перхитков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002.

КРИНОВ Всеволод Александрович, родился в 1909 г., капитан 2-го ранга, начальник штаба 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1927 г.



В Великой Отечественной войне В. А. Кринов участвовал с 22 июня 1941 г., находясь в составе Дунайской военной флотилии. В начале войны принимал участие в операции по прорыву мониторов в Измаил, оборонял Одессу, Николаев, Херсон и Кинбурнскую косу. 19 сентября 1941 г. в боях за остров Тендра в северо-западной части Черного моря получил тяжелое ранение.

В 1942 г. назначен начальником штаба 2-й БРК ВВФ. Принимал участие в Сталинградской битве. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. награжден орденом Красного Знамени.

В период битвы за Сталинград активно руководил боевой деятельностью бригады на огневых позициях при взаимодействии с 57-й армией. Деятельность бригады получила высокую оценку со стороны командующего 57-й армией генерал-майора Ф. И. Толбухина.

В боях капитан 2-го ранга Кринов много внимания уделял маскировке кораблей и огневых позиций, а также зенитной подготовке экипажей кораблей. В результате кораблями 2-й БРК было сбито 8 самолетов противника.

С окончанием навигации на Волге, зимой 1942/43 г., В. А. Кринов проявил себя как знающий моряк во время морского перехода кораблей бригады из Астрахани в Гурьев. В 1943 г. был награжден медалями «За оборону Одессы» и «За оборону Сталинграда».

С 1 мая 1944 г. В. А. Кринов находился в составе Краснознаменной Амурской военной флотилии в должности командира 1-й БРК. За непрерывную 17-летнюю службу в ВМФ Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 600, 785, 1096.

КРОШНЕВ Николай Иванович, родился в 1895 г., инспектор судоходной инспекции Астраханского участка водного пути.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Весной 1943 г. Н. И. Крошнев был командирован на участок Астрахань — Капитанский перекаат для обеспечения движения нефтекараванов по заминированным участкам и сложным перекаатам. Он вел решительную борьбу с простоями караванов и аварийностью, постоянно инструктировал работников обстановки и помогал им в работе.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КРУПИН Анатолий Семенович, родился в 1913 г. в г. Вятка, майор медицинской службы, начальник медико-санитарного отдела Волжской военной флотилии.

Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г. В начале Великой Отечественной войны сражался на Ленинградском фронте, награжден медалью «За оборону Ленинграда».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 24/Н от 20 сентября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В Волжскую военную флотилию он прибыл в 1943 г. в период активного минирования Волги противником. За время своей работы в должности начальника МСО ВВФ провел ряд профилактических мероприятий по предупреждению заболеваний, что способствовало выполнению флотилией боевых задач.

В 1943 г. А. С. Крупин организовал сеть лечебных учреждений, приблизив их к районам боевых операций ВВФ. Он и работники его отдела выезжали в части, помогая в эвакуации больных и раненых. Позже за организацию немедленной хирургической помощи раненым краснофлотцам и офицерам Краснознаменной Днепровской военной флотилии приказом войскам 1-го Белорусского фронта № 147/Н от 2 августа 1944 г. его наградили орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 723; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1352.

КРУТОВ Петр Петрович, родился 28 января 1904 г. в с. Терса Вольского уезда Саратовской губернии, капитан парохода «Волгодон» пароходства «Волготанкер». До



18 лет он жил с родителями и работал на селе. После смерти отца в 1922 г. П. П. Крутов пришел работать на водный транспорт. Начинал с матроса, затем был штурвальным и штурманом.

В 1939 г. стал капитаном и трудился на различных судах «Волготанкера» (на пароходах «Валерий Чкалов», «Волгодон», «Шиолковский»). В 1941 г. как и все речники Волги П. П. Крутов встретил Великую Отечественную войну.

В боевую навигацию 1942 г. НКРФ отмечало его за отличную работу. В межнавигационный период 1942/43 г. он принимал участие в уникальной «Ледовой операции» пароходства «Волготанкер» по снабжению фронта горячим в условиях зимы.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. он был награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. пароход «Волгодон» под командованием капитана Крутова совершил рейс Астрахань—Саратов, буксируя баржи «Аму-Дарья», «Инза» и «Маньч» с грузом нефтепродуктов в количестве 18 тыс. т. Груз был доставлен в место назначения точно в срок, несмотря на наличие заминированных участков, узость фарватера и больших габаритов веза.

Его работа отмечена рядом орденов и медалей. В 1950 г. капитану Крутову присвоено звание «Лауреат Сталинской премии». С 1957 по 1964 г. П. П. Крутов занимал должность капитана-наставника. Он внес большой вклад в дело продления навигации на Волге и вождения большегрузных составов.

В 1978 г. в Финляндии на верфи «Wartsila» был построен дизель-электроход смешанного плавания «река—море», который получил имя «Капитан Крутов».

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722; Битва за нефть. Решники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Капитан Крутов принимает поздравления // Водный транспорт. 2013. 15 июня. № 6 (12927).

КРУТЯКОВ Алексей Иванович, родился в 1913 г., механик парохода «Галактионов» Речного ава-

рийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии.

За участие в битве за Сталинград А. И. Крутяков был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Механик Крутяков принимал активное участие в спасении судов, пострадавших от боевых действий на Волге, и обеспечил бесперебойную работу механизмов при подъеме 10 затонувших судов общей грузоподъемностью 9 тыс. т.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КРЫСИН Петр Федорович, родился в 1909 г., инженер-майор, начальник Московского отряда подъемно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. Член ВКП(б). В ВМФ с 1935 г. Участник боев на оз. Хасан. В период Великой Отечественной войны инженер-майор Крысин первый раз особо отличился во время службы в гидротехнической группе Экспедиции подводных работ особого назначения.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды за укладку нефтепровода в зимних условиях на строительстве № 15 (прокладка нефтепровода с материка на о. Сахалин через Татарский пролив). В дальнейшем приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили вторым орденом Красной Звезды.

В этот период П. Ф. Крысин являлся начальником Московского отряда подъемно-технических работ РАСУ ВМФ. Он получил приказ наркома ВМФ СССР Н. Г. Кузнецова о выполнении срочного задания ГКО по прокладке нефтепровода через Волгу. Благодаря ему работы были закончены досрочно, при этом было сэкономлено около 600 тыс. рублей. Кроме того, под руководством П. Ф. Крысина был применен такой метод прокладки нефтепровода, который позволил не прерывать движения судов по Волге.

До окончания Великой Отечественной войны он получил его одну высокую правительственную награду. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 октября 1944 г. начальника отдела подводно-технических работ РАСУ ВМФ П. Ф. Крысина наградили орденом Отечественной войны II степени за работу по организации 26 мостоподъемных групп. Благодаря этим группам в срок была произведена расчистка судо-ходных пролетов на 13 мостах и поднято до 4 млн т металла.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 600; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 6.

КУВАРИН Василий Григорьевич, родился в 1885 г. в д. Устамя Нижегородского уезда Нижегородской губернии, механик парохода «Волгодон» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1900 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В межнавигационный период зимой 1942/43 г. механик Куварин организовал ремонт судна своими силами.

В начале навигации 1943 г. пароход «Волгодон» совершил рейс по маршруту Астрахань—Саратов с возом из 3 барж с грузом нефтепродуктов в количестве 18 тыс. т. Машины, механизмы и котлы парохода работали четко. Несмотря на трудные условия плавания, груз был доставлен в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

КУЗМИН Василий Николаевич, родился в 1924 г., кочегар баркаса «Узбек» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Южного фронта № 1/Н от 13 января 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В. Н. Кузмин во время работы на пароходе «Узбек» проявил мужество. Множество раз вместе с механиком судна под минометным и артиллерийским огнем врага совершал ремонт механизмов на ходу, обеспечивая тем самым бесперебойную работу судна по переброске боеприпасов, продовольствия и эвакуации раненых.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682257. Д. 21; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

«КУЗНЕЦ» (прежнее название — «Первый»), буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1882 г. Место постройки: завод Жу-



равлева, г. Рыбинск. Технические характеристики: водоизмещение — 386,3 т; длина — 54,70 м; ширина габаритная (с обводами) — 13,34 м; осадка — 1,10 м; силовая установка мощностью 400 л. с.; буксируемый груз — 4000–4200 т; скорость — 16 км в час; экипаж — 26 чел. В 1938 г. прошел капитальный ремонт с заменой котла. Капитан — А. С. Ананичев, механики — С. Н. Володин, Ф. П. Чемоданов.

В период Сталинградской битвы с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. числился в составе Волжской военной флотилии в качестве нефтевоза. Обеспечивал работу центральной переправы и переправ 62-й и 64-й армий, выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. были награждены члены экипажа: капитан А. С. Ананичев — орденом Красной Звезды; помощник капитана М. И. Кононов — медалью «За отвагу»; механик С. Н. Володин — медалью «За боевые заслуги»; кочегар М. П. Долинина медалью «За боевые заслуги».

Уже после войны по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в апреле 1964 г.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/tugs/typ_civil2.htm#kuznec.

«КУЗНЕЦКСТРОЙ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки 1867 г. Силовая установка мощностью 830 л. с.

В период Сталинградской битвы выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, буксировал баржи с нефтепродуктами, обеспечивал

транспортировку грузов и войск для Сталинградского и Донского фронтов.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — В. И. Камерин; штурман — Е. П. Кузнецов; 3-й штурман — Н. С. Шитов; механик — П. П. Беляев; 1-й помощник механика — В. Я. Савочкин.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. капитан судна В. И. Камерин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Судно выведено из эксплуатации в 1959 г.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КУЗНЕЦОВ Ермолай Тимофеевич, родился в 1898 г. в Балашовском уезде Саратовской губернии, член ВКП(б), старший лейтенант милиции, начальник Сталинградского речного отделения милиции.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». С начала боев в районе Сталинграда Е. Т. Кузнецов эффективно руководил оперативной работой. Организовал борьбу с мародерством на водном транспорте, сохранив от расхищения сотни тонн грузов: хлеба, мануфактуры, автопокрышек и т. д.

Под огнем противника он организовал эвакуацию 140 раненых бойцов и командиров Красной Армии, в течение 3 суток без отдыха проводил работу по спасению раненых и эвакуации мирного населения. Благодаря расставленным им заслонам на берегу Волги, органы речной милиции Сталинграда до конца навигации 1942 г. задержали до 65 дезертиров и подозрительных лиц.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КУЗНЕЦОВ Иван Александрович, родился в 1912 г. в д. Самсоновская Вологодской губернии, капитан-лейтенант, командир канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 54/Н от 22 октября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. 24 августа 1942 г. КЛ «Усыскин» первой в ВВФ открыла огонь прямой наводкой по танкам и мотопехоте противника, прорвавшимся к с. Рынок.

К октябрю 1942 г. канонерская лодка, которой командовал капитан-лейтенант Кузнецов, провела 80 боевых стрельб, выпустила более 1 тыс. снарядов, два раза оказывала огневую поддержку сухопутным частям Красной Армии при взятии с. Рынок. Прямыми попаданиями уничтожила 14 танков, 35–40 автомашин, 3 склада с боеприпасами и 2 цистерны с горючим. Были подавлены 1 артиллерийская батарея и наблюдательный пункт противника.

За участие в защите города И. А. Кузнецов был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Позже в чине капитана 3-го ранга он проходил службу в Краснознаменной Днепровской военной флотилии, где являлся начальником отдела боевой подготовки штаба флотилии. За успехи на этой должности Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

После штабной работы его назначили на должность командира 1-го дивизиона плавбатарей 1-й Бобруйской Краснознаменной бригады речных кораблей ДнВФ. В период боевых действий на р. Западный Буг в 1944 г. его дивизион поддерживал огнем наступающие части Красной Армии. Только с 25 октября по 3 декабря 1944 г. дивизион под командованием И. А. Кузнецова уничтожил 1 бронетранспортер, 2 автомашины, 2 минометные

батареи, до 200 солдат и офицеров противника, подавил 7 огневых точек.

Приказом командующего Краснознаменной Днепровской военной флотилией № 1/Н от 31 января 1945 г. награжден орденом Отечественной войны II степени. Сразу же после окончания Великой Отечественной войны приказом командующего ДнВФ № 5 от 14 мая 1945 г. за успешные действия плавбатарей на Берлинском направлении капитан 3-го ранга был награжден орденом Александра Невского.

Ист. и лит. ЦАМО, Ф. 33. Оп. 682525. Д. 159; ЦВМА, Ф. 3. Оп. 1. Д. 996, 1466, 1467; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

КУЗНЕЦОВ Николай Герасимович, родился в 1902 г. в д. Медведки Велико-Устюжского уезда Вологодской губернии, адмирал, народный комиссар Военно-Морского Флота СССР. Член ВКП(б). В ВМФ с 1919 г. Свой трудовой путь Н. Г. Кузнецов начал в 1917 г. рассыльным в Архангельском порту. Участвовал в Гражданской войне, служил в Северо-Двинской военной флотилии в 1919—1921 гг.



В 1923—1926 гг. Н. Г. Кузнецов являлся курсантом Ленинградского военно-морского училища им. М. В. Фрунзе. В 1926—1929 гг. служил вахтенным начальником, а затем помощником командира на крейсере «Червона Украина». В 1929—1932 гг. — слушатель Военно-морской академии. С 1932 г. Н. Г. Кузнецов был старшим помощником командира крейсера «Красный Кавказ», а в 1933—1936 гг. командовал крейсером «Червона Украина». В 1936—1937 гг. — военно-морской атташе и главный военно-морской советник республиканского правительства Испании. В 1938—1939 гг. командовал Тихоокеанским флотом.

В апреле 1939 г. Н. Г. Кузнецова назначили народным комиссаром Военно-Морского Флота СССР, а в июне 1940 г. присвоили воинское звание «адмирал». На посту наркома ВМФ СССР он пробыл весь период Великой Отечественной войны. Адмирал Кузнецов самое пристальное внимание уделял морским, речным и озерным флотилиям, подчеркивая их огромное значение для совместных действий с сухопутными войсками в случае войны. Накануне войны в составе ВМФ уже имелось несколько военных флотилий. С началом войны наркомат формирует и воссоздает новые.

27 октября 1941 г. в составе Военно-Морского Флота была создана Волжская военная флотилия, сыгравшая огромную роль в битве за Сталинград и в организации движения судов по Волге в период боевых навигаций 1942 и 1943 гг.

Большое внимание уделялось нефтеперевозкам, в деле которых с началом навигации 1943 г. снова складывалось угрожающее положение. ГКО требовал безусловного выполнения плана перевозок. 8 мая нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, нарком речного флота З. А. Шашков и новый командующий ВВФ контр-адмирал Ю. А. Пантелеев вылетели в Сталинград. Там были определены конкретные меры по обеспечению судоходства и борьбе с воздушно-минной опасностью.

За лето 1943 г. по Волге прошло 8 тыс. судов, доставивших для фронта более 7 млн т нефтепродуктов. Нарком Н. Г. Кузнецов еще дважды летал в Сталинград, а в августе отчитался перед Верховным Главнокомандующим И. В. Сталиным, который высоко оценил работу военных моряков.

Адмирал Кузнецов был награжден четырьмя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Ушакова I степени, орденом Красной Звезды. В 1945 г. ему присвоили звание Героя Советского Союза.

Лит.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923—1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов парходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Булатов В. Н. Адмирал Кузнецов. — М., 2009.

КУЗЬМЕНКО Анатолий Ефимович, родился в 1918 г., краснофлотец, командир отделения мотористов 1-го аварийно-судоподъемного отряда Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1939 г. В АСО-1 краснофлотец Кузьменко служит с декабря 1942 г.

За участие в битве на Волге его наградили медалью «За оборону Сталинграда». Выполняя приказ командования Сталинградского фронта по подъему железнодорожных паромов в декабре 1942 г., он проявил находчивость и инициативу при монтаже водоотливных агрегатов и их эксплуатации.

Позже приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. он был награжден медалью «За боевые заслуги». А. Е. Кузьменко обеспечил бесперебойное функционирование водоотливных средств при производстве судоподъема, работая в случае необходимости круглосуточно. Благодаря этому, успешно были проведены работы по подъему судов «Варлен», «Чкалов» и «Дубовка».

Ист.: ЦВМА, Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КУЗЬМИН Ефим Григорьевич, родился в 1875 г., механик баркаса № 49 аварийно-судоподъемного отряда Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ служил с июля 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Е. Г. Кузьмин был опытным водником. На баркасе № 49 он работал с 1926 г. Хорошо зная свою специальность, обучал молодые кадры.

Особо механик Кузьмин проявил себя в период наступления немецко-фашистских войск на Волгу. Во время тушения пожара на Камышинской нефтебазе, возникшего в результате вражеской бомбардировки, и операции по спасению судна для перекачки нефти (нефтемашинка), он сумел обеспечить бесперебойную работу механизмов баркаса. В период навигации 1943 г. Е. Г. Кузьмин принимал участие в работах по расчистке фарватера Волги от затонувших судов и подъему барж «Сура», «Военга», «Керженец». Он также участвовал в тушении пожара на товарной пристани в Сталинграде.

Ист.: ЦВМА, Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КУЛЕШ (КУЛЕША) Федор Кириллович, родился в 1920 г. в с. Христиновка Киевской губернии, лейтенант административной службы, начальник шифровального поста отдела связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Являясь начальником шифровального поста с самого начала Сталинградской битвы, лейтенант Кулеш (Кулеша) организовал надежную связь командования ВВФ с 35 корреспондентами.

В период активных действий вражеской авиации по минируванию фарватера Волги и боевого траления он обеспечил быструю обработку личным составом шифрованных телеграмм, содержавших сведения о местах минных постановок, о закрытии и открытии фарватеров

и т. д. Со второй половины мая и по октябрь 1943 г. личным составом поста под его командованием было обработано свыше 17 тыс. шифрованных телеграмм общей емкостью свыше 1 млн слов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

КУЛИКОВ Григорий Иванович, родился в 1883 г. в с. Кадышор Нижегородской губернии, капитан парохода «Киев» пароходства «Волготанкер». Трудовой путь на речном транспорте начал в 1902 г. Участник Гражданской войны, в 1918–1919 гг. воевал на реках Волге, Каме и Белой.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден орденом Отечественной войны II степени. С открытием навигации 1943 г. пароход «Киев» под командованием Г. И. Куликова работал на ответственных участках. Так, пароход «Киев» сделал 3 рейса через Северный Каспий и благополучно вывел из Гурьева в Астрахань 2 каравана нефтеналивных барж, а из Астрахани до пос. Батраки (Куйбышевская область) провел баржу «Пинега» с 9 тыс. т нефти.

Вся работа капитана Куликова была сосредоточена на решении задачи скорейшей доставки нефтепродуктов для фронта.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

КУЛЬЧИЦКИЙ Григорий Сергеевич, родился в 1909 г. в г. Ростов-на-Дону, ответственный редактор бассейновой газеты «Красный водник». В 1929–1930 гг. трудился счетоводом-табельщиком на заводе «Красный Дон» в Ростове-на-Дону. В 1930–1932 гг. являлся заведующим отделом и ответственным секретарем заводской газеты «Красный штурман», одновременно проходя учебу в вечернем газетном вузе. С 1932 по 1934 г. Г. С. Кульчицкий работал заведующим отделом газеты «Полундра» Азово-Донско-Кубанского бассейна (г. Ростов-на-Дону). В 1934 г. перешел на работу в редакцию газеты Доно-Кубанского речного пароходства «Доно-Кубанский большевик» ответственным секретарем и заместителем директора. С 1938 г. стал ответственным редактором бассейновой газеты «Красный водник».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. награжден орденом «Знак почета». Типография газеты «Красный водник» размещалась в Сталинграде. В период битвы пароход «Кузнец» эвакуировал ее на левый берег Волги в Красную Слободу. Помимо очередных номеров газеты, в типографии стали печататься листовки со сводками Совинформбюро, а также «боевые листки», которые в трудные дни обороны города вселяли в сердца волгарей уверенность в неизбежности победы.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 38 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КУПРИЯНОВА Антонина Емельяновна (на фото в центре), родилась в 1922 г., старшина 2-й статьи, командир тральщика ТШ № 611 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. В Военно-Морском Флоте с мая 1943 г., командовала единственным в ВВФ полностью женским экипажем.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 28/Н от 4 октября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги». По принятии ТШ № 611 А. Е. Куприянова организовала его ремонт, отработала боевую организацию экипажа, поставила на должную высоту дисциплину среди личного состава. Все боевые приказы командования выполнялись точно и в срок. Корабль успешно проводил траление в районе Быковы Хутора — Луговая Пролейка.



В сложных условиях 31 июля 1943 г. личный состав тральщика под командованием старшины 2-й статьи Куприяновой уничтожил на Волге вражескую мину. В состав экипажа «женского тральщика», помимо командира, входили А. Ф. Тарасова, Е. С. Пархачева, Т. И. Декалина, А. П. Шабалина, В. С. Чапова.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 723; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (рукопись). — Куйбышев, 1985; Плехов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И. В огне сталинградских переправ. 3-е изд. — Волгоград: Издатель, 2001.

КУРПЕКОВ Александр Алексеевич, родился в 1911 г., механик катера «Лейтенант Здоровцев» Нижне-Волжского речного пароходства. Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г.



А. А. Курпеков награжден медалью «За боевые заслуги».

17 сентября 1942 г. катер «Лейтенант Здоровцев», идя с группой раненых бойцов к левому берегу Волги, подвергся минометному обстрелу врага. Мина угодила в машинное отделение, разбила смазочный бак и перебила трубопровод. А. А. Курпеков организовал ручную смазку машины и обеспечил ее бесперебойную работу. Так катер был выведен из зоны огня, а раненые благополучно доставлены на берег.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

КУЧКИН Сергей Андреевич, родился в 1910 г. в г. Царицын Саратовской губернии. Заместитель начальника Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Свой трудовой путь в системе речного флота начал в 1925 г. учеником слесаря на Сталинградском судоремонтном заводе. В 1926–1929 гг. работал кочегаром на волжских судах, в 1929–1931 гг. — начальник пристани Балыклей.



С 1934 г. С. А. Кучкин на руководящей работе, отвечал за кадры в Сталинградском районном управлении речного транспорта (РУРТ), в 1939 г. был назначен заместителем начальника НВРП.

В период Сталинградской битвы являлся членом оперативной группы НКРФ, которую возглавил нарком речного флота СССР

З. А. Шашков. На группу было возложено руководство работой речного транспорта в районе Астрахань — Саратов. Одной из главных задач руководства НВРП стало обеспечение работы переправ. С. А. Кучкин руководил работой речников на участке Астрахань — Красноармейск. Он же отвечал за обеспечение судов всеми видами довольствия и укомплектования их командами.

Его участие в битве на Волге было отмечено медалью «За оборону Сталинграда». Позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. он был награжден орденом Красной Звезды.

В 1960 г. С. А. Кучкин был назначен на должность министра речного флота РСФСР. За свою деятельность на речном флоте СССР имел награды: три ордена Ленина, два ордена Трудового Красного Знамени, орден «Знак почета» и шесть медалей.

Лит: Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.



ЛАБАЗ — склад, помещение для хранения грузов.

ЛАБУТИН Иван Алексеевич, родился в 1905 г., капитан буксирного парохода «И. Д. Папанин» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Ранней весной 1943 г. речной буксирный пароход «И. Д. Папанин» под командованием капитана Лабутина совершил морской переход из Гурьева в Астрахань. По приказу командования ВВФ пароход с нефтеналивными баржами в установленный срок прибыл из Астрахани в Горький. В дальнейшем судно постоянно выполняло план нефтеперевозок, несмотря на то, что рейсы приходилось совершать по заминированным участкам Волги. Несколько раз пароход подвергался обстрелу авиацией противника, но капитан, каждый раз искусно маневрируя и применяя маскировку, уводил его из-под обстрела.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

«ЛАСТОЧКА», буксирный рейдовый пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1874 г. Место постройки: завод Шилова, г. Кострома. Технические характеристики: длина — 28,42 м; ширина габаритная — 5,34 м; осадка — 0,61 м; силовая установка — 80 л.с.; экипаж — 11 чел.

В период Сталинградской битвы пароход работал на центральной переправе и переправе 62-й армии. Во время бомбежки противником Красной Слободы 23 ноября 1942 г. погиб капитан парохода «Ласточка» И. И. Блохин. Его заменил помощник В. И. Крайнов. Вскоре он тоже пал смертью храбрых в одном из рейсов. После его гибели на капитанский мостик встал механик В. Д. Григорьев.

В период битвы на Волге пароход «Ласточка» перевез до 18 тыс. чел. и обеспечил транспортировку около 20 тыс. т грузов.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в 1973 г.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Библиотека корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).



ЛАТЫПОВ Шариф Гаплатянович, родился в 1915 г., старшина 1-й статьи, начальник поста минного наблюдения 7-го участка 2-го района службы наблюдения и связи Волжской военной флотилии. В ВМФ призван в 1942 г.

Как участник Сталинградской битвы Ш. Г. Латыпов был награжден медалью «За оборону Сталинграда». В боях за Сталинград получил легкое ранение. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден орденом Отечественной войны II степени.

Начальником поста минного наблюдения старшина 1-й статьи Латыпов был назначен с начала открытия навигации 1943 г. К концу навигации его пост засек постановку немецкой авиацией 22 мин.

Все началось в ночь на 29 апреля 1943 г., когда по всплескам и звукам падения Ш. Г. Латыпов заметил 4 мины, одна из которых была сразу же по его указанию уничтожена тральщиком ВВФ. Замечая места постановки мин, старшина 1-й статьи Латыпов предупредил о закрытии фарватера 15 нефтекаранов, выходя им навстречу на шлюпке, а 8 нефтекаранов он провел по опасным участкам лично.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ЛАШКУЛ Михаил Филиппович, родился в 1911 г., краснофлотец, слесарь Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1938 по 1940 г. и с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Краснофлотец Лашкул был занят на монтажных работах в качестве слесаря и сумел довести производительность своего труда до 300%. По своей личной инициативе он обучал и готовил новые кадры, довел производительность их труда до 180%, чем способствовал досрочному выполнению монтажных работ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ЛЕБЕДЕВ Александр Иванович родился в 1905 г. в г. Царицын Саратовской губернии, инженер-технолог, в 1943 г. — директор судостроительного завода № 264 («Судоверфь») в Сталинграде. В 1924—1927 гг. А. И. Лебедев трудился ремонтным рабочим служб путей и молотобойцем службы тяги ст. Сарепта Сталинградской железной дороги. В 1927—1928 гг. проходил службу в Красной Армии, после чего в 1929—1930 гг. являлся председателем поссовета ст. Сарепта. Поступил в Сталинградский механический институт, который окончил в 1935 г.

В 1935—1937 гг. А. И. Лебедев работал технологом, а затем начальником отдела механосборочного цеха № 2 на Сталинградском тракторном заводе. В 1937—1939 гг. А. И. Лебедев — председатель Тракторозаводского райсовета Сталинграда, управляющий облстройтрестом. В 1939—1942 гг. он снова на СТЗ, в должности начальника тракторного цеха. В 1942—1943 гг. А. И. Лебедев трудился сначала в должности директора Сталинградского метизного завода, а затем был директором завода № 264 («Судоверфь»). В этот период предприятия под его руководством успешно справлялись с правительственным заданием по выпуску танков.

А. И. Лебедев награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды и медалью «За оборону Сталинграда».

Лит.: Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

ЛЕВИЦКИЙ Петр Константинович, родился в 1907 г., младший лейтенант, адъютант начальника штаба Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г.

В 1941 г. младший лейтенант Левицкий участвовал в боевых действиях в составе Онежского отряда кораблей, за что 28 декабря 1943 г. актом № 1 штаба ВВФ был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили медалью «За боевые заслуги». Во время боевой навигации 1943 г. П. К. Левицкий являлся адъютантом командира 3-й бригады речных кораблей ВВФ и проделал большую работу по обеспечению боевого управления.

В период интенсивных налетов авиации противника на Саратов он выполнил ряд ответственных заданий, благодаря чему была обеспечена своевременная расстановка кораблей и нефтеналивных барж в районах Саратова и Увёка.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; ЦАМО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 751.

«ЛЕДОВАЯ ОПЕРАЦИЯ». 19 ноября 1942 г. войска Юго-Западного и Донского фронтов начали контрнаступление, 20 ноября в движение пришел Сталинградский фронт. Начался наступательный период Сталинградской битвы. Потребность в нефтепродуктах возрастала. Например, только к началу контрнаступления советское командование сосредоточило 1550 танков и самоходных артиллерийских установок и 1529 боевых самолетов. Контрнаступление практически совпало по срокам с началом ледостава на Волге. То есть навигация на Волге закончилась. Доставка фронту горючего через Владимировку и нефтебазу на р. Бузан, которые были связаны с железной дорогой, прекратилась. Однако фронту требовалось горючее.

На нефтебазах в дельте скопились необходимые фронту запасы топлива, но они не имели подъездных железнодорожных путей. Оставался только речной путь, но он был скован льдом. ГКО поручил наркому речного флота СССР З. А. Шашкову организовать доставку этого горючего к любой железнодорожной станции. Железнодорожники взялись проложить ветку от станции Астрахань-2 до берега Волги к причалу, сооруженному во время войны в районе оз. Баткачное в 20 км от нефтебазы. Со своей стороны пароходство «Волготанкер» должно было доставить топливо баржами к этому причалу для его перевалки на железную дорогу.

19 декабря 1942 г. на кратком совещании речники пароходства обсудили план выполнения задания ГКО. Приказом начальника «Волготанкера» Н. С. Ромашенко ответственность за операцию была возложена на Г. Д. Любимова. Тот прибыл на буксирный пароход «Академик Ольденбург» (капитан А. И. Гусев), который с помощью судна «Саратовский ледокол» пробился через льды к нефтебазе № 4 в дельте Волги. «Академик Ольденбург» взял на буксир баржу «Косьва» с грузом бензина, и весь караван отправился к пункту перевалки. Так пароходство «Волготанкер» приступило к уникальной «Ледовой операции», то есть к поставке фронту горючего в



условиях зимы. Первый рейс проходил с большими трудностями. Буксир «Академик Ольденбург» в результате воздействия льда вышел из строя, его пришлось сменить на пароход «Буревестник», но тот тоже вскоре сломал об лед плиты, что не дало ему возможности продолжить буксировку. Далее эту операцию пришлось выполнять нефтемашину «Волгодон» (капитан П. П. Крутов).

С большим трудом, по скованной льдом Волге, при помощи ледокола, речникам удалось провести караваны. Всего к пункту перевалки были доставлены 1 речная и 2 рейдовые баржи с бензином, а также баржа «Донец» с лигроином. Так же сквозь льды к пункту была доставлена нефтемашинка № 19. К перевалке топлива на железную дорогу речники «Волготанкера» приступили 25 декабря 1942 г. и закончили 7 января 1943 г. В результате уникальной «Ледовой операции» фронт получил 20 тыс. т необходимого в условиях наступления горючего.

Лит.: Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; *Пермяков В.* Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

ЛЕЙБОВИЧ Тувин Лазаревич, родился в 1914 г., старший техник-лейтенант, корабельный инженер 7-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили орденом Красной Звезды. По его проектам и при его непосредственном участии на Волге было поднято 25 судов. Т. Л. Лейбович являлся разработчиком скоростного метода судоподъема, который позволил сократить сроки подъема до 5 суток.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ЛЕПИЛИН Гаврила Семенович, родился в 1901 г., матрос аварийно-спасательной группы № 18 1-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Матрос Лепилин работал по установке строп на поднимаемых сухогрузных баржах, потопленных на Волге. Он самостоятельно установил стропы на 10 баржах, что позволило совершить их подъем в предусмотренный планом срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«**ЛЕРМОНТОВ**», пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Обслуживал линию Горький — Астрахань — Горький. С началом войны был занят перевозками мобилизованных, а также мирных жителей, эвакуируемых из Москвы и Ленинграда.



В начале навигации 1942 г. пароход доставлял в Сталинград остродефицитные материалы для завершения ремонта находившихся там на зимнем отстое судов. В период Сталинградской битвы судно было занято на транспортной работе.

В сентябре 1942 г. оно попало под вражеский обстрел, в результате которого погибло 4 чел. Капитан судна А. С. Чудинов являлся инициатором буксировки барж пассажирским флотом, и с открытия навигации и до осени 1943 г. пароходом «Лермонтов» на Верхнюю Волгу было доставлено 12 барж. В 1943 г. оно совершало сквозные рейсы из Астрахани в Москву, доставляя в столицу важнейшие грузы с Волги. В сентябре пароход «Лермонтов» закончил выполнение навигационного плана.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. капитан А. С. Чудинов был награжден медалью «За боевые заслуги». Решением ВЦСПС и НКРФ пароходу был вручен вымпел Народного комиссариата речного флота СССР как лучшему судну на Волге.

Командный состав: капитан — А. С. Чудинов; 1-й штурман — А. П. Аникин; 2-й штурман — И. А. Курганов; 3-й штурман А. Ф. Новожилов; механик — И. И. Гордионин; 1-й помощник механика — М. П. Коротков; 2-й помощник механика — В. К. Сивов; 3-й помощник механика — М. И. Зернов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

ЛЕСОТАСКА — машина для вытаскивания из воды и перемещения лесоматериалов.

ЛИПАТОВ Павел Николаевич, родился в 1911 г. в с. Богородское (позже пос. Камское Устье) Тетюшского уезда Казанской губернии, командир баркаса № 49 2-го аварийно-судоподъемного отряда Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1943 г.

П. Н. Липатов ярко проявил себя во время обороны Сталинграда, когда он на своем катере под бомбами противника обеспечивал переброску войск и вооружений на правый берег Волги. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили медалью «За боевые заслуги».

В навигацию 1943 г. П. Н. Липатов, командуя баркасом № 49 ВВФ, принимал участие в работах по подъему потопленных судов «Сура», «Военга» и «Керженец», занимался очисткой фарватера Волги и тушил пожар на товарной пристани в Сталинграде. П. Н. Липатов участвовал также в ликвидации вызванного бомбежкой пожара на нефтебазе в Камышине и спасении там нефтемашинки.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Ф. 21. Оп. 2. Д. 21.

ЛИТВИНОВ Андрей Тарасович, родился в 1901 г. в с. Зеленое Елисаветградского уезда Херсонской губернии, батальонный комиссар (капитан 3-го ранга), заместитель командира по политической части 2-го дивизиона катеров-тральщиков Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). Участник Гражданской войны, воевал в составе Первой Конной армии. В 1930-х гг. награжден медалью «XX лет РККА».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Батальонный комиссар Литвинов подерживал у личного состава постоянный боевой порыв и стойкость. 30 августа 1942 г. бронекатером был отдан приказ нанести мощный огневой удар по вражеским позициям в районе Томилино — Акатовка. Задание было выполнено. В ходе этой операции бронекатер № 319, на

котором находился А. Т. Литвинов, был подбит, течением его стало сносить к берегу, занятому противником. Личный состав бронекатера при умелом руководстве со стороны батальонного комиссара продолжал вести обстрел вражеских позиций. При этом из-за пробитого бензопровода на корабле возникли две вспышки, грозившие взрывом, но они были своевременно ликвидированы.

В конце Великой Отечественной войны заслуги А. Т. Литвинова в Сталинградской битве были отмечены Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 апреля 1945 г., согласно которому он был награжден орденом Ленина.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1202.

ЛИТКОВ Николай Семенович, родился в 1882 г., вольнонаемный, начальник снабжения производственного участка Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ в качестве вольнонаемного с 1936 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Несмотря на отдаленность баз снабжения от строительного участка, где он являлся начальником снабжения, Н. С. Литков сумел организовать своевременное и бесперебойное получение и доставку всех необходимых для производственных и хозяйственных нужд строительства материалов. Этим были созданы условия для досрочного окончания работ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 21.

ЛОБАНОВ Василий Васильевич, родился в 1904 г. в д. Крапивия Тверской губернии, инженер-капитан 3-го ранга, флагманский механик 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. С 25 июля 1942 г. находился в районе Сталинграда. Непосредственно участвовал в боевых операциях ВВФ. Обучал личный состав БЧ-5 обслуживать главные и вспомогательные механизмы в условиях боя, что позволяло успешно выполнять задачи, поставленные командованием. Лично руководил исправлением боевых повреждений кораблей и катеров непосредственно на огневых позициях и во время походов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

ЛОГВИНОВ Александр Антонович, родился в 1907 г., главный старшина, командир тральщика № 351 3-го дивизиона катеров-тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1929 г. В 1941 г. принимал участие в обороне Керчи. Был дважды ранен: 17 ноября 1941 г. в районе Тамани (в спину) и 18 мая 1942 г. в Керченском проливе (в ногу).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В начале Сталинградской битвы, 10 августа 1942 г., главстаршина Логвинов был назначен командиром тральщика № 351 ВВФ. С 23 августа тральщик обеспечивал снабжение 62-й армии, работая на переправах «62», «Южная», «Северная», «Скудры», «Красный Октябрь», «Памятник Хользунова».

С 23 августа по 10 ноября 1942 г. под минометным и артиллерийским огнем противника корабль под командованием Логвинова переправил 9100 бойцов и командиров РККА и 363 т боеприпасов, эвакуировал 2900 раненых воинов и 2700 чел. гражданского населения.

10 ноября 1942 г. тральщик № 351 в условиях недостача на реке Ахтубе и ледохода на Волге продолжал перевозить людей и боеприпасы в расположение 62-й армии.

У завода «Красный Октябрь» катер потерпел аварию, когда на винт наматался трос буйка, обозначавшего место затопленного полуглиссера. Левая машина остановилась. А. А. Логвинов нырнул в ледяную воду и с большим трудом обрубил трос. Командир направил корабль к месту стоянки на Ахтубе на одном двигателе. На борту находилось 200 раненых и 50 бойцов. Противник постоянно обстреливал тральщик из минометов и артиллерийских орудий. Четверо красноармейцев были ранены. Корабль получил 7 пробоин. Круша лед, тральщик под командованием Логвинова сумел выйти из зоны обстрела.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ЛОМАКИН Иван Федорович, родился в 1915 г. в х. Меркуловский Области Войска Донского, инженер-капитан, начальник 2-го гидрорайона Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1939 г.

21 июля 1943 г. был награжден медалью «За оборону Сталинграда» за налаживание гидрографического обеспечения боевых операций на р. Волга в период Сталинградской битвы. Позже приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Отечественной войны II степени.

Осенью 1943 г. в период активного минирования Волги немецкой авиацией инженер-капитан Ломакин активно занимался поиском обходных фарватеров для прохода судов и караванов, созданием ложной навигационной обстановки для вражеских летчиков и обеспечивал боевое траление в гидрографическом отношении. Исполняя должность начальника гидрорайона, И. Ф. Ломакин одновременно был флагманским гидрографом 2-й бригады ВВФ.

Ист.: ЦАМО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 755; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ЛЫСЕНКО Степан Петрович, родился в 1904 г., капитан-лейтенант, командир 1-го дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.



Приказом войскам Сталинградского фронта № 54/Н от 22 октября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Груша кораблей под командованием капитан-лейтенанта Лысенко бесперебойно поддерживала артиллерийским огнем действия 124-й гвардейской стрелковой бригады.

Артогнем груши С. П. Лысенко за период с 23 августа по 5 октября 1942 г. было уничтожено до 5 пехотных рот противника, 12 танков, 53 автомашины с войсками и боеприпасами, тягач, 3 артиллерийские и 2 минометные батареи, 3 отдельных орудия, разрушен 1 блиндаж и 2 дзота, взорван склад с боеприпасами, повреждено 6 танков и 15 автомашин. Неоднократно рассеивались большие скопления танков, автомашин и пехоты противника.

Ранее лейтенант Лысенко приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. был награжден медалью «За боевые заслуги».

В ноябре 1942 г. С. П. Лысенко в звании капитана 3-го ранга погиб в боях за Сталинград.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 159; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

ЛЬВОВ Виктор Иванович, родился в 1908 г., младший командир, старшина мотористов плавмастерской № 2 Управления тыла Волжской военной флотилии.

Магнитогорск

В ВМФ с 1941 г. Имел 4 благодарности и был премирован за хорошую организацию зимнего судоремонта.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили медалью «За боевые заслуги». Этой наградой было отмечено участие В. И. Львова в зимнем ремонте кораблей Главной военно-морской базы ВВФ во время которого он выполнял нормы на 250%.

С начала навигации 1943 г. под его руководством также производился качественный и своевременный ремонт кораблей флотилии. Коллектив его цеха выполнял производственные задания на 150–160%. Сам В. И. Львов лично осуществил ремонт двигателей 30 тральщиков. Он сумел правильно и рационально расставить рабочую силу на судоремонте. Только за сентябрь 1943 г. его цех отремонтировал 42 корабля флотилии, при этом все они досрочно вернулись в строй.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.



«МАГНИТОГОРСК», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1896 г. Силовая установка мощностью 450 л. с.



Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин – Сталинград – Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов, а также личного состава.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан – В. В. Удалов; 1-й штурман – Н. И. Манцеров; 2-й штурман – Н. Г. Кондаков (переведен на пароход «Кашен»); 2-й штурман – А. А. Зубарев; 3-й штурман – И. А. Шапов; механик – Г. И. Погорелов; 1-й помощник механика – И. В. Погорелов.

Судно списано в 1956 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

МАКАРЫЧЕВ Михаил Иванович, родился в с. Сосновка Сергачского уезда Нижегородской губернии, майор, командир аварийно-судоподъемной группы № 41 аварийно-судоподъемного отряда № 1 Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1941 г. Участник Гражданской войны.

В период Сталинградской битвы служил в должности заместителя командира 1-го отдельного подводно-технического батальона Сталинградского (затем – Южного) фронта.

Приказом войскам Южного фронта № 22/Н от 2 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Батальон, где старшим политруком являлся М. И. Макарычев, получил задание командования по подъему железнодорожных переправ. Однако он не был укомплектован требуемой для производства таких работ техникой. М. И. Макарычев проявил личную инициативу и обеспечил батальон техникой, добыв ее на ст. Сарепта и в с. Владимировка. Он же помог организовать работы по ее сборке и ремонту для производства подъемных работ. Позже майор Макарычев проходил службу в ВВФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили орденом Красной Звезды. Как опытный специалист-подводник М. И. Макарычев непосредственно руководил работами по подъему со дна Волги пароходов «Борьба» (погиб 31 августа 1942 г. у пристани Скудры напротив о-ва Дежневый в результате попадания бомбы), «Иосиф Сталин» (погиб 27 августа 1942 г. у пос. Латошинка в

результате минометно-артиллерийского огня), а также деревянного дока. Всего коллектив группы при его руководстве к закрытию навигации 1943 г. поднял 16 судов.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682527. Д. 22; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. – Saarbrücken, 2011.

МАКАРЫЧЕВ Николай Иванович, капитан буксирного парохода «Алтай» пароходства «Волготанкер». В период Сталинградской битвы судно выполняло воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге, буксировало баржи с нефтепродуктами для фронта. Судну часто приходилось применять зенитную артиллерию и пулеметы против немецкой авиации.

Команде «Алтая» удалось сбить 2 вражеских самолета. Так, 10 сентября 1942 г. в районе с. Никольское огнем своих пулеметов «Алтай» подбил «мессершмитт», который был вынужден произвести посадку. Команда была представлена к награде.

20 ноября 1942 г. на Ступинском перекате у о. Воловий пароход налетел на мину и затонул с 19 членами команды. Вместе с ними погиб капитан Н. И. Макарычев. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. он был посмертно награжден орденом Красного Знамени.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961; Пермяков В. Опаленные Волгой. – Самара, 2002.

МАКСИМЕЦ Николай Андреевич, родился в 1901 г. в г. Кременчуг Полтавской губернии, капитан 1-го ранга, начальник Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1922 г. Участник Гражданской войны. С марта по июнь 1918 г. в рядах Красной гвардии защищал Херсон. В 1930-х гг. Н. А. Максимец был награжден медалью «XX лет РККА».

В довоенный период работал в Экспедиции подводных работ особого назначения. Под его руководством на Черном море и Тихом океане был проведен ряд успешных аварийно-спасательных и судоподъемных работ. Так, в 1939 г. за подъем ледокола «Петр Великий» ему был вручен орден Красной Звезды.

В 1941 г. Н. А. Максимец принимал участие в выполнении важного правительственного задания по прокладке нефтепровода с материка на о. Сахалин через Татарский пролив. Как опытный специалист Аварийно-спасательного управления ВМФ он был назначен на должность начальника гидротехнической группы на строительстве № 15 (прокладка нефтепровода с материка на остров Сахалин через Татарский пролив) и сумел быстро организовать работы. Строительство велось в особо тяжелых метеорологических условиях Татарского пролива при менявшемся 4 раза в сутки течении и частых штормах. Тем не менее Н. А. Максимец обеспечил своевременное и качественное выполнение правительственного задания по укладке нефтепровода.

За этот подвиг Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1943 г. он был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

После Дальнего Востока Н. А. Максимец продолжил службу в ВВФ. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. он был награжден вторым орденом Красной Звезды. Под его руководством работали 4 отряда на Волге и 3 на Дону. Летом 1943 г. при его участии были проведены работы по ряду объектов (потопленные нефтеналивные баржи «Алазань», «Военга», «Рутка», «Охта» и др.), а также пароходы «Борьба», «Иосиф Сталин», «Плеханов», земснаряд № 9 и др. суда).

Всего к концу навигации 1943 г. под руководством капитана 1-го ранга Максимца были проведены работы по

более чем 200 потопленным единицам Волго-Донского флота.

До окончания Великой Отечественной войны капитан 1-го ранга Максимец был удостоен еще 2 высоких правительственных наград. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 октября 1944 г. его наградили орденом Отечественной войны I степени. В это время он являлся начальником судомостоподъемного отдела Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. На него было возложено руководство подъемными группами и отрядами Днепро-Двинского бассейна. Все работы по подъему мостов были проведены в срок, чем было обеспечено открытие навигации на реках бассейна. Личной заслугой начальника отдела была отличная организация им водолазных работ на вновь строящихся мостах в освобожденном Киеве.

Чуть позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. капитан 1-го ранга Максимец был награжден орденом Красного Знамени как один из наиболее квалифицированных офицеров ВМФ СССР в области судоподъемных работ. К этому времени стаж его службы в военном флоте составил более 22 лет.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 600, 827; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 6.

МАКУХИН Павел Демьянович, родился в 1917 г. в д. Приходьково Львовского уезда Курской губернии, старшина 2-й статьи, командир отделения радистов канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1939 г. Кандидат в члены ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Старшина 2-й статьи Макухин принимал участие в обороне Сталинграда с 23 августа 1942 г. и до окончательного разгрома врага, являясь радистом корректировочного пункта канонерской лодки «Усыскин» ВВФ.

Все 6 месяцев находился на передовой линии обороны под огнем противника. Он постоянно поддерживал связь с КП «Усыскин», артиллерия которой уничтожила до 20 танков, до 50 автомашин, 4 самолета, свыше 2 полков пехоты противника, уничтожила и подавила 10 артиллерийских и 12 минометных батарей и пр. Старшина 2-й статьи Макухин дважды помогал выносить командира из-под интенсивного вражеского огня. Он руководил радиосвязью при высадке и снятии десанта в районе пос. Лагошинка, находясь при начальнике штаба 3-й бригады речных кораблей ВВФ.

20 мая 1943 г. старшина 2-й статьи Макухин был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, Д. 722, Д. 755.

МАКУШКИН Лев Георгиевич, родился в 1918 г. в г. Сенгилей Симбирской губернии, лейтенант, редактор многотиражной бригадной газеты «На боевом галсе» политотдела 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1939 г. Лейтенант Макушкин до службы в ВВФ принимал участие в боях на Ленинградском фронте, где 29 сентября 1941 г. получил контузию.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В военную кампанию 1943 г. он организовал регулярный выпуск бригадной многотиражной газеты «На боевом галсе». Так, с 7 июля по 15 ноября 1943 г. вышло 29 номеров газеты. Подавляющая часть информации, публиковавшейся на страницах многотиражки, поступала непосредственно от рядового, старшинского и офицерского состава частей и кораблей ВВФ. За короткий срок Л. Г. Макушкин сумел создать многочисленный коллектив военковров-краснофлотцев.

Газета «На боевом галсе» сыграла большую роль в деле политического и воинского воспитания личного состава 2-го боевого района ВВФ. Она публиковала многочисленные корреспонденции об опыте боевого траления, чем оказывала серьезную практическую помощь морякам флотилии в деле успешного решения задач, поставленных наркомом ВМФ. В обзоре политотдела ВВФ от 10 октября 1943 г. газета получила хорошую оценку. Позже старший лейтенант Макушкин успешно возглавлял редакцию многотиражной газеты «На вахте» Киевской военно-морской базы Днепровской военной флотилии.

После окончания Великой Отечественной войны приказом командующего ДнВФ № 11/Н от 27 июля 1945 г. его наградили орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1468.

МАЛИНИН Юрий Михайлович, родился в 1896 г. в г. Москва, майор интендантской службы, заместитель начальника производственного участка Московского отряда подъемно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В РККА с 1919 по 1922 г., в ВМФ с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Майор Малинин отвечал за материально-техническое обеспечение производственного участка. Он сумел обеспечить строительство всем необходимым, что дало возможность вовремя начать и досрочно закончить все работы по сооружению докара через Волгу. В ходе строительства им было внесено ценное предложение, позволившее значительно сэкономить дефицитное сортовое железо.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 октября 1944 г. его наградили орденом Отечественной войны II степени. На освобожденной от немецких оккупантов территории он обеспечивал производство работ по расчистке судовых проходов от обрушенных мостовых строений, а также работ по восстановлению мостов. Так, он своевременно организовал защиту временных мостов от ледохода, применив взрывные работы. Это позволило не нарушать важные фронтовые коммуникации. Кроме того, организованные им работы не прервали движения судов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 6.

МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ТИПА «МО-4» находились в составе кораблей Волжской военной флотилии в качестве сторожевых кораблей и катеров (сторожевые катера имели 2 мотора, а сторожевые корабли — 3 мотора). По состоянию на 16 ноября 1942 г., в ВВФ имелось 4 сторожевых корабля типа «МО-4» (МО-1, МО-2, МО-3, МО-4), а также 2 сторожевых катера типа «МО-4» (МО-5, МО-6).



Все они числились в 3-м отряде сторожевых кораблей 3-го отдельного дивизиона катеров ВВФ.

Корабль МО-1 (заводской № 1731) был заложен в конце 1941 г., спущен на воду летом 1942 г. 31 октября 1942 г. включен в состав ВВФ. 25 сентября 1943 г. МО-1 был отправлен по железной дороге из Астрахани в г. Ейск и 24 октября 1943 г. вошел в состав Черноморского флота.

Корабль МО-2 (заводской № 1732) был заложен в конце 1941 г., спущен на воду летом 1942 г., 16 ноября 1942 г. включен в состав ВВФ. С 19 января по 15 мая 1943 г. МО-2 числился в составе Онежской военной флотилии. 25 сентября 1943 г. МО-2 был отправлен по железной дороге из Астрахани в г. Ейск и 26 октября 1943 г. вошел в состав Черноморского флота.

Корабль МО-3 (заводской № 1733) был заложен осенью 1941 г., спущен на воду весной 1942 г. 28 июля 1942 г. он был включен в состав Каспийской военной флотилии. 18 августа 1942 г. корабль был перечислен в состав ВВФ. 25 сентября 1943 г. МО-3 был отправлен по железной дороге из Астрахани в г. Ейск, и 26 октября 1943 г. вошел в состав Черноморского флота.

Корабль МО-4 (заводской № 6) был заложен осенью 1941 г., спущен на воду весной 1942 г. 16 ноября 1942 г. включен в состав ВВФ. С 19 января 1943 г. корабль числился в составе Онежской военной флотилии, а с 3 февраля 1943 г. — в составе Азовской военной флотилии, с 15 мая 1943 г. снова был перечислен в ВВФ. 25 сентября 1943 г. МО-4 был отправлен по железной дороге из Астрахани в г. Ейск и 24 октября 1943 г. вошел в состав Черноморского флота.

Катер МО-5 (заводской № 5) был заложен осенью 1941 г., спущен на воду весной 1942 г. 16 ноября 1942 г. включен в состав ВВФ. С 19 января по 15 мая 1943 г. МО-5 числился в составе Онежской военной флотилии, затем вновь был перечислен в ВВФ. 25 сентября 1943 г. МО-5 был отправлен по железной дороге из Астрахани в г. Ейск и 26 октября 1943 г. вошел в состав Черноморского флота.

Катер МО-6 (заводской № 7) был заложен осенью 1941 г., спущен на воду весной 1942 г. 28 июля 1942 г. включен в состав ВВФ. С 19 января 1943 г. МО-6 числился в составе Онежской военной флотилии, с 3 февраля 1943 г. — в составе Азовской военной флотилии, с 15 мая 1943 г. вновь был перечислен в ВВФ. 25 сентября 1943 г. МО-6 был отправлен по железной дороге из Астрахани в г. Ейск и 24 октября 1943 г. вошел в состав Черноморского флота.

Технические характеристики малых охотников типа «МО-4». Водоизмещение: стандартное — 50 т, полное — 56 т; длина наибольшая — 26,9 м; ширина наибольшая — 4,02 м; осадка максимальная — 1,48 м; силовая установка — 3 мотора ГАМ-34-БС общей мощностью 2025 л. с. (у корабля), 2 мотора типа «Паккард» общей мощностью 2 тыс. л. с. (у катера); топливо — 3 т; максимальная скорость хода — 24 узла; дальность плавания: полным ходом — 333 мили, экономическим ходом — 430 миль. Экипаж — 22 чел.

На вооружении малый охотник типа «МО-4» имел: 2 пушки 21К калибра 45 мм, 2 пулемета ДШК калибра 12,7 мм, 8 глубинных бомб Б-1, 20 бомб М-1. Он мог брать на палубу 4 мины типа Р-1, или 2 мины образца 1926 г., или 4 мины образца 1928 г.

Ист. и лит.: Хроника боевых действий Волжской военной флотилии в Великой Отечественной войне Советского Союза. Выпуск 1. Волжская военная флотилия в боях за Сталинград (кампания 1942 г.). — М.-Л., 1945; Широкоград А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

МАЛЫНОВ Борис Филиппович, главный старшина, производитель работ Московского отряда подъемно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595.

МАЛЮШИН Ульян Севастьянович, родился в 1903 г., краснофлотец, десятник Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1925 по 1927 г. и с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

У. С. Малюшин, работая десятником на строительстве, проявил себя как отличный организатор. Он сумел мобилизовать личный состав на борьбу за повышение производительности труда, уровень которой у его бригады вырос до 250%, при этом удалось добиться отличного качества произведенных работ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«МАРКСИСТ», пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934 г. Место постройки: завод «Красное Сормово», г. Горький.



Технические характеристики: грузоподъемность — 160 т, силовая установка мощностью 900 л. с.; пассажироместность — 350 чел.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, осуществляя транспортную работу в районе Камышин — Сталинград — Владимировка.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — С. Г. Беляев; 1-й помощник капитана — Г. В. Жиряев; 3-й штурман — Е. И. Новикова; механик — М. И. Болотников; 1-й помощник механика — Ф. А. Похлебаев; 2-й помощник механика — К. Ф. Ершов; лоцман — Н. И. Шкиреев; лоцман — Г. Ф. Глазунов; лоцман — С. С. Калинин.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Библиотеки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([ресурс https // russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

МАРОГОВСКИЙ Даниил Моисеевич, родился в 1912 г., старшина 1-й статьи, командир тральщика № 324 дивизиона тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1933 г. (с перерывом в 1937—1939 гг.). В 1941 г. Д. М. Мароговский служил в составе Днепровской военной флотилии. В сентябре 1941 г. представлялся к награде за отличное командование КЛ «Пушкин» ДнВФ. В 1942 г. старшина 1-й статьи Д. М. Мароговский продолжил службу на Волге.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. С 24 по 27 августа 1942 г. тральщик под командованием Д. М. Мароговского выполнял боевые задания по доставке вооружения и боеприпасов. При движении по р. Ахтуба тральщик подвергся сильному минометному обстрелу и бомбардировке противника. Маневрируя, командир привел корабль к месту назначения без

каких-либо повреждений. На обратном пути команда тральщика наблюдала гибель от огня с берега двух впереди идущих кораблей. Командир приказал замаскировать тральщик. С наступлением темноты с выключенными двигателями он миновал опасный участок, доставив раньше срока оружие к месту назначения.

Кроме того, тральщик под командованием Д. М. Мароговского совершил ряд успешных рейсов по доставке войск на правый берег, а 7 сентября 1942 г. под огнем противника снял с мели 2 других тральщика, чем спас их от гибели.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

«МАРТЫН ЛЯДОВ» (до переименования — «Ташкент»), товаро-пассажирский теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1913 г. Место



постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Технические характеристики: водоизмещение — 1100 т; грузоподъемность — 900 т; длина — 85,0 м; ширина — 11,0 м; силовые установки мощностью 1200 э. л. с.; скорость — 16 км в час. Капитан — К. П. Мясников.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов. В частности, он использовался для снабжения медикаментами госпиталей и доставки туда раненых.

4 августа 1942 г. теплоход подорвался на вражеской mine и затонул в районе Саралевской воложки у с. Солодники. Вместе с капитаном К. П. Мясниковым погибли члены экипажа: лоцман А. И. Воробьев; машинист холодильных установок В. Ермакова; 2-й помощник механика П. И. Жихарев; матрос С. К. Козин; слесарь П. А. Крылов; 1-й помощник механика М. А. Лаптев; лоцман Ф. Я. Лбов; масленщик В. С. Небутов; механик И. А. Погодин; кок А. К. Терехина; 3-й помощник механика А. А. Торопов; матрос С. Г. Фомичев; 3-й помощник механика Хорошев; штурман Д. В. Цымбалов; масленщик Н. Чернов; штурвальный Д. И. Шимбаев.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([ресурс https // russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

«МАРШРУТИЗАЦИЯ» НЕФТЕПЕРЕВОЗОК. В навигацию 1941 г. в пароходстве «Волготанкер» впервые была применена практика снабжения маршрутных



нефтекаранов «на ходу», что позволило ускорить движение нефтекаранов и увеличить тем самым объемы перевозок. То есть часть нефтекаранов следовала по конкретно определенному маршруту безостановочно, при этом снабжение судов топливом, продовольствием, водой и необходимыми материалами стало производиться без остановок и в строго определенных пунктах.

В навигацию 1942 г. практика «маршрутизации» была закреплена и расширена. Пунктами снабжения маршрутных нефтекаранов были Сталинград, Саратов и Куйбышев. За пунктами были закреплены рейдовые баркасы «Яков Ерман» (Сталинград), «Бригадир» (Саратов) и «Чуваш» (Куйбышев). Объем нефтеперевозок, выполненный по такой схеме, в апреле – июне 1942 г. колебался от 64 до 68% (по другим данным – до 74%).

Ист. и лит.: ШГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). – Куйбышев, 1985.

МАТКИН Захар Николаевич, родился в 1906 г., старший краснофлотец, марсовый старший аварийно-спасательной группы № 73 7-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Старший краснофлотец Маткин провел подготовку и оснастку такелажа, что обеспечило подъем со дна Волги 12 судов, большинство из которых было восстановлено.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

МАТУРИН Петр Степанович, родился в 1908 г. в с. Акшугат Симбирской губернии, начальник Сталинградского речного порта Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).



Трудовую деятельность П. С. Матурин начал в 1925 г. рабочим на торфоразработках. В 1930–1934 гг. учился в Рыбинском речном техникуме. В 1934–1938 гг. работал механиком, линейным механиком, начальником механической мастерской Рыбинской пристани Ярославской области. С 1938 по 1939 г. П. С. Матурин был уже на должности начальника Рыбинской пристани. Одновременно он обучался на вечернем отделении Рыбинского авиационного института. В 1939 г. его выдвинули на руководящую должность в Управление Верхне-Волжского речного пароходства в г. Горький. Там он возглавил отдел портов и пристаней ВВРП.

17 апреля 1942 г. по приказу наркома речного флота П. С. Матурин был назначен начальником Сталинградского речного порта НВРП, где проработал до конца Великой Отечественной войны. П. С. Матуриным была проделана большая работа по выполнению Сталинградским портом плана 1942 г. Этот успех был отмечен переходящим Красным знаменем ГКО. План 1943 г. также был успешно выполнен.

За участие в битве на Волге П. С. Матурина наградили медалью «За оборону Сталинграда». Отмечались его заслуги в восстановлении хозяйства порта и жилья для портовиков. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. П. С. Матурину был вручен орден «Знак почета».

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 57 (Нижне-

Волжское речное пароходство); Голманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. – Saarbrücken, 2011; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

МЕДВЕДЕВ Дмитрий Петрович, родился в 1915 г. в д. Безгачиха Вологодской губернии, младший политрук, член ВКП(б), политрук 6-го отряда бронекатеров 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». К середине осени 1942 г. младший политрук Медведев имел 37 боевых выходов.

За период его службы в 6-м отряде бронекатеров было отбито 49 воздушных атак противника, при отражении которых был сбит один «Юнкерс-88». Во время боевой операции 28 сентября 1942 г. бронекатера № 61 и 62 подавили 5 артиллерийских батарей и уничтожили 6 пулеметных точек. Бронекатерами с правого на левый берег Волги в районе завода «Красный Октябрь» было перевезено 180 раненых.

В результате бомбежек на бронекатерах отряда осталась только половина личного состава, но воодушевленная своим политруком оставшаяся часть команды преодолевала все трудности. За 6–10 октября 1942 г. бронекатера 6-го отряда выполнили все задания командования, действуя под непрерывным вражеским огнем. Бронекатера № 61 и 62 получили много пробоин, но политрук Медведев, проявляя стойкость и мужество, личным примером продолжал вдохновлять членов команды.

Позже приказом войскам Сталинградского фронта № 141/Н от 29 декабря 1942 г. Д. П. Медведев был награжден орденом Красного Знамени. К этому времени он имел уже 50 боевых выходов. Так, 5 ноября 1942 г. бронекатер № 61, на борту которого находился политрук Медведев, попал под ураганный огонь противника в районе завода «Красный Октябрь». Тем не менее катер вышел из зоны обстрела и доставил важный груз.

25 октября 1942 г. в том же районе под минометный огонь противника попал буксирный пароход, который вел баржу с ранеными воинами. В результате двух прямых попаданий пароход загорелся и быстро затонул. Баржа с ранеными стала дрейфовать к занятому врагом берегу. Д. П. Медведев, находившийся на бронекатере № 61, принял решение оказать помощь. Под сильным огнем, прикрываясь огнем своей артиллерии, бронекатер подошел к барже и снял 107 раненых. Баржа была поставлена на якорь. После выгрузки раненых бронекатер вернулся к барже, взял ее на буксир и привел к переправе.

6-й отряд политрука Медведева неоднократно участвовал в боях и уничтожил 2 артиллерийские батареи противника, 3 минометные батареи, 23 пулеметные точки и подавил 5 артиллерийских батарей. Д. П. Медведев провел ряд операций по доставке войск, боеприпасов, продовольствия и эвакуации раненых. Было перевезено: 18 тыс. воинов, 10 045 раненых, 40 т снарядов, 120 т продовольствия, 146 пулеметов, 227 противотанковых ружей, 84 миномета.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162, 170; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

МЕЛИК-МУРАДОВ Леонид Николаевич, родился в 1893 г. в г. Баку, капитан 3-го ранга, командир 2-го дивизиона тральщиков 3-й бригады траления Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1912 г. и с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Весной 1943 г. в период налетов

вражеской авиации и активного минирования р. Волга капитан 3-го ранга Мелик-Муратов вместе с 1-м дивизионом тральщиков АВМБ КВФ был откомандирован на боевое траление в зону ответственности Волжской военной флотилии. Корабли дивизиона под его командованием осуществили траление участка фарватера до с. Верхний Балыклей, обеспечив сезонное плавание судов и караванов с нефтепродуктами. При тралении участка были обезврежены 3 немецкие мины.

После выполнения задания Л. Н. Мелик-Муратов был назначен командиром вновь формирующегося 2-го дивизиона тральщиков 3-й бригады траления АВМБ КВФ. Ему удалось полностью подготовить дивизион к выполнению новых боевых заданий и обеспечить бесперебойное движение нефтекаранов и судов по Волге.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«МЕНДЕЛЕЕВ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1898 г. Силовая установка мощностью 420 л. с.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов, а также личного состава.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — И. П. Булкин; помощник капитана — А. М. Моисеев; лоцман — В. Г. Горюнов; лоцман — В. Г. Желненко; механик — А. В. Минеев; 1-й помощник механика — В. П. Семенов; 2-й помощник механика — Ф. В. Гришин. Судно списано в 1967 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

МЕХАНИЗАЦИЯ — комплекс механизированного оборудования порта или пристани.

МЕЩЕРЯКОВ Георгий Александрович, родился в 1899 г., шкипер баржи «Самарка» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1914 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. баржа «Самарка» с 70 т бензина следовала за пароходом «Арзамас» в рейсе по маршруту Астрахань — Батраки (Куйбышевская область). При прохождении заминированных участков шкипер Мещеряков способствовал скорейшему продвижению судна, сутками находясь на мостике и лично управляя баржой. В результате важный груз прибыл к месту назначения на сутки раньше срока.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

МИНИРОВАНИЕ НИЖНЕЙ ВОЛГИ осуществлялось противником с целью прервать движение транспортных, в первую очередь нефтеналивных, судов по Волжской водной магистрали, согласно с основными положениями принятой Гитлером 23 июля 1942 г. директивы № 45. В ней на германскую авиацию была возложена задача нарушения судоходства на Нижней Волге путем минирования.

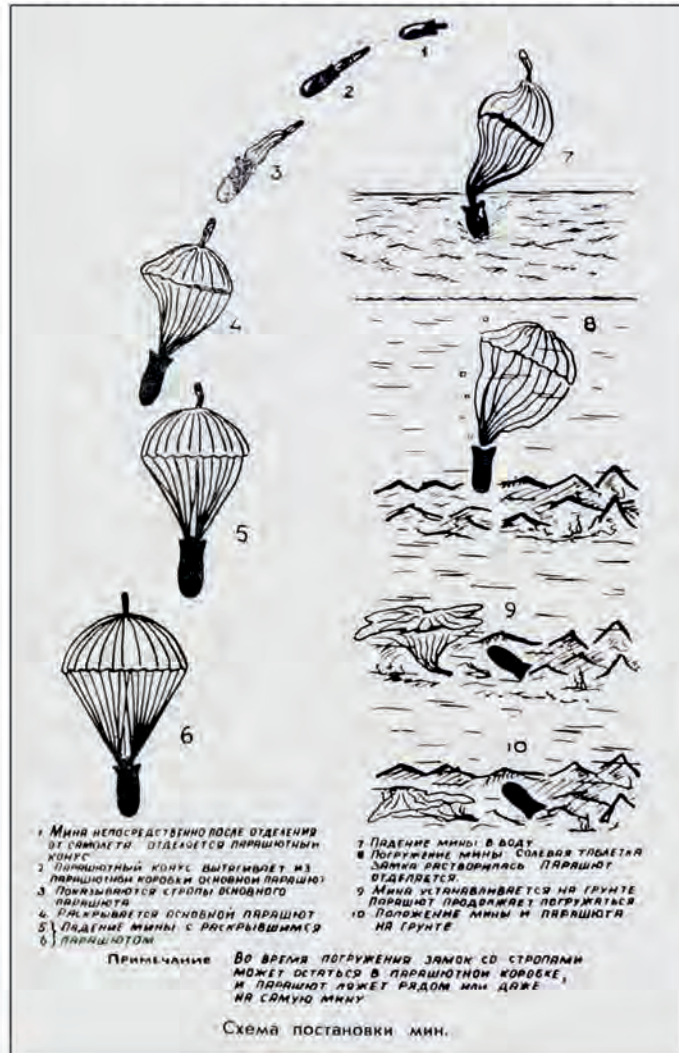
Противник применял несколько типов неконтактных (донных) магнитных мин, в т. ч. донные мины типов «С» и «D». Эти устройства представляли собой вершину научно-технической мысли того времени. Их заряд содержал от 300 до 795 кг взрывчатого вещества. Они обладали чувствительностью к магнитным полям плавсредств. Особенно чувствительными они были на реке, где глубины составляли всего несколько метров. При достижении кораблем или судном определенного радиуса,

взрыватель мины срабатывал и происходил взрыв. Кроме того, мины были снабжены прибором срочности и прибором кратности. Только лишь через несколько часов или даже суток включался механизм отсчета проходивших судов, причем этот прибор заранее, до сброса мины, устанавливался на определенную цифру.

По характеру постановки это были: 1) парашютные с малым зарядом (300 кг), их ставили с высоты около 1000—1500 м; 2) беспарашютные с большим зарядом (795 кг), их ставили с высоты 50 м. Минированию обычно подвергались перекаты и другие участки, сложные для прохода судов. Для минных постановок противник обычно использовал переоборудованные под воздушные миноносцы бомбардировщики типов «Хейнкель-111» и «Юнкерс-88», взлетающие с аэродромов на Донбассе.

Противник периодически вносил в конструкцию донных мин изменения — акустические взрыватели, фотоэлементы в систему защиты и т. д. В силу этого специалисты ВВФ, подвергая себя смертельному риску, осуществляли детальную разборку мин в случае попадания их на сушу. Это позволило морякам флотилии выработать более эффективные методы борьбы с грозным оружием. Однако первые две декады июля 1942 г. караваны судов шли по Волге еще практически безостановочно, так как противник только вел авиаразведку с целью изучения речных перевозок.

Основным типом самолета для ведения разведки был Хе-111. Самолеты-разведчики производили полеты на больших высотах (4000—5000 м), причем авиаразведка сочеталась с наземной разведкой, о чем говорили



сигналы ракетниц. От работников службы водного пути поступали известия о подаче неизвестными лицами световых сигналов на траверзе проходящих караванов и в пунктах отстоя судов.

Активные действия самолетов противника начались с вечера 22 июля 1942 г. Самолеты вышли на водную коммуникацию выше и ниже Сталинграда. В 12 часов ночи в районе Ступинского Яра были поставлены первые мины. Движение караванов по Волге было приостановлено. В ночь с 23 на 24 июля мины были сброшены в районе Ступинский Яр — Каменный Яр. В ночь с 24 на 25 июня немецкие воздушные миноносцы разбросали мины у Горной Пролейки.

В последующем последовало расширение этих районов в южном и северном направлениях. Первые 2 суток активных действий авиации противника полеты осуществлялись одиночными самолетами на высотах от 300 до 1000 м. Рейды проходили преимущественно в первую половину ночи, поскольку она была наиболее лунной. Летчики по огням навигационной обстановки и освещенному лунной луной руслу Волги легко определяли фарватер и сбрасывали мины в реку. В дневное время они, как правило, ограничивались разведкой своих районов, выявляя результаты своих ночных действий и отмечая на картах места скопления караванов и отдельных судов.

Поскольку сброс мин стал происходить ночью, то это вынудило речников отказаться от освещения знаков обстановки. С одной стороны, это затруднило действия авиации противника, но с другой — движение судов резко замедлилось. На некоторых участках им приходилось или останавливаться на всю ночь, или ожидать траления заминированных участков. В результате суточный пробег судов по Волге сократился в среднем на 50—60%.

Впоследствии авиация противника стала придерживаться строго определенной тактики. К Волге под прикрытием истребителей на большой высоте подходили группы немецких бомбардировщиков и самолетов-миноносцев. Часть бомбардировщиков, установив направление движения судов, снижались до высоты 230—400 м, и, следуя контркурсами под конвоем истребителей, сбрасывали бомбы и вели пушечно-пулеметный огонь. Другая часть бомбардировщиков стремилась подавить береговые противовоздушные батареи. Тем временем самолеты-миноносцы ставили на фарватерах беспарашютные или парашютные неконтактные донные магнитные морские мины. В начальный период минирования Нижней Волги эти постановки комбинировались с одновременным сбрасыванием незначительного количества бомб замедленного действия.

Постановку мин старались производить максимально скрытно. При этом первые постановки были характерны тем, что часто ставились высокочувствительные мины. Большинство из них самовзрывалось в течение суток после постановки и на значительном расстоянии от плавсредств. В дальнейшем от них отказались, и ставились, как правило, мины меньшей чувствительности, но с большим количеством импульсов.

С первыми минами появились первые жертвы. Волжские пароходства стали нести потери, которые сопровождались человеческими жертвами. Уже утром 25 июля в районе Луговой Пролейки налетел на мину и затонул пароход «Смоленск» (капитан А. К. Марфин) пароходства «Волготанкер». Это была первая жертва минной войны на Волге. 31 июля у Каменного Яра подорвался пароход «Казанка» (капитан И. П. Шумилов) Средне-Волжского речного пароходства, 8 августа около х. Старицкий на Нижне-Крымском перекате подорвался на mine и погиб товаро-пассажирский пароход «Коммунистка» (капитан И. А. Мишин) Нижне-Волжского речного пароходства и т. д. Только после того как в августе

тральные силы Волжской военной флотилии завершили развертывание и начали траление, количество заминированных участков резко сократилось (см. *Траление участков Нижней Волги*). На Нижней Волге было организовано сотни наблюдательных постов. На самых сложных и ответственных из них дежурили военные моряки. Улучшилось информирование судоводителей об изменении судоходной обстановки и минной опасности. Было организовано размагничивание кораблей флотилии и судов пароходств (см. *Размагничивание плавсредств*).

Наряду с военными моряками эффективную борьбу с минной опасностью вели сталинградские путейцы. Возглавлял их начальник Сталинградского технического участка пути (технический участок № 6 Волжского бассейнового управления пути) К. С. Емельянов. Путицы-бакенщики следили за полетами вражеской авиации, засекали места падения мин и помогали военным извлекать и обезвреживать их. Места падения обозначались специальными буйками. Постоянно усиливалась и совершенствовалась противовоздушная оборона Волжской водной магистрали (см. *Противовоздушная оборона Нижней Волги*). Всего за навигацию 1942 г. противник поставил на Нижней Волге 342 мины различного типа. В августе — ноябре корабли ВВФ вытралили и уничтожили 211 вражеских мин. Несмотря на все предпринятые меры, флоту на Волге был причинен огромный ущерб. Многие речники пали смертью храбрых. Однако немцам в период навигации 1942 г. так и не удалось полностью прервать движения судов. После победного окончания Сталинградской битвы минирование Волги не прекратилось.

В период навигации 1943 г. (а в Астрахани она началась 10 апреля) противник продолжал попытки нарушить водное сообщение по главной водной магистрали страны. В начале апреля 1943 г. самолеты противника начали воздушную разведку, а 28 апреля вновь начались активные действия немецкой авиации. При этом зона действия воздушных миноносцев расширилась по сравнению с периодом Сталинградской битвы, захватывая Волгу даже выше Камышина. Минированию подвергся 800-км плес Волги от с. Золотое (80 км ниже Саратова) до с. Замьяны (60 км выше Астрахани). Цель противника оставалась прежней — прервать движение по Волжско-Каспийскому пути, нанося удар по речным перевозкам, главным образом — нефтяным. Постановкой мин опять занялось специальное подразделение самолетов-миноносцев, которое базировалось в Донбассе (г. Сталино и г. Краматорск). Это была 100-я бомбардировочно-миноносная эскадра в составе 80 машин (60 «Хейнкель-111» и 20 «Юнкерс-88»). Командовал ей майор Кляс, награжденный 3 железными крестами и золотым орденом Рыцарского креста. Эта угроза накладывалась на другие.

С навигации 1942 г. в реке находилась 131 необезвреженная мина, а на фарватер почти ежедневно сбрасывались новые. Только за май на Волге было поставлено 354 мины, причем с точной ориентацией на судовой ход, так как действия авиации в ночное время помогали освещенные знаки навигационного ограждения. Тральщики ВВФ не успевали разминировать фарватер. Судоводители старались обходить заминированные участки, частыми стали простои судов. Техническая скорость караванов снизилась на 40—70%. Но движение на участке Астрахань — Саратов не просто замедлилось. Снова появились жертвы. 23 апреля у Саралевского острова наскочил на старую мину и затонул пароход «Эривань» (капитан И. А. Трутнев) пароходства «Волготанкер», 2 мая на Солонниковском перекате на mine подорвался пароход «Сергей Лазо» (капитан Я. И. Краснов) НВРП, 7 мая погибли нефтеналивные баржи «Катунь» и «Комсомолка». Одна из них налетела на мину

в 100 км ниже Сталинграда, другая — в 135 км выше. Вместе с ними сторепо 15 700 т лигроина и автобензина. 13 мая на Светоярском перекате подорвался и затонул нефтеевоз «Ваня-коммунист» (капитан А. Ф. Панин) пароходства «Волготанкер», следовавший в Астрахань с баржей «Чулум» и т. д.

В деле перевозок нефтепродуктов снова складывалось угрожающее положение. Причем это происходило в момент подготовки генерального наступления советских войск по всему фронту и судьбоносного сражения под Курском. Были приняты конкретные меры. Прежде всего, увеличено число тральщиков в районе Астраханский рейд — Саратов. Вновь было создано 424 специальных поста для наблюдения за вражескими самолетами и местами падения мин, а с учетом постов, на которых дежурили добровольцы из числа местного населения, общее количество точек наблюдения составило 796. Для проводки судов по опасным участкам фарватера была снова организована военно-лоцманская служба, которая укомплектовывалась специалистами ВВФ и наиболее опытными судоводителями речного флота.

Появились новые системы освещения навигационного ограждения фарватера. Створовые огни зажигались только при подходе к ним судов, причем эти огни были видны с судов, но их не было видно с самолетов. Предпринимались новые меры для охраны волжского пути с воздуха. В результате предпринятых мер положение улучшилось. С 1 июня по 10 июля противнику удалось поставить на Волге только 45 мин. Всего за навигацию 1943 г. на Волге было поставлено 411 мин, а с начала военных действий на реке в 1942 г. — 753 мины. Корабли ВВФ проводили успешное траление фарватера. Простои судов в ожидании открытия судовых ходов снизились с 809 часов в мае до 129 часов в июне. Очень кстати в руках советского командования оказалась карта с маршрутами полетов немецких самолетов над Волгой.

19 июня 1943 г. над Волго-Каспийским каналом огнем канонерской лодки «Ленин» Каспийской военной флотилии был сбит немецкий бомбардировщик. Экипаж самолета выбросился на парашютах и пытался спастись на надувной лодке. Команда проходившего мимо рыбацкого мотобота взяла фашистов в плен. Среди них находился майор Кляс — командир эскадры воздушных миноносцев, который предпочел покончить жизнь самоубийством. При нем оказалась карта с маршрутами полетов немцев над Волгой. Маршруты вели к Ярославлю, Горькому, Саратову, Камышину и Астрахани. Этот документ оказался очень своевременным и важным в период форсирования перевозок топлива по Волге для снабжения летнего наступления советских войск.

Последней жертвой минной войны на Нижней Волге стал пассажирский теплоход «Карл Либкнехт» (капитан Л. Н. Гудович) Верхне-Волжского речного пароходства, подорвавшийся 9 сентября 1943 г. в районе Старицкой воложки, в нижней части Крымского переката. Погибло много пассажиров и 20 чел. команды. Капитан теплохода Л. Н. Гудович был смертельно ранен.

Все же со второй половины июля 1943 г. речники работали уже в более спокойной обстановке.

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 168. Л. 122; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41, 53; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСВ НВФ 2168/1; Каталог отечественного и иностранного миного оружия, хранящегося в Центральном военно-морском ордена Красной Звезды музее. Л., 1983 (материалы Л. Я. Ларина); Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Ларин Л. Я. Борьба с минной опасностью на Волге (1942—1943) // Сталинградская битва: материалы научных конференций. — Волгоград, 1994; Грязнов М. Н. Моря-

ки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Пермяков В. Опатенные Волгой. — Самара, 2002; Булатов В. Н. Адмирал Кузнецов. — М., 2009; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

МИННЫЕ КАТЕРА ТИПА «Я-5» находились в составе кораблей Волжской военной флотилии в качестве вооруженных катеров. По состоянию на 16 ноября 1942 г.,



в ВВФ имелось 10 таких катеров. Они входили в состав 3-го отдельного дивизиона катеров, включавшего 2 отряда вооруженных катеров: 1-й отряд — катера Я-1 (заводской № 2012), Я-2 (заводской № 2016), Я-3 (заводской № 2017), Я-4 (заводской № 2019), Я-5 (заводской № 2018); 2-й отряд — катера Я-6 (заводской № 2015), Я-7 (заводской № 2007), Я-8 (заводской № 1745), Я-9 (заводской № 1746), Я-10 (заводской № 1747).

Минные катера типа «Я-5» со стальным корпусом строились с 1942 г. в г. Ярославль на заводе № 345 (Ярославская моторно-судостроительная верфь НКСП СССР). Катера Я-1, Я-2, Я-3, Я-4, Я-5, Я-6, Я-7, Я-8, Я-9, Я-10 прибыли в ВВФ осенью 1942 г. Все они 30 сентября 1943 г. были перечислены в Днепровскую военную флотилию. Позже к ВВФ были прикомандированы и 2 октября 1943 г. исключены из ее состава катера с заводскими номерами 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 2101, также предназначенные для отправки на Днепр. Отправка производилась с железнодорожной станции Сарепта.

Технические характеристики минных катеров типа «Я-5»: водоизмещение полное — 23,4 т; длина — 18,71 м; ширина — 3,56 м; осадка — 0,98 м; силовая установка — 1 тракторный дизель ЧТЗ М-17 мощностью 65—80 л. с.; скорость хода — 6,8 узла; топливо — солярка (4 т); дальность плавания — 2700 км, экипаж — 10 чел. На вооружении минный катер типа «Я-5» имел: 2 пулемета ДШК калибра 12,7 мм и 1 пусковую установку М-8 калибра 82 мм.

Ист. и лит.: Хроника боевых действий Волжской военной флотилии в Великой Отечественной войне Советского Союза. Выпуск 1. Волжская военная флотилия в боях за Сталинград (кампания 1942 г.). — М.-Л., 1945; Широков А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

«МИНСК», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1893 г. Силовая установка мощностью 400 л. с.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозке военных и народно-хозяйственных грузов, а также личного состава. Судно приходилось часто работать под бомбами противника. Так, в начале августа 1942 г. пароходу было поручено вывести из Красноармейского залива баржу с боеприпасами. В это время находившиеся там суда подверглись атаке вражеских бомбардировщиков. На некоторых баржах с боеприпасами вспыхнул пожар. Огонь перекинулся и на пароход «Минск». Многие члены команды получили ожоги, но не покинули своих постов. Пожар был в итоге

ликвидирован. Это позволило вывести баржу в безопасное место.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — С. П. Красильников; помощник капитана — Г. Г. Бочкарев; лоцман — И. В. Митрофанов; лоцман — П. К. Елизаров; механик — А. Я. Власов; 1-й помощник механика — А. С. Старцев; 2-й помощник механика — А. С. Бочкарев.

Судно списано в 1957 г.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1981.

МИРОНОВ Борис Александрович, родился в 1918 г. в г. Москва, старшина 1-й статьи, начальник поста № 729 7-го участка 2-го района службы наблюдения и связи Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1939 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Старшина 1-й статьи Миронов являлся лучшим начальником поста, неоднократно получал благодарности от командования ВВФ.

В навигацию 1943 г. лично выходил на шлюпке на судовой ход и семафором предупреждал нефтекаранавы о минной опасности. Так, 25 июня 1943 г. была предупреждена канонерская лодка «Федосеенко» с 3 наливными баржами, 2 июля был предупрежден буксир с 4 баржами, а 4 июля — буксир с 2 баржами. Во всех случаях порыва или пореза телефонной линии Б. А. Миронов своими силами восстанавливал связь. Его заслугой была и организация работы дополнительных гражданских наблюдательных постов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

МИРОНОВ Федор Владимирович, родился в 1909 г., краснофлотец, электросварщик Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1931 по 1933 г. и с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Не считаясь со временем и трудностями, краснофлотец Миронов довел уровень производительности своего труда до 300%. Все сварные работы по ответственному и сложному узлам часто доверяли лично Ф. В. Миронову, при этом качество выполненной работы всегда было отличным.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«**МИХАИЛ КАЛИНИН**» (до 1921 г. — «Баян»), товаро-пассажирский пароход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1912 г. Место постройки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: длина — 88,45 м.; ширина габаритная — 18,61 м.; осадка — 0,89 м.; грузоподъемность — 560 т; силовая установка мощностью 1200 л. с.; пассажироместность: 1-й класс — 32 чел., 2-й класс — 52 чел., 3-й класс — 28 чел., общих мест — 68 чел.; экипаж — 38 чел.; скорость — 15,31 км в час. Старое имя парохода —



«Баян» — знаменито тем, что именно на «Баяне» кочегаром трудился будущий знаменитый советский летчик Валерий Чкалов.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, выполняя работу по транспортировке гражданского населения и военных, а также использовался как плавучий госпиталь. Капитан — Н. М. Богатов, механик — С. Ф. Кокаревский.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. за успешное выполнение заданий правительства и военного командования были награждены члены экипажа: капитан Н. М. Богатов — орденом Красного Знамени; механик С. Ф. Кокаревский — орденом Трудового Красного Знамени; матрос И. С. Тютюгин — орденом Трудового Красного Знамени; боцман И. И. Куликов — орденом Красной Звезды; лоцман И. П. Шмельков — орденом Красной Звезды; помощник капитана И. Г. Аникин — орденом «Знак почета»; капитан (вновь назначенный) А. Г. Никишин — орденом «Знак почета».

Уже после войны по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

В 1981 г. пароход был списан и некоторое время использовался в качестве турбазы в Саратове. В начале 1990-х гг. его приобрел Волгоградский порт.

В 1993 г. «Михаил Калинин» был затоплен у берега напротив Волгоградской судовой верфи. Позже был произведен демонтаж надстройки.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгарь в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Материалы библиотеки корабельного инженера Е. Л. Смирнова.

«**МИХАИЛ ЧУСОВ**», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимирка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов. Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — С. П. Хохлов; 1-й штурман — П. Ф. Авдеев; 2-й штурман — А. Ф. Кедомцев; механик — И. С. Хворов; 1-й помощник механика — И. И. Пророков; 2-й помощник механика — Ф. И. Ступаков.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

МИХАЛЕВ Михаил Яковлевич, родился в 1913 г., краснофлотец, строевой 633-й отдельной строительной роты инженерного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Краснофлотец Михалев принимал активное участие в строительстве флагманского командного пункта ВВФ. Руководимая им бригада шпукатуров выполняла дневные задания на 130–135% при отличном качестве работы. Он также отлично выполнял обязанности печника и каменщика. Личным примером М. Я. Михалев воодушевлял строительные бригады на скорейшее выполнение заданий командования, благодаря чему строительство ФКП ВВФ было завершено в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

МИХАЛЕВИЧ Василий Платонович, родился в 1907 г., краснофлотец, электросварщик Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1929 по 1931 г. и с 1943 г.

В 1942 г. был награжден орденом Трудового Красного Знамени за отличное и досрочное выполнение

правительственного задания по строительству № 15 (прокладка нефтепровода с материка на о. Сахалин через Татарский пролив).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В 1943 г. В. П. Михалевич работал на Волге в качестве электросварщика. Он умело и четко организовал свою работу, доведя производительность труда до 300%, чем способствовал досрочному выполнению сварочных работ на строительстве объектов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

МИХЕЕВ Николай Васильевич, родился в 1904 г., командир отделения марсовых аварийно-судоподъемной группы № 18 аварийно-судоподъемного отряда № 1 Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В 1942 г. в период Сталинградской битвы он обеспечивал работу переправы в районе с. Антиповка.

В 1943 г. Н. В. Михеев как командир марсовых АСГ-18 участвовал в успешном подъеме 23 сухогрузных судов, погибших на Волге в результате боевых действий.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

МИШИН Иван Андреевич, капитан товаро-пассажирского парохода «Коммунистка» Нижне-Волжского речного пароходства. С 25 июля 1942 г. судно стало работать в составе Волжской военной флотилии в качестве пассажирского парохода. Однако через несколько дней, 8 августа, оно подорвалось на вражеской мине около х. Старицкий на Нижне-Крымском перекате. При взрыве погибло свыше 20 чел.

Позже за успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам военных и народно-хозяйственных грузов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. И. А. Мишин был награжден орденом Красного Знамени.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

МОГУТИН Владимир Александрович, родился в 1899 г. в с. Русское Маклаково Васильурского уезда Нижегородской губернии, начальник отдела кадров



Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). На речном транспорте с 1912 г. В 1918–1930 гг. В. А. Могутин работал кочегаром, масленщиком, а затем 3-м помощником механика на пароходе «Владимир Ульянов-Ленин». В 1930–1934 гг. был председателем местного школы ФЗУ № 5 г. Астрахань. С 1934 г. находился на различных должностях в структуре Нижне-Волжского бассейнового комитета проф-союза рабочих речного транспорта (Нижне-Волжский баскомреч)

в Астрахани. 2 июля 1942 г., за полмесяца до начала Сталинградской битвы, В. А. Могутин назначается начальником отдела кадров НВРП в г. Сталинград.

В период битвы за город отдел кадров пароходства был перемещен на левый берег Волги в пос. Красная Слобода. В условиях жестоких боев и огромных людских потерь В. А. Могутин обеспечивал кадрами флот,

работавший на сталинградских переправах. С этой задачей он успешно справлялся.

Приказом народного комиссара речного флота СССР № 20 от 1 сентября 1942 г. был награжден знаком «Отличник социалистического соревнования Наркомата речного флота». Позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 декабря 1942 г. начальника отдела кадров НВРП В. А. Могутина наградили медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 98 (Нижне-Волжское речное пароходство).

МОЖНОВ Сергей Иванович, родился в 1904 г. в Нижегородской губернии, 3-й штурман парохода «Краснофлотец» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом С. И. Можнов как штурман работал в сложных условиях ледостава и частых бомбардировок района переправ. В результате в течение 3 суток было переправлено до 50 броневиков, 30 орудий, 500 автомашин с минометами, боеприпасами и горючим. Пароход также переправил до 3 тыс. бойцов и 100 раненых. Находясь на боевом посту, штурман Можнов воодушевлял своих подчиненных на выполнение заданий командования.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГА СО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

«МОЛОТОВЕЦ» (с 1905 г. до 1919 г. — «Генерал Кондратенко», с 1919 г. — «Бурлак», до 1930-х гг. — «Бесстрашный»), буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1895 г. Место постройки: Коломенский чугунолитейный и механический завод, г. Коломна Московской губернии. Технические характеристики: длина — 65,74 м; ширина — 9,38 м; ширина габаритная — 18,62 м; силовая установка мощностью 640 л. с.; скорость — 8,6 узла. Национализирован в 1918 г. В 1919 г. пароход был мобилизован, переоборудован в канонерскую лодку и включен в состав Волжско-Каспийской военной флотилии. Затем возвращен волжскому флоту.

В период Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Волжского бассейна выполнял воинские, народно-хозяйственные и экспортные перевозки. Во время Сталинградской битвы, с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г., пароход числился в составе Волжской военной флотилии в качестве буксира.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — К. А. Синельников; помощник капитана — Н. Н. Грачев; лоцман — Т. Н. Попов; лоцман — И. Г. Макаров; механик — В. А. Понкратов; 1-й помощник механика — Н. Н. Ремизов; 2-й помощник механика — П. П. Горлатов.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф 1902; Колесные буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/tugs/typ_civil2.htm#samor.



МОНАХОВ Федор (Фадей) Николаевич, механик баркаса «Капитан Иванищев» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Ф. Н. Монахов с первых дней бомбардировки Сталинграда бесменно работал механиком на баркасе «Капитан Иванищев».

В первых числах сентября 1942 г. машинная команда дезертировала с судна. Ф. Н. Монахов в одиночку обеспечивал работу механизмов мощного баркаса. Вплоть до 2 октября, когда судно было выведено из строя вражеской авиацией, его работа осуществлялась бесперебойно — выполнялись все задания Управления НВРП по рейдовым работам и приказы командования Сталинградского фронта по перевозке войск и боеприпасов для защиты Сталинграда.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

«МОНГОЛЬ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Технические характеристики: длина — 74,0 м; ширина — 9,0 м; осадка — 2,30 м; силовая



установка мощностью 620 л. с.

В период Сталинградской битвы судно работало на дальних переправах, обеспечивая транспортировку грузов для фронта и перевозку войск.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — М. И. Булатов; 1-й штурман — А. Я. Хорев; 2-й штурман — П. С. Парфенов; 3-й штурман — А. А. Швецов; механик — Я. М. Просыпкин; 1-й помощник механика — Г. А. Бурченко; 2-й помощник механика — Т. Н. Попов.

Ист. и лит.: ГАВО. Ф. 2631. Оп. 1. Д. 430; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

МОРОЗОВ Александр Иванович, родился в 1901 г., краснофлотец, такелажник Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ с 1921 по 1925 г. и с 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Краснофлотец Морозов работал такелажником на укладке труб через Волгу. Он обеспечил своевременное производство всех такелажных работ, связанных с опусканием дюкера (подводного нефтепровода) на дно реки. Качество произведенных им работ было отличным, что обеспечило безаварийное выполнение самой ответственной операции (опускание дюкера). А. И. Морозов довел производительность своего труда до 290%.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

МОРОЗОВ Борис Сергеевич, родился в 1897 г. в г. Камышин Саратовской губернии, военврач 2-го ранга (подполковник медслужбы), врач-специалист 61-го ла-

зарета Сталинградской военно-морской базы Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Участвовал в Гражданской войне, в РККА с 1918 по 1921 г.

В начале Великой Отечественной войны был призван из запаса. В качестве хирурга служил на госпитальном судне «Сванетия» Черноморского флота. Осенью 1941 г. получил контузию. В мае 1942 г. назначен хирургом лазарета Сталинградской военно-морской базы ВВФ. В трудных условиях, в непригодном помещении организовывал операционную. Военврач Морозов спас много жизней, проводя сложные хирургические операции, чем возвратил флотилии десятки матросов и командиров. 23 и 24 августа 1942 г. в окружении пылающих зданий оказал высококвалифицированную врачебную помощь 49 раненым воинам, ни на минуту не оставив своего поста.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

МОРОЗОВ Владимир Сергеевич, родился в 1918 г., краснофлотец, электрик станции безобмоточного размагничивания № 24 (СБР № 24) Управления тыла Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1939 г. С 22 декабря 1942 г. служил на СБР № 24 ВВФ. Имел легкие ранение и контузию.

За безупречную службу получил благодарность и денежную премию от командования. 5 августа 1943 г. В. С. Морозову была вручена медаль «За оборону Сталинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

Краснофлотец Морозов принимал самое деятельное участие в оснащении СБР № 24. С того момента как станция приступила к размагничиванию кораблей ВВФ, он быстро освоил все приемы этой операции. Содержа все измерительные приборы СБР в постоянной готовности, В. С. Морозов не допускал тем самым простоя кораблей по вине станции. При размагничивании кораблей он всегда добивался лучших результатов, что обеспечило трагедии ВВФ лучшую защиту при выполнении ими боевых заданий.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 755.

МОРОЗОВ Константин Иванович, родился в 1887 г. в д. Кувардино Нижегородской губернии, капитан-наставник Нижне-Волжского речного пароходства. На речном транспорте с 1900 г. В 1915—1918 гг. обучался в Морском училище в Петрограде. В 1918—1919 гг. К. И. Морозов работал председателем Кадницкого исполкома в Нижегородской губернии. В 1930 г. окончил речное училище. В 1930—1933 гг. К. И. Морозов являлся старшим капитаном Астраханского судостроительно-судоремонтного завода им. Ш. Интернационала, а в 1933—1935 гг. — старшим капитаном Астраханского судоремонтного завода им. И. В. Сталина. В 1935—1939 гг. был капитаном парохода «Азербайджан» НВРП. В 1939 г. К. И. Морозова назначили капитаном-наставником.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народно-хозяйственных грузов К. И. Морозов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 56 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

«МОРЯК МАТЮШЕНКО» (до 1918 г. — «Иван Галунов»), буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1897 г. Место постройки:

завод Журавлева в г. Рыбинск. Силовая установка мощностью 400 л. с.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — В. В. Шитов; 1-й помощник капитана — М. И. Махаев; 2-й помощник капитана — М. Я. Сергеев; 3-й помощник капитана — М. В. Григорьев; 3-й помощник капитана — И. К. Нахалов; механик — В. Д. Жеглов; 1-й помощник механика — В. Л. Петряев; 2-й помощник механика — М. Я. Полетаев.

Судно списано в 1959 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

МОТАЛИН Константин Михайлович, родился в 1888 г. в Нижегородской губернии, капитан буксирного парохода «Грозный» Нижне-Волжского речного пароходства. На речном транспорте с 1903 г. Трудился матросом и штурвальным на пароходах Общества «Кавказ и Меркурий» в Астрахани. Участник Первой мировой войны. В 1919—1923 гг. К. М. Моталин обучался в Нижегородском рабочем техникуме водного транспорта. После окончания техникума работал на различных судах волжских пароходств.

В период Сталинградской битвы К. М. Моталин являлся капитаном парохода «Грозный» НВРП. Судно перевозило грузы и обеспечивало работу переправ в Сталинграде.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народно-хозяйственных грузов К. М. Моталин Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. был награжден орденом Красного Знамени.

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 57 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгари в боях за Сталинград — Сталинград, 1961.

МОТКОВ Василий Семенович, родился в 1905 г. в с. Барышская Слобода Алатырского уезда Симбирской губернии, шкипер баржи «Жиздра» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1923 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. баржа «Жиздра» совершила рейс по маршруту Астрахань — Саратов. Шкипер Мотков целыми сутками не покидал мостика и руководил управлением судна, чем способствовал скорейшему продвижению нефтекаравана.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «РЫБОСУДОМОТОР» НКРП СССР (г. Астрахань). Завод «Рыбосудомотор» (ныне — Астраханский машиностроительный завод «Октябрь») начал свою историю с механических мастерских, основанных в 1905 г. пароходчиком Куликовым. Мастерские сначала занимались мелким ремонтом судов речного флота. В 1913 г. они были сданы в аренду группе предпринимателей, а затем проданы пароходчику Седову. Перед Первой мировой войной предприятие было расширено: построен котельный цех, установлены 2 прессы, механическая мастерская пополнилась 5—6 станками. Количество работников доходило до 50 чел., однако специализация оставалась прежней — мелкий судоремонт.

К революции 1917 г. предприятие состояло из трех деревянных цехов: механического, слесарного и котельного, где были установлены 10 станков, 2 прессы и двигатель «Боллиндер» мощностью 25 л. с. Им в движение приводилось заводское оборудование.

После революции завод перешел в ведение Астраханского совнархоза и стал именоваться Металлозаводом АСНХ. С 1926 г. Металлозавод перешел в ведение Астраханского промышленного комбината и стал известен как Металлозавод АПК. В этот период предприятие начало осваивать производство двигателей «Боллиндер» мощностью 10 л. с. Однако с 1926 по 1928 г. было выпущено всего 15 двигателей. В 1932 г. Металлозавод стал осваивать производство двигателей «Боллиндер» мощностью 35 л. с. для судов, выпуская по 2 двигателя в месяц. С этого времени началось активное переоборудование завода.

С 1934 г. на площадке Металлозавода развернулось капитальное строительство — стали вводиться в строй новые цеха (старые деревянные цеха были снесены). С апреля 1936 г. Металлозавод АПК перешел в ведение «Главрыбы» и стал именоваться моторостроительным заводом «Рыбосудомотор». Он строил мелкие суда для рыбной промышленности и производил двигатели «Боллиндер» (35 л. с.). В октябре 1937 г. завод «Рыбосудомотор» вошел в состав судостроительной верфи им. С. М. Кирова в качестве моторостроительного цеха, занимаясь одновременно ремонтом флота рыбной промышленности. Однако объединение предприятия с верфью им. Кирова было признано нецелесообразным, и с 1940 г. завод «Рыбосудомотор» опять стал функционировать как самостоятельное предприятие. Он увеличил выпуск двигателей, прекратив при этом изготовление корпусов судов и мелкий судоремонт. В 1940 г. на предприятии трудилось 147 рабочих, а валовой продукции выпускалось на сумму 2 714 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

С началом Великой Отечественной войны мощности завода были задействованы для изготовления военной продукции: 50-мм минометов с прицепами и ударников к винтовкам. Завод также приступил к переделке учебных винтовок в боевые. В сентябре 1942 г., руководствуясь постановлениями Военного совета 28-й армии и Астраханского городского комитета обороны, предприятие передало часть своего оборудования Астраханскому судоремонтному заводу им. И. В. Сталина НКРФ (завод № 638) с целью производства там запасных частей для танков, автомашин и тракторов, а также изготовления походных ремонтных мастерских. В ноябре 1942 г. завод «Рыбосудомотор» стал базой для производства ремонта автотранспорта и вооружения частей дивизионного района ПВО. Директор завода в 1942 г. — Хазанович.

Ист. и лит.: Историческая справка к Ф. Р-1131 ГААО; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

МУРАВСКИЙ Леонид Яковлевич, родился в 1920 г. в Киргизской АССР (впоследствии — Казахская ССР), лейтенант, помощник капитана буксирного парохода «Сократ» пароходства «Волготанкер». В ВМФ с 1939 г. Л. Я. Муравский окончил Севастопольское военно-морское артиллерийское училище им. ЛКСМУ.

В Сталинградской битве Л. Я. Муравский участвовал с 20 августа 1942 г. В соответствии с решениями Государственного Комитета Обороны он был назначен помощником капитана по военным вопросам на пароход «Сократ» пароходства «Волготанкер».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 6/Н от 22 марта 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Лейтенант Муравский получил награду за образцовое отражение атаки 20 вражеских самолетов на нефтекараван, шедший на буксире парохода «Сократ». Орудийный расчет парохода сбил 3 немецких самолета. В караване потеря не было. После битвы на

Волге Л. Я. Муравский в 1944 г. был награжден сразу двумя орденами Красного Знамени за действия на Черном море и Дунае.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722, 1003; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. – 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

МУРАВЦОВ Иван Андреевич, старшина 1-й статьи, командир катера-тральщика № 141 1-го дивизиона катеров-тральщиков 1-й бригады траления Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За отвагу».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595.

МЯКИШЕВА Клавдия Александровна, родилась в 1922 г., старшина 2-й статьи, командир отделения скрытой связи отдела связи Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги». Старшина 2-й статьи Мякишева выполняла обязанности дежурной по посту СКС во время активного минирования Волги самолетами противника, боевого траления и проводки нефтекараванов. Она быстро передавала донесения о местах постановок мин, об открытии и закрытии фарватеров, обрабатывала и передавала приказания Военного совета, устраняла искажения. По телеграммам, обработанным ею с мая по ноябрь 1943 г., не поступило ни единого запроса об уточнении данных. За этот период она передала 1120 телеграмм на 82 тыс. слов, всегда работая внимательно и аккуратно.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

МЯСНИКОВ Алексей Иванович, родился в 1924 г. в г. Царицын Саратовской губернии, кочегар парохода «Надежный» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Пароход «Надежный» работал на переправе, доставляя в Сталинград войска и боеприпасы. Кочегар А. И. Мясников обеспечивал безотказную работу котла судна.

13 сентября 1942 г. пароход подвергся бомбардировке. А. И. Мясников, стоя на открытой носовой части, корректировал движение судна, отклоняя его от зон прямого поражения. Пароход и паром с войсками были без потерь и повреждений доставлены к месту назначения.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.



«Н. ОСТРОВСКИЙ» (до 28 января 1919 г. – «Коммерции советник», до 25 апреля 1937 г. – «Беднота», до 6 октября 1942 г. и с 25 ноября 1943 г. – «Николай Островский»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1912 г. Место постройки: завод Облаевых, с. Городец Нижегородской губернии. Технические характеристики: водоизмещение – 300 т; длина – 61,85 м; ширина габаритная (с обводами) – 19,0 м; осадка – 1,4 м; силовая установка: паровая машина мощностью 560 л. с.; топливо – 95 т мазута; скорость хода – 10 узлов; дальность плавания – 4800 км; экипаж – 52 чел.

8 февраля 1918 г. судно было национализировано и передано Главводу. В июле 1918 г. судно было мобилизовано, вооружено и включено в состав Вольской военной флотилии. Позже пароход находился в составе других военных флотилий, участвуя в Гражданской войне (под Вольском в августе 1918 г. и под Камышином в августе 1919 г.). 16 июня 1920 г. судно было разоружено и возвращено Нижегородскому Рупводу для использования в качестве буксира. Находился в подчинении НКПС, Наркомвода, а с 9 апреля 1939 г. – в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. В 1939 г. пароход прошел капитальный ремонт.

6 октября 1942 г. он был мобилизован и поставлен на переоборудование в речную канонерскую лодку. «Н. Островский» получил вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм). 10 октября 1942 г. РКЛ «Н. Островский» была передана в состав ВВФ. РКЛ выполняла задания по обеспечению противовоздушной обороны, в апреле–ноябре 1943 г. обеспечивала воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге. С 11 марта 1943 г. лодка находилась в подчинении пароходства «Волготанкер». 25 ноября 1943 г. судно было разоружено и передано Нижне-Волжскому речному пароходству, в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне. 5 ноября 1959 г. буксирный пароход «Николай Островский» выведен из состава



речного флота и передан Главвотрчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова.

«НАБЛЮДАТЕЛЬ», баркас Нижне-Волжского речного пароходства. Технические характеристики: длина — 15,16 м; ширина — 2,7 м; осадка — 1,45 м; силовая



установка — 75 л. с.

В период Сталинградской битвы баркас работал на Центральной переправе. Спас 200 чел. с погибшего в результате вражеского обстрела пассажирского парохода «Иосиф Сталин». Капитан судна — И. И. Исаков, механик — Н. Ф. Кондаков.

24 сентября 1942 г. баркас затонул в результате артиллерийского обстрела противника напротив хлебосоляного участка. Впоследствии судно было поднято.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

НАВИГАЦИЯ — время, в течение которого возможно судоходство.

«НАДЕЖНЫЙ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1896 г. Технические характеристики: длина — 29,0 м; ширина — 4,39 м; осадка — 0,9 м; силовая установка — 135 л. с.

В период Сталинградской битвы судно работало на центральной переправе и переправе 62-й армии. Этот пароход с паромом перевез через Волгу более 15 тыс. чел. и до 500 т военных грузов. 2 октября 1942 г. затонул в результате огня противника у пристани Скудры, напротив о. Денежный. Погибли члены экипажа: масленщик Боровиков; кочегар И. П. Чернышов; кочегар И. П. Чертков. Впоследствии судно было поднято.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне. Капитан парохода «Надежный» А. Я. Шварев и механик М. И. Тимохин были награждены орденами Красной Звезды.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

НАЗАРОВ Анатолий Михайлович, родился в 1910 г. в с. Итманов Лукояновского уезда Нижегородской области, заместитель начальника механико-судовой службы Управления Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В период непрерывных налетов вражеской авиации на Сталинград 24–26 августа 1942 г. многие суда получили повреждения и требовали ремонта в судоремонтных мастерских. А. М. Назаров, в условиях бомбежки организовал ремонт механизмов непосредственно на рейде, без захода судов в затон. Этим была

обеспечена бесперебойная работа флота на перевозке войск, танков и боеприпасов для обороны Сталинграда.

За участие в битве на Волге А. М. Назаров награжден медалью «За оборону Сталинграда».

С начала навигации 1943 г. он был назначен командиром 18-й аварийно-судоподъемной группы 1-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Он сумел организовать подъем и восстановление сухогрузных судов, потопленных в районе Сталинграда. Благодаря его руководству за май–сентябрь 1943 г. с Волги было отбуксировано на ремонт 75 поврежденных судов и поднято 29 единиц флота общим водоизмещением 23 500 т.

К концу навигации 1943 г. в эксплуатацию было возвращено 37 единиц общим водоизмещением 38 800 т.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

НАЛИВНОЕ СУДНО — грузовое судно для транспортировки нефти, нефтепродуктов, масел и других грузов, перевозимых наливным способом.

НАПИДЕНИНА Анна Яковлевна, родилась в 1924 г., начальник дополнительного гражданского поста минного наблюдения из совхоза «Победа» Верхне-Липовского сельсовета Камышинского района Сталинградской области.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги». А. Я. Напиденина являлась начальником поста с 14 мая по 14 октября 1943 г. 21 мая, невзирая на непогоду и темное время суток, она заметила постановку немецкой авиацией двух мин. Об этом она немедленно доложила начальнику поста минного наблюдения. Тем самым было обеспечено своевременное предупреждение о минной опасности идущему каравану из двух барж.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

НЕБОЛЬСИН Яков Васильевич, родился в 1916 г. в с. Горки Воронежского уезда Воронежской губернии, старший лейтенант, помощник флагарта штаба Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1937 г. Старший лейтенант Небольсин с 22 июня по 1 ноября 1941 г. воевал в составе Пинской военной флотилии, был артиллеристом

на мониторе «Житомир». В боях на р. Березина он уничтожил не одну сотню гитлеровцев и много боевой техники врага, был трижды ранен, имел контузию. За организацию артподготовки в боях на Березине и Припяти Я. В. Небольсин получил благодарности от командующего 21-й армией.

С 25 июля 1942 г. он сражался в рядах ВВФ. Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. В ходе сражения за Сталинград старший лейтенант Небольсин умело организовал наблюдательный пункт и установил бесперебойную связь между Северной группой кораблей ВВФ и взаимодействовавшими с ней частями Красной Армии. В результате удалось выполнить боевые задачи по поддержке подразделений, оборонявших северную часть Сталинграда. Управляя артиллерийским огнем, старший лейтенант Небольсин только в течение 18 сентября 1942 г. подбил 5 танков и 2 автомашины противника с пехотой.

Всего за период боев в августе–сентябре 1942 г. он подбил 13 танков и 33 автомашины с войсками и грузами. После 1943 г. Я. В. Небольсин в чине капитан-лейтенанта служил в составе Амурской военной флотилии, принял участие в войне с Японией.

Приказом командующего АмВФ № 18/Н от 14 сентября 1945 г. награжден орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1596.

НЕНАШЕВ Иван Семенович, родился в 1911 г. в с. Борское Бузулукского уезда Самарской губернии, капитан 3-го ранга, флагманский артиллерист 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1928 г.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 54/Н от 22 октября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Капитан 3-го ранга Ненашев лично руководил подготовкой командиров артиллерийских боевых частей канонерских лодок и артиллеристов бронекатеров в стрельбе по береговым невидимым целям.

В период Сталинградской битвы он также исполнял обязанности офицера связи ВВФ в штабах 57-й, 64-й и 62-й армий, лично управлял огнем корабельной артиллерии.

За участие в защите города награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем за выслугу лет в ВМФ и за подготовку кадров для вновь строящихся кораблей Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. его наградили вторым орденом Красной Звезды.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 22; Ф. 3. Оп. 1. Д. 755; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

НЕСАМОХОДНЫЙ ФЛОТ (судно) — не способный двигаться собственным ходом. В широком смысле — синоним непарового флота (судна).

НЕСТЕРОВ Степан Никифорович, родился в 1900 г. в с. Савро-Мамышево Рязанской губернии, начальник военизированной пожарной команды 10-го отдельного отряда военизированной охраны речного флота.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

24–25 августа 1942 г. под руководством С. М. Нестерова были спасены от огня многие береговые сооружения Сталинградского речного порта. К городским причалам порта он прибыл в тот момент, когда там горели склады боеприпасов. Под бомбами противника С. Н. Нестеров личным примером увлек за собой всю

команду и организовал тушение пожара. От огня были спасены пассажирский и грузовой вокзалы, дебаркадер и другие сооружения порта.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

НЕСТЕРЮК Леонид Филиппович, родился в 1913 г. в г. Ростов-на-Дону, главный старшина, командир отделения отдельного батальона морской пехоты Сталинградского флотского полужкипажа Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1930 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. 27 августа 1942 г. в бою под пос. Латошинка главный старшина Нестерюк вдохновлял краснофлотцев и командиров своим личным примером. Он отбил у противника машину с ранеными моряками, захваченными немцами. При этом сам был тяжело ранен в грудь и обе ноги. Несмотря на это, он не покидал поля боя до тех пор, пока машина не ушла в наш тыл. Только после этого главный старшина Нестерюк позволил вывезти себя в госпиталь.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

НЕФТЕМАШИНКА — плавучее средство для перекачки нефти (топлива).

НИЖНЕ-ВОЛЖСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО было образовано в 1934 г. одновременно с Верхне-Волжским и Средне-Волжским речными пароходствами. Организация 3 самостоятельных пароходств облегчала контроль над перевозками на каждом отдельном отрезке (плесе) Волги, судходная протяженность которой превышала 3500 км (от Ржева до устья реки). Нижне-Волжское речное пароходство в основном специализировалось на перевозках нефти, угля, рыбы и соли. На долю НВРП приходился плес в границах от Камыши-на до пос. Лагань на Каспии, то есть 772 км вниз по руслу реки, включая дельту Волги с выходом в Каспийское море. Таким образом, зона ответственности пароходства распространялась по территории Сталинградской области (в границах с 5 декабря 1936 г. до 27 декабря 1943 г.) на всем ее протяжении. В среднем продолжительность навигации на Нижней Волге колебалась от 200 до 250 суток, начинаясь в апреле и заканчиваясь в ноябре.

В структуру НВРП входили 2 технических участка пути: 1) Сталинградский (от Камышина до Черного Яра — 373 км); 2) Астраханский (от Черного Яра до Астрахани — 303 км). Оба участка непосредственно подчинялись Волжскому бассейновому управлению пути, располагавшемуся в г. Горький. В обязанности технических участков входило поддержание в надлежащем порядке водного пути и обеспечение гарантийных глубин на перекатах. Ежедневно участки информировали диспетчеров и судоводителей о состоянии глубин и изменениях судовых ходов. Они также обеспечивали подходы к пристаням и затонам.

В дельте Волги за состояние путевого хозяйства отвечал Астраханский рыбный порт. Со Сталинградским и Астраханским техническими участками пути территориально совпадали 2 диспетчерских пункта по руководству движением флота. К этим пунктам относились еще 2 замкнутых пункта пристаней: Владимировка и Красноармейск. Структура НВРП включала в себя также судоремонтные предприятия: 1) Сталинградский судоремонтный завод (в пос. Красная Слобода); 2) Красноармейский судоремонтный завод (в затоне около Сарепты); 3) судоремонтные мастерские во Владимировском затоне; 4) судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого (в Астрахани); 5) судоремонтный завод им. Артема Сергеева (в Астрахани). НВРП имело 17 транзитных

пристаней (в т. ч. пассажирский вокзал на самостоятельном балансе) и 2 пристани с приписанным к ним местным флотом. В зависимости от грузооборота все эти 19 пристаней НВРП делились по разрядам.

К пристаням НВРП первого разряда относились: 1) Сталинградская транзитная пристань (Сталинградский речной порт); 2) Сталинградская пристань местного флота; 3) Астраханская транзитная сухогрузная пристань (Астраханский речной порт); 4) Астраханская пристань местного флота; 5) пристань Владимировка; 6) пристань Красноармейск. Ко второму разряду принадлежала пристань Камышин. К промежуточным транзитным пристаням третьего разряда относилось 12 причальных пунктов (вниз по течению): Антиповка, Быковы Хутора, Балыклей, Луговая Пролейка, Дубовка, Каменный Яр, Черный Яр, Никольское, Даниловка, Енотаевск, Сероглазка, Замьяны. В ведении НВРП также находились переправы через Волгу у пристаней Камышин, Дубовка и Сталинград.

На 1 января 1941 г. в составе НВРП имелась 781 ед. флота, в т. ч. 206 самоходных судов (72 грузопассажирских, 67 буксирных, 21 рейдово-маневренное, 46 служебно-вспомогательных); 445 несамоходных судов (17 сухогрузных металлических и 428 деревянных барж); 130 дебаркадеров (7 металлических и 123 деревянных). Управление НВРП располагалось в Сталинграде. С 22 июня 1941 г. водный транспорт Нижней Волги, как и всей страны, стал решать несколько основных задач: 1) перевозки на фронт людского состава; 2) перевозки на фронт продуктов, фуража, боеприпасов, вещевого снабжения, строительных материалов, горючего и т. д.; 3) перевозки раненых с фронта в глубь страны вплоть до Молотова (Перми); 4) перевозки эвакуируемых войсковых тыловых учреждений; 5) эвакуация промышленности; 6) эвакуация населения, включая детей, в глубь страны вплоть до Молотова; 7) обеспечение флотом наплавных переправ.

Практически сразу же стали предприниматься чрезвычайные меры. Решением 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 ВМФ по первому же их требованию.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 6 ноября 1941 г. на военизированное положение переводились транспортные и промысловые суда, приписанные к портам Нижней Волги. Количество судов у пароходств по всей стране резко уменьшилось как вследствие потерь, так и вследствие передачи ВМФ и другим военным организациям. В Сталинграде, например, для транспортировки эвакуантов задействовался внутригородской речной транспорт. Были мобилизованы 9 самоходных и 16 несамоходных судов, принадлежавших различным организациям и предприятиям города. Вместо пополнения флота пришло перераспределение судов между пароходствами, чем стала заниматься судоходная инспекция Волжского бассейна. Что же касается поступления новых судов, то ни в 1940 г., ни в 1941 г. его практически не было.

С июля 1941 г. судоремонтные и судостроительные предприятия НКРФ прекратили строительство новых пароходов и максимально сократили капитальный ремонт речных судов. Заводы и мастерские речного ведомства занимались теперь в основном

переоборудованием кораблей для ВМФ и изготовлением военной продукции, проводя лишь необходимый текущий ремонт. Мобилизация судов для военных нужд и прекращение поступления новых плавсредств могли самым отрицательным образом повлиять на объемы перевозок грузов, но плавсредства продолжали работать даже в условиях ледостава.

Итоги работы НВРП за навигацию 1941 г. характеризовались следующими данными: пароходство вывезло свыше 2400 тыс. т различных грузов (соль, хлеб, уголь, минеральные стройматериалы, металл, лес и пр.), а также перевезло почти 9500 тыс. пассажиров. В конце навигации 1941 г. многим судам НВРП не удалось дойти до намеченных пунктов зимнего отстоя. При начавшемся в 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.

Настоящей проблемой обещал стать дефицит квалифицированных кадров, вызванный их мобилизацией на фронт. Возникла угроза нарушения ритма работы флота и береговой инфраструктуры в военных условиях и, как следствие, угроза срыва перевозок грузов. Еще в самом начале войны в жизнь начали проводиться соответствующие остроте момента мероприятия. СНК СССР разрешил 7 июля 1941 г. перевести на 2-сменную вахту команды всех судов речного флота. Одновременно правительство разрешило использовать на судах женщин даже на тех должностях, на которых ранее это было запрещено. В итоге 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%). На некоторых участках стали трудиться целые семьи. Например, на постах бакенщиков Волжского бассейнового управления пути не редкостью были супружеские пары. Например, на Водяновском перекате работали супруги Игольниковы, на Пичужинском — Капустины, на Верхне-Ахтубинском — Пряжины и т. д. То же касалось и экипажей судов, причем все это носило массовый характер.

В годы войны задействовались и другие формы притока кадров: а) система государственных трудовых резервов; б) курсовая подготовка; в) индивидуально-бригадное обучение; г) трудовая мобилизация. Тем не менее по состоянию на февраль 1942 г., недокомплект кадров флота и пристаней НВРП составлял 163 чел.

В начале навигации 1942 г. НВРП имело на своем балансе 653 ед. флота (без дебаркадеров), в т. ч.: самоходный флот — 205 ед., несамоходный флот — 448 ед. Летом 1942 г. обстановка резко осложнилась. 17 июля противник вторгся в пределы Сталинградской области. Началась Сталинградская битва.

Волга стала превращаться в почти единственную магистраль, способную обслуживать Сталинградский и Юго-Западный фронты. Осознавая это, враг начал осуществлять минирование судового хода. Положение на судовом ходе еще более усугубилось, когда противник приступил к массированным бомбардировкам судов. Требовались срочные и эффективные меры по защите судоходства.

НКРФ, Астраханский и Сталинградский городские комитеты обороны были вынуждены обратиться в ГКО, который 28 июля 1942 г. принял решение об установке зенитного вооружения на судах, работавших в районе Астрахань — Саратов. На судах была введена должность помощника капитана по военной части и назначены боевые расчеты. Дополнительно на самоходных судах была введена должность комиссара. Вооружение судов речного флота Нижней Волги осуществлялось на волжских судоремонтных заводах.

23 августа 1942 г. ударные группы танковых и моторизованных частей противника вышли к Волге, немецкие танки и артиллерия стали прямой наводкой расстреливать идущие по Волге суда. С целью спасти флот от полной гибели, нарком речного флота З. А. Шашков отдал приказ о прекращении транзитного движения судов в районе Сталинграда. Несмотря на это, флот НВРП понес огромные потери. Многие речники пали смертью храбрых. Тем не менее за навигацию 1942 г. НВРП вывезло свыше 1 млн т различных грузов, а также перевезло почти 5200 тыс. пассажиров. Кроме того, на участке Камышин — Астрахань было переправлено через Волгу 338 тыс. голов крупного рогатого скота и 1 222 600 голов мелкого рогатого скота, 6700 повозок и 996 тракторов.

Усилия и подвиги речников были по достоинству оценены правительством и военным командованием. Так, в сентябре 1942 г. — январе 1943 г. на основании фронтовых приказов 53 работника НВРП и Волжского бассейнового управления пути были награждены орденами и медалями. Подготовка к навигации 1943 г. проходила для флота Нижней Волги в очень непростой обстановке. По НВРП разному ремонту подлежали 156 ед. самоходного флота и 348 ед. несамоходного. Но флот оказался сильно рассредоточенным.

Зимой 1942/43 г. 203 судна находились в 58 ремонтных пунктах других пароходств (Московско-Окского, «Москва-Волга канал», Верхне-Волжского, Средне-Волжского, Камского, Бельского и Вятского). Остальной флот зимовал в 24 отстойных пунктах за пределами Нижней Волги и в 12 пунктах в границах Камышин — Сталинград. Ремонт этих судов производился преимущественно силами судовых команд. К началу навигации 1943 г. НВРП имело на своем балансе 544 ед. флота (без дебаркадеров), в т. ч. самоходный флот — 179 ед., несамоходный флот — 365 ед.

С открытием навигации 1943 г. обстановка на Волге снова стала усложняться. 28 апреля начались активные действия немецкой авиации по постановке мин на судовой ход и нападению на суда. При этом зона действия авиации даже расширилась по сравнению с периодом Сталинградской битвы, захватывая Волгу уже севернее Камышина. Цель противника оставалась прежней — прервать движение по Волжско-Каспийскому пути, нанести главный удар по речным перевозкам. В результате всех предпринятых мер, безопасность судоходства на Волге была все же обеспечена.

За навигацию 1943 г. НВРП вывезло около 1500 тыс. т различных грузов (соль, хлеб, уголь, минеральные строительные материалы, металл, лес и пр.), а также перевезло почти 4700 тыс. пассажиров. После войны, в 1947 г., совместным приказом Главного штаба ВМС СССР и Министерства речного флота СССР № 115/90 на 10 судах НВРП, особо отличившихся в период битвы за Волгу, были установлены мемориальные доски-знаки.

Начальниками Нижне-Волжского речного пароходства в период 1938—1945 гг. являлись: Федор Гаврилович Коченин (март 1938 г. — март 1943 г.), Михаил Николаевич Чеботарев (март 1943 г. — май 1945 г.).

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 124. Д. 11; РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 846; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27; ЦДНИВО. Ф. 11418. Оп. 1. Д. 6; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампании 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

Перевозка грузов по НВРП за 1941—1943 гг. (тыс. т)

Грузы	1941 г.	1942 г.	1943 г.
Соль	780,1	279,6	817,3
Хлеб	217,9	176,2	47,6
Уголь	447,2	21,6	21,9
Минеральные строительные материалы	193,6	53,6	119,2
Лес в судах	226,0	122,1	98,3
Металл	66,3	23,2	78,2
Дрова в судах	59,5	23,5	—
Прочие (в т. ч. нефть, плоты и др.)	453,2	334,7	287,9
ВСЕГО	2443,8	1034,5	1470,4

Ист.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011. С. 199.

Перевозка пассажиров по НВРП за 1941—1943 гг. (чел.)

Вид сообщения	1941 г.	1942 г.	1943 г.
Транзитное	887 424	405 911	
Местное	1 317 036	902 416	
Пригородное	2 481 668	1 228 807	
Внутригородское	4 795 278	2 647 980	
ИТОГО	9 481 406	5 185 114	4 707 000

Ист.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011. С. 201.

НИКУЛИН Владимир Николаевич, родился в 1910 г., капитан-лейтенант, флагманский связист штаба 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1932 г. С 29 сентября 1942 г. капитан-лейтенант Никулин служил в Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. С начала формирования бригады В. Н. Никулин упорно работал над организацией связи. В ответственный период выполнения государственного задания по перевозкам нефти в боевую навигацию 1943 г. он при всех трудностях сумел организовать оперативность и непрерывность боевого управления, установив надежную связь с 18 корреспондентами. Это способствовало осуществлению нефтеперевозок и успешному прохождению судами 3-й бригады речных кораблей ВВФ боевой подготовки.

С 25 июня 1944 г. приступил к службе на Северном флоте в должности офицера связи. За добросовестное отношение к исполнению служебных обязанностей Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. капитан-лейтенант Никулин был награжден медалью «За боевые заслуги».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1012.

НОВИКОВ Тихон Андреевич, родился в 1902 г. в с. Беседино Курской губернии, контр-адмирал, командир 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1922 г.

В 1935 г. за успехи в боевой и политической подготовке Т. А. Новиков награждался орденом Красной Звезды. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. награжден орденом Красного Знамени.

В период Сталинградской битвы корабли 2-й бригады речных кораблей ВВФ (2-я БРК) под командованием



контр-адмирала Новикова взаимодействовали с частями 51-й и 57-й армий. Противнику был нанесен большой урон в живой силе и технике. Огнем артиллерии 2-й БРК было отбито множество атак противника и успешно поддерживались контратаки и наступление частей Красной Армии.

Корректировочные посты кораблей бригады были вынесены на передний край и не раз лично посещались контр-адмиралом Новиковым. В ко-

рабельном составе 2-й БРК ВВФ не было потерь. Огнем ее артиллерии, по неполным данным, было уничтожено 20 танков, 50 огневых точек, 18 дзотов и 18 блиндажей, 15 минометов (в т. ч. 2 шестиствольных), 37 автомашин; уничтожено и подавлено 2 огневые точки, 11 артиллерийских батарей, 3 минометные батареи, до 2 батальонов и 15 рот противника; рассеяно до 1 полка и более 16 рот пехоты, более 50 танков и 200 машин с войсками.

Бронекатера бригады работали на переправах. Они переправили несколько тыс. чел. пополнения, тысячи тонн грузов и боеприпасов и эвакуировали раненых. Корабли бригады, отбивая воздушные атаки противника, обеспечили конвоирование транспортов общим водоизмещением 102,8 тыс. т. Огнем кораблей было сбито 5 самолетов противника. Т. А. Новиков был также награжден медалью «За оборону Сталинграда». После Сталинградской битвы он проходил службу на Черноморском флоте.

Приказом командующего флотом № 121с от 26 сентября 1944 г. награжден вторым орденом Красного Знамени. Этой наградой была вручена ему как командиру бригады траления и заграждения за успешное траление Новороссийского порта и Цемесской бухты. Этим орденом также были отмечены его успехи, достигнутые при выполнении заданий Военного совета Черноморского флота в период проведения Румынской и Болгарской операций. В тот период контр-адмирал Новиков командовал военно-морской базой флота в порту Констанца (Румыния).

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 600, 785, 955.

НОВИЦКИЙ Александр Александрович, родился в 1893 г. в г. Двинск Витебской губернии, инженер-капитан 2-го ранга, инженер связи Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. Член ВКП(б). В ВМФ с 1917 г. Участник Гражданской войны. В составе Рабоче-Крестьянского Красного Флота он воевал на Черном, Азовском и Каспийском морях, на Волге.

В 1938 г. был отмечен медалью «XX лет РККА». Награжден также орденом Красной Звезды. В 1941 г. участвовал в боях за Ленинград. 15 августа 1943 г. А. А. Новицкого наградили медалью «За оборону Ленинграда». Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден вторым орденом Красной Звезды.

В 1943 г. инженер-капитан 2-го ранга Новицкий должным образом организовал службу связи в РАСО, что обеспечило надежную и бесперебойную связь с командованием и между отрядами, выполнявшими судоподъемные работы. Сам А. А. Новицкий непрерывно находился на объектах работ и руководил работой связи, одновременно обучая новые кадры связистов. Этим он способствовал выполнению плана судоподъемных работ на Волге и Дону.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 октября 1944 г. инженер-капитан 1-го ранга Новицкий был удостоен ордена Отечественной войны I степени за организацию бесперебойной связи между мостоподъемными отрядами и группами в Днепровском бассейне. До окончания Великой Отечественной войны он получил еще одну высокую правительственную награду. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 апреля 1943 г. его наградили третьим орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1202; ЦАМО. Ф. 424. Оп. 10247. Д. 58.

НОВОСЕЛОВ Дмитрий Николаевич, родился в 1913 г. в д. Тупики Тверской губернии, младший политрук, заместитель командира канонерской лодки «Чапаев» по политчасти 2-го дивизиона канонерских лодок 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1936 г. С началом Великой Отечественной войны служил на Ленинградском судостроительном заводе им. А. Марти. С июня 1942 г. по январь 1943 г. заместитель командира по политчасти канюдки «Чапаев».

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». За время службы на КЛ «Чапаев» сумел хорошо организовать партийно-политическую работу, способствовал выполнению личным составом поставленных боевых задач. В период Сталинградской битвы его корабль уничтожил свыспе 1 батальона пехоты противника, 2 танка, 15 автомашин с грузом и войсками, 2 минометные батареи, 1 шестиствольный миномет и подавил 4 артиллерийские батареи. Огонь артиллерии корабля неоднократно приводил к рассеванию скопления войск противника и срыву его атак. Во время боев Д. Н. Новоселов получил легкую контузию.

В 1943 г. был награжден медалями «За оборону Сталинграда» и «За оборону Ленинграда».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; ф. 88. Оп. 2. Д. 458.

«НОГИН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1885 г. Силовая установка — 450 л. с.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — А. А. Картунов; 1-й штурман — П. Р. Кочетков; 2-й штурман — А. Г. Батанов; 3-й штурман — Я. Д. Киселев; механик — И. П. Трусов; 1-й помощник механика — Д. Т. Кокарев; 2-й помощник механика — А. Н. Кишко.

Судно было выведено из эксплуатации в мае 1959 г. и утилизировано.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

НОЗДРИН Николай Борисович, родился в 1922 г. в г. Курск, старший водолаз 18-й аварийно-судоподъемной группы 1-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В навигацию 1943 г. Н. Б. Ноздрин трудился на подъеме и ремонте затонувших и поврежденных на Волге сухогрузных судов. В его обязанности входила заделка их пробоин. В частности, благодаря его работе, в течение мая — сентября 1943 г. со дна Волги были подняты 29 сухогрузных барж.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

НОСЕНКО Иван Исидорович, родился в 1902 г. в д. Берлевец Брянской губернии. Народный комиссар судостроительной промышленности СССР. Член ВКП(б).



С 1914 г. работал на кораблестроительном заводе в г. Николаев рассыльным, а с 1916 г. автогенным сварщиком. В 1917–1920 гг. был батраком в х. Новобогуславка Николаевской губернии. В 1920 г. работал в Николаевском губернском совете профсоюзов ассистентом, инспектором отдела охраны труда. В 1921–1922 гг. являлся продармейцем. В 1922–1924 гг. трудился табельщиком на судостроительном заводе в г. Николаев. В 1924–1928 гг.

И. И. Носенко обучался в Николаевском кораблестроительном институте. После окончания института в 1928 г. стал работать на Николаевском судостроительном заводе № 44 в должности мастера. В 1929 г. стал заведующим заводским плавучим домом отдыха. С 1931 г. был главным механиком завода № 44, с 1932 г. — начальником судомонтажного цеха, начальником конструкторского отдела. В 1935 г. его назначили главным строителем объектов завода № 44. В 1935 г. И. И. Носенко был переведен на работу в Ленинградскую область, где до 1937 г. был главным инженером судостроительного завода № 196. В 1937 г. его назначили на должность главного инженера треста № 14 2-го Главного управления Народного комиссариата оборонной промышленности СССР в Ленинграде. В 1937–1939 гг. трудился главным инженером завода № 189, затем директором завода им. Орджоникидзе в Ленинграде. В январе 1939 г. стал первым заместителем наркома судостроительной промышленности СССР, в мае 1940 г. — марте 1946 г. И. И. Носенко являлся народным комиссаром судостроительной промышленности СССР. Одновременно в 1941–1942 гг., он был первым заместителем наркома танковой промышленности СССР.

Лит.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923–1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999.

НОСОВЕЦ Иван Захарович, родился в 1915 г., краснофлотец, кузнец Московского отдела подводно-технических работ Речного аварийно-спасательного управления ВМФ. В ВМФ в 1939–1940 гг. и с 1943 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Работая в качестве кузнеца на строительстве, И. З. Носовец довел производительность своего труда до 300%. Он полностью обеспечивал потребности строительства в изделияхковки. Все поручения командования краснофлотец Носовец выполнял в срок. Когда его перебросили на работу по футеровке труб, то и на новом месте производительность его труда составила 200%.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.



ОВСЯННИКОВ Петр Алексеевич, родился в 1915 г., старшина 1-й статьи, командир электриков катератральщика № 314 8-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1938 г. П. А. Овсянников до службы в ВВФ воевал на Ленинградском фронте, где был ранен.

С июня 1942 г. служил в ВВФ командиром электриков на КАТЩ-314. За участие в обороне города на Волге награжден медалью «За оборону Сталинграда». Позже приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили медалью «За боевые заслуги».

Старшина Овсянников в совершенстве овладел материальной частью, во время уничтожения немецких магнитно-акустических мин на Волге не отходил от двигателя по 14–16 часов, обеспечивая успех боевого траления. Как комсорг отряда он всегда оказывал помощь командирам в воспитании молодых краснофлотцев.

После завершения битвы на Волге старшина 1-й статьи Овсянников служил на Черном море. В 1944 г. катератральщик № 597 под его командованием выполнял задания по очистке фарватеров в районе Одесса — Тендра, Очакова, Николаева, Херсона, а также района Жебрияны — Сулина. Там П. А. Овсянников применил полученный им на Волге опыт уничтожения магнитно-акустических мин противника.

В октябре — декабре 1944 г. его КАТЩ-597 прошел с тралом более 2 тыс. миль, уничтожив в составе отряда тральщиков 8 мин противника. С успехом были выполнены и другие задания командования. Приказом командира 3-й бригады траления Северо-Западного морского оборонительного района Черноморского флота № 02 от 1 мая 1945 г. старшина 1-й статьи Овсянников был награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 1215, 1440.

ОВЧИННИКОВ Михаил Яковлевич, родился в 1897 г. в с. Березняки Вольского уезда Саратовской губернии, член ВКП(б), участник обороны Царицына, капитан парохода «Самара» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Пароход «Самара» в период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом с 1 по 17 ноября 1942 г. работал в районе пос. Светлый Яр на переброске войск и боевой техники на правый берег. Капитан Овчинников в период с 12 по 17 ноября обеспечил работу переправы в сложной ледовой обстановке, используя пароход как ледорез и как буксир для переправочных средств.

За это время было переправлено 40 танков, большое количество боеприпасов и до 1 тыс. автомашин.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274.

ОДИНЦОВ Павел Андреевич, родился в 1915 г., старшина 1-й статьи, командир отделения машинистов канонерской лодки «Щорс» 3-й бригады речных

кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г. Старшина 1-й статьи Одинцов служил на КЛ «Щорс» с августа 1941 г.

С 1942 г. принимал непосредственное участие в Сталинградской битве, за что в августе 1943 г. был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Позже приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Этими наградами отмечались его способность обеспечить нужную работу двигателей корабля в любой обстановке и заслуги в проведении качественного ремонта, а также в переоборудовании канонерской лодки (за досрочное окончание ремонта он отмечался Почетной грамотой «Отличник судоремонта ВМФ»).

Во время буксировок нефтекараванов он и подчиненные ему машинисты отделения всегда обеспечивали заданный ход. П. А. Одинцову иногда приходилось исполнять обязанности командира БЧ-5 на канлодке, при этом не было отмечено ни одного случая задержки в движении корабля, допущенного по его вине.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 755.

ОПЕРАТИВНАЯ ГРУППА НАРКОМАТА РЕЧНОГО ФЛОТА СССР В СТАЛИНГРАДЕ. 2 августа 1942 г. ГКО своим уполномоченным в Сталинграде назначил наркома речного флота СССР З. Д. Шашкова. На него была возложена ответственность за координацию деятельности всех организаций речного транспорта на Нижней Волге и в районе Сталинграда. В городе была создана оперативная группа, куда вошло руководство НКРФ, Нижне-Волжского речного пароходства, пароходства «Волготанкер» и Волжского бассейнового управления пути: И. С. Краев, П. М. Зубков, А. А. Свиридов, В. И. Сухарин, Ф. Г. Коченин, С. И. Везломцев, В. П. Цибин. Группа поддерживала связь с уполномоченными НКРФ: в Астрахани — с Г. В. Харитоновым, в Саратове — с М. Н. Чеботаревым, а также с уполномоченными в других портах Волги.

По схеме Транспортного комитета при ГКО в Куйбышеве, на пристани Батраки (Куйбышевская область) и в Саратове была организована перевалка боеприпасов и военной техники с железной дороги на речные суда, которые следовали затем в район Камышин — Сталинград. Из Астрахани к Сталинграду шли нефтепродукты. Большое значение придавалось работе и организации переправ в районе Сталинграда. Кроме существовавших ранее переправ, были организованы новые. Всего к 23 августа в городе действовало 15 переправ. Основные сосредоточились в центральной части города, у завода «Красный Октябрь» и Сталинградского тракторного завода (см. *Переправы*).

23 августа 1942 г. с выходом войск противника к Волге на участке Акатовка — Ерзовка волжская коммуникация была перерезана. З. А. Шашков отдал приказ о прекращении судоходства в районе Сталинграда. Потоки грузов с

низовьев Волги ограничились маршрутом Астрахань — Светлый Яр (или Красноармейск), грузы с верховьев Волги и Камы спускались только до Камышина, Горного Балыклея и Дубовки. В тот же день началась массированная бомбардировка Сталинграда. Переправы оказались под ударом, хотя тральщики ВВФ и одиночные речные суда без паромов работы не прекращали.

25 августа опергруппа НКРФ доложила штабу и Военному совету Сталинградского фронта о восстановлении работы переправ. 29 августа нарком З. А. Шашков определил обеспечение работы переправ одной из главных задач руководства НВРП. Это направление возглавил начальник НВРП Ф. Г. Коченин. Руководил работой речников на участке Астрахань — Красноармейск заместитель начальника НВРП С. А. Кучкин. Он же отвечал за обеспечение судов всеми видами довольствия и укомплектование их командами. Еще один заместитель — С. И. Везломцев — отвечал за переправы, расстановку судов и их использование. В состав опергруппы вошел начальник политотдела НВРП С. П. Ширманов. Члены оперативной группы А. А. Свиридов и И. С. Краев обеспечивали личную связь с командирами судов, работавшими на переправах, руководили приемом жителей Сталинграда и раненых на левом берегу Волги. Опергруппа НКРФ ежедневно получала задания от штаба и Военного совета Сталинградского фронта.

В начале сентября 1942 г. З. А. Шашков был отозван в Москву. В Сталинград в качестве уполномоченного НКРФ прибыл начальник Московско-Волжско-Камского центрального управления речного флота М. Н. Чеботарев. Ему поручили оказать помощь НВРП в обеспечении работы переправ. После 23 августа 1942 г. командным пунктом Сталинградского узла стал затон Красноармейского судоремонтного завода. Там разместилась оставшаяся в Сталинграде группа работников управления НВРП.

В дальнейшем управление НВРП перебазировалось на левый берег Волги за пос. Красная Слобода. Оперативная группа обеспечивала успешную работу переправ до конца навигации 1942 г. (см. *Переправы*).

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Чеботарев М. Н. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. — М.: 1981.

«ОРЕЛ», буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1897 г. Место постройки: завод Курбатова, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: длина — 60,66 м; ширина габаритная — 17,70 м; осадка — 1,25 м; силовая установка мощностью 660 л. с.; грузоподъемность — 48 т; буксируемый груз — до 8 тыс. т; экипаж — 25 чел.

В период Сталинградской битвы работал на переправах, доставлял горючее для фронта. Капитан парохода — Н. В. Красильников, механик — П. С. Шагалов,



семья которого числилась в составе экипажа: Ю. П. Шагалов (масленщик), Н. П. Шагалова (кочегар), Т. Я. Шагалова (кочегар).

10 апреля 1943 г. первые караваны «Волготанкера» были отправлены вверх по Волге до Саратова. Караван парохода «Орел» прибыл в Саратов первым 26 апреля. В мае 1943 г. экипажу были вручены переходящий вымпел ГКО как лучшему транспортному судну речного флота.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). Куйбышев, 1985; Материалы библиотеки корабельно-инженера Е. Л. Смирнова.

ОРЛОВ Михаил Иванович, родился в 1921 г., красноармеец, пулеметчик отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. В РККА с 1940 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В августе — сентябре 1942 г. красноармеец Орлов принимал активное участие в обеспечении противовоздушной обороны Волги. Несмотря на пикировавшие вражеские самолеты, он всегда призывал своих товарищей оставаться у пулемета. На личном счету М. И. Орлова к середине сентября был сбитый самолет противника.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

ОРЛОВ Тимофей Фадеевич, родился в 1913 г. в с. Чижово Духовщинского уезда Смоленской губернии, начальник механико-судовой службы Управления Нижне-Волжского речного пароходства в Сталинграде. Член ВКП(б). На речном транспорте с 1938 г. В 1931 — 1932 гг. Т. Ф. Орлов обучался на рабфаке при Горьковском институте инженеров водного транспорта. В 1932 — 1938 гг. — студент ГИИВТа. В 1938 — 1939 гг. трудился инженером МСС НВРП в Астрахани, а с 1939 г. по 1942 г. — старшим инженером группы теплотехники МСС УНВРП в Сталинграде.

В декабре 1942 г. Т. Ф. Орлов был назначен начальником МСС УНВРП. В период Сталинградской битвы Т. Ф. Орлов принимал активное участие в ремонте флота, работавшего на переправах.

За участие в битве на Волге был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 56 (Нижне-Волжское речное пароходство).

ОСАДКА СУДНА — глубина погружения судна в воду (расстояние от нижней кромки киля до поверхности воды при определенной загрузке судна).

ОСТРОУХОВ Александр Елисеевич, родился в 1911 г., капитан 3-го ранга, флагманский артиллерист штаба Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г. В октябре 1941 г. А. Е. Остроухов командовал 200-м морским артиллерийским дивизионом, охранявшим переправу через Днепр под г. Вязьма. Противник окружил моряков, но они прорвали окружение численно превосходящего их противника. Артиллеристы приняли участие в контрнаступлении советских войск под Москвой. За боевые действия на Западном фронте А. Е. Остроухов был награжден орденом Красной Звезды. После битвы за Москву он прибыл в ВВФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 1/Н от 5 января 1943 г. награжден орденом

Отечественной войны II степени. А. Е. Остроухов правильно организовал взаимодействие корабельной артиллерии с фронтовой группой. Непосредственно на огневых позициях кораблей ВВФ он обучал молодых артиллеристов лучшему использованию корабельной артиллерии с целью нанесения максимального урона противнику.

За период боевых действий артиллеристы под командованием А. Е. Остроухова уничтожили до 10 батальонов пехоты, 25 танков, 95 автомашин, 22 дзота, было уничтожено или подавлено 32 артиллерийские батареи противника, 62 пулеметные огневые точки, рассеяно до 10 полков пехоты и т. д.

За участие в Сталинградской битве А. Е. Остроухов был также награжден медалью «За оборону Сталинграда». Позже капитан 2-го ранга Остроухов служил в конвойной службе отдела связи Советской закупочной комиссии в США в должности старшего офицера. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. был награжден медалью «За боевые заслуги».

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 828; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампании 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001.

ОТСТОЙ ФЛОТА НИЖНЕЙ ВОЛГИ В МЕЖНАВИГАЦИОННЫЙ ПЕРИОД 1941/42 г. Отстой флота (здесь) — совокупность судов, ожидающих ремонта, используемых в качестве складов, а также расставленных в определенных пунктах в межнавигационный (зимний) период. Во второй половине навигации 1941 г. первое похолодание наблюдалось уже в октябре. С 8 ноября похолодание пришло в плес Рыбинск — Горький. Оно стало очень быстро распространяться на нижние плесы.

В Сталинграде начало ледохода было отмечено 15 ноября, 16 ноября он уже распространился ниже пристани Никольское Енотаевского района Астраханского округа. Ледоход сопровождался низкими (ниже 10°C) температурами и сильными снегопадами. Это привело к быстрому нарастанию льда на судах и осложнило их своевременный уход в затоны. Это могло оказать крайне негативное воздействие на степень готовности флота к навигации 1942 г.

Особенно трудно пришлось пароходству «Волготанкер». До появления льда на реке оно продолжало доставлять нефтепродукты для армии и народного хозяйства, а также осуществлять 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. т нефтепродуктов на хранение непосредственно в баржах пароходства. В различных пунктах Волги и Камы скопилось 110 грузенных топливом судов. Часто эти пункты располагались не только вдалеке от предприятий судоремонта, но и вдалеке от населенных пунктов. Но и с наступлением весны этим судам сначала предстояло доставить груз до пункта назначения и лишь потом следовать в Астрахань для производства необходимого ремонта. Команды некоторых судов, зазимовавших в непригодных для ремонта пунктах, сами стремились найти выход.

Так, несколько судов «Волготанкера» зазимовали в районе с. Климовка Куйбышевской области. Экипажи решили провести ремонт буквально у голого берега. На судовых токарных станках обрабатывались нужные детали. Колесные плиты, ободья, валики правили на накопальне у разложенных на берегу костров. Необходимый ремонт в итоге был произведен.

Так же поступали и другие команды судов «Волготанкера». Экипаж буксирного парохода «Краснофлотец» отремонтировал порезанный на Каме льдом корпус баржи «Свияга». Ниже по Волге, в пос. Увек Саратовской области, зимовали пароходы «Могучий», «Коллективизация», «Наука» и 6 порожних барж. Их командами под руководством старшего капитана этого пункта А. С. Чеснокова был проведен небольшой ремонт плавсредств и осуществлены мероприятия по сохранению судов от весеннего ледохода. В районе с. Балыклей Сталинградской области силами команд груженых барж «Шилка», «Инди-гирка», «Восток», «Алферовск» и «Кура» была возведена ледяная дамба, чтобы уберечь суда от весеннего ледохода. Отмечалась хорошая организация ремонта, проведенного в отстойном пункте на р. Бузан (Астраханский округ) под руководством линейного механика В. Г. Шляхина.

Конкретные действия предпринимало и руководство «Волготанкера». Так, в январе 1942 г. на партийном собрании Управления пароходства главный инженер Н. П. Федотов предложил произвести предварительный осмотр судов, зазимовавших в «случайных пунктах», а во время их возвращения в Астрахань заблаговременно сообщить заводам его результаты. Это помогло бы целенаправленно производить заготовку материалов и запасных деталей для ремонта и определить конкретные задания цехам и бригадам. Ремонтом нефтешлюзов занимались судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина и судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала в Астрахани. В Горьком ремонт нефтеналивного флота был возложен на судоремонтный завод им. 25 Октября.

Многим судам Нижне-Волжского речного пароходства в конце навигации 1941 г. также не удалось дойти до намеченных пунктов. Еще в начале 1941 г. на средний и текущий зимний судоремонт 1941/42 г. для НВРП была составлена программа на 14 340 тыс. руб. по ремонту каждого судна с определением категорий ремонта, объема и места отстоя.

В июне 1941 г. в связи с создавшейся военной обстановкой НКРФ пересмотрел как программу ремонта, так и план расстановки судов по зимовочным местам с учетом открытия новых отстойных пунктов для рассредоточения флота, в т. ч. требовавшего заводского обслуживания. Сумма кредитования снизилась на 35% и составила 9200 тыс. руб. Управлением НВРП был произведен вторичный осмотр всех механизмов и надстроек единиц флота с целью сокращения ремонта. Эта работа проводилась представителями механико-судовой службы непосредственно на судах с участием капитанов и механиков. Часть трудоемких работ передавалась на выполнение самостоятельным ремонтом, то есть силами оставшейся судовой команды за счет увеличения на судне штата на зимний судоремонт.

В ущерб своему техническому состоянию многие детали в механизмах или даже все судно в целом оставались не отремонтированными. При начавшемся в сильном ноябрьском похолодании груженные суда просто вмерзли в лед посередине реки. Флот Нижне-Волжского речного пароходства оказался рассредоточенным по 129 пунктам. Внеплановая расстановка судов по часто случайным и непригодным пунктам приводила к авариям и значит к повторному ремонту уже во время следующей навигации. Суда НВРП, зимовавшие посередине Волги, потерпели крушения от весеннего ледохода — 11 получили повреждения и 3 затонули. В целом качество зимнего ремонта флота НВРП в межнавигационный период 1941/42 г. было низким, так как оно не было достаточно обеспечено ни материалами, ни рабочей силой.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда

(неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Гоманенко О. Нижневожское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

ОТСТОЙ ФЛОТА НИЖНЕЙ ВОЛГИ В МЕЖНАВИГАЦИОННЫЙ ПЕРИОД 1942/43 г. Отстой флота (здесь) — совокупность судов, ожидающих ремонта, используемых в качестве складов, а также расставленных в определенных пунктах в межнавигационный (зимний) период. Появление льда в плесе Рыбинск — Горький было отмечено 8 ноября, 10 ноября лед появился в районе Сталинграда, а 18 ноября — в районе Астрахани. Подготовка к навигации 1943 г. проходила для флота Нижней Волги в очень непростой обстановке. По Нижне-Волжскому речному пароходству разному ремонту подлежали 156 ед. самоходного флота и 348 ед. несамоходного. Но флот оказался сильно рассредоточенным. Зимой 1942/43 г. 203 судна находились в 58 ремонтных пунктах других пароходств (Московско-Окского, «Москва-Волга канал», Верхне-Волжского, Средне-Волжского, Камского, Бельского и Вятского). Остальной флот зимовал в 24 отстойных пунктах за пределами Нижней Волги (в Гурьеве) и в 12 пунктах в границах Камышин — Сталинград. Ремонт этих судов производился преимущественно силами судовых команд.

В подобной же ситуации находился и «Волготанкер». В Астрахани на зимовке стояло 28 судов. В дельте Волги на р. Бузан и р. Васильевский банк — 11 судов, а в различных затонах между Сталинградом и Астраханью — еще 15. Остальной флот зимовал в отстойных пунктах выше Саратова и в Гурьеве. Так, в районе Гурьева находилось 65 судов (21 пароход и 44 баржи) и 5 нефтемашин. Появление нефтешлюзов «Волготанкера» в Гурьеве было не случайным. Еще в августе — сентябре 1942 г. ввиду угрозы захвата противником Астрахани решался вопрос о сохранности флота, а также производственных мощностей астраханских судоремонтных заводов. Под руководством заместителя наркома речного флота Г. В. Харитоновы были разработаны мероприятия по загрузке значительной части флота «Волготанкера» нефтепродуктами и его эвакуации через Северный Каспий в Гурьев, в устье р. Урал. Гурьев превращался в «дублера» Астрахани, становясь главным пунктом перевалки бакинской нефти и самым крупным транспортным узлом, обеспечивающим сообщение тыла страны с Кавказом. По этой причине выводу из Астрахани подлежал не только груженный нефтепродуктами флот. На баржах и самоходных судах разместились рабочие астраханских заводов и члены их семей, заводское оборудование. Вместе с судами «Волготанкера» уходили также плавсредства «Рейдтанкера», НВРП и пр.

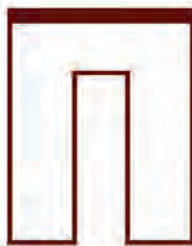
В итоге к началу 1943 г. во льдах на р. Урал стояло 1105 судов «Волготанкера», «Рейдтанкера», НВРП, ВВФ и рыбной промышленности. Так, караван «Волготанкера» растянулся на участке от о. Пешной до аула № 16 на протяжении 85 км. Пароходы «Ваня-коммунист», «Чеченец», «Буденный» и «8-е февраля 1918 года» зимовали в открытом море, поскольку из-за льдов не смогли прорваться в устье р. Урал. Они связали себя металлическими тросами и организовали ремонтно-отстойный пункт.

Главной задачей подготовки навигации 1943 г. была задача организации ремонта судов. Текущий ремонт производился силами судовых команд. Минимальный ремонт был организован в отстойных пунктах на р. Бузан и р. Васильевский банк. Такой же минимальный ремонт имел место в отстойных пунктах и на предприятиях Средней и Верхней Волги, а также Камы. Срочный и сложный ремонт производился в Астрахани на судостроительно-судоремонтном заводе им. III Интернационала. Ремонт был организован также в Гурьеве и в

отстойных пунктах на р. Урал. Для оказания помощи туда из Астрахани прибыли бригады с судостроительно-судоремонтного завода им. В. И. Ленина, которые успешно работали вместе с судоремонтниками и плавсоставом Уральского пароходства. В самом Гурьеве в кратчайший срок был создан судоремонтный завод.

Для усиления темпов ремонта нефтеснаб ГКО своим постановлением от 27 февраля 1943 г. выдал задания Астраханскому окрисполкому и Гурьевскому облисполкому. Было решено привлечь в порядке трудовой и гужевой повинности 600 рабочих, 60 возчиков с подводами и 15 верблюдов к работе на судоремонтных заводах НКРФ и НКМФ. Кроме того, на заводы и нефтебазы обоих наркоматов и Главнефтеснаба при СНК СССР решили вернуть привлеченных ранее на какие-либо другие работы рабочих, инженерно-технических работников и служащих. В навигационный период ГКО запретил впредь всем местным организациям отвлекать на другие работы рабочих, занятых на заводах НКРФ и НКМФ, а также мобилизовать в порядке трудовой повинности плавсостав нефтеналивного флота и рабочих нефтеперевалочных баз Главнефтеснаба.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27, Д. 53; РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.



«Память Парижской коммуны» (до 1917 г. — «Царь Иоанн Грозный», с 1917 г. по 1919 г. — «Петроград», с 1919 г. по 1920 г. — «Фридрих Адлер», с 1920 г. — «Память Парижской коммуны»), товаро-пассажирский теплоход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1914 г. Место постройки: Коломенский паровозо-строительный завод, г. Коломна Московской губернии. Главный строитель Р. А. Корейво. Технические характеристики: длина — 90,5 м; ширина — 12,0 м; осадка — 1,7 м; силовая установка — 1320 л. с.; пассажироместимость — 339 чел.; скорость — 21 км в час.

Участвовал в Сталинградской битве. Судно выполняло работу по транспортировке гражданского населения и военных, а также использовалось как плавучий госпиталь. Капитан — Л. Д. Галашин.

27 августа 1942 г. судно оказалось под сильным огнем противника: 7 раз загоралась надстройка, корпус был пробит в 9 местах. Во время обороны Сталинграда судно перевезло 20 тыс. местных жителей.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. были награждены члены экипажа: матрос П. И. Иванов — орденом Ленина; боцман С. Б. Силанов — орденом Ленина; капитан Л. Д. Галашин — орденом Красного Знамени; лоцман И. С. Козлов — орденом Красной Звезды; помощник капитана И. В. Кривцов — орденом Красной Звезды; штурман П. И. Вислобовов — орденом «Знак почета»; 2-й помощник капитана А. А. Комлев — медалью «За трудовую доблесть».

Уже после войны по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

После навигации 1991 г. теплоход был выведен из эксплуатации и в 1999 г. сгорел в пос. Белый Городок (Тверская область).

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова ([ресурс https // russrivership.ru](https://russrivership.ru)).



«ПАМЯТЬ ШМЕЛЕВА» (до 1919 г. — «Достоевский», до 1937 г. — «Память тов. Шмелева»), товарно-пассажирский пароход Нижне-Волжского речного



пароходства. Год постройки: 1896 г. Место постройки: завод John Cockerill (Бельгия). Технические характеристики: длина — 77,83 м; ширина — 8,53 м; силовая установка — 720 и. л. с. В 1939 г. пароход был включен в состав НВРП. С началом Великой Отечественной войны использовался как санитарный пароход.

Участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. 28 июля 1942 г. судно получило повреждения в результате авианалета противника у с. Екатериновка.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — И. И. Бодров; 1-й помощник капитана — П. И. Подгороднев; 2-й помощник капитана — В. В. Курносков (по другим данным — В. В. Корнаухов); 3-й помощник капитана — П. А. Князев; механик — М. И. Митрофанов; 1-й помощник механика — Я. И. Мельников; 2-й помощник механика — И. М. Шилин (переведен с парохода «Колхозник» НВРП); 3-й помощник механика — И. Ф. Иноземцев.

Пароход выведен из состава рабочего ядра речного флота в 1963 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ПАНТЕЛЕЕВ Юрий Александрович, родился в 1901 г. в г. Санкт-Петербург, вице-адмирал, командующий Волжской военной флотилией с июля по декабрь 1943 г.



Член ВКП(б). В ВМФ с 1918 г. Участник Гражданской войны. В 1919—1921 гг. воевал в отрядах моряков на Петроградском фронте, награжден орденом Красного Знамени (1921). В 1923 г. служил штурманом на линкоре «Марат» на Балтике, позже слушатель курсов командного состава. В 1925 г. Ю. А. Пантелеев был переведен на Черноморский флот, служил на подводной лодке «Политрук», эсминце «Шаумян», крейсере «Черво-

на Украина» в должности штурмана, старшего помощника, старшего штурмана, в 1928—1930 гг. — в штабе Морских сил Черного моря.

В 1930—1933 гг. являлся слушателем Военно-морской академии им. К. Е. Ворошилова в Ленинграде, затем служил в Управлении морских сил РККА (1933), исполнял должность начальника штаба Северного флота (1933—1935). В 1935 г. Ю. А. Пантелеев вернулся на Черноморский флот и служил в должности начальника штаба 1-й бригады подводных лодок и командира 2-й бригады подводных лодок.

Награжден юбилейной медалью «XX лет РККА» (1938). С августа 1938 г. по октябрь 1939 г. работал в комиссии Народного комиссариата Военно-Морского Флота СССР по приемке вновь строящихся, капитально

ремонтирующихся и модернизируемых кораблей в должности члена, а затем заместителя председателя комиссии. С октября 1939 г. по июнь 1940 г. исполнял должность начальника штаба Балтийского флота, награжден орденом Красной Звезды (1940). С июня 1940 г. по сентябрь 1941 г. — начальник штаба Балтийского флота, в сентябре—октябре 1941 г. — в распоряжении Управления ВМФ. В ноябре 1941 г. — апреле 1942 г. Ю. А. Пантелеев командовал морской обороной г. Ленинграда и Озерного района. С апреля 1942 г. являлся помощником начальника Главного морского штаба ВМФ.

После окончания Сталинградской битвы в деле перевозок нефтепродуктов на Волге снова стало складываться угрожающее положение. ГКО 9 мая 1943 г. потребовал от командования ВМФ и руководства речного транспорта безусловного выполнения плана нефтеперевозок. За день до этого нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов был вызван в ГКО, где ему указали на то, что ВВФ не обеспечивает безопасности судоходства и, следовательно, поставок горючего, которое было крайне необходимо войскам в период подготовки к генеральному наступлению по всему фронту, не будет.

По указанию ГКО нарком ВМФ сменил руководство флотилией. От Д. Д. Рогачева командование флотилией перешло к Ю. А. Пантелееву, который руководил ВВФ до декабря 1943 г. С декабря 1943 г. по июль 1944 г. контр-адмирал Пантелеев был помощником начальника Главного морского штаба ВМФ, а в июле 1944 г. был назначен командующим Беломорской военной флотилией Северного флота.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. награжден орденом Красного Знамени. До конца Великой Отечественной войны Ю. А. Пантелеев был удостоен самой высокой правительственной награды. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1945 г. его наградили орденом Ленина.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1013; Д. 1143; Д. 1202; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампании 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

ПАРАМОНОВ Иван Нестерович, родился в 1910 г., капитан баркаса «Ислям» Волжского бассейнового управления пути.

В период Сталинградской битвы баркас «Ислям» под обстрелом работал на переправах в Сталинграде. 8 октября 1942 г. судно погибло в результате действия авиации противника. И. Н. Парамонов не растерялся и своими действиями спас всю команду.

За участие в битве капитан Парамонов был награжден медалью «За оборону Сталинграда», а также несколькими денежными премиями. Позже И. Н. Парамонов стал капитаном баркаса «Красин» Астраханского участка пути.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В навигацию 1943 г., несмотря на трудности плавания по заминированным участкам фарватера, баркас «Красин» под его командованием точно и в срок доставлял на место топливо и материалы для обеспечения работы структуры водного пути.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 47. Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ПАРОМ — транспортное судно для регулярной перевозки сухопутных средств, людей и грузов через водные преграды между определенными береговыми пунктами. Паромы бывают самоходные и несамоходные. По назначению различают паромы железнодорожные,

автомобильно-пассажирские и универсальные. К паромам относятся «челночные» суда, на которых грузовые работы осуществляются и с носа, и с кормы, что позволяет им совершать круговые рейсы без разворотов в портах.

ПАРОХОДСТВО РЕЙДОВОГО НЕФТЕНАЛИВНО-ГО ФЛОТА «РЕЙДТАНКЕР». Пароходство «Рейдтанкер» было образовано Постановлением СНК СССР № 389 от 27 марта 1938 г. в составе Центрального управления морского нефтеналивного флота. До этого оно было известно как Астраханский рейдовый нефтеналивной флот. За пароходством «Рейдтанкер» были закреплены астраханские судоремонтный завод им. К. Маркса и судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции. Кроме того, у пароходства имелась собственная верфь (судостроительная верфь «Рейдтанкера»). До 9 апреля 1939 г. «Рейдтанкер» находился в структуре Народного комиссариата водного транспорта.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1939 г. был учрежден Народный комиссариат морского флота СССР. С этого дня пароходство перешло в его ведение. Начальником «Рейдтанкера» в 1938—1939 гг. являлся Н. Т. Приходько. До своего назначения он в звании капитана государственной безопасности возглавлял 4-й оперативный отдел 3-го Управления транспорта и связи НКВД СССР. В 1939 г. за аварию на транспорте его сняли с должности начальника «Рейдтанкера» и арестовали. Он был осужден на 3 года исправительно-трудовых работ. В 1941 г. Н. Т. Приходько был отпущен на свободу. С декабря 1941 г. и по 14 января 1953 г. он работал на руководящих должностях в различных хозяйственных организациях системы НКВД-МВД СССР.

В 1939—1941 гг. начальником пароходства «Рейдтанкер» был Черепанов, а с 1942 г. — Н. П. Логинов. Управление пароходства находилось в г. Астрахань. Главным грузом «Рейдтанкера» была нефть и нефтепродукты. На этапах транспортировки топлива по Волго-Каспию пароходство являлось связующим звеном в цепочке главных нефтеперевозчиков: «Касптанкер» — «Рейдтанкер» — «Волготанкер». Нефть следовала из Баку. По Каспийскому морю танкеры Каспийского нефтеналивного пароходства («Касптанкер») подвозили ее к Астраханскому морскому рейду и перегружали на суда «Рейдтанкера». Те транспортировали груз по Волго-Каспийскому каналу, соединявшему Каспийское море с глубоководным участком р. Бахтемир (один из рукавов в дельте Волги). Он позволял морским судам подходить к важному нефтепункту в с. Оля в дельте и к Астраханскому речному порту. В Астрахани нефть перекачивалась в речные баржи «Волготанкера» и уже отсюда шла в пункты Волжско-Камского бассейна.

Перед войной «Рейдтанкер» имел в своем составе 122 судна общей грузоподъемностью 240 тыс. т. С началом войны «Рейдтанкер», как и другие пароходства, стал выполнять важнейшую функцию снабжения фронта и



тыла топливом. За навигацию 1941 г. (включая ее военный период) его судами в Астрахань с Астраханского морского рейда было завезено более 7500 тыс. т нефти и нефтепродуктов (7595,8 тыс. т). Из этого объема на военный период навигации (июль — ноябрь) приходилось почти 4 400 тыс. т (4386,7 тыс. т).

Навигация в Астрахани закончилась 27 ноября, когда там начался ледостав, а Северный Каспий покрылся льдом даже раньше. Однако это не означало, что все суда «Рейдтанкера» ушли в отстойные пункты и на заводы для производства необходимого ремонта. Часть из них продолжала работать. «Рейдтанкер» и «Волготанкер» при содействии «Рейдттехфлота» выполняли важное правительственное задание по вывозу на пристань и станцию Бузан в дельте Волги всего поступавшего на Астраханский морской рейд высокооктанового авиабензина. В Бузানে происходила его перевалка на железную дорогу. Работа велась в тяжелых ледовых условиях.

В таких же условиях, возникших вследствие внезапного и резкого похолодания, оказались рыбаки на Северном Каспии. К выводу с моря рыболовецкого флота и плавучих рыбозаводов были привлечены суда Каспийской военной флотилии, Волго-Каспийского государственного рыбопромышленного треста, Нижне-Волжского речного пароходства, а также «Рейдтанкера», который для проведения спасательной операции выделил рыболовецким организациям 9 своих буксиров. Его суда задействовались также для перевозки из Астрахани населения, эвакуированного из фронтовых и прифронтовых регионов страны. Сначала они работали по маршруту Астрахань — Гурьев. Но в силу раннего ледостава на Северном Каспии судоходство по Урало-Каспийскому каналу прекратилось уже к середине ноября 1941 г. В Астрахани и на затертых во льдах судах на Гурьевском морском рейде вывоза ожидало около 30 тыс. чел. Прежде всего «Рейдтанкеру» было необходимо вывезти их с рейда. Затем флот пароходства переключился на перевозку людей по маршруту Астрахань — Красноводск.

В следующую, самую трудную, навигацию 1942 г. в Астрахань с морского рейда пароходством «Рейдтанкер» было завезено почти 4 млн т нефтепродуктов (3970,6 тыс. т). В Постановлении ГКО № 1661с от 26 апреля 1942 г. требовалось вывезти с моря на Астрахань 9,4 млн т. На этот раз вывоз топлива предусматривался не только из Баку, но и из Махачкалы, Красноводска и Ширины (пос. в Казахстане). В итоге государственный план за навигацию был выполнен только на 42,5%. Возможно, в этом случае имел место недовоз нефтегруза со стороны «Касптанкера». Однако главной причиной невыполнения плана была война.

С августа 1942 г. суда «Рейдтанкера» подвергались ударам немецкой авиации, стремившейся с началом Сталинградской битвы нарушить Волжскую нефтяную коммуникацию (см. *Бомбово-итурмовые авиаудары по Волжской нефтяной коммуникации*). Авианалеты совершались и на Астраханском морском рейде, и на всем протяжении Волго-Каспийского канала. Так, за навигацию 1942 г. на морском рейде вместе с грузом сторепо и затонуло 14 нефтеналивных барж «Рейдтанкера». С ними и с учетом гибели еще 2 барж на Волго-Каспийском канале пароходство с 16 августа по 31 октября 1942 г. потеряло 16 нефтеналивных барж.

Погибал и самоходный флот. 26 октября 1942 г. на рейде от немецкой бомбы погиб буксирный теплоход «Ударник». Вместе с судном погибли 13 чел., в т. ч. его капитан Н. В. Краснов и заместитель начальника «Рейдтанкера» С. И. Галкин. Ранения получили 12 чел. Танкер «Коминтерн», следовавший 30 октября по Волго-Каспийскому каналу с Астраханского рейда в с. Оля, также подвергся атаке с воздуха. В результате нападения он

сторел, погибли 3 члена экипажа. В дальнейшем получили повреждения пароходы «Профинтерн» и «Фридрих Энгельс», а также 6 нефтеналивных барж.

За этот период (с 16 августа по 31 октября) из состава экипажей погиб 31 чел., а 33 чел. были ранены. Погибли также 8 членов семей команд судов. Все это происходило уже после издания постановления ГКО № 2115сс от 28 июля 1942 г. «О вооружении судов Рейдтанкера Наркомморфлота и волжских судов Наркомречфлота». По постановлению 22 судна «Рейдтанкера» получили 16 шт. 37-мм зенитных пушек и 28 шт. 12,7-мм зенитных пулеметов ДШК. Команды нефтеналивных барж вооружались винтовками для отражения атак противника с воздуха и на суше (при погрузочно-разгрузочных работах). Для обслуживания зенитного вооружения на суда были отправлены 265 военных моряков.

Кроме налетов авиации, неблагоприятно на объемах завоза топлива в Астрахань сказались и задействование судов на других операциях. Так, в июне «Рейдтанкер» выделит в распоряжение начальника Астраханского гарнизона пароход «Спартаковец» как дежурное судно с постоянным его нахождением в лагерях гарнизона. В начале осени оно предоставляло свои суда для проведения дноуглубительных работ на реках Васильевский банк и Обуховский банк в дельте Волги с целью создания там дополнительных водных путей из Астрахани в Гурьев.

15 октября часть судов «Рейдтанкера» была передана в распоряжение Нижне-Волжского речного пароходства. Они должны были восполнить большие потери НВРП, которые оно понесло в оборонительный период Сталинградской битвы. Причем это произошло в тот момент, когда «Рейдтанкер» уже приступил к исполнению постановления ГКО № 2415сс от 14 октября 1942 г. «Об увеличении вывоза нефтесырья из Баку и Махачкалы в Астрахань и Красноводск». Вероятно именно из-за нехватки флота вместо требуемого ежесуточного завоза в Астрахань 25 тыс. т сырой нефти пароходство завозило в октябре не более 5 тыс. т. Сюда же относится и решение Военного совета Сталинградского фронта привлечь к работе на переправах морские суда, приспособленные, в отличие от большинства речных судов, к плаванию во льдах. Решение это принималось 23 октября 1942 г. в период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом.

Пароходство «Рейдтанкер», хотя и было занято в это время доставкой нефтепродуктов в Гурьев, выделило фронту 4 парохода. Упомянутые перевозки нефтегрузов из Астрахани по Каспийскому морю в Гурьев осуществлялись в рамках мероприятий по борьбе за сохранность нефтесудов и топлива.

На Астрахань уже с 26 июля 1942 г. падали бомбы (см. *Бомбардировки Астрахани*). Кроме того, с августа возникла реальная опасность захвата города. Решено было эвакуировать значительную часть судов «Волготанкера» и «Рейдтанкера» в устье р. Урал. Уже в конце августа 1942 г. первые буксиры с загруженными топливом баржами вышли в море. Первым среди них был теплоход «ВЛКСМ» пароходства «Рейдтанкер», отбуксировавший в Гурьев речные баржи, загруженные 14 тыс. т бензина. Всего к началу навигации 1943 г. во льдах на р. Урал стояло 1105 судов «Волготанкера», «Рейдтанкера», НВРП, ВВФ и рыбной промышленности Волго-Каспийского промышленного района. Часть судов продолжала работать, несмотря на то, что 22 ноября 1942 г. дельта Волги и Волго-Каспийский канал покрылись льдом. Пароходства «Волготанкер» и «Рейдтанкер» выполняли распоряжение СНК СССР о доставке светлых нефтепродуктов (бензина, керосина, дизельного топлива) на Бузан для их перевалки на железную дорогу.

«Рейдтанкеру» предписывалось организовать их вывоз с рейда в Астрахань, задействовав для этого 5 рейдовых барж («Пута», «Берия», «Талыча», «Ленин», «Забрат»).

В декабре 1942 г. оба пароходства участвовали в наведении и обеспечении работы важнейшей железнодорожной переправы через Волгу. Она должна была обеспечить в период ледостава прямую железнодорожную связь Кавказа с остальной территорией СССР и давала возможность значительно увеличить пропускную способность линии Кизляр — Астрахань. Оба пароходства продолжали также осуществлять вывоз топлива к нефтебазе на станции Бузан и на нефтебазу № 5 около Астрахани в целях снабжения топливом Сталинградского фронта.

Навигация 1943 г. на Волге началась 10 апреля, когда первые суда «Волготанкера» двинулись вверх по реке по маршруту Астрахань — Саратов. До этого в Постановлении ГКО № 2952с от 27 февраля 1943 г. был уже изложен план вывоза нефтепродуктов из Баку водным транспортом на 1943 г. По Каспийскому морю на Астрахань намечалось доставить более 7 млн т (7080 тыс. т). Дополнительно туда намечался завоз еще 120 тыс. т из Красноводска (всего — 7200 тыс. т). Из этого количества вверх по Волге из Астрахани намечалось отправить 500 тыс. т. Стати, весной 1943 г. потребность советских вооруженных сил на 1943 г. оценивалась приблизительно в 4 млн т.

Вся ответственность на вывоз нефтегрузов с рейда опять лежала на «Рейдтанкере». Правда, ГКО решил в помощь ему переключить для работы на линии Астраханский морской рейд — Астрахань 6 барж-бензовозов пароходства «Касптанкер» общей грузоподъемностью 22 тыс. т. В течение апреля—ноября 1943 г. с рейда в Астрахань было завезено почти 7 млн т нефтепродуктов (6933,7 тыс. т), что на 74,6% превысило показатель предыдущего года. Государственный план по перевозке нефтепродуктов на 1943 г. был выполнен «Рейдтанкером» на 96,3%. В условиях войны это было успехом, к тому же пароходство продолжало оказывать помощь другим организациям и особенно военным морякам своими судами, квалифицированными кадрами и пр.

Так, в мае 1943 г. пароходство передало Астраханской военно-морской базе, находившейся тогда в оперативном подчинении Волжской военной флотилии, баржи и корпуса старых судов для их приспособления под тральщики. Как раз в мае и июне 1943 г. ВВФ проводила отбор 165 судов транспортного и промыслового флота Волго-Каспия для переоборудования их под средства траления (тральщики и трал-баржи). В рамках всех этих и других мероприятий, направленных на обеспечение безопасности судоходства на Волге, решением ГКО пароходства «Волготанкер» и «Рейдтанкер» временно перешли в оперативное подчинение командующему ВВФ.

В 1943 г. пароходство приняло участие в реализации важнейшего в стратегическом отношении проекта — строительстве железнодорожного моста через Волгу. Не оставалось пароходство в стороне и от решения тех вопросов, которые встали перед астраханцами в период войны. В апреле 1942 г. «Рейдтанкер» передал здание своего управления и здание школы при заводе им. X годовщины Октябрьской революции под размещение там госпиталей.

На прикрепленных к пароходству заводах и своей судовой верфи было развернуто производство военной продукции. Так, судоремонтный завод им. К. Маркса и судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции в Астрахани производили авиабомбы, мины, снаряды и аэросани. Для строительства оборонительных сооружений вокруг Астрахани они изготавливали топоры, чугунные печи и т. д. Судостроительная верфь

«Рейдтанкера» стала выпускать наплавные легкие парки для обустройства переправ, патроны, инвентарь для строительства Астраханского оборонительного рубежа, участвовала в изготовлении аэросаней, в строительстве городского командного пункта и т. д.

Несмотря на все трудности, связанные с непредсказуемостью военной обстановки и тяжелыми природными условиями, парходство «Рейдтанкер» в 1943 г. 5 раз награждалось переходящим Красным знаменем ГКО.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27, Д. 41, Д. 53; РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 48, Д. 92; Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1981; Битва за нефть. Решники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника статей ветеранов парходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны. 1941—1945 гг. Сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны (1941—1942): документы и материалы. — Волгоград, 2010; *Матвишов Г. Г., Афанасенко В. И., Кринко Е. Ф., Курбат Т. Г.* Война. Юг. Перелом (лето 1942 — осень 1943 гг.). — Ростов-на-Дону, 2012; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

Завоз парходством «Рейдтанкер» нефтепродуктов с моря в Астрахань в 1941—1943 гг. (в тыс. т)

Месяцы	1941 г.	1942 г.	1943 г.
Март	1210,3	—	—
Апрель		350,9	537,3
Май	978,8	896,5	864,3
Июнь	1020,0	1081,2	836,0
Июль	1152,4	1079,1	1039,9
Август	1191,4	868,7	1059,8
Сентябрь	929,2	28,4	959,8
Октябрь	754,1	107,0	863,7
Ноябрь	359,6	58,8	772,9
Декабрь		—	—
ИТОГО	7595,8	3970,6	6933,7

Составлено и рассчитано по: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 27. Л. 84; Д. 53. Л. 99.

ПАРФЕНОВ Владимир Константинович, родился в 1920 г. в г. Симферополь, краснофлотец, заряжающий орудия канонерской лодки «Усыкин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Краснофлотец В. К. Парфенов проявлял в боях исключительную выдержку, хладнокровие и смекалку. К концу осени 1942 г. на боевом счету его орудия числилось 10 подбитых и уничтоженных танков, до 21 автомашины, до 3 рот противника было ранено и частично уничтожено.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампании 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

ПАТРОНОВ Феодор Андреевич, родился в 1904 г., помощник шкипера баржи «Самарка» парходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1935 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. баржа «Самарка», загруженная 70 т бензина, шла по маршруту Астрахань — Батраки (Куйбышевская область). При всех

трудных условиях судоходства, Ф. А. Патронов обеспечил управляемость судна и доставил груз в пункт назначения на сутки раньше срока.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 31.

ПЕКОЛОК Лев Павлович, родился в 1915 г., капитан-лейтенант, начальник штаба 3-го дивизиона тральщиков 3-й бригады траления Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г. В 1941—1942 гг. воевал на Ленинградском фронте, принимал участие в эвакуации советских войск с островов, участвовал в Стрельнинской десантной операции, форсировании Невы и пр.

Заслуги Л. П. Пеколока были отмечены в 1943 г. медалью «За оборону Ленинграда». Продолжил службу в Каспийской военной флотилии. За время службы в КВФ приобрел большой боевой и практический опыт траления. При формировании нового дивизиона тральщиков капитан-лейтенант Пеколок организовал четкую работу штаба.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В апреле—мае 1943 г. корабли дивизиона проводили боевое траление в районе Астрахань — Сталинград. Благодаря умелому руководству штаба во главе с Л. П. Пеколоком задание было успешно выполнено, вытралено 6 мин. Таким образом, тральщики КВФ обеспечили на своем участке Волги бесперебойное движение караванов с нефтью и другими военно-хозяйственными грузами.

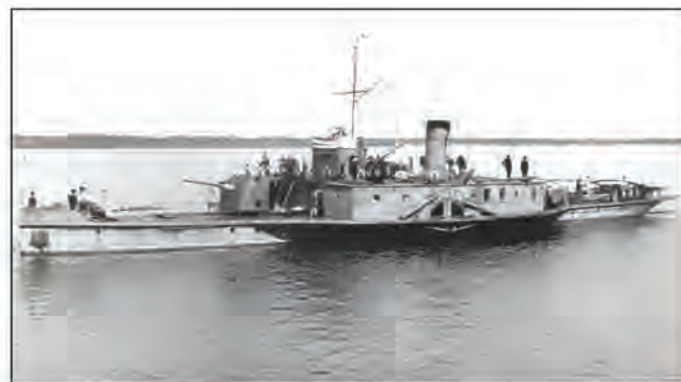
В дальнейшем капитан-лейтенант Пеколок Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. был награжден медалью «За боевые заслуги», а 11 декабря 1944 г. ему было решено вручить медаль «За оборону Кавказа».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 818, 1641; ЦАМО. Ф. 682. Оп. 8045. Д. 1.

ПЕРЕВАЛКА ГРУЗА — передача груза с одного вида транспорта на другой через склады порта или непосредственно с одного транспортного средства на другой (с железнодорожных вагонов на речные суда и наоборот либо же с одного судна на другое).

ПЕРЕКАТ — мелководный участок в русле равнинной реки.

ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ БУКСИРНЫХ ПАРХОДОВ В РЕЧНЫЕ КАНОНЕРСКИЕ ЛОДКИ производилось в 1941—1942 гг. на судоремонтном заводе им. Куйбышева в пос. Куйбышевский Затон (до 1935 г. — пос. Спасский Затон) Татарской АССР и Балаковском судоремонтном заводе. Впервые мобилизация буксирных парходов для их переоборудования в РКЛ произошла 16 июля 1941 г.



Это 7 судов Средне-Волжского речного пароходства: «Летчик Громов» (РКЛ «Громов»), «Николай Руднев» (РКЛ «Руднев»), «Илья Усыскин» (РКЛ «Усыскин»), «Василий Чапаев» (РКЛ «Чапаев»), «Павел Федосеенко» (РКЛ «Федосеенко»), «Сергей Киров» (РКЛ «Киров»), «Шорс». Само переоборудование требовало производства большого объема работ. Необходимо было убрать лишнюю деревянную надстройку, а оставшуюся часть обшить броневыми листами. Корпус судна и командирская рубка также обшивались броневой сталью. Деревянный настил палубы снимался и покрывался железными листами. В носовой и кормовой части производилось необходимое подкрепление для установки там орудий. Вотдельных местах сооружались основания для пулеметов.

Коллективу судоремонтного завода им. Куйбышева во главе с Петром Даниловичем Тютиным пришлось работать с большим напряжением, т. к. многие рабочие завода с началом Великой Отечественной войны были призваны в действующую армию. Оставшиеся сутками не покидали своих рабочих мест. К выполнению правительственного задания на переоборудование гражданских судов в РКЛ были привлечены пенсионеры, женщины-работницы, домохозяйки и подростки. Непосредственно на рабочих местах было организовано обучение основным приемам работы. В результате всего через 2 месяца, в сентябре 1941 г., к сдаче в Волжскую военную флотилию были уже подготовлены 5 РКЛ.

Успех в работе по переоборудованию во многом был обеспечен помощью со стороны специалистов ВМФ — инженеров-капитанов Антипина и Медведя, капитана 2-го ранга Ионова. Они помогли работникам завода в освоении технологии оборудования и в производстве котельно-сварочных работ.

Осенью 1942 г. из состава волжских пароходств были дополнительно мобилизованы 12 буксирных пароходов, которые также были поставлены для переоборудования в РКЛ. 1 сентября 1942 г. были мобилизованы речные буксиры «Иркутск» ВВРП, «Красногвардеец» ВВРП, «Красный Дагестан» СВРП, «Производственник» ВВРП; 1 октября 1942 г. — «10 лет КИМ» НВРП, «Сталинская Конституция» пароходства «Волготанкер», «Валерий Чкалов» ВВРП (РКЛ «Чкалов»), «Турксиб» НВРП; 2 октября 1942 г. — «Память Котовского» ВВРП (РКЛ «Котовский»); 5 октября 1942 г. — «Бурный» ВВРП, «Правда» пароходства «Волготанкер»; «Николай Островский» ВВРП (РКЛ «Н. Островский»). Они получили вооружение — по 2 пушки 52К калибра 85 мм и по 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм. Все новые РКЛ вошли в состав Волжской военной флотилии.

Ист. и лит.: Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника статей ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

ПЕРЕПРАВА — участок водной преграды, оборудованный для ее преодоления. Переправы бывают: десантные, паромные, мостовые, вброд, лежневые (по льду) и т. д.

ПЕРЕПРАВЫ. С конца июля 1942 г. Волга превратилась в разделительный рубеж между фронтом и тылом. Необходимо было связать правый (фронтальной) берег с резервными базами на левом (тыловом) берегу. В обратном направлении шла эвакуация мирного населения, раненых, материальных ценностей и т. д. На участке от пристани Замьяны (Астраханский округ) до Камышина с правого берега эвакуировался скот, народно-хозяйственные грузы и население, а с левого берега переправлялись воинские грузы.

В ходе тяжелых оборонительных боев на подступах к Сталинграду постепенно складывалась сеть городских



и пригородных переправ. На всех переправах для переброски людей, тяжелой техники и многотонных грузов использовались паромы и речные суда Нижне-Волжского речного пароходства и пароходства «Волготанкер», корабли Волжской военной флотилии, табельные и нетабельные переправочные средства инженерных войск. В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом привлекались морские суда пароходства «Рейдтанкер», обладавшие крепким корпусом, что было необходимо для работы в условиях ледохода. Для переправ использовались также свайные, понтонные и свайно-понтонные мосты. Их наводили как через Волгу, так и через реки Ахтуба и Куропатка. Действовали армейские, дивизионные и бригадные лодочные переправы через Волгу и Денежную воложку, а также штурмовые пешеходные мостики через Денежную воложку в районах Сталинградского тракторного завода и завода «Баррикады».

Накануне Сталинградской битвы решением Сталинградского обкома ВКП(б) от 13 июля 1942 г. для эвакуации скота и имущества были созданы переправы через Волгу в Камышине, Антиповке, Горном Балыкее, Горной Пролейке и Каменном Яре с пропускной способностью 30 тыс. голов скота в сутки. С 23 июля переправы и суда на Нижней Волге работали в условиях минной опасности и воздушных ударов с воздуха. 8 августа объединенным решением командования Сталинградского и Юго-Восточного фронтов на НВРП была возложена обязанность по организации переправ для скота и имущества колхозов и совхозов в еще 12 населенных пунктах.

В течение августа был организован ряд дополнительных переправ. Непосредственно в районе Сталинграда к 23 августа 1942 г. основными были: паромная переправа Латошинка — Шадринский затон, железнодорожная паромная переправа Латошинка — Паромная, паромная переправа местного флота СТЗ — Скудры, наплавной мост СТЗ — Скудры и т. д. В самом Сталинграде основные переправы сосредоточились в центральной части, у завода «Красный Октябрь» и СТЗ. Они связали город с затоном Сталинградского судоремонтного завода, пос. Красная Слобода и х. Бобыли.

15 августа 1942 г. началась частичная эвакуация жителей Сталинграда. До 20 августа было вывезено 100 тыс. чел., а 20–23 августа — еще около 10–12 тыс. чел. Тогда в центре города на переправах работало 12 пароходов, 6 баркасов, 13 барж, 2 самоходных парома тяжелого понтонного парка, 7 бронекатеров Волжской военной флотилии, 3 парома из парка Н2П, 6 катеров БМК-70 (буксирные моторные катера).

23 августа по переправам в Сталинграде был нанесен сильнейший бомбовый удар. При этом тральщики ВВФ и одиночные речные суда без паромов работы не прекращали. В этот трагический для города день 23 августа 1942 г. немецкие подразделения вышли на берег Волги севернее Сталинграда. Сквозное движение судов мимо Сталинграда приказом наркома речного флота СССР З. А. Шашкова было остановлено. Потoki грузов с низовьев Волги стали ограничиваться маршрутом

Астрахань — Светлый Яр (или Красноармейск). Грузы с верховьев Волги и Камы спускались только до Камышина, Горного Балыклея и Дубовки. Доставка «Волготанкером» нефтепродуктов из Астрахани уже с 19 августа осуществлялось только до Владимировки. Далее они следовали или по железной дороге, или переправлялись через Волгу по понтонной переправе автотранспортом. В самом Сталинграде и вблизи него железнодорожные узлы были разбомблены. Волга превратилась в единственную транспортную магистраль, через которую могла осуществляться связь 62-й, 64-й и 57-й армий с тыловыми базами снабжения посредством переправ.

23 и 24 августа Военный совет Юго-Восточного фронта, Сталинградский городской комитет обороны, обком ВКП(б), НВРП и ВВФ принимали срочные меры по их восстановлению. В результате 25 августа оперативная группа НКРФ в Сталинграде доложила о возобновлении работы переправ, а 29 августа нарком Шашков назвал обеспечение их работы одной из главных задач руководства НВРП. Это направление возглавил начальник пароходства Ф. Г. Коченин. Его заместитель С. И. Везломцев тоже отвечал за переправы, а также за расстановку судов и их использование. Члены оперативной группы А. А. Свиридов и И. С. Краев обеспечивали личную связь с командирами судов, работавшими на переправах, руководили приемом жителей Сталинграда и раненых на левом берегу Волги. От Сталинградского городского комитета обороны особоуполномоченным по эвакуации населения города на левый берег Волги, переправам и поставкам горячего являлся заместитель секретаря Сталинградского обкома ВКП(б) по транспорту И. В. Сидоров. Кроме того, переправами стала заниматься специально созданная военная комендатура Сталинградского водного района и пристаней города Сталинграда. После 23 августа на все переправы и речные суда, работавшие на переправах, были назначены военные коменданты и комиссары, а экипажи судов были переведены на военное положение.

В начале сентября З. А. Шашков был отозван в Москву. В Сталинград из Саратова в качестве уполномоченного ГКО прибыл начальник Московско-Волжско-Камского центрального управления НКРФ М. Н. Чеботарев (см. *Оперативная группа Наркомата речного флота СССР в Сталинграде*). В черте Сталинграда, по состоянию на 25 августа, от СТЗ до Красноармейска действовало порядка 28 переправ. Там работали 25 самоходных и 64 несамоходных речных судов, до 15 тральщиков ВВФ и десятки переправочных средств инженерных войск. Все сталинградские переправы в сутки перевозили в среднем 30 тыс. бойцов и командиров Красной Армии, десятки тыс. чел. гражданского населения и раненых, сотни тыс. т различных грузов. Одними только тральщиками ВВФ с 24 по 31 августа 1942 г. было переправлено 5675 раненых, около 2 тыс. жителей города и более 100 т различных грузов. 30 августа Военный совет Юго-Восточного фронта принял постановление, согласно которому в Сталинграде были организованы новые переправы: № 1 («Красный Октябрь»), ответственность за ее работу несли 62-я армия; № 2 (Красная Слобода) — ответственность на ВВФ; № 3 (Бекетовка) — ответственность на 64-й армии; № 4 (Сарепта) — ответственность на 57-й армии; № 5 (Культбаза) — ответственность на ВВФ.

2–4 сентября переправы опять подверглись жестоким бомбардировкам. Они были вынуждены перейти на работу в ночное время, однако уже с 5 сентября снова стали работать круглосуточно. За два месяца оборонительных боев буксирные пароходы в одиночку и с баржами совершили 9860 рейсов, а катера-трамвай и пассажирские суда — 915. 26 сентября работа центральных переправ была вновь парализована — немцы вышли

к Волге уже на достаточно широком фронте. Основная тяжесть работы с 27 сентября легла на фланговые переправы — районы завода «Красный Октябрь» и пристани Татьяна. С 27 сентября также начала действовать знаменитая «Переправа-62» — переправа 62-й армии. Она связала причалы у Банного оврага на правом берегу с причалами у х. Бобры на левом. Там работали пароходы, отдельные речные суда, бронекатера и тральщики ВВФ, переправочные средства инженерных войск. В целом северные городские переправы обслуживали прижатую к реке 62-ю армию, а южные — 64-ю и 57-ю армии Сталинградского фронта.

На всем протяжении Волги от Астрахани до Саратова в разное время работало от 42 до 49 переправ. Только с 24 августа по 17 сентября 1942 г. было переправлено на правый берег более 300 тыс. чел., сотни т заводского оборудования, свыше 42 тыс. т зерна, около 2 млн голов скота, более 3 тыс. тракторов и комбайнов, 5 тыс. автомашин, 10 тыс. подвод с имуществом колхозов и совхозов, свыше 36 тыс. т воинских грузов.

На городских переправах особо отличились пароходы «Надежный» (капитан А. Я. Шварев) и «15 лет комсомола» (капитан И. А. Кулигин); баркасы «Абхазец» (капитан А. Н. Хлынин) и «Пожарский» (капитан В. В. Ефимов); катера «Лейтенант Здоровцев» (капитан И. А. Соколов), «Первый» (капитан И. А. Тресвятский), «Второй» (капитан П. Ф. Баландин), «Четвертый» (капитан С. М. Борисов), «Тринадцатый» (капитан П. И. Колшинский), «Вторая пятилетка» (капитан В. П. Кадомцев) и др.

На дальних переправах ударно работали пароходы «Самородок» (капитан А. И. Бушуев), «Монгол» (капитан М. И. Булатов), «Ян Фабрициус» (капитан И. О. Зверев) и др. Кроме судов НВРП, на важнейших переправах на участке Камышин — Астрахань работали и суда пароходства «Волготанкер». Так, в районе Камышина на переправах работал буксирный пароход «Коминтерн» (капитан А. И. Гарин). На переправах в районе Сталинграда — рейдовый баркас «Яков Ерман» (капитан А. А. Дегтярев), служебный пароход «Громобой» (капитан П. М. Шугаев), буксирные пароходы «Кузнец» (капитан А. С. Ананичев), «Радист» (капитан Н. И. Строкин) и «Краснофлотец» (капитан Ф. Н. Челышев). На переправах в районе с. Каменный Яр — буксирный пароход «Сократ» (капитан А. И. Кривцов), пароход «Реконструкция» и баржа «Ржавка». На переправах в районе с. Никольское работали баржи «Севрюга» и «Корсика». На переправах в районе Астрахани — пароходы «Могучий» и «Мурманск»; баркасы «Мезень», «Третий», «Карел» и «Финн»; баржи «Кубань» и «Канада». Лучшими при работе на переправах себя показали баркасы «Яков Ерман» и «Финн», пароходы «Громобой», «Краснофлотец», «Реконструкция» и «Сократ».

Особо напряженным был период подготовки к контраступлению советских войск под Сталинградом. С 1 по 19 ноября речники перебросили через Волгу более 160 тыс. военнослужащих, 10 тыс. лошадей, 430 танков, 600 орудий, 14 тыс. автомашин и около 7 тыс. т боеприпасов.

Между тем уже 10 ноября в районе Сталинграда появился лед. Им покрылось устье р. Ахтуба, но тем не менее 16 ноября командующий Сталинградским фронтом генерал-полковник А. И. Еременко утвердил план обеспечения переправ через Волгу. Однако природный фактор сыграл свою роль, например в переброске горячего. С появлением ледохода понтонная переправа у Владимировки была нарушена. Доставка горячего с левобережных баз и пунктов на правый берег для Сталинградского фронта автотранспортом стала невозможной. «Волготанкер» стал доставлять нефтепродук-

ты для Сталинградского фронта прямо к пунктам на правом берегу — на пристань Солодники, в Саралевскую воложку, в Старицкий затон и на пристань Замьяны. Оттуда топливо автотранспортом перевозилось на воинские склады. Общий завоз нефтепродуктов для Сталинградского фронта по маршруту Астрахань — Владимировка за навигацию 1942 г. превысил 34 тыс. т, а всего благодаря речникам Нижней Волги фронт получил более 500 тыс. т горючего. В целом переправы, располагавшиеся в районе Астрахань — Сталинград, обеспечивали Сталинградский фронт, а переправы в районе Камышин — Дубовка снабжали Донской фронт. За все время их работы через Волгу речными судами и кораблями ВВФ было совершено 35 400 рейсов. В зоне Сталинградского фронта было переправлено 543 тыс. чел. из числа военнослужащих, раненых и жителей Сталинграда; 29 400 автомашин; 550 тягачей; 840 орудий; 149 тыс. т боеприпасов, продовольствия и других грузов. В зоне Донского фронта переправлено 542 тыс. военнослужащих, в т. ч. раненых; 66 500 автомашин; 2450 тягачей, танков и тракторов; 61 500 т грузов.

В период 22—28 ноября 1942 г. начался ледостав. Через Волгу были устроены ледовые дороги, и переправы заработали вновь. Как позже отмечал командующий 62-й армией В. И. Чуйков: «Если бы не героические усилия речников Волги и Волжской военной флотилии, которые в невероятных условиях обеспечивали 62-ю армию всем необходимым для успешного ведения боевых действий, то трудно сказать, чем бы могла закончиться битва за город Сталинград».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; *Красивин В. С., Бородин А. М., Логинов И. М.* Подвиг Сталинграда. — Волгоград, 1975; Битва за нефть: Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; *Плюхов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И.* В огне сталинградских переправ. 3-е изд. — Волгоград, 2001; *Пермяков В.* Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2003; Книга памяти. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Сталинградцы в бою и труде: Документы. Очерки. Воспоминания. Фотографии. — Волгоград, 2005; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; *Голаненко О.* Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

ПЕСКОВ Александр Иванович, родился в 1909 г. в д. Большое Коровино Кирилловского уезда Череповецкой губернии, капитан-лейтенант, командир 2-го дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 141/Н от 29 декабря 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. В течение всего периода обороны Сталинграда капитан-лейтенант А. И. Песков непосредственно руководил операциями вверенных ему бронекатеров. До 25 ноября 1942 г. кораблями его дивизиона было уничтожено 8 танков, 4 самолета 33 автомашины, 4 артиллерийские батареи, 55 пулеметных и 5 минометных точек, до 2500 солдат и офицеров противника. Было подавлено 9 артиллерийских батарей. Бронекатера провели под своей охраной 128 транспортов общим водоизмещением 1028 тыс. т. Под огнем противника и в тяжелых ледовых условиях перевезено 4 тыс. т боезапаса, продовольствия и оружия, 35 850 военнослужащих и 19 744 раненых.

Капитан-лейтенант Песков лично руководил двумя прорывами бронекатеров через Денежную воложку к окруженной 138-й стрелковой дивизии, доставляя туда

боеприпасы, продовольствие, пополнение и вывозя раненых. Все это совершалось под шквальным огнем противника. Так, на бронекатере № 61 прямым попаданием снаряда были тяжело ранены командир отряда и его заместитель по политчасти. В такой ситуации А. И. Песков на ходу под огнем противника перешел на борт бронекатера № 61 и продолжил руководить операцией.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 170; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.

«**ПЕТР СТАРОСТИН**» (до 1924 г. — «Карамьш»), грузовой теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1910 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна Московской губернии. Технические характеристики: грузоподъемность — 820 т; длина — 85,40 м; ширина габаритная — 15,20 м; осадка — 2,10 м; силовая установка — 600 э. л. с.; скорость (без воя) — 21,3 км в час. В 1919—1920 гг. теплоход входил в состав Волжско-Каспийской военной флотилии, имея два 130-мм и одно 76-мм орудие. В период навигации 1942 г. теплоход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке грузов для фронта.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — И. С. Муралев; 1-й штурман — М. Н. Седышев; 2-й штурман — Ф. Ф. Молодчиков; 3-й штурман — А. М. Сергеева; механик — С. П. Заплетин; 1-й помощник механика — Н. П. Кулагин; 1-й помощник механика — В. Я. Минеев; 2-й помощник механика — Я. Г. Варламычев; 3-й помощник механика С. А. Гусев.

Судно выведено из эксплуатации в 1957 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

«**ПЕТР ЧАЙКОВСКИЙ**», товаро-пассажирский пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1897 г. Место постройки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород. Технические характеристики: грузоподъемность — 670 т; длина — 89,4 м; ширина габаритная — 19,57 м; осадка в грузу — 2,10 м; силовая установка — 1 тыс. л. с.; скорость — 21,3 км в час. В 1918 г. был мобилизован и включен в состав Волжской военной флотилии.

С началом Великой Отечественной войны пароход в составе военизированных судов Волжского бассейна участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Был занят на транспортировке гражданского населения, военнослужащих, народно-хозяйственных грузов. Капитан — Ф. Г. Сафонов; механик — А. Великанов. 1 августа 1942 г. пароход налетел на мину в районе о. Воловий на Верхне-Крымском перекате и затонул, имея на борту 338 т груза. Погибли члены экипажа: матрос И. Н. Бадер;



проводник М. Е. Веденева; проводник А. К. Казакова; матрос Д. Ф. Кочетова; матрос А. П. Левагин; матрос А. А. Левагина; штурвалный М. Р. Натальин; кок Е. С. Фомина; штурвалный А. И. Ямолдин.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гомащенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Транспорты // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: <http://sovnavy-ww2.ho.ua/transports/chay.htm#chay>.

«ПЕЧЕНЕГ» (до 1918 г. — «Анна»), танкер пароходства «Волгоганкер». Год постройки: 1882 г. Место постройки: завод Motala Verkstat, г. Мотала (Швеция). Техни-



ческие характеристики: грузоподъемность — 850 т; силовая установка мощностью 360 л. с.

В период Сталинградской битвы осуществлял перевозки нефтепродуктов для фронта. Капитан — И. И. Смерняк.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне. Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в сентябре 1966 г.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ПИЛИНЕВИЧ Владимир Борисович, родился в 1912 г., инженер-капитан 3-го ранга, начальник части технического отделения Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период интенсивных налетов вражеской авиации на Сталинград возглавлял и лично руководил переброской технического имущества и оборудования судоремонтных мастерских Сталинградской военно-морской базы ВВФ. Своим участием обеспечил создание материальной базы плавмастерской, сыгравшей решающую роль в ремонте бронекатеров в период Сталинградской битвы. Кроме того, В. Б. Пилиневич проделал большую работу по приемке новых кораблей ВВФ и освоению личным составом их боевой техники.

После Сталинградской битвы инженер-капитан 3-го ранга Пилиневич приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды. В период марта — апреля 1943 г. В. Б. Пилиневич являлся уполномоченным технического отделения ВВФ в районе наибольшего сосредоточения бронекатеров у Сталинграда. При его личном руководстве в срок и с высоким качеством был закончен их ремонт.

30 ноября 1943 г. капитана 3-го ранга Пилиневича за участие в битве на Волге наградили медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 755; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22, 27, 47.

ПИНАЕВ Василий Васильевич, родился в 1914 г. в г. Москва, старший лейтенант, заместитель командира по политической части 1-го отряда катеров-тральщиков 1-го дивизиона катеров-тральщиков 1-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1936 г. Участник советско-финляндской войны. За проявленные мужество и героизм в апреле 1940 г. был награжден медалью «За боевые заслуги».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Служил в должности заместителя командира отряда по политчасти с ноября 1942 г. Он всегда находился на боевых кораблях. Его отряд уничтожил 18 мин и много часов провел на операциях по тралению фарватера Волги. В. В. Пинаев умело мобилизовал личный состав на выполнение боевых заданий. Овладев техникой траления и изучив материальную часть этого дела, мог квалифицированно оказать помощь командиру отряда.

До окончания Великой Отечественной войны ему вручили еще одну высокую награду. Приказом войскам Ленинградского фронта № 0401/Н от 25 апреля 1945 г. его наградили орденом Отечественной войны II степени, чем была отмечена роль старшего лейтенанта в мобилизации личного состава при работах по подъему понтонного моста в Риге.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 5142.

ПИНЕГИН Гавриил Макарович, родился в 1895 г., старшина 2-й статьи, командир тральщика № 337 3-го дивизиона отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Участник Гражданской войны. В рядах Красной Армии состоял в 1917 — 1922 гг.

С 30 июня 1942 г. сражался в составе ВМФ. Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени.

В период Сталинградской битвы тральщик № 337 под командованием старшины 2-й статьи Пинегина участвовал в переброске войск с левого берега на правый. К середине сентября 1942 г. под огнем противника в Сталинград было переброшено 2600 чел. с полным вооружением. В обратном направлении тральщик эвакуировал 450 раненых. Кроме того, действуя по собственной инициативе, Г. М. Пинегин приказал подобрать на берегу дощаник, который был взят на буксир. С его помощью, кроме людей, дополнительно было переправлено 350 т грузов.

В одном из рейсов в результате прямого попадания тральщик загорелся. Пожар был ликвидирован. Несмотря на наличие двух раненых из числа команды, тральщик продолжил свою работу.

Летом 1943 г. главный старшина Г. М. Пинегин был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 755.

ПИРС — портовое причальное сооружение для швартовки судов с двух сторон.

ПИЩАЛЬНИКОВА Мария Петровна, родилась в 1924 г. в с. Черепанька Змеиногорского уезда Алтайской губернии, красноармеец, прицельный отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. В РККА с 1942 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награждена орденом Красной Звезды. В битве за Волгу М. П. Пищальникова участвовала с августа 1942 г. и сразу же проявила себя как стойкий, находчивый и храбрый боец. В борьбе с самолетами противника она умела правильно устанавливать прицельные данные. Благодаря этому, 24 августа 1942 г. был сбит

самолет Me-109. Кроме этого, она не покинула укрытия в момент атаки немецких танков, отбиваясь гранатами и бутылками с горючей жидкостью.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

ПЛАВУЧИЙ КРАН — судно технического флота, представляющее собой подъемный кран, установленный на понтоне. Предназначен для погрузочно-разгрузочных, судоподъемных, гидротехнических и других работ.

ПЛАШКОУТ — плоскодонное несамходное беспалубное судно для перевозки грузов, для устройства плавучих пристаней, наплавных мостов.

ПЛЕХАНОВ Николай Александрович, родился в 1913 г., капитан парохода «Арзамас» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1929 г. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. пароход «Арзамас» под командованием Н. А. Плеханова следовал по маршруту Астрахань — Батраки (Куйбышевская область), буксируя за собой баржу «Самарка» с грузом бензина в количестве 70 т.

Благодаря действиям своего капитана, караван благополучно миновал все заминированные участки, безостановочно прошел плес Астрахань — Батраки, прибыв к месту назначения на сутки раньше срока, обеспечив доставку топлива фронту.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 31.

ПЛЕХОВ Иван Михайлович, родился в 1918 г. в г. Царицын, лейтенант, командир 3-го отряда 3-го дивизиона бронекатеров 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1936 г.

С 1 июня и по 15 августа 1942 г. лейтенант Плехов командовал отрядом бронекатеров на Онежском озере, где провел 12 боевых операций. С 25 августа 1942 г. он принимал участие в боях за Сталинград в составе ВВФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Так, 28 августа 1942 г. в районе х. Томилино И. М. Плехов под сильным пулеметным обстрелом прямой наводкой орудия уничтожил 4 пулеметные точки и 1 танкетку врага. Во время последующих операций бронекатерами под его командованием был уничтожен 1 пункт связи, 10 мотоциклистов и несколько автомашин противника с грузом.

До окончания Великой Отечественной войны он был удостоен еще двух высоких наград. Приказом командующего Днепровской военной флотилией № 1/Н от 14 июня 1944 г. гвардии старший лейтенант Плехов был награжден орденом Красного Знамени за боевые операции на украинском участке р. Днепр. Месяц спустя приказом № 2/Н его наградили орденом Александра Невского за проведение успешных десантных и боевых операций на территории Белоруссии у с. Злудичи и г. Паричи. И. М. Плехов является одним из авторов книги «В огне сталинградских переправ» (Волгоград: Издатель, 2001).

Ист.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 22; Ф. 3. Оп. 1. Д. 784, 988.

ПЛЕШАНОВ Алексей Васильевич, родился в 1922 г. в д. Иван-Погост Васьегонского уезда Рыбинской губернии, военный фельдшер, начальник санитарной службы канонерской лодки «Чапаев» 2-го дивизиона канонерских лодок 2-й бригады речных кораблей Волжской

военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1939 г.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Во время очередного массированного налета вражеской авиации на Сталинград осенью 1942 г. канонерская лодка подверглась жесточайшей бомбардировке. В одном из кубриков возник пожар. Рядом с кубриком в пункте медицинской помощи находился военфельдшер Плешанов. Он немедленно приступил к тушению пожара и быстро ликвидировал его. Кроме того, в результате бомбежки 8 членов экипажа погибли, а 25 чел. были ранены. А. В. Плешанов оказал раненым немедленную помощь и, несмотря на продолжавшуюся бомбежку, сумел эвакуировать их в ближайший госпиталь. При этом большинство раненых он вынес сам.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

ПЛОХУТЕНКО Тимофей Васильевич, родился в 1900 г. в ст-це Копановка Енотаевского уезда Астраханской губернии, старший бакенщик Астраханского технического участка водного пути.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период навигации 1943 г. Т. В. Плехутенко точно определил места падения мин, сброшенных немецкой авиацией, и быстро обставил новый фарватер. Он лично проводил нефтекараны по трудному участку. К завершению навигации он имел 40 положительных отзывов от судоводителей.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ПОГРЕБИЩЕНКО Сергей Александрович, родился в 1916 г. на шахте 1-1 бис на Луганщине, старший сержант, командир отделения 7-й роты отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. В РККА с 1941 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В Сталинградской битве участвовал с августа 1942 г. К моменту представления на награждение старший сержант Погребещенко сбил один самолет противника. Пользовался авторитетом и уважением сослуживцев. Позже С. А. Погребещенко за подвиг, совершенный при освобождении Кировоградской области приказом по 116-й Харьковской стрелковой дивизии 2-го Украинского фронта № 01/Н от 16 января 1944 г. был награжден орденом Славы III степени.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; Оп. 686044. Д. 3583.

«**ПОЖАРСКИЙ**», буксирный рейдовый баркас Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1887 г. Технические характеристики: длина — 18,9 м; ширина — 3,96 м; осадка — 1,75 м; силовая установка мощностью 100 л. с.



В период Сталинградской битвы работал на Центральной переправе и переправе 62-й армии. Капитан судна — В. В. Ефимов. За время работы на переправах пароход перевез через Волгу 20 тыс. чел. 18 сентября 1942 г. он затонул в результате минометного обстрела противника на Ашинском перекате напротив о. Денежный. Погибли члены экипажа: матрос П. Т. Евстифеев; матрос Н. П. Евстифеев.

Впоследствии судно было поднято.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

ПОЗДНЯКОВ Александр Андреевич, родился в 1896 г. в г. Царицын Саратовской губернии, капитан-лейтенант, командир канонерской лодки «Киров» 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).



Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период Сталинградской битвы канонерская лодка «Киров» под его командованием при совместных действиях с канонерской лодкой «Федосеенко» нанесла большой урон противнику. Было уничтожено и рассеяно до 2 батальонов противника, 1 эскадрон конницы, уничтожена 1 минометная батарея и до 10 огневых пулеметных точек, подавлена 1 артиллерийская батарея и разбит 1 обоз с продовольствием и боеприпасами.

13 июля 1943 г. капитан-лейтенант Поздняков был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722, 755.

«**ПОЛИНА ОСИПЕНКО**» (до 1940 г. — «Байрам-Али»), товаро-пассажирский теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1913 г. Место постройки: Коломенский завод, г. Коломна. Технические характеристики: водоизмещение — 1100 т; грузоподъемность — 900 т; длина — 85,00 м; ширина — 11,00 м; силовые установки мощностью 1200 э. л. с.; скорость — 16 км в час.

В 1928–1929 гг. теплоход прошел модернизацию. В 1940 г. теплоход «Байрам-Али» НВРП был переименован в теплоход «Полина Осипенко».



Судно участвовало в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на подвозе грузов фронту. Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — Я. Ф. Главнов; 1-й помощник капитана — В. В. Петров; 2-й помощник капитана — П. И. Петров; 3-й помощник капитана — А. В. Пчелин; лоцман — Г. В. Просыпкин; лоцман — И. Н. Карсаков; лоцман — А. Р. Гаврилов; механик — П. Н. Агафонов; 2-й помощник механика — Г. В. Бакулин; 3-й помощник механика — И. М. Седов.

Судно выведено из эксплуатации в 1958 г.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ПОЛИТИКО Николай Николаевич, родился в 1907 г., мастер-слесарь аварийно-судоподъемного отряда № 7 Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1935 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В работах АСО-7 ВВФ Н. Н. Политико своевременно производил качественный ремонт водоотливных средств. Благодаря этому, отрядом были подняты: земмашина «Донская-9», брандвахта, пароход «Перекат», теплоход «Чекист», баржа «Ростов» и др. объекты, всего 25 ед. Н. Н. Политико, круглосуточно работая на мотопомпах, лично откачал воду из 18 потопленных объектов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ПОЛИЩУК Роман Григорьевич, родился в 1907 г., старший краснофлотец, водолаз аварийно-судоподъемного отряда № 3 Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1930 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1943 г. старший краснофлотец Полищук принимал активное участие в подъеме 7 барж в дельте Волги. Активно участвовал в подъеме 2 нефтеналивных барж пароходства «Волготанкер» («Онега» и «Байкал»), потопленных на Волге 29 июля 1942 г. у Грачевского Яра.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ПОЛЯКОВ Михаил Константинович, родился в 1908 г., капитан интендантской службы, командир взвода (прораб) 633-й отдельной строительной роты Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г. До службы в ВВФ М. К. Поляков участвовал в строительстве оборонительных сооружений на Тихоокеанском флоте.

Службу на Волге капитан Поляков начал с 12 апреля 1943 г. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Этой наградой была отмечена хорошая организация им трудового процесса, благодаря чему были достигнуты высокие показатели в области производительности труда и сокращены сроки готовности конструктивных элементов.

Под его руководством осуществлено строительство ряда оборонительных объектов флотилии (военные склады, флагманский наблюдательный пункт ВВФ и др.). С 24 февраля 1944 г. М. К. Поляков как командир взвода 633-й отдельной строительной роты продолжил службу в Краснознаменной Днепровской флотилии.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. его наградили медалью «За боевые заслуги».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 808.

ПОЛЯКОВ Петр Алексеевич, родился в 1894 г., старший бакенщик Астраханского технического участка водного пути.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период активного минирования Волги вражеской авиацией в 1943 г. П. А. Поляков проявил бдительность. На его посту был заминирован весь фарватер. Он быстро закрыл движение по нему и открыл новый фарватер по воложке в обход основного. Старший бакенщик Поляков стал лично проводить все караваны по воложке, не допустив ни одного случая простоя флота. Кроме того, в меженный период 1943 г. (т. е. во время самого низкого уровня воды в реке) на его участке образовался новый пережат. Он организовал наблюдение за ним, своевременно переставляя знаки обстановки.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ПОНТОН — плоскодонное несамходное судно, служащее опорой наплавного моста или временных сооружений для каких-нибудь работ на воде (для подъема затонувших судов и др.).

ПОПЕРОВНИК Михаил Артемьевич, родился в 1919 г., старшина 1-й статьи, боцман штабного корабля «Волга» Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Старшина 1-й статьи Поперовник умело и грамотно руководил подчиненным ему личным составом штабного корабля «Волга» ВВФ. В частности, при производстве погрузочно-разгрузочных работ не было допущено ни одного несчастного случая. Его умелое руководство личным составом всегда обеспечивало выполнение боевых задач. После службы на Волге старшина 1-й статьи Поперовник стал командиром речного тральщика № 162 3-го Пинского дивизиона катеров-тральщиков 1-й Бобруйской Краснознаменной бригады речных кораблей Краснознаменной Днепровской военной флотилии.

Приказом командующего ДнВФ № 13/Н от 6 ноября 1944 г. был награжден орденом Отечественной войны I степени за выполнение заданий по обеспечению противоминной обороны кораблей бригады, обеспечению высадки десантов и прорыву обороны противника на р. Березина. В бою 25 июня 1944 г. был тяжело ранен в ногу, но не покидал корабль до того момента, пока задание не было выполнено.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 785, 1000; Ф. 21. Оп. 2. Д. 47; Ф. 916. Оп. 2. Д. 15.

ПОПКОВ Федор Гаврилович, родился в 1912 г. в г. Санкт-Петербург, старшина 2-й статьи, старшина связистов корректировочного поста 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г. С 1 августа 1941 г. по 18 марта 1942 г. участвовал в обороне Ленинграда, был ранен.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Краснофлотец Попков принимал участие в обороне Сталинграда с 23 августа 1942 г. и до окончательного разгрома врага, являясь старшиной связистов бригадного корректировочного поста. Весь боевой период находился на передовых позициях, обеспечивая управление огнем с канонерских лодок и бронекатеров. Связь корректировочного поста работала постоянно.

Старшина 2-й статьи Попков неоднократно выполнял задания, связанные с большим риском для жизни. Так, под пулеметным и минометным огнем противника ему пришлось прокладывать кабель у берега Волги, занятый врагом. Задание было выполнено на «отлично».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, Д. 722.

ПОРТАЛЬНЫЙ (ПОЛУПОРТАЛЬНЫЙ) КРАН — подъемный кран, у которого стрела и поворотная платформа устанавливаются на высоком портале (конструкция в виде рамы), перемещающемся по рельсовому пути.

ПОСТАВКИ «ВОЛГОТАНКЕРОМ» НЕФТЕПРОДУКТОВ ДЛЯ СТАЛИНГРАДСКОГО ФРОНТА С 19 АВГУСТА 1942 г. И ДО КОНЦА НАВИГАЦИИ. 23 августа 1942 г. сквозное движение судов мимо Сталинграда прекратилось. С верховьев Волги и Камы грузы спускались только до Камышина, Горного Бальклея и Дубовки. С низовьев Волги потоки грузов стали ограничиваться маршрутом Астрахань — Светлый Яр (или Красноармейск). Переправы, располагавшиеся в районе Астрахань — Сталинград обеспечивали всем необходимым Сталинградский фронт, а переправы в районе Камышин — Дубовка снабжали Донской фронт.

Важнейшим грузом являлось топливо, и с 19 августа доставка «Волготанкером» нефтепродуктов из Астрахани стала осуществляться через Владимировку. Далее следовала перевалка грузов на автотранспорт или на железную дорогу. Всего с 19 августа и до появления льда на Волге через Владимировку для Сталинградского фронта было вывезено 22 336 т нефтепродуктов (лед в районе Сталинграда появился 10 ноября, в районе Астрахани — 18 ноября). С появлением льда понтоновая переправа через Волгу у Владимировки была нарушена. Доставка горючего с левобережных баз и пунктов на правый берег р. Волга автотранспортом стала невозможной. В таких условиях «Волготанкер» стал доставлять нефтепродукты для Сталинградского фронта прямо к правому берегу — на пристань Солодники, в Саралевскую воложку, в Старидский затон и на пристань Замьяны. Оттуда топливо автотранспортом перевозилось на воинские склады. Так было доставлено 12 262 т. То есть суммарный завоз «Волготанкером» нефтепродуктов для Сталинградского фронта за период с 19 августа 1942 г. и до закрытия навигации составил 34 598 т (в т. ч. бензина — 26 379 т, дизельного топлива — 4451 т, масел — 367 т, автола — 1100 т, темных нефтепродуктов — 2301 т). Работа по выгрузке нефтепродуктов производилась по ночам. Команды научились производить учалку и сборку трубопроводов в два раза быстрее, чем в обычных условиях. Это позволило сократить время на откачку топлива из барж и ускорить тем самым их оборачиваемость, что имело огромное значение в условиях дефицита тяги и тоннажа.

Для обеспечения поставок нефтегрузов на правобережные пункты «Волготанкер» задействовал буксирные пароходы «Алтай», «Сократ», «Игарка», танкер «Печенег», а также баржи «Шожма», «Которосль», «Тарань», «Яна» и № 1063. Работа судов протекала в условиях бомбово-штурмовых ударов вражеской авиации и минирования Нижней Волги.



При отражении авианалетов особо отличились команды пароходов «Сократ» и «Алтай». Так, команда «Сократа» (капитан А. И. Кривцов) при отражении воздушных атак 24 сентября в районе Владимировки и 25 сентября в районе Цаган-Амана сбила 3 самолета противника (2 — Ю-87, 1 — Хе-111). Команда «Алтая» (капитан Н. И. Макарычев) 10 сентября в районе с. Никольское огнем своих пулеметов подбила «мессершмитт». Подобные действия судов позволили им благополучно доставить баржи с грузом топлива к пунктам перевалки. Команда танкера «Печенег» (капитан И. И. Семерняк) впервые освоила перевозку бензина в своих танках и произвела откачку всех сортов бензина из барж на нефтебазы.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41; Сталинградцы в бою и труде: Документы. Очерки. Воспоминания. Фотографии. — Волгоград, 2005; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

«ПРАВДА» (до 12 апреля 1919 г. — «Седьмой», до 25 марта 1933 г. — «Модельщик»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной бук-



сир пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1895 г. Место постройки: завод «Добровы и Набгольц», г. Нижний Новгород. Технические характеристики: водоизмещение — 250 т; длина — 59,5 м; ширина габаритная (с обводами) — 13,8 м; осадка — 1,15 м; силовая установка: паровая машина мощностью 380 л. с.; топливо — 80 т мазута; скорость хода — 9,1 узла; дальность плавания — 4500 км; экипаж — 52 чел. Первоначально находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. 5 октября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм).

10 октября 1942 г. РКЛ «Правда» была передана в состав ВВФ. РКЛ выполняла задания по обеспечению безопасности судоходства от налетов немецко-фашистской авиации. В 1943 г. находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». Капитан — Волков. 25 ноября 1943 г. судно было разоружено, передано «Волготанкеру» и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

8 апреля 1960 г. буксирный пароход «Правда» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015.

ПРИЛУЦКИЙ Эммануил Абрамович, родился в 1903 г. в г. Одесса, капитан, ответственный редактор многотиражной газеты «За родную Волгу» Волжской военной флотилии. В РККА в 1925—1926 гг., в ВМФ с 1941 г. Член ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Под непосредственным руководством Э. А. Прилуцкого с октября 1942 г. стала выходить многотиражка ВВФ «За родную Волгу». Она появилась в самый разгар битвы. Редакция всегда старалась чувствовать пульс боевой жизни флотилии, старалась отразить в газете наиболее значительные и яркие эпизоды битвы за Сталинград.

Коллектив газеты трудился в исключительно трудных условиях. Редакция и типография располагались в Средней Ахтубе и часто подвергались сильной бомбардировке с воздуха. В результате печатная машина была выведена из строя. Остальное имущество было спасено коллективом многотиражки под руководством капитана Прилуцкого. В дальнейшем редакция разместилась в землянке, работа шла при свете коптилок. Сверстанную газету работники редакции носили за 5—6 км в типографию газеты Юго-Восточного фронта «Сталинское знамя». Несмотря на это, газета «За родную Волгу» продолжала выходить регулярно.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 755.

ПРИРОДНЫЕ УСЛОВИЯ ОТКРЫТИЯ И ЗАКРЫТИЯ НАВИГАЦИИ 1942 г. НА НИЖНЕЙ ВОЛГЕ отличалась от предыдущей навигации. Навигация была открыта только 21 апреля (в 1941 г. — 3 апреля). Позднее открытие было вызвано долгими холодами в верхнем течении Волги и в ее низовьях.

Весной 1942 г. первые подвижки льда на участке Астрахань — Сталинград начались 10 апреля. Ледоход начался 17 апреля. К 21 апреля Волга от Астрахани до Енотаевска очистилась ото льда, однако выше по течению наблюдался редкий и местами средний ледоход.

Закрытие навигации в силу более раннего появления льда и ледостава произошло раньше, чем в предыдущую навигацию. Так, лед в районе Сталинграда появился 10 ноября (в 1941 г. — 15 ноября), в районе Астрахани — 18 ноября (в 1941 г. — 22 ноября). В результате в районе Сталинграда навигация длилась: в 1941 г. — 223 дня, в 1942 г. — 194 дня. В районе Астрахани навигация длилась: в 1941 г. — 236 дней, в 1942 г. — 221 день.

Ист.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

ПРИСТАНЬ — специально оборудованное место для причаливания и стоянки, выгрузки и погрузки судов, высадки и посадки пассажиров.

ПРИСТАНЬ ВЛАДИМИРОВКА относилась к пристаням первого разряда Нижне-Волжского речного пароходства. В период Сталинградской битвы начальником пристани был Н. М. Шардубин. Она была следующей выше Астрахани крупной пристанью, находившейся на левом берегу р. Волга на одной территории и акватории с одноименным затоном в 176 км от Сталинграда и в 149 км от пос. Красноармейск. К пристани подходили грунтовые дороги для движения автогужевого транспорта. Вместо причалов был только дебаркадер, через него происходила перевалка всех грузов (основной груз — соль) с железной дороги на воду и обратно. Кроме того, на берегу для грузов имелись 2 площадки и 1 лабаз.

В 1938 г. на балансе Владимировской пристани было 8 ед. флота. Из них: самоходный флот — 4 ед., несамоходный — 4 ед., дебаркадеры — 1. В ведении пристани также находились Владимировские судоремонтные мастерские. С началом Великой Отечественной войны речной транспорт Нижней Волги стал играть главную роль в перевозке Сталинградского железнодорожного узла, который, являясь пунктом формирования эвакуационных потоков, не мог пропустить все подходившие

с запада эвакуационные. НВРП с 25 октября 1941 г. ежедневно вывозило на пристань Владимировка по 5–8 тыс. чел. эвакуированного населения.

С началом навигации 1942 г. авиация противника буквально осаждала Волгу. С 22 июля 1942 г. крупные соединения немецких самолетов стремились вывести из строя волжский нефтяной конвейер, проводя систематическое минирование Нижней Волги и осуществляя бомбовые удары по нефтекараванам. Флоты НВРП и «Волготанкера» на участке Астрахань – Владимировка перешли на челночный метод работы (т. е. только туда и обратно без остановок). Так пристань Владимировка стала основным путем снабжения фронта горючим, которое непрерывно поступало из Астрахани. Именно во Владимировке топливо перегружалось и доставлялось на тыловые базы и пункты потребления уже автотранспортом или по железной дороге. Во Владимировку из Астрахани с 19 августа 1942 г. и до закрытия навигации пароходством «Волготанкер» было вывезено 22 336 т нефтепродуктов для Сталинградского фронта.

Не случайно пристань подвергалась бомбардировке. В августе 1942 г. там были сожжены грузовой склад, пассажирский вокзал и другое хозяйство. На сумму свыше 3 млн руб. оценивался ущерб, нанесенный судоремонтным мастерским, которые были частично разрушены.

К началу навигации 1943 г. на Владимировской пристани был подготовлен пассажирский вокзал в береговом здании (дом ВОХР). Под склады оборудовались открытые площадки, а для ценных грузов – лабаз на дебаркадере. За 1943 г. были полностью восстановлены владимировские судоремонтные мастерские. В целом за навигацию 1943 г. Нижне-Волжское речное пароходство перевыполнило план грузооборота на 12%, при этом отмечалась отличная работа коллектива пристани Владимировка.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. за успешное выполнение заданий в деле перевозок оборонных и народнохозяйственных грузов среди прочих отличившихся были награждены и работники Владимировской пристани, а также владимировских судоремонтных мастерских. Так, начальник пристани Н. М. Шардубин был награжден орденом Красной Звезды, токарь Ф. Н. Нестеренко и начальник цеха владимировских судоремонтных мастерских И. М. Федотов – орденом «Знак почета», начальник механического цеха Н. И. Кумынкин удостоился медали «За трудовое отличие».

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. – Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. – Волгоград, 2017.

ПРИСТАНЬ КАМЫШИН относилась к пристаням второго разряда Нижне-Волжского речного пароходства. Она была самым верхним пунктом границы плавания НВРП. Ко второму разряду главных пристаней НВРП она была отнесена в соответствии с объемом своего грузооборота.

Пристань находилась на левом берегу р. Волга на расстоянии 878 км от устья реки, 676 км от Астрахани и 182 км от Сталинграда – напротив перевалочных дебаркадеров Рязано-Уральской железной дороги. Береговая территория протяженностью 1 км не была оснащена шоссейно-грунтовыми путями для автогужевого транспорта, что затрудняло движение в весенне-осенний период. Для погрузочно-разгрузочных работ пристань имела восемь ежегодно разборных площадок.

На балансе Камышинской пристани в 1938 г. находилось 20 судов. Из них: 5 самоходных ед., 13 несамоходных ед. грузоподъемностью 1332 т, дебаркадеры – 2 ед.

Во время боевой навигации 1942 г. пристанское хозяйство в Камышине не было разрушено. Тем не менее от бомбардировки пристани пострадали участок № 1 (железнодорожный) и участок № 2. При этом получили повреждения теплоход «Черкессия» и баржа № 705, стоявшие под обработкой у причалов, и дебаркадер № 610. Подготовка к навигации 1943 г. проходила по плану текущего ремонта НВРП. На строительство павильона вокзала и проводку электричества на пристани Камышин через Промбанк было выделено 120 тыс. руб.

За навигацию 1943 г. пристань Камышин справилась с планом только на 82%, что было связано с простоями, аварийностью и недостатком таких грузов, как уголь, рыба, хлопок, хлеб. К тому же в течение навигации неоднократно месячные планы дополнялись. Это в свою очередь приводило к большому несоответствию с навигационными планами и в результате к снижению выполнения перевозок и грузооборота.

Лит.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. – Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. – Волгоград, 2017.

ПРИСТАНЬ КРАСНОАРМЕЙСК относилась к пристаням первого разряда Нижне-Волжского речного пароходства. В период Сталинградской битвы начальником пристани был П. П. Нацвалов (впоследствии начальник Астраханского речного порта). Она была ближайшей к пристани Владимировка вверх по течению р. Волга. Как и Красноармейский затон, пристань располагалась на правом берегу Волги в 467 км от устья реки, в пределах г. Сталинград (27 км от центра города) между лесоперевалочной базой леспрома и заводом № 264 (завод «Судоверфь»). На ее территории размещались судоремонтные мастерские, 3 механизированных грузовых причала большой и малой скорости, приспособленные для перевалки угля и других грузов с реки на железную дорогу (1,5 км до ст. Сарепта). Имелись также 2 береговых крана и 1400 м транспортеров.

В 1938 г. к Красноармейской пристани было приписано 4 ед. флота. Из них 2 самоходные ед. мощностью 208 л. с. и 2 несамоходные ед. грузоподъемностью 260 т. Кроме того, еще 1 ед. самоходного флота числилась за Красноармейским затоном.

С началом Великой Отечественной войны пристань Красноармейск работала с большим напряжением. В целом произошли существенные изменения в направлении и структуре грузопотоков на Волге. Так, уменьшились потоки угля из Донбасса, шедшего вверх из Красноармейска. Многие работники пристани (мужчины) были призваны на фронт. По этой причине к началу Сталинградской битвы почти половину работников Красноармейской пристани составляли женщины (53 чел.). Основным источником пополнения рабочей силы стала трудовая мобилизация (93%). Следует отметить, что в течение 1942 г. количество береговых работников (механизаторы и приемосдатчики) резко уменьшилось, вследствие ограниченной в них потребности в результате разрушения механизации Красноармейской пристани во время военных действий.

Пристань Красноармейск подвергалась бомбардировке 8–9 августа 1942 г. В результате сгорели все служебные и жилые постройки – 75% хозяйства. Ущерб оценивался в 3 млн руб. Однако в период с 1 по 7 августа часть оборудования, механизации, материалов и инвентаря была демонтирована и отправлена в г. Камбарка, а оставшиеся после бомбардировки 4 линии транспортеров также эвакуировались. На причалах пристани сохранились лишь деревянные эстакады транспортерных линий, которые имели незначительные повреждения.

Пристань

В то же время, в 1942 г. был уничтожен почти весь жилой фонд Красноармейской пристани.

После окончания Сталинградской битвы, в 1943 г., началось восстановление пристани. Восстанавливались и заново возводились причалы, жилищные, подсобные и культурно-бытовые сооружения. Это делалось за счет чрезвычайных расходов госбюджета СССР.

В 1943 г. приказом по НВРП пристань Красноармейск вошла в состав Сталинградского речного порта как участок, но план подготовки ее к навигации не выдерживался. С марта в Красноармейске началось восстановление 2 угольных причалов и устройство 3 причалов под тарно-штучные грузы и 2 складов для них. К 1 мая 1943 г. они были сданы, причем один допускал переработку тяжеловесов до 60 т, а 2 резервных причала предназначались для навалочных и сыпучих грузов. Таким образом, к концу года уже имелось 5 грузовых причалов, 2 береговых крана, 200 м транспортеров и построено 800 кв. м крытых складов.

Позднее из портов Верхней Волги поступило механизированное оборудование. В 1944 г. на капитальное строительство всех береговых объектов (механизация, жилищные и служебные помещения и т. д.) Сталинградского речного порта вместе с Красноармейским участком закладывалось 474 тыс. руб., т. е. в 10 раз меньше, чем в 1943 г. Однако потребовалось в 2,7 раза больше (фактически израсходовано 1303 тыс. руб.). За два года (1943–1944) на Красноармейской пристани основное механизированное оборудование было восстановлено на 53%.

Лит.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

ПРИСТАНЬ МЕСТНОГО ФЛОТА АСТРАХАНСКАЯ относилась к пристаням первого разряда Нижневолжского речного пароходства. В период Сталинградской битвы начальником пристани был В. Ф. Рачков, позже — Е. С. Селезнев. Астраханская пристань местного флота территориально совпадала с Астраханским речным портом (Астраханской транзитной сухогрузной пристанью). На левом берегу в черте г. Астрахань на грузовом участке № 13 размещались Управление пристани и пассажирский вокзал (пристань № 10).

Среди всех пристаней и затонов НВРП по состоянию на 1938 г. Астраханский местный флот насчитывал наибольшее число ед. — 202. Самоходный флот состоял из 58 ед. мощностью 5164 л. с., несамоходный — из 90 ед. грузоподъемностью 19 638 т. Дебаркадеров имелось в количестве 54 ед. Такой многочисленный состав местного флота был предопределен географическим фактором. Дело в том, что все расположенные в дельте Волги населенные пункты не имели других путей, кроме водных. Надо учитывать и то, что кроме Астраханского округа, местный флот обслуживал Калмыцкую АССР, Денгизский район Казахской республики, а также села по Волге в границах Сталинград — Оля. То есть в транспортировке грузов и пассажиров Астраханский местный флот был исключительно важен. В силу этого он имел более высокие плановые и фактические показатели, чем Сталинградский. Так, в 1941 г. Астраханский местный флот перевез на 86 тыс. т и на 111 тыс. чел. больше Сталинградского. При этом план перевозки грузов был выполнен лишь на 93% (411 500 т), а пассажиров — на 98% (5 365 300 чел.).

В 1940 г. на балансе Астраханской пристани местного флота находилось 59 самоходных судов мощностью более 5 тыс. л. с. и около 95 несамоходных судов грузоподъемностью свыше 20 тыс. т. Имелось почти 60 дебаркадеров. Таковую же тягу и тоннаж, как и в 1940 г.,

пристань имела на протяжении всей навигации 1941 г., т. е. и в начальный период Великой Отечественной войны.

К началу самой трудной военной навигации 1942 г. Астраханский местный флот насчитывал на своем балансе 181 ед. флота. Из них: самоходный флот — 52 ед. мощностью 4849 л. с., несамоходный — 88 ед. грузоподъемностью 18 168 т. Имелся 41 дебаркадер. За навигацию 1942 г. Астраханский местный флот с планом перевозок грузов справился на 44,3% (перевезено 184 200 т), что связано было с непредъявлением грузов клиентурой, простоями и авариями. Кроме того, по сравнению с 1940 г. почти наполовину снизились показатели по перевозке пассажиров (3 118 300 чел.). Тем не менее за перевыполнение месячного плана грузооборота в июле 1942 г. Астраханской пристани местного флота было вручено переходящее Красное знамя бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта.

На 1 января 1943 г. баланс местного флота Астраханской пристани сократился с 181 ед. до 165 ед. (самоходный флот стал насчитывать 50 ед. мощностью 4696 л. с., несамоходный флот — 80 ед. грузоподъемностью 17 514 т, дебаркадеры — 35 ед.). За навигацию 1943 г. баланс флота сократился еще на 15 ед. (поступило же за 1943 г. лишь 4 ед.). Таким образом, в конце 1943 г. местный флот насчитывал уже 154 ед. вместо 165 ед., имевшихся по состоянию на 1 января 1943 г. Однако несмотря на трудности, в т. ч. связанный с непредъявлением грузов клиентурой, Астраханская пристань местного флота перевыполнила навигационные планы 1943 г. по перевозке как грузов, так и пассажиров. Так, план перевозки грузов 1943 г. был выполнен на 209% (399 500 т), а план грузооборота — на 209% (602 900 т). План пассажирских перевозок был выполнен на 121% (2 655 900 чел.), а план пассажирооборота — на 125,8% (2 620 500 чел.). Но все это еще сильно отставало от довоенного уровня.

Следует отметить, что до войны, в 1940 г., Астраханский местный флот по объему отправленных грузов и пассажиров превосходил Сталинградский местный флот на 20%. В 1943 г. разрыв между грузоперевозками местных пристаней вследствие разрушения Сталинграда увеличился до 80%. К началу навигации 1944 г. баланс местного флота насчитывал 154 ед. Из них: самоходный флот — 44 ед. мощностью 5068 л. с., несамоходный флот — 75 ед. грузоподъемностью 15 729 т, дебаркадеры — 35 ед.

Лит.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

ПРИСТАНЬ МЕСТНОГО ФЛОТА СТАЛИНГРАДСКАЯ относилась к пристаням первого разряда Нижневолжского речного пароходства. До февраля 1942 г. начальником пристани был М. В. Морозов, затем — И. С. Сутырин (февраль 1942 г. — 1944 г.). Территория пристани протяженностью 500 м располагалась между 2-м хлебосоляным и 3-м городским участками Сталинградской транзитной пристани (Сталинградского речного порта). Она имела 1 грузовой участок, пассажирский вокзал и причал-дебаркадер для городской переправы Сталинград — Красная Слобода. К грузовому участку была проложена железнодорожная линия, обеспечивавшая перевалку грузов с судов в вагоны и обратно. К нему подходили также грунтовые подъездные пути. К участку городской переправы подходили только грунтовые подъездные пути.

Основной операцией Сталинградской пристани местного флота являлась обработка (погрузка, выгрузка) судов, перевозивших грузы местного значения. Эти грузы

перевозились между пристанями, расположенными вверх от Сталинграда до Камышина (182 км) и вниз до пристани Солодники (98 км), а также по р. Ахтуба — в весеннее время до пристани Ленинск (72 км), а в период низкого уровня воды в реке — до пристани Средняя Ахтуба (43 км). Другой операцией являлась перевозка пассажиров.

В навигацию 1940 г. Сталинградский местный флот насчитывал 139 ед. Из них: самоходный флот — 45 ед. мощностью 4400 л. с.; несамоходный флот — 62 ед. грузоподъемностью 17 921 т; дебаркадеры — 32 ед. Сталинградский местный флот имел также 21 линейную пристань. Из них 12 линейных пристаней располагались вверх от Сталинграда: Красный Октябрь, Тракторный, Акатовка, Ерзовка, Ново-Никольский, Горное Водяное, Скудры, Рынок, Латошинский сад, Пичуга, Стрельбино-Широкое, Горная Пролейка. 5 линейных пристаней располагались вниз от Сталинграда: Светлый Яр, Райгород, Громки, Булгаково, Солодники. Еще 4 пристани относились к пригородному сообщению: Бакалда, Культбаза, Тумак, городская переправа Сталинград — Красная Слобода. На р. Ахтуба имелось 5 причальных пунктов: Безродное, Погромное, Средняя Ахтуба, Заплавное, Ленинск. Пристанское хозяйство линейных пристаней включало причал-дебаркадер, палубную открытую баржу, плашкоут или понтон с навесом.

Главными грузами местного значения являлись строительные материалы, метизы, промышленные изделия, пищевая, в т. ч. плодоовощная, продукция. Сталинградская пристань местного флота выполнила в навигацию 1940 г. план по перевозкам грузов на 90,7% (324 814 т). План перевозок пассажиров был выполнен на 110,5% (4 251 630 чел.), а план грузооборота — на 89,2% (более 446 213 т). Самые высокие показатели выполнения плана приходились на соль — 130% (104 090 т) и на плодоовощную продукцию — 125% (17 352 т). Перевозка лесных грузов и угля составила лишь половину от запланированного количества.

С началом войны условия работы местного флота резко изменились. Война вносила свои коррективы. Однако самые большие трудности и изменения пришли на период Сталинградской битвы. В августе 1942 г. на Сталинградской пристани местного флота от бомбардировок и пожара погибли все пристанское хозяйство. Ущерб исчислялся в 1,5 млн руб. В частности, было уничтожено здание Управления со всем находившимся там инвентарем и документами, сгорели грузовой дебаркадер № 150 и пассажирский вокзал (дебаркадер № 108), а также склады горючего и лесных материалов и т. д.

За время боевых действий сократился баланс местного флота. Так, на 1 января 1942 г. местный флот насчитывал 149 ед. Из них: самоходный флот — 40 ед. мощностью 4499 л. с.; несамоходный флот — 70 ед. грузоподъемностью 18 344 т; дебаркадеры — 39 ед. За время Сталинградской битвы выбыло 60,5% ед. местного флота. В итоге на 1 апреля 1943 г. насчитывалось 59 ед. Из них: самоходный флот — 18 ед. мощностью 1899 л. с.; несамоходный флот — 28 ед. грузоподъемностью 8320 т; дебаркадеры — 13 ед. Для выполнения навигационного плана не хватало около 50 ед. Из-за отсутствия 6 речных трамваев и 18 дебаркадеров в первом полугодии не обслуживались многие линии и пристани.

Через НКРФ Нижне-Волжское речное пароходство добилось закрепления за Сталинградским местным флотом 116 судов мощностью 3517 л. с. и грузоподъемностью 14 тыс. т, переданных из других пароходств. Однако в течение 1943 г. часть этих судов была передана другим организациям. В итоге под конец навигации баланс Сталинградской пристани местного флота увеличился на 30 ед., мощность — в 2 раза, тоннаж — в 1,5 раза. Тем не менее на пристанях Сталинградского местного флота

Сероглазке и Луговой Пролейке грузовые операции вообще не производились, а посадка пассажиров с берега на корабль проводилась с помощью весельной лодки.

Особые сложности Сталинградский местный флот испытывал в 1-м полугодии 1943 г., так как его баланс после Сталинградского сражения уменьшился более чем наполовину. Только с середины мая Управление НВРП спустило план на перевозку грузов, но без разбивки по месяцам и не обеспечило местный флот заявками и договорами с клиентурой и строительными организациями по восстановлению Сталинграда. Поэтому грузопассажирские суда работали с большим недогрузом, имевшийся флот использовался нерационально. Часто не выдерживалось расписание движений пассажирских судов по местной и пригородной линиям. Имели место и простои по причине отсутствия груза. Из-за нехватки речных трамваев с начала навигации и до июня 1943 г. почти не действовали линии: Солодники, Средне-Подгорное, Пролейка, Тумак, Скудры. Линию Красноармейск — СТЗ обслуживали 2 трамвая вместо 4, а на линии город — затон работали 2 трамвая вместо 3. Из-за отсутствия 18 дебаркадеров не обслуживалось 11 пристаней: Водяное, Песковатка, Пичуга, Ерзовка, Безродное, Культбаза, Бакалда, Тумак, Крит, Нефтебаза, Купоросное, что приводило к большому скоплению пассажиров на пристани, вносило перебои в снабжение городского колхозного рынка продуктами питания, а по линии Красноармейск — СТЗ мешало своевременной доставке рабочих заводов к месту работы.

За навигацию 1943 г. Сталинградский местный флот перевез 83 520 т груза, выполнив план на 89,8%. Это, впрочем, составило только 25,7% от уровня довоенного 1940 г. С перевозкой пассажиров Сталинградская пристань местного флота справилась на 122,5% (2 108 500 чел.). По сравнению с навигацией 1940 г. это составило лишь 49,6%. Пассажирооборот составил 1 817 492 чел. (20,8% от 1940 г.), грузооборот — 171 390 т (38,4% от 1940 г.).

К началу навигации 1944 г. баланс местного флота был значительно увеличен. Он насчитывал 125 ед. Из них: самоходный флот — 37 ед. мощностью 3356 л. с.; несамоходный флот — 57 ед. грузоподъемностью 14 867 т; дебаркадеры — 31 ед.

Лит.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

ПРИЧАЛ — комплекс сооружений и устройств, предназначенных для подхода, швартовки, стоянки, обработки и обслуживания судов, посадки и высадки пассажиров, грузовых операций и т. п. Различают причалы пассажирские, грузовые, судоремонтные и др.

«ПРОИЗВОДСТВЕННИК», канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1927 г. Место постройки: завод «Красное Сормово», г. Нижний Новгород. Технические характеристики: водоизмещение — 210 т; длина — 57,0 м; ширина габаритная (с обводами) — 16,82 м; осадка — 1,2 м; силовая установка: паровая машина мощностью 440 л. с., топливо — 100 т мазута; скорость хода — 10 узлов; дальность плавания — 4500 км; экипаж — 52 чел. Первоначально пароход находился в подчинении НКПС и Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народногo комиссариата речного флота СССР.

1 сентября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Колт калибра 12,7 мм).



11 октября 1942 г. РКЛ «Производственник» была передана в состав ВВФ. РКЛ выполняла задания по противовоздушной обороне. В апреле–ноябре 1943 г. она обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 12 ноября 1943 г. судно было разоружено и передано речному пароходству. В дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

12 мая 1961 г. буксирный пароход «Производственник» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ПРОНИН Павел Васильевич, родился в 1913 г. в г. Рязск Рязанской губернии, старший техник-лейтенант, командир БЧ-5 канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г. Член ВКП(б).

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Находился под Сталинградом с 25 июля 1942 г.

Во время Сталинградской битвы лично руководил маневрированием корабля. Не снимая корабль с огневых позиций, производил ремонт поврежденных частей корпуса канонерской лодки, борясь за живучесть корабля. Как командир БЧ-5 обеспечил все ремонтные работы и не допустил ни одного срыва выполнения боевых заданий командования.

После Сталинградской битвы приказом командующего Волжской военной флотилией № 36/Н от 28 ноября 1943 г. старший техник-лейтенант Пронин, начальник плавмастерской № 2 технического отделения ВВФ, был награжден орденом Красной Звезды. Спустя два дня, 30 ноября 1943 г., П. В. Пронина наградили медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 755; Ф. 21. Оп. 2. Д. 47.

ПРОТИВОВОЗДУШНАЯ ОБОРОНА НИЖНЕЙ ВОЛГИ обеспечивалась наземными и воздушными силами Сталинградского корпусного района ПВО. Он был создан в июне 1942 г. в соответствии с приказом Народного комиссариата обороны СССР от 20 апреля 1942 г. в границах Сталинградского военного округа на базе Сталинградского дивизионного района ПВО. Одной из

его основных задач являлась противовоздушная оборона речного транспорта и водного пути от Сталинграда до Астрахани. Корпусной район находился в подчинении войск ПВО СССР.

К началу Сталинградской битвы в его состав входили 9 зенитно-артиллерийских батарей, 7 отдельных зенитно-артиллерийских батарей, 2 отдельных зенитно-пулеметных батальона, 43-й прожекторный полк, 6 отдельных батальонов воздушного наблюдения оповещения и связи, 6-й отдельный дивизион аэростатов заграждения (до 25 сентября 1942 г.). Предпринятые меры оказались своевременными.

С июля 1942 г. Сталинградский рейд оказался в зоне боевых действий. В ночь с 22 на 23 июля 1942 г. немецкая авиация, поднимаясь с аэродромов в Донбассе, нанесла ряд бомбово-штурмовых ударов по волжским судам. В оперативном подчинении корпусного района находилась 102-я истребительно-авиационная дивизия ПВО. Специально для охраны судоходства на Нижней Волге в составе района в начале июля 1942 г. была сформирована зенитная группа ПВО бассейна Астрахань — Сталинград — Камышин во главе с подполковником И. В. Желтяковым. Она отправляла на суда, караваны, в порты и места стоянок флота свои расчеты с зенитными установками (см. *Вооружение судов Волжского флота*). Воздушное прикрытие речных перевозок стали обеспечивать 16 истребителей. Они базировались на аэродромах в Дубовке и Владимировке.

К середине августа 1942 г. группой было сбито 12 самолетов врага, к ноябрю — 20. Хотя эти меры заставили авиацию противника прекратить бомбардировки и обстрелы с бреющего полета, потери Волжского флота от бомбово-штурмовых ударов все же превышали потери от мин, поставленных с самолетов противника (соотношение 5 к 1). С 23 августа по 30 ноября 1942 г. порядка 42% судов на Нижней Волге погибло именно от бомбовых ударов.

В августе 1942 г. Сталинградский корпусной район ПВО был оперативно подчинен командующему Сталинградским фронтом. Ему была также поставлена задача усилить ПВО Астрахани и Гурьева. Одновременно командующему войсками района подчинили Астраханский дивизионный район ПВО. В состав Сталинградского корпусного района ПВО вошли также отдельные зенитные бронепоезда (2 — в августе, позже — до 8).

После завершения Сталинградской битвы острота угрозы бомбовых ударов не исчезла. В начале апреля 1943 г. самолеты противника начали воздушную разведку, а 28 апреля вновь начались активные действия по нападению на суда. Опять стали предприниматься меры по охране волжского пути от ударов с воздуха. Так, решением ГКО от 2 июня 1943 г. ответственность за противовоздушную оборону р. Волга от Астраханского рейда до Саратова была возложена на командующего ПВО страны генерал-лейтенанта М. С. Громадина. В самой системе



ПВО командир Сталинградского корпусного района генерал-майор артиллерии Е. А. Райнин стал отвечать за район от пристани Замьяны до Саратова, а за район от пристани Замьяны до Астраханского рейда — командующий Астраханским бригадным районом полковник И. Ф. Морозов.

В составе Сталинградского корпусного района к 10 июня 1943 г. предстояло сформировать 2 бригады ПВО. Одна бригада должна была прикрывать район Замьяны — Райгород, а другая отвечала за район Райгород — Саратов. Каждая бригада включала в свой состав: полк истребительной авиации (32 самолета), полк малокалиберной зенитной артиллерии (60 орудий), полк зенитных пулеметов ДШК (100 пулеметов), полк среднекалиберной зенитной артиллерии (24 орудия), 2 батальона зенитных прожекторов (120 прожекторных станций), дивизион аэростатов заграждения (60 аэростатов), 2 станции РУС-2 (радиоуправляемые станции), радиороту. Штабы бригад располагались в г. Камышин (для бригады, прикрывавшей район севернее Сталинграда) и в с. Черный Яр (для бригады, прикрывавшей район южнее Сталинграда).

В состав Астраханского бригадного района ПВО, отвечавшего за прикрытие р. Волга от пристани Замьяны до Астраханского рейда, включались дополнительно полк истребительной авиации (32 самолета), полк малокалиберной зенитной артиллерии (60 орудий), полк зенитных пулеметов (100 пулеметов), батальон зенитных прожекторов (60 прожекторных станций), станция РУС-2 и радиорота. Прикрывавшие реку истребители базировались на аэродромы в Астрахани, Камышине и Сталинграде.

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 175; Шапков Э. А. Боевой подвиг речников // Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Битва за нефть: Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Плехов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И. В огне сталинградских переправ. — Волгоград, 1996; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

ПУШКИН Григорий Иванович, родился в 1913 г., младший сержант, младший командир оперативной группы службы «Д» 5-го отдела штаба Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г. До Сталинградской битвы участвовал в боях на Ленинградском фронте, был ранен.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. 7 октября 1942 г. в составе группы из трех чел. младший сержант Пушкин форсировал укрепленный рубеж противника в районе Рынок — Латошинка. Группой была проведена разведка оборонительной линии немцев и получены ценные сведения. При отходе Г. И. Пушкин с товарищами вступил в бой с группой немецких автоматчиков, попытавшихся преградить дорогу разведчикам. В ходе боя были уничтожены 13 гитлеровцев и взорван дзот с тяжелым пулеметом. Также разведчики забросали гранатами огневую пулеметную точку врага. Младший сержант Пушкин лично снял часового и подавил легкий пулемет. Добытые разведкой данные были использованы 124-м отдельным стрелковым батальоном и Северной группой кораблей ВВФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

ПЧЕЛЬНИКОВ Петр Павлович, шкипер баржи № 205 Нижне-Волжского речного пароходства.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам военных и народно-хозяйственных грузов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. П. П. Пчельников был награжден орденом Ленина.

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

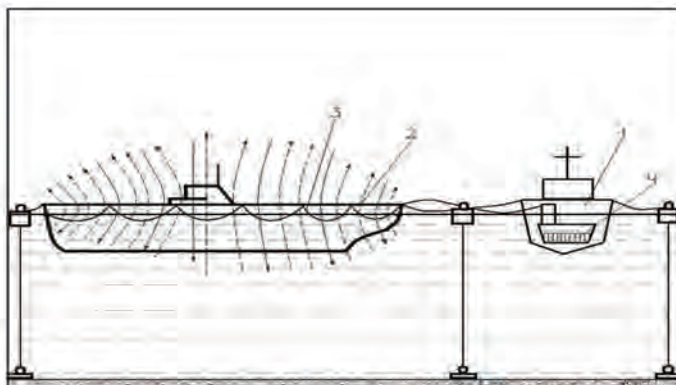
Р

РАЗМАГНИЧИВАНИЕ ПЛАВСРЕДСТВ эффективно применялось для борьбы с миной опасностью на Волге, вызванной применением противником донных (неконтактных) магнитных мин, реагирующих на магнитное поле корабля.

21 мая 1942 г. заместитель наркома ВМФ адмирал Л. М. Галлер принял решение об организации в районе Сталинграда станций безобмоточного размагничивания. В Сталинград была направлена группа специалистов Ленинградского физико-технического института в составе А. П. Александрова, В. Р. Регеля и Ю. С. Лазуркина. В срочном порядке в Сталинграде оборудовали 5 станций безобмоточного размагничивания, одна из которых вплоть до 23 августа 1942 г. находилась у центральной пристани, недалеко от памятника летчику Хользунову. Впоследствии СБР широко применялись на Нижней Волге. На борту СБР были размещены аккумуляторные батареи. Неразмагниченный корабль ВВФ или речное судно причаливало к СБР. С помощью контрольной аппаратуры происходил замер парам его магнитного поля. По определенной схеме на плавсредство накладывалась временная обмотка из специального одножильного кабеля большого сечения. Потом по этой обмотке пропускался мощный импульс постоянного тока. В случае если характеристика остаточного магнитного поля соответствовала нормативам, то плавсредство считалось размагниченным, если нужные нормативы не были достигнуты, магнитная обработка повторялась.

В первую очередь размагничиванию подвергались корабли ВВФ, особенно тральщики, проводившие боевое траление мин с магнитными взрывателями. Во вторую очередь размагничивались суда волжских пароходств. Эффект размагничивания мог сохраняться на протяжении нескольких недель даже при наличии отрицательно влияющих на него факторов — частой смены курса, сотрясение корпуса от близких разрывов, причаливания к неразмагниченным плавсредствам.

В целом эффективность безобмоточного размагничивания кораблей ВВФ и волжских судов была очень высокой. Несмотря на специфику речных условий — малые глубины на фарватерах в районах многочисленных перекаатов и близкое расположение лежавших на дне мин к корпусам проходивших над ними плавсредств —



случаев подрыва размагниченных плавсредств на донных минах не было.

Лит.: Ларин Л. Я. Борьба с минной опасностью на Волге (1942–1943) // Сталинградская битва: материалы научных конференций. – Волгоград, 1994.

РАЧКОВ Иван Семенович, родился в 1900 г. в с. Кстово Нижегородской губернии, капитан парохода «Иосиф Сталин» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Свой трудовой путь на Волге начал лоцманом. В 1935 г. И. С. Рачков окончил Горьковский речной техникум. Был назначен капитаном парохода «Гончаров» НВРП.



В период Сталинградской битвы пароход «Иосиф Сталин» совершал рейсы, эвакуируя из Сталинграда мирных жителей и раненых бойцов и доставляя обратно пополнение, боеприпасы и продовольствие. 27 августа 1942 г. в районе Акатовка – Рынок судно попало под сильный артиллерийско-минометный огонь противника. Пароход получил пробоины и загорелся. Капитан Рачков не покинул своего поста, принимая все меры к спасению пассажиров, но сам погиб.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. И. С. Рачков посмертно награжден орденом Ленина.

Лит.: Сталинградская битва. Июль 1942 – февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. – Волгоград, 2017; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

РЕМИЗОВ Иван Васильевич, родился в 1895 г. в с. Черный Яр Астраханской губернии, обстановочный старшина Сталинградского технического участка Волжского бассейнового управления пути. Член ВКП(б). Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1918 г. Участник Гражданской войны. Воевал против белогвардейцев в районе Черного Яра.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. На участке, где противник производил массовое минирование, он сумел организовать наблюдение за сбросом мин и принял меры к ограждению мест их нахождения. В результате удалось предотвратить подрывы судов. И. В. Ремизов лично оказывал помощь судоводителям в проводке плавсредств через минные поля.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

РЕЧНОЙ ПОРТ АСТРАХАНСКИЙ (Астраханская транзитная сухогрузная пристань) относился к пристаням первого разряда Нижне-Волжского речного пароходства. Начальником Астраханского порта был П. П. Нацвалов. Порт являлся нижней границей плавания НВРП и служил промежуточным звеном в транспортной сети Каспийское море – Волга. Пассажирский вокзал (пристань № 17) являлся передаточным пунктом для пассажиров, следовавших с реки на море и обратно. Порт не представлял собой единую территориальную целостность, так как состоял из отдельных частей (участков), разбросанных по левому берегу Волги. Они непосредственно примыкали к городской территории. Посредством Астраханского железнодорожно-водного узла порт соприкасался с Рязано-Уральской железной дорогой. Хотя порт и входил в систему НВРП, однако его пристанское хозяйство находилось в распоряжении 3 пароходств. Так, причалы и склады находились

в ведении НВРП. Нефтяные причалы принадлежали пароходству «Волготанкер». К ведению НВРП, «Волготанкера» и «Рейдтанкера» относились технический флот и судостроительно-судоремонтные заводы им. Сталина, им. Ленина, им. Урицкого, им. X годовщины Октябрьской революции, им. III Интернационала, им. Артема Сергеева. Такое положение затрудняло проведение капитальных работ по реконструкции порта и правильной его эксплуатации.

Пассажирские и грузовые набережные, кроме пристани № 8, построенной в 1931 г., стояли на деревянных сваях и требовали ремонта и перестройки. Из 31 склада (общей площадью 23 800 кв. м, в т. ч. 19 500 кв. м крытых) 24 были деревянными (16 200 кв. м), и в большинстве своем ветхими. На общей площади пристани в 167 600 кв. м и при ее протяженности в 1 км, располагалось 4 грузовых участка и хлопковая база.

Астраханский порт на 14 причалах (в т. ч. на 10 грузовых причалах большой и малой скорости) перерабатывал грузы и осуществлял пассажирооборот транзитного, местного и пригородного сообщения. Не все причалы были достаточно механизированы, кроме нефтяных. Однако и их оборудование было устаревшим и маломощным для постоянно возрастающих нефтеперевозок. Там имелись 18 плавучих и 5 береговых перекачных нефтемашин, общей пропускной способностью 6000 т в час и мощностью 1200 л. с. Нефтепродукты хранились на 5 транзитных складах (емкостью около 990 000 т), имевших легкие деревянные пирсы с трубопроводами.

Основным видом транспортной работы порта являлся транзитный грузооборот на входных путях сообщения (море – река). Из-за отсутствия необходимости в перевалке грузов с железной дороги на воду к причалам не подходили железнодорожные пути. От грузовых участков № 1 и № 2 до станции Астрахань-1 был проложен грунтовый мощный путь длиной 2–2,5 км и шириной 12–13 м. Пристань перерабатывала сухие грузы (рыба, хлеб, сульфаты, хлопок, металлы, плодовоощная продукция и др.), причем участок № 1 обслуживал перевалочные грузы с моря на реку и обратно.

Для проведения погрузочных операций порт имел 2 плавучих и 1 береговой кран, а также 270 м транспортных установок. Между участками, Управлением НВРП и диспетчерскими пунктами (вверх по Волге до Сталинграда и через Сталинград с Камышином) действовала телефонная и селекторная связь, почта и телеграф. Порт располагал собственным самоходным флотом, насчитывавшим 4 ед. (1 ед. служебно-вспомогательного флота, 3 ед. рейдово-маневрового флота). В своем ведении Астраханская транзитная сухогрузная пристань имела санитарный и ветеринарный пункты, торговую сеть (3 буфета, ресторан, 2 магазина со смешанными промышленными и продуктовыми товарами, продуктовые киоски). В черте города находилось общежитие грузчиков на 1 тыс. чел. (со столовой), имелся клуб речников.

С 22 июня 1941 г. мирная навигация превратилась в военную. В целом она показала неготовность речного транспорта к резко возросшим объемам перевозок и переработкам грузов. Зачастую это было как следствием непригодности и недостаточности развития поргово-пристанского хозяйства к подобным условиям, так и следствием наличия сильно устаревшего флота. В результате переход на военные рельсы затянулся.

Положение к августу 1942 г. осложнялось не только в Сталинграде. В обстановке приближения фронта к Астрахани особо важное значение стало придаваться охране нефтебаз, флота от воздушных налетов противника и возможных диверсий. Астраханский порт усилил охрану всех объектов, обеспечил маскировку пристаней

и нефтешричалов, в полную готовность была приведена водопроводная линия, на которой стал проводиться регулярный профилактический ремонт. Участки Астраханского порта были снабжены пожарным и шанцевым инвентарем. Огнеопасные грузы, находившиеся на платформах, были рассредоточены.

Порт все интенсивнее подключался к обеспечению воинских перевозок, под которые специальным постановлением Астраханского городского комитета обороны выделялись пристани № 5 и 6. Они освобождались от хозяйственных грузов, а для каждой пристани под обработку воинских грузов выделялось не менее 4 судов. С территории порта вывозились все хранившиеся на складах транзитные грузы. К концу 1942 г. Астраханский порт принимал участие в сооружении городского командного пункта МПВО, передав для этой цели «безадресное» железо в количестве 400 т.

Предпринимавшиеся в 1942–1943 гг. меры по обеспечению противовоздушной обороны Астрахани оказались не напрасными. Так, уже после победоносного завершения Сталинградской битвы, в ночь с 26 на 27 июля 1943 г., вражеская авиация группой до 30 самолетов совершила налет на Астрахань. Среди прочих объектов угроза нависла и над Астраханским речным портом (см. *Бомбардировки Астрахани*). Лишь благодаря интенсивному огню зенитной артиллерии, авиации противника не удалось нанести ущерба портово-пристанскому хозяйству. Как и в довоенный период продолжали действовать все 10 грузовых причалов большой и малой скорости, как и прежде работал 1 береговой кран, как и прежде имелись те же 270 м транспортных установок, а количество плавучих кранов даже выросло — с 2 (в 1940 г.) до 4 (в 1943 г.).

Лит.: Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

РЕЧНОЙ ПОРТ СТАЛИНГРАДСКИЙ (Сталинградская транзитная пристань) относился к пристаням первого разряда и был главным и самым крупным пунктом Нижне-Волжского речного пароходства. До февраля 1940 г. порт возглавлял П. Т. Орлов, затем И. С. Кафидов (до 17 апреля 1942 г.), а с 17 апреля 1942 г. — П. С. Матурин.

Порт (транзитная пристань) располагался на правом берегу Волги в 600 км от устья реки. Он протянулся на 5,2 км — от хлебосоляного участка до лесотаски горлесо-заводов. Ближайшими прилегающими крупными пристанями являлись Саратов (419 км вверх по течению), Красноармейск (27 км вниз по течению), Астрахань (497 км вниз по течению). Порт имел прямое водное сообщение с Горьким (1752 км вверх по течению), Молотовым (2655 км вверх по течению), Москвой (2818 км вверх по течению), Ленинградом (4266 км вверх по течению).

В железнодорожном сообщении транзитная пристань соприкасалась с тремя направлениями: линия на ст. Поворино — ст. Грязи соединяла Сталинград с центральной частью СССР, линия через ст. Лихая давала выход на Донбасс и Украину, линия на ст. Тихорецкая — ст. Новороссийск давала выход на Кавказ. В 1943 г. добавилось четвертое направление — железная дорога Сталинград — Владимировка соединила регион с Уралом.

Порт служил угольной базой для снабжения судов топливом, транзитным вокзалом (3-этажный деревянный дебаркадер № 120) для обслуживания пассажиров, а также базой рейдового флота. Основными операциями

порта являлись погрузка и выгрузка грузов, следуемых в город и из города, перевалка грузов с железной дороги на воду и обратно. Длина береговой полосы порта — 5,2 км, ширина подхода к причалам — 600 м. Территория транзитной пристани, вследствие ее расположения в центральной части города, была ограничена: с одной стороны — городскими постройками, с другой — крутым берегом. Она была занята производственными участками и была достаточной по размерам для постоянного грузооборота, а также для погрузочно-разгрузочных операций и хранения грузов.

Порт располагал 5 производственными участками, предназначенными для грузовых операций. Участки № 1 (хлебосоляной) и № 5 (лесной) предназначались главным образом для погрузочных операций с грузами малой скорости. Участки № 2 (городской), № 3 (городской) и № 4 (Волго-Донской) — для грузов большой скорости, причем участки № 2 и 3 принимали грузы с железной дороги на воду и обратно вне зависимости от назначения груза (большой или малой скорости). На всех участках находились лабазы — склады для хранения грузов, в большинстве своем деревянные, дореволюционной постройки, нуждавшиеся в реконструкции. Ко всем грузовым причалам подходили железнодорожные пути, кроме того, к городским участкам № 2 и 3 были проложены вымощенные булыжником шоссеиные пути, которые к 1940 г. требовали ремонта. Тяжеловесный причал, участок № 5 и угольная база имели грунтовые подъезды, с которых производилась перевалка грузов из вагонов на суда и обратно.

Сталинградский порт обслуживали две крупные железнодорожные станции — Волжская и Соляная. Участок № 1 имел три механизированных причала, где происходила перевалка сыпучих грузов (хлеб, соль поваренная и калийная, борат, колчедан и другие химикаты) на железнодорожную дорогу и обратно. Поваренная соль прибывала из Владимировки и Баскунчак, остальные грузы — с верховьев Волги и Камы. Участок № 2 располагал двумя механизированными причалами и предназначался для погрузочно-разгрузочных операций штучных грузов, прибывавших сверху в Сталинград и отправляемых из города вниз по течению. Участок № 3 также с двумя механизированными причалами, наоборот, принимал грузы, следовавшие с низовьев Волги в Сталинград, и далее отправлял их вверх по реке. Участок № 4 обеспечивал исключительно перевалку штучных грузов с железной дороги на воду и обратно. На трех механизированных причалах, находившихся на мощном камнем откосе, перерабатывались металлы (чугун, сортовое и листовое железо), металлические изделия, грузы, находившиеся в мешках и ящиках (табачные, кондитерские изделия, хлеб в таре), кожсырье, машины, станки и другие штучные грузы весом до 2 т. Участок № 5 имел четыре механизированных причала, где происходила перевалка леса с судов на железную дорогу. Он находился рядом с тяжеловесным причалом и простирался до угольной базы, которая была предназначена для бункеровки судов топливом всего Волжского бассейна как транзитного, так и местного значения, а также технического флота. Она располагала ручным и механизированным причалами. Уголь прибывал по железной дороге из Донбасса и выгружался на территории базы вручную, все остальные погрузочные операции происходили механизированно.

Часть причальных пунктов города принадлежала промышленным предприятиям и хозяйственным организациям (клиентуре) Сталинграда. Они специально предназначались для обслуживания только этих учреждений: Сталинградский тракторный завод, завод «Баррикады», завод «Красный Октябрь», завод № 91 (химзавод), шпалопропиточный завод, лесопромышленные

предприятия, предприятия Народного комиссариата путей сообщения, а также клиентуре: Главсоль, Облрыбтрест, Торгплодоовощ и гастроном, Заготзерно, консервный завод.

Основным типом причалов являлись деревянные эстакады и временные мостики, исключение составляли капитально сооруженные причалы НКПС, Волго-Донского участка и Красноармейского затона. Многие расположенные на причалах дебаркадеры со сроком эксплуатации 40—50 лет были старыми и нуждались в ремонте. Склады пристаней пароходства, по преимуществу также деревянные, находились в удовлетворительном состоянии для 3—4-дневного хранения грузов, но на отдельных пристанях требовалась постройка новых складов и площадок с весовым и брезентовым хозяйством.

Всего в 1940 г. НВРП имело 34 грузовых причала большой и малой скорости, 7 плавучих и 18 береговых полупортальных и железнодорожных кранов, 3170 м транспортеров и 31 700 кв. м крытых складов, всего насчитывалось 57 ед. различных механизмов. Из них непосредственно на Сталинградскую транзитную пристань (Сталинградский порт) приходилось 15 грузовых причалов большой и малой скорости, 5 плавучих и 15 береговых кранов, 1100 м транспортерной линии и 7320 кв. м крытых складских помещений. Ремонт инвентаря, механизмов на участках порта, в т. ч. перегрузочных, производился в центральной механической мастерской, оснащенной станочным оборудованием. На левом берегу Волги в пос. Красная Слобода находился Сталинградский судоремонтный завод, где осуществлялся различной степени ремонт транзитного и местного флота.

Сталинградский порт имел 9 ед. самоходного флота мощностью 896 л. с., в т. ч. 5 ед. служебно-вспомогательного флота (246 л. с.) и 4 ед. рейдово-маневрового флота (650 л. с.). В пределах транзитной пристани (порта) располагалась торговая сеть, а также имелись предприятия общепита Сталинградского отделения Нижне-Волжской конторы «Торгводтранс». В их число входили: магазин при транзитном вокзале, хлебнобакалейная лавка, 2 ларька (бакалейный и овощной), павильон с прохладительными напитками, 3 плавучие лавки со смешанными промышленными и продуктовыми товарами, плавучая хлебнобакалейная база (магазин № 6), столовая № 2 с пропускной способностью 2800 чел. в сутки и 2 плавучих ресторана. Между 2-м хлебосоляным и 3-м городским участками Сталинградской транзитной пристани располагалась территория Сталинградской пристани местного флота.

Развернувшиеся с 22 июня 1941 г. военные действия ухудшили движение на Волге. Война также нарушила работу портов, что привело к резкому сокращению перевозок, в частности угля, хлеба и др. В результате план переработки грузов по Нижне-Волжскому речному пароходству за первое полугодие 1942 г. был выполнен на 50%. Быстро перестроиться на военный лад водному транспорту Нижней Волги не удалось.

В начале навигации 1942 г. Сталинградский порт все еще не был подготовлен для переработки больших потоков специальных военных грузов. В мае 1942 г. прошла организация дополнительных 4 причалов, в т. ч. одного тяжеловесного, грузоподъемностью 20 т, что позволило производить одновременно обработку нескольких судов, сокращая простои. Речные баржи, предназначенные в основном для перевозок навалочных грузов, в течение первых месяцев навигации 1942 г. продолжали переоборудоваться под крупногабаритные грузы, в т. ч. и для перевозки людей. Это объяснялось дефицитом самоходного флота.

Ситуацию усугубляла и нехватка кадров, особенно грузчиков, поэтому к погрузке и разгрузке судов привлекались воинские части, местное население, плавсостав, а также клиентура (Главметаллосбыт, Текстильсбыт, Заготживсырье и др.). Таким образом, переход на военные рельсы продолжал иметь место и в первую половину навигации 1942 г., вплоть до начала Сталинградской битвы. Но с открытием навигации проводились мероприятия по улучшению работы. Так, в Сталинградском порту были разработаны и введены карты технологического процесса обработки судов. Это дало хорошие результаты, в частности на переработке зерна в Сталинграде, где было достигнуто повышение производительности труда грузчиков и сокращение простоя судов и вагонов.

В июле 1942 г. Сталинградский порт получил переходящее Красное знамя ГКО и баскомреч с выплатой премии и награждением 49 работников знаками за выполнение плана грузооборота на 162% и переработки грузов на 177%. Однако продолжить начатую работу не удалось, с августа деятельность пристаней, по существу, прекратилась. В начале августа 1942 г. в Ульяновск, Куйбышев и другие места были эвакуированы материальные ценности склада порта на общую стоимость около 139 тыс. руб. Кроме того, были демонтированы и отправлены вверх по Волге механизмы соляники и хлебного причалов, но от ударов немецкой авиации они погибли вместе с перевозившей их баржей. Хотя некоторое оборудование портово-пристанского хозяйства было эвакуировано, в результате военных действий значительная его часть погибла от вражеских бомбардировок и возникших пожаров.

В течение 23—25 августа 1942 г. на Сталинградской транзитной пристани сгорели все портовые сооружения, механизация, погрузочно-разгрузочный инвентарь, жилые постройки и служебные помещения. При пожаре погибло 89% имущества: 18 причалов с 15 дебаркадерами, 14 складов (лабазов) с 18 тыс. т груза, уничтожено и повреждено 18 кранов (плавучих, полупортальных, железнодорожных), 1500 м береговых стационарных транспортеров, 57 жилых домов и общежитий, как и другое оборудование, инвентарь и материалы. Ориентировочная балансовая стоимость погибшего имущества транзитной пристани Сталинграда, по состоянию на декабрь 1942 г., составила 12,5 млн руб. К концу марта 1943 г. эта цифра возросла до 18 млн руб.

По приказу начальника НВРП Ф. Г. Коченина (март 1938 г. — март 1943 г.) от 30 ноября 1942 г. специальной комиссией специалистов были разработаны мероприятия по восстановлению хозяйства порта и подготовке его к навигации 1943 г. В начале марта 1943 г. этот вопрос был рассмотрен на Коллегии НКРФ СССР. В результате был издан приказ наркома речного флота № 46 от 8 марта 1943 г. В нем были названы объекты и сроки восстановления хозяйства порта, а также определены мероприятия по подготовке к навигации 1943 года. В соответствии с приказом Сталинградскому порту стала оказываться огромная помощь, причем иногда даже за счет других портов и пристаней. Судоремонтные заводы страны начали строительство и изготовление для Сталинграда дебаркадеров, кранов, механизмов, инструмента, материалов и т. д. На всех речных бассейнах СССР развернулось широкое общественное движение по оказанию помощи в деле восстановления Сталинградского порта. Так, 7 и 8 марта 1943 г. комсомольцы-речники провели всесоюзные воскресники. Все заработанные средства были перечислены на восстановление. Кроме того, комсомольцы и молодежь портов и заводов страны в свое свободное время приступили к ремонту и подготовке для Сталинградского порта механизмов, инструмента, электромоторов и различного инвентаря.

Оказывалась и огромная помощь в деле мобилизации и подготовки кадров. В связи с этим было намечено начало масштабного строительства и восстановления жилищно-бытовой инфраструктуры. Началось сооружение жилых домов и общежитий на 4200 чел., 3 столовых на 200 мест каждая, детского сада на 50 детей, детских яслей на 25 детей и пр. С целью быстрого размещения прибывающих из разных мест работников восстановили 3-этажный дом порта в Красноармейске (в марте туда заселилось 200 чел.). Задействовались сохранившиеся в Сталинграде многоквартирные дома (Дом грузчиков, Дом ИТР и др.), куда вселили 300 чел. В качестве временной меры приказом наркома порту было выделено 15 больших армейских палаток для размещения там 1500 чел. Для этой же цели задействовались дебаркадеры, прибытие которых ожидалось в течение марта с началом первых рейсов по Волге. Дополнительно руководство просило у Сталинградского городского комитета ВКП(б) выделить для порта до открытия навигации жилье на 200 чел. за счет жилого фонда пос. Красноармейск (в поселке лесобазы и в поселке им. Сакко и Ванцетти). Так же просили предоставить жилье на 1 тыс. чел. в самом Сталинграде за счет немедленного возврата порту принадлежавших ему ранее домов (Дом грузчиков, клуб им. Воровского). К началу навигации 1943 г. для размещения прибывающих работников уже было развернуто изготовление 500 топчанов и организован ремонт 300 железных коек, извлеченных из руин общежитий порта. Из Москвы приказом наркома выделялись и отгружались постельные принадлежности.

К 1 апреля 1943 г. ожидалось восстановление и сдача в эксплуатацию 2 столовых в Красноармейском затоне, бани, поликлиники (где временно намечалось разместить управление порта), медпункта, 4 небольших служебных домов для работников управления порта. Частично была уже восстановлена механическая мастерская в пос. Красноармейск. Инвентарь для погрузочно-разгрузочных работ изготавливался на заводах и пристанях НВРП и других пароходств. Его прибытие ожидалось с первыми пароходами. Минимальное же количество инвентаря, необходимого для работы в первые дни навигации, изготавливалось в Сталинграде своими силами.

Ист. и лит.: ЦДНИВО. Ф. 71. Оп. 2. Д. 125; Романенко О. Нижне-Волжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

РЕЧНОЙ ТРАМВАЙ — небольшое пассажирское судно, работающее в режиме общественного транспорта в городах или на ближних пригородных маршрутах.

РОГАЧЕВ Дмитрий Дмитриевич, родился в 1895 г. в д. Большая Ростяковка Малоархангельского уезда Калужской губернии, контр-адмирал, командующий Волжской военной флотилией с января 1942 г. по июль 1943 г. Член ВКП(б). В ВМФ с 1915 г., участник Первой мировой и Гражданской войн.



В 1915–1918 гг. служил на кораблях Балтийского флота. В 1917–1918 гг. Д. Д. Рогачев в составе 1-го Балтийского десантного отряда моряков участвовал в боях на Гатчинском и Царскосельском фронтах. С октября 1918 г. по июнь 1940 г. служил в Амурской военной флотилии, начав с должности помощника

начальника связи и закончив должностью заместителя командующего флотилией. В 1935 г. был награжден орденом Красной Звезды, в конце 1930-х гг. — юбилейной медалью «XX лет РККА». С июня 1940 г. по ноябрь 1941 г. командовал Пинской военной флотилией. В ноябре 1941 г. — январе 1942 г. Д. Д. Рогачев являлся командиром 5-й бригады речных кораблей ВВФ.

В феврале 1942 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР награжден орденом Ленина. С января 1942 г. по июль 1943 г. контр-адмирал Д. Д. Рогачев командовал Волжской военной флотилией. ВВФ находилась в оперативном подчинении Сталинградского фронта и сыграла большую роль в Сталинградской битве. В июле 1943 г. — апреле 1944 г. он служил в г. Горьком, командуя 1-м отрядом вновь строящихся кораблей. Д. Д. Рогачев также руководил их скрытым переводом по внутренним водным путям в блокадный Ленинград, а затем с Северного флота на Черноморский флот. До октября 1944 г. Д. Д. Рогачев находился в распоряжении народного комиссара ВМФ СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 сентября 1944 г. был награжден орденом Отечественной войны I степени. В октябре 1944 г. назначен командиром Киевской военно-морской базы Краснознаменной Днепровской флотилии. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. за выслугу лет в ВМФ награжден орденом Красного Знамени.

Незадолго до окончания Великой Отечественной войны Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1945 г. контр-адмирал Рогачев был удостоен второго ордена Ленина.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 445, 776, 1144, 1202; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017.

РОЖНОВ Иван Матвеевич, родился в 1879 г., второй помощник механика парохода «Краснофлотец» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом И. М. Рожнов добился четкой работы механизмов парохода в условиях ледостава, несмотря на то, что его машины не были приспособлены к работе во льдах. В результате пароход в течение 3 суток с честью выполнял задания по переброске войск и боевой техники на правый берег Волги.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГА ССО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

РОМАШЕНКО Николай Степанович, родился в 1908 г. в с. Слободка Царицынского уезда Саратовской губернии, инженер-капитан, начальник пароходства «Волготанкер». Член ВКП(б).



Трудовой путь начал в 1923 г. учеником модельщика на заводе «Баррикады» в г. Царицыне. С 1925 по 1931 г. трудился модельщиком на заводе «Красный Октябрь» в Сталинграде. В 1931–1932 гг. Н. С. Ромашенко являлся начальником сектора рационализации Сталинградского районного управления речного транспорта. В 1932 г. поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта, а в 1933 г. после призыва в армию был направлен в Москву на учебу в Военно-транспортную академию РККА им. Л. М. Кагановича, которую окончил в

1938 г. В 1938—1939 гг. работал в политотделе Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер».

Приказом народного комиссара речного флота СССР № 261/Л от 14 сентября 1939 г. инженер-капитан Ромашенко назначен начальником пароходства «Волготанкер». До начала Великой Отечественной войны — в 1940 г. — его наградили орденом «Знак почета». В период войны Н. С. Ромашенко как начальник «Волготанкера» выполнял чрезвычайно важную работу, на нем лежала задача организации бесперебойных поставок фронту и оборонной промышленности нефти и нефтепродуктов с Кавказа по Волжскому водному пути. Н. С. Ромашенко получал прямые указания из ГКО и лично от И. В. Сталина. Особое значение Волжскому нефтеналивному флоту придавалось в период Сталинградской битвы и в период подготовки и наступления под Курском. Со своей задачей начальник «Волготанкера» успешно справился.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 декабря 1942 г. Н. С. Ромашенко был награжден медалью «За оборону Сталинграда». В 1943 г. за обеспечение поставок горючего фронту и организации зимовки флота ему был вручен орден Трудового Красного Знамени.

После Сталинградской битвы Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1944 г. он удостоивается медали «За оборону Кавказа», а указом от 3 ноября того же года — медали «За боевые заслуги». После войны Николаю Степановичу Ромашенко Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 сентября 1947 г. и постановлением Совета Министров СССР от 22 мая 1948 г. было присвоено звание генерал-директора речного флота 3-го ранга.

Ист.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». КП-Инв.-11943, 11944, 11945, 28563, 28566. Папка 12 Р.

«РУДНЕВ» (до 16 июля 1941 г. и с 6 ноября 1943 г. — «Николай Руднев»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934—1935 гг. Место постройки: судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР («Красный металлист») в г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение — 400 т; длина — 56,4 м; ширина — 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода — 9—10 узлов; топливо — 80 т угля; дальность плавания — 2300—2600 км; экипаж — 76 чел. Первоначально находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР.

16 июля 1941 г. судно было мобилизовано для переоборудования в речную канонерскую лодку «Руднев» и дальнейшей передачи в действующий флот. Переоборудование производилось на Балаковском судоремонтном заводе. Оно получило вооружение (две 100-мм установки Б-24-БМ, две 45-мм установки 21К, один пулемет М-1 калибра 7,82 мм) и бронирование (рубка 8 мм,



орудийные щиты 10 мм). 27 октября 1941 г. РКЛ «Руднев» была передана в состав ВВФ. Командир — старший лейтенант Н. Я. Шестовский.

В августе—ноябре 1942 г. РКЛ участвовала в Сталинградской битве, поддерживала своим огнем войска 64-й армии. В апреле—октябре 1943 г. обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 6 ноября 1943 г. судно возвращено СВРП и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

В 1960-х гг. буксирный пароход «Николай Руднев» выведен из состава речного флота и передан для утилизации на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс [https // russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

РУДЯК Яков Самойлович, родился в 1905 г. в г. Иркутск, инженер-капитан 3-го ранга, начальник 2-го отделения отдела связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1943 г. инженер-капитан 3-го ранга Рудяк сумел за короткий срок мобилизовать коллектив связистов-монтажников на строительство и обеспечение узла связи и флагманского командного пункта ВВФ в Сталинграде. Его заслуга состояла в том, что, несмотря на большой объем строительных работ, требовавших не менее 2—3 месяцев, задание по вводу объектов в строй было исполнено оперативно. Штаб и флагманский командный пункт ВВФ были своевременно перебазированы на новое место, что обеспечило боевое управление частями и кораблями непосредственно из Сталинграда.

30 апреля 1944 г. Я. С. Рудяк был награжден медалью «За оборону Ленинграда». Позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 ноября 1944 г. инженер-капитан 2-го ранга Рудяк удостоился медали «За боевые заслуги» за успехи в службе на Краснознаменном Балтийском флоте.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 751, 846.

«РЫБАК», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1859 г. Место постройки: завод John Cockerill (Бельгия). Технические характеристики: длина — 60,96 м; ширина — 7,52 м; ширина габаритная — 13,77 м; силовая установка мощностью 650 и. л. с.; скорость — 11 км в час. Был национализирован в марте 1918 г. Участвовал в Гражданской войне. В июле 1918 г. был захвачен мятежниками и включен в состав речного флота Комитета членов Учредительного собрания (Комуч). В конце декабря 1918 г. был отбит частями Красной Армии в Уфе. Затем вновь переходил из рук в руки. В 1934 г. пароход вошел в состав Средне-Волжского речного пароходства, а в 1939 г. был передан НВРП.

В период Сталинградской битвы, с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г., пароход числился в составе военизированных судов ВВФ в качестве буксира. Выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитан — М. Ф. Опарин; 1-й помощник капитана — В. А. Кадомцев; лоцман — Ф. А. Юрасов; лоцман — М. И. Семенычев; лоцман — К. Ш. Ильясов; механик — А. М. Красильников;

1-й помощник механика — М. С. Афанасьев; 2-й помощник механика — Я. К. Гупцин.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Колесные буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/tugs/typ_civil2.htm#rybak.

РЫБНОЕ ХОЗЯЙСТВО АСТРАХАНСКОГО ОКРУГА В 1940—1943 гг. Предприятия рыбной отрасли в Сталинградской области (кроме определенной части рыбколхозов) непосредственно подчинялись Народному комиссариату рыбной промышленности СССР, который был образован 19 января 1939 г. при разукрупнении Народного комиссариата пищевой промышленности СССР. Народный комиссар в годы Великой Отечественной войны — Ишков Александр Акимович (с 3 июля 1940 г. до 15 марта 1946 г.).

На 1 января 1941 г. в Сталинградской области (куда до 27 декабря 1943 г. в статусе округа входила территория будущей Астраханской области) имелось 116 предприятий НКРП СССР. Из них 57 предприятий были основными предприятиями союзного подчинения, 14 — основными предприятиями республиканского подчинения. Имелось еще 45 подсобных и прочих предприятий (19 крупных и 26 мелких). Среднесписочное число рабочих на них составляло 19 937 чел. В 1940 г. предприятиями рыбпрома области было произведено валовой продукции на сумму 600 739 тыс. руб. (в ценах 1940 г. без налога с оборота). Помимо этих предприятий, в области еще работало 308 рыбколхозов. В них среднегодовое количество рабочих на 1 января 1941 г. составляло 22 102 чел. Рыбколхозы за 1940 г. произвели валовой продукции на сумму 46 876 тыс. руб. (в ценах 1940 г. без налога с оборота). Почти половина из них обслуживалась государственными моторно-рыболовными станциями, входившими в состав государственных рыбопромышленных трестов. МРС были созданы в 1932 г. по аналогии с машинно-тракторными станциями, функционировавшими в советском аграрном секторе. Они снабжали рыбколхозы судами и орудиями лова, ремонтировали их моторный флот и береговые сооружения, готовили квалифицированные кадры рыбаков и производили промысловую разведку рыбы, обеспечивая эффективную работу рыболовецких колхозов. Только за один сезон 1938 года 148 таких рыбколхозов добыли почти 1,8 млн ц рыбы.

Подвояющее большинство предприятий рыбной отрасли располагалось в Астраханском округе. Так, в округе работало 64 из 71 основного предприятия союзного и республиканского подчинения. По видам производства они подразделялись следующим образом: выработка электро-энергии и пара — 1; выпуск судовых двигателей для рыболовецкого флота — 1, ремонт оборудования — 1; ремонт судов — 7; изготовление заливных и сухотарных бочек — 3; выпуск сетей — 1; производство рыбного клея и рыбной муки — 1; добыча и переработка рыбы — 48;



выработка рыбных консервов — 1. Важнейшими из них были: рыбоконсервно-холодильный комбинат им. А. И. Микояна НКРП, судостроительная верфь им. С. М. Кирова НКРП, бондарно-механический завод им. И. В. Сталина НКРП, бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского НКРП, Волго-Каспийский рыбопромышленный трест НКРП.

Главная роль в добыче и обработке рыбы принадлежала трестам. Помимо самого мощного ВКтреста, в округе в разное время работали Урало-Каспийский государственный рыбопромышленный трест, Каспийский государственный зверобойный и рыбный трест, Калмыцкий государственный рыбный трест, Республиканский государственный рыбный трест. В 21 районе Сталинградской области (в т. ч. в 3 районах Астраханского округа) функционировал также Сталинградский государственный рыбный трест, который обслуживал 44 рыбколхоза.

С началом войны на крупнейшем в стране рыбоконсервно-холодильном комбинате им. А. Микояна НКРП (управляющий М. Н. Сухорученко), в структуру которого входило несколько предприятий, был освоен выпуск продукции сугубо военного назначения — минометов, холодного оружия, ружейно-противотанковых гранат и т. д. В свою очередь, астраханские бондарно-механический завод им. И. В. Сталина НКРП (директора завода Фурер в 1941 г. и Жуков в 1942—1943 гг.) и бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского НКРП (директор завода Накапкин) наладили выпуск необходимых изделий для госпиталей, МПВО, газозубежищ и пр. Кроме того, на заводах разместились авиационные мастерские.

Судостроительная верфь им. С. М. Кирова НКРП (директор А. С. Гайдуков) тоже выпускала продукцию для фронта. Она строила малые военные корабли, занималась средним и текущим ремонтом кораблей ВМФ, осуществляла ремонт 45-мм пушек. Кроме этого, верфь ремонтировала и переоборудовала суда для обеспечения нефтеперевозок по Волге, производила изделия для строительства оборонительных рубежей вокруг Астрахани и для газозубежищ. Для изготовления военной продукции были задействованы и мощности Астраханского моторостроительного завода «Рыбосудомотор» НКРП (директор в 1942 г. Хазанович). Он стал производить минометы, ударники к винтовкам, переделывал учебные винтовки в боевые. В сентябре 1942 г. предприятие передало часть своего оборудования Астраханскому судоремонтному заводу им. И. В. Сталина НКРП (завод № 638) с целью производства там запасных частей для танков, автомашин и тракторов, а также изготовления походных ремонтных мастерских. В ноябре 1942 г. завод «Рыбосудомотор» стал базой для ремонта автотранспорта и вооружения частей дивизионного района ПВО.

Однако главной функцией работников рыбной отрасли оставалась функция снабжения фронта и тыла рыбной продукцией. Рыба имеет способность долго храниться в соленом и консервированном виде, не теряя своей калорийности и вкусовых качеств, а удобство ее транспортировки делают рыбу особо ценным продуктом. На комбинате имени А. И. Микояна были освоены технологии по производству дополнительной рыбной продукции для фронта: рыбных сухарей и хлопьев, рыбной муки и крупы, консервов в стеклянной таре (это давало экономии металла, необходимого для военного производства). В Астраханском округе уже к 10 ноября 1941 г. государственный план добычи рыбы был выполнен полностью, причем добыто было больше, чем в предыдущем мирном году. Правда, заканчивать путину пришлось в невероятно трудных условиях.

Уже к середине ноября на Северном Каспии вследствие внезапного и резкого похолодания стоял лед. Рыбаки, рыболовецкий флот и плавучие рыбозаводы, работавшие в море, оказались в ледяном плену. На помощь им пришли моряки и речники Волго-Каспия. В

спасательной операции участвовали суда Каспийской военной флотилии, Нижне-Волжского речного пароходства, Волго-Каспийского рыбопромышленного треста и «Рейдтанкера» (при содействии пароходства «Волготанкер»). Все обошлось благополучно.

В военные годы на морских и речных промыслах отмечался рост производительности труда. По лову она выросла на 57%. Так, если в 1941 г. средний улов в пересчете на одного рыбака составлял 69,4 ц рыбы, то в 1942 г. он достиг 75,8 ц. В 1-м полугодии 1943 г. трудящиеся рыбной промышленности округа выполнили план на 105,2%, а выполнение годового плана составило 114,3%, причем он был выполнен досрочно — к 1 ноября 1943 г. Страна получила 2 млн ц рыбы. За достигнутые успехи 141 рыбак был награжден орденами и медалями СССР.

В 1943 г. в рыбной промышленности округа работало 3 треста: ВКтрест, Республиканский госрыбтрест и Калмгосрыбтрест. ВКтрест объединял на тот период 31 береговой рыбозавод, 10 плавучих рыбозаводов и 22 МРС, которые обслуживали 103 рыбколхоза Астррыбакколхозсоюза. Республиканский госрыбтрест объединял 8 рыбозаводов и обслуживал 20 рыбколхозов. Калмгосрыбтрест объединял 4 береговых рыбозавода, 2 плавозавода и 4 МРС, которые обслуживали 23 рыбколхоза. Рыбаки приняли непосредственное участие и в защите вод округа от действий вражеской авиации.

По распоряжению наркома рыбной промышленности СССР А. А. Ишкова в августе 1942 г. была сформирована военизированная флотилия. В ее составе было более 56 баркасов, моторных ботов и сейнеров. Рыбаки освоили стрельбу из зенитных пулеметов и научились защищаться от мин. Флотилия участвовала в обеспечении противовоздушной и противоминной обороны судоходства в дельте Волги и на Астраханском морском рейде.

Отличились рыбаки и в одном эпизоде, сыгравшем заметную роль в обороне всего волжского водного пути. 19 июня 1943 г. над Волго-Каспийским морским каналом огнем канонерской лодки «Ленин» Каспийской военной флотилии был сбит немецкий бомбардировщик. Экипаж самолета выбросился на парашютах. Команда проходившего мимо рыбацкого мотобота взяла фашистов в плен. Среди них находился майор Кляс — командир эскадры воздушных миноносцев. При нем была обнаружена карта с маршрутами полетов над Волгой. Они вели к Ярославлю, Горькому, Камышину и Астрахани. Этот документ оказался очень своевременным и важным в период форсирования перевозок топлива по Волге для снабжения летнего наступления советских войск.

Как и многие трудовые коллективы страны, рыбаки Волго-Каспийского промыслового района также участвовали в сборе денежных средств на строительство боевой техники, приобретали билеты денежно-вещевой лотереи, подписывались на военный заем, собирали теплые вещи для защитников Сталинграда и дальних подступов к Астрахани и т. д.

Ист. и лит.: История Астраханского края: монография. — Астрахань, 2000; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; Загоруйко М. М., Булатов В. В. Наркомземовские концесии: сельское хозяйство и водные промыслы. — Волгоград, 2010; 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: материалы научно-практической конференции, Волгоград, 30 января 2015 года. — Волгоград, 2015; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

РЫБОКОНСЕРВНО-ХОЛОДИЛЬНЫЙ КОМБИНАТ ИМ. А. МИКОЯНА НКРП СССР (г. Астрахань). Рыбо-



консервно-холодильный комбинат им. А. Микояна в Астрахани — одно из крупнейших обрабатывающих предприятий рыбной промышленности СССР. Его историю следует вести с 1922 г., когда в эксплуатацию были пущены холодильники, предназначенные для хранения и реализации рыбы, а также других скоропортящихся продуктов, хотя строительство самого комбината началось намного позже — 2 мая 1930 г. Эта стройка вошла в число 518 крупнейших строек Советского Союза.

К концу 1930 г. первой в строй вошла жемчужно-патовая фабрика. Затем появились консервный цех, клееварочный цех, утилизационный цех (цеха комбината часто именовались заводами, поскольку с января 1932 г. они функционировали как отдельные хозрасчетные ед.). До 1932 г. комбинат им. Микояна входил в структуру Волго-Каспийского треста. С 13 июня 1932 г. он был передан в ведение Главного управления рыбной промышленности Северного Каспия («Севкаспрыба»). С 21 ноября 1942 г. Астраханский рыбоконсервно-холодильный комбинат им. А. Микояна перешел в ведение Главного управления рыбной промышленности Каспийского бассейна («Главкаспрыбпром»).

К началу Великой Отечественной войны в структуре комбината наиболее крупными производственными единицами были: теплосиловое хозяйство (вырабатывало электроэнергию и пар, в 1940 г. там трудилось 119 чел., валовая продукция без налога с оборота оценивалась в 2678 тыс. руб.); утильзавод (вырабатывал рыбный клей и рыбную муку, в 1940 г. там трудилось 92 чел., валовая продукция без налога с оборота оценивалась в 4214 тыс. руб.); филейный завод (занимался добычей и переработкой рыбы, в 1940 г. там трудилось 670 чел., валовая продукция без налога с оборота оценивалась в 20 345 тыс. руб.); икорно-балычный завод (занимался добычей и переработкой рыбы, в 1940 г. там трудилось 340 чел., валовая продукция без налога с оборота оценивалась в 20 848 тыс. руб.); консервный завод (вырабатывал рыбные консервы, в 1940 г. там трудилось 1013 чел., валовая продукция без налога с оборота оценивалась в 45 179 тыс. руб.).

С началом войны на рыбоконсервно-холодильном комбинате им. А. Микояна были освоены технологии по производству дополнительной продукции для фронта: рыбных сухарей и хлопьев, муки, крупы, консервов в стеклянной таре (это давало экономии металла, необходимого для военного производства). Комбинат стал вырабатывать мыло в целях обеспечения им населения Астрахани и предотвращения там вспышки эпидемических заболеваний. Выпускалась и сугубо военная продукция: 50-мм минометы, холодное оружие (кавалерийские клинки), винтовочно-противотанковые гранаты ВПГС-41, ручные гранаты ПРГ-42.

Комбинат также содействовал проведению мероприятий по обеспечению связью местной противовоздушной

ной и противохимической обороны, там был организован аварийно-восстановительный отряд МПВО, образована целая система подготовки специалистов из среды женщин. На 1 января 1942 г. женщины составляли на комбинате 75% от общего числа специалистов против 44% в 1940 г. Управляющий комбинатом — Сухорученко Михаил Николаевич.

Ист. и лит.: Историческая справка к Ф. Р-2008 ГААО; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

РЯБИНИН Федор Яковлевич, родился в 1900 г. в г. Балахна Нижегородской губернии, батальонный комиссар, заместитель командира по политической части 3-го дивизиона катеров-тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Бригадный комиссар Рябинин отвечал за политическое руководство в 3-м дивизионе катеров-тральщиков ВВФ, когда тот обеспечивал 62-ю армию на переправах «№ 62», «Южная», «Северная», «Скудры», «Красный Октябрь» и «Спартановка».

Ф. Я. Рябинин лично участвовал во всех операциях дивизиона, вдохновляя своим примером личный состав. Дивизион не имел потерь и сохранил все тральщики. Им было переброшено 16 405 бойцов и командиров, эвакуировано 6112 раненых, доставлено свыше 898 т продовольствия и боеприпасов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

РЯННИ Карл Густавович, родился в 1894 г. в имении Исаково Петербургской губернии, полковник, начальник 2-го района службы наблюдения и связи Волжской



военной флотилии. Член ВКП(б). С 1915 г. служил на Балтийском флоте, с 1918 г. — в Рабоче-Крестьянском Красном Флоте. Участник штурма Зимнего дворца. Был личным телеграфистом В. И. Ленина в период Октябрьской революции. В период Гражданской войны оборонял Петроград от войск Юденича. До Великой Отечественной войны К. Г. Рянки был награжден медалью «XX лет РККА».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. С началом навигации 1943 г. он получил под свое командование вновь сформированный 2-й район СНИС ВВФ с необученным личным составом. За короткий срок сумел воспитать боевой коллектив квалифицированных связистов, способных своевременно обнаружить поставленные противником мины.

Личная заслуга К. Г. Рянки состояла в том, что обнаружением более 200 мин и своевременным оповещением он обеспечил непрерывное судоходство в своем районе ответственности. Десятки нефтекаранов без задержек прошли через опасные участки Волги, доставив топливо для фронта и тыла. Благодаря своевременному оповещению о минной опасности, от гибели было спасено более 20 караванов с нефтью.

До окончания Великой Отечественной войны полковник Рянки был удостоен еще двух высоких наград. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 декабря 1944 г. начальник 2-го района СНИС Краснознаменной Днепровской военной флотилии был награжден орденом Красного Знамени, а 21 февраля 1945 г. — орденом Ленина.

Умер в возрасте 100 лет.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 994, 1202.



«С. ОРДЖОНИКИДЗЕ», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства.

Пароход под командованием Л. А. Загрядцева участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Обеспечивал подвоз грузов и личного состава для фронта. 14–16 сентября 1942 г. вместе с другими судами принимал участие в переброске на правый берег Волги 13-й гвардейской дивизии. На защиту Сталинграда тогда удалось доставить 8500 военнослужащих с техникой и вооружением.

Спустя несколько дней, 24 сентября, на рейде у с. Владимировка пароход был атакован немецкими бомбардировщиками. Судно получило пробоины. От полученных ранений погиб капитан судна Л. А. Загрядцев. Командование на себя принял 1-й штурман А. М. Давыдычев, которому удалось привести пароход в Астрахань и поставить его на ремонт. При налете у Владимировки вместе с капитаном погибли: штурман В. Е. Аркадьев; помощник капитана по политической части Г. И. Зайцев; масленщик А. И. Матерушев.

Командный состав парохода «С. Орджоникидзе» в навигацию 1943 г.: капитан — Н. М. Трофимов (бывший капитан погибшего 16 сентября 1942 г. парохода «Армянин» НВРП); 1-й штурман — А. М. Давыдычев; 2-й штурман М. В. Архипов; 3-й штурман Г. С. Кожевников; механик А. В. Семкин; 1-й помощник механика Я. С. Беззубенков; 2-й помощник механика И. В. Должников.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. были награждены члены экипажа: штурман А. М. Давыдычев — орденом Красного Знамени; капитан Л. А. Загрядцев — орденом Красного Знамени (посмертно); механик А. В. Семкин — орденом Красной Звезды.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград: 1961; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004.

САВЧЕНКО Андрей Федорович, родился в 1899 г. в сл. Колонтаев Богодуховского уезда Харьковской губернии, инженер-капитан 2-го ранга, флагманский механик отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1916 г. Участник Гражданской войны. В составе Красной Армии в 1918–1920 гг. воевал под Петроградом. В конце 1930-х гг. награжден медалью «XX лет РККА». Участвовал в боях на КВЖД в 1929 г., в 1939 г. освобождал Белоруссию. С началом Великой Отечественной войны принимал участие в обороне Киева. В 1942 г. получил контузию.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В самый трудный период Сталинградской битвы инженер-капитан 1-го ранга Савченко под огнем противника обеспечил полное переоборудование и ремонт тральщиков. Так, 24–25 августа 1942 г. в условиях вражеской бомбардировки он мобилизовал личный состав и по личной инициативе организовал ремонт и вернул

в строй тральщики № 34, 42, 44. Этим было обеспечено выполнение боевого задания по переброске войск.

5 сентября 1942 г. А. Ф. Савченко под огнем противника сумел разыскать на месте разбитых складов и мастерских судовые детали и запасные части, что позволило ввести в строй подбитые тральщики № 336, 352 и 361. В ночь с 18 на 19 сентября 1942 г. инженер-капитан 2-го ранга Савченко с группой краснофлотцев под вражеским огнем снял с разбитых речных трамваев запасные части, организовал ремонт машин тральщиков, дав тем самым возможность выполнить срочное боевое задание. Заслуги А. Ф. Савченко были отмечены медалью «За оборону Сталинграда».

Позже приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. инженер-капитан 2-го ранга Савченко был награжден орденом Отечественной войны II степени. Этой наградой было отмечено умелое руководство Савченко дивизионными механиками, что позволило обеспечить боевое траление и бесперебойное движение нефтекаранов по Волге. Благодаря своевременному ремонту механизмов и уходу за ними тральщиками бригады за боевую кампанию 1943 г. было сэкономлено десятки тонн топлива и масел. Своими силами и средствами личным составом было переоборудовано 5 речных тральщиков, которые перешли на жидкое топливо. В бригаде траления ВВФ внедрились 9 рационализаторских предложений.

До окончания Великой Отечественной войны А. Ф. Савченко был удостоен еще двух высоких правительственных наград. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. он был награжден орденом Красного Знамени за обеспечение безотказной работы механизмов кораблей 1-й Бобруйской Краснознаменной бригады речных кораблей. Позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1945 г. его наградили орденом Ленина, чем было отмечены его заслуги за весь период боевых действий, а также в связи с тем, что в ноябре 1944 г. исполнилось 28 лет его службы в ВМФ.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 994, 1144, 1202.

САЛУК Владимир Федорович, родился в 1922 г., старший краснофлотец, командир отделения сигнальщиков поста минного наблюдения 7-го участка 2-го района Службы наблюдения и связи Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего ВВФ № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден орденом Отечественной войны II степени. На посту В. Ф. Салук служил с начала открытия навигации 1943 г. В ночь на 29 апреля он услышал звук моторов самолетов противника и засек места падения 2 мин, 14 мая — 3 мин, 29 мая — 2 мин, 30 мая — еще 2 мин. Часть мин сразу же уничтожалась тральщиками или глубинными бомбами.

После постановок мин 29 и 30 мая В. Ф. Салук вышел на фарватер на шлюпке и провел 4 нефтекарана в обход опасных участков. Кроме этого, когда в результате волнения и ветра срывало минные бакены, вежи или гасли сигнально-предупредительные огни, старший краснофлотец Салук еще 9 раз выходил на шлюпке на фарватер и выстрелами из ракетницы указал безопасный путь для 6 нефтекаранов и 3 пассажирских пароходов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

САМОРЕМОНТ — самостоятельный ремонт корабля силами судовой команды.

«САМОРОДОК», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1895 г. Место постройки: завод общества «Дружина», Звени-



говский затон. Технические характеристики: водоизмещение — 590 т; длина — 68,99 м; ширина — 8,86 м; ширина габаритная — 15,77 м; силовая установка мощностью 600 и. л. с.

В период Сталинградской битвы, с 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г., пароход числился в составе военизированных судов Волжской военной флотилии в качестве буксира. Выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки. Ранней весной 1943 г. пароход совершил морской переход из Гурьева в Астрахань с целью выполнения задания командования ВВФ по проводке нефтекравана до Горького. В навигацию 1943 г. судно в условиях минной опасности на Волге безаварийно и безостановочно доставляло баржи с нефтепродуктами в верховья Волги.

Приказом командующего ВВФ от 12 октября 1943 г. капитан А. И. Бушуев был награжден медалью «За боевые заслуги». Механик А. А. Быстров Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. был награжден медалью «За трудовую доблесть».

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — А. И. Бушуев; 1-й штурман — И. Г. Тарасов; 2-й штурман — Ф. И. Фальманов; механик — А. А. Быстров; 1-й помощник механика — И. К. Прокофьев; 2-й помощник механика — Г. А. Моисеев.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Колесные буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/tugs/typ_civil2.htm#samor.

САМОХОДНЫЙ ФЛОТ (СУДНО) — движущийся собственной тягой. В широком смысле — синоним парового флота (судна).

САРКИСЬЯН Егиш Петрович, родился в 1918 г., красноармеец, наводчик 7-й роты отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. В РККА с 1941 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В Сталинградской битве участвовал с августа 1942 г. Своим метким прицельным огнем неоднократно заставлял самолеты неприятеля разворачиваться назад. К моменту представления на награждение сбил 1 немецкий самолет.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

САФОНОВ Борис Константинович, родился в 1926 г., матрос парохода «Громобой» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом Б. К. Сафонов с 1 по 17 ноября



1942 г. трудился на пароходе «Громобой», обеспечивая работу переправы в районе пос. Светлый Яр.

Б. К. Сафонов, несмотря на бомбардировки района переправы и трудности работы на чалках в ночное время, содействовал быстрому причаливанию парохода и тем самым скорейшему выполнению им боевых заданий.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

СЕДОВ Иван Трофимович, родился в 1906 г. в с. Барышская Слобода Алатырского уезда Симбирской губернии, шкипер баржи «Терек» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1922 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В навигацию 1943 г. во время рейса Астрахань — Батраки (Куйбышевская область) баржа «Терек» с 10 400 т нефти на борту следовала за теплоходом «Волгострой» и, кроме того, вела за собой баржу «Жиздра», груженную 4 тыс. т нефти. Шкипер Седов в условиях узости хода и наличия заминированных участков обеспечил управляемость габаритного воя, который благополучно дошел до пункта назначения.

И. Т. Седов всегда содержал свое судно в отличном состоянии, оно не имело поломок, бесперебойно осуществляя нефтеперевозки.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

СЕЛЕЗНЕВ Евгений Степанович, в 1943 г. являлся начальником Астраханской пристани местного флота Нижне-Волжского речного пароходства.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. награжден орденом «Знак почета» за успешное выполнение заданий правительства и военного командования по обеспечению перевозок оборонных и народно-хозяйственных грузов в навигацию 1943 г.

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Гоманенко О. Нижневожское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

СЕЛЯНКИН Олег Константинович, родился в 1917 г., старший лейтенант, исполняющий должность флагманского минера, затем командир дивизиона тральщиков отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1937 г.



О. К. Селянкин отличился уже в августе 1941 г., когда снял двух часовых и захватил штабные документы противника. Затем принял участие в Сталинградской битве.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В сентябре 1942 г. старший

лейтенант Селянкин получил боевое задание Военного совета Сталинградского фронта по пуску плавающих мин на р. Дон с целью подрыва переправы, что было им выполнено на оценку «отлично». При этом доставка, приготовление и пуск мин производились в непосредственной близости и под вражеским огнем. Кроме того, О. К. Селянкину вместе с отрядом для доставки мин к

берегу пришлось преодолеть минное поле, а пуск мин был организован с острова, занятого противником.

Позже он был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Его служба на Волге продолжилась и в 1943 г. Он внес свой вклад в борьбу с минной опасностью на главной водной магистрали страны.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 24/Н от 20 сентября 1943 г. О. К. Селянкин был награжден орденом Отечественной войны II степени. В должности командира дивизиона тральщиков он своим непосредственным личным участием обеспечил выполнение поставленных задач. Именно под его руководством была закончена ликвидация минной опасности на участке, где противником было сброшено до 170 мин. Позже на этом участке не подорвался ни один нефтекараван. В дальнейшем в звании капитана-лейтенанта он воевал в составе Днепровской военной флотилии.

За успешные действия на р. Березина и при взятии г. Пинск приказами командующего Днепровской военной флотилией № 3 и № 4 от 20 и 23 июля 1944 г. капитан-лейтенант Селянкин был награжден орденом Красного Знамени и вторым орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 723, 998.

СЕМАНИН Василий Григорьевич, штурман буксирного парохода «Грозный» Нижне-Волжского речного пароходства. В период Сталинградской битвы



В. Г. Семанин способствовал успешной работе парохода на переправах в Сталинграде по транспортировке пополнения и грузов. В одном из рейсов судно стали преследовать вражеские самолеты. Ему пришлось укрыться в тени крутого яра. Однако пароход был обнаружен. Немцы сбросили бомбы. Одна из них попала в яр. Левый борт судна был завален землей. Оно накренилось на борт и стало тонуть. Вода хлынула через отверстия

запасного ящика и открытые иллюминаторы в машинное отделение. Первым туда бросился помощник капитана по политической части, штурман В. Г. Семанин, который организовал откачку воды. Судно было спасено. За успешное выполнение заданий правительства и военного командования В. Г. Семанин Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. был награжден орденом Красного Знамени.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

СЕМЕНОВ Анатолий Иванович, родился в 1920 г., лейтенант, связист 1-го дивизиона канонерских лодок 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1937 г. До Сталинградской битвы воевал на Ленинградском фронте (1941), где получил ранение. В 1942 г. служил в составе Онежской военной флотилии.

Приказом командующего ВВФ № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период обороны Сталинграда проделал большую работу по обеспечению связи канонерских лодок с наблюдательными пунктами и управлению артиллерийским огнем. 70% личного состава, подготовленного А. И. Семеновым, были награждены орденами и медалями СССР.

После окончания Сталинградской битвы гвардии старший лейтенант Семенов приказом командующего Днепровской военной флотилией Черноморского флота был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Сразу же после завершения Великой Отечественной войны А. И. Семенов приказом командующего ДнВФ № 5 от 14 мая 1945 г. награжден орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 784, 1467.

СЕМЕНОВ Иван Михайлович, родился в 1921 г., старшина 1-й статьи, командир рейдового тральщика № 113 6-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г. Участник обороны Ленинграда, был трижды ранен. Переведен в ВВФ.

Приказом командующего ВВФ № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Будучи командиром отделения минеров на РТЩ-113, И. М. Семенов отлично освоил тральное вооружение корабля. Как опытный младший командир был выдвинут на должность командира тральщика, который уничтожил 6 вражеских мин.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

СЕМЕНОВ Сергей Тимофеевич, родился в 1910 г. в г. Сычевка Смоленской губернии, старший политрук, старший инструктор политотдела 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В РККА с 1934 г., в ВМФ с 1941 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В должности старшего инструктора политотдела 1-й бригады речных кораблей ВВФ С. Т. Семенов служил с начала боевых действия бригады. Кроме того, ему пришлось более месяца работать в должности военкома дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей ВВФ.

Бронекатера этой бригады, взаимодействуя с частями 64-й армии, уничтожили свыше 2 батальонов пехоты противника, несколько артиллерийских и минометных батарей, 6—7 танков, а также неоднократно вели артподготовку по заданным квадратам, рассеивали и уничтожали живую силу и технику противника.

В течение ночей с 22 на 23 и с 23 на 24 сентября 1942 г., действуя под сильным огнем противника, бронекатера БРК-1 вывезли 750 раненых бойцов Красной Армии, перебросили 150 чел. войск, 7 т медикаментов и имущества Медико-санитарного управления Юго-Восточного фронта. Во время выполнения этой задачи бронекатера подавили и уничтожили 12 огневых точек противника. Благодаря умелому руководству, в бригаде бронекатеров потери были минимальными: имелся лишь 1 убитый и 1 раненый. В обеспечении всех боевых успехов огромная роль принадлежала старшему политруку С. Т. Семенову.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

СЕРГЕЕВ Иван Константинович, родился в 1908 г. в с. Караванка Царицынского уезда Саратовской губернии, капитан буксира № 52 23-го отдельного легкочерепавочного парка 57-й армии Сталинградского фронта.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом буксир под командованием И. К. Сергеева работал на переброске войск, боеприпасов, вооружений и других грузов на правый берег Волги. Буксир не имел ни одной аварии, точно и в срок выполнял все боевые приказы и распоряжения.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274.

СЕРГЕЕВ Николай Яковлевич, родился в 1911 г., помощник шкипера баржи «Пинега» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1929 г.

Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. баржа «Пинега» с грузом нефти следовала за пароходом «Киев» по маршруту Астрахань — Батраки (Куйбышевская область). При всех трудных условиях судоходства Н. Я. Сергеев, бесстрашно находясь в распоряжении шкипера, умело управлял судном, чем дал возможность быстро доставить нефть в пункт назначения.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

«СЕРГЕЙ ЛАЗО», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства.

Судно принимало участие в Сталинградской битве, работая на участке Камышин — Сталинград — Владимировка. Капитан — Я. И. Краснов, механик — А. Х. Белов.

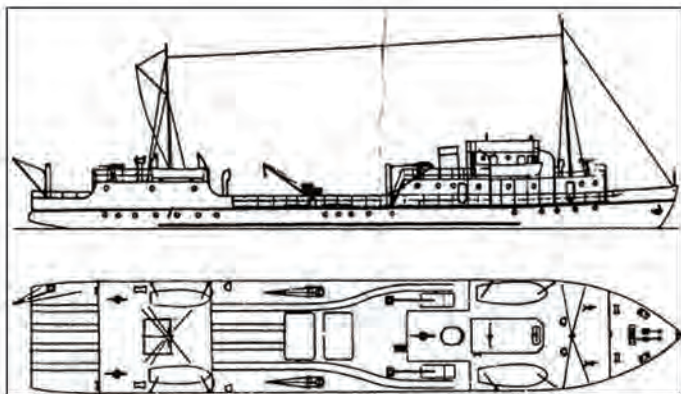
2 мая 1943 г. судно подорвалось на mine в районе Солодниковского переката. Вместе с капитаном погибли члены экипажа: 1-й помощник механика Г. З. Антипин; механик А. Х. Белов; кочегар К. К. Бокадоров; 2-й помощник механика А. М. Вознесенский; помощник механика А. И. Воскресенский; матрос О. А. Зубарева; лоцман С. С. Конохов; штурман А. Я. Краснов; матрос А. И. Ляшенко; лоцман А. З. Мазуров; кочегар М. С. Рогов; масленщик Н. Чашин; кок Т. В. Ширманова.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список. — Волгоград, 2004.

СЕТЕВЫЕ ЗАГРАДИТЕЛИ ТИПА «ОНЕГА» ПРОЕКТА-149 входили в состав Волжской военной флотилии. По состоянию на 16 ноября 1942 г., кораблей типа «Онега» в ВВФ было 2: «Исеть» (корабль связи) и «Тура» (штабной корабль). Оба корабля были построены в 1939—1940 гг. на судостроительном заводе № 264 («Судоверфь») в пос. Красноармейск под Сталинградом.

В 1942 г. корабль «Исеть» был включен в состав ВВФ и переоборудован в корабль связи. На вооружении имел 3 пушки 21К калибра 45 мм и 2 пулемета ДШК калибра 12,7 мм. Исключен из состава ВВФ во второй половине 1944 г. Корабль «Тура» вошел в состав ВВФ 8 сентября 1941 г. и использовался в качестве плавбазы и штабного корабля. Зимой 1942/43 г. штабной корабль ВВФ «Тура» зимовал в форте Шевченко на Каспийском море, а зимой 1943/44 г. — в г. Астрахань. В 1944 г. корабль «Тура» был переведен в состав Каспийской военной флотилии. На вооружении имел 1 пушку 21К калибра 45 мм и 2 пулемета ДШК калибра 12,7 мм.

Технические характеристики сетевых заградителей типа «Онега» проекта-149: водоизмещение: стандартное — 420 т, полное — 521 т; длина — 56,8 м; ширина — 9,4 м; осадка — 1,6 м; силовая установка — 3 дизеля общей мощностью 330 л. с., или 2 дизеля 4СД 19/30М мощностью по 140 л. с. каждый, или 1 дизель 2СД 20/30 мощностью 50 л. с.; топливо — 11 т солярки; скорость хода: полная — 8,3 узла, экономическая — 4,5 узла; дальность



плавания: полным ходом — 900 миль, экономическим ходом — 1280 миль; экипаж — 55 чел.

Ист. и лит.: Хроника боевых действий Волжской военной флотилии в Великой Отечественной войне Советского Союза. Выпуск 1. Волжская военная флотилия в боях за Сталинград (кампания 1942 г.). — М.-Л., 1945; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

СИДОРОВ Иван Васильевич, родился в 1901 г. в с. Пеньки Моршанского уезда Тамбовской губернии, секретарь Сталинградского обкома ВКП(б) по транспор-



ту, особоуполномоченный СГКО по организации перевоз и доставке горючего для фронта. Трудовую деятельность начал в 1914 г. матросом баркаса «Нимфа» в Астрахани. Затем работал на других судах в Астрахани. В 1919—1924 гг. служил в РККА.

После демобилизации продолжил трудиться на флоте Нижней Волги. С 1931 г. и до декабря 1937 г. занимал

различные руководящие должности в Нижне-Волжском речном пароходстве в Астрахани и Сталинграде. С декабря 1937 г. И. В. Сидоров стал работать в аппарате Сталинградского обкома ВКП(б). С июня 1939 г. и по март 1941 г. являлся заведующим сектором транспорта и связи, затем — заведующим транспортным отделом обкома партии. В период с марта 1941 г. и по июль 1943 г. И. В. Сидоров — секретарь обкома по транспорту.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 декабря 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. 24 августа 1942 г. он получил задание партийного руководства области обеспечить эвакуацию населения из Сталинграда на левый берег Волги. В условиях интенсивной бомбардировки авиацией противника и при острой нехватке судов ему удалось мобилизовать на эвакуацию мирных жителей весь самоходный и несамоходный флот Сталинградского рейда.

Также, начиная с 23 августа 1942 г., И. В. Сидоров лично обеспечивал переброску через Волгу войск и боеприпасов, необходимых для обороны Сталинграда. Вместе с начальником политотдела НВРП С. П. Ширмановым он обеспечил снятие с мели и уход из-под обстрела таких крупных судов, как «Рыблов», «Гурзуф» и «Кузнец», которые осуществили доставку сотен т боеприпасов и тыс. бойцов для обороны центральной части Сталинграда.

Ист.: ЦДНВВО. Ф. 113. Оп. 32. Д. 532; ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 1010.

СИЛАНОВ Сергей Борисович, боцман товаро-пассажирского теплохода «Память Парижской коммуны» Верхне-Волжского речного пароходства.

Теплоход участвовал в Сталинградской битве. Он выполнял работу по транспортировке гражданского населения и военных, а также использовался как плавучий госпиталь. Судно не раз оказывалось под сильным огнем противника. Благодаря мужеству экипажа во время обороны Сталинграда, судно перевезло 20 тыс. местных жителей. Среди отличившихся был матрос С. Б. Силанов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. он был награжден орденом Ленина.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгарь в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс [https:// russrivership.ru](https://russrivership.ru)).

СИТНИКОВ Иван Никитич, родился в 1909 г. в ст. Капустин Яр Царевского уезда Астраханской губернии, постовой старшина Ступинского переката

Сталинградского технического участка Волжского бассейнового управления пути. Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1937 г. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». На своем участке И. Н. Ситников обеспечил наблюдение за сбросом противником мин и организовал их своевременное ограждение. В результате на его посту не было ни одного случая подрыва судов. Старшина Ситников оказывал помощь судоводителям при проводке караванов через заминированные участки и принимал активное участие в операциях Волжской военной флотилии по тралению фарватеров.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

СКАЧКОВ Иван Александрович, родился в 1906 г., механик парохода «Буревестник» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1929 г. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В межнавигационный период зимой 1942/43 г. механик Скачков организовал ремонт судна своими силами. В начале навигации 1943 г. пароход «Буревестник» совершил рейсы по маршруту Астрахань — Камышин и Астрахань — Саратов. Машины, механизмы и котлы парохода работали четко. Несмотря на трудные условия плавания, груз доставлялся в пункты назначения в срок или досрочно.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

СКИДАН Максим Иванович, родился в 1916 г. в с. Великий Бурлук Харьковской губернии, политрук, военный комиссар отдельного батальона морской пехоты Сталинградского флотского полужкипажа Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1937 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. Батальон морской пехоты, где М. И. Скидан был комиссаром, 27 августа 1942 г. контратаковал противника на северном участке Сталинградского фронта в районе Рынок — Латошинка. Батальон шел первым эшелонном перед танками. Ворвавшись в пос. Латошинка, моряки подавили наблюдательный пункт немцев, гранатами уничтожили противотанковую батарею и захватили минометную батарею. Расчеты обеих батарей и офицер на НП были уничтожены. Перед этой операцией, и в ходе ее проведения, политрук Скидан сумел правильно организовать политическую работу среди личного состава и воодушевить бойцов. Сам он все время находился в первых рядах наступающих.

За заслуги в обороне города М. И. Скидан летом 1943 г. был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Сразу же после окончания войны его также наградили медалью «За оборону Севастополя».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 755, 1650.

СМИРНОВ Александр Иванович, родился в 1909 г., капитан, командир 3-го аварийно-судоподъемного отряда Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1943 г. под личным руководством капитана Смирнова были осуществлены судоподъемные работы по нефтеналивным баржам пароходства «Волготанкер»: «Байкал» (потоплена 29 июля 1942 г. у Грачевского Яра), «Северюга» (потоплена 22 августа 1942 г. у с. Никольское), «Онега» (потоплена 29 июля

1942 г. у Грачевского Яра), «Охта» (потоплена 18 августа 1942 г. у Чертковского Яра). Подняты были также шаланда № 30 и до 10 соляных барж, проведены спасательные работы по пароходу «Реконструкция».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Народный музей речников Волгоградского узла. Ф. 1902, Фонд Н. А. Кукина.

СМИРНОВ Петр Андреевич, родился в 1890 г. в д. Малое Рябцево Тверской губернии, капитан 1-го ранга. В период войны являлся командиром Уфимской, а затем Сарапульской тыловых военно-морских баз Волжской военной флотилии, с августа 1942 г. — командир отдельной бригады траления ВВФ, с декабря 1943 г. — и. д. командующего ВВФ.



В Российском Императорском флоте П. А. Смирнов начал служить с февраля 1911 г. учеником минера в учебном мином отряде Балтийского флота в Кронштадте. По его окончании с апреля 1914 г. служил мином унтер-офицером в штабе мином дивизии Балтийского флота в г. Либава. С началом Первой мировой войны с июля 1914 г. воевал на Балтийском флоте мином унтер-офицером на миноносцах «Новик» и «Охотник», с января 1915 г. — на миноносце «Гром». Трижды был награжден Георгиевским крестом и медалями за активные мином постановки в водах противника и за участие в потоплении его крейсера и двух миноносцев, там же был произведен в унтер-офицеры 1-й статьи. С октября по декабрь 1917 г. по ранению лечился в больнице в г. Красное Село, затем служил следователем и заместителем начальника отряда особого назначения в г. Гельсингфорс (Хельсинки). В Красной гвардии с января 1918 г. В советском ВМФ с июля 1918 г. Участник Гражданской войны. С января 1918 г. состоял в финской Красной гвардии. В составе отряда Красной гвардии финских рабочих в январе — апреле командиром роты и разведки принимал участие в боях под Таммерфорсом, Або, Ганге и Гельсингфорсом. С июля того же года воевал на Восточном и Южном фронтах начальником и комиссаром отдельного дивизиона паровых катеров особого назначения Волжской военной флотилии, а с декабря — командиром 1-го батальона десантного отряда флотилии. В боях был легко ранен.

С июня 1919 г. служил мином специалистом и помощником командира мином заградителя «Кирсанов» Волжско-Каспийской военной флотилии, а с декабря был начальником и комиссаром мином отряда кораблей этой флотилии. В ее составе воевал против английских войск, был ранен. В 1920 г. окончил губернскую партийную школу в г. Нижний Новгород. С сентября того же года был военкомом управления по подъему судов Черноморского флота. После войны с марта 1922 г. был и. д. начальника и комиссара 1-й Объединенной школы учебного отряда Морских сил Черного моря.

С сентября 1924 г. учился на подготовительных курсах Военно-морской академии, в 1926 г. сдал экзамен за военно-морское училище и затем был переведен слушателем на основной факультет. Во время учебы в академии проходил стажировку в качестве вахтенного начальника на крейсере «Аврора», помощником командира эсминца «Ленин», вахтенным начальником подлодки «Барс» и летчиком-наблюдателем в эскадрилье ВВС Морских сил Балтийского моря. По окончании с июня 1929 г. служил заместителем начальника штаба дивизиона линкоров, с

октября — начальником 1-го отдела Главного морского порта, с декабря 1930 г. — командиром и военкомом бригады заграждения и траления МСБМ. С февраля 1934 г. и. д. начальника и военкома Военно-морского училища им. М. В. Фрунзе. С ноября того же года был командиром и военкомом Архангельского военного порта, а с февраля 1938 г. — командиром охраны водного района Северного флота. В июне этого же года был арестован органами НКВД и находился под следствием. В мае 1940 г. реабилитирован и восстановлен в кадрах ВМФ, затем в августе назначен командиром учебного отряда и одновременно командиром Киевской тыловой военно-морской базы Пинской военной флотилии.

В Великую Отечественную войну капитан 1-го ранга П. А. Смирнов вступил в должности начальника Управления тыла этой же Пинской военной флотилии и воевал с ней на Юго-Западном и Западном фронтах. По ее формировании в ноябре переведен в Волжскую военную флотилию, проходил службу командиром Уфимской, а с января 1942 — Сарепульской тыловых военно-морских баз. С августа — командир отдельной бригады траления флотилии. «Командуя бригадой траления, — отмечалось в наградном листе на него, — несмотря на недостаточное количество тральщиков и тралящих средств, старания противника постановкой мин и нападением с воздуха прервать важнейшую коммуникацию по реке Волге, сумел обеспечить при минимальных потерях продвижение стратегически важных грузов на участке Астрахань — Саратов.

В период напряженных боев за Сталинград до 29 ноября 1942 г. обеспечивал тральщиками и приданными бронекатерами главные переправы 62-й армии, находящейся под беспрерывным огнем противника и группу полковника т. Горохова. Неоднократно лично участвовал на переправах и бывал там, где требовалось подбодрить людей. Своей храбростью и бесстрашием заслужил всеобщее уважение. Лично выводил из-под огня поврежденные тральщики и занимался спасением экипажей с погибших тральщиков. Тральщики бригады помимо выполнения основной задачи, боевого траления и проводки караванов по минированным участкам под огнем противника, переправили 38 087 чел. пополнения 62-й армии, эвакуировали из Сталинграда 24 561 раненого и более 10 тыс. гражданского населения. Перевезли более тыс. тонн груза и боезапаса».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. капитан 1-го ранга П. А. Смирнов был награжден орденом Красного Знамени.

После переформирования с мая того же года командовал 1-й бригадой траления ВВФ, одновременно командовал и боевым районом на участке Замьяны — Ерзовка, в состав которого входили помимо бригады районы СНиС и дивизион ПВО. В летнюю кампанию бригадой было уничтожено и нейтрализовано 274 мины, ликвидированы 73 минные банки.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 г. за обеспечение коммуникаций р. Волга, успешную борьбу и ликвидацию минной опасности капитан 1-го ранга П. А. Смирнов был награжден орденом Отечественной войны I степени.

С декабря 1943 г. — и. д. командующего ВВФ. С июня 1944 г. командовал Волжской военно-морской базой, а с декабря — учебным отрядом Краснознаменного Балтийского флота.

Награды Российской империи: Георгиевский крест, 2 Георгиевские медали. Награды СССР: орден Ленина, 2 ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, медали.

Ист.: Материалы Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации.



«СМОЛЕНСК», буксир пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1899 г. Место постройки: Воткинский завод, пос. Воткинск Сарепульского уезда Вятской губернии. Технические характеристики: водоизмещение — 464 т, длина — 64,01 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,58 м; осадка — 1,07 м; силовая установка: паровой двигатель мощностью 720 л. с.; экипаж — 24 чел. Капитан парохода — А. К. Марфин. Пароход стал работать на нефтеперевозках с 1920-х гг., а в 1938 г. был передан пароходству «Волготанкер».

В самом начале Сталинградской битвы буксирный пароход обеспечивал доставку нефтепродуктов для фронта и тыла. Он стал первой жертвой минной войны на Волге. 24 июля «Смоленск» с грузинной бензином баржей «Найдом» грузоподъемностью 6700 т вышли из Сталинграда. Утром 25 июля в районе с. Луговая Пролейка пароход налетел на мину. Судно мгновенно скрылось в реке, и лишь в течение некоторого времени над водой еще торчала его корма. Погибли члены экипажа: матрос И. Я. Блохин; масленщик Ш. В. Вилькеев; 1-й штурман А. Л. Глушенко; матрос В. А. Глушенко; кочегар А. В. Гришаев; матрос Т. Н. Копылова; 2-й штурман П. Д. Лезин; матрос А. Я. Марфина (жена капитана); кок З. А. Петрова; механик Д. И. Семигласов (был смертельно ранен); кочегар А. Д. Семигласов. Погибли также несколько членов их семей (так, капитан А. К. Марфин потерял жену и детей). Буксируемая «Смоленском» баржа «Найдом» осталась на плаву, однако вечером того же дня она была уничтожена бомбардировкой с воздуха в том же районе. И там тоже погибли люди: помощник шкипера Г. И. Белогубов; матрос Максаков; матрос Е. А. Маненкова. Вместе с ними погибли 5 детей.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

СМОЛЯНИНОВ Тимофей Петрович, родился в 1915 г. в д. Драгунская Курской губернии, лейтенант, командир роты отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань — Саратов. В РККА с декабря 1936 г. В начале Великой Отечественной войны лейтенант Смолянинов принимал участие в боях под Львовом и Киевом. С 1942 г. он обеспечивал противовоздушное прикрытие Волги.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. Т. П. Смолянинов пользовался большим авторитетом среди бойцов своего подразделения и стремился к высокой боевой выучке личного состава. К середине сентября 1942 г. его рота имела на своем счету 7 сбитых вражеских самолетов. Лейтенант Смолянинов лично руководил огнем при отражении воздушных налетов.

Уже после войны за участие в битве за Волгу он был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; Оп. 44677. Д. 750.

«СОВДЕП» (до 1918 г. — «Князь»), буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1899 г. Место постройки: завод «Сормово»,



г. Нижний Новгород; силовая установка мощностью 800 л. с. Первоначально был построен как товаро-пассажирский пароход для АО «Волга». В конце 1920-х гг. переоборудован в буксирный пароход.

Участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на транспортировке военных и народно-хозяйственных грузов, а также личного состава.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитаны — В. И. Тырин, В. С. Закурин; 1-й штурман — И. Д. Осипов; 2-й штурман — П. Ф. Ярыгин; механик — И. Е. Федоров; 1-й помощник механика — Н. З. Антипин; 2-й помощник механика — П. А. Карпенко.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902.

СОКОЛОВ Афанасий Иванович, родился в 1899 г., обстановочный старшина Астраханского технического участка № 7 Волжского бассейнового управления пути.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». А. И. Соколов был обстановочным старшиной на участке Капитанский — Копановка, где имелось более 10 минных банок. Своей работой старшина Соколов обеспечил безаварийное движение караванов по участку. Во время постановки вражеских мин он безотлучно сутками находился на плесе, руководя действиями бакенщиков по ограждению минных банок. А. И. Соколов всегда учитывал новую минную обстановку и лично руководил проводкой караванов судов через опасный участок до определения обходных фарватеров, в поисках которых он лично принимал участие благодаря хорошему знанию реки.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

СОКОЛОВ Виктор Петрович, родился в 1899 г., старший лейтенант интендантской службы, начальник специального снабжения Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

За участие в битве на Волге старший лейтенант Соколов был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1943 г. В. П. Соколов занимал должность начальника материально-технического снабжения речного аварийно-судоподъемного отряда ВВФ. Он сумел обеспечить все АСО флотилии техническим и судоподъемным имуществом на протяжении всей судоподъемной

кампании на Волге. Много внимание им было уделено также снабжению специальным имуществом отрядов на Дону. Капитан Соколов занимался и оснащением судоподъемных отрядов, перебрасываемых с Волги и Дона в западные районы.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

СОКОЛОВ Иван Андреевич, родился в 1909 г. в с. Лапоть Камышинского уезда Саратовской губернии, капитан баркаса «Лейтенант Здоровцев» Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За отвагу».

17 сентября 1942 г. капитан катера И. А. Соколов спас жизни группы раненых бойцов и командиров Красной Армии. В этот день баркас «Лейтенант Здоровцев» с ранеными на борту шел к левому берегу Волги. Противник открыл по судну миномет-

ный огонь. Одна из мин попала в машинное отделение, другая пробила носовую палубу, третья попала в рубку. Капитан Соколов, оставаясь в рубке, умело маневрировал и, выведя судно из зоны обстрела, доставил его к месту назначения. Жизни 150 бойцов и командиров Красной Армии были спасены.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

СОКОЛОВ Петр Иванович, родился в 1919 г. в х. Даниловка Астраханской губернии, моторист мотолодки Астраханского технического участка водного пути. В 1942 г. был тяжело ранен.

Приказом командующего ВВФ № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Несмотря на свою инвалидность, с одной рукой, П. И. Соколов сумел обеспечить бесперебойную работу мотолодки в течение всей навигации 1943 г. Этим он способствовал безостановочной работе дистанции пути обстановочного старшины Афанасия Ивановича Соколова, особенно в период активного минирования участка вражеской авиацией.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

«СОКРАТ»(с 6 августа по 15 ноября 1919 г. — «Буйный»), буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1891 г. Место постройки: завод Шипова в г. Кострома. Технические характеристики: длина — 51,82 м; ширина габаритная (с обводами) — 15,85 м; осадка — 1,30 м; силовая установка мощностью 700—850 л. с. Экипаж: 20 чел.



8 февраля 1918 г. пароход был национализирован. 9 июня 1918 г. его мобилизовали, переименовали в «Буйный», передав в состав Волжской военной флотилии в качестве РКЛ. Он участвовал в Гражданской войне, отличившись в боях на Волге и Каме. В 1920 г. после разоружения пароход вернул свое прежнее название — «Сократ». Долгое время он работал в Волжско-Камском бассейне на перевозках соли, а затем и нефтепродуктов. После капитального ремонта он считался ледокольным судном и заканчивал навигации последним, помогая нефтекараванам встать в затоны для производства зимнего ремонта. В 1938 г. пароход «Сократ» вошел в состав судов пароходства «Волготанкер».

В период Сталинградской битвы пароход «Сократ» работал на переправах, доставлял нефтепродукты для фронта. С 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. числился в составе Волжской военной флотилии в качестве нефтеевоза. Во время рейсов огнем своих зенитных установок отбил 9 воздушных атак противника, сбив 5 самолетов.

23 ноября 1942 г. газета «Правда» опубликовала о нем большую статью под названием «Пароход "Сократ" и его люди». Команда парохода «Сократ» в период навигации 1942 г.: капитан — А. И. Кривцов; помощник капитана по военной части — лейтенант Л. Я. Муравский; 1-й штурман — А. И. Большаков; 2-й штурман — А. Ф. Селезнев; 3-й штурман — И. В. Вахрамов; старший рулевой — В. Ф. Бочкарев; рулевые — И. Д. Дронов, П. А. Морозов; матросы — С. И. Дронова, Т. И. Дронова, Р. Л. Бобылева; кок — А. И. Бобылева; механик — И. О. Шадрин; 1-й помощник механика — И. М. Железнов; 2-й помощник механика — М. В. Рублев; масленщик — С. И. Метальников; масленщик — Иванов; кочегар — В. И. Дронов; командир орудийного и пулеметного расчета (он же комиссар) — В. Н. Глебоко; командир орудия — сержант С. И. Цап; командир пулеметов — главный старшина А. Баранник.

После окончания Сталинградской битвы пароходу первым в НКРФ СССР был вручен переходящий вымпел ГКО как лучшему транспортному судну речного флота.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. были награждены члены экипажа: 3-й штурман И. В. Вахрамов — орденом Ленина; капитан А. И. Кривцов — орденом Ленина; 1-й помощник механика И. М. Железнов — орденом Трудового Красного Знамени; 1-й штурман А. В. Большаков — орденом «Знак почета»; механик И. О. Шадрин — орденом «Знак почета».

Уже после войны по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г., на судне была установлена специальная мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Судно было выведено из эксплуатации 5 ноября 1958 г. и передано Главвторчермету для утилизации.

Ист. и лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). Куйбышев, 1985; Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru/>); Колесные буксиры // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/tugs/typ_civil2.htm#samor.

СОЛНЦЕВ Григорий Васильевич, родился в 1898 г. в с. Костянка Нижегородской губернии, механик парохода «Арзамас» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1912 г. Участник Гражданской войны. В 1918–1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга.

Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Отмечался за

отличное проведение ремонта судна в 1943 г. В начале навигации 1943 г. пароход «Арзамас» совершил рейс по маршруту Астрахань — Батраки (Куйбышевская область), буксируя баржу «Самарка» с грузом нефтепродуктов в количестве 70 т. Машины, механизмы и котлы парохода работали четко. Несмотря на трудные условия плавания, груз был доставлен в пункт назначения на сутки раньше срока.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

СОЛОГУБ Виктор Яковлевич, родился в 1907 г. в г. Таганрог Таганрогского округа Области Войска Донского, капитан, начальник 3-го отделения отдела связи Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1929 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Во время самых сильных массированных бомбардировок Сталинграда 23–25 августа 1942 г. капитан Сологуб являлся помощником начальника отдела связи ВВФ по шифровальной службе. В это время он сумел организовать и расставить личный состав на кораблях, в частях и штабе флотилии. Шифросвязь продолжала работать бесперебойно, обеспечивая боевое взаимодействие ВВФ с соединениями и сухопутными частями Юго-Восточного фронта. При этом в день самой жестокой бомбардировки капитан Сологуб проявил личное мужество и под бомбами сумел спасти и вывезти важнейшие документы по шифровальной службе.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

СОНИС Владимир Васильевич, родился в 1905 г., капитан парохода «А. С. Пушкин» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).

Приказом командующего ВВФ № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В период Сталинградской битвы пароход «А. С. Пушкин» под командованием В. В. Сониса работал как госпитальное судно, а также использовался на транспортировке грузов для фронта. В сентябре 1943 г. судно уже закончило выполнение навигационного плана перевозок. Пароход первым на реке прошел по большому сквозному Волжскому пути из Астрахани в Москву и обеспечил доставку в столицу важнейших народно-хозяйственных грузов. С открытия навигации им было отбуксировано 11 барж. Капитан хорошо ориентировался в навигационной обстановке и умело маневрировал судном в условиях минной опасности.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967.

СОРКИН Михаил Ефимович, родился в 1921 г., лейтенант, артиллерист 4-го отряда бронекатеров 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Участвовал в обороне Севастополя, был ранен, награжден орденом Красной Звезды.

Приказом командующего ВВФ № 5/Н от 13 марта 1943 г. награжден орденом Красного Знамени. Лейтенант Соркин участвовал в Сталинградской битве с первых дней и до разгрома врага.

В период с 26 июля по 2 августа 1942 г. при конвоировании транспортов с военными грузами он лично руководил огнем артиллерии бронекатеров, сбив 3 самолета противника. До места назначения благополучно дошли 36 транспортов. 30 сентября 1942 г. в ходе артиллерийской дуэли нанес тяжелый урон противнику. Прямой наводкой из своей 76-мм пушки уничтожил 1 артиллерийскую и 1 минометную батареи противника с их расчетами, подавил 10 пулеметных точек.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

СПИРЧЕНКО Яков Поликарпович, родился в 1898 г. в г. Смоленск, член ВКП(б), столяр Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». 14 сентября 1942 г. в г. Сталинграде вражеская авиация разбила центральную переправу. В этот момент она была крайне необходима для переброски войск и боеприпасов с целью уничтожения прорвавшегося в центр города противника. Столяру Я. П. Спирченко поручили срочно откачать воду из разбитого паромы и отремонтировать его. Он с группой плотников начал работу. Враг попытался помешать и начал обстреливать и бомбить паром. Половина людей, работавших на восстановлении, была ранена. Эвакуировав раненых, Спирченко с оставшимися людьми продолжал работать под вражеским огнем. Паром был восстановлен к 19.00 вместо 22.00 по заданию. Уже к 20.00 на этом пароме к Сталинграду были подвезены подкрепление и боеприпасы. Прорвавшиеся в центр города автоматчики противника были уничтожены.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

СТАЛИНГРАДСКАЯ ПРИСТАНЬ МЕСТНОГО ФЛОТА (см. *Пристань местного флота Сталинградская*).

СТАЛИНГРАДСКАЯ ТРАНЗИТНАЯ ПРИСТАНЬ (см. *Речной порт Сталинградский*).

СТАЛИНГРАДСКИЙ ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ был создан Постановлением ГКО № 830 от 22 октября 1941 г. 23 октября на совместном заседании бюро Сталинградского обкома ВКП(б) и облисполкома был утвержден состав СГКО: А. С. Чуянов (первый секретарь горкома и обкома партии), И. Ф. Зименков (председатель облисполкома), А. И. Воронин (начальник областного УНКВД), Г. М. Кобызев (военный комендант гарнизона). Позже Г. М. Кобызев заменил новый комендант города майор В. Х. Демченко. СГКО контролировал сельские районы области до Камышина, районы на левой стороне рек Дон и Медведица, а также все районы до Астраханского округа. Специального рабочего аппарата СГКО не имел, а использовал аппарат сотрудников парткомов, исполкомов, штаба местной противовоздушной обороны и других хозяйственных учреждений и общественных организаций. При необходимости создавались постоянные или временные комиссии, штабы, назначались особоуполномоченные, решавшие конкретные проблемы.

В дни Сталинградской битвы СГКО в тесном взаимодействии с командованием фронтов и армий сосредоточил свое внимание на решении вопросов оборонительного строительства, противовоздушной обороны, эвакуации людей, предприятий, мобилизации людских



и материальных ресурсов для обороны города, обеспечения дисциплины и порядка в городе и прочее. С 23 августа 1942 г. командный пункт СГКО размещался в Ерманском районе (ныне Центральный) в бомбоубежище на входе в Комсомольский сад. 14 сентября 1942 г. члены СГКО эвакуировались на левый берег Волги и расположились в блиндажах в районе совхоза «Сахарный». Деятельность СГКО в Сталинграде осуществлялась через опергруппы, созданные 29 августа.

В январе 1943 г. заседания СГКО в городе возобновились на территории Кировского района. Основными документами СГКО стали постановления, где указывались цель, точные сроки исполнения, ответственные лица и порядок отчета о ходе работы. Они выпускались во исполнение директив вышестоящих органов, по ходатайству различных инстанций и должностных лиц или являлись реакцией самого комитета обороны на текущие проблемы. Часть решений СГКО устанавливала правила общего характера, обязательные для граждан, должностных лиц, государственных и общественных организаций. Такие предписания являлись правовой основой деятельности всех управленческих подразделений. Они публиковались для всеобщего ознакомления. СГКО за время своего существования образовал 6 опергрупп и 17 комиссий, 2 «чрезвычайные тройки», 1 штаб, состоящий из 5 чел. При комитете был создан аппарат особоуполномоченных СГКО. Всего за время своего существования СГКО издал 621 постановление. Часть из них касалась организации работы речного флота, порта и пристаней, переправ и судоремонтно-судостроительного комплекса Сталинграда. Особоуполномоченным СГКО по эвакуации населения города на левый берег Волги, переправам и поставкам горючего являлся заместитель секретаря Сталинградского обкома ВКП(б) по транспорту И. В. Сидоров.

СГКО прекратил свое существование 7 сентября 1945 г. согласно решению бюро обкома ВКП(б) и облисполкома в связи с отсутствием необходимости в дальнейшей работе.

Лит.: Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2003. Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 1: Территория. Население. Власть. Социальная сфера. — Волгоград, 2016.

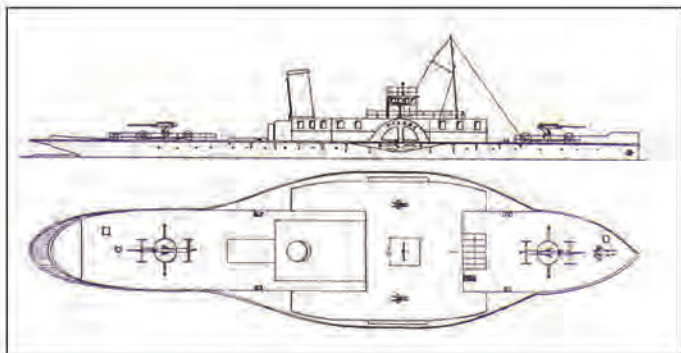
СТАЛИНГРАДСКИЙ РЕЧНОЙ ПОРТ (см. *Речной порт Сталинградский*).

СТАЛИНГРАДСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД (см. *Судоремонтный завод Сталинградский Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР*).

СТАЛИНГРАДСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД № 264 (см. *Судостроительный завод № 264 («Судоверфь») НКСП СССР, НКТП СССР*).

«СТАЛИНСКАЯ КОНСТИТУЦИЯ» (до 24 апреля 1938 г. — «Николай Пахомов», с 31 октября 1958 г. — «Советская Конституция»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксир типа «Правда» пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1933–1934 гг. Место постройки: завод № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР, он же — «Красный металлист») в г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение — 250 т; длина — 61,8 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,1 м; силовая установка: паровая машина мощностью 500 л. с.; топливо — 69 т мазута; дальность плавания — 3 тыс. км; экипаж — 52 чел.

Первоначально пароход находился в подчинении Наркомвода, а с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. 1 октября



1942 г. пароход был мобилизован и поставлен на переоборудование в речную канонерскую лодку. Она получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм).

7 октября 1942 г. РКЛ «Сталинская Конституция» вошла в состав ВВФ, РКЛ выполняла задания по противовоздушной обороне. В апреле—ноябре 1943 г. обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 25 ноября 1943 г. судно было передано «Волготанкеру» и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

13 сентября 1961 г. буксирный пароход «Советская Конституция» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталин-градской битве. — Волгоград, 1967; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

СТАНЦИЯ БЕЗОБМОТОЧНОГО РАЗМАГНИЧИВАНИЯ № 7, бывший рыболовный мотобот треста «Туркменрыба». Год постройки: 1938 г. Технические характеристики: водоизмещение — 80 т; длина — 19,4 м; ширина — 6,1 м; силовая установка мощностью 35 л. с.; скорость — 7–6 узлов; дальность плавания — 800 миль. Вооружение: 1 4-ствольный пулемет калибра 7,62 мм. Экипаж: 18 чел.

Судно было мобилизовано 2 июля 1941 г. и 7 июля включено в состав Каспийской военной флотилии в качестве катера ВНОС (ВН-17). 15 ноября 1941 г. корабль был переформирован в плавучую станцию электромагнитного траления, а 6 марта 1942 г. — в станцию безобмоточного размагничивания. 26 августа 1942 г. корабль был передан в состав Волжской военной флотилии. 20 июня 1944 г. после демонтажа оборудования судно было возвращено прежнему владельцу.

Ист.: Катера-тральщики // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/smallminesweepers/typ_motobot.htm#mtb81.

СТАНЦИЯ БЕЗОБМОТОЧНОГО РАЗМАГНИЧИВАНИЯ № 10, бывший рыболовный мотобот треста «Туркменрыба». Год постройки: 1938 г. Технические характеристики: водоизмещение — 87 т; длина — 22,0 м; ширина — 6,0 м; силовая установка мощностью 35 л. с.; скорость — 5 узлов; дальность плавания — 1 тыс. миль. Экипаж: 16 чел.

Судно было мобилизовано 2 июля 1941 г. и 7 июля включено в состав Каспийской военной флотилии в качестве катера ВНОС (ВН-23). 15 ноября 1941 г. корабль был переформирован в плавучую станцию электромагнитного траления. 20 августа 1942 г. переформирован в

буксир трал-плотика (БТП-41), а 24 сентября 1942 г. — в электромагнитный тральщик (ЭМТЩ-29).

Со 2 августа 1943 г. корабль входил в состав Волжской военной флотилии, где 2 сентября был переформирован в станцию безобмоточного размагничивания СБР-10. 29 апреля 1944 г. после демонтажа оборудования судно было возвращено прежнему владельцу.

Ист.: Катера-тральщики // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/smallminesweepers/typ_motobot.htm#mtb81.

СТЕПАНОВ Семен Степанович, родился в 1893 г. в г. Херсон, капитан 2-го ранга, командир Горьковской военно-морской базы, затем — Саратовской военно-морской базы Волжской военной флотилии. В Российском Императорском флоте с 1913 г., подпоручик по Адмиралтейству. В советском ВМФ с апреля 1918 г. В 1915 г. окончил учебный артиллерийский отряд в г. Кронштадт. Участник Первой мировой войны на Черноморском и Балтийском флотах. В Гражданскую войну в ноябре—декабре 1917 г. командовал отрядом моряков в Крыму против татар, затем был начальником 3-й партии истребителей Дунайской флотилии, с 30 декабря — командир 2-го полка отдельной Балтийской бригады. С 5 апреля 1918 г. служил на Черном море вахтенным начальником линкора «Воля», а с 10 мая — артиллеристом эсминца «Гаджибей» Черноморского флота. После затопления Черноморского флота в Новороссийске (18 июня) переведен в Волжскую военную флотилию, где командовал 1-м коммунистическим отрядом, с ноября — канонерской лодкой «Пересвет» и ударным отрядом моряков (г. Казань). С 13 декабря 1918 г. — артиллерист плавбатарей «Разин» и командир отряда Волжской флотилии на Украине, с 3 января 1919 г. — командир бронепоезда № 8. С последним участвовал в боях на Восточном фронте. С 22 августа 1919 г. командовал канонерской лодкой «Память Володарского» Северного отряда Волжско-Каспийской военной флотилии.

С 7 января по 6 июня 1920 г. прошел обучение в артиллерийском классе этой же флотилии в г. Астрахань, затем был назначен командиром плутонга канонерской лодки «Роза Люксембург». С августа того же года служил командиром плутонга на эсминце «Гарibaldi», с 3 декабря — командиром башни линкора «Петропавловск». С июля 1921 г. проходил службу на Черном море вахтенным начальником тральщика «Альма», с 17 августа 1922 г. — судовым артиллеристом канонерской лодки «Альпидифор», с 29 сентября 1923 г. — вахтенным начальником посыльного судна «Греза», 15 октября — вахтенным начальником дивизиона подводных лодок. С 25 апреля 1924 г. — вахтенный начальник, а с 15 августа — младший штурман крейсера «Коминтерн» Морских сил Черного моря. С 15 апреля 1925 г. стал старшим помощником командира минного заградителя «Красная Грузия», с 30 ноября — вахтенным начальником тральщиков № 16 и 17, с января 1927 г. — командиром тральщика «Красная Молдавия», с апреля — вахтенным начальником тральщика № 12 и врид командира тральщика «София», с 1 декабря — помощником командира тральщика «Джалита».

С 15 февраля 1928 г. командовал тральщиком № 1, а с октября 1929 г. — быстроходным катером «Н-2» отдельного отряда судов р. Днепр. С 14 мая 1930 г. — и. д. командира базы «Ударник» этого же отряда судов. С 6 апреля 1931 г. — командир минной базы «Колхозник», с марта 1935 г. — командир дивизиона тральщиков, а с марта 1938 г. — командир Киевского военного порта Днепровской, затем Пинской военных флотилий (с августа 1940 г. — командир военно-морского порта и начальник тыла Киевской военно-морской базы).

Начало Великой Отечественной войны С. С. Степанов встретил в той же должности. Участвовал в формировании экипажей из штабных и тыловых подразделений для ведения боевых действий на суше. В связи с отходом частей Красной Армии 18 сентября 1941 г. по приказанию командующего Пинской военной флотилией организовал уничтожение сооружений и плавсредств ВМБ, затем с личным составом базы через территорию, занятую противником, прибыл в распоряжение 37-й армии Юго-Западного фронта. С ноября 1941 г. командовал Горьковской военно-морской базой Волжской военной флотилии. В марте 1942 г. арестован по ложному обвинению и приказом наркома ВМФ от 2 апреля уволен из рядов ВМФ по ст. 44 п. «в». Приказом наркома ВМФ от 21.09.1942 этот приказ об увольнении был отменен, восстановлен в кадрах ВМФ и назначен начальником тыла Саратовской военно-морской базы Волжской военной флотилии. «В боях Волжской военной флотилии не участвовал, — отмечалось в боевой характеристике, — в прошлом, на Пинской военной флотилии показал себя командиром исключительной храбрости и бесстрашия. Вышел из окружения. После освобождения из-под ареста работает с оглядкой. Однако сумел при больших трудностях организовать работу базы на новом месте и обеспечить снабжение и зимовку кораблей».

С 19 апреля по 3 июля 1943 г. состоял в распоряжении командного управления ВМФ, затем был назначен начальником 4-го (административно-хозяйственного) отдела Управления тыла Северного флота. С января 1944 г. состоял в распоряжении Военного совета Северного флота. С июля того же года и. д. заместителя начальника отдела судоподъемного и аварийно-спасательных работ Днепровской военной флотилии, а с 11 января 1945 г. — и. д. заместителя начальника Днепро-Бугского управления Главного военно-речного управления.

Награжден: орденом Ленина, орденом Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями.

Ист.: Материалы Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации.

СТОЕЧНОЕ СУДНО — плавучее сооружение (дебаркадер, док и др.), предназначенное не для перевозок, а для швартовки и обслуживания пассажирских или грузовых судов.

«СТРАЖ РЕВОЛЮЦИИ» (до 1918 г. — «И. А. Крылов»), товаро-пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1908 г. Место постройки: завод John Cockerill (Бельгия). Технические характеристики: длина — 76,25 м; ширина — 8,54 м; ширина габаритная — 15,25 м; осадка — 1,16 м; силовая установка — 1 тыс. и. л. с.; пассажироместимость — 530 чел.; скорость — 23 км в час. В составе НВРП с 1939 г.

С 25 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. пароход был зачислен в состав Волжской военной флотилии в качестве



пассажирского парохода, выполнял военные и народнохозяйственные перевозки.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — Н. П. Хаюров; 1-й штурман — Ф. П. Шмельков; 2-й штурман — М. С. Большаков; 3-й штурман — М. И. Дубовская; механик — С. М. Панов; 1-й помощник механика — С. Т. Кукушкин; 2-й помощник механика — К. А. Воронин; 3-й помощник механика — Н. И. Солнцев; лоцман — А. Р. Гаврилов; лоцман — И. Ф. Максимов; лоцман — М. И. Куткин.

Судно погибло в 1954 г. в результате пожара.

Ист.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902. Вспомогательные суда // Волжская флотилия [Электронный ресурс] URL: http://sovnavy-ww2.ho.ua/transports/typ_rad.htm#strazh.

«СТРУЯ», служебный пароход пароходства «Волготанкер». В период Сталинградской битвы выполнял транспортную работу на Волге. Капитан — Г. И. Бушуев, затем — Л. И. Бобылев.

Во время Сталинградской битвы с парохода иногда осуществлялось управление движением флота. На его борту побывали нарком речного флота СССР З. А. Шашков, начальник «Волготанкера» Н. С. Ромашенко и его заместитель В. И. Сухарин. В Сталинграде на «Струе» бывал генерал-майор Я. Ф. Еременко.

23 августа 1942 г. в районе о. Крит у Сталинграда пароход попал под бомбежку. Смертельно был ранен капитан Г. И. Бушуев. Капитаном назначен Л. И. Бобылев.

20 сентября 1942 г. пароход «Струя» подорвался на mine у Чертковского Яра и затонул на глубине 4 м. Капитан Бобылев погиб. Вместе с ним погибли члены экипажа: механик С. П. Капустин; 1-й помощник капитана Г. И. Сурков; 1-й помощник механика Д. В. Шишлов. Впоследствии судно было поднято.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Книга памяти: в 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

СУББОТИН Николай Ильич, родился в 1899 г. в с. Райгород Царицынского уезда Саратовской губернии, старший бакенщик Нижне-Купоросного переката р. Волга.



Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». С начала боев в Сталинграде, Н. И. Субботин непрерывно нес вахту на своем посту. Выезжая в лодке на реку, он встречал и проводил через трудный для плавания Нижне-Купоросный перекат корабли Волжской военной флотилии и караваны судов. В ночь на 7 сентября 1942 г.

под вражеским минометным и артиллерийским огнем он провел группу бронекатеров к месту дислокации противника, в результате чего тот был разбит.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

СУВОРОВ Михаил Степанович, родился в 1899 г. в с. Золотое Камышинского уезда Саратовской губернии, матрос парохода «Самара» НВРП.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом М. С. Суворов непрерывно находился на работе, несмотря на бомбардировки района переправы. Своей работой он способствовал транспортировке паромом на правый берег Волги 40 танков и до 1 тыс. автомобилей с боеприпасами, горючим и продовольствием.

Ист.: ЦАМО, Ф. 33, Оп. 682525, Д. 274.

СУВОРОВ Николай Тимофеевич, родился в 1899 г. в г. Дубовка Царицынского уезда Саратовской губернии, член ВКП(б), начальник слесарного цеха Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». 16 сентября 1942 г. пароход «Надежный» во время бомбардировки переправы получил серьезные повреждения. Работы по его ремонту поручили бригаде из 7 чел. во главе с Н. Т. Суворовым. Пароход

необходимо было отремонтировать к 21.00 16 сентября. Задание было выполнено досрочно, несмотря на артобстрел и бомбардировку противника. Пароход вступил в строй и обеспечил перевозку войск и боеприпасов для защиты центральной части Сталинграда.

Ист. и лит.: ЦАМО, Ф. 33, Оп. 682254, Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

СУДОМОЙКИН Дмитрий Павлович, родился в 1894 г. в г. Саратов, матрос парохода «Самара» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом Д. П. Судомойкин непрерывно находился на работе, несмотря на бомбардировки района переправы. Своей работой он способствовал транспортировке паромом на правый берег Волги 40 танков и до 1 тыс. автомобилей с боеприпасами, горючим и продовольствием.

Ист.: ЦАМО, Ф. 33, Оп. 682525, Д. 274.

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ВЕРФЬ «РЕЙДТАНКЕРА» НКМФ СССР (г. Астрахань). С 1938 г. верфь принадлежала пароходству рейдового нефтеналивного флота «Рейдтанкер».

С началом Великой Отечественной войны, помимо своей основной работы по ремонту судов пароходства, верфь приступила к выпуску продукции, необходимой для фронта и тыла. В 1941 г. она получила спецзадание по строительству наплавных легких понтоновых парков (НЛП-40), являвшихся переправочно-мостовыми средствами. Они комплектовались из понтонов, несущих и проезжих частей, элементов пристаней и средств моторизации на воде. НЛП предназначались для устройства паромных и мостовых переправ грузоподъемностью до 25 т. Для передвижения понтонов по воде использовались буксирные моторные катера — БМК.

В конце 1941 г. верфь оказывала содействие судоремонтному заводу им. X годовщины Октябрьской революции в выполнении им фронтowego заказа по выпуску аэросаней. В 1942 г. она принимала участие в

изготовлении шанцевого инструмента для строительства Астраханского оборонительного рубежа. Тогда же предприятие приступило к производству комплектов запасных частей и принадлежностей к винтовкам, револьверам, ручным пулеметам, автоматам ППШ и пулеметам «Максим». Оно выделяло своих работников на строительство городского командного пункта в Астрахани, снабжая их необходимым для работы инструментом.

В 1943 г. верфь изготовила для астраханских госпиталей сотни предметов мебели — топчанов, табуреток, обеденных столов и прикроватных столиков.

Директором судоремонтной верфи «Рейдтанкера» в период 1941—1943 гг. являлся Кирдянкин.

Лит.: Военный энциклопедический словарь. — М., 1983; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНО-СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМ. УРИЦКОГО НИЖНЕ-ВОЛЖСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА НКРФ СССР (г. Астрахань). Свою историю завод ведет с 1900 г., когда товарищество пароходства и торговли «Надежда» открыло в Астрахани мастерские по ремонту своего грузо-пассажирского флота. В 1908 г. они попали в аренду, а затем и в собственность товарищества «Русь». К 1912 г. мастерские представляли собой уже комплекс механического, кузнечного, столярного, малярного, электротехнического и котельного цехов. В 1917 г. их реорганизовали в ремонтные мастерские Районного управления водного транспорта, в 1919 г. передали Каспийской военной флотилии. После окончания Гражданской войны в России они перешли в ведомственную подчиненность Волжскому государственному речному пароходству, и в 1924 г. им присвоили имя Урицкого. В 1938 г. судоремонтные мастерские им. Урицкого Нижне-Волжского речного пароходства в Астрахани стали именоваться Астраханским судоремонтно-судостроительным заводом им. Урицкого, который с 1939 г. приступил к строительству пассажирских теплоходов на 250 мест с газогенераторными установками.

В 1940 г. среднесписочная численность рабочих завода составляла 330 чел., валовой продукции выпускалось на сумму 3476 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

С началом Великой Отечественной войны завод стал выпускать огнеметы, аэросани и саперное снаряжение. Сейнера и шхуны оснащались на предприятии боевыми средствами, в т. ч. зенитными орудиями. Шло оборудование судов средствами траления мин. Некоторые суда, построенные на заводе им. Урицкого, погибли в ходе Сталинградской битвы. Так, вместе с большинством своих экипажей в 1942 г. погибли паротеплоходы «Виктор Хользунов», «Иосиф Сталин», «Мартын Лядов», «10 лет Комсомольской правды» и «Коммунистка». В 1943 г. работники завода приняли участие в восстановлении НВРП.

Директором завода в период 1941—1943 гг. был Кутяшенко Василий Ильич.

Ист. и лит.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017; Материалы Астраханского государственного объединенного историко-архивного музея-заповедника.

СУДОРЕМОНТНЫЕ И СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НАРКОМАТА РЕЧНОГО ФЛОТА СССР В СТАЛИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. НКРФ СССР был образован 9 апреля 1939 г. при разделении Народного комиссариата водного транспорта СССР. Народный комиссар в годы Великой Отечественной войны —

Шашков Зосима Алексеевич (был наркомом с 9 апреля 1939 г. до 15 марта 1946 г.).

На территории Сталинградской области по р. Волга и р. Дон на 1 января 1941 г. находилось 9 основных и 10 подсобных и прочих предприятий НКРФ (включая предприятия, которые были непосредственно подчинены Нижне-Волжскому речному пароходству, пароходству «Волготанкер» и Доно-Кубанскому речному пароходству). Среднегодовое количество рабочих на всех этих предприятиях составляло 5061 чел., а валовой продукции за 1940 г. было произведено на сумму 47 100 тыс. руб. (в ценах 1940 г. без налога с оборота).

Основными предприятиями являлись: 1) Астраханский судоремонтный завод им. И. В. Сталина НКРФ — завод № 638 (в НКРФ до 13 сентября 1941 г.); 2) Астраханский судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого НВРП; 3) Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина пароходства «Волготанкер»; 4) Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала пароходства «Волготанкер»; 5) Астраханский судоремонтный завод им. Артема Сергеева НВРП; 6) Красноармейский судоремонтный завод НВРП (г. Сталинград); 7) Сталинградский судоремонтный завод НВРП (пос. Красная Слобода Сталинградской обл.); 8) судоремонтные мастерские ДКРП (х. Калач Сталинградской обл.); 9) судоремонтные мастерские НВРП во Владимировском затоне (с. Владимировка Астраханского округа Сталинградской обл.).

В годы Великой Отечественной войны заводы НКРФ, помимо судостроения и судоремонта, занимались и изготовлением продукции сугубо военного назначения. Так, Красноармейский судоремонтный завод НВРП осуществлял строительство малых боевых кораблей, производил детали к реактивным системам, понтоны для ВМФ и т. д. Сталинградский судоремонтный завод НВРП стал производить сборку корпусов реактивных снарядов и изготавливать для них детали.

Однако наиважнейшим производством оставался ремонт судов и особенно тех, которые работали на переправах в период Сталинградской битвы. Астраханский судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого НВРП выпускал различные предметы военного назначения, оснащал гражданские суда вооружением и устройствами для траления мин. Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина НКРФ и Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала НКРФ выпускали авиабомбы, мины, снаряды, гранаты, огнеметы и пр.

Лит.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923–1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЕ И СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НАРКОМАТОВ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР И ТАНКОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР В СТАЛИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. Народный комиссариат судостроительной промышленности СССР был образован 11 января 1939 г. Народный комиссар в годы Великой Отечественной войны — Носенко Иван Исидорович (с 17 мая 1940 г. до 15 марта 1946 г.).

На территории Сталинградской области в разное время находилось 2 крупных предприятия НКСП: 1) судоремонтный завод им. И. В. Сталина (завод № 638) в Астрахани, который 13 сентября 1941 г. перешел в распоряжение НКСП от Народного комиссариата речного флота; 2) судостроительный завод № 264 (завод «Судоверфь») в Сталинграде, который в сентябре 1941 г.

перешел в распоряжение Народного комиссариата танковой промышленности от НКСП.

Народный комиссариат танковой промышленности СССР был образован 11 сентября 1941 г. Народные комиссары — Мальшев Вячеслав Александрович (с 11 сентября 1941 г. до 14 июля 1942 г. и с 28 июня 1943 г. до 14 октября 1945 г.) и Зальцман Исаак Моисеевич (с 14 июля 1942 г. до 28 июня 1943 г.).

В годы Великой Отечественной войны Астраханский судоремонтный завод им. И. В. Сталина (завод № 638) и Сталинградский судостроительный завод № 264 (завод «Судоверфь») помимо судостроения и судоремонта занимались изготовлением другой продукции сугубо военного назначения. Так, завод им. И. В. Сталина оборудовал плавучие батареи, производил снаряды большого калибра, бомбы, корпуса гранат, ножи-клинки, выпускал комплектующие детали для огнеметов и минометов и т. д. В свою очередь завод «Судоверфь» развернул крупное производство танков, авиабомб, бронекорпусов, бронеспинков и т. д.

Лит.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923–1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА МОРСКОГО ФЛОТА СССР В СТАЛИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. Народный комиссариат морского флота СССР был образован 9 апреля 1939 г. при разделении Народного комиссариата водного транспорта СССР. Народные комиссары в годы Великой Отечественной войны — Дукельский Семен Семенович (с 9 апреля 1939 г. до 8 февраля 1942 г.) и Ширшов Петр Петрович (с 8 февраля 1942 г. до 15 марта 1946 г.).

На территории Сталинградской области на 1 января 1941 г. находилось 3 основных и 1 подсобное предприятие НКМФ. Среднегодовое количество рабочих на всех этих предприятиях составляло 1707 чел., а валовой продукции за 1940 г. было произведено на сумму 18 745 тыс. руб. (в ценах 1940 г. без налога с оборота). Основными предприятиями являлись астраханские заводы и верфи: 1) судоремонтный завод им. К. Маркса пароходства «Рейдтанкер» НКМФ; 2) судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции пароходства «Рейдтанкер» НКМФ; 3) судостроительная верфь пароходства «Рейдтанкер». К подсобным предприятиям относились мастерские «Рейдтехфлота».

В годы Великой Отечественной войны заводы НКМФ, помимо судоремонта, занимались и изготовлением продукции сугубо военного назначения. Так, судоремонтный завод им. К. Маркса и судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции в Астрахани производили авиабомбы, мины, снаряды и аэросани. Для строительства оборонительных сооружений вокруг Астрахани они изготавливали топоры, чугунные печи и т. д. В свою очередь судостроительная верфь пароходства «Рейдтанкер» начала выпускать наплавные легкие парки для обустройства переправ, патроны, инвентарь для строительства Астраханского оборонительного рубежа, она участвовала в изготовлении аэросаней, в строительстве городского командного пункта и т. д.

Ист.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923–1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. АРТЕМА СЕРГЕЕВА НИЖНЕ-ВОЛЖСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА НКРФ СССР (г. Астрахань). Судоремонтные

мастерские до 1917 г. принадлежали обществу «Ваканта» Волжско-Камского нефтяного товарищества и первоначально эксплуатировались в качестве склада нефтехранилища. В 1917–1929 гг. мастерские, оставаясь складом, уже производили ремонт нефтеналивных барж. В 1930 г. они были переданы Астраханскому судоремонтному заводу им. X годовщины Октябрьской революции и использовались как вспомогательный цех.

В 1931 г. мастерские были переданы в ведение Народного комиссариата водного транспорта СССР и стали функционировать как база по ремонту самоходного флота, получив наименование «Судоремонтные мастерские им. Артема Сергеева». С 1940 г. мастерские (второе название — судоремонтный завод им. Артема Сергеева) были переданы в ведение Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ. В 1940 г. среднесписочное количество рабочих на предприятии составляло 260 чел., а валовой продукции было произведено на сумму 807 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

В годы Великой Отечественной войны судоремонтный завод им. Артема Сергеева осуществлял строительство паромов для обеспечения работы переправ и освоил производство противотанковых и противопехотных мин.

Директор завода — Пискунов.

Лит.: Материалы ООО «Галактика» (г. Астрахань); Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. X ГОДОВЩИНЫ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ ПАРОВОДСТВА «РЕЙДТАНКЕР» НКМФ СССР (г. Астрахань). Как судоремонтный завод предприятие функционировало с 3 ноября 1927 г. С апреля 1939 г. завод был прикреплен к пароходству «Рейдтанкер» и перешел в подчинение НКМФ.

На 1 января 1941 г. среднесписочное количество рабочих на предприятии составляло 958 чел., а валовой продукции было произведено на сумму 10 571 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

В годы Великой Отечественной войны завод приступил к производству корпусов мин для 50-мм минометов. Предприятие изготавливало топоры и другой инвентарь для строительства Астраханского оборонительного рубежа, переоборудовало деревянные баржи под устройство паромной переправы, принимало участие в выпуске аэросаней.

В 1942 г. завод передал здание своей школы под размещение в нем госпиталя. В сентябре 1942 г. Астраханский городской комитет обороны рассматривал вопрос об эвакуации предприятия из Астрахани. В 1943 г. завод помогал в строительстве городского КП и укрытий для МПВО, а также выполнял заказы Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии по переоборудованию судов под тральщики и ремонту трал-плотиков.

В ночь с 26 на 27 июня 1943 г. предприятие стало одним из объектов массированного налета вражеской авиации (см. *Бомбардировки Астрахани*).

С сентября 1941 г. по март 1943 г. директором завода был Цибузгин Григорий Иванович.

Лит.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. И. В. СТАЛИНА (ЗАВОД № 638) НКРФ СССР, НКСП СССР (г. Астрахань). Это был один из крупнейших в стране заводов

по ремонту речных судов. Он был сдан в эксплуатацию в 1930 г., а в 1931 г. заработал на полную мощность. В сооружение предприятия было вложено 12 млн руб. Первоначально основным видом его деятельности был ремонт судов. С 1936 г. параллельно с ремонтом началось и строительство речных судов.

К 1941 г. среднесписочное количество рабочих на заводе составляло 1084 чел., а валовой продукции в 1940 г. было выпущено на сумму 5031 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

С началом войны стали происходить изменения. В соответствии с постановлением ГКО № 473сс от 13 августа 1941 г. Астраханский судоремонтный завод им. И. В. Сталина НКРФ СССР с 13 сентября 1941 г. перешел в распоряжение Народного комиссариата судостроительной промышленности, а в октябре ему был присвоен № 638. В том же году на площади завода № 638 частично эвакуировались 4 завода НКСП: № 189 (Балтийский завод им. С. Орджоникидзе, г. Ленинград), № 194 (судостроительный завод им. А. Марти, г. Ленинград), № 198 (Николаевский государственный завод им. товарища А. Марти, г. Николаев), № 200 (завод им. «б1», г. Николаев).

В 1942 г. завод № 638 был частично эвакуирован на заводы НКСП: № 344 (судостроительный завод, г. Пермь), № 639 (Тюменская судостроительная верфь, г. Тюмень), № 199 (Амурский судостроительный завод им. Ленинского комсомола, г. Комсомольск-на-Амуре), № 369 (Сретенская верфь, пос. Кокуй Читинской области), № 640 (Сосновская судостроительная верфь, г. Сосновка Кировской области). В 1942 г. завод № 638 в Астрахани восстанавливал морские танкеры и речные баржи. Тогда же под руководством инженера Я. И. Купенского из КБ завода № 198 (Николаевский государственный завод им. товарища А. Марти) там был спроектирован и построен 2-корпусной паром для переправы через Волгу. В Баку у предприятия имелась сдаточная база.

Для нужд фронта завод им. И. В. Сталина выпускал: подводные лодки, бронекатера, плавучие батареи, снаряды большого калибра, зажигательные авиабомбы ЗАБ-50, баллоны и трубы для фугасных огнеметов ФОГ-1, стволы и казенники для 82-мм миномета, корпуса гранат Ф-1 («лимонка»), ножи-клинки. В 1942 г. завод имел задание на изготовление и оборудование 26 походных ремонтных мастерских для 28-й армии. Кроме этого, завод производил средний и текущий ремонт кораблей Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии, осуществлял ремонт 76-мм орудий.

Директором завода в период 1942–1943 гг. являлся Я. С. Сатановский.

Лит.: Тихонов С. Г. Оборонные предприятия СССР и России. Т. 1 и Т. 2. — М., 2010; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. К. МАРКСА ПАРОВОДСТВА «РЕЙДТАНКЕР» НКМФ СССР (г. Астрахань). Как судоремонтный завод предприятие функционировало с 1926 г. на основании Устава морского флота. С апреля 1939 г. завод был прикреплен к пароходству «Рейдтанкер» и перешел в подчинение НКМФ.

На 1 января 1941 г. среднесписочное количество рабочих на предприятии составляло 616 чел., а валовой продукции было произведено на сумму 6 473 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

В годы Великой Отечественной войны завод приступил к производству фугасных авиационных бомб весом 50 и 100 кг. (ФАБ-50 и ФАБ-100), а также ручных гранат Ф-1 («лимонка»). Предприятие изготавливало топоры и другой инвентарь для строительства Астраханского

оборонительного рубежа, принимало участие в выпуске аэросаней и средств светомаскировки, устанавливало крепления на сейнерах для установки на них пулеметов и пушек, осуществляло производство приборов и инструментов для оружейных и артиллерийских мастерских, вырабатывало гвозди для обеспечения производства инвентаря для госпиталей.

В конце августа 1942 г. в целях противоминной обороны Волги у Астрахани завод приступил к переоборудованию сейнеров под станцию безобмоточного размагничивания кораблей и под станцию-буксировщик электромагнитного трал-плотика, а в начале ноября 1942 г. он начал изготовление тракторных саней в соответствии с заданием Сталинградского обкома ВКП(б). Предприятие помогало в строительстве городского КП. В силу отсутствия в тот момент в распоряжении Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии ремонтных баз и средств на судоремонтный завод им. К. Маркса была возложена обязанность по среднему и текущему ремонту бронекатеров и тральщиков КВФ.

В период 1942–1943 гг. директорами Астраханского судоремонтного завода им. К. Маркса были: Фомин, Гольденберг и Дергачев.

Лит.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД КРАСНОАРМЕЙСКИЙ НИЖНЕ-ВОЛЖСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА НКРФ СССР (г. Сталинград). Первоначально возник в 1931 г. как отстойный пункт Сталинградского судоремонтного завода в Сарептском затоне в южной части Сталинграда. В его функции входили отстой и мелкий ремонт судов. Основным цехом являлась кузница, где в зимний период производился ремонт деревянных барж. Приказом Наркомата водного транспорта СССР от 16 декабря 1937 г. Красноармейский отстойный пункт Сталинградского судоремзавода был выделен в самостоятельное предприятие — Красноармейские судоремонтные мастерские. Они находились в подчинении Нижне-Волжского речного пароходства. Первым их директором стал Н. М. Шардубин. В 1938 г. на левом берегу Сарептского завода началось строительство цехов. Первыми вступили в строй лесопилка и линия электропередач через затон.

В начале Великой Отечественной войны — в августе 1941 г. — на площадях Красноармейских судоремонтных мастерских НВРП разместились эвакуированный Гомельский судоремонтный завод, Красноармейские судоремонтные мастерские стали именоваться Красноармейским судоремонтным заводом Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ.

13 августа 1941 г. Государственный Комитет Обороны издал постановление № 473 сс «О программе строительства малых боевых кораблей для Военно-Морского Флота», согласно которому завод должен был построить 8 малых бронекатеров. Суть постановления была доведена до руководства предприятия приказом наркома речного флота З. А. Шашкова. Для осуществления этой задачи строились новые цеха, завозилось дополнительное оборудование, увеличивался контингент рабочих и ИТР. По постановлениям Сталинградского городского комитета обороны завод производил детали для систем Бр-36 и Б-71, осуществлял обработку детали № 4 (крышка сопла) к реактивным снарядам М-8, выпускал огнеметы ФОГ, строил понтоны для ВМФ.

В 1942 г. предприятие стало ремонтной базой для кораблей Волжской военной флотилии. Одновременно завод делал бронированные рубки для кораблей ВВФ,

основания для орудийных лафетов и т. д. При этом предприятие продолжало свое довоенное производство, осуществляя строительство 150-тонных сухогрузных деревянных барж и ремонт судов.

В период 1941–1943 гг. директорами Красноармейского судоремонтного завода были: Сурыгин Федор Федорович (до января 1942 г.), Маргулец Иосиф Юдович (январь 1942 г. — июль 1943 г.) и Платунов Михаил Данилович (с июля 1943 г.).

Ист. и лит.: Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны (1941–1942): документы и материалы. — Волгоград, 2010; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД СТАЛИНГРАДСКИЙ НИЖНЕ-ВОЛЖСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА НКРФ СССР (пос. Красная Слобода Сталинградской области). Завод располагался в пос. Красная Слобода (на левом берегу Волги напротив Сталинграда), действовал с 1930-х гг. и находился в ведении Нижне-Волжского речного пароходства.

К 1941 г. количество рабочих на предприятии составляло 589 чел., а валовой продукции за 1940 г. было выпущено на сумму 4 591 тыс. руб. Основным производством являлся ремонт судов по заказам НВРП.

В начале Великой Отечественной войны объемы судоремонта резко сократились. На основании решения ГКО № 838сс от 26 октября 1941 г. об организации производства снарядов для реактивной установки М-8 Сталинградский городской комитет обороны своим постановлением № 62 от 10 ноября 1941 г. определил Сталинградский судоремонтный завод головным заводом по сборке корпусов реактивных снарядов для установок М-8. Также предприятие стало производить механическую обработку деталей для этих снарядов: детали № 4 (крышка сопла), детали № 7 (камера) и детали № 12 (прокладка асбестовая). Кроме того, завод стал изготавливать бронеколпаки для огневых точек и сошки для пулеметов. В 1942 г. наиважнейшим производством снова стал ремонт судов, а также их перевод на жидкое топливо.

В период Сталинградской битвы предприятие стало единственной ремонтной базой флота, работавшего на сталинградских переправах. Коллектив завода отремонтировал более 130 судов, поврежденных немецкой авиацией и артобстрелом. Ремонтники — работники технического отдела, котельщики, судоподъемщики — работали на каждой переправе. Заводом была оказана техническая помощь 26 воинским соединениям по ремонту военной техники.

Завод сам подвергался жестоким бомбардировкам и обстрелам противника. В ходе Сталинградской битвы его основные цеха были разрушены. Оставшееся оборудование было передислоцировано в прифронтовой колхоз им. Фрунзе, на территорию старого фруктового сада за 12 км от затона. Там завод разместился под землей в специально оборудованных блиндажах и землянках, продолжая выполнять возложенные на него задания.

После Сталинградской битвы на предприятии было организовано изготовление запчастей для сельхозмашин. Напряженно трудился коллектив предприятия в период восстановления флота в 1943 г. Вместе с судовыми командами он ввел в строй 200 судов.

За участие в битве на Волге труженики Сталинградского судоремонтного завода НВРП неоднократно были отмечены правительственными наградами. Так, в сентябре 1942 г. ордена Красного Знамени был удостоен парторг ЦК ВКП(б) на заводе А. И. Чекуш-

кин, а медалями «За боевые заслуги» — столяр Я. П. Спирченко, начальник слесарного цеха Н. Т. Суворов, плотник А. Г. Ушанов, котельщик А. Н. Фирсов; в декабре 1942 г. медалями «За боевые заслуги» — котельщик П. С. Треножкин и начальник судоподъемного цеха М. М. Шарипов; в сентябре 1943 г. орденами Красной Звезды — начальник котельного цеха Н. С. Власов, директор завода Н. П. Заславский и главный инженер Б. Н. Ройтер, орденами «Знак почета» — мастер цеха В. П. Гончаров и токарь М. А. Суворов, медалями «За боевые заслуги» — модельщик А. В. Глазунов, плотник А. Я. Паничкин и др.

В период 1941–1943 гг. директорами Сталинградского судоремонтного завода являлись: Заславский Натан Петрович (до июня 1943 г.) и Казаков Сергей Иванович (с июня 1943 г.).

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Комаров Н. Я. Государственный Комитет Обороны постановляет...: Документы, воспоминания, комментарии. — М., 1990; Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны (1941–1942): документы и материалы. — Волгоград, 2010; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ВЕРФЬ ИМ. С. М. КИРОВА НКРП СССР (г. Астрахань). Судостроительная верфь им. С. М. Кирова вела свою историю от созданной в 1880 г. механической мастерской предприятия купца Сапожникова, судоремонтных мастерских рыбопромышленника Беззубикова и судоремонтных мастерских АО «Океан». После Октябрьской революции эти 3 предприятия были национализированы и объединены в судоремонтные мастерские № 2/3 «Область рыбы». Из этих мастерских в 1925 г. был создан судоремонтный завод им. Ф. Энгельса. В 1934 г. завод им. Ф. Энгельса был реконструирован и превратился в крупное судоремонтное предприятие, в составе которого уже были: механизированный слип для подъема судов, литейный цех, кузнечный цех, корпусный и механический цеха. В 1936 г. к ним добавился еще один слип. Одновременно с реконструкцией завода им. Ф. Энгельса на соседней с ним территории была построена новая верфь для строительства деревянных судов, имевшая в своей структуре лесопильный и деревообрабатывающий цеха. В 1937 г. завод и новая верфь деревянного судостроения объединились в одно предприятие — судостроительную верфь им. С. М. Кирова. В ее состав (до января 1940 г.) вошел также моторостроительный завод «Рыбосудомотор» НКРП, который стал моторостроительным цехом новой верфи. Так судостроительная верфь им. С. М. Кирова превратилась в основную судоремонтную и судостроительную базу рыбопромышленного флота Волжско-Каспийского бассейна. Она занималась постройкой деревянных судов с двигателем «Боллиндер» мощностью 35 л. с. собственного производства, а также несамостоятельных деревянных судов. Помимо деревянного судостроения, верфь занялась восстановительным ремонтом и модернизацией крупного буксирного рыбопромышленного флота Волго-Каспийского промыслового района. В 1940 г. верфь приступила к массовому производству сварных якорных цепей для рыбной промышленности СССР.

К 1941 г. среднесписочное количество рабочих на верфи составляло 1739 чел. Валовая продукция за 1940 г. в отпускных ценах без налога с оборота оценивалась в 20 244 тыс. руб.

С началом Великой Отечественной войны верфь стала выполнять заказы для обеспечения фронта и тыла. Для фронта выпускались минометы, редукторы для ранцевых огнеметов РОКС-2, корпуса ручных гранат Ф-1

(«лимонка»), аэросани, запасные части для танков, автомашин и тракторов и т. д. Верфь осуществляла также ремонт 45-мм пушек и автомобилей, мобилизованных для РККА. Для строительства оборонительных сооружений вокруг Астрахани изготавливались топоры и чугунные печи. Для газобезопасности и командного пункта — двери, вентиляторы, фильтры и пр. Для госпиталей — топчаны, табуретки, обеденные столы, шкафы и прикроватные тумбочки.

В 1942 г. с приближением фронта к Волге на предприятие была возложена обязанность по выполнению заказов Каспийской и Волжской военных флотилий. Она стала перевооружать суда для борьбы с германской авиацией и войсками, переоборудовать плавсредства под тральщики и изготавливать средства траления. Например, в 1942 г. предприятие переоборудовало сейнер под станцию-буксировщик электромагнитного трал-плотика. Начиная с августа 1942 г. верфь осуществляла средний и текущий ремонт военных кораблей, участвовала в программе строительства малых кораблей ВМФ (морских охотников МО-IV и тральщиков). Военные заказы систематически перевыполнялись, за что ГКО в своих постановлениях дважды отмечал ее работу по военному судостроению и судоремонту.

Всего с 1 августа 1942 г. верфь им. С. М. Кирова построила, переоборудовала и произвела ремонт 212 ед. военного и гражданского флота. В 1943 г. предприятие активно участвовало в обеспечении нефтеперевозок по Волге. За 8 месяцев года оно отремонтировало и переоборудовало 162 судна, причем годовой план военного судоремонта уже к сентябрю 1943 г. был выполнен на 174,1%. По мнению командующего КВФ Ф. С. Седелникова, верфь им. С. М. Кирова сыграла решающую роль в обеспечении бесперебойных перевозок нефти и нефтепродуктов по Волжской водной магистрали.

В самый трудный период войны, в 1941–1942 гг., директором верфи им. С. М. Кирова являлся Гайдуков Андрей Сергеевич.

Лит.: Астраханская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: Сборник документов и материалов. — Астрахань, 2010; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. III ИНТЕРНАЦИОНАЛА ПАРОХОДСТВА «ВОЛГОТАНКЕР» НКРФ СССР (г. Астрахань). Судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала вел свою историю с 1893 г., когда в южной части Астрахани Восточным обществом товарных складов (ВОТС) были открыты судоремонтные мастерские. В 1914 г. произошло слияние ВОТС и АО «Кама» Управления нефтяного флота. Мастерские ВОТС стали именоваться судоремонтными мастерскими пароходства «Кама» Управления нефтяного флота. До Октябрьской революции 1917 г. мастерские производили ремонт частного пассажирского и нефтеналивного флота.

В 1918 г. мастерские получили новое наименование — мастерские по ремонту парового флота и барж. В 1919 г. эти мастерские, как и общество «Кама» были национализированы и переданы в ведение районного управления водного транспорта. Тогда же мастерские стали именоваться судоремонтными мастерскими им. III Интернационала, а в январе 1924 г. были преобразованы в судоремонтный завод им. III Интернационала. С 1924 и до 1930 г. завод находился в подчинении Волжского государственного речного пароходства, с 1930 г. — перешел в ведение Астраханского районного управления речного транспорта, а с 1934 г. — в ведение Нижне-

Волжского речного пароходства. В период 1930-х гг. завод был в значительной мере расширен и модернизирован: реконструкции подверглись механический, кузнечно-котельный, медно-трубный и др. цеха. Началось строительство слипа для ремонта подводной части судов и нефтеналивных барж грузоподъемностью до 12 тыс. т, длиной — до 172 м, шириной — до 24 м. Первой на слип в августе 1934 г. была поднята баржа «Иргиз» грузоподъемностью 10 400 т.

В 1938 г. Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала был передан в ведение пароходства «Волготанкер». В 1940 г. среднесписочное количество рабочих на заводе составляло 1071 чел., а валовой продукции было произведено на сумму 10 805 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

С началом Великой Отечественной войны, помимо сложного и срочного ремонта нефтеналивного флота, а также строительства 400-тонных наливных барж, завод приступил и к производству сугубо военной продукции: авиабомб, мин, снарядов, гранат, ранцевых огнеметов РОКС-2. Кроме того, для строительства и оборудования Астраханского оборонительного рубежа изготавливались топоры, чугунные печи и печные трубы. Завод переоборудовал деревянные баржи для нужд железнодорожной переправы и устройства паромов, ремонтировал пароход «Коминтерн» для вывоза высокооктанового авиабензина с Каспия на станцию Бузан Астраханского округа, по заданию Сталинградского обкома ВКП(б) изготавливал тракторные сани. В целях противозащитной и противохимической обороны г. Астрахань на предприятии была создана санитарная лаборатория по индикации отравляющих веществ, им сооружались укрытия от налетов авиации.

В момент угрозы захвата Астрахани, в сентябре 1942 г. постановлением Астраханского городского комитета обороны было решено частично (на 70%) эвакуировать оборудование и рабочих завода в Гурьев. В 1943 г. завод получил заказы от Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии на переоборудование судов под тральщики и ремонт трал-плотиков.

В период 1942—1943 гг. завод подвергался бомбардировкам авиацией противника (см. *Бомбардировки Астрахани*). Так, немецкая авиация бомбила предприятие вечером 9 сентября 1942 г. и в ночь на 27 июня 1943 г. Осенью 1943 г. на заводе был организован аварийно-восстановительный отряд МПВО.

В период Великой Отечественной войны (до июня 1944 г.) директором завода был Ермолаев Александр Никифорович.

Ист. и лит.: Историческая справка к фонду Р-487 ГААО; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. В. И. ЛЕНИНА ПАРХОДСТВА «ВОЛГОТАНКЕР» НКРФ СССР (г. Астрахань). Свою историю завод вел с 1880—1881 гг., когда товарищество нефтяного производства «Братья Нобель» арендовало на правом берегу Волги земли, принадлежавшие Казачьей станице, построило там пристань и мастерские для ремонта нефтешлюзов. Позже эти судоремонтные мастерские были расширены и стали именоваться механическим заводом товарищества «Братья Нобель». В 1918 г. предприятие национализировали. В 1919 г. завод стал базой Каспийской военной флотилии и занялся переоборудованием

пароходов и барж в военные корабли, а также ремонтом миноносцев и производством оружия. В 1920 г. предприятие перешло в другое ведение и приступило к ремонту нефтешлюзов. С 1 июля 1923 г. предприятие стали именовать судоремонтным заводом им. В. И. Ленина. С апреля 1938 г. завод находился в ведении Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер» НКРФ, осуществляя ремонт самоходных судов и нефтеналивных барж.

К 1941 г. среднесписочное количество рабочих на заводе составляло 876 чел., а валовой продукции в 1940 г. было выпущено на сумму 5055 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота).

С началом Великой Отечественной войны завод освоил военное производство и стал выпускать авиабомбы, мины, снаряды, гранаты, ранцевые огнеметы РОКС-2, редукторы для РОКС-2, детали к 82-мм миномету и т. д. Помимо этого, завод занимался своим основным довоенным производством, продолжая осуществлять ремонт нефтеналивного флота.

Осенью 1942 г. начались массированные бомбардировки Астрахани. 9 сентября под удар попал завод им. В. И. Ленина. Огонь перекинулся на заводской поселок и производственные цеха предприятия. В результате в поселке завода было уничтожено 48 жилых домов, больница, клуб и школа. Более сотни семей рабочих и служащих предприятия остались без крова, одежды и имущества. На территории самого завода были разрушены здания механического, кузнечного и слесарного цехов, силовой станции, котельной и эксплуатационного участка. Оборудование предприятия вместе с рабочими частично было эвакуировано через Северный Каспий в Гурьев. Астраханцы успешно работали вместе с судоремонтниками и плавсоставом Уральского пароходства, создавая, по сути, в Гурьеве новый завод для ремонта судов «Волготанкера».

Директором завода с 1940 г. по июнь 1943 г. являлся Казаков Сергей Иванович.

Ист. и лит.: Историческая справка к фонду Р-3860 ГААО; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939—1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД № 264 («СУДОВЕРФЬ») НКСП СССР, НКТП СССР (г. Сталинград). Сталинградская судовой верфь считалась одной из ударных строек первой пятилетки. Она была введена в эксплуатацию 1 октября 1931 г. и первоначально находилась в ведении «Речсоюзверфи», расположившись в южной части Сталинграда. В 1932 г. на предприятии началось внедрение электросварки, открыт электросварочный цех. В 1935 г. на воду было спущено первое судно — металлическая наливная баржа «Нева». В 1939 г. на судовой верфи были открыты прессовый и сборочный цеха, а также корпусно-сварочный цех, было организовано крупное производство сварных барж. В том же году предприятие перешло в ведение Народного комиссариата судостроительной промышленности СССР, получив литерный № 264.

В 1940 г. среднесписочное количество рабочих на предприятии составляло 2141 чел., а валовой продукции было произведено на сумму 52 152 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота). Ежегодно завод стал производить до 90 речных барж и буксирных пароходов. В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 15 декабря 1940 г. и приказом Народного комиссариата авиационной промышленности от 17 декабря 1940 г. завод № 264 развернул производство бронекорпусов для штурмовиков Ил-2.

С мая 1941 г. началось также производство корпусов и башен танков Т-34 для Сталинградского тракторного завода. Постановлением СНК от 5 мая 1941 г. предприятию был утвержден «танковый» план — выпустить 450 корпусов и башен Т-34 до конца 1941 г.

С началом войны оборонное производство завода резко увеличилось. Когда 11 сентября 1941 г. был создан Народный комиссариат танковой промышленности СССР, то предприятие перешло в его ведение. В августе-сентябре 1941 г. на завод № 264 прибыли эвакуированные рабочие и оборудование с предприятий Ленинграда (судоостроительный завод № 190 им. А. А. Жданова), Харькова (Харьковский тракторный завод), Николаева и Мариуполя. Благодаря поступившему оборудованию и притоку квалифицированных кадров, завод либо начал, либо резко увеличил производство: 1) зажигательных авиабомб ЗАБ-2,5; 2) танков Т-60; 3) бронекорпусов танков Т-34; 4) бронекорпусов штурмовиков Ил-2; 5) бронеспинок других типов самолетов и т. д. Помимо этой продукции, предприятие исполняло и другие заказы для фронта, осуществляя выпуск: 1) транспортеров; 2) катеров и барж; 3) противотанковых ежей и т. д. Кроме того, по распоряжению ГКО № 901 от 15 ноября 1941 г. завод «Судоверфь» передал часть своих станков заводу № 221 («Баррикады») для увеличения там производства артиллерии и минометов.

4 августа 1942 г., уже в период Сталинградской битвы, бюро Сталинградского обкома ВКП(б) приняло план строительства на заводе № 264 боевых кораблей, подводных лодок, бронекатеров и барж. Чуть позже, 22 августа 1942 г., первый секретарь обкома А. С. Чуянов был назначен уполномоченным ГКО по производству корпусов танков на заводе № 264. Однако враг уже вел ожесточенные бомбардировки Сталинграда и стремительно входил в некоторые районы города. Уже к августу 1942 г. производство танков Т-60 было эвакуировано на завод № 77 в Барнауле, а в октябре начался демонтаж оборудования предприятия и вывоз его в Гурьев и Омск. Тем не менее оно было эвакуировано лишь частично. Оставшиеся рабочие завода продолжали производство для нужд фронта. В цехах предприятия были сформированы спецгруппы, получившие задание взорвать все оборудование завода по получении соответствующего приказа. Такой приказ не был отдан. Завод пострадал от боевых действий гораздо в меньшей степени, чем предприятия в центральной и северной части города. В связи с тем что немецкое командование планировало использовать южную часть Сталинграда для расквартирования солдат вермахта на зиму 1942/43 г., этот район не подвергался массированным бомбардировкам. На территорию «Судоверфи» упало лишь несколько бомб.

После окончания битвы за Сталинград, 22 апреля 1943 г. ГКО принял постановление «О восстановлении СТЗ и завода № 264 НКТП». Завод осуществлял ремонт боевой техники (в т. ч. — трофейной), а также освоил производство 120-мм мин.

В период 1941–1943 гг. директорами завода № 264 («Судоверфь») были: Панин Александр Павлович (до февраля 1942 г.), Кордунер Лазарь Исаакович (с февраля 1942 г.), Суворов Геннадий Михайлович (с августа 1942 г.), Гармашев Александр Фомич (с января 1943 г.), Лебедев Александр Иванович (с 1943 г.).

Лит.: Тихонов С. Г. Оборонные предприятия СССР и России. В 2 т. — М., 2010; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2: Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. — Волгоград, 2017.

СУЛТАНОВ Симеон Матвеевич, родился в 1894 г. в г. Астрахань, механик теплохода «Волгострой» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном

транспорте начал в 1910 г. Участник Гражданской войны. В 1918–1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В межнавигационный период зимой 1942/43 г. механик Султанов организовал ремонт судна своими силами. В начале навигации 1943 г. теплоход «Волгострой» совершил рейс по маршруту Астрахань — Саратов, буксируя баржи с грузом нефтепродуктов в количестве 15 тыс. т. Машины, механизмы и котлы парохода работали четко. Несмотря на трудные условия плавания и большие габариты веза, груз был доставлен в пункт назначения в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

СУТЫРИН Иван Сергеевич, родился в 1897 г., капитан-наставник Нижне-Волжского речного пароходства, с февраля 1942 г. по 1944 г. — начальник пристани



Сталинградского местного флота НВРП. Член ВКП(б). Участник Гражданской войны. Служил на вооруженном пароходе «Революция».

Принимал активное участие в Сталинградской битве. Как волжский капитан И. С. Сутырин являлся одним из инициаторов организации безостановочного движения нефтекаранавов по Волге.

23 августа 1942 г. И. С. Сутырин был контужен и получил осколочное ранение при массированной бомбардировке Сталинграда.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. 8 сентября 1942 г. под бомбами противника он по своей инициативе перевел баржу № 1002 с нефтью в Сталинградский затон и замаскировал ее. Этим самым было обеспечено снабжение топливом флота, занятого на переправах, и кораблей ВВФ.

22 сентября 1942 г. И. С. Сутырин, действуя по заданию командующего ВВФ, вывел из-под ураганного артиллерийского и минометного обстрела весь флот из Сталинградского затона на р. Куропатка и замаскировал его. Действуя по заданию командования 62-й армии, капитан-наставник Сутырин в трудных условиях совершил проводку баржи с взрывчатыми веществами со Сталинградского рейда на р. Ахтуба.

Как начальник пристани Сталинградского местного флота НВРП И. С. Сутырин всегда обеспечивал выполнение всех заданий по перевозкам важнейших оборонных и народно-хозяйственных грузов, был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22.

Т

ТАЖУРИЗИН Анвер Тажуризович, родился в 1909 г. в д. Красная Горка Симбирской губернии, член ВКП(б), инструктор политотдела Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. А. Т. Тажуризин с 23 августа работал на переправах, обеспечивая проведение партийно-политической работы среди речников. 24 августа в Сталинграде в результате вражеской бомбардировки, а также в результате паникерства и растерянности некоторых работников узла связи пароходства перестала работать телефонная и телеграфная связь. Начальствующий состав НВРП лишился возможности оперативно руководить движением флота, работой порта и других объектов. На узел отправился А. Т. Тажуризин, который добился быстрого восстановления связи. Позже он организовал эвакуацию из горящего здания оборудования узла на левый берег Волги. Таким же образом им была обеспечена эвакуация оборудования типографии пароходства, чем была ликвидирована угроза его захвата противником.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

ТАНЦИРЕВ Алексей Николаевич, родился в 1908 г., инженер-капитан 3-го ранга, старший инженер Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1929 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1943 г. А. Н. Танцирев постоянно находился на объектах и руководил судоподъемными работами. Под его непосредственным руководством были подняты баржа «Армения» (потоплена 29 июля 1942 г. у Каменного Яра), нефтеналивная баржа «Тавда» (потоплена 26 июля 1942 г. у Саралевского острова), сухогрузные баржи № 120 и 863 и ряд других объектов. Помимо руководства судоподъемными работами, А. Н. Танцирев занимался также разработкой проектов судоподъема, организацией аварийно-спасательной службы в подразделениях РАСО и т. д.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ТАРАНОВ Александр Иванович, родился в 1914 г., лейтенант, командир бронекатера № 308 Северной группы бронекатеров Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период Сталинградской битвы, с

2 сентября по 2 октября 1942 г., бронекатер под командованием лейтенанта Таранова уничтожил 1 минометную батарею, 4 пулеметные точки и 3 дзота противника. С 17 октября по 29 октября 1942 г. БК-308 уничтожил огнем своей артиллерии 4 немецких танка, 2 орудия, 1 автомашину и до 2 взводов пехоты противника.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ТАРШИН Сергей Григорьевич, родился в 1913 г., капитан-лейтенант, командир-оператор оперативного отдела штаба Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1934 г.

Приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. С. Г. Таршин в качестве командира противотанкового дивизиона первоначально отличился еще в битве под Москвой. В кампанию 1943 г. он уже служил в качестве офицера-оператора и офицера по контролю при командующем ВВФ. Его смелые действия и инициатива способствовали успешному выполнению боевых задач.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

«ТАТАРИЯ», грузовой теплоход (самоходная баржа) Камского речного пароходства (КРП). Год постройки: 1932 г. Технические характеристики: грузоподъем-



ность – 2150 т; длина – 104,25 м; ширина – 15,00 м; осадка в грузу – 2,52 м; силовая установка мощностью 710 л. с.

Судно участвовало в Сталинградской битве, осуществляя транспортную работу в районе Камышин – Сталинград – Владимировка. Капитан – В. И. Цыбин, механик – А. С. Лихачев.

4 августа 1942 г. теплоход подорвался на mine в районе с. Солодники и затонул. На его борту было около 2500 военнотружущих, большинство из них погибло. Вместе с капитаном В. И. Цыбиным погибли члены экипажа: масленщик А. П. Балабанов; лоцман И. С. Большаков; матрос В. И. Козлов; матрос Р. И. Козлова; матрос Ф. И. Козлова; 3-й помощник механика Ф. И. Кузьмин; матрос У. Г. Лагузина; матрос А. Я. Лашманова; механик А. С. Лихачев; боцман К. А. Мурашев; матрос А. А. Мурашева; матрос М. Я. Филин; матрос М. А. Чадина; лоцман П. И. Чулков; 1-й штурман Г. Ф. Шаров.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: В 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). – Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне, 1940–1945 гг. – Saarbrücken, 2011.

«ТБИЛИСИ», буксирный пароход пароходства «Волготанкер». Судно 1909 г. постройки. Силовая установка мощностью 500 л. с.

В 1942 г. судно принимало участие в Сталинградской битве, осуществляя транспортную работу в районе Камышин – Сталинград – Владимировка. Капитан – Н. П. Галкин, механик – А. А. Битюков. 13 августа 1942 г. пароход наскочил на вражескую мину в районе

Саралевской воложки у с. Солодники и затонул на глубине 6 м. Вместе с капитаном Н. П. Галкиным погибли члены экипажа: механик А. А. Битюков; матрос Большакова; масленщик А. И. Горбачев; 1-й помощник механика Г. И. Елисеев; кочегар И. Коновалов; кочегар Е. Кузнецов; матрос Мусынина; 2-й штурман И. Д. Мясников; 1-й штурман Н. С. Павлищев; матрос Павлищева; матрос А. Ржанова; кочегар А. А. Трубицын; 3-й штурман И. Н. Федышин; рулевой Н. Г. Храмов; рулевой Ф. Ф. Шлыков.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти. В 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

ТВЕРСКОЙ Арон Мордух-Сруевич, родился в 1903 г. в г. Чернобыль Радомысльского уезда Киевской губернии, политрук, заместитель командира канонерской лодки «Киров» Волжской военной флотилии по политической части. Член ВКП(б).

Приказом командующего ВВФ № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период Сталинградской битвы канонерская лодка «Киров» при совместных действиях с канонерской лодкой «Федосеевко» нанесла большой урон противнику. Было уничтожено и рассеяно до 2 батальонов противника, 1 эскадрон конницы, уничтожена 1 минометная батарея и до 10 огневых пулеметных точек, подавлена 1 артиллерийская батарея, разбит 1 обоз с продовольствием и боеприпасами, уничтожено 4 автомашины с грузом.

27 июня 1943 г. старший лейтенант Тверской был награжден медалью «За оборону Сталинграда». До окончания Великой Отечественной войны А. М.-С. Тверской приказом командующего Азовской военной флотилией Черноморского флота № 016 от 24 марта 1944 г. был награжден вторым орденом Красной Звезды, а 20 сентября 1944 г. приказом командующего Дунайской военной флотилией Черноморского флота № 09 — орденом Отечественной войны II степени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 755, 744; Ф. 915. Оп. 11272 Д. 1.

ТЕЛЕПАЕВ Александр Николаевич, родился в 1922 г. в д. Алешково Кологривского уезда Костромской губернии, лейтенант, командир БЧ-2 канонерской лодки «Усыскин» Северной группы кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1939 г.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 54/Н от 22 октября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. В период Сталинградской битвы, 8 сентября 1942 г., лейтенанту Телепаеву было дано задание подавить батарею врага и сосредоточить огонь по скоплению автомашин и живой силе противника в районе пос. Рынок. Корректировочный пост лейтенант Телепаев выбрал на передовой 124-й стрелковой бригады. Оттуда он корректировал огонь артиллерии канлодки «Усыскин». Батарея противника была подавлена, до взвода пехоты и 3 автомашины уничтожены.

18 сентября с этого же КП А. Н. Телепаев управлял огнем по скоплению автомашин и танков противника в балке Сухая Мечетка. Было уничтожено 7 автомашин и 1 танк. Во время управления артиллерийским огнем лейтенант Телепаев получил ранение.

За участие в обороне города награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем он проходил службу в Краснознаменной Днепровской военной флотилии. За корректировку огня артиллерии при освобождении Пинска приказом командующего Краснознаменной Днепровской флотилией № 4 от 23 июля 1944 г. А. Н. Телепаев был награжден орденом Красного Знамени. Сразу же после окончания войны приказом командующего ДнВФ № 5 от 14 мая 1945 г. он был удостоен

ордена Отечественной войны I степени за участие в операции на Берлинском направлении.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 159; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 998, 1467.

ТЕРЕЗОВ Григорий Иванович, родился в 1910 г. в с. Орловка Сергиевского уезда Самарской губернии, лейтенант, командир аварийно-судоподъемной группы № 15 аварийно-судоподъемного отряда № 1 Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1942 г.

Приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1943 г. под руководством лейтенанта Терезова были произведены сложные работы по подъему 2 нефтемашин СТЗ и парохода «Дубовка» (потоплен 2 октября 1942 г. в районе пристани Скудры).

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ТЕРЕХОВ Александр Федорович, родился в 1900 г. в Нижегородской губернии, участник обороны Царицына, механик парохода «Громобой» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Работая механиком парохода «Громобой», А. Ф. Терехов с 28 июля 1942 г. обеспечивал бесперебойное функционирование моторной и механической части судна. Несмотря на круглосуточный режим работы и частые бомбардировки района переправы, боевые задания по переброске войск, военной техники и боеприпасов выполнялись командой «Громобоя» без остановки.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

ТИМАЧЕВ Сергей Семенович, родился в 1910 г. в с. Луго-Водяное Царицынского уезда Саратовской губернии, 2-й и 1-й штурман железнодорожного парома им. Сталина (паром «Иосиф Сталин»). На речном транспорте он трудился с 1929 г. С. С. Тимачев начинал свой трудовой путь матросом и штурвальным на судах волжских пароходств. В 1935–1936 гг. обучался на штурманских, а в 1937–1938 гг. — на капитанских курсах.

В 1941 г. С. С. Тимачева назначили капитаном баркаса «Киров» Нижне-Волжского речного пароходства в Сталинграде. С 1 декабря 1941 г. по 11 мая 1945 г. С. С. Тимачев был 2-м, а затем 1-м штурманом железнодорожного парома «Иосиф Сталин». Этот паром в период Сталинградской битвы обеспечивал связь между заволжскими путями и правым берегом в северной части Сталинграда.

17 сентября 1942 г. паром «Иосиф Сталин» был потоплен в результате боевых действий. 13 декабря 1942 г. по приказу Военного совета Сталинградского фронта его подняли.

За участие в обороне города С. С. Тимачев был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 48 (Нижне-Волжское речное пароходство); Болотов Н. А., Оталев М. Н. Железнодорожники Нижнего Поволжья в годы Великой Отечественной войны. — Волгоград, 2007.

ТИМОФЕЕВ Алексей Львович, родился в 1914 г. в с. Апалиха Саратовской губернии, механик теплохода «Лезгин» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1930 г.

В межнавигационный период зимой 1942/43 г. механик Тимофеев организовал ремонт судна своими силами. Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. теплоход «Лезгин» совершил переход протяженностью 900 км по маршруту Астрахань — Саратов

с грузом керосина в количестве 4 тыс. т. Машины и механизмы судна работали четко. Несмотря на трудные условия плавания, маршрут был пройден без остановок, груз был доставлен в пункт назначения в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ТИМОХИН Михаил Иванович, родился в 1896 г. в с. Пеньки Тамбовской губернии, член ВКП(б), механик парохода «Надежный» Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. 14 сентября 1942 г. пароход «Надежный» вел паром с войсками. Во время движения к Сталинграду судно было подвергнуто сильному минометному обстрелу противника. Возник пожар, корпус получил пробоину, часть надстройки была разбита. Создалась угроза гибели судна и парома вместе с находившимися на них бойцами и командирами. Механик парохода М. И. Тимохин быстро привел в действие все устройства, подающие воду, и организовал машинную команду на тушение пожара. Тем самым М. И. Тимохин обеспечил возможность вывода судна из зоны обстрела. Паром с войсками был доставлен к месту назначения вовремя.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ТОКАРЕВ Виктор Иванович, родился в 1920 г. в г. Камышин Саратовской губернии, старший краснофлотец, комендор-наводчик бронекатера № 51 (БКА-51) 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В. И. Токарев особо отличился в самый тяжелый период обороны Сталинграда. Так, 5 октября 1942 г. противник сосредоточил силы для удара из района пос. Латошинка в направлении с. Рынок. БКА-51 получил приказ уничтожить вражескую группировку в дневное время. В бою, благодаря комендору-наводчику Токареву, было уничтожено 5 пулеметных точек, 1 минометная батарея, рассеяно и уничтожено свыше 1 роты противника. Немецкое наступление было сорвано, а задание командования выполнено.

Через несколько дней, 10 октября, БКА-51 близко подошел к линии обороны противника, где был встречен минометным и пулеметным огнем. Осколком мины была разбита реактивная часть снаряда, и он воспламенился. Возникла угроза взрыва и гибели личного состава. В. И. Токарев, рискуя жизнью, выбросил горящий снаряд за борт.

22 октября бронекатер доставлял боезапас и пополнение оперативной группе полковника С. Ф. Горехова. Вновь он оказался под сильным огнем противника, имея на борту 9 т боезапаса и 35 бойцов. В. И. Токарев первым бросился сгружать боеприпасы на берег и переносить на катер раненых, воодушевлив своим примером других.

Ист.: ЦВМА. Ф. 21. Оп. 2. Д. 22.

ТОННАЖ — грузоподъемность транспортного средства в тоннах. В широком смысле — синоним грузоподъемности.

ТОРМОСОВ Яков Васильевич, родился в 1889 г., механик парохода «Фультон» Нижне-Волжского речного пароходства.

В период Сталинградской битвы пароход «Фультон» обслуживал переправу 64-й армии. Механик Тормосов был активным участником сражения, самоотверженно и своевременно ликвидировал поломки и пробоины на пароходе, нанесенные минометным и артиллерийским огнем противника, награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем приказом командующего ВВФ № 31/Н от 12 октября 1943 г. он был награжден медалью «За боевые заслуги».

Как один из старейших и опытных волжских механиков Я. В. Тормосов обеспечил отличную работу механизмов, чем способствовал большому объему вывоза нефтепродуктов из Астрахани вверх по Волге. Как результат, план перевозок нефти и других важнейших народно-хозяйственных грузов пароходом постоянно перевыполнялся. Так, в июле 1943 г. план был выполнен на 122%, в августе — на 102%, в сентябре — на 143%.

Решением ВЦСПС и НКРФ пароходу «Фультон» как лучшему судну на Волге был вручен вымпел Народного комиссариата речного флота СССР.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ТРАЛЕНИЕ УЧАСТКОВ НИЖНЕЙ ВОЛГИ осуществлялось специальными боевыми кораблями (тральщиками), которые предназначались для обнаружения и уничтожения мин, а также для проводки через минные заграждения караванов судов вслед за тралами. На Волге мины уничтожались несколькими способами: с помощью тралов, контрвзрывами или сбрасыванием серии глубинных бомб, подрывом мин, лежавших на отмелях. Часть мин самоуничтожалась, чаще всего это происходило по причине их слишком высокой чувствительности.

К началу навигации 1942 г. Волжская военная флотилия располагала всего 10 тральщиками, хотя еще 6 ноября 1941 г. командование планировало иметь 90 катеров-тральщиков. К лету 1942 г. в ВВФ было 33 тральщика: 18 — с металлическим корпусом и 15 — с деревянным. Флотилия использовала тральщики типов РТЩ, КАТЩ, ТЩ. Часть из них (РТЩ) были речными тральщиками специальной постройки типа К15-М17. Другие катера-тральщики обычно переоборудовались из судов транспортного или промышленного флота. Например, на Сталинградском судоремонтном заводе (пос. Красная Слобода) под тральщики было переоборудовано 19 катеров трамвайного типа. Однако и с учетом переоборудованных судов имевшихся сил было явно недостаточно для противодействия приближавшейся к Волге минной опасности.

Еще 22 мая 1942 г. наркомы ВМФ и речного флота совместно издали приказ по обеспечению противоминной защиты Волги. 11 июля ими же было разработано положение об организации службы наблюдения за минной обстановкой и оповещению, а также о порядке плавания от Астрахани до Саратова. 14 июля началось опера-



тивное развертывание сил ВВФ. В этот день нарком ВМФ издал директиву, согласно которой необходимо было ускорить формирование отдельной бригады траления ВВФ и подготовить ее к противоминной обороне речных перевозок на участке Саратов — Астрахань. Все меры были оправданы.

В середине июля 1942 г. противник уже вел авиаразведку волжских фарватеров. Активные действия немецких самолетов, взлетающих с аэродромов Донбасса, начались с вечера 22 июля 1942 г. Группы воздушных миноносцев вышли на водную коммуникацию выше и ниже Сталинграда, сбросив мины на судовой ход в районе Дубовка — Горный Балыклей. В ночь с 23 на 24 июля противник поставил мины между Ступинским Яром и Каменным Яром (Астраханский округ), а также в районе Горной Пролейки. Зона минирования Волги постоянно расширялась к северу и к югу от Сталинграда (см. *Минирование Нижней Волги*).

24 июля распоряжением Ставки Верховного Главнокомандования Волжская военная флотилия была передана в оперативное подчинение командующему Сталинградским фронтом, а с 25 июля 1942 г. флотилия была объявлена действующей. С этого же дня начались подрывы судов на минах и бомбово-штурмовые нападения на суда, в т. ч. нефтеналивные (см. *Бомбово-штурмовые авиаудары по Волжской нефтяной коммуникации*). С 25 по 31 июля погибло 79 транспортных судов, многие из которых перевозили нефть.

К 31 июля все тральные силы ВВФ имели в своем составе 6 дивизионов, насчитывавших 35 тральщиков. Основная нагрузка по тралению ложилась на ОБТ. Ее командирами были: контр-адмирал Б. В. Хорошкин (с 15 июля по 1 августа 1942 г.), контр-адмирал Т. А. Новиков (с 8 по 10 августа 1942 г.), капитан 1-го ранга П. А. Смирнов (10 августа 1942 г. — 20 мая 1943 г.). Начальниками штаба являлись: капитан 3-го ранга В. А. Кривонозов (с 15 июля по 25 августа 1942 г.), капитан 2-го ранга А. А. Асямоллов (с 25 августа 1942 г. по 20 мая 1943 г.).

В начале августа 1942 г. 5 дивизионов ОБТ и 1 дивизион 2-й бригады речных кораблей ВВФ стали основой противоминной обороны Волги от Саратова до с. Замьяны в Астраханском округе Сталинградской области. По числу дивизионов здесь были развернуты 6 боевых участков. За каждый отдельный БУ отвечал отдельный дивизион. Так, на 1-м и 2-м БУ от Саратова до с. Горный Балыклей были развернуты 1-й и 2-й дивизионы ОБТ (командиры — капитан 3-го ранга Б. Г. Васильев, капитан-лейтенант А. Ф. Аржавкин); на 3-м БУ от с. Горный Балыклей до с. Райгород — 3-й дивизион ОБТ (командир — старший лейтенант А. П. Ульянов); на 4-м БУ от с. Райгород до с. Черный Яр — 4-й дивизион ОБТ (командир — старший лейтенант П. П. Кальсберг); на 5-м БУ от с. Черный Яр до с. Копановка — 5-й дивизион ОБТ (командир — капитан-лейтенант В. Т. Гайко-Белан); на 6-м БУ от с. Копановка до с. Замьяны — 2-й дивизион 2-й БРК ВВФ (командир — капитан-лейтенант А. А. Комаров). Участок от с. Замьяны до Астрахани стал обслуживаться тральщиками Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии.

8 августа 1942 г. АВМБ КВФ приказом НКВМФ оперативно была подчинена командующему ВВФ. Это было сделано с целью создания единой системы обеспечения перевозок на Нижней Волге. На тот период в составе базы, помимо других кораблей, имелось 48 тральщиков, сведенных в 5 дивизионов. По числу боевых участков было развернуто 6 участков службы наблюдения и связи с 50 постами. Командиры дивизионов и руководители участков отвечали за противоминное наблюдение, траление фарватеров и проводку судов за тральщиками на своих участках. Гидрографическая служба флотилии

занималась обехованием фарватеров и тактическими средствами ограждения.

Наряду с военными моряками, к борьбе с минной опасностью подключились сталинградские путейцы. Возглавлял их начальник Сталинградского технического участка пути (технический участок № 6 Волжского бассейнового управления пути) К. С. Емельянов. Путицы-бакенщики следили за полетами вражеской авиации, засекали места падения мин и помогали военным обезвреживать их. Места падения обозначались специальными буйками. Для поощрения путейцев, работников пристаней, флота, рыбацких артелей и других лиц было предусмотрено денежное премирование. Нарком речного флота СССР своим приказом за № 3 от 9 августа 1942 г. установил премию в 100 рублей за каждую обнаруженную и обозначенную буйком мину. На наиболее сложных и опасных в минном отношении участках была организована военно-лоцманская служба, куда были привлечены лоцманы из состава пароходств. Тем не менее флотилия не обладала в тот момент достаточными силами для траления огромного участка Волги протяженностью от 600 до 800 км. В августе 1942 г. общее количество тральщиков в ВВФ и АВМБ КВФ не превышало 90 ед. Этого количества было недостаточно. Для наиболее эффективной борьбы с минированием Нижней Волги требовалось не менее 200 ед. (см. *Минирование Нижней Волги*).

В то же время флотилия к началу Сталинградской битвы не была вооружена и специальными тралами. Имелись только тралы системы Шульца, которые были пригодны для борьбы с минами якорного типа. Но противник мин такого типа на Волге не применял. Кроме того, в 1942 г. в ВВФ не было специалистов, знавших методы борьбы с донными неконтактными магнитными минами, которые впервые были массово задействованы на речном театре военных действий (см. *Донные мины типов "D" и "G" германского флота*).

Необходимо было создать новые тралы, способные обезвреживать магнитные мины. Такие тралы для Волги разработала группа заведующего лабораторией Ленинградского физико-технического института (ЛФТИ) А. П. Александрова. Однако надо было организовать их изготовление, но советская промышленность опаздывала. Службе тыла ВВФ во главе с полковником интендантской службы В. И. Кривонозовым пришлось налаживать производство в уже осажденном Сталинграде. В самые короткие сроки специалисты ВВФ и работники сталинградских заводов подготовили 7 трал-барж и 47 неконтактных тралов (в т. ч. так называемые «хвостовые» тралы), которые сразу же были задействованы для тральных операций. При буксировке новых тралов над предполагаемым местом нахождения мин происходило срабатывание их взрывателей. Производившиеся в Сталинграде трал-баржи загружались намагниченными рельсами и шпалами для придания им плавучести. «Хвостовые» тралы состояли из троса, к которому на среднюю часть подвешивались намагниченные обрубки жесткого троса — «хвосты», из-за которых тралы и получили свое название. Такой трал буксировался 2 тральщиками, идущими параллельными курсами. Бывали случаи, когда во время траления намагниченные «хвосты» цеплялись за лежащие на дне предметы. Тогда траление приходилось прекращать. Более удобными для реки были трал-баржи и трал-плотики.

Производство было развернуто также в Астрахани. К этому были подключены астраханские судостроительно-судоремонтные заводы наркоматов речного флота, морского флота и рыбной промышленности, которые выпускали электромагнитные трал-плотики, хвостовые и сетевые тралы.

В целом в августе 1942 г. тральщики были оснащены новыми средствами борьбы с донными минами, как и защитой от них. Но при наличии любого типа электромагнитного трала обезвреживание донных магнитных мин затруднялось наличием у них приборов срочности и кратности. По этой причине приходилось для надежности делать до 17—18 проходов над местом сброса мин, в соответствии с максимальным числом кратности на 16 импульсов, на которое мог быть установлен взрыватель мины. Из-за летнего спада воды иногда мины оказывались на мелководье, что исключало возможность подхода к ним. Тогда комиссар 5-го дивизиона тральщиков ОБТ ВВФ А. Н. Шилов предложил, чтобы моряки, взявшись за руки, фронтом проходили по мелководью, опуская ногами дно, а обнаружив мину, осуществляли ее взрыв. Хотя это было довольно опасно, но предложение было в 5-м дивизионе принято и быстро распространилось на другие дивизионы ОБТ. Ни одного несчастного случая зафиксировано не было. В итоге силы траления в августе—ноябре 1942 г. вытралили и уничтожили 211 из 342 мин, сброшенных вражеской авиацией в Волгу за навигацию 1942 г. Но количество невытраленных мин все равно оставалось значительным — 131.

После начала ледостава на Волге на некоторых участках замерзшей реки предусматривалась организация зимнего траления. Оно заключалось в том, что на специальных санях устанавливался генератор, за которым по льду волочился электромагнитный трал, вызывавший взрывы донных мин. Однако об эффективном применении зимнего траления пока не известно. Тем временем в межнавигационный период 1942/43 г. силы ВВФ рассредоточились для отстоя в пунктах Волги и Каспийского моря. Корабли ОБТ зимовали в Астрахани, а корабли 2-й БРК ВВФ — на Северном Каспии в Гурьеве, в устье р. Урал. В пунктах отстоя силами личного состава был организован ремонт.

Началась навигация в Астрахани 10 апреля 1943 г., когда первыми оттуда вверх по Волге до Саратова вышли 3 нефтекаравана пароходства «Волготанкер» — пароходы «Сурахань», «Орел» и «Могучий» с баржами. Дойдя 14 апреля до с. Райгород они встали, в силу того что судовой ход все еще тралился. По мере проведения кораблями ВВФ разведывательного и контрольного траления, караваны стали постепенно продвигаться вверх по Волге. 22 апреля они проследовали мимо Сталинграда. 26 апреля караван парохода «Орел» первым с низовьев Волги прибыл в Саратов. Участок от Астрахани до Саратова был пройден за 16 суток вместо 8 суток при нормальных условиях навигации. Тем не менее движение судов на всем участке Астрахань — Саратов началось.

Однако несмотря на победу войск Красной Армии в Сталинградской битве, война на Волге не закончилась. Противник упорно продолжал добиваться главной цели — нарушить Волжскую нефтяную коммуникацию. Топливо было крайне необходимо и советскому фронту, где развернулась подготовка к наступлению, и советской промышленности, набравшей высокие темпы производства военной продукции.

В конце февраля 1943 г. ГКО потребовал от моряков и речников вывезти из Баку и отправить вверх по Волге 6 500 тыс. т нефти и нефтепродуктов. При этом общая потребность Советских Вооруженных Сил на 1943 г. оценивалась приблизительно в 4 млн т. Обстановка на Волге снова стала осложняться.

С начала апреля самолеты противника уже вели воздушную разведку. 28 апреля начались активные действия немецкой авиации по постановке мин на судовой ход. При этом зона действия самолетов противника с целью минирования даже расширилась по сравнению с периодом Сталинградской битвы, распространившись уже выше Камышина. Она захватила участок Волги протяженностью 800 км от с. Замьяны (Астраханский округ) до с. Зо-

лотое (Саратовская область). Снова в дело вступило специальное подразделение воздушных миноносцев (100-я бомбардировочно-миноносная эскадра под командованием майора Кляса). Почти ежедневно на фарватер сбрасывались новые мины (см. *Минирование Нижней Волги*).

Тральщики ВВФ просто не успевали разминировать фарватер. Начав весеннее траление с 27 тральщиками, флотилия к концу апреля увеличила их численность до 57. Но и их все равно не хватало. 23 апреля у Саралевского острова наскочил на старую мину и затонул пароход «Эривань» (капитан И. А. Трутнев) пароходства «Волготанкер». 7 мая от мин погибли 2 нефтеналивные баржи, перевозившие 15 700 т лигроина и автобензина. Одна из них подорвалась в 100 км ниже Сталинграда, другая — в 135 км выше. Это, по мнению ГКО, ставило под угрозу снабжение топливом советских войск, готовящихся к генеральному наступлению по всему фронту. В ГКО был вызван нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов, которому указали на то, что ВВФ не ведет должного траления на участке от Астраханского морского рейда до Саратова и тем самым не обеспечивает безопасности судоходства. Вся ответственность за это была возложена на командующего флотилией контр-адмирала Д. Д. Рогачева. Наркому ВМФ было предложено сменить командующего.

Новым командующим ВВФ был назначен контр-адмирал Ю. А. Пантелеев. Утром 8 мая специальным самолетом Н. Г. Кузнецов, нарком речного флота З. А. Шашков и контр-адмирал Ю. А. Пантелеев вылетели в Сталинград. Совещание в Сталинграде проходило на борту парохода. Там, помимо прилетевших из Москвы руководителей, присутствовали начальники пароходств, ответственные работники обкома и облисполкома, руководители технических служб флота. Адмирал Кузнецов сообщил о решениях руководства страны в отношении безопасности судоходства на Волге и обеспечения поставок топлива. Совещание адмирал Кузнецов закончил весьма красноречиво, обращаясь к новому командующему ВВФ: «Запомните, товарищ Пантелеев, каждая нефтебаржа закреплена за определенным фронтом. Ее там ждут не дождутся. Ясно?».

На следующий день — 9 мая 1943 г. — ГКО издал постановление № 3336с «Об обеспечении перевозок нефтепродуктов от Астраханского рейда до Саратова». Полная ответственность за организацию безопасного судоходства на указанном участке была возложена на наркома Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецова, которому в оперативном отношении подчинили еще и пароходства «Волготанкер» НКРФ и «Рейдтанкер» НКМФ. В отношении сил траления постановление предписывало увеличить число тральщиков в районе Астраханский рейд — Саратов до 300 ед. Их количество необходимо было довести: до 100 ед. — к 20 мая, до 200 ед. — к 1 июня, до 250 ед. — к 10 июня и до 300 ед. — к 25 июня 1943 г. Для этого в распоряжение наркомата ВМФ передавались 250 судов НКРФ и НКРП для переоборудования их под тральщики. Все они должны были участвовать в конвоировании нефтекараванов.

Одновременно наркому электропромышленности СССР И. Г. Кабанову поручалось организовать производство и поставку флотилии 225 электромагнитных тралов: 75 шт. — в мае, 150 шт. — в июне. В свою очередь наркому связи СССР И. Т. Пересыпкин поручалось оснастить суда «Волготанкера» и «Рейдтанкера» 45 радиостанциями с радиусом действия 300—500 км. Это должно было обеспечить оперативность передачи информации об обнаруженных минах на Волге и на Астраханском морском рейде. Командующему ВВФ контр-адмиралу Ю. А. Пантелееву ГКО разрешил выдавать денежные премии лицам, отличившимся в деле обнаружения и уничтожения мин, сбрасываемых на Волгу. Премии

устанавливались в следующем размере: а) каждому посту наблюдения, указавшему место падения мины — по 1 тыс. руб. за каждую мину; б) команде тральщика — по 5 тыс. руб. за каждую уничтоженную мину.

Началась реализация всех принятых решений. В мае и июне 1943 г. для переоборудования под тральщики и трал-баржи было отобрано 165 судов транспортного и промыслового флота. Суда выделялись пароходствами «Волготанкер», «Рейдтанкер», Волго-Каспийским рыбопромышленным трестом и т. д. К процессу переоборудования, был подключен практически весь судостроительно-судоремонтный комплекс Астрахани: судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала НКРФ, судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ, судоремонтный завод им. К. Маркса НКМФ, судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого НКРФ, судостроительная верфь им. С. М. Кирова НКРП. К концу июня боевой состав тральных сил ВВФ достиг 165 ед. То есть нехватка тральщиков на Нижней Волге в период навигации 1943 г. в целом была ликвидирована.

Усилиями командования ВВФ была разработана новая схема организации противоминной обороны. На основе тральных сил ОБТ ВВФ, 2-й БРК ВВФ и АВМБ КВФ были созданы 3 бригады траления: 1-я (командир — капитан 1-го ранга П. А. Смирнов), 2-я (командир — капитан 2-го ранга В. А. Кринов); 3-я (командир — капитан 1-го ранга И. Г. Карпов). Весь участок Волги от Астрахани до Саратова был разбит на два весьма протяженных боевых района. Их общая протяженность составила 1164 км. Каждый район был закреплен за командирами БТ.

Первый боевой район, протяженностью 447 км, располагался от с. Замьяны до с. Райгород. Им командовал капитан 1-го ранга П. А. Смирнов. Его флагманский командный пункт находился на штабном корабле «Ахтуба», который базировался в Черном Яру.

Второй район, протяженностью 717 км, располагался от с. Райгород до Саратова. Им командовал капитан 2-го ранга В. А. Кринов. Его флагманский командный пункт располагался на буксирном моторном катере БМК-754, который базировался в Камышине.

Каждый БР подразделялся на 4 боевых участка (всего 8 участков). За каждый отдельный участок отвечал отдельный дивизион тральщиков. По каждой сброшенной мине принималось немедленное решение об ее уничтожении. Участок от с. Замьяны до Астраханского морского рейда был закреплен за 3-й БТ. В нее были сведены тральные силы АВМБ Каспийской военной флотилии (48 тральщиков и 18 трал-барж). Однако чуть позже к восьми боевым участкам ВВФ (от Замьян до Саратова) добавился еще один — 9-й — участок. Это произошло уже во время битвы на Курской дуге, когда немецкая авиация сбросила бомбы на мосты у Сызрани. Опасным для плавания был объявлен участок от Саратова до пос. Батраки (Куйбышевская область). Таким образом, операционная зона ВВФ и КВФ увеличилась на 333 км, протянувшись вдоль Волги на 1497 км.

Увеличивалось и количество тральных сил. Если на 1 июля 1943 г. насчитывалось 165 тральщиков и 209 тралов, то на 1 сентября тральщиков было уже 213, а тралов — 317. Кроме того, вновь было создано 424 специальных поста для наблюдения за вражескими самолетами и местами падения мин. Со своей стороны местные власти создали 372 поста наблюдения, обслуживаемые добровольцами из числа населения. То есть количество постов наблюдения составило 796. Позже в соответствии с постановлением ГКО от 9 мая 1943 г. военным морякам и местному населению за обнаруженные и уничтоженные мины было выплачено денежное вознаграждение в сумме 530 тыс. руб.

Для проводки судов по опасным участкам фарватера была, как и в навигацию 1942 г., организована

военно-лоцманская служба с 11 участками. Она укомплектовывалась специалистами ВВФ и наиболее опытными судоводителями речного флота. Движение судов без лоцманов запрещалось. Появились новые системы освещения навигационного ограждения фарватера. Створовые огни зажигались только при подходе к ним судов, причем огни были видны с судов, но их не было видно с самолетов. Все это происходило одновременно с другими усилиями военных (см. *Противовоздушная оборона Нижней Волги*). Корабли ВВФ проводили успешное траление фарватеров (за всю навигацию тральщики прошли со всеми видами тралов более 176,7 тыс. км). По свидетельству контр-адмирала Ю. А. Пантелеева, всего за боевые навигации 1942—1943 гг. моряками ВВФ была уничтожена 751 немецкая мина.

Противнику так и не удалось достичь своей главной цели. Судоходство на Волге стало безопасным. Простой нефтекаранавов в ожидании траления судовых ходов снизился с 809 час. в мае до 129 час. в июне.

Общие итоги работы «Волготанкера» за навигацию 1943 г. характеризовались следующими цифрами: при совместной работе с пароходством «Рейдтанкер» было вывезено около 6 400 тыс. т нефтепродуктов (в т. ч. из Астрахани — свыше 6 млн т). Во второй половине навигации флот двигался более интенсивно и в более спокойной обстановке. Самое главное, набирали темпы перевозки нефти и нефтепродуктов. Только в августе вверх по Волге было отправлено около 1,2 млн т (110,6% плана), а в сентябре — 965 тыс. т (107,2% плана). И хотя за всю навигацию выполнение плана не превысило 95%, успехи в перевозке нефтепродуктов были все же очевидны, что было крайне важно особенно в период подготовки и проведения переломной битвы под Курском (см. *Волжское нефтеналивное пароходство «Волготанкер»*). Безопасность поставок топлива была обеспечена именно военными моряками.

Со второй половины мая и до осени 1943 г. по Нижней Волге прошло около 8 тыс. нефтеналивных судов, при этом после майских потерь ни одна баржа с топливом не подорвалась на мине. Всего за навигацию 1943 г. по Нижней Волге прошло 10 959 судов. На минах из них подорвалось 13 (0,118%). И опять со второй половины мая и до конца навигации не было ни одного подрыва грузенных нефтью судов.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в августе доложил о работе волжских военных моряков в Ставке Верховного Главнокомандования и получил благодарность от И. В. Сталина, который отметил: «В победе под Курском есть и их вклад, но темпы перевозок горючего не снижать!». В дальнейшем флотилия проводила контрольное и повторное траление на Нижней Волге.

По итогам навигации 1943 г. за образцовые действия по обеспечению безопасности Волжской водной коммуникации более 800 моряков ВВФ и работников Волжско-Камского бассейна были награждены орденами и медалями. На базе кораблей ВВФ 14 сентября 1943 г. была вновь создана Днепровская военная флотилия, а 1 июля 1944 г. приказом наркома ВМФ Волжская военная флотилия была расформирована. Вместо нее на Волге некоторое время существовала Сталинградская военно-морская база Каспийской военной флотилии.

Ист. и лит.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 168; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 53; Хроника боевых действий Волжской военной флотилии в Великой Отечественной войне Советского Союза. Выпуск 1. Волжская военная флотилия в боях за Сталинград (кампания 1942 г.). — М.-Л., 1945; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; *Логинов И. И.* Волжская флотилия в Великой Отечественной войне. — М., 1974; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная

рукопись сборника совета ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; *Ларин Л. Я.* Борьба с минной опасностью на Волге (1942–1943) // *Сталинградская битва: материалы научных конференций.* — Волгоград, 1994; *Грязнов М. Н.* Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; *Будатов В. Н.* Адмирал Кузнецов. — М., 2009; Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. — Волгоград, 2017.

ТРАНЗИТНАЯ ПРИСТАНЬ СТАЛИНГРАДСКАЯ (см. *Речной порт Сталинградский*).

ТРАНЗИТНАЯ СУХОГРУЗНАЯ ПРИСТАНЬ АСТРАХАНСКАЯ (см. *Речной порт Астраханский*).

ТРАНСПОРТЕР — механическое устройство для беспрерывного перемещения грузов.

«ТРАУЛЕР», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1858 г. Год капитального ремонта: 1898 г. Технические характеристики: длина — 55,78 м; ширина — 6,70 м; силовая установка — 405 л.с.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка. Капитан — Ф. И. Шептунов, механик — Н. С. Шамаев.

19 сентября 1942 г. судно наскочило на мину в районе Чертковского Яра и затонуло. Погибли члены экипажа: лоцман П. В. Вилков; лоцман Гладышев; лоцман Ф. В. Катаев; масленщик В. А. Кониин; масленщик В. А. Коногин; матрос М. С. Малышева; штурвальный Н. Г. Надеев; матрос В. С. Надеева; кожегар В. И. Спиридонов; механик Н. С. Шамаев; матрос А. Н. Шамаева.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Книга памяти: В 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; *Гоманенко О.* Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

ТРЕНОЖКИН Петр Степанович, родился в 1901 г. во Втором Донском округе Области Войска Донского, котельщик Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». П. С. Треножкин являлся стахановцем Сталинградского судоремонтного завода. Он фактически обеспечил переправу, осуществлявшуюся пароходом «Блидман». Судну срочно нужно было произвести раскатку труб в котлах, что требовало его отвода с переправы в затон для производства ремонта. Однако котельщик Треножкин на баркасе «Ударник» выехал на пароход, и произвел раскатку труб на месте. Пароход «Блидман» продолжил обеспечивать работу переправы.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград: Сталинградское кн. изд-во, 1961.

ТРЕСВЯТСКИЙ Михаил Алексеевич, родился в 1911 г. в г. Царицын Саратовской губернии, капитан Сталинградского местного флота Нижне-Волжского речного пароходства, капитан катера-трамвая «Первый». На речном транспорте с 1931 г. В 1937–1939 гг. М. А. Тресвятский обучался на курсах судоводителей. В 1937–1943 гг. работал в местном флоте НВРП в Сталинграде.

В период Сталинградской битвы М. А. Тресвятский как капитан местного флота трудился на самых опасных переправах в сражающемся городе.

В конце 1943 г. М. А. Тресвятский был награжден медалью «За оборону Сталинграда».



Ист.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 47 (Нижне-Волжское речное пароходство).

ТРИФОНОВ Семен Васильевич, родился в 1892 г., шкипер парома № 3 Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. 10 сентября 1942 г. паром под командованием С. В. Трифонова отправился в рейс, имея на борту более 1000 бойцов с боеприпасами. На середине Волги в районе Сталинграда паром был обстрелян противником, в результате чего из строя было выведено рулевое устройство. Судно потеряло управление. В такой обстановке С. В. Трифонов с помощью запасных концов тросов удерживал перо руля. Это позволило довести судно до места назначения и своевременно доставить бойцов и боеприпасы для обороны центральной части Сталинграда.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ТРОФИМОВИЧ Николай Алексеевич, родился в 1918 г. в г. Москва, краснофлотец, телефонист корректировочного поста 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г. С 15 сентября по 4 ноября 1941 г. участвовал в обороне Ленинграда. Имел 3 ранения, одно из них тяжелое.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Краснофлотец Трофимович принимал участие в обороне Сталинграда с 23 августа 1942 г. и до окончательного разгрома врага, являясь телефонистом бригадного корректировочного поста. Весь период обороны Сталинграда находился на передовой линии и обеспечивал телефонную связь кораблей с наблюдательным пунктом. Под артиллерийским и минометным огнем он на шлюпке проложил телефонный кабель через Волгу, а потом неоднократно устранял его повреждения.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

«ТУРГЕНЕВ», пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1886 г. Место постройки: завод Cockerill (Бельгия). Силовая установка — 1 тыс. л.с. С 1939 г. — в составе Нижне-Волжского речного пароходства.

В период Сталинградской битвы пароход «Тургенев» работал на транспортировке грузов для фронта. Капитан — Г. Ф. Ершов, механик — И. С. Мельников.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — Г. Ф. Ершов; 1-й помощник капитана — М. М. Савиных; 2-й помощник капитана — В. Г. Галяткин; 3-й помощник капитана — В. А. Кириллов; лоцман — С. Н. Коралев; лоцман — Я. П. Горбунов; лоцман — П. М. Белов; механик — И. С. Мельников; 1-й помощник механика — В. И. Куваев; 2-й помощник механика Т. М. Савватин.



Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. были награждены члены экипажа: механик И. С. Мельников — орденом Красной Звезды; капитан Г. Ф. Ершов — медалью «За боевые заслуги»; механик С. М. Павлов — медалью «За трудовое отличие».

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

«ТУРКСИБ» (до 26 апреля 1931 г. — «Александр Смирнов»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Нижне-



Волжского речного пароходства. Год постройки: 1871 г. Место постройки: завод Доновинского в с. Пожва Пермской губернии по заказу АО «Мазут». Технические характеристики: водоизмещение — 330 т; длина — 70,21 м; ширина габаритная (с обводами) — 15,43 м; осадка — 1,4 м; силовая установка: паровая машина мощностью 560 л. с.; топливо — 80 т мазута; дальность плавания — 3 300 км; экипаж — 52 чел. Капитальный ремонт судно прошло в 1906 г. 8 февраля 1918 г. его национализировали. Находилось в подчинении Главвода, НКПС, Наркомвода, а с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР.

1 октября 1942 г. пароход был мобилизован и поставлен на переоборудование в речную канонерскую лодку. Она получила вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм). 9 октября 1942 г. РКЛ «Турксиб» вошла в состав ВВФ.

Выполняла задания по обеспечению безопасности судоходства от налетов немецко-фашистской авиации, в апреле—ноябре 1943 г. обеспечивала воинские и народно-хозяйственные перевозки по Волге. 12 ноября 1943 г. судно было разоружено и передано речному пароходству. В дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

13 апреля 1964 г. буксирный пароход «Турксиб» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

ТУРПИТЬКО Иван Афанасьевич, родился в 1902 г. в с. Ковалевка Полтавского уезда Полтавской губернии, член ВКП(б), старший лейтенант, командир парохода «Громобой» пароходства «Волготанкер».

25 октября 1942 г. старший лейтенант И. А. Турпителько был назначен на должность командира парохода «Громобой» с целью установления твердой дисциплины и

проведения политической работы среди членов экипажа. За короткий срок ему удалось мобилизовать команду на выполнение боевых заданий.

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу».

В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом с 1 по 17 ноября 1942 г. пароход переправил на правый берег Волги до 300 танков, 20 тяжелых орудий, до 1500 автомобилей с боеприпасами и вооружениями и около 6 тыс. бойцов и командиров.

19 августа 1944 г. старший лейтенант И. А. Турпителько приказом частям 184-й стрелковой Духовщинской Краснознаменной дивизии № 048/Н был награжден орденом Красной Звезды за обеспечение переправы советских войск через реку Неман.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; Оп. 690155. Д. 4702.

ТЯГА — в широком смысле синоним мощности.

У

«УЗБЕК», буксирный пароход (рейдовый баркас) пароходства «Волготанкер». Год постройки: 1883 г. Силовая установка 220 л. с.



В период Сталинградской битвы работал на переправе 62-й армии в районе пункта Скудры. Капитан — А. М. Машков. Важная роль была сыграна судном после начала контрнаступления советских войск под Сталинградом. Войскам Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов требовалось пополнение людскими резервами, боевой техникой. Но 26 ноября на Волге встал лед. Для парохода «Узбек» саперы взрывами пробиты во льдах канал длиной 350 метров. 27 ноября пароход за ночь совершил восемь рейсов, переправив бойцов и командиров одного из подразделений 51-й армии и военную технику.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Судно было выведено из эксплуатации и утилизировано в декабре 1969 г.

Ист. и лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

УЛЬЯНИЧЕВ Василий Иванович, родился в 1892 г., подполковник, командир аварийно-судоподъемной группы № 44 Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1918 г. До Великой Отечественной войны В. И. Ульяничев был награжден медалью «XX лет РККА».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1943 г. под непосредственным руководством подполковника Ульяничева был произведен подъем наливной баржи «Рутка» (предположительно погибла в районе с. Ерзовка), самоходной баржи «Бурят» (погибла 28 августа 1942 г. у с. Ерзовка), пароходов «Труддисциплина» (погиб 16 октября 1942 г. в Шадринском затоне), «Плеханов» (погиб 8 сентября 1942 г. в Шадринском затоне) и катера «Надежный» (погиб 2 сентября 1942 г. в районе пристани Скудры).

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

УС Виктор Георгиевич, родился в 1920 г. в г. Омск, старшина 2-й статьи, командир отделения рулевых



бронекатера № 12 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 141/Н от 29 декабря 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. Старшина Ус отлично справлялся с обязанностями рулевого, сигнальщика, пулеметчика и пр. В ночь с 21 на 22 сентября 1942 г. он уничтожил из своего пулемета 3 огневые точки противника, а на следующую ночь еще 2 пулеметные точки.

С 25 сентября по 10 октября 1942 г. В. С. Ус под минометным огнем противника 14 раз налаживал телефонную связь бронекатеров. Только за одну ночь 27 сентября 1942 г. он 7 раз пересекал Волгу вглубь, обеспечивая бесперебойную связь бронекатеров с НП.

В ночь с 22 на 23 ноября во время перевозки грузов и пополнения для 138-й стрелковой дивизии старшина Ус был ранен, но оставался на руле, стремясь довести бронекатер до базы. Был ранен вторично в ногу. Стоя на одной ноге, Ус все же довел корабль до базы. Только после этого он был отправлен в госпиталь.

В 1943 г. В. Г. Ус в составе Азовской военной флотилии участвовал в высадке десанта на Керченский полуостров. Ему сорок раз пришлось нырять под воду, чтобы достать все боеприпасы с затопленной баржи.

Указом Президиума Верховного Совета СССР за этот подвиг ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 170; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001.

«УСЫСКИН» (до 16 июля 1941 г. и с 26 июля 1943 г. — «Илья Усыскин»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934—1935 гг. Место постройки: судостроительный завод



им. А. М. Горького НКСП СССР (он же — «Красный металлист»), г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение — 400 т; длина — 56,4 м; ширина — 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода — 9–10 узлов; топливо — 80 т угля; дальность плавания — 2300–2600 км; экипаж — 76 чел. Первоначально находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР. 16 июля 1941 г. судно было мобилизовано для переоборудования в речную канонерскую лодку типа «Руднев» и дальнейшей передачи в действующий флот. Переоборудование проходило на судоремонтном заводе им. Куйбышева в пос. Куйбышевский Затон (до 1935 г. — пос. Спасский Затон) Татарской АССР. Она получила вооружение (две 100-мм установки Б-24-БМ, две 45-мм установки 21К, один пулемет М-1 калибра 7,82 мм, 1 пулемет ДШК калибра 12,7 мм) и бронирование (рубка — 8 мм, орудийные щиты — 10 мм).

27 октября 1941 г. РКЛ «Усыскин» была передана в состав ВВФ. Командиры — капитан-лейтенант И. А. Кузнецов, В. М. Жарехин. С 18 сентября 1942 г. РКЛ поддерживала своим огнем войска 62-й и 66-й армий. Ее огнем было уничтожено 19 танков, 51 автомашина, 5 артиллерийских и 9 минометных батарей, 4 склада с боеприпасами и другим имуществом, свыше 650 солдат и офицеров противника.

За успешное выполнение приказов командования, мужество и героизм экипажа РКЛ «Усыскин» 27 февраля 1943 г. награждена орденом Красного Знамени.

4 мая 1943 г. в районе Александровского переката лодка получила повреждения, подорвавшись на mine. 26 июля 1943 г. судно было возвращено СВРП и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

12 мая 1961 г. буксирный пароход «Илья Усыскин» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Широкопад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

УШАНОВ Афанасий Григорьевич, родился в 1903 г. в Бузулукском уезде Самарской губернии, плотник Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». 15 сентября 1942 г. в район нефтескладов Сталинграда проникла группа автоматчиков противника. Для ее ликвидации необходимо было перебросить из Красной Слободы войска и боеприпасы, а из района нефтескладов эвакуировать нефтепродукты, для чего требовались специальные суда, которых в наличии не было. Единственная имевшаяся на тот момент баржа № 307 имела серьезные повреждения. Ремонт поручили возглавить и произвести плотнику А. Г. Ушанову. К 2.00 ночи 16 сентября нужно было откачать воду из баржи и заделать 20 больших пробоин. Во время работы начался минометный обстрел. Работая фактически в одиночку, плотник Ушанов выпустил баржу досрочно — к полуночи 15 сентября.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.



ФАДЕЕВ Симеон Георгиевич, родился в 1905 г., помощник шкипера баржи «Терек» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1935 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В навигацию 1943 г. во время рейса по маршруту Астрахань — Саратов за теплоходом «Волгострой» следовал воз из 2 барж (в т. ч. — баржа «Терек»), груженных 15 тыс. т нефти. С. Г. Фадеев обеспечил хорошую управляемость каравана, что дало возможность доставить нефть до пункта назначения в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ФАРВАТЕР — безопасный в навигационном отношении путь для плавания судов среди островов, мелей и других надводных и подводных препятствий.

ФЕДОРОВ Михаил Иванович, родился в 1903 г. в с. Полново Демянского уезда Новгородской губернии, капитан 1-го ранга, позже — контр-адмирал (1942), начальник штаба Волжской военной флотилии. Член ВКП(б).



В ВМФ с 1923 г. В 1926 г. окончил Военно-морское училище им. М. В. Фрунзе, а в 1939 г. — Военно-морскую академию. После окончания училища служил на Балтийском флоте вахтенным начальником на линкоре «Октябрьская революция». В 1935 г. за достижения в боевой подготовке был награжден орденом Красной Звезды. После академии М. И. Федоров был назначен начальником штаба Амурской военной флотилии.

С 31 марта 1942 г. по 17 февраля 1943 г. М. И. Федоров являлся начальником штаба ВВФ. Одним из первых во флотилии ему вручили высшую награду СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. контр-адмирал Федоров был награжден орденом Ленина. В период Сталинградской битвы он поддерживал постоянную связь с командованием Сталинградского фронта и взаимодействующими армиями, помогал войсковым начальникам наиболее эффективно использовать огонь корабельной артиллерии. В период нападений противника на волжскую водную магистраль в районе Саратов — Астрахань он грамотно распределял имевшиеся и приданные флотилии средства ПВО, обеспечивая движение караванов по р. Волга. М. И. Федоров сам неоднократно выезжал на заминированные противником участки фарватера и лично проводил через них караваны. Он посещал артиллерийские позиции кораблей ВВФ, корректировочные посты и управлял огнем артиллерии в районе пос. Латошинка. Он обучал артиллеристов меткому ведению огня по береговым позициям, внося свой личный вклад в результаты

действия флотилии по защите подступов к р. Волга и обороне Сталинграда.

В представлении на награждение контр-адмирала Федорова орденом Ленина эти результаты, неполные на тот момент, приводились. Так, огнем флотилии было уничтожено до 11 батальонов пехоты, 50 танков, более 100 машин с войсками и грузом, 61 дзот, 6 складов с боеприпасами. Уничтожено и подавлено 36 артиллерийских батарей, 12 отдельных орудий, 26 минометных батарей, 6 шестиствольных минометов, свыше 50 станковых пулеметов, более 100 различных огневых точек. Рассеяно и частично уничтожено 6 полков пехоты, 250 танков, 1400 машин с грузом и войсками. Бронекатерами и тральщиками ВВФ было переправлено свыше 70 тыс. солдат и офицеров, более 4 тыс. т грузов и боезапаса, эвакуировано 35 387 раненых.

В феврале 1943 г. М. И. Федоров был назначен начальником штаба Северного флота, затем служил на Тихоокеанском флоте и в центральном аппарате ВМФ.

М. И. Федоров награжден 5 боевыми орденами и многими медалями.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 600; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001.

«ФЕДОСЕЕНКО» (до 16 июля 1941 г. и с 6 ноября 1943 г. — «Павел Федосеенко»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934—1935 гг. Место постройки: завод № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР, он же — «Красный металлист») в г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение — 400 т; длина — 56,4 м; ширина — 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода — 9—10 узлов; топливо — 80 т угля; дальность плавания — 2300—2600 км; экипаж — 76 чел. Первоначально находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР.

16 июля 1941 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку типа «Руднев». Переоборудование производилось на судоремонтном заводе им. Куйбышева в пос. Куйбышевский Затон (до 1935 г. — пос. Спасский Затон) Татарской АССР. Оно получило вооружение (2 установки Б-24-БМ калибра 100 мм, 2 установки 70К калибра 37 мм и 1 пулемет М-1 калибра 7,82 мм) и бронирование (рубка — 8 мм, орудийные щиты — 10 мм).

27 октября 1941 г. РКЛ «Федосеенко» была передана в состав ВВФ. Командир — И. П. Окунев. В июле—ноябре 1942 г. участвовала в Сталинградской битве. РКЛ поддерживала своим огнем войска 64-й и 57-й армий, прикрывала переправы, выполняла задания по противоздушной обороне. В апреле—ноябре 1943 г. обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйствен-



ных перевозок по Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер».

6 ноября 1943 г. судно было возвращено Средне-Волжскому речному пароходству и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

18 февраля 1967 г. буксирный пароход «Павел Федосеенко» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015.

ФЕДОТОВ Иван Михайлович, родился в 1900 г. в с. Паньшино Самарской губернии, начальник цеха Владимировских мастерских Нижне-Волжского речного пароходства. Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1914 г. На Владимировской пристани НВРП с 1931 г. В 1936 г. был назначен караванным капитаном Владимировской пристани. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. награжден орденом «Знак почета».

Ист. и лит.: Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Архивная тетрадь № 43 (Нижне-Волжское речное пароходство); Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ФЕЛЬДМАН Илья Александрович, родился в 1910 г. в местечке Вышку в Витебской губернии, старший лейтенант, дивизионный минер 8-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1932 г. Старший лейтенант Фельдман в 1942 г. участвовал в боях за Сталинград, был ранен, награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. был награжден медалью «За отвагу».

С февраля 1943 г. И. А. Фельдман в составе дивизиона катеров-тральщиков ВВФ обеспечивал выполнение поставленных задач. Он активно участвовал в тралении минных банок, непосредственно находясь на кораблях и оказывая конкретную помощь командирам тральщиков. Старший лейтенант Фельдман систематически проводил занятия с минерами дивизиона, добился образцового содержания материальной части, в силу чего в подразделении не было потерь при проведении боевого траления. Всего 8-м дивизионом в навигацию 1943 г. было уничтожено 7 мин. Кроме того, он оборудовал минный учебный кабинет и подготовил 16 человек молодых минеров к самостоятельной работе.

Позже, проходя службу уже в составе Краснознаменной Днепровской военной флотилии, капитан-лейтенант Фельдман был награжден медалью «За боевые заслуги». Сразу же после окончания Великой Отечественной войны приказом командующего Краснознаменной Днепровской флотилией № 05/Н от 14 мая 1945 г. он был награжден орденом Красной Звезды за успехи в работе по расчистке препятствий в районе боевых действий флотилии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 776, 996, 1467.

ФИРСОВ Алексей Николаевич, родился в 1904 г. в г. Царицын Саратовской губернии, котельщик Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». 16 сентября 1942 г. пароход «Надежный» во время бомбардировки переправы получил серьезные повреждения. Организовать работы по его ремонту поручили слесарю Н. Т. Суворову и котельщику А. Н. Фирсову. Пароход необходимо было отремонтировать к 21.00 16 сентября.

Фирсов, находясь в воде и под минометным обстрелом, выполнил свою работу досрочно. Пароход «Надежный» обеспечил своевременную переброску в Сталинград войск и боеприпасов.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ФОМИН Николай Дмитриевич, родился в 1921 г., старший краснофлотец, первый патронный орудия главного калибра канонерской лодки «Чапаев» Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1941 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За отвагу». Н. Д. Фомин являлся лучшим заряжающим батареи главного калибра. В боях за Сталинград он своими руками послал в канал ствола свыше 2 тыс. тяжелых морских снарядов. При стрельбе на дистанции 5–6 км по прорвавшимся в с. Рынок и пос. Латошинка немецким танкам и пехоте, когда требовалась особая скорострельность, старший краснофлотец Фомин работал за двоих. Его снарядами было уничтожено 9 танков (и 1 танк подбит), более 50 автомашин с грузами и пехотой, 2 склада с боеприпасами, 2 шестиствольных миномета, 2 пушки, 10 пулеметных точек, 10 дзотов, 21 блиндаж, более 2 рот пехоты противника и штаб в Латошинке.

Н. Д. Фомин получил много благодарностей от командира Северной группы войск полковника С. Ф. Горохова. 25 июля 1943 г. старший краснофлотец Фомин был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, Д. 722, Д. 755.

ФРОНТОВАЯ ПУТЕВКА ПАРОХОДСТВА «ВОЛГОТАНКЕР». С начала навигации 1942 г. в пароходстве «Волготанкер» было развернуто социалистическое соревнование по доставке фронту горючего. В практику были внедрены «Фронтные путевки». Они выдавались экипажам нефтевозов, идущим в рейс. Бланк путевки предвлялся цитатами из работ и выступлений В. И. Ленина и И. В. Сталина — «Раз дело дошло до войны, все должно быть подчинено интересам войны» (Ленин) и «Воевать без нефти нельзя, а кто имеет преимущество в деле нефти, тот имеет шансы на победу в грядущей войне» (Сталин). Получая путевку, экипаж получал задание на перевозку горючего из Астрахани. Так коллектив брал на себя конкретные фронтные обязательства, которые рассматривались как клятва перед боем.

Одним из инициаторов внедрения «фронтных путевок» был Д. Я. Северинов — профсоюзный работник пароходства. Он особо отличился 9 сентября 1942 г. во время налета вражеской авиации на Астрахань (см. *Бомбардировки Астрахани*). В частности, бомбы были сброшены и на здание бассейнового комитета профсоюза речников. Его помещения были объяты пламенем. Рискую жизнью, Д. Я. Северинов кинулся в огонь. Получив сильные ожоги, он вынес из горящего здания хранившиеся там награды водников — Знамя ВЦИК и

орден Трудового Красного Знамени, которыми астраханские речники были удостоены в 1922 г. за активное участие в Гражданской войне и успешное выполнение правительственных заданий.

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

«ФРОНТОВИК», служебно-вспомогательный баркас Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1906 г. Силовая установка мощностью 82 л. с.

В период Сталинградской битвы команда баркаса активно участвовала в обустройстве и обслуживании переправ 64-й армии Сталинградского фронта. Не считаясь с близостью противника, только за октябрь 1942 г. судном было переброшено на правый берег Волги свыше 1500 т боеприпасов и сделано 36 рейсов в район действия 64-й армии.

Особо работа баркаса «Фронтвик» в период наступательной операции под Сталинградом была отмечена членом Военного совета 64-й армии генерал-майором А. А. Абрамовым, который писал: «Этот маленький пароходик ухитрялся в течение всей операции обеспечивать армию боеприпасами и возить день и ночь раненых с одного берега на другой...».

Труд речников был по достоинству отмечен. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. капитан баркаса «Фронтвик» С. А. Агапов был награжден орденом «Знак почета», а механик А. С. Кузнецов — медалью «За трудовую доблесть».

Судно было выведено из эксплуатации в конце 1956 г. и передано на утилизацию.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 242; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1981.

«ФУЛЬТОН», буксирный пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1871 г. Силовая установка мощностью 780 л. с.

В период Сталинградской битвы пароход «Фультон» под огнем противника обслуживал переправу 64-й армии. Судно также работало на вывозе нефтепродуктов из Астрахани вверх по Волге. План перевозок нефти и других важнейших народно-хозяйственных грузов пароходом постоянно перевыполнялся. Так, в июле 1943 г. план был выполнен на 122%, в августе — на 102%, в сентябре — на 143%.

Решением ВЦСПС и НКРФ пароходу «Фультон» как лучшему судну на Волге был вручен вымпел Народного комиссариата речного флота СССР.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — Ф. В. Шубин; 1-й штурман — А. И. Бояров; 2-й штурман — С. И. Кутепов; 3-й штурман — Г. А. Сарапкин; механик — Я. В. Тормосов; 1-й помощник механика — А. Н. Киселев; 2-й помощник механика — В. П. Житлов.

Капитан Шубин Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды. Механик Тормосов был награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. его наградили медалью «За боевые заслуги».

Пароход был выведен из эксплуатации в 1957 г.

Ист. и лит.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.



ХАБАРОВ Яков Трофимович, родился в 1913 г., краснофлотец, начальник поста № 609 2-го района службы наблюдения и связи Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1942 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Краснофлотец Хабаров являлся начальником минно-наблюдательного поста. 20 апреля 1943 г. он засекал в своем секторе места сброса 12 вражеских мин, о чем немедленно доложил по связи дежурному участка. В первые же сутки тральщиками ВВФ были уничтожены 2 мины, 1 мина взорвалась после прохождения над ней речного трамвайчика, 1 мина оказалась на суше и была обезврежена, а еще у 4 мин произошел самоподрыв. Остальные мины были отмечены вешками, за ними было установлено наблюдение.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22.

ХАЛДИН Николай Иванович, родился в 1900 г. в с. Тагинец Нижегородской губернии, капитан теплохода «Волгострой» парохолства «Волготанкер». Член



ВКП(б). Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1910 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на реках Волга и Кама. Отмечался НКРФ за отличную работу в боевую навигацию 1942 г.

Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. теплоход «Волгострой» под командованием Н. И. Халдина

совершил рейс по маршруту Астрахань — Батраки (Куйбышевская область), буксируя баржи «Терек» и «Жиздра» с грузом нефтепродуктов в количестве 15 тыс. т. Несмотря на наличие заминированных участков, узость фарватера и большого габарита буксируемого воза, топливо для фронта своевременно было доставлено в пункт назначения.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ХАНТЕМИРОВ Кеворк (Кеорг) Керопович, родился в 1923 г., краснофлотец, первый наводчик орудия главного калибра канонерской лодки «Чапаев» 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом командующего ВВФ № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период Сталинградской битвы считался артиллерийским снайпером. Благодаря его наводке, расход боезапаса для поражения цели был намного меньше нормы.

28 августа 1942 г. противник оттянул танки и пехоту на южную окраину с. Рынок. С дистанции 5 км артиллерия канонерской лодки «Чапаев» стала прямой наводкой расстреливать танки. Уже третьим снарядом был уничтожен танк, пятым снарядом — еще один. Следующие

снаряды, посланные наводчиком К. К. Хантемировым, уничтожили следующие 2 танка. Кроме того, были уничтожены 2 автомашины и 1 склад с боеприпасами. Противник открыл сильный ответный минометный огонь, но краснофлотец Хантемиров продолжал вести меткую стрельбу, уничтожив автоматическую пушку.

К. К. Хантемиров получил благодарность от командира Северной группы войск полковника С. Ф. Горохова за уничтожение танков, а также шестиствольного миномета, который бил по переднему краю обороны его подразделений.

1 ноября 1942 г. командующий Сталинградским фронтом генерал-полковник А. И. Еременко, наблюдая с высоты 42 за боем, заметил тяжелую батарею противника, открывшую огонь по нашим войскам. Канлодка «Чапаев» получила приказ подавить батарею. С дистанции 18 км наводчик Хантемиров меткой стрельбой заставил ее замолчать.

Орудийный расчет, где наводчиком был К. К. Хантемиров, к концу Сталинградской битвы уничтожил 9 танков и еще 6 подбил, уничтожил 2 шестиствольных миномета и еще 1 подбил, уничтожил 7 минометов, 2 пушки и подавил 1 артиллерийскую батарею, уничтожил 10 пулеметных гнезд, более 50 автомашин и более 3 рот пехоты, 11 дзотов, более 20 блиндажей и 2 склада с боеприпасами.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 722.

ХАРИТОНОВ Гавриил Владимирович, заместитель наркома речного флота СССР.

В период Сталинградской битвы находился в



Астрахани как уполномоченный НКРФ, постоянно поддерживая связь с оперативной группой НКРФ в Сталинграде. Под руководством Г. В. Харитонова, как уполномоченного ГКО по нефтеперевозкам и выводу нефтяного флота в устье р. Урал, были разработаны мероприятия по загрузке значительной части флота «Волготанкера» нефтепродуктами и его эвакуации через Северный Каспий в Гурьев.

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и оборону Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов парохолства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985.

«ХАРЬКОВ», буксирный пароход парохолства «Волготанкер». Год постройки: 1899 г. Место постройки: Воткинский казенный завод, пос. Воткинский завод Сарапульского уезда Вятской губернии. Силовая установка: 720 л. с. Капитан — А. С. Чечнев.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка в качестве нефтевоза.

23 мая 1943 г. судно подверглось бомбовому авианалету в районе с. Цаган-Аман и затонуло. Вместе с капитаном А. С. Чечневым погибли члены экипажа: 1-й штурман А. Н. Гурьев; коцегар И. И. Львов; матрос М. П. Мурзина; старший рулевой В. А. Незамай; матрос О. Н. Николаева; рулевой И. Я. Пашкин; матрос Н. И. Пашкина; коцегар А. З. Пимочкин; кок А. А. Родичева; старший масленщик М. П. Сисин; коцегар Г. Сисина; коцегар М. А. Чечнева; коцегар А. Р. Шеренкова.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Пермяков В. Опаленные Волгой. — Самара, 2002; Книга памяти: В 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004;

ХИЖЕВ (ХИЖОВ) Борис Михайлович, родился в 1903 г. в г. Симбирск, начальник плеса 6-го технического участка Волжского бассейнового управления пути. Кандидат в члены ВКП(б). В РККА служил с 1919 г. по 1923 г.

За участие в битве на Волге был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. был награжден орденом Красной Звезды.

В навигацию 1943 г. Б. М. Хижев (Хижов) непосредственно руководил землечерпательными работами на опасном в минном отношении участке Волги между г. Камышин и с. Черный Яр. Благодаря его расстановке земснарядов, глубины на этом участке позволили не ограничивать перевозки нефтепродуктов, что дало возможность дополнительно перевезти десятки тыс. т топлива. Кроме того, он непосредственно руководил навигационной обстановкой. В весеннее время под его руководством была выполнена большая работа по поддержанию в исправности плавучего и берегового ограждения, что обеспечило безопасное движение нефтекараванов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725.

ХИМИЧ Федот Иович, родился в 1906 г. в с. Арловка Винницкого уезда Подольской губернии, капитан, командир роты отдельного зенитно-пулеметного батальона зенитной группы ПВО бассейна Астрахань – Саратов. Член ВКП(б). В РККА с 1928 г.

Перед Сталинградской битвой капитан Химич принимал участие в боях под Киевом, Львовом и Купянском. С 1942 г. он обеспечивал противовоздушное прикрытие Волги.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. Ф. И. Химич пользовался большим авторитетом среди бойцов своего подразделения и стремился к высокой боевой выучке личного состава. К середине сентября 1942 г. его рота имела на своем счету 6 сбитых вражеских самолетов.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994.

ХЛЫНИН Иван Николаевич, родился в 1902 г. в поселке Дубовка Царицынского уезда Саратовской губернии, секретарь Сталинградского городского комитета ВКП(б)



по транспорту. Трудовую деятельность И. Н. Хлынин начал в 1917 г. учащимся и работником по найму у кустарей в Дубовке. С 1925 г. стал заниматься общественно-политической деятельностью, став ответственным секретарем Аксайского волостного комитета ВЛКСМ в Сталинградской губернии, а в 1932 г. — инструктором Сталинградского городского комитета ВКП(б). При этом между назначениями на эти должности и позже

он привлекался и к хозяйственной работе.

Перед началом Великой Отечественной войны был секретарем Дзержинского райкома ВКП(б) в Сталинграде и заведующим орготделом Сталинградского горкома ВКП(б). Война застала его секретарем партийных бюро Сталинградского городского УНКВД и УГБ.

В период Сталинградской битвы и начала восстановления города и его экономики И. Н. Хлынин занимал ответственную должность секретаря городского комитета партии по транспорту, отвечая в т. ч. и за функционирование речного флота.

За свою работу в 1942–1943 гг. он был награжден медалью «За оборону Сталинграда» и орденом Красной Звезды.

Ист.: ЦДНИВО. Ф. 113. Оп. 37. Д. 611.

ХЛЫСТОВ Иван Порфирьевич, родился в 1879 г., механик парохода «Герцен» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги».

В период Сталинградской битвы пароход «Герцен» работал на перевозке народно-хозяйственных и военных грузов. В 1943 г. 64-летний И. П. Хлыстов, будучи инвалидом труда, продолжал работать в сложных условиях военной обстановки и минирования Волги. Он вместе с капитаном обеспечил досрочное выполнение заданий по перевозке важнейших государственных грузов. Так, в мае 1943 г. пароход «Герцен» выполнил план на 135%, в июне — на 154%, в сентябре — на 126%. Благодаря руководству механика Хлыстова и путем применения различных рационализаторских предложений, судном была достигнута экономия топлива в количестве до 10%.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ХОЛОДОВ Николай Иванович, родился в 1913 г., мичман, бригадир плотников Сталинградского флотского полужкипажа Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1933 г. В начале Великой Отечественной войны участвовал в обороне Ленинграда, был ранен, награжден орденом Красной Звезды.

Приказом командующего ВВФ № 28/Н от 4 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». После излечения от ранения мичман Холодов был направлен на Сталинградский фронт, участвовал в боях в должности командира катера, был вторично ранен. После госпиталя направлен на службу во флотский полужкипаж, отлично справлялся с заданиями командования по строительству оборонительных и других объектов для ВВФ (флагманский командный пункт, узлы связи и пр.). Его подразделение достигло высокой производительности труда и добилося отличного качества работы.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 31, Д. 595, Д. 723.

ХОРОШХИН Борис Владимирович, родился в 1892 г. в с. Новая Деревня Красносельского уезда Санкт-Петербургской губернии, контр-адмирал, командир 2-й



бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Будущий контр-адмирал Хорошхин в 1913 г. окончил Морской корпус. Участник Первой мировой войны. В 1918 г. вступил в РККА. В 1926–1938 гг. командовал Днепровской военной флотилией. Награжден медалью «XX лет РККА» и тремя орденами Красного Знамени. В начале Великой Отечественной войны Б. В. Хорошхин командовал Ладужской военной флотилией.

Со 2 июня 1942 г. был назначен командиром отдельной бригады траления ВВФ, а с 8 июля 1942 г. стал командовать 2-й бригадой речных кораблей ВВФ (2-я БРК).

С конца июля 2-я БРК ВВФ получила приказ конвоировать караваны речных судов на участке Камышин – Астрахань. На бронекатере № 22 конвоя находился командир бригады Б. В. Хорошхин. 1 августа 1942 г.

Храмов

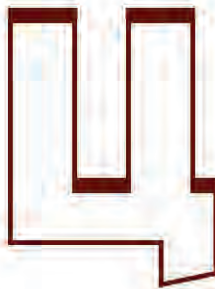
бронекатер подорвался на вражеской мине выше с. Ступино (Черноярский район Сталинградской области). Вместе с экипажем погиб и контр-адмирал Хорошхин.

Лит.: Сталинградская битва. Июль 1942 – февраль 1943: энциклопедия. 7-е изд., доп. – Волгоград, 2017.

ХРАМОВ Алексей Иванович, родился в 1902 г., масленщик парохода «Громобой» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом А. И. Храмов, работая машинистом-масленщиком, бесперебойно обеспечивал функционирование машинного отделения. За время переправы войск, военной техники и боеприпасов на правый берег Волги не было ни одного случая остановки машин или их неготовности к моментальному пуску. За время бомбардировок переправы А. И. Храмов не покидал своего поста, четко выполняя приказы старших начальников.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.



ЦАПИН Владимир Степанович, родился в 1913 г. в с. Кадницы Нижегородской губернии, капитан парохода «Буревестник» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1927 г.

Приказом командующего ВВФ № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Пароход «Буревестник» с открытием навигации 1943 г. в сложных условиях плавания, недостатка глубин и заминированных участков своевременно доставил в Камышин баржу «Аргунь» с грузом бензина для фронта. Вторым рейсом, также в обход минных полей, в Саратов с грузом бензина была приведена баржа «Косьва».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ЦИБУЗГИН Григорий Иванович, родился в 1907 г. в г. Астрахань, директор Астраханского судоремонтного завода им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ (сентябрь 1941 г. – март 1943 г.). В 1914 г. окончил три класса, после чего перешел на подготовительное отделение коммерческого училища, в котором проучился до 1919 г. В том же году поступил на подготовительное отделение Астраханского индустриального техникума. С 1924 г. продолжил учебу в Горьковском политехникуме водного транспорта на судомеханическом отделении. По окончании политехникума получил квалификацию техника-судомеханика 1-го разряда. В 1928 г. стал работать в должности техника 1-го разряда в Васильевском затоне, а в декабре 1928 г. был переведен на завод им. III Интернационала в Астрахань. В декабре 1930 г. Г. И. Цибузгин поступил в Горьковский институт инженеров водного транспорта, который окончил в ноябре 1933 г. Был распределен в Астрахань на работу в механико-судовой службе Нижне-Волжского речного пароходства. Позже был назначен на должность главного инженера Астраханского судоремонтно-судостроительного завода им. Урицкого НВРП. На этом предприятии он проработал до августа 1936 г., после чего был назначен главным инженером Астраханского судостроительно-судоремонтного завода им. В. И. Ленина пароходства «Волготанкер».

В сентябре 1939 г. Г. И. Цибузгин получил назначение на должность главного инженера и заместителя уполномоченного Центрального управления промышленных предприятий речного флота по астраханским судоремонтным заводам. С февраля 1940 г. работал по совместительству врио директора завода им. В. И. Ленина. В сентябре того же года стал директором Астраханского судоремонтного завода им. И. В. Сталина НКРФ (завод № 638).

В начальный период Великой Отечественной войны (сентябрь 1941 г.) Астраханский окружной комитет ВКП(б) направил его на должность директора Астраханского судоремонтного завода им. X годовщины Октябрьской революции НКМФ, где он проработал до марта 1943 г. В марте 1943 г. Г. И. Цибузгин был назначен главным инженером пароходства «Волготанкер» НКРФ.

Лит.: Астраханский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны: документы и материалы. – Волгоград, 2017; Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информацион-

ЦУРКАН Владимир Иванович, родился в 1921 г., старшина 2-й статьи, пулеметчик бронекатера № 62 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВЛКСМ.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 141/Н от 29 декабря 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. 28 октября 1942 г. бронекатер № 62 выполнял задание по доставке боеприпасов для 62-й армии в районе завода «Красный Октябрь». Корабль попал под сильный минометный огонь противника. Несколько бойцов на палубе бронекатера были убиты или ранены, одна из мин на его борту загорелась. Возникла угроза нового взрыва. Старшина Цуркан, рискуя жизнью, сбросил шипящую мину за борт, которая мгновенно взорвалась, не причинив вреда кораблю, хотя сам старшина был ранен в голову. Тем не менее он не покинул поста. В этой операции бронекатер получил 36 пробоин от осколков мин, корпус дал течь. В. И. Цуркан бросился в ледяную воду и стал заделывать пробоины, стремясь сохранить плавучесть корабля. В итоге бронекатер был спасен, боевое задание выполнено.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 170; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.



«ЧАПАЕВ» (до 16 июля 1941 г. и с 6 ноября 1943 г. – «Василий Чапаев»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934 – 1935 гг. Место постройки: судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР («Красный металлист»), г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение – 400 т; длина – 56,4 м; ширина – 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) – 17,0 м; осадка – 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода – 9–10 узлов; топливо – 80 т угля; дальность плавания – 2300–2600 км; экипаж – 76 чел. Первоначально находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. – в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР.

16 июля 1941 г. судно было мобилизовано для переоборудования в речную канонерскую лодку типа «Руднев» и дальнейшей передачи в действующий флот. Переоборудование производилось на судоремонтном заводе им. Куйбышева в пос. Куйбышевский Затон (до 1935 г. – пос. Спасский Затон) Татарской АССР. Она получила вооружение (две 100-мм установки Б-24-БМ, две 37-мм установки 70К, один пулемет М-1 калибра 7,82 мм) и бронирование (рубка 8 мм, орудийные щиты 10 мм).

27 октября 1941 г. РКЛ «Чапаев» была передана в состав ВВФ. Командир – старший лейтенант Н. И. Воронин. В июле 1942 г. – январе 1943 г. поддерживала своим огнем войска 62-й армии. С августа 1942 г. по 3 февраля 1943 г. ее огнем было уничтожено 39 танков, 200 автомашин, 7 артиллерийских батарей, 20 дотов и сотни солдат и офицеров противника.

За успешное выполнение приказов командования, мужество и героизм экипажа РКЛ «Чапаев» 27 февраля 1943 г. была награждена орденом Красного Знамени.

6 ноября 1943 г. судно было возвращено СВРП и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

19 мая 1969 г. буксирный пароход «Василий Чапаев» выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.



Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Сталинградская битва. Июль 1942 – февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. – Волгоград, 2015; Материалы Речной справочной книжки корабельного инженера Е. Л. Смирнова (ресурс <https://russrivership.ru>).

ЧЕБОТАРЕВ Михаил Николаевич, родился в 1908 г. в с. Подгороде Санкт-Петербургской губернии, начальник Московско-Волжско-Камского центрального управления речного флота и член коллегии НКРФ СССР. С марта 1943 г. – начальник Нижне-Волжского речного пароходства. Свою трудовую деятельность он начал в 1924 г., работал слесарем в Ленинградской области. В 1929–1933 гг. М. Н. Чеботарев находился на общественной работе, выполняя обязанности комсомольского работника на бумажно-картонажной фабрике, а затем стал секретарем парткома ВКП(б) предприятия.

В 1932 г. он пришел работать на речной транспорт, начав с должности заместителя начальника пристани в г. Ленинграде. В 1936–1938 гг. обучался в Ленинградской академии водного транспорта. В 1938 г. был назначен начальником Ленинградского речного порта, а в марте–октябре 1939 г. возглавлял Северное речное пароходство. В октябре 1939 г. он возглавил Московско-Волжско-Камское Центральное управление речного флота и стал членом коллегии НКРФ.

В начале Сталинградской битвы М. Н. Чеботарев являлся уполномоченным НКРФ в Саратове, поддерживая связь с оперативной группой НКРФ в Сталинграде. В начале сентября 1942 г. был назначен уполномоченным ГКО в Сталинграде, заменив собой наркома речного флота З. А. Шашкова, отозванного в Москву.

За участие в битве на Волге награжден медалью «За оборону Сталинграда». В марте 1943 г. М. Н. Чеботарев назначили начальником НВРП. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. за успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народно-хозяйственных грузов был удостоен ордена Красной Звезды.

С мая 1945 г. стал начальником Центрального управления перевозок НКРФ. Награждался орденом «Знак Почета».

Лит.: Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). – Куйбышев, 1985; *Гоманенко О.* Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. – Saarbrücken, 2011.

ЧЕБОТАРЕВ Николай Иванович, родился в 1904 г., капитан катера «Пятый» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Катер «Пятый» перевозил из Сталинграда группу эвакуированного населения. На середине Волги авиационные бомбы противника пробили корпус судна в двух местах. Катер начал тонуть, среди пассажиров возникла паника. Призвав людей соблюдать спокойствие, капитан Н. И. Чеботарев организовал бригаду по заделке пробоин и личным примером вдохновил людей на работу. Гибель людей и судна была предотвращена.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

ЧЕКУНОВ Александр Андрианович, родился в 1905 г. в г. Ставрополь, инженер-капитан 2-го ранга, флагманский инженер-механик штаба 3-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1928 г. Участник Гражданской войны. В 1920–1921 гг. воевал на Кавказском фронте. С июня 1942 г.

служил на Черном море на подводной лодке типа «АГ». Затем продолжил службу в ВВФ. Под его руководством корабли 3-й бригады речных кораблей под бомбами и артиллерийским огнем противника беспрерывно подвозили боеприпасы и эвакуировали раненых защитников города в районе Сталинграда.

Приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период боевой навигации 1943 г. инженер-капитан 2-го ранга Чекунов обеспечил правильную эксплуатацию механизмов кораблей ВВФ, чем способствовал выполнению бригадой государственного задания по нефтеперевозкам на Волге. Одновременно он добился успешного прохождения боевой подготовки личным составом бригады.

До окончания Великой Отечественной войны, проходя службу уже на Краснознаменном Балтийском флоте, инженер-капитан 2-го ранга А. А. Чекунов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. был награжден вторым орденом Красной Звезды. Позже, уже после окончания войны, А. А. Чекунов награждался орденом Отечественной войны II степени за организацию и проведение зимой 1944/45 г. ремонта боевых кораблей Балтийского флота, базировавшихся в Пярну и Вирсту Эстонской ССР.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 843, 1350.

ЧЕКУШКИН Алексей Ильич, родился в 1905 г. в с. Средне-Погромное Царевского уезда Астраханской губернии, член ВКП(б), парторг ЦК ВКП(б) на Сталинградском судоремонтном заводе Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Сталинградский судоремонтный завод НВРП производил корпуса реактивных снарядов М-8. Там находилось уже 3138 готовых корпусов, которые, однако, не были начинены. А. И. Чекушкин организовал их начинку, приспособив для этого помещение заводской бани. Оборудование для этой операции пришлось завозить через Волгу под обстрелом и бомбежкой противника.

Благодаря работе, организованной А. И. Чекушкиным, 9 сентября 1942 г. завод сдал 5076 полностью снаряженных реактивных снарядов, сыгравших колоссальную роль в обороне Сталинграда. Кроме того, по личной инициативе А. И. Чекушкина на заводе в условиях непрерывного обстрела и бомбежек с 23 августа по конец сентября 1942 г. был организован ремонт 11 машин с установками М-8 и М-13, а также 15 зенитных установок, также сыгравших большую роль в обороне города.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961.

ЧЕЛНОЧНЫЙ МЕТОД РАБОТЫ СУДНА – связанный с регулярным безостановочным движением между двумя пунктами на короткой дистанции.

ЧЕЛЫШЕВ Федор Николаевич, родился в 1896 г. в Гороховецком уезде Владимирской губернии, участник Гражданской войны и обороны Царицына, капитан парохода «Краснофлотец» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден



медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом, Ф. Н. Челышев 14 ноября 1942 г., несмотря на тяжелую ледовую обстановку, привел пароход в район переправы. Он бесперебойно буксировал баржу «Ржавка». За 3 суток на правый берег Волги было переброшено до 50 броневиков, 500 автомашин с минометными боеприпасами и горючим,

до 3 тыс. бойцов. Также за это время было эвакуировано до 100 раненых бойцов.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

ЧЕЛЫШЕВА Ираида Федоровна, родилась в 1926 г. в Вязниковском уезде Владимирской губернии, рулевой парохода «Краснофлотец» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награждена медалью «За отвагу». В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом И. Ф. Челышева в трудных метеорологических условиях и в ночное время управляла пароходом. Несмотря на бомбардировки района переправы, она в период с 14 по 17 ноября 1942 г. не покидала своего поста, содействуя выполнению пароходом боевых заданий.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

ЧЕМОДАНОВ Федор Петрович, родился в 1905 г., член ВКП(б), линейный механик Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Ф. П. Чемоданов в сложных условиях успешно выполнял задания по ремонту судов в районе Сталинграда. В частности, вследствие дезертирства капитана и механика пароход «Кузнец» выбыл из строя. Ф. П. Чемоданов в одиночку поднял в судовых машинах пар, привел судно в действие и заменил его механика, выполняя задания по

перевозке войск при большом некомплекте команды.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград: Сталинградское кн. изд-во, 1961.

ЧЕПЛАКОВ Иван Степанович, родился в 1918 г. в с. Светлый Яр Черноярского уезда Астраханской губернии, краснофлотец, водолаз отряда аварийно-подводных работ № 3 Донского фронта. В РККА с 1943 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 марта 1944 г. награжден медалью «За отвагу». И. С. Чеплаков выполнял задание по разгрузке баржи № 863, затонувшей в период Сталинградской битвы вместе с большим количеством боеприпасов. Во время работы он демонстрировал образцы выносливости и трудолюбия. Лично им было извлечено из-под воды 1300 ящиков со снарядами.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686043. Д. 24.

«**ЧЕРКЕССИЯ**», сухогрузный теплоход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1931 г.



Технические характеристики: грузоподъемность — 2150 т; длина — 100,00 м; ширина — 14,50 м; высота борта — 3,5 м; осадка (в грузу) — 2,45 м; силовая установка мощностью 490 л. с.

Теплоход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозках военных и народно-хозяйственных грузов. 28 июля 1942 г. в районе пристани Камышин теплоход с грузом в 1800 т цемента подвергся воздушному налету противника. Осколками были пробиты днище, палуба и правый борт. В результате налета погибли: капитан А. И. Сергеев, боцман П. Ф. Вельгаю, 1-й помощник капитана А. Н. Капранов и несколько военнослужащих, сопровождавших груз. Судно было уведено в затон судоремонтного завода.

Командный состав в 1942—1943 гг.: капитаны — А. И. Сергеев, П. И. Мушников; 1-е помощники капитана — А. Н. Капранов, А. М. Иванов; лоцман — Ф. И. Чашин; лоцман А. И. Шанин; механик — П. М. Михайлов; 1-й помощник механика — В. В. Кондратьев; 2-й помощник механика — М. Ф. Пшенцов; 3-й помощник механика — Н. П. Хрулев.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Книга памяти: В 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004; Гоманенко С. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940—1945 гг. — Saarbrücken, 2011.

ЧЕРНОВА Татьяна Ивановна, родилась в 1922 г. в г. Оренбург Киргизской АССР, старший краснофлотец, старший кладовщик береговой базы 4-го дивизиона катеров-тральщиков Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с мая 1942 г., награждена медалью «За оборону Сталинграда».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 28/Н от 4 октября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги». На Т. И. Чернову были возложены обязанности по продовольственному снабжению катеров ВВФ. С июля 1942 г. она служила на 3-й, а потом — на 4-й береговых базах, обеспечивая быстрое и бесперебойное снабжение катеров, занимавшихся тралением магнитных и акустических мин, участвовавших в дозорах, конвоировании караванов, минных разведках и других боевых операциях. Т. И. Чернова всегда содержала вверенный ей продовольственный склад в образцовом порядке. Своей работой она напрямую способствовала отличному выполнению тральщиками дивизиона боевых задач, постоянно проявляла заботу о личном составе.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 31, Д. 595, Д. 723.

ЧИСТОВСКИЙ Николай Яковлевич, родился в 1895 г. в г. Нижний Новгород, старший лейтенант, командир канонерской лодки «Руднев» 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. В ВМФ по мобилизации с 1941 г.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 74/Н от 9 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды.

Н. Я. Чистовский был потомственным речником. Получив назначение на должность командира КЛ «Руднев», он тщательно занимался с личным составом боевой подготовкой, организацией службы и маскировкой корабля. 25 августа 1942 г. на противника обрушились первые залпы главного калибра канлодки.

В Сталинградской битве КЛ «Руднев» взаимодействовала с частями 57-й армии. В кампанию 1942 г., когда в одном из боев корабль попал под сильный огонь противника, старший лейтенант Чистовский смог вывести канлодку из-под огня, избежав потерь в личном составе и серьезных повреждений корабля. К ноябрю 1942 г. канлодка «Руднев» под его командованием сделала около 700 выстрелов по врагу. В результате совместных действий с КЛ «Громов» было уничтожено и рассеяно до 3 батальонов пехоты, подавлено не менее 5 батарей, уничтожено и рассеяно несколько автомашин и танков. При этом в личном составе канлодки не было ни одного убитого или раненого.

За участие в защите города старший лейтенант Чистовский был награжден медалью «За оборону Сталинграда». В дальнейшем он выполнял обязанности военного лоцмана ВВФ. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 сентября 1944 г. награжден орденом Отечественной войны II степени за руководство проводкой военных кораблей по Волге от Астрахани до Горького и обратно.

После войны Н. Я. Чистовский занимался преподавательской работой в Горьковском институте инженеров водного транспорта и в Горьковском речном училище.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 163; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 769, 800; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. — 2-е изд., доп. Волгоград, 2001.

«ЧИЧЕРИН» (до 1920 г. — «Царица», до 1926 г. — «Богатырь», до 1929 г. — «Григорий Зиновьев»), пассажирский пароход Нижне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1899 г. Место постройки: Сормовский завод, г. Нижний Новгород. Силовая установка: 1 тыс. л. с.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин — Сталинград — Владимировка на перевозках военных и народно-хозяйственных грузов. Капитан — А. Н. Степанов (в 1942 г.), механик — П. И. Крупин. Во время боевых действий на Волге судно получило незначительные повреждения.

Командный состав в 1942–1943 гг.: капитан — А. В. Семиков (бывший капитан погибшего 31 июля 1942 г. теплохода «10 лет Комсомольской правды»); 1-й помощник капитана — Н. В. Каматов; 2-й помощник капитана — И. П. Широков; 3-й помощник капитана — М. И. Дубинина; лоцман — И. Д. Гольшев; лоцман — Н. Д. Лифанов; лоцман — Н. П. Хлопов; механик — П. И. Крупин; 1-й помощник механика — Н. Р. Железнов; 2-й помощник механика — А. Н. Малышев; 3-й помощник механика — С. П. Чернов.

В июне 1970 г. судно было снято в фильме Л. Гайдая «12 стульев» в «роли» парохода «Скрябин».

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина. Ф. 1902; Гоминенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. — Saarbrücken, 2011.



«ЧКАЛОВ» (до 1 октября 1942 г. и с 25 ноября 1943 г. — «Валерий Чкалов»), канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Верхне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1937 г. Место постройки: завод № 340 (судостроительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР, он же — «Красный металлист») в г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение — 350 т; длина — 55,2 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,4 м; силовая установка: паровая машина мощностью 460 л. с.; топливо — 75 т мазута; скорость хода — 10 узлов; дальность плавания — 3900 км; экипаж — 52 чел. Первоначально пароход находился в подчинении Наркомвода, а с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР.

1 октября 1942 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку. Оно получило вооружение (2 пушки 52К калибра 85 мм и 2 спаренных пулемета Кольт калибра 12,7 мм). 25 ноября 1942 г. РКЛ «Чкалов» вошла в состав ВВФ. РКЛ обеспечивала безопасность судоходства от немецко-фашистской авиации на Волге. С 19 мая 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 25 ноября 1943 г. судно было разоружено и передано речному пароходству. В дальнейшем использовалась как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

27 июля 1957 г. буксирный пароход «Валерий Чкалов» был выведен из состава речного флота и передан Главвторчермету для разделки на металл.

Лит.: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Грязнов М. Н. Моряки в битве за Сталинград. 2-е изд., доп. — Волгоград, 2001; Широков И. А. Е. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002.

ЧЛЕНОВ Иван Гаврилович, родился в 1899 г., рулевой баркаса «Абхазец» Нижне-Волжского речного пароходства. Участник Гражданской войны.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». И. Г. Членов отличился на спасении парома. В конце сентября 1942 г. в результате минометного обстрела баркас «Пожарский», буксировавший паром с войсками, получил повреждения и вынужден был оставить паром, которого стало уносить течением. Команда парома разбежалась, а бойцы стали бросаться в воду. Ему на помощь пришел баркас «Абхазец». Рулевой «Абхазца» И. Г. Членов перепрыгнул на паром и укрепил буксировочные концы. Судно вместе с бойцами было спасено и доставлено к месту назначения.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

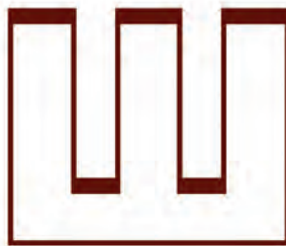
ЧУДИНОВ Александр Степанович, родился в 1890 г. в с. Слудка Пермского уезда Пермской губернии, капитан парохода «Лермонтов» Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б).

Приказом командующего ВВФ № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». А. С. Чудинов являлся одним из самых опытных волжских капитанов, был отличным организатором работы. Задолго до войны под его руководством был капитально отремонтирован пассажирский пароход «Лермонтов», на котором к осени 1943 г. он проплавал уже 12 лет.

В период Сталинградской битвы судно было занято на транспортной работе. В сентябре 1942 г. оно попало под артиллерийский обстрел, в результате которого погибло 4 человека. А. С. Чудинов являлся инициатором буксировки барж пассажирским флотом, и с открытия навигации и до осени 1943 г. пароходом «Лермонтов» на Верхнюю Волгу было доставлено 12 барж. Капитан успешно маневрировал судном в условиях минной опасности. В 1943 г. оно совершало сквозные рейсы из Астрахани в Москву, доставляя в столицу важнейшие грузы с Волги. В сентябре того же года пароход «Лермонтов» закончил выполнение навигационного плана.

Решением ВЦСПС и НКРФ пароходу был вручен вымпел Народного комиссариата речного флота СССР как лучшему судну на Волге.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.



ШАГАЛОВ Павел Степанович, родился в 1888 г. в д. Волчиха Нижегородской губернии, механик парохода «Орел» пароходства «Волготанкер». Член ВКП(б).



Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1905 г. Участник Гражданской войны. В 1918–1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга.

В межнавигационный период зимой 1942/43 г. механик Шагалов организовал ремонт судна своими силами.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В самом начале навигации 1943 г. пароход «Орел» одним из первых совершил рейс Астрахань – Батраки (Куйбышевская область), буксируя баржу «Акатуй» с грузом бензина в количестве 8 тыс. т. Машины и механизмы судна работали четко. Несмотря на трудные условия плавания, маршрут был пройден без остановок, груз для фронта был доставлен.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ШАРИПОВ Манаф Махмутович, родился в 1904 г. в г. Астрахань, начальник судоподъемного цеха Сталинградского судоремонтного завода Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». М. М. Шарипов организовал ремонт десятков поврежденных от обстрелов на переправах судов и обеспечил их быстрое возвращение в строй. В начале сентября 1942 г. под огнем противника М. М. Шарипов руководил перемещением на берег и подъемом котла баркаса «Стахановец», руководил установкой наливных цистерн при переоборудовании парохода «Рыблов» и ремонтом руля паромов № 3.

В районе переправы у завода «Красный Октябрь» он организовал перемещение на берег баркаса «Пожарский», а затем руководил его ремонтом и спуском на воду. К концу навигации М. М. Шарипов производил ремонт баркаса «Капитан Иванищев».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ШАХ Степан Яковлевич, родился в 1891 г., подполковник, заместитель начальника Речного аварийно-спасательного отдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с октября 1917 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал на Петроградском фронте. В 1938 г. был награжден медалью «XX лет РККА». В 1941 г. начальник аварийно-спасательного отдела Черноморского флота Шах принимал участие в обороне Одессы и Севастополя, за что в 1943 г. был отмечен медалью «За оборону Севастополя», а в 1945 г. — медалью «За оборону Одессы». В ноябре 1941 г. получил контузию. Позже продолжил службу в ВВФ.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В период навигации 1942 и 1943 гг. С. Я. Шах руководит оперативной работой всех 4 отрядов РАСО ВВФ и является одним из организаторов судоподъемных работ флотилии. Под его руководством был осуществлен подъем многих потопленных барж и буксиров.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 ноября 1944 г. полковник, начальник РАСО на р. Волга ВМФ Шах был награжден орденом Красного Знамени за отличное выполнение задания ГКО по организации судоподъемных работ на Волге и Дону.

До окончания Великой Отечественной войны Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1945 г. он был удостоен ордена Ленина за успешное выполнение заданий командования и выступу лет в ВМФ.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 776, 1202.

ШАШКОВ Зосима Алексеевич, родился в 1905 г. в д. Новинки Сольвычегодского уезда Вологодской губернии, первый народный комиссар речного флота СССР.



Член ВКП(б). С 1918 г. работал бакенщиком, а затем матросом в Северо-Двинском речном пароходстве. В 1922—1926 гг. — студент Велико-Успенского техникума водных путей сообщения. С 1926 г. трудился рулевым-штурвальным, боцманом, таксировщиком, начальником надзора Северного бассейна. В 1929—1930 гг. был студентом Московского института инженеров транспорта. Затем перевелся на штурманское отделение Ленинградского института инженеров водного транспорта, который закончил с отличием в 1933 г.

С 1933 г. начал преподавать в Горьковском институте инженеров водного транспорта, где в 1935—1937 гг. был деканом факультета, а в 1937—1938 гг. — директором института. Окончил аспирантуру, стал кандидатом технических наук, профессором. В 1938—1939 гг. был назначен на должность заместителя наркома водного транспорта СССР. С 1939 г. — нарком речного флота СССР.

В период Великой Отечественной войны и Сталинградской битвы З. А. Шашков являлся членом Транспортного комитета при ГКО, созданного 14 февраля 1942 г. Возглавлял комитет лично И. В. Сталин. Летом 1942 г. З. А. Шашков в качестве уполномоченного ГКО был отправлен в Астрахань с целью координации действий моряков, речников, нефтяников и осуществления оперативного руководства речными перевозками. Со 2 августа и до начала сентября 1942 г. являлся уполномоченным

ГКО в Сталинграде, где возглавлял оперативную группу, осуществлявшую руководство работой речного транспорта в районе Астрахань — Саратов.

Награжден тремя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак почета».

Лит.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923 — 1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985; Великая Отечественная война 1941—1945 годов. В 12 т. Т. 11. Политика и стратегия Победы: стратегическое руководство страной и Вооруженными силами СССР. — М., 2015.

ШВАРЕВ Александр Яковлевич, родился в 1906 г. в г. Кострома, капитан буксирного парохода «Надежный» Нижне-Волжского речного пароходства.



Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 16/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. 14 сентября 1942 г. пароход «Надежный» вел паром с войсками. Во время движения к Сталинграду судно было подвергнуто сильному минометному обстрелу противника. Возник пожар. Создалась угроза

за гибели парохода и парама вместе с находившимися на них бойцами и командирами. Капитан парохода А. Я. Шварев мобилизовал команду на тушение пожара, сам заделал пробину и доставил паром с войсками к месту назначения. С 23 августа и до конца сентября 1942 г. пароход под командованием Шварева работал под постоянными бомбежками, переправив через Волгу 1 тыс. бойцов и командиров, а также сотни тонн военных грузов для обороны Сталинграда.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682254. Д. 994; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ШЕЛЕНИН Валерий Васильевич, родился в 1913 г. в г. Нарын в Российском Туркестане, старший техник-лейтенант, начальник станции безобмоточного размагничивания № 24 Управления тыла Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1939 г.

В июле 1943 г. ему была вручена медаль «За оборону Сталинграда». В самый тяжелый период Сталинградской битвы, с июня по октябрь 1942 г., старший техник-лейтенант Шеленин служил на СБР № 10 и СБР № 22 в должности инженера-электрика. Проявил себя как грамотный инженер и боевой командир. Он производил непрерывную обработку корпусов кораблей, идущих на выполнение боевых заданий командования. После повреждения СБР № 10 В. В. Шеленин обеспечил демонтаж ценного оборудования со станции и эвакуацию его в безопасный район.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 34/Н от 26 ноября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. С октября 1942 г. В. В. Шеленин являлся начальником СБР № 24. Оборудование станции монтировалось уже в зимний период. Она вступила в строй с началом навигации 1943 г. Все работы качественно и в срок были выполнены силами личного состава под командованием старшего техника-лейтенанта Шеленина. До окончания навигации СБР размагнитила корпуса около 250 кораблей и судов, что способствовало выполнению приказа по обеспечению безопасности плавания на Волге.

За проведенную работу В. В. Шеленин и личный состав руководимой им станции получили благодарность от командира 2-й бригады траления ВВФ и денежные премии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 755.

ШЕЛЕПОВ Дмитрий Павлович, родился в 1907 г., механик парохода «Киев» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1920 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. К открытию навигации 1943 г. механик Шелепов произвел ремонт судна своими силами. Машины, котлы и механизмы при переходе судна по Каспийскому морю работали безотказно. Пароход «Киев» привел из Гурьева в Астрахань 2 нефтекаравана раньше графика. Точно в срок из Астрахани в Батраки (Куйбышевская область) была приведена баржа с 9 тыс. т нефти.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ШИЛИН Арсений Захарович, родился в 1914 г. в с. Макаровка Курской губернии, капитан, пропагандист политотдела Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1936 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 4/Н от 17 февраля 1943 г. награжден медалью «За отвагу». С первого дня обороны Сталинграда и до 20 декабря 1942 г. капитан Шилин находился в районе боевых действий. Несколько раз участвовал в боевых операциях бронекатеров и тральщиков ВВФ. Как пропагандист политотдела капитан Шилин часто выступал с беседами и докладами перед матросами и командирами действующих кораблей, выезжал на передовые позиции, помогая политработникам и секретарям партийных и комсомольских организаций.

До окончания Великой Отечественной войны являлся начальником отдела агитации и пропаганды политотдела Дунайской военной флотилии. Приказом командующего ДувФ № 020 от 26 апреля 1945 г. А. З. Шилин был награжден орденом Красной Звезды. Это наградой было отмечено его непосредственное участие в подготовке и проведении десантных операций, а также политическая работа среди личного состава бригады тральщиков флотилии.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 755, 1223, 1469.

ШИРМАНОВ Сергей Петрович, родился в 1912 г., начальник политотдела Нижне-Волжского речного пароходства. Член ВКП(б). Приказом войскам Сталинградского фронта № 62/Н от 26 октября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды.



В условиях массовой бомбардировки Сталинграда и охватившего город сплошного пожара — 23 и 24 августа 1942 г. — на Сталинградском рейде требовалось срочно обеспечить работу переправ. С левого на правый берег Волги необходимо было перебросить войска и боеприпасы, а в обратном направлении эвакуировать раненых и гражданское население. В крайне сложной обстановке, в условиях, когда флот с началом бомбардировки сосредоточился на левом берегу, С. П. Ширманов мобилизовал работников политотдела на обеспечение работ переправ. Сам он стал обеспечивать работу центральной переправы. В течение нескольких суток С. П. Ширманов не покидал работавшие суда. За это время флотом НВРП на оборону города были переброшены тысячи бойцов и сотни тонн боеприпасов. Вместе с секретарем обкома ВКП(б) по транспорту И. В. Сидоровым он обеспечил снятие с мели и уход из-под обстрела таких крупных

судов, как «Рыблов», «Гурзуф» и «Кузнец», которые осуществили доставку всего необходимого для обороны центральной части Сталинграда.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 161.

ШИРМАНОВ Степан Григорьевич, родился в 1891 г., шкипер баржи «Унжа» пароходства «Волготанкер». Трудовую деятельность на речном транспорте начал в 1910 г. Участник Гражданской войны. В 1918—1919 гг. воевал в рядах Красной Армии на р. Волга.

В навигацию 1942 г. отмечался НКРФ за отличную работу. Приказом командующего Волжской военной флотилией № 8/Н от 29 мая 1943 г. награжден медалью «За отвагу». В начале навигации 1943 г. баржа «Унжа» с 8500 т бензина следовала за пароходом «Красное знамя» по маршруту Астрахань — Куйбышев. При прохождении заминированных участков шкипер Ширманов способствовал скорейшему продвижению судна, сутками находясь на мостике. Он обеспечил хорошую управляемость судна. В результате важного груза прибыл к месту назначения точно в срок.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722.

ШИРОКОВ Борис Павлович, капитан буксирного парохода «Крестьянин» Нижне-Волжского речного пароходства. На речном транспорте трудился с 1904 г. Окончил Нижегородский речной техникум. Капитаном парохода «Крестьянин» стал в 1940 г.

Пароход «Крестьянин» под его командованием в навигацию 1942 г. вел вверх по Волге караван из 3 барж. Его атаковала группа немецких самолетов. Команда под огнем противника расчленила состав и потом быстро замаскировала суда. В итоге все баржи были успешно доведены до места назначения.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1943 г. Б. П. Широков был награжден орденом Красного Знамени. Вместе с капитаном этим указом были награждены и члены экипажа: заместитель капитана по политической части А. П. Вышлов — орденом Красной Звезды; механик Н. И. Титов — орденом «Знак Почета».

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина: Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград: 1961.

ШИРШОВ Петр Петрович, родился в 1905 г. в г. Екатеринослав, народный комиссар морского флота СССР. Член ВКП(б). Известный советский полярный



исследователь. Военный инженер 1-го ранга. В 1929 г. окончил Одесский институт народного образования. В 1931—1938 гг. являлся научным работником экспедиции Арктического института Главсевморпути, работая в том числе на дрейфующей станции «Северный полюс-1» (1937—1938), за что ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1939—1942 гг. был первым заместителем начальника Главсевморпути при СНК СССР. В феврале 1942 г. П. П. Ширшов назначен народным комиссаром морского флота СССР. После образования 14 февраля 1942 г. Транспортного комитета при ГКО П. П. Ширшов вошел в состав его членов.

С началом летнего наступления противника в 1942 г. ГКО отправил в Астрахань группу своих уполномоченных с целью координации действий моряков, речников, нефтяников и осуществления оперативного руководства

в деле поставки топлива для нужд фронта и народного хозяйства. В состав группы уполномоченных вошел и П. П. Ширшов. Ежедневно уполномоченные докладывали в ГКО об отправке горючего на фронт. Нарком Ширшов часто выезжал в Баку и на Астраханский морской рейд, чтобы ускорить отправку и передвижение нефтепродуктов.

П. П. Ширшов награжден тремя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды, орденом «Знак Почета».

Лит.: Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923–1991 гг. Историко-биографический справочник. — М., 1999; Битва за нефть. Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). — Куйбышев, 1985. Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12 т. Т. 11. Политика и стратегия Победы: стратегическое руководство страной и Вооруженными силами СССР. — М., 2015.

ШИЧКО Геннадий Андреевич, родился в 1922 г. в д. Груд Минской губернии, лейтенант, младший артиллерист по зенитной артиллерии штаба Волжской военной флотилии. В ВМФ с 1940 г.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 2/Н от 29 января 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. Лейтенант Шичко временно выполнял обязанности командира БЧ-2 канонерской лодки «Усыкин» ВВФ и с корректировочного пункта руководил огнем канлодки, оказывая поддержку оперативной группе полковника С. Ф. Горохова.

С 25 сентября по 15 октября 1942 г. артиллерией канонерской лодки было подожжено 3 и подбито 4 танка противника, подавлены 2 шестиствольных миномета и 1 артиллерийская батарея, разбито 11 автомашин с грузом и уничтожено до 1 роты пехоты.

15 октября 1942 г. Г. А. Шичко находился на наблюдательном пункте в с. Рынок, где корректировал огонь. Атака немцев на Рынок была отбита, однако сам лейтенант был тяжело ранен в обе ноги. 20 июня 1944 г. лейтенант Шичко был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 756; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22.

ШКАПОВ Михаил Архипович, родился в 1913 г. в д. Гринево Стародубского уезда Черниговской губернии, капитан-лейтенант, командир 3-го дивизиона тральщиков 3-й бригады траления Астраханской военно-морской базы Каспийской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1931 г.

В 1942 г. капитан-лейтенант Шкапов принимал участие в обеспечении противовоздушной и противоминной обороны Волго-Каспийского морского канала. В том же году 5-й дивизион тральщиков Астраханской военно-морской базы КВФ под его командованием осуществлял конвоирование нефтекараванов. При этом тральщики неоднократно отражали атаки вражеской авиации. Один самолет противника был сбит. В октябре 1942 г. дивизион обеспечил перевозку кавалерийского корпуса, за что его командир получил благодарность от командующего 28-й армией.

За успешное командование дивизионом и сбитый самолет М. А. Шкапов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 марта 1943 г. был награжден медалью «За отвагу». Позже приказом командующего ВВФ № 34/Н от 26 ноября 1943 г. его наградили второй медалью «За отвагу». Этим были отмечены его заслуги по обеспечению безопасного движения судов по Волге. Весной 1943 г. при минировании противником Волги М. А. Шкапов вместе со 2-м дивизионом тральщиков 3-й бригады траления АВМБ КВФ был командирован в район Замьяны — Сталинград, Корабли под командованием

капитан-лейтенанта Шкапова протралили фарватер, обеспечив безопасное движение нефтекараванов и других судов по этому участку. Было вытралено 6 мин противника. М. А. Шкапов также проявил большие организаторские способности при формировании 3-го дивизиона тральщиков 3-й бригады траления АВМБ КВФ. За короткий срок этот дивизион стал лучшим в бригаде.

Незадолго до окончания Великой Отечественной войны М. А. Шкапов приказом командующего Краснознаменной Дунайской военной флотилией № 021 от 27 апреля 1945 г. был награжден орденом Красного Знамени.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 725, 776, 1223, 1469; Ф. 920. Оп. 2. Д. 331.

ШУБИН Иван Васильевич, родился в 1910 г., член ВКП(б), капитан катера «Комсомолец» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Катер «Комсомолец» непрерывно работал на переправах, эвакуируя раненых бойцов и командиров Красной Армии с правого берега Волги на левый. 29 сентября 1942 г. катер во время рейса с ранеными на борту подвергся сильному минометному обстрелу. Капитан И. В. Шубин ни на минуту не отходил от штурвала и умелыми маневрами вывел судно из зоны обстрела.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

ШУГАЕВ Петр Михайлович, родился в 1890 г. в г. Астрахань, капитан парохода «Громобой» пароходства «Волготанкер».

Приказом войскам 57-й армии Сталинградского фронта № 0124/Н от 17 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. Пароход «Громобой» под командованием П. М. Шугаева в условиях бомбардировок и ледостава работал на перевозке войск, боеприпасов и военной техники.

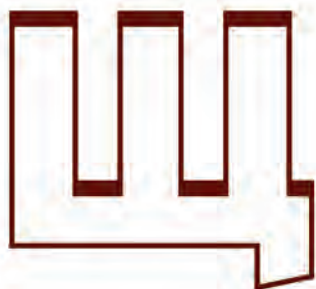
В период подготовки контрнаступления советских войск под Сталинградом с 1 по 17 ноября 1942 г. с помощью парохода, буксировавшего переправочные средства, на правый берег было переброшено до 6 тыс. бойцов и командиров Красной Армии, до 300 танков, 20 тяжелых орудий и до 1500 автомашин с боеприпасами и вооружениями.

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 274; ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41.

ШУРКАЛИН Михаил Семенович, родился в 1912 г., краснофлотец, командир орудия плавбатареи № 98 2-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 66/Н от 1 ноября 1942 г. награжден орденом Красной Звезды. С июня 1942 г. командир орудия М. С. Шуркалин отлично обучал и готовил свой орудийный расчет, который ранее не был знаком с сухопутными орудиями и совершенно не осуществлял учебные стрельбы. Пушка М. С. Шуркалина произвела к концу осени 1942 г. 271 выстрел, в то время как вся плавбатарея израсходовала свыше 500 снарядов. В результате артиллерийского огня обеих плавбатарей ВВФ (по неполным данным оперативных сводок 57-й и 64-й армий) было подавлено и уничтожено свыше 12 артиллерийских батарей противника и 10 минометных батарей, до 10 автомашин с грузом и войсками, до 8 рот пехоты и 1 кавалерийский эскадрон, множество пулеметных точек. Частично были рассеяны гарнизоны противника в Ельшанке, Песчанке и Стародубовке.

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 162; Конспект доклада командующего ВВФ об итогах боевой деятельности флотилии в кампанию 1942 г. за период с 22 июля 1942 г. по 2 февраля 1943 г. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». Ф. 1. Документы ВВФ. Оп. 2. Д. 2. МЗСБ НВФ 2168/1.



ЩЕРБАКОВ Александр Васильевич, родился в 1911 г. в с. Новоселка Ростовского уезда Ярославской губернии, лейтенант, командир бронекатера № 31 дивизиона бронекатеров 1-й бригады речных кораблей Волжской военной флотилии. Член ВКП(б). В ВМФ с 1933 г.

Приказом войскам Юго-Восточного фронта № 15/Н от 29 сентября 1942 г. награжден орденом Красного Знамени. С 7 августа по 9 сентября 1942 г. БК-31 под командованием лейтенанта Щербакова отразил 32 атаки самолетов противника, сбивших переправу через Волгу в районе Каменного Яра. Умело маневрируя, бронекатер не получил ни одного повреждения.

В период обороны Сталинграда орудийный расчет БК-31 вел точный огонь, личный состав отлично справлялся со своими обязанностями. Так, при групповой стрельбе 12 и 15 сентября 1942 г. огнем БК-31 было подбито 4 немецких танка, уничтожено и рассеяно до трех рот противника. 25 сентября лейтенант Щербаков получил ранение.

Награжден медалью «За оборону Сталинграда». После выздоровления он участвовал в форсировании Керченского пролива, где 2 ноября 1943 г. снова был ранен. За бои под Керчью был награжден вторым орденом Красного Знамени. Позже приказом командующего Дунайской военной флотилией № 16 от 27 сентября 1944 г. его наградили орденом Отечественной войны I степени за форсирование Дуная и высадку десантов. В ноябре 1944 г. он также был удостоен медали «За боевые заслуги».

Ист.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 994; ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 935, 1003.

ЩЕТИНИН Игорь Николаевич, родился в 1902 г., мичман, старший химист 6-го дивизиона катеров-тральщиков 2-й бригады траления Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). Служил в РККА в 1918–1929 гг., в ВМФ с 1942 г. Участник Гражданской войны, оборонял Петроград от войск Юденича.

За участие в Сталинградской битве был награжден медалью «За оборону Сталинграда». Приказом командующего ВВФ № 16/Н от 13 августа 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». Мичман Щетинин в период с 23 апреля по 15 июня 1943 г. тщательно ознакомился с минной обстановкой на боевом участке, лично осуществлял минную разведку на Волге и проводил суда и караваны через опасные участки. Так, 17 мая 1943 г. немецкие самолеты заминировали судовую ход на Александровском перекате. И. Н. Щетинин, взяв ответственность на себя, провел через закрытый участок 7 караванов с 9 нефтеналивными баржами.

23 июня 1943 г. он провел еще 3 каравана через закрытый участок в районе с. Горная Пролейка. Не было допущено ни одного случая подрывов судов.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 722, 755.

«ЩОРС», канонерская лодка Волжской военной флотилии, бывший речной буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. Год постройки: 1934–1935 гг. Место постройки: завод № 340 (судо-



строительный завод им. А. М. Горького НКСП СССР, он же — «Красный металлист»), г. Зеленодольск. Технические характеристики: водоизмещение — 400 т; длина — 56,4 м; ширина — 8,1 м; ширина габаритная (с обводами) — 17,0 м; осадка — 1,25 м; силовая установка: паровая машина мощностью 480 л. с.; скорость хода — 9–10 узлов; топливо — 80 т угля; дальность плавания — 2300–2600 км; экипаж — 76 чел. Первоначально пароход находился в подчинении Наркомвода, с 9 апреля 1939 г. — в составе судов Народного комиссариата речного флота СССР.

16 июля 1941 г. судно было мобилизовано и поставлено на переоборудование в речную канонерскую лодку типа «Руднев». Оно получило вооружение (2 установки Б-24-БМ калибра 100 мм, 2 установки 70К калибра 37 мм и 1 пулемет М-1 калибра 7,82 мм) и бронирование (рубка — 8 мм, орудийные щиты — 10 мм). 27 октября 1941 г. РКЛ «Шорс» была передана в состав ВВФ. Командиры — старший лейтенант С. Н. Карасиков, Н. М. Сарбаев.

В июле–ноябре 1942 г. РКЛ поддерживала своим огнем войска 64-й и 57-й армий, выполняла задания по противовоздушной обороне. В апреле–ноябре 1943 г. обеспечивала осуществление воинских и народно-хозяйственных перевозок по Волге. С 18 июня 1943 г. лодка находилась в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер». 6 ноября 1943 г. судно было возвращено Средне-Волжскому речному пароходству и в дальнейшем использовалось как буксирный пароход.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в обороне Сталинграда.

23 марта 1959 г. буксирный пароход «Шорс» выведен из состава речного флота и передан для утилизации на металл.

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Широкоград А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Справочник. — Минск: Харвест, 2002; Сталинградская битва. Июль 1942 — февраль 1943: энциклопедия. 6-е изд., доп. — Волгоград, 2015.



«ЭРИВАНЬ», буксирный пароход Средне-Волжского речного пароходства. С 1942 г. находился в оперативном подчинении пароходства «Волготанкер» для работы с нефтекаравами. Капитан – И. А. Трутнев.

Пароход участвовал в Сталинградской битве, работая в районе Камышин – Сталинград – Владимировка. 23 апреля 1943 г. в районе о. Саралевский пароход наскочил на мину и затонул.

Это была первая жертва минной войны на Волге в навигацию 1943 г. В результате взрыва погибли члены экипажа: лоцман И. И. Гагарин; матрос Е. Гагарина; кочегар В. И. Гагарин; масленщик К. К. Маслов; кочегар Е. Машина; кок М. Трутнева. Капитан И. А. Трутнев, несмотря на потерю жены (М. Трутневой), в дальнейшем продолжил работать на Волге.

За доблестный труд в период Сталинградской битвы И. А. Трутнев был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Ист. и лит.: Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Волгари в боях за Сталинград. – Сталинград, 1961; Пермяков В. Опаленные Волгой. – Самара, 2002.



– ЮДИНА Татьяна Ивановна, родилась в 1926 г., наблюдатель дополнительного гражданского поста минного наблюдения из колхоза «12 лет Октября» Верхне-Липовского сельсовета Камышинского района Сталинградской области.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награждена медалью «За боевые заслуги». Т. И. Юдина была наблюдателем дополнительного гражданского поста минного наблюдения с 11 мая по 14 октября 1943 г.

Вместе с А. Я. Напедениной она 24 мая 1943 г. заметила приводнение 2 вражеских мин, немедленно доложив об этом начальнику поста. Этим было обеспечено своевременное предупреждение о минной опасности идущему каравану из двух барж.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.



ЯГУПОВА Мария Павловна, родилась в 1920 г., матрос баркаса «Абхазец» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом войскам Сталинградского фронта № 99/Н от 4 декабря 1942 г. награждена медалью «За боевые заслуги». Во время систематических бомбежек и обстрелов волжских судов М. П. Ягуповой предложили уйти с баркаса. Но она отказалась. В период работы на переправе в районе завода «Красный Октябрь» она была дважды ранена (в голову и руку) и каждый раз возвращалась после излечения на судно. Последнее ранение она получила в результате атаки на баркас двух «мессершмиттов».

Ист. и лит.: ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 165; Волгари в боях за Сталинград. — Сталинград, 1961.

«ЯКОВ ЕРМАН», рейдовый баркас пароходства «Волготанкер». Судно 1921 г. постройки силовая установка мощностью 300 л. с. Капитан — А. А. Дегтярев, механик — Н. Н. Грушихин. До 23 августа 1942 г. баркас «Яков Ерман» обеспечивал снабжение маршрутных нефтекараванов «Волготанкера» топливом и продовольствием в момент их следования мимо Сталинграда. В остальной период Сталинградской битвы пароход работал на волжских переправах, обеспечивая переброску войск, вооружения и боеприпасов.

24 октября 1942 г. во время рейса с грузом боеприпасов из Владимировки в Сталинград подорвался на mine в Средне-Солодниковской воложке. Погибли: капитан А. А. Дегтярев; 2-й помощник механика И. В. Бурлаченко; механик Н. Н. Грушихин; масленщик П. Г. Севостьянов; рулевой Г. А. Усков, матрос В. В. Цибаков. Была повреждена буксируемая баржа. Впоследствии баркас был отремонтирован.

По приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г. на судне была установлена мемориальная доска в знак признания его заслуг в Великой Отечественной войне.

Ист. и лит.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина; Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967; Книга памяти: В 3 т. Т. 3. Поименный список (доп.). — Волгоград, 2004.

ЯРОПУД Григорий Мефодьевич, родился в 1921 г. в с. Бохоники Винницкого уезда Подольской губернии, старшина 2-й статьи, командир отделения телеграфистов узла связи Волжской военной флотилии. Кандидат в члены ВКП(б). В ВМФ с 1940 г. До начала Сталинградской битвы старшина Яропуд был награжден знаком «Отличный связист».

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 33/Н от 6 ноября 1943 г. награжден медалью «За боевые заслуги». В начале развертывания флагманского командного пункта ВВФ в Татьянке телеграфная связь отсутствовала. Под командованием старшины 2-й статьи Яропуда находился всего один телеграфист. Помещений и аппаратуры не было. В такой обстановке Г. М. Яропуд развернул телеграф в палатке, и в течение 2 недель организовал связь.

К октябрю 1943 г. помещение для телеграфной связи было уже хорошо оборудовано, работали квали-

фицированные телеграфисты. Прямая связь два раза в сутки поддерживалась с 1-м и 2-м боевыми районами ВВФ, а также с Саратовом. В навигацию 1943 г. переданные боевые приказания и донесения способствовали успешному боевому тралению и движению нефтекараванов по Волге.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595, 724.

ЯШИН Александр Григорьевич, родился в 1913 г. в г. Астрахань, механик буксирного парохода «Капитан Загрядцев» Нижне-Волжского речного пароходства.

Приказом командующего Волжской военной флотилией № 31/Н от 12 октября 1943 г. награжден орденом Красной Звезды. В начальный период Сталинградской битвы механик Яшин трудился на пароходе «Капитан Гастелло». 26 июля 1942 г. пароход при выполнении специального задания подвергся бомбардировке и обстрелу вражеской авиацией в районе Капустина Яра. Прямым попаданием бомбы был убит капитан. Пароход стал тонуть. Командование судном, несмотря на полученную контузию, принял на себя механик Яшин. Он сумел отдать буксир и организовал спасение команды. Своими решительными действиями он спас и караван, и экипаж.

В дальнейшем А. Г. Яшин работал на пароходе «Варлен», который обслуживал переправу в зоне действия 64-й армии. Все повреждения механизмов, причиненные вражескими обстрелами, механик Яшин устранял своевременно.

За героическое участие в Сталинградской битве был награжден медалью «За оборону Сталинграда».

Позже А. Г. Яшин был переведен на пароход «Капитан Загрядцев», который выполнял перевозки нефти и других важнейших грузов. Благодаря механику, все механизмы судна работали безаварийно и без повторных ремонтов. Экономия топлива при этом достигла 10%.

Ист.: ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 595; Ф. 21. Оп. 2. Д. 22; Народный музей речников Волгоградского узла. Фонд Н. А. Кучкина.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. ПОСТАНОВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ

1.1. ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 1580с О неотложных мерах по открытию навигации 1942 г. по Волге

Секретно
12 апреля 1942 г.

Москва, Кремль

Государственный Комитет Оборона устанавливает, что Наркомречфлот неудовлетворительно осуществляет мероприятия по открытию навигации 1942 г. по Волге.

Ремонт флота отстает от плана, особенно по Средне-Волжскому и Камскому пароходствам. Так, по Средне-Волжскому пароходству из 195 самоходных судов, подлежащих ремонту, не закончено ремонтом на 1 апреля 54 судна и из 517 барж — 116 барж, а по Камскому пароходству из 248 самоходных судов не закончено ремонтом 110 судов и из 447 барж — 93 баржи.

Плохо организована работа по спасению от ледохода замерзших в случайных пунктах и на плесе 1300 судов. Принимаемые же Наркомречфлотом меры к спасению указанных судов явно недостаточны, особенно по Верхней Волге, в частности в Костроме, Приволжье и Козьмодемьянске.

Для обеспечения нормального открытия навигации по Волге Государственный Комитет Оборона постановляет:

1. Обязать народного комиссара речного флота т. Шашкова к открытию навигации закончить ремонт по Волжскому бассейну 398 пароходов, 460 барж и 60 стоечных судов, в т. ч.: по Верхне-Волжскому пароходству — 54 парохода и 97 барж, Нижне-Волжскому пароходству — 53 парохода и 63 баржи и Камскому пароходству — 110 пароходов и 83 баржи, обеспечив первоочередную подготовку к навигации наиболее крупных транспортных судов.

2. Считая важнейшей задачей Наркомречфлота в подготовке навигации спасение флота в период весеннего ледохода, обязать т. Шашкова и начальников пароходств Верхне-Волжского — т. Вахтурова, Средне-Волжского — т. Петухова, Нижне-Волжского — т. Коченина, Камского — т. Морозова и Московско-Окского — т. Карпова принять все меры к тому, чтобы не допустить повреждений судов, зазимовавших в случайных пунктах.

3. В целях обеспечения окончания судоремонта, спасения всех судов, зазимовавших в случайных пунктах, и обеспечения погрузочно-разгрузочных работ в портах, пристанях рабочей силой послать секретарям обкомов ВКП(б), председателям облисполкомов и начальникам пароходств прилагаемые телеграммы.

4. Обязать НКПС (т. Хрулева) при всех условиях закончить вывоз перевалочных грузов с пристаней до 1 мая 1942 г., а грузов, находящихся в зоне затопления, до 20 апреля с. г., обеспечив с 13 апреля с. г. среднесуточную подачу 354 вагонов для вывоза грузов с речных пристаней по дорогам и пунктам, согласно приложению № 11.

Обязать НКПС (т. Хрулева) и Наркомречфлот (т. Шашкова) докладывать Транспортному комитету 15, 20 и 25 апреля о разгрузке речных пристаней от перевалочных грузов.

5. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова) до 15 апреля 1942 г. разработать графики выхода каждого судна в первый рейс, расстановки флота по пунктам погрузки и регулирования между пароходами бассейна.

6. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова):
а) до 1 мая 1942 г. произвести полную расстановку перегрузочных механизмов по основным волжским пристаням, обеспечив законченную механизированную переработку важнейших грузов (хлеб, соль, уголь, цемент) и штучных грузов на основных причалах;

б) к 1 июня 1942 г. закончить строительство и сдать в эксплуатацию зерновой пневматической перегружатель.

7. Обязать народного комиссара связи т. Пересыпкина предоставлять Наркомречфлоту телефонную связь для ежедневного переговора по 15–20 минут с основными пунктами Волжского бассейна — Астрахань, Сталинград, Саратов, Куйбышев, Горький, Молотов, Уфа, Киров.

Обязать НКПС (т. Хрулева) предоставить Наркомречфлоту пользование телеграфом НКПС для связи с пунктами Волжского бассейна.

8. Обязать НКПС (т. Гоциридзе) и НКВД СССР (т. Чернышова) к 1 мая 1942 г. поднять старый железнодорожный мост через р. Волгу у станции Волга Ярославской ж. д., обеспечив подмостовые габариты его в соответствии с габаритами нового моста для прохода волжских судов на Москву.

9. Обязать Госплан СССР (т. Сабурова) выделить Наркомречфлоту сверх выделенных постановлением Совнаркома СССР № 431 от 2 апреля 1942 г. материалы, согласно приложению № 21.

Обязать Наркомстройматериалов, Наркомхимпром, Наркомпищепром, Наркомрезинпром отгрузить материалы, перечисленные в приложении № 2¹ по разрядке Наркомречфлота в сроки, указанные в приложении.

10. Поручить т. Кагановичу (созыв), Андрееву, Шашкову и Зеленовскому с вызовом заинтересованных наркоматов в 5-дневный срок разработать проект конкретных мероприятий по проведению навигации 1942 г. по р. Волге, Каме, Оке и каналу Москва—Волга, предусмотрев в них задание по перевозке важнейших грузов (нефти, леса, хлеба, соли, угля), переработке массовых грузов в пристанях и увеличению дальности перевозки массовых грузов.

Председатель Государственного
Комитета Оборона

И. Сталин

Источник: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 29. Л. 29-31. Заверенная копия.

¹ Не публикуется.

1.2. ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 1661с О вывозе нефтепродуктов из Баку и Грозного в 1942 г.

Секретно
26 апреля 1942 г.

Москва, Кремль

В целях обеспечения вывоза нефтепродуктов из Баку и Грозного Государственный Комитет Обороны постановляет:

I

1. Установить на апрель – декабрь 1942 г. план вывоза нефтепродуктов из Баку и Грозного в следующих размерах (тыс. т):

Вид транспорта	Всего	Май	Июнь	III кв.	IV кв.
Из Баку	16 850	2040	2090	5920	5270
морским транспортом	13 450	1670	1720	4800	4100
ж/д транспортом	1600	170	170	520	570
трубопроводами	1800	200	200	600	600
Из Грозного:	3680	425	425	1300	1175
ж/д транспортом	2500	280	280	860	860
трубопроводами	1180	145	145	440	315

2. Обязать Наркомморфлот (тов. Ширшова) обеспечить в апреле – декабре 1942 г. перевозку нефтепродуктов по направлениям в следующих количествах (тыс. т):

Направление	Всего	Май	Июнь	III кв.	IV кв.
Из Баку					
на Астрахань	8700	1200	1200	3800	1800
на Краснодарск	2420	340	340	360	1160
на Махачкалу	1730	120	120	360	900
на Гурьев	500	—	50	250	200
в прочие пункты	100	10	10	30	40
Из Махачкалы					
на Астрахань	460	65	65	250	80
на Гурьев	200	—	50	50	100
трубопроводами	1180	145	145	440	315
Из Краснодарска на Астрахань	140	15	15	90	20
Из Ширини на Астрахань	100	—	—	100	—
ВСЕГО по Каспийскому морю	14 350	1750	1850	5290	4300
В т. ч. на Астрахань	9400	1280	1280	4240	1900

3. Установить план перевозок нефтепродуктов по Волге и Каме на навигацию 1942 г. в размере 9700 тыс. т и 13,2 млрд т-км, в т. ч. вывоз из Астрахани вверх по Волге и Каме 9 млн т, из них:

Направление	Всего, тыс. т	Май	Июнь	III кв.	IV кв.
До Камского Устья, в т. ч.:	5800	1070	550	2180	1500
Сталинград	1400	200	100	500	400
Камышин	150	50	20	40	40
Саратов	2500	400	200	1050	550
Сызрань	200	—	30	110	60
Батраки – Куйбышев	1200	320	150	380	350
Ульяновск	200	50	30	100	20

Направление	Всего, тыс. т	Май	Июнь	III кв.	IV кв.
Выше Камского Устья, в т. ч.:	3200	580	750	1770	100
Горький	1500	250	350	850	50
Ярославль и Константиновский завод	400	75	100	225	—
Рыбинск	250	50	80	120	—
Москва	350	100	100	150	—
Молотов	400	50	100	250	—

4. Обязать Наркомречфлот (тов. Шашкова):

а) обеспечить в навигацию 1942 г. завоз на Москву не менее 700 тыс. т нефтепродуктов, из них 350 тыс. т прямым рейсом из Астрахани через канал Москва – Волга и 350 тыс. т из Горького по Москворецкой системе;

б) вывезти в навигацию 1942 г. из Астрахани вверх по Волге и Каме в пункты по разнарядке Главнефтебюта при СНК СССР не менее 1130 тыс. т бензина и лигроина;

в) организовать в навигацию 1942 г. перевозку нефти из Краснокамска в Уфу и из Уфы в Молотов баржами-вертушками с расчетом вывоза за навигацию 100 тыс. т сырой нефти и из Уфы 100 тыс. т мазута.

5. Установить план перевозок бакинских и грозненских нефтей и нефтепродуктов по железным дорогам на апрель – декабрь 1942 г. в размере 11 600 тыс. т, в т. ч.:

Направление	Тыс. т	Цистерн в сутки
Из Баку	1600	500
Из Грозного	2500	820
Повторно с перевалочных пунктов, в т. ч.:	7500	3200
из Махачкалы	845	270
из Краснодарска	2150	700
из Гурьева	500	160
с пристаней Волги	4005	2070

6. Обязать НКПС (тов. Хрулева) обеспечить в апреле – декабре 1942 г. в счет установленного плана перевозку нефти и нефтепродуктов по следующим направлениям (тыс. т):

Направление	Всего	В период навигации (апрель – октябрь)	В период после навигации (ноябрь – декабрь)
Из Баку	1600	1200	400
а) на север через ст. Дербент	1150	850	300
из них сырье в Грозный	700	700	—
б) на станции Закавказской ж. д.	450	350	100
Из Махачкалы	845	145	700
из них сырье в Грозный	300	100	200
Из Грозного	2500	2060	440
в т. ч. на Махачкалу	200	200	—

7. Обязать НКПС (тов. Хрулева) обеспечить вывоз нефтепродуктов с Волжских перевалочных пунктов в навигационный период в следующих количествах:

Пункт	Всего		В т. ч. с перевалки	
	тыс. т	цистерн в сутки	тыс. т	цистерн в сутки
Сталинград	870	370	800	350
Камышин	100	45	100	45
Саратов	1500	580	500	250
Сызрань	100	50	—	—
Батраки — Куйбышев	1050	560	1050	560
Ульяновск	130	70	130	70
Молотов	360	210	360	210
Горький	490	245	400	215
Ярославль	350	155	260	140
Рыбинск	200	110	200	110

8. Обязать НКПС (тов. Хрулева) вывезти в течение апреля — декабря 1942 г. с железных дорог: Закавказской им. Берия, Орджоникидзевокой и им. Ворошилова на север через станции Батайск и Тихорецкая не менее 3 млн т нефтепродуктов.

9. Обязать Главнефтебьют при СНК СССР (тов. Широкова) в период апрель — декабрь 1942 г. слить в ямные емкости Красноводска 250 тыс. т нефти, поступающей из Баку морским транспортом.

10. Обязать Наркомнефть (тов. Седина) и Главнефтебьют при СНК СССР (тов. Широкова) перекачать по трубопроводам в период апрель — декабрь 1942 г.:

Из Баку в Батуми сырой нефти 1800 тыс. т
 [Из] Махачкалы в Грозный сырой нефти... 800 [тыс. т]
 [Из] Грозного в Махачкалу бензина 460 [тыс. т]
 [Из] Грозного в Армавир тракторного керосина.. 720 [тыс. т]

II

11. Для выполнения установленного плана нефтеперевозок обязать Наркомморфлот (тов. Ширшова):

а) провести дноуглубительные работы в портах Баку, Махач-Кала, Красноводск и Волго-Каспийском канале с обеспечением следующих глубин:

в Бакинском порту — у причалов № 32, 43 и 45 к 15 июля 1942 г. — 10,30 м, у причала № 39 к 1 августа 1942 г. — 9,35 м и у пристани № 57 к 15 августа 1942 г. — 8,70 м (от уровня 1925 г.);

в порту Махач-Кала — в подходном канале и нефтегавани 10,30 м к 1 октября 1942 г. (от уровня 1925 г.);

в Красноводском порту — в подходном, Уфинском и городском каналах — 6,2 м к 15 августа 1942 г. (от уровня 1925 г.);

в Волго-Каспийском канале поддерживать глубины не менее 3,0 м от ординара;

б) поставить на линию Махачкала — Астрахань для перевозки светлых нефтепродуктов 5 рейдовых наливных барж;

в) использовать крупнотоннажные танкеры в летний период исключительно на линии Баку — Астрахань (рейд);

г) увеличить норму слива нефтепродуктов из танкеров в рейдовые баржи на 10% против фактической за 1941 г.;

д) обеспечить за счет установленного плана вывоза прямыми рейсами 100 тыс. т бензина из Махачкалы в Сталинград.

12. Обязать Наркомнефть (тов. Седина):

а) закончить укладку нефтепровода Артем — Апшеронский порт и к 1 ноября 1942 г. перенести в этот порт налив артемовской нефти;

б) перенести к 1 октября 1942 г. в Апшеронский порт налив нефти, добываемой трестом «Кагановичнефть», для чего проложить от промыслов до Кала трубопровод

в 12 дюймов и от Кала до Апшеронского порта два трубопровода диаметром 10 и 12 дюймов;

в) построить к 1 октября 1942 г. в Апшеронском порту 20 тыс. т резервуарной емкости и установить перекачные средства по трассе трубопровода;

г) передать к 1 мая 1942 г. Наркомморфлоту в аренду до конца навигации буксирный пароход «Богуш» для вывоза нефти из Ширины в Астрахань;

д) довести к 1 июня 1942 г. в Бакинском порту налив бензина и лигроина до 700—800 т в час при одновременном наливке двух танкеров.

13. Предложить Главнефтебьюту при СНК СССР (тов. Широкову):

а) закончить к 1 августа 1942 г. устройство пароподогревательной системы на Красноводской нефтебазе;

б) оборудовать к 15 августа 1942 г. нефтяные причалы в Красноводском порту (на Уфре) насосами и проложить два дополнительных трубопровода от вновь строящегося причала к нефтеемкостям диаметром 10 и 12 дюймов;

в) привести в порядок котельное хозяйство Красноводской нефтебазы и обеспечить бесперебойную эксплуатацию имеющихся пяти котлов с подачей пара к береговым насосам;

г) установить в районе Могильного и Искусственного островов не менее двух нефтеперекачных машин и организовать там контрольно-инспекторский пункт по проверке и приему нефтепродуктов с рейдовых барж в речные;

д) в целях ускорения оборачиваемости именных нефтеналивных рейдовых барж, обслуживающих крупнотоннажные танкеры, производить выкачку из этих барж в Астрахани темных нефтепродуктов и керосина одновременно двумя перекачными машинками, сократив продолжительность выкачки до 5 час.

Обязать Наркомморфлот, Наркомречфлот и Главнефтебьют провести в течение мая — июня необходимые работы по Гурьеву, обеспечивающие прием и перевалку бакинских нефтепродуктов в установленном настоящим постановлением количестве.

14. Обязать Наркомтанкопром (тов. Малышева) передать Наркомсудпрому строящийся на заводе № 112 танкер, а Наркомсудпрому (тов. Носенко) достроить его на Астраханском заводе им. Сталина в качестве нефтеналивной баржи (установка якорей, рулевого, котельного и насосного устройств) и сдать Наркомморфлоту к 15 июля 1942 г.

15. Обязать Наркомсудпром (тов. Носенко) закончить строительство трех нефтемашин на заводе № 342 и двух бензинокачек на заводе № 373 и сдать их Главнефтебьюту при СНК СССР к 1 июля 1942 г.

16. Обязать Наркомречфлот (тов. Шашкова):

а) обеспечить в навигацию 1942 г. техническую скорость буксирной тяги с грузом вверх 120 км в сутки, на грузку на одну индикаторную силу — 13,6 т и коэффициент загрузки тоннажа 0,83%, ходовое время буксирной тяги — 77,5% и тоннажа 69,2%;

б) перевезти в навигацию 1942 г. не менее 70% нефтепродуктов маршрутными караванами, обеспечив безостановочное движение судов в пути, организовав снабжение их топливом, материалами и продовольствием на ходу.

Главнефтебьюту при СНК СССР (тов. Широкову) обеспечить адресовку нефтепродуктов маршрутами в соответствии с этим заданием;

в) организовать завод из Астрахани в Саратов вертушками, закрепив для этих перевозок необходимое количество тяги и тоннажа;

г) организовать на судоремонтных заводах Наркомречфлота круглосуточную работу по производству навигационного и профилактического ремонта судов нефтеефлота, выделив для этого специальные бригады;

д) закончить строительство и сдать в эксплуатацию 6 металлических нефтеналивных барж, в т. ч. 3 баржи

общей грузоподъемностью 2,4 тыс. т к 1 июня и 3 баржи общей грузоподъемностью 2,4 тыс. т к 1 августа 1942 г.;

е) для обеспечения вывоза бензина из Астрахани переклЮчить на перевозку бензина 43,0 тыс. т тоннажа изпод темных нефтепродуктов;

ж) выделить из состава «Волготанкера» пять нефтеналивных барж общей грузоподъемностью 25 тыс. т для приема темных нефтепродуктов с рейдовых барж Наркомморфлота с борта на борт в районе Могильного и Искусственного островов;

з) для регулирования движения флота по труднопроходимым участкам рек организовать на этих участках диспетчерские пункты.

17. Обязать Наркомтанкопром (тов. Малышева) достроить к 1 июля 1942 г. и сдать Наркомречфлоту для эксплуатации строящиеся на заводе № 264 две нефтеналивные речные баржи.

18. Распространить действие постановления СНК СССР от 11 марта 1942 г. № 317 «Об обеспечении продуктами питания в пути следования поездных бригад» на судовые команды нефтекараванов речного флота Волжско-Камского бассейна, следующие на расстояние не менее 1 тыс. км, установив с 1 мая 1942 г. выдачу каждому члену судовой команды дополнительного пайка (сверх нормы по карточкам) в размере: хлеба — 400 г, колбасы — 100 г, сахару — 20 г, табаку — 20 г на каждые сутки нахождения команды в пути следования на линии.

19. Обязать Наркомречфлот и Главнефлесбыт при СНК СССР в декадный срок разработать и преподать Волготанкеру и перевалочным нефтебазам инструкцию о правилах перевозок авиабензинов.

III

20. Обязать начальников Волготанкера тов. Ромащенко, Рейдтанкера тов. Черепанова и управляющего Астраханской конторой Главнефлесбыта тов. Завзина обеспечить согласованную работу в Астраханском узле по завозу и вывозу нефтепродуктов; для чего:

а) за 10 час. до наступления следующих суток лично утверждать суточный график подачи рейдовых и речных барж под слив и налив нефтепродуктов и контролировать его выполнение;

б) установить на диспетчерских пунктах круглосуточное дежурство руководящих работников Волготанкера, Рейдтанкера и Астраханской конторы Главнефлесбыта и обеспечить ежедневный обмен информацией о подходах груженых и порожних речных и морских барж в Астрахань;

в) в случае отсутствия свободных нефтеемкостей в Астрахани организовать перекачку нефтепродуктов с рейдовых барж в речные непосредственно с борта на борт в Астрахани и в районе Могильного и Искусственного островов, возложив контроль за качеством и количеством нефтепродуктов, сдаваемых для дальнейшей отправки по Волге, на управляющего Астраханской конторой Главнефлесбыта;

г) в трехдневный срок проверить готовность перекачечных машинок к эксплуатации и в случае необходимости принять немедленные меры к их ремонту на Астраханских заводах Наркомречфлота и Наркомморфлота.

21. Обязать начальника Волготанкера тов. Ромащенко и начальника Рейдтанкера тов. Черепанова довести количество работников зачистных станций Волготанкера до 300 чел. и Рейдтанкера — до 150 чел.; объединять в необходимых случаях работников зачистных станций Волготанкера и Рейдтанкера для промывки речных или морских барж.

**Председатель Государственного
Комитета Обороны**

Источник: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 32. Л. 15–25. Заверенная копия.

¹ См. следующий документ.

22. Обязать директоров Астраханских заводов Наркомречфлота и Наркомморфлота: завода им. Ленина тов. Казакова, им. К. Маркса тов. Фомина, им. X годовщины Октябрьской революции тов. Цибузгина — выполнять необходимые работы по ремонту нефтеналивного тоннажа и тяги, а также нефтеперевалочных баз независимо от их ведомственной принадлежности преимущественно перед другими работами, в т. ч. и спецзаказами.

23. Обязать Наркомвнешторг (тов. Микояна) закупить в Америке три промывочные станции системы «Уиллера» для механизации процессов мойки нефтеналивных судов, из них 2 для Астрахани и 1 для Баку.

24. В целях увеличения резервуарной емкости для хранения светлых нефтепродуктов в Астраханском узле обязать:

а) заместителя наркома морского флота (тов. Логинова), начальника Волготанкера (тов. Ромащенко) и управляющего Астраханской конторой Главнефлесбыта (тов. Завзина) лично проверить все резервуары, залитые темными нефтепродуктами, и установить пригодность их для заливки светлых нефтепродуктов и к 1 мая 1942 г. сообщить о результатах в Транспортный комитет при ГОКО;

б) Главнефлесбыт при СНК СССР (тов. Широкова) и Госплан СССР (тов. Панова) в декадный срок пересмотреть в сторону расширения номенклатур темных нефтепродуктов, допускающих возможность хранения их в открытых нефтямах.

25. Обязать Главнефлесбыт при СНК СССР (тов. Широкова), Наркомморфлот (тов. Ширшова) и Наркомречфлот (тов. Шашкова) в двухнедельный срок пересмотреть переводные таблицы по зачистке барж в сторону облегчения технических условий и представить на утверждение Транспортного комитета.

26. Прикрепить работников водных перевалочных баз Главнефлесбыта к торговой сети Наркомречфлота, обязав Наркомторг СССР (тов. Любимова) соответственно выделить Наркомречфлоту на II квартал 1942 г. дополнительные фонды продовольствия.

IV

27. Отменить с 1 мая 1942 г. систему оплаты труда плавсостава морского и речного флота, предусмотренную постановлениями СНК СССР от 9 июня 1939 г. и № 572 от 29 апреля 1939 г., в части удержаний 10% и 20% из основных окладов судовых команд при невыполнении судном месячного плана.

Поручить тов. Кагановичу Л. М. и тов. Швернику Н. М., совместно с Госпланом СССР (тов. Зеленовским), Наркомморфлотом (тов. Ширшовым) и Наркомречфлотом (тов. Шашковым) в 10-дневный срок представить в ГОКО предложения по упорядочению заработной платы плавсостава всех видов морского и речного флота и береговых работников и премирования как плавсостава морского и речного флота, так и руководящих работников.

28. Утвердить порядок премирования плавсостава, руководящих и оперативных работников морского, речного флота и нефлесбыта за выполнение и перевыполнение плана нефтеперевозок и сокращение времени стоянки нефтеналивного флота в портах и на рейдах, согласно приложению¹.

29. Обязать народного комиссара морского флота (тов. Ширшова) в 10-дневный срок утвердить техническую и коммерческую скорости, нормы налива, слива и стоянок, а также оборот каждого нефтеналивного судна по всем направлениям и родам грузов.

И. Сталин

1.2.1. Приложение к Постановлению ГКО № 1661с от 26 апреля 1942 г.

Порядок премирования работников морского, речного флота, железнодорожного транспорта, водных контор и баз Главнефтьсбыта за выполнение и перевыполнение плана нефтеперевозок

По управлениям Касптанкера, Рейдтанкера, Волготанкера и водным конторам Главнефтьсбыта

1. За выполнение пароходством или конторой нефтьсбыта месячного плана перевозки (перевалки) нефтепродуктов премировать: начальников пароходств и политотделов Касптанкера, Рейдтанкера, Волготанкера, управляющих водными конторами нефтьсбыта — в размере полуторамесячного оклада, заместителей начальников пароходств и политотделов Касптанкера, Рейдтанкера, Волготанкера, заместителей управляющих водными конторами нефтьсбыта, начальников служб эксплуатации и механико-судовой, их заместителей, главных, старших, дежурных диспетчеров, групповых инженеров (механиков) Касптанкера, Рейдтанкера, Волготанкера, начальников и диспетчеров отдела реализации контор нефтьсбыта — в размере месячного оклада.

За перевыполнение месячного плана всем указанным работникам выдавать дополнительную премию в размере 5% оклада за каждый процент перевыполнения плана.

По Московско-Окскому пароходству и канала Москва—Волга за выполнение и перевыполнение месячного плана нефтеперевозок соответствующих работников премировать в размере 50% от премий, установленных для работников Волготанкера.

По Бакинскому, Махач-Калинскому и Красноводскому нефтьпортам

2. За отпуск морских нефтеналивных судов в срок — по установленным пароходствами нормам стояночного времени судов в портах премировать по результатам работы за месяц (по сумме тоннаже-суток на стоянке за месячный период) — начальников портов, их заместителей, морских агентов, их заместителей, директоров, их заместителей и техноруков нефтяных баз, главных инженеров контор нефтьсбыта, старших, дежурных диспетчеров Касптанкера, моргентств и нефтяных баз, приемосдатчиков, насосчиков, камеронщиков и вентильщиков — в размере 75% месячного оклада.

За досрочный отпуск судов — всем указанным работникам выдавать дополнительную премию в размере 5% оклада за каждый процент экономии стояночного времени.

По Астраханскому нефтьпорту

3. За отпуск морских и речных судов в срок — по установленным нормам стояночного времени судов на морском и речном рейдах и у причалов премировать по полумесячным результатам работы (по сумме тоннаже-суток на стоянке за полумесячный период), в размере 100% оклада:

а) по морскому рейду приемосдатчиков, старших и сменных диспетчеров моргентства, рейда и Рейдтанкера, морских агентов, капитана и начальника рейда и судокмандалы рейдово-маневренных буксиров;

б) по речному рейду приемосдатчиков, старших и сменных диспетчеров эксплуатационного участка и Волготанкера, капитанов рейда, линейных механиков, судокмандалы рейдово-маневренных буксиров, начальника, его заместителя и главного инженера речного эксплуатационного участка;

в) по Астраханской нефтяной базе начальников-шхиперов, машинистов, механиков и их помощников нефтеперекачальных станций, насосчиков, камеронщиков, вентильщиков, старших и сменных диспетчеров,

приемосдатчиков, технорука, главного инженера, директора базы, его заместителя и диспетчеров конторы нефтьсбыта;

за досрочный отпуск судов — всем указанным работникам выдавать дополнительную премию в размере 5% оклада за каждый процент экономии стояночного времени.

4. За перекачку нефтепродуктов при отсутствии береговых емкостей непосредственно с рейдовых судов в речные суда с борта на борт выплачивать премию:

начальнику службы эксплуатации, главному диспетчеру, старшим и сменным диспетчерам Рейдтанкера и Волготанкера, начальнику диспетчерского пункта и диспетчерам конторы нефтьсбыта, моргаентам, начальнику эксплуатационного участка и их заместителям — в размере 3 руб. за каждую 1 тыс. т нефтепродуктов, перекаченных с борта на борт;

капитанам и шхиперам рейдовых и речных судов — в размере 10 руб. за каждую 1 тыс. т нефтепродуктов, перекаченных с борта на борт.

Премии за бортовую перекачку выплачивать при условии выполнения установленных норм стояночного времени судов.

По морской и речной перевозке нефтепродуктов

5. За выполнение судном установленных Наркомморфлотом и Наркомречфлотом норм рейсооборота в срок — премировать: капитана, помполита, ст[аршего] механика, помощников капитана и механиков морских транспортных судов: капитана, помполита, механика, помощников капитана — штурманов, помощников механиков, лоцманов, шхиперов и их помощников речных транспортных судов — в размере 100% оклада за время рейса при рейсовом пробеге свыше 500 км и в размере 75% оклада за время рейса и рейсовом пробеге до 500 км.

За досрочное окончание рейса выдавать указанным выше работникам судна дополнительную премию в размере 5% оклада за каждый процент сокращения времени рейса.

Выделять в распоряжение капитана морского и речного транспортного судна, выполнившего в срок или досрочно рейсовый оборот — специальный фонд премирования в размере 30% от зарплаты команды судна за время рейса для премирования отдельных особо отличившихся в борьбе за выполнение плана работников судна.

По речным эксплуатационным участкам

6. За выполнение плановых норм стоянки судов на участке и норм пробега нефтекараванов в границах участка премировать по полумесячным результатам работы:

начальников участка, их заместителей, старших и дежурных диспетчеров, линейных механиков, приемосдатчиков — в размере 100% оклада.

За выполнение плановых норм стоянки судов на пункте слива нефтепродуктов премировать:

директоров нефтяных баз, их заместителей и техноруков, приемосдатчиков, начальников-шхиперов, машинистов, механиков и их помощников нефтеперекачальных станций, насосчиков, камеронщиков, вентильщиков — в размере 50% оклада.

За досрочный отпуск судов — всем указанным работникам выдавать дополнительную премию в размере 5% оклада за каждый процент экономии стояночного времени.

По железнодорожному вывозу нефтепродуктов

7. За обеспечение подачи под налив годных цистерн, в соответствии с месячным планом налива и за своевременный вывоз цистерн с пунктов налива на дорогах (по списку¹) премировать:

а) инспекторов по нефтеперевозкам управлений дорог, дежурных помощников начальников распорядительных отделов службы движения управлений дорог, начальников пропарочных станций, их дежурных помощников и инженеров этих станций — в размере месячного оклада;

б) начальников отделений движения (по списку¹), старших диспетчеров, дежурных этих отделений движения, начальников станций налива (по списку¹), их заместителей, ведающих наливом, дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, начальников вагонных участков, их заместителей, начальников вагонно-ремонтных пунктов и сменных мастеров по безотцепочному ремонту, обслуживающих отделения и станции налива — в размере 50% месячного оклада.

За перевыполнение месячного плана налива выплачивать работникам управлений дорог и пропарочных станций, перечисленных выше, дополнительно премию в размере 5% месячного оклада за каждый процент перевыполнения плана налива.

Разрешить начальникам вагонных участков, при выполнении обслуживаемыми ими отделениями и станциями плана налива, за своевременную и тщательную пропарку и очистку цистерн выдавать рабочим по пропарке и очистке цистерн ежемесячно премию в размере 50% месячного оклада.

На работах по зачистке нефтеналивных судов и по ремонтным бригадам нефтебаз

8. Разрешить Наркомморфлоту и Наркомречфлоту ввести на работах по зачистке морских и речных нефтеналивных судов аккордную систему оплаты труда.

За сокращение времени нахождения судна под зачисткой, против установленных норм, аккордную оплату увеличивать:

при сокращении времени до 10% — на 5% за каждый процент сокращения времени зачистки;

при сокращении времени от 11% и выше — на 10% за каждый процент сокращения времени зачистки.

9. Разрешить начальникам нефтебаз премировать ремонтные бригады нефтебаз за исправное состояние механизмов в размере до 50% получаемых окладов.

Источник: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 32. Л. 26–32. Заверенная копия.

¹ Не публикуется.

1.3. ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 2950с О восстановлении Волжского и Каспийского флотов

Москва, Кремль

Государственный Комитет Обороны считает важнейшей задачей Наркомречфлота и Наркомморфлота обеспечение в 1943 г. подъема и восстановления поврежденных и затонувших судов на Волге и Волжско-Каспийском канале, в первую очередь нефтеналивного флота, и постановляет:

1. По речному флоту

1. Установить на 1943 г. план подъема Волжского флота в количестве 150 ед.

10. Обязать народных комиссаров морского, речного флота, путей сообщения и начальника Главнефлесбыта при СНК СССР уменьшать отдельным работникам размер причитающихся премий или совсем лишать их таковой в случаях, когда они непосредственно не содействовали достижению хороших результатов работы, дающих право на получение премии.

11. Предоставить право начальникам Касптанкера, Рейдтанкера, Волготанкера и управляющим конторами нефлесбыта премировать по своему усмотрению работников, особо отличившихся в выполнении плана нефтеперевозок.

Обязать народных комиссаров морского, речного флота, путей сообщения и начальника Главнефлесбыта при СНК СССР выделять для этой цели в распоряжение начальника пароходства — конторы нефлесбыта ежемесячно от 100 до 300 тыс. руб. с последующим отчетом о расходовании этих средств перед народными комиссарами и начальником Главнефлесбыта.

12. Установить, что народные комиссары морского флота, речного флота, путей сообщения и начальник Главнефлесбыта при СНК СССР выплачивают ежемесячно премию в размере месячного оклада за выполнение плана нефтеперевозок: по Наркомморфлоту — начальнику отдела нефтеперевозок и диспетчера этого отдела, начальнику и заместителю начальника Центрального Управления эксплуатации, начальнику отдела технической эксплуатации, отдела промпредприятий и их заместителям и диспетчерам, ведающим ремонтом нефтеналивного флота; по Наркомречфлоту — начальнику Московско-Волжско-Камского центрального управления, его заместителям, начальникам служб эксплуатации и механико-судовой, начальнику отдела движения, диспетчерам по нефтеперевозкам, нач[альнику] отд[ела] промпредприятий, нач[альнику] группы тех[нической] эксплуатации и групповым инженерам, ведающим ремонтом нефтеналивного флота; по Главнефлесбыту — начальнику транспортного отдела, его заместителям и диспетчерам по нефтеперевозкам; по НКПС — начальнику, его заместителям и старшим инженерам наливного отдела Центрального управления движения.

13. Поручить Госплану СССР и Наркомфину СССР, в связи с введением настоящей системы премирования, к 1 мая 1942 г. пересмотреть и уточнить финансовый план и план по труду Наркомморфлота, Наркомречфлота, НКПС и Главнефлесбыта при Совнаркоме СССР.

*Секретно
27 февраля 1943 г.*

Восстановить в 1943 г. нефтеналивные баржи общей грузоподъемностью 200,1 тыс. т; самоходные суда общей мощностью 10,6 тыс. л. с. и сухогрузные баржи общей грузоподъемностью 18,8 тыс. т с распределением по заводам Наркомречфлота и Наркомсудпрома и срокам ввода их в эксплуатацию, согласно приложению № 1¹.

2. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова) и Наркомсудпром (т. Носенко) из указанного в п[ункте] 1 количества судов восстановить и сдать в эксплуатацию в мае 1943 г. нефтеналивных барж:

Месяц	Грузоподъемность, тыс. т	Кол-во
Май	23,7	3
Июнь	17,3	3
Июль	31,6	6
Август	29,5	5
Сентябрь	64,4	7

3. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова):

а) до 10 марта 1943 г. полностью закончить техническую разведку судов, подлежащих подъему в 1943 г. Объем и характер работ по восстановлению определить каждому судну отдельно в течение 5 дней после его подъема;

б) немедленно приступить к организации работ по спасению затонувших судов от разрушений в период весеннего ледохода 1943 г.;

в) изготовить на своих заводах вспомогательное оборудование и механизмы для подъема и восстановления затонувших судов в количествах и сроки, согласно приложению № 2¹;

г) восстановить к 1 июля 1943 г. в г. Астрахани судоремонтный завод им. Ленина, для чего с открытием навигации на Астрахань возвратить из Гурьева эвакуированное оборудование;

д) увеличить количество водолазно-судоподъемных станций на Нижней Волге с 21 до 50 ед., для чего в марте подготовить дополнительно 100 водолазов;

е) не позднее 1 апреля 1943 г. изготовить на своих заводах водолазное оборудование, согласно распоряжению Совнаркома СССР от 24 ноября 1942 г. № 22574рс;

ж) организовать на своих заводах изготовление заклепок, болтов, гаек, гвоздей в количествах, необходимых для восстановления флота.

4. Обязать Наркомвнешторг (т. Микояна) закупить за границей для организации судоподъемной службы Наркомречфлота следующее судоподъемное оборудование и снаряжение, шт.:

ручные водолазные станции	50 шт.
передвижные мотокомпрессоры на шасси	56
водоотливные переносные мотопомпы	112
высоконапорные переносные мотопомпы	56
понтонные судоподъемные резиновые	100
электросварочные агрегаты для подводной сварки и резки	28
гидравлические грунторазрывочные приборы	28
электростанции передвижные для подводного освещения	56
аппараты подводной газовой резки	56

Кроме того, приобрести водолазно-судоподъемное оборудование и снаряжение, согласно приложению № 3¹.

5. Освободить волжские заводы Наркомречфлота, занятые восстановлением флота, от строительства военных судов для Наркомвоенморфлота, согласно приложению № 4¹.

6. Обязать Наркомвоенморфлот (т. Кузнецова) обеспечить в I и II кварталах 1943 г. подъем своими силами и средствами 16 нефтеналивных речных барж и 2 буксирных пароходов, согласно приложению № 5¹.

II. По морскому флоту

7. Утвердить на 1943 г. план подъема и восстановления морских рейдовых нефтеналивных барж в количестве 17 ед. общей грузоподъемностью 41,6 тыс. т и 2 буксиров мощностью 1480 л. с. с распределением по заводам и со сроками ввода их в эксплуатацию, согласно приложению № 6¹.

8. Обязать Наркомморфлот (т. Ширшова):

а) восстановить к 1 августа 1943 г. в Астрахани завод им. X годовщины Октябрьской революции, для чего возвратить из Гурьева и Баутино эвакуированное оборудование;

б) с открытием навигации на Астрахань перебросить из Красноводска на астраханские заводы 12 металлорежущих станков, не используемых в настоящее время;

в) организовать на бакинских и астраханских заводах изготовление заклепок, болтов, гаек, гвоздей и других метизов, необходимых для восстановления флота.

9. Обязать Наркомвоенморфлот (т. Кузнецова) обеспечить в I и II кварталах 1943 г. подъем 19 морских рейдовых судов, согласно приложению № 6¹.

III. По материально-техническому обеспечению

10. Обязать Наркомвнешторг (т. Микояна) поставить с импорта в апреле – июне 1943 г. для восстановления флота равными частями следующие материалы (тонн):

Материал	Наркомморфлоту	Наркомречфлоту	Наркомсудпрому
Листовой металл	600	4500	2500
Сортовой металл	250	1500	1000
Электросварочная проволока	35	160	80
Трос стальной	50	250	100
Корабельные цепи	300	450	—
Ботинки и сапоги кожаные	500 пар	1000 пар	—
Брезент	5000 мт	30 000 мт	—

11. Обязать Наркомчермет (т. Тевосяна), Наркомцветмет (т. Ломако), Наркомэлектропром (т. Кабанова), Наркомтекстиль (т. Акимова), Наркомрезинпром (т. Митрохина), Наркомстанкостроения (т. Ефремова), Наркомминвооружения (т. Паршина), Наркомсредмаш (т. Аكوпова), Наркомавиапром (т. Шахурина), Наркомтяжмаш (т. Казакова), Наркомпищепром СССР (т. Пронина), Наркомбумпром (т. Чеботарева), Наркомхипром (т. Первухина), Наркомлегпром СССР (т. Лукина), Наркомстройматериалов СССР (т. Соснина), Главснаблес при Совнарком СССР (т. Лопухова), Наркомбоеприпасов (т. Ванникова), УПК при СНК РСФСР (т. Кравчука), Наркомуголь (т. Вахрушева), НКВД (т. Чернышова), Наркомвнешторг (т. Микояна) поставить Наркомречфлоту, Наркомморфлоту и Наркомсудпрому целевым назначением материалы и оборудование для подъема и восстановления Волжского и Каспийского флота в количествах и сроки, согласно приложениям № 71, 81, 91 и 101.

Госплану СССР предусмотреть в планах материально-технического снабжения на II и III кварталы 1943 г. выделение фондов на материалы и оборудование, согласно приложениям № 71, 81, 91 и 101.

12. Обязать Главное управление трудовых резервов при Совнарком СССР (т. Москатова) организовать в марте 1943 г. на заводах Наркомречфлота и Наркомморфлота, занятых восстановлением нефтеналивного флота, фабрично-заводские училища, обеспечив подготовку в них 2500 чел., в т. ч.:

Специальность	Наркомморфлоту	Наркомречфлоту
Котельщик	400	800
Сварщик	80	200
Плотник и столяр	80	420
Слесарь	80	200
Токарь	40	80
Кузнец	40	80

13. Обязать Комитет по учету и распределению рабочей силы (т. Шверника) в двухнедельный срок направить для обеспечения выполнения принятой программы по восстановлению флота 5,5 тыс. чел., в т. ч.: Наркомречфлоту — 2 тыс., Наркомморфлоту — 1500 и Наркомсудпрому — 2 тыс. чел. Распределение рабочих по пунктам произвести по согласованию с Наркомречфлотом, Наркомморфлотом и Наркомсудпромом.

14. Освободить Наркомречфлот от выделения Наркомстрою рабочих, согласно Постановлению ГОКО от 23 октября 1942 г. № 2652с.

15. Обязать Наркомморфлот (т. Ширшова) и Наркомречфлот (т. Шашкова):

а) выделить Наркомвоенморфлоту из своих фондов для работ по подъему судов, возложенных настоящим постановлением на АСУ (ЭПРОН) Наркомата Военно-Морского Флота материалы в количествах и сроки, согласно приложению № 11¹;

б) оказать Наркомвоенморфлоту помощь в организации подъема судов предоставлением плавучих средств, инвентаря и рабочей силы.

16. Обязать НКПС (т. Кагановича):

а) обеспечить перевозку материалов, оборудования и рабочей силы на предприятия Наркомречфлота, Наркомморфлота и Наркомсудпрома, производящие восстановление нефтеналивного флота, наравне с воинскими перевозками;

б) обеспечить в марте 1943 г. по заявке Наркомвоенморфлота переброску судоподъемного имущества, снаряжения и людей из Москвы, Владивостока, Батуми и районов Ленинграда в районы Нижней Волги.

17. Обязать Наркомморфлот (т. Ширшова), Наркомречфлот (т. Шашкова) и Наркомсудпром (т. Носенко) в целях экономии расхода металла и ускорения сроков восстановления флота организовать бетонирование корпусов металлических судов.

18. Разрешить Наркомречфлоту и Наркомморфлоту:

а) применять на заводах, занятых восстановлением нефтеналивного флота, аккордную систему оплаты труда;

б) распространить на рабочих и инженерно-технических работников, занятых восстановлением Волжского и Каспийского флота, премиальную систему установленную Постановлением ГОКО от 16 июля 1942 г. № 2050с;

в) производить работы по восстановлению и подъему флота без проектов и смет.

Промбанку финансировать восстановительные работы по сметно-финансовым расчетам.

*Зам[еститель] Председателя
Государственного Комитета Обороны*

В. Молотов

Источник: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92. Л. 7—14. Заверенная копия.

¹ Не публикуются.

14. ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 2952с

О плане вывоза нефтепродуктов из Баку водным транспортом в 1943 г. и о мерах его выполнения

*Секретно
27 февраля 1943 г.*

Москва, Кремль

В целях обеспечения в 1943 г. вывоза нефтепродуктов водным транспортом из Баку Государственный Комитет Обороны постановляет:

1. Установить на 1943 г. план перевозок нефтепродуктов морским флотом по Каспийскому морю в размере 14,0 млн т, в т. ч.:

Направление	Всего, тыс. т	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.
1. Вывоз из Баку	13 880	2150	4000	4350	3380
на Астрахань	7080	100	2700	2800	1480
на Гурьев	600	—	150	350	100

Направление	Всего, тыс. т	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.
на Краснодарск	4000	1600	600	600	1200
Махач-Кала	2200	450	550	600	600
2. Вывоз из Краснодарска назначением на Астрахань	120	—	60	60	—

2. Обязать Наркомморфлот (т. Ширшова) и Главнефлесбыт при Совнарком СССР (т. Широкова) обеспечить в счет установленного задания вывоз из Баку назначением на Астрахань, млн т:

- а) светлых нефтепродуктов в т. ч. бензина и лигроина 2,5
1,0
- б) сырья для крекинг-заводов Волжского бассейна 3,30

3. Установить план перевозок нефтепродуктов по Волжско-Камскому бассейну в навигацию 1943 г. в размере 7 млн т, в т. ч. вывоз из Астрахани вверх по Волге 6,5 млн т, из них:

Направление	Всего	II кв.	III кв.	IV кв.
Всего к вывозу, тыс. т	13 880	4000	4350	3380
а) до Камского Устья, из них:	3675	1150	1575	950
на Сталинград — Камышин	350	100	150	100
Саратов	2380	800	930	650
Батраки — Куйбышев	800	150	450	200
проч[ие] пункты	145	100	45	—
б) выше Камского Устья, из них:	2825	1100	1675	50
на Горький	1650	600	1000	50
на Ярославль — Константиновский завод	350	120	230	—
на Рыбинск	150	60	90	—
на Москву (через канал Москва — Волга)	200	100	100	—
на Молотов — Камбарку	325	150	175	—
прочие пункты	150	70	80	—

4. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова) и Главнефлеснаб при Совнарком СССР (т. Широкова):

а) завести в навигацию 1943 г. для переработки на нефтеперерабатывающих заводах, расположенных в бассейнах Волги и Камы, 3 млн т нефтесырья, в т. ч.:

- для Саратовского завода № 94 1600 тыс. т
- горьковских заводов № 18, 93 и 96 600 «
- московских заводов № 91 и 86 600 «
- Молотовского завода 140 «
- прочих заводов 60 «

б) вывезти из Астрахани вверх по Волге в пункты перевалки по разрядке Главнефлеснаба при Совнарком СССР не менее 1 млн т бензина и лигроина.

5. Обязать Главнефлеснаб при Совнарком СССР (т. Широкова):

а) слить в нефтяемы в Краснодарске не менее 2 млн т нефти, поступающей из Баку морским транспортом;

б) обеспечить бесперебойный прием нефтепродуктов в Гурьеве в период до 1 июля не менее 80 тыс. т и начиная с 1 июля 1943 г. по 110 тыс. т в месяц.

6. Для выполнения установленного плана нефтеперевозок обязать Наркомморфлот (т. Ширшова):

а) полностью закончить ремонт судов Касптанкера и Рейдтанкера в количестве и сроки, согласно приложению № 1;

б) закончить капитальный ремонт и сдать в эксплуатацию две нефтеналивные баржи Рейдтанкера: № 49 грузоподъемностью 2170 т — к 1 августа и «Святополк» грузоподъемностью 3840 т — к 1 октября 1943 г.;

в) довести гарантированные глубины на Волго-Каспийском канале к 1 июня до 3,2 м и к 1 июля 1943 г. до 3,5 м от ординара;

г) довести к 20 июня 1943 г. глубины в баровой части Урало-Каспийского канала до 1,5 м и к 1 июля 1943 г. в ковше порта острова Большой Пешной выполнить работы по расширению разворотной части до 160 м и углублению подходов к нефтепричалу № 2;

д) переключить для работы на линии Астраханский рейд — Астрахань 6 барж-бензиновозов Касптанкера грузоподъемностью 22 тыс. т;

е) снять с 1 марта 1943 г. все рейдовые нефтеналивные баржи и буксиры с сухогрузных перевозок и подготовить их к нефтеперевозкам.

7. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова):

а) обеспечить окончание ремонта нефтеналивного флота Волжско-Камского бассейна в сроки, согласно приложению № 2;

б) организовать ледокольные работы и перевод в безопасные места стоянок от весеннего ледохода судов, зазимовавших в случайных пунктах, в сроки согласно приложению № 3;

в) полностью закончить к 1 апреля 1943 г. ремонт нефтеперекачечных машинок, обеспечив равномерное распределение их по пунктам налива и слива в соответствии с планом перевозок;

г) обеспечить в навигацию 1943 г. производительность работы Волготанкера по тяге — 850 т-км на 1 индикаторную силу мощности и по тоннажу — 45 т-км на 1 т грузоподъемности в валовые сутки эксплуатации;

д) перевести в навигацию 1943 г. не менее 60% нефтепродуктов маршрутными караванами и обеспечить безостановочное движение судов в пути, организовав снабжение их топливом, материалами и продовольствием на ходу.

Главнефлеснабу при Совнарком СССР (т. Широкову) обеспечить адресовку нефтепродуктов маршрутами в соответствии с этим заданием;

е) организовать завоз нефтепродуктов из Астрахани в Саратов вертушками, закрепив для этих перевозок необходимое количество тяги и тоннажа;

ж) переключить на нефтеперевозки дополнительно к имеющейся у Волготанкера буксирной тяги 5—6 тыс. л. с., сняв их с перевозок сухогрузов и плотов.

8. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова) и Наркомморфлот (т. Ширшова):

а) нефтеналивной речной флот, зимующий в Гурьеве, при возвращении в Астрахань загрузить нефтепродуктами в районе Астраханского рейда и Могильного и с открытием навигации направить вверх по Волге;

б) организовать в навигацию 1943 г. бортовую перевалку нефтепродуктов (кроме бензинов) с рейдовых в речные баржи в Астрахани, а также прием с морских рейдовых барж в речные баржи в Могильном не менее 2 млн т нефтесырья и мазута.

9. Обязать Наркомморфлот (т. Ширшова):

а) с открытием навигации на астраханском направлении вернуть Наркомречфлоту флот, находящийся в аренде у Наркомморфлота;

б) обеспечить спасение от весеннего ледохода в районе Гурьева всех замерзших на льдах судов, в т. ч. речных, и произвести ремонт их к началу навигации 1943 г.;

в) возратить из Гурьева и Краснодарска нефтемашинки № 131, 132, 137, 141 и «Ульба».

10. Разрешить Наркомморфлоту и Наркомречфлоту организовать на судоремонтных предприятиях круглосуточную (трехсменную) работу по производству зимнего, навигационного и профилактического ремонта судов и нефтемашинок с применением аккордной системы оплаты труда.

11. Обязать Наркомсудпром (т. Носенко):

а) закончить строительство и сдать Наркомморфлоту к 1 мая 1943 г. строящиеся на заводе № 342 две нефтеналивные баржи (бензиновозки) грузоподъемностью 3,5 тыс. т каждая;

б) произвести на заводе им. Сталина в Астрахани в I квартале 1943 г. ремонт судов Рейдтанкера на сумму 550 тыс. руб.

12. Обязать НКПС (т. Кагановича) вернуть Наркомморфлоту к 1 мая 1943 г. занятые на Астраханской железнодорожной переправе рейдовые нефтеналивные баржи № 9, 12, 13, 17, 19, 25, 27, 35 и «Макад» и буксирные теплоходы «Память Войкова» и «10-я годовщина Октябрьской революции».

13. В целях обеспечения ремонта морского флота литьем и поковками обязать:

а) Наркомнефть (т. Седина) к 10 марта 1943 г. произвести на бакинских заводах отливку и обработку машинных деталей для ремонта судов Наркомморфлота в количестве 35 т и на заводе им. Петровского в Гурьеве сроком до 1 мая 1943 г. по 5 т поковок и 5 т литья ежемесячно;

б) Совнарком Азербайджанской ССР (т. Кулиева):

1) к 10 марта 1943 г. отлить для Наркомморфлота на металлокомбинате Главного управления строительных материалов при Совнарком Азербайджанской ССР 100 т стального литья;

2) выделить Наркомморфлоту для ремонта судов нефтеналивного флота 30 т огнеупорной глины и 50 тыс. шт. огнеупорного кирпича.

14. Обязать Астраханский окрисполком и Гурьевский облисполком:

а) привлечь в порядке трудгужловинности для работы на судоремонтных заводах Наркомморфлота и Наркомречфлота следующее количество людей и транспортных средств: 600 пеших рабочих, 60 возчиков с подводами и 15 верблюдов, в т. ч.:

Рабочие и транспортные средства	Астраханский окр[уг]		Гурьевская обл[ась]	
	для Наркомморфлота	для Наркомречфлота	для Наркомморфлота	для Наркомречфлота
Пешие рабочие	180	180	100	140
Возчики с подводами	20	20	10	10
Верблюды	—	—	5	10

б) вернуть всех привлеченных к трудовой повинности рабочих, инженерно-технических работников и служащих судоремонтных заводов и нефтеперевалочных баз Наркомморфлота, Наркомречфлота и Главнефтьснаба при Совнарком СССР.

15. Запретить всем местным организациям привлекать с заводов Наркомморфлота и Наркомречфлота рабочих, занятых на судоремонте, на какие-либо другие работы, а также мобилизовать плавсостав нефтеналивных пароходств и рабочих нефтеперевалочных баз Главнефтьснаба при Совнарком СССР в навигационный период на всякие виды трудповинности.

16. Обязать начальника Главного управления гражданского воздушного флота т. Астахова обеспечить по заявкам Наркомречфлота и Наркомморфлота завоз материалов и людей для ремонта флота, зазимовавшего в случайных пунктах, для чего закрепить на обслуживание Наркомморфлота один самолет типа «Дуглас» и один самолет типа ПР-5 и для Наркомречфлота один самолет типа У-2 и один самолет типа «Дуглас».

17. Обязать Наркомторг СССР (т. Любимова) организовать с 5 марта 1943 г. снабжение продовольственными товарами рабочих и инженерно-технических работников заводов Наркомморфлота и Наркомречфлота, указанных в

приложении № 4, а также судовых команд, выполняющих ремонт нефтеналивного флота своими силами, по нормам, установленным Постановлением Совнаркома СССР от 19 октября 1941 г. № 2148 для предприятий особого списка.

18. Обязать Наркомторг СССР, Наркомморфлот и Наркомречфлот организовать с 5 марта 1943 г. для рабочих и плавсостава, занятых на ремонте флота и выполняющих и перевыполняющих нормы выработки, а также инженерно-технических работников заводов, указанных в пункте 17, второе горячее питание без вырезки талонов из продовольственных карточек.

19. Обязать Наркомвнешторг (т. Микояна) выделить в марте 1943 г. из импортных поступлений Наркомморфлоту 8 грузовых автомашин, Наркомречфлоту 10 и Главнефтьснабу при Совнарком СССР 5 автомашин.

20. Обязать НКПС (т. Кагановича) обеспечить отправку по железным дорогам грузов для ремонта нефтеналивного флота и восстановления нефтебаз по заявкам Наркомморфлота, Наркомречфлота, Наркомстроа и Главнефтьснаба при Совнарком СССР наравне с воинскими грузами.

21. Обязать Наркомречфлот к 20 мая 1943 г. возвратить из Гурьева в Астрахань плавучий док.

Обеспечить в навигационный период докование 5 нефтеналивных барж Рейдтанкера на слипе и в доках астраханских предприятий Наркомречфлота.

22. Обязать Главнефтьснаб при Совнарком СССР (т. Широкова) восстановить астраханские перевалочные нефтебазы № 5 и 6, произвести переоборудование нефтебазы № 2 для перевалки масел и темных сортовых нефтепродуктов, а также восстановить Сталинградскую и Камышинскую нефтебазы в следующем объеме и сроки:

I. По Астрахани

1. Перевалочная база № 6

а) закончить к 15 марта восстановление нефтеям емкостью 350 тыс. т и к 15 апреля 1943 г. дополнительно 400 тыс. т вместе с коммуникацией трубопроводов;

б) восстановить к 15 апреля 1943 г. корпус разрушенного резервуара емкостью 4 тыс. т с прокладкой необходимых трубопроводов для налива в баржи темных нефтепродуктов;

в) переместить к 1 апреля 1943 г. с нефтебазы № 3 на нефтебазу № 6 два резервуара емкостью 4 тыс. т каждый и оборудовать их подогревательными устройствами и трубопроводами;

г) построить к 15 апреля 1943 г. новые резервуары емкостью в 8 тыс. т (с трубопроводами и подогревательными устройствами), использовав для этого металл разрушенных резервуаров нефтебазы № 5;

д) проложить к 15 марта 1943 г. наливной трубопровод от емкости к причалу;

е) оборудовать к 15 апреля 1943 г. один наливной и три приемных причала с установкой на них насосов производительностью 400—500 т в час;

ж) привести в готовность к 15 марта 1943 г. существующую котельную установку из 6 котлов общей поверхностью нагрева 600 кв. м и восстановить паропроводы;

з) построить к 1 июля 1943 г. новую котельную установку на 3 котла общей поверхностью нагрева 300 кв. м, для усиления подогрева и налива нефтепродуктов в осеннее время;

и) установить к 15 марта 1943 г. один междуямный насос производительностью 200—250 т в час для выкачки нефтепродуктов из ям.

2. Перевалочная нефтебаза № 5

а) закончить к 15 марта 1943 г. восстановление нефтеям емкостью 125 тыс. т с коммуникацией трубопроводов;

б) восстановить резервуары емкостью 20 тыс. т с устройством коммуникации трубопроводов и подогревательных устройств, из них 12 тыс. т к 15 марта и 8 тыс. т к 15 апреля 1943 г.;

в) закончить к 1 апреля 1943 г. восстановление 2 причалов для слива-налива нефтепродуктов и в этот же срок установить междуымный насос производительностью 200—250 т в час;

г) восстановить к 15 марта 1943 г. котельную установку на 3 котла общей поверхностью нагрева 300 кв. м с паропроводами.

3. Перевалочная нефтебаза № 2

Подготовить к 15 марта 1943 г. для перевалки масел резервуары емкостью 50 тыс. т с подогревательными устройствами и к этому же сроку приспособить существующие причалы для слива и налива масел и темных сортовых нефтепродуктов.

II. По Сталинграду

а) организовать к 15 марта 1943 г. распределительную базу в Сталинградском порту и установить на ней резервуары емкостью 400 куб. м и 20 горизонтальных цистерн общей емкостью 1 тыс. куб. м;

б) построить в Сталинграде металлические резервуары для перевалки нефтепродуктов емкостью 20 тыс. т с трубопроводами и пароподогревом, из них 10 тыс. т к 1 мая и 10 тыс. т к 15 мая 1943 г., а также восстановить к 15 мая 1943 г. нефтяму емкостью 10 тыс. т.

III. По Камышину

а) закончить строительством и сдать в эксплуатацию к 1 мая 1943 г. 3 новых резервуара общей емкостью 9 тыс. т с трубопроводами;

б) закончить к 1 мая 1943 г. строительство нефтямы емкостью 25 тыс. т с подогревом и в этот же срок оборудовать один причал с трубопроводами для слива и налива нефтепродуктов;

в) восстановить к 10 апреля 1943 г. котельную установку из 2 паровозов общей поверхностью нагрева 280 кв. м;

г) оборудовать к 15 апреля 1943 г. наливные устройства с установкой 6 насосов общей производительностью 300 куб. м в час;

д) восстановить к 25 марта 1943 г. два поврежденных резервуара 4 тыс. т каждый.

23. Обязать Комитет по учету и распределению рабочей силы при Совнарком СССР (т. Шверника) в двухнедельный срок направить 500 рабочих для строительства Астраханской базы Главнефтеснаба при Совнарком СССР.

24. Возложить на Наркомстрой работы по восстановлению и новому строительству металлических резервуаров на нефтебазах № 5 и 6 в Астрахани, а также строительство металлических резервуаров в Камышине на 9 тыс. т, в Сталинграде 20 тыс. т, а также нефтямы в Камышине емкостью 25 тыс. т.

Главнефтеснабу при Совнарком СССР (т. Широкову) обеспечить указанные работы материалами.

25. Обязать Наркомстрой (т. Гинзбурга) построить в районе Могильного для Наркомморфлота 2 буферные нефтямы емкостью 50 тыс. т к 1 июня 1943 г., оборудовав их перекачными средствами и пароподогревом для слива рейдовых и налива речных барж.

26. Предложить Главнефтебыту при Совнарком СССР (т. Широкову) перебросить к 10 марта 1943 г. из Батуми в Астрахань 2 паровых насоса производительностью по 250 куб. м в час и из Махач-Кала в Астра-

хань 2 паровых насоса производительностью по 480 куб. м в час.

27. Обязать Наркомречфлот (т. Шашкова) закончить работы по изготовлению на Саратовском заводе 2 паровых насосов производительностью по 350 куб. м в час и отгрузить один насос к 15 марта и другой к 1 мая в Астрахань Главнефтеснабу при Совнарком СССР, а также передать 3 сухогрузные баржи, непригодные под перевозки, для организации причалов к нефтеемкостям.

28. Освободить на время зимнего ремонта судов бакинские судоремонтные заводы им. Закавказской федерации и им. Парижской коммуны от изготовления деталей № 1 и 25 к снарядам М-13 и КИП (комбинированный источник питания для связи).

Запретить местным органам и командованию Закавказского фронта загружать указанные заводы работами, не связанными с ремонтом нефтеналивного флота.

29. Освободить до 1 июня 1943 г. бакинские судоремонтные заводы им. Закавказской федерации и им. Парижской коммуны от докования и ремонта военных кораблей Каспийской военной флотилии.

30. Разрешить Главнефтеснабу при Совнарком СССР израсходовать 200 тыс. руб. и Наркомстрою 250 тыс. на премирование работников, отличившихся на работах по восстановлению нефтебаз в Астрахани, Сталинграде и Камышине, за счет фонда премирования.

31. Обязать Наркомвоенморфлот (т. Кузнецова):

а) произвести траление и очистку от мин заминированных участков р. Волги и обеспечить с открытием навигации безопасность движения Волжского флота;

б) передать Наркомречфлоту для выполнения плана перевозок буксирные пароходы «Краснофлотец», «Правда», «Н. Островский», «В. Чкалов», «Котовский», «Производственник» и «Сталинская Конституция», сохранив на них впредь до особого указания вооружение и команды.

32. Разрешить Главнефтеснабу при Совнарком СССР производить работы по восстановлению нефтебаз и строительству новых емкостей без проектов и смет.

33. Обязать Наркомторг СССР (т. Любимова) организовать с 10 марта 1943 г. для рабочих Главнефтеснаба при Совнарком СССР, занятых на строительстве нефтеперевалочных баз в Астрахани и Камышине, столовые закрытого типа, а для рабочих и инженерно-технических работников, перевыполняющих план, второе горячее питание без вырезки талонов из продовольственных карточек.

34. Обязать Наркомторг СССР (т. Любимова):

а) организовать с 10 марта 1943 г. для рабочих Наркомстройки, выполняющих и перевыполняющих нормы выработки на строительстве нефтеемкостей в Астрахани, Сталинграде и Камышине, а также инженерно-технических работников этихстроек, второе горячее питание без вырезки талонов из продовольственных карточек;

б) выделить Наркомстрою в марте 1943 г. дополнительные фонды продовольственных товаров на 3000 рабочих, занятых на строительстве и восстановлении нефтеемкостей в Астрахани, Сталинграде и Камышине.

35. Обязать НКО (т. Щаденко) направить Наркомстрою для работы по восстановлению нефтеемкостей в Астрахани и Сталинграде 1 тыс. чел. из числа военнообязанных не пригодных к строевой службе, но годных к физическому труду.

36. Обязать Наркомэлектропром (т. Кабанова) отгрузить Наркомстрою в марте 1943 г. 20 электросварочных аппаратов типа САК-2 за счет фондов НКО с возвратом их после окончания работ.

37. Сохранить все установленные льготы и систему премирования для судовых команд нефтеналивных пароходств и работников нефтебаз, предусмотренные постановлением ГОКО от 26 апреля 1942 г. № 1661с.

38. Обязать ГАБТУ КА (т. Белокоскова) передать Наркомстрою в марте 1943 г. для строительства и восстановления нефтеемкостей на Волге из числа трофейных 100 автомобилей и 20 гусеничных тракторов, требующих ремонта.

39. Поручить Госплану СССР командировать в Сталинград своего представителя совместно с представителями Наркомморфлота, Наркомречфлота и Главнефтеснаба при Совнаркоме СССР для отбора из наличия на базах и заводах Сталинграда необходимых материалов и оборудования для ремонта и восстановления Волжского и Каспийского нефтеналивного флота и восстановления нефтебаз в Астрахани, Сталинграде и Камышине.

40. Обязать Главнефтеснаб при Совнаркоме СССР (т. Широкова) завезти до 20 апреля 1943 г. на бункеровочные базы Наркомречфлота нефтетопливо на первый рейс и спуск каравана в Астрахань в количествах и пунктах, согласно приложению № 91.

41. Обязать Наркомчермет (т. Тевосяна), Наркомрезинпром (т. Митрохина), Наркомэлектропром (т. Каба-

нова), Наркомцветмет (т. Ломако), Наркомлегпром СССР (т. Лукина), Наркомтекстиль СССР (т. Акимова), Наркомпищепром СССР (т. Пронина), Наркомхипром (т. Первухина), Наркомминвооружения (т. Паршина), Наркомстанкостроения (т. Ефремова), Наркомстройматериалов СССР (т. Соснина), Наркомвнешторг (т. Крутикова), НКПС (т. Кагановича), Главснаблес при Совнаркоме СССР (т. Лопухова), Наркомхоз РСФСР (т. Макарова), Наркомуголь (т. Вахрушева), Наркомтяжмаш (т. Казакова), Наркомместпром РСФСР (т. Смиряева) и Управление промкооперации при Совнаркоме РСФСР (т. Кравчука) немедленно отгрузить Наркомморфлоту, Наркомречфлоту, Главнефтеснабу при Совнаркоме СССР и Наркомстрою материалы и оборудование в количествах и сроки, согласно приложениям № 5, 6, 7 и 8¹.

42. Обязать местные партийные и советские органы оказать Наркомморфлоту, Наркомречфлоту, Главнефтеснабу при Совнаркоме СССР и Наркомстрою всемерную помощь в осуществлении настоящего постановления.

*Зам[еститель] Председателя
Государственного Комитета Обороны*

В. Молотов

Источник: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92. Л. 73–86. Заверенная копия.

¹ Не публикуются.

1.4.1. Приложение № 3 к Постановлению ГКО № 2952с от 27 февраля 1943 г.

Сроки окончания ледокольных работ по спасению нефтеналивного флота от весеннего ледохода по пунктам Волжско-Камского бассейна в 1943 г.

Пункт зимовки	Срок окончания ледокольных работ
Павловский затон	25.III.43 г.
Константиново	5.IV.43 г.
Грязный затон (в районе Казани)	5.IV.43 г.
Старая Кама	5.IV.43 г.
Майна (Вольные горы)	5.IV.43 г.
Камышин	1.IV.43 г.
Участок Сталинград – Астрахань	20.III.43 г.
Ельбаза на р. Белой	6.IV.43 г.

Источник: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92. Л. 92. Заверенная копия.

1.4.2. Приложение № 4 к Постановлению ГКО № 2952с от 27 февраля 1943 г.

Список предприятий Наркомморфлота и Наркомречфлота, переводимых на питание по особому списку

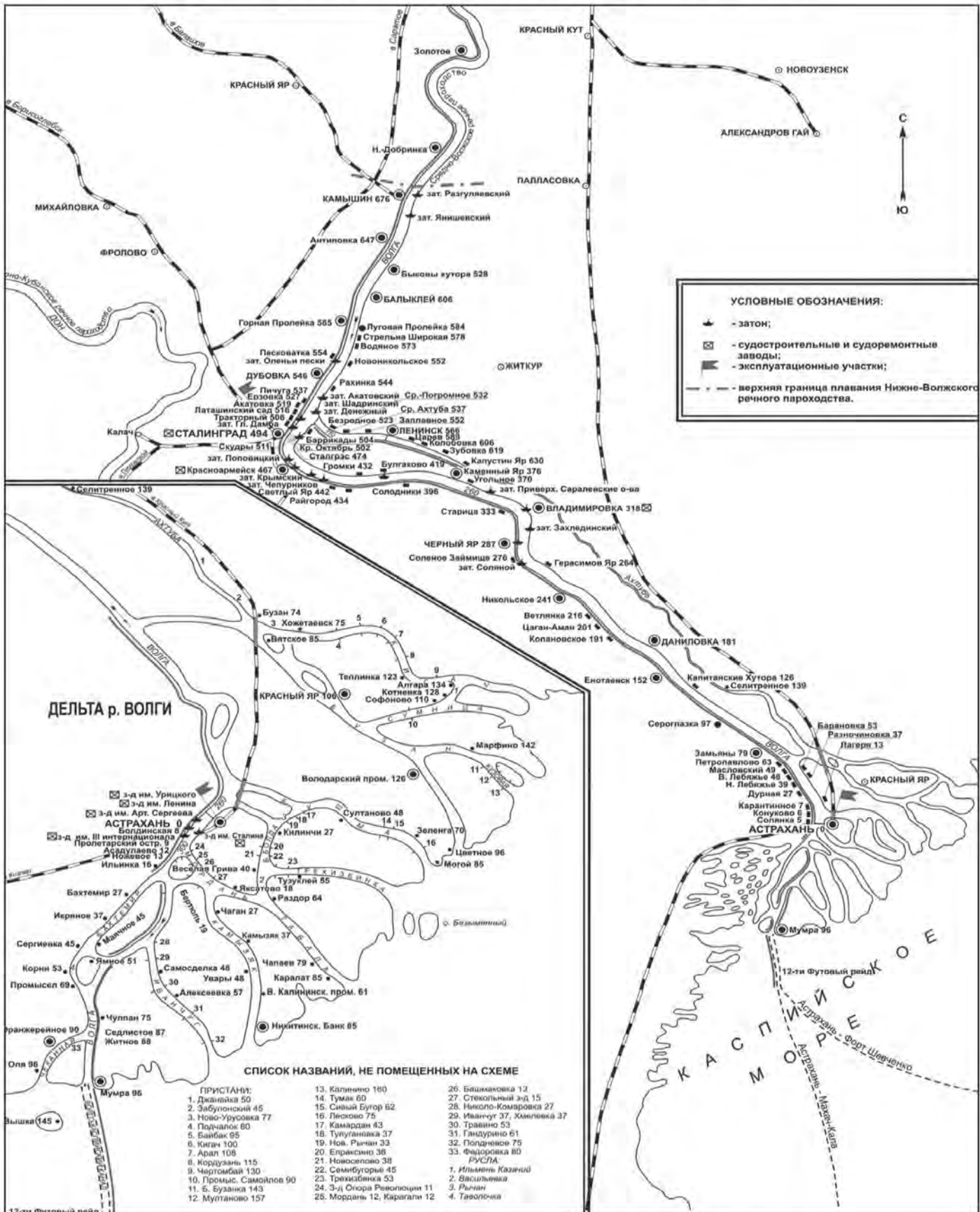
Завод	Местонахождение
<i>Наркомморфлот</i>	
Им. Парижской коммуны	г. Баку
Им. Закавказской федерации	г. Баку
Им. Вано Стурюа	г. Баку
Им. Карла Маркса	г. Астрахань
Им. Х годовщины Октябрьской революции	«
Астраханская судовой верфь	«
Красноводский завод	г. Красноводск
Гурьевская судорембаза	г. Гурьев

Завод	Местонахождение
Баутинская судорембаза	г. Баутино
<i>Наркомрецифлот</i>	
Им. Ленина	г. Астрахань
Им. III Интернационала	«
Им. Урицкого	«
Им. Артема Сергеева	«-
Им. Бутякова	пос. Звенигово Марийской АССР
Им. 25-летия Октября	г. Горький
Им. Карла Маркса	«
Им. Калинина	«
Сталинградский завод	г. Сталинград
Саратовский завод	г. Саратов
Куйбышевский завод	г. Куйбышев
Гурьевские судоремонтные мастерские	г. Гурьев
Слпш и доки	г. Астрахань

Источник: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 92. Л. 93. Заверенная копия.

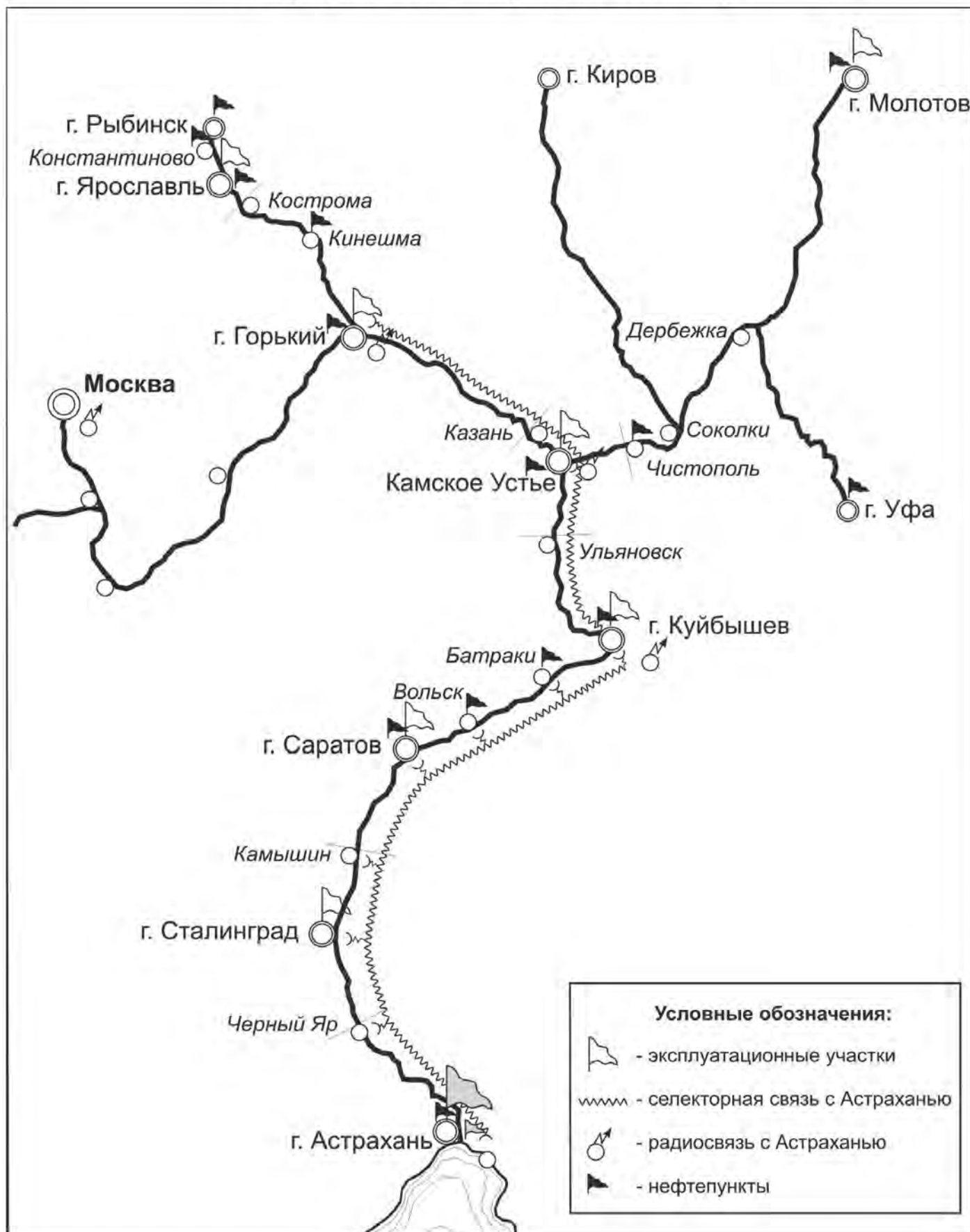
2. КАРТЫ

2.1. Карта района плавания Нижне-Волжского речного пароходства



Источник: Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2. Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. – Волгоград: Издатель, 2017. С. 280.

2.2. Карта района плавания пароходства «Волготанкер»



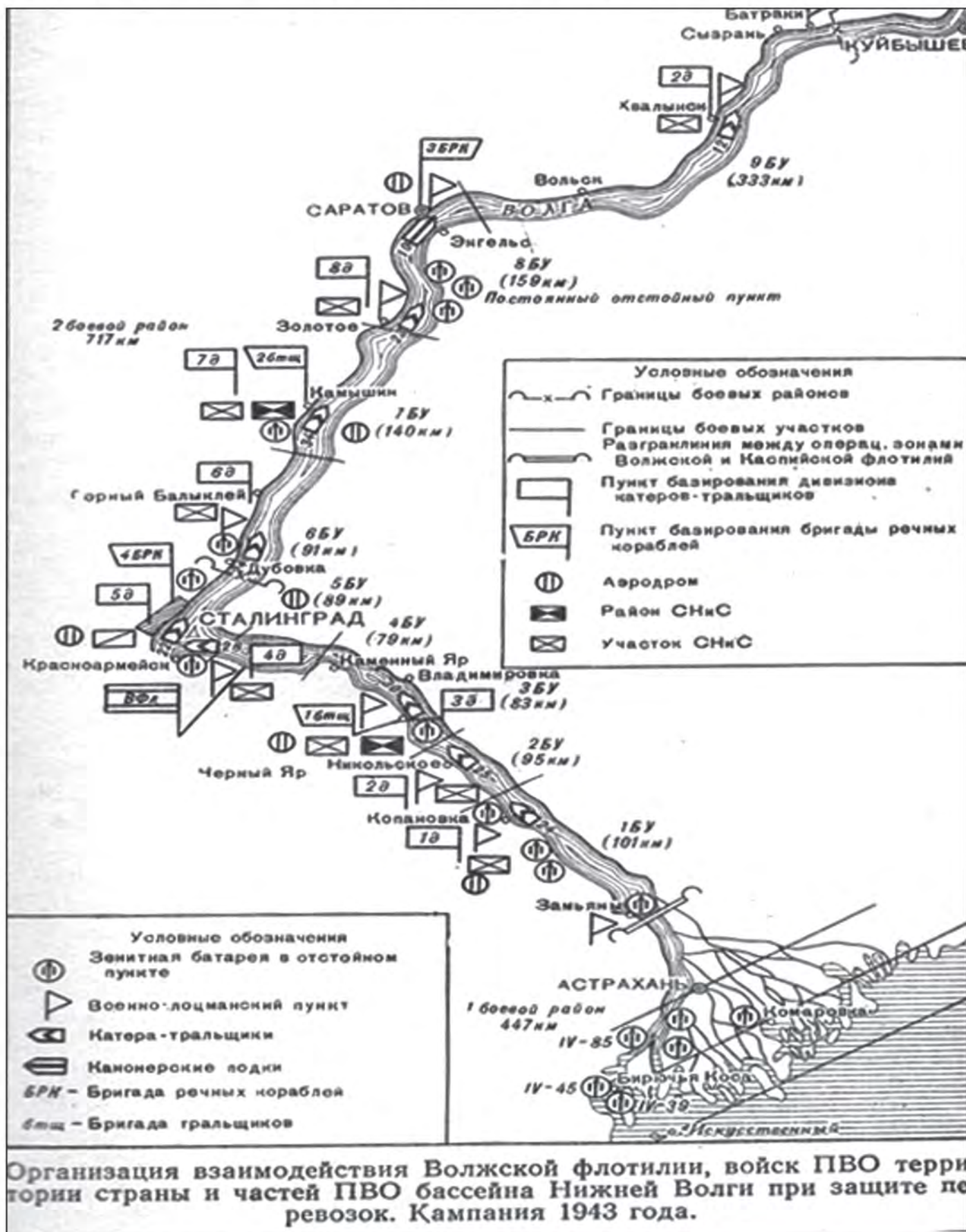
Источник: ЦТАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 20. Л. 2.

2. 3. Карта переправ от Астрахани до Саратова, действовавших в период Сталинградской битвы



Источник: Речники в обороне Царицына и в Великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967.

2.4. Карта расположения боевых районов Волжской военной флотилии в период навигации 1943 г.



Лит.: Локтионов И. И. Волжская флотилия в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1974. С. 125.

2.5. Карта дельты р. Волга



Источник: Сталинградская область (1939 – 1943). Цифры и факты: информационно-статистический справочник. Т. 2. Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. – Волгоград: Издатель, 2017. С. 280.

**3. ПЕРЕЧЕНЬ СУДОВ ПАРОХОДСТВ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА,
ОСОБО ОТЛИЧИВШИХСЯ В ПЕРИОД СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ
И УДОСТОЕННЫХ УСТАНОВКИ НА НИХ МЕМОРИАЛЬНЫХ ДОСОК
(ПО ПРИКАЗУ ГЛАВНОГО ШТАБА ВМС И МРФ СССР № 115/90 ОТ 22 МАРТА 1947 Г.)**

№ п/п	Тип и наименование судна	Владелец	Краткий перечень заслуг в Великой Отечественной войне	Тип мемориальной доски
1	Буксирный пароход «Усыскин»	СВРП	В составе кораблей ВВФ участвовали в героической обороне Сталинграда и разгроме немцев после перехода наших частей в наступление. Награждены орденом Красного Знамени.	Тип первый
2	Буксирный пароход «Чапаев»	«		
3	Буксирный пароход «Громов»	«		
4	Буксирный пароход «Руднев»	«	В составе ВВФ участвовали в героической обороне Сталинграда.	Тип второй
5	Буксирный пароход «С. Киров»	«		
6	Буксирный пароход «Федосеенко»	«		
7	Буксирный пароход «Щорс»	«		
8	Буксирный пароход «Бурный»	ВВРП	В составе кораблей ВВФ обеспечивали безопасность судоходства от немецко-фашистской авиации в 1942 – 1943 гг. на р. Волге.	Тип третий
9	Буксирный пароход «В. Чкалов»	«		
10	Буксирный пароход «Иркутск»	«		
11	Буксирный пароход «Память Котовского»	«		
12	Буксирный пароход «Производственник»	«		
13	Буксирный пароход «Н. Островский»	«		
14	Буксирный пароход «Турксиб»	НВРП		
15	Буксирный пароход «Правда»	Волготанкер	В период обороны Сталинграда под непрерывным артиллерийским обстрелом и ударами с воздуха, работали на сталинградских переправах, обеспечивая переброску войск Красной Армии и их питание в осажденном городе-герое. Пароход «Сократ» 9 раз был атакован немецкими самолетами по 6–9 ед. одновременно и сбил при этом 5 самолетов.	Тип четвертый. На пароход «Сократ» специальную доску
16	Буксирный пароход «Конституция»	«		
17	Буксирный пароход «Ласточка»	НВРП		
18	Буксирный пароход «Надежный»	«		
19	Баркас «Донбасс»	«		
20	Буксирный пароход «Пожарский»	«		
21	Пожарный пароход «Гаситель»	«		
22	Баркас «Абхазец»	«		
23	Баркас «Наблюдатель»	«	В период обороны Сталинграда под непрерывным артиллерийским обстрелом и ударами с воздуха, работали на сталинградских переправах, обеспечивая переброску войск Красной Армии и их питание в осажденном городе-герое.	Тип четвертый
24	Буксирный пароход «Сократ»	Волготанкер		
25	Буксирный пароход «Аткарск»	«		
26	Буксирный пароход «Орел»	«		
27	Буксирный пароход «Киев»	«		
28	Буксирный пароход «Краснофлотец»	«	В период обороны Сталинграда подвозили горючее, боезапас, технику, войска Красной Армии осажденному городу-герою.	Тип пятый
29	Буксирный пароход «Яков Ерман»	«		
30	Буксирный пароход «Кузнец»	ВВРП		
31	Буксирный пароход «Варяг»	СВРП		
32	Буксирный пароход «Ваня-коммунист»	Волготанкер		
33	Буксирный пароход «Узбек»	«		
34	Буксирный пароход «Коминтерн»	НВРП		
35	Служебный пароход «Струя»	Волготанкер	Подвозили войска под Сталинградом.	Тип шестой
36	Танкер «Печенег»	«		
37	Буксирный пароход «Алтай»	НВРП		
38	Пассажирский теплоход «Парижская коммуна»	ВВРП		
39	Пассажирский теплоход «Михаил Калинин»	«		

Источник. Речники в обороне Царицына и в великой Сталинградской битве. — Волгоград, 1967. С. 21.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АВМБ — Астраханская военно-морская база
 АГКО — Астраханский городской комитет обороны
 АН СССР — Академия Наук СССР
 АО — акционерное общество
 АПК — Астраханский промышленный комбинат
 АСО — аварийно-судоподъемный отряд
 АССР — Автономная Советская Социалистическая Республика
 АСУ — Аварийно-судоподъемное управление
 баскомреч — бассейновый комитет профсоюза рабочих речного транспорта
 БК — бронекатер
 БКА — бронекатер
 БМК — буксирный моторный катер
 БР — боевой район
 БРК — бригада речных кораблей
 БТ — бригада траления
 БУ — боевой участок
 БЧ — боевая часть (на корабле)
 ВВРП — Верхне-Волжское речное пароходство
 ВВС — Военно-воздушные силы
 ВВФ — Волжская военная флотилия
 ВКП(б) — Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)
 ВКТ — Волго-Каспийский государственный рыбопромышленный трест
 ВЛКСМ — Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи
 ВМБ — военно-морская база
 ВМС — Военно-Морские силы
 ВМФ — Военно-Морской Флот
 ВНОС — Войска воздушного наблюдения, оповещения и связи.
 ВРПО — Всесоюзное рыбопромышленное объединение
 ВЦИК — Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет
 ВЦСПС — Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов
 г. — город, год
 ГААО — Государственный архив Астраханской области
 ГАБТУ КА — Главное автобронетанковое управление Красной Армии
 ГАВО — Государственный архив Волгоградской области
 ГАРФ — Государственный архив Российской Федерации
 ГВФ — Гражданский воздушный флот
 гг. — годы
 ГИИВТ — Горьковский институт инженеров водного транспорта
 ГКО (ГОКО) — Государственный Комитет Обороны
 ГРАС — аварийно-судоподъемная группа
 дзот — деревоземляная огневая точка
 ДКРП — Доно-Кубанское речное пароходство
 ДнВФ — Днепровская военная флотилия
 ДРАСО — Донской речной аварийно-спасательный отдел
 ДТ — пулемет Дегтярева танковый
 ДуВФ — Дунайская военная флотилия
 ДШК — пулемет Дегтярева — Шпагина крупнокалиберный
- ДШКМ — пулемет Дегтярева—Шпагина крупнокалиберный модернизированный
 и. д. — исполняющий должность
 и. л. с. — индикаторная лошадиная сила
 им. — имени
 ист. — источники
 ИТР — инженерно-технические работники
 канлодка — канонерская лодка
 КАТЩ — катер-тральщик
 КБ — конструкторское бюро
 КБФ — Краснознаменный Балтийский флот
 кв. м — квадратные метры
 КВФ — Каспийская военная флотилия
 КДФ — Краснознаменная Днепровская флотилия
 КЛ — канонерская лодка
 КП — командный пункт
 КРП — Камское речное пароходство
 КТЩ — катерный тральщик
 л. с. — лошадиная сила
 лит. — литература
 ЛКСМУ — Ленинский Коммунистический Союз Молодежи Украины
 ЛФТИ — Ленинградский физико-технический институт
 МКА — минный катер
 МО — морской охотник
 МОПТР — Московский отдел подводно-технических работ
 МОРП — Московско-Окское речное пароходство
 МПВО — местная противовоздушная оборона
 МРС — моторно-рыболовная станция
 МРФ — Министерство речного флота
 МСО — медико-санитарный отдел
 МСС — механико-судовая служба
 нарком — народный комиссар
 Наркомвод — Народный комиссариат водного транспорта СССР
 НВВУ — Нижне-Волжское военно-восстановительное управление
 НВРП — Нижне-Волжское речное пароходство
 НКВД — Народный комиссариат внутренних дел
 НКВМФ — Народный комиссариат Военно-Морского Флота
 НКМФ — Народный комиссариат морского флота
 НКО — Народный комиссариат обороны
 НКПС — Народный комиссариат путей сообщения
 НКРП — Народный комиссариат рыбной промышленности
 НКРФ — Народный комиссариат речного флота
 НКСП — Народный комиссариат судостроительной промышленности
 НКТП — Народный комиссариат танковой промышленности
 НП — наблюдательный пункт
 о. — остров
 обком — областной комитет
 облисполком — исполнительный комитет областного Совета народных депутатов трудящихся
 ОБТ — отдельная бригада траления
 оз. — озеро
 окружком — окружной комитет
 пог. м — погонные метры
 ПВО — противовоздушная оборона

ПВФ — Пинская военная флотилия
 помполит — помощник по политической части
 пос. — поселок
 поссовет — поселковый Совет народных депутатов трудящихся
 р. — река
 РАСО — речной аварийно-судоподъемный отдел
 РАСУ — Речное аварийно-судоподъемное управление
 РГАСПИ — Российский государственный архив социально-политической истории
 РГАЭ — Российский государственный архив экономики
 РККА — Рабоче-Крестьянская Красная Армия
 РКЛ — речная канонерская лодка
 РОКС — ранцевый огнемет Ключева — Сергеева
 РС — установка реактивных снарядов
 РСФСР — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
 РТЩ — речной тральщик
 РУЖД — Рязано-Уральская железная дорога
 РУРТ — Районное управление речного транспорта
 с. — село
 СБР — станция безобмоточного размагничивания
 СВМБ — Сталинградская военно-морская база
 СВРП — Средне-Волжское речное пароходство
 СГКО — Сталинградский городской комитет обороны
 СЗРП — Северо-Западное речное пароходство
 СКА — сторожевой катер
 СКС — скрытая связь
 СНИС — служба наблюдения и связи
 СНК — Совет Народных Комиссаров
 СП — самоходный паром
 СССР — Союз Советских Социалистических Республик
 ст. — станция
 СТЗ — Сталинградский тракторный завод
 СТО — Совет труда и обороны
 технорук — технический руководитель
 ТЩ — тральщик
 ТЭЦ — теплоэлектроцентраль (разновидность тепловой электростанции)
 УКТ — Урало-Каспийский государственный рыбопромышленный трест
 УНВРП — Управление Нижне-Волжского пароходства
 УПК при СНК РСФСР — Управление промкооперации
 УТ — Управление тыла
 ФАБ — фугасная авиационная бомба
 ФЗО — фабрично-заводское обучение
 флагарт — флагманский артиллерист
 х. — хутор
 ХТЗ — Харьковский тракторный завод
 ЦАБ-П — цементная авиабомба практическая
 ЦАМО — Центральный архив Министерства обороны
 ЦВВУ — Центральное военно-восстановительное управление
 ЦВМА — Центральный военно-морской архив
 ЦГАСО — Центральный государственный архив Самарской области
 ЦДНИВО — Центр документации новейшей истории Волгоградской области
 ЦК — Центральный Комитет
 ЭПРОН — Экспедиция подводных работ особого назначения
 ЮНЦ РАН — Южный научный центр Российской Академии наук

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Абакумов Г. М.
Абрамов А. А.
Абрамов К. И.
Абрамова Е. Н.
Абъзов И. Г.
Авдеев П. Ф.
Авдиевский М. С.
Авдонин А. Н.
Аверин И. И.
Аганин М. И.
Агапов Семен А.
Агапов Степан А.
Агафонов А. И.
Агафонов Д. И.
Агафонов П. А.
Агафонов П. Н.
Айрапетян Б. В.
Акимов И. Н. (нарком)
Акопов С. А.
Алалуев Ф. А.
Александров А. П.
Алексеев В. А.
Алиев С.-Г.-О.
Ананичев А. С.
Андреев А. А. (ЦК ВКП (б))
Андреев А. Г.
Андреев С. Р.
Андронов И. Д.
Андрюхин М. И.
Аникин А. П.
Аникин И. Г.
Аникин П. А.
Анисимов В. С.
Анопченко В. А.
Антипин (инженер-капитан)
Антипин Г. З.
Антипин Н. З.
Антипов А. А.
Антонов П. И.
Арефьев А. Н.
Аржавкин А. Ф.
Аркадьев В. Е.
Арлинский М. Л.
Арсентьева А. П.
Артанов И. Н.
Артемов А. Д.
Архипов М. В.
Астахов Ф. А. (ГВФ)
Асямолов А. А.
Афанасенко В. И.
Афанасьев М. С.
Бабич И. Ф.
Бадер И. Н.
Баклаушев С. И.
Бакулин Г. В.
Балабанов А. П.
Балабанов М. Е.
Баландин М. Н.
Баландин П. Ф.
Балашов А. В.
Балуев В. В.
Баранник А.
Баранов А. П.
Баранов В. А.
Барановский Б. В.
Барбашин Б. И.
Барботько С. И.
Бардакова М. П.
Бардин М. А.
Баринов В. И.
Бармин М. А.
Бармин Я. И.
Барханский И. Е.
Басманов М. Е.
Батанов А. Г.
Баханов М. Д.
Бегельман П. А.
Беглецов А. И.
Беззубенков Я. С.
Белов М. Е.
Белов М. П.
Белов П. М.
Белоглазов В. И.
Белогубов Г. И.
Белодворцев А. И.
Белокосков В. Е. (ГАБТУ КА)
Белослудцев И. Г.
Белоусов А. А.
Бельский П. И.
Беляев В. Н.
Беляев П. П.
Беляев С. Е.
Белякова Т. И.
Бережной С. Д.
Берестов В. С.
Беспутчиков Н. П.
Бетина Л. А.
Бикмуллин Х. А.
Бинькевич З. А.
Битюков А. А.
Блохин И. И.
Блохин И. Я.
Блюдинов А. С.
Блюдинов М. С.
Бобьлев Е. Л.
Бобьлев Л. И.
Бобьлева А. И.
Бобьлева Р. Л.
Богатов Н. М.
Богданкин А. С.
Богданов А. Д.
Богословский А. Г.
Бодров В. И.
Бодров И. И.

Бойко П. Ф.
Бокадоров К. К.
Болдырев Н. Ю.
Болотников М. И.
Большаков А. И.
Большаков И. С.
Большакова (магрос)
Бондар М. В.
Бондаренко П. Т.
Борисов А. М.
Борисов В. В.
Борисов С. М.
Бормотов А. Л.
Боровиков (масленщик)
Бородай Ф. Г.
Бородин А. В.
Бородин А. М.
Бочкарев А. («10 лет Комсомольской Правды»)
Бочкарев А. С. («Минск»)
Бочкарев Б. П.
Бочкарев В. Ф.
Бочкарев Г. Г.
Бояров А. И.
Бровко М. С.
Брызгалов М. В.
Брюков П. А.
Бугаенко В. В.
Букаев П. А.
Булатов В. В.
Булатов В. Н.
Булатов М. И.
Булкин И. П.
Буракова А.
Бурдин К. В.
Бурлаков В. С.
Бурлаченко И. В.
Бурченко Г. А.
Бут Н. Н.
Бутузова К. Ф.
Бутьлин А. С.
Бушуев А. И.
Бушуев А. Д.
Бушуев Г. И.
Буянов П. А.
Быков (помощник капитана)
Быков И. Б.
Быстров А. А.
Быстрова А. И.
Бычек П. П.
Валекжанина В. М.
Валиков М. П.
Вальковский Л. В.
Ванников Б. Л.
Варламышев Я. Г.
Варламышев Я. П.
Варначев В. Я.
Васильев Б. Г.
Васильев М. И.
Васильев П. В.
Васюнин П. Н.
Васякин М. Н.
Ваулин А. В.
Вахрамов И. В.
Вахрушев В. В. (нарком)
Вахтуров А. Н.
Вдовин С. П.
Веденева М. Е.
Ведерников К. М.
Ведмецкий А. К.
Везломцев С. И.

Великанов А.
Вельгаю П. Ф.
Вертолин А. Н.
Ветюхин А. М.
Вилков П. В.
Вилькеев Ш. В.
Виноградов И. В.
Вислобоков П. И.
Вихров Н. Н.
Владимиров А. М.
Власенко Н. А.
Власов А. («Александр Невский»)
Власов А. Я. («Минск»)
Власов Н. С.
Внукова Е. Г.
Вознесенский А. М.
Волков Н. С.
Волков Н. Я.
Волков Ф. Е.
Володин С. Е.
Володин С. Н.
Вольфсон Б. Е.
Воробьев А. И.
Воробьев В. А.
Воробьев Н. М.
Воробьев Н. Ф.
Воробьев П. В.
Воробьев С. М.
Воронин А. И.
Воронин К. А.
Воронин Н. И.
Воскресенский А. И.
Воспанков С. А.
Врангель П. Н.
Гаврилов А. Р.
Гагарин В. И.
Гагарин И. И.
Гагарина Е.
Гайдай Л. И.
Гайдуков А. С.
Гайко-Белан В. Т.
Галашин Л. Д.
Галимшин Г.
Галкин И. М.
Галкин М. Т.
Галкин Н. П.
Галкин С. И.
Галлер Л. М.
Гальшев Д. А.
Галяткин В. Г.
Гараватов П. П.
Гарин А. И.
Гармашев А. Ф.
Гарцев В. И.
Гвоздев А. М.
Геранин И. М.
Герасимов И. А.
Герасимов П. И.
Гинзбург С. З. (Наркомстрой)
Гитлер А.
Главнов Я. Ф.
Гладышев («Траулер»)
Глазунов А. В.
Глазунов Г. Ф.
Глебо В. Н.
Глебов Д. С.
Глухов А. И.
Глушенков А. Л.
Глушенков В. А.
Годяцкий Д. К.

Голубев А. Н. (обстановочный старшина)
Голубев А. Н. (пароход «Капитан Загрядцев»)
Голунов А. И.
Гольшев В. А.
Гольшев И. Д.
Гольшев С. Д.
Гольшев Ф. Д.
Гольденберг (директор)
Гоманенко О. А.
Гончар И. Е.
Гончаров В. П.
Горбачев А. И.
Горбенко И. С.
Горбов Н. Р.
Горбунов Я. П.
Гордионин И. И.
Горелов Н. И.
Горин Н. В.
Горлатов П. П.
Горохов С. Ф.
Горшков А. В.
Горшков Б. И.
Горшкова К. И.
Горюнов В. Г.
Гоциридзе И. Д.
Грачев Н. Н.
Грехов А. Д.
Гречанников И. П.
Григолов С. Г.
Григорьев (лоцман)
Григорьев В. В.
Григорьев В. Д.
Григорьев В. С.
Григорьев М. В.
Гриценко С. Л.
Грициенко А. И.
Гришаев А. В.
Гришин П. А.
Гришин Ф. В.
Громадин М. С.
Громов А. И.
Громов П. К.
Грошев С. М.
Грушихин Н. Н.
Грязнов М. Н.
Губарь Г. А.
Гудович Л. Н.
Гудович Ф. М.
Гузова Л. П.
Гундорин А. И.
Гурьев А. Н.
Гусаров А. В.
Гусев А. В.
Гусев А. И.
Гусев А. П.
Гусев С. А.
Гуськов А. М.
Гуськов М. П.
Гутилов А. М.
Гущин Я. К.
Давыдов Г. Д.
Давыдьчев А. М.
Данкевич В. Н.
Дегтярев А. А.
Дегтяренко П. Л.
Декалина Т. И.
Депоккин К. И.
Демидов Д. А.
Демичев Е. В.
Демченко В. Х.

Деникин А. И.
Дергачев (директор)
Джемитев Д. Д.
Дмитриев Д. С.
Добровольский С. П.
Долбнин Ф. Ф.
Долганова К. П.
Должников И. В.
Долинина М. П.
Домин М. К.
Домоушин К. А.
Доронин И. В.
Дорохов А. П.
Дорохова А. М.
Дронов В. И.
Дронов И. А.
Дронов И. Д.
Дронова С. И.
Дронова Т. И.
Дружинский С. И.
Дрыгин В. Ф.
Дрягин И. В.
Дубинина М. И.
Дубовская М. И.
Дубовский Д. С.
Дукельский С. С.
Дулин И. С.
Дунаев А. К.
Дымченко А. П.
Дягилев Л. Ф.
Евсеенко Н. И.
Евстифеев Н. П.
Евстифеев П. Т.
Егоров В. Д.
Егоров П. И.
Езушин Н. И.
Елизаров П. К.
Елисеев Г. И.
Елисеев П. Г.
Елисеева Е. П.
Емелин Н. И.
Емельянов К. С.
Емурашин А. Н.
Еременко А. И.
Еременко Я. Ф.
Еремин Н. И.
Ермакова В.
Ермолаев А. Н.
Ерохин Я. Д.
Ерохина Е.
Ершов (кочегар)
Ершов Г. Ф.
Ершов К. Ф.
Ершов Л. П.
Есиков Д. И.
Есикова Т. И.
Ефанов Т. А.
Ефимов В. В.
Ефимов П. С.
Ефимов С. М.
Ефремов А. И. (нарком)
Жалнин И. И.
Жарехин В. М.
Жарков Н. А.
Жеглов В. Д.
Железнов И. М.
Железнов Н. Р.
Желненков В. Г.
Желтяков И. В.
Жерихов И. И. («Гончаров»)

Жерихов И. И. («Иосиф Сталин»)
Жиганов И. М.
Жидкин М. А.
Жимерин Д. Г.
Жиряев Г. В.
Жиглов В. П.
Жигомирский Б. Н.
Жихарев П. И.
Жмакин Д. Г.
Жуков (директор)
Жуков В. Н.
Журавков Н. Н.
Журавлев И. В.
Журавлев М. С.
Журавлева Е. В.
Завзин (управляющий)
Загидуллин Г. Г.
Загинайло В. М.
Загорулько М. М.
Загрядцев Л. А.
Задиков П. А.
Зайцев В. Н.
Зайцев Г. И.
Закурдаев В. И.
Закурин В. С.
Зальцман И. М.
Замьшляев Г. А.
Заостровцев А. Т.
Заплетин С. П.
Зареев Г. С.
Зарембо Н. П.
Заславский Н. П.
Засонский Н. Н.
Захаров Г. И.
Захаров И. Г.
Захаров Ф. И.
Зверев А. Г.
Зверев И. О.
Зверев Н. И.
Зверев Н. О.
Зверев С. С.
Зеленков В. И.
Зеленовский
Зернов М. И.
Зименков И. Ф.
Зимин И. И.
Зинин И. П.
Зинин П. С.
Золотов А. Н.
Зотов В. Е.
Зубарев А. А.
Зубарева О. А.
Зубков П. М.
Зудков М. В.
Зуев С. Н.
Ибраев Ш.-А.
Иванелло М. И.
Иванистова У. Н.
Иванов (масленщик)
Иванов А. М.
Иванов Б. И.

Иванов П. И.
Иванчич А. И.
Ивахненко Я. Г.
Ивлев В. И.
Игольниковы
Изгагин П. В.
Изосин М. В.
Ильин А. Е.
Ильина (матрос)
Ильинский П. А.
Ильясов К. Ш.
Иноземцев И. Ф.
Ионов С. Г.
Исаев З. К.
Исаев И. В.
Исаков И. И.
Ишков А. А.
Кабанов И. Г. (нарком)
Каганович Л. М.
Кадомцев В. А.
Кадомцев В. П.
Кадомцев И. А.
Казаков Н. С. (нарком)
Казаков С. И.
Казакова А. К.
Казанов (Мазанов) А. А.
Калашник Н. С.
Калашников К. А.
Калениченко С. М.
Каленчук Н. Д.
Калинин А. М.
Калинин П. П.
Калинин П. Р.
Калинин С. С.
Калужский А. Г.
Кальсберг П. П.
Калягин И. Г.
Каматов Н. В.
Камерин В. И.
Камерин М. А.
Капранов А. Н.
Капранов В. С.
Капустин С. П.
Капустины
Карасев В. Н.
Карасиков С. Н.
Каратунова К. Е.
Каргин А. И.
Каримов Д. Х.
Карпенко П. А.
Карпенюк А. А.
Карпов В. Н. (начальник МОРП)
Карпов И. Г.
Карсаков И. Н.
Картунов А. А.
Касимов И. М.
Касимцев А. И.
Катаев Ф. В.
Катанников К. И.
Кафидов И. С.
Кашин И. И.
Кедомцев А. Ф.
Ким М. И.
Кирдянкин (директор)
Киреев Е. А.
Кириллов В. А.
Кириллов Г. К.
Кириллов Н. Ф.
Кириллов Я. И.
Киселев А. А.

Киселев А. Н.
Киселев И. В.
Киселев С. И.
Киселев Ф. Н.
Киселев Я. Д.
Кишко А. Н.
Кишкун И. М.
Клегов В. А.
Клишин К. Е.
Кляс (майор)
Кныш А. М.
Князев К. П.
Князев П. А.
Кобьзев Г. М.
Ковалев А. Д.
Коваленко Г. В.
Кожевников Г. С.
Кожухова Н.
Козин С. К.
Козлов А. Д.
Козлов А. И.
Козлов В. И.
Козлов В. П.
Козлов И. С.
Козлов Н. А.
Козлов П. В.
Козлов С. М.
Козлова Р. И.
Козлова Ф. И.
Козырьков Д. Ф.
Козьмин В. Ф.
Кокарев Д. Т.
Кокаревский С. Ф.
Кокорев В. А.
Колесов А. К.
Колесов Л. М.
Коллегов В. К.
Колобов А. П.
Колос И. М.
Копотильщиков А. Н.
Колчак А. В.
Колчин Е. С.
Колшинский П. И.
Комаров А. А.
Комаров А. И.
Комаров Н. Я.
Комаровская Е. А.
Комаровский И. П.
Комиссаров Г. Н.
Комлев А. А.
Комлев Г. И.
Конанчук В. А.
Кондаков Н. Г.
Кондаков Н. Ф.
Кондратьев В. В.
Кондрашов П. И.
Конин В. А.
Коновалов И.
Коногин В. А.
Кононов М. И.
Константинов Н. С.
Конюхов С. С.
Копейкин П. А.
Копылова Т. Н.
Кораблев С. Н.
Кордунер Л. И.
Корейво Р. А.
Коржов С. Н.
Кормишин И. А.
Корначев М. Т.
Корнилов А. Я.
Корньшев М. Н.
Коробова Е.
Коробцов В. Ф.
Коровин И. В.
Королев П. Д.
Коротенко В. Г.
Коротков М. П.
Корсунов М. И.
Костромин А. П.
Кохендерфер В. В.
Коченин Ф. Г.
Коченов С.
Кочетков П. Р.
Кочетов В. И.
Кочетова Д. Ф.
Кошечкин К. В.
Кошечкин Н. Ф.
Кравцов Н. Н.
Кравчук П. Ф. (начальник управле-ния)
Краев И. С.
Крайнов В. И.
Крайнов Ф. И.
Красавин В. С.
Красильников А. М.
Красильников Н. В.
Красильников С. П.
Красников П. Т.
Краснов А. Я.
Краснов И. Н.
Краснов Н. В.
Краснов Я. И.
Красовицкий А. Р.
Крастьиньш А. Я.
Крашенинников И. В.
Крейцберг В. Я.
Кривоногов В. А.
Кривоногов В. И.
Кривошеев П. И.
Кривошеин Л. Г.
Кривцов А. И.
Кривцов И. В.
Кринко Е. Ф.
Кринов В. А.
Крошнев Н. И.
Крупин А. С.
Крупин П. И.
Крутов П. П.
Крутиков А. Д. (зам. наркома)
Крутяков А. И.
Крылов Г. А.
Крылов П. А.
Крысин П. Ф.
Крюков М. И.
Кубарев В. В.
Куваев В. И.
Кувакин П. О.
Куварин В. Г.
Кузмин В. Н.
Кузнецов А. С.
Кузнецов Е. («Тбилиси»)
Кузнецов Е. П.
Кузнецов Е. Т.
Кузнецов И. А.
Кузнецов И. И.
Кузнецов Н. Г.
Кузьменко А. Е.
Кузьмин Е. Г.
Кузьмин Ф. И.
Кузьминых И. П.

Кукушкин С. Т.
Кулагин А. Д.
Кулагин Н. П.
Кулаков П. Г.
Кулеш (Кулеша) Ф. К.
Кулигин И. А.
Кулиев Т. И. К. оглы (СНК АзССР)
Куликов (пароходчик)
Куликов А. Н.
Куликов Г. И.
Куликов И. И.
Куликов И. У.
Кульчицкий Г. С.
Кумсков А. В.
Кумьинкин Н. И.
Куприн М. С.
Куприянова А. Е.
Кутцов В. А.
Курбат Т. Г.
Курганов И. А.
Курдин А. В.
Курносов В. В. (возм. — Корнау-хов В. В.)
Курносов Г. И.
Курпекоев А. А.
Курчатоев И. В.
Курьпеев Б. М.
Курьпеев П. А.
Кутеев С. И.
Кутяшпенко В. И.
Кутыин М. И.
Кучкин Н. А.
Кучкин С. А.
Лабутин И. А.
Лагузина У. Г.
Лазарев А. И.
Лазуркин Ю. С.
Латтев И. Ф.
Латтев М. А.
Латшин В. Ф.
Латшин Н. Ф.
Ларин А. Я.
Ларин В. М.
Латыпов Ш. Г.
Лашкул М. Ф.
Лашманова А. Я.
Лбов С. Г.
Лбов Ф. Я.
Лебедев А. И.
Лебедев П. Ф.
Левагин А. П.
Левагина А. А.
Левцкий П. К.
Лезин П. Д.
Лейбович Т. Л.
Ленин В. И.
Леонов В. В. («8-е февраля 1918 го-да»)
Леонов В. В. («Кашен»)
Леонторов И. Ф.
Лепик В. А.
Лепилин Г. С.
Липатов П. Н.
Литвинов А. Т.
Литков Н. С.
Лифанов Н. Д.
Лихачев А. С.
Лобанов В. В.
Логвинов А. А.
Логвинов (НКМФ)
Логвинов И. М.
Логвинов Н. П.

Локтионов И. И.
Ломакин И. Ф.
Ломако П. Ф. (нарком)
Лопухов А. В.
Лопухов Е. И. (начальник управле-ния)
Лосев Н. А.
Лоханская А. З.
Лоханский Н. З.
Лубянкин В. П.
Лукин С. Г.
Лукьянов В. А.
Льсенко С. П.
Львов В. И.
Львов И. И.
Любимов А. В. (нарком)
Любимов Г. Д.
Лютиков В. И.
Ляпина М. А.
Лященко А. И.
Мазуров А. З.
Майоров И. Ф.
Макаров А. И.
Макаров В. И. (нарком)
Макаров И. Г.
Макаров М. И.
Макарьчев И. А.
Макарьчев М. И.
Макарьчев Н. И.
Максимец Н. А.
Максимов И. Ф.
Макухин П. Д.
Макушкин Л. Г.
Малин Г. И.
Малинин Ю. М.
Мальнов Б. Ф.
Мальшев А. Г.
Мальшев А. Н.
Мальшев В. А.
Мальшева М. С.
Малюшин У. С.
Маненков (шкипер)
Маненкова Е. А.
Манцеров Н. И.
Маньков (краснофлотец)
Маргулец И. Ю.
Марментьев М. А.
Мароговский Д. М.
Мартьянов Д. П.
Марфин А. К.
Марфин В. П.
Марфина А. Я.
Маслеев Е. В.
Мастенников С. Я.
Маслов К. К.
Маслова А. В.
Масляев В. Е.
Мастеров А. И.
Матерушев А. И.
Матишов Г. Г.
Маткин З. Н.
Матурин П. С.
Махаев М. И.
Машина Е.
Машков А. М.
Медведев Д. П.
Медведев М. С.
Медведев Ф. М.
Медведь (инженер-капитан)
Мелик-Муратов Л. Н.
Мельников Е. В.

Мельников И. С.
Мельников Я. И.
Менделеев Д. И.
Метальников С. И.
Мешеряков Г. А.
Микоян А. И.
Милацков А. В.
Милованов В. Н.
Милованов И. П.
Миляков А. П.
Минеев А. В.
Минеев В. Я.
Мионов Б. А.
Мионов Ф. В.
Митрофанов И. В.
Митрофанов М. И.
Митрохин Т. Б. (нарком)
Михайлов П. М.
Михалев М. Я.
Михалевич В. П.
Михеев Н. В.
Мишин И. А.
Могутин В. А.
Можнов С. И.
Моисеев А. М.
Моисеев Г. А.
Моисеев П. Ф.
Молодчиков Ф. Ф.
Молотов В. М.
Монахов Ф. Н.
Моргалев В. М.
Морев А. Ф.
Морозов А. И.
Морозов Б. С.
Морозов В. С.
Морозов И. Ф.
Морозов К. И.
Морозов М. В.
Морозов П. А.
Морозов П. Н. (начальник КРП)
Москатов П. Г.
Моталин К. М.
Моталин М. М.
Мотков В. С.
Муравский Л. Я.
Муравцов И. А.
Муралев И. С.
Мурашев К. А.
Мурашева А. А.
Мурашов С. И.
Мурзина М. П.
Мусьнина (матрос)
Мушников В. Д.
Мушников П. И.
Мягков Г. А.
Мякишева К. А.
Мясников А. И.
Мясников И. Д.
Мясников К. П.
Мясоедов И. Н.
Надеев Н. Г.
Надеева В. С.
Назаров А. М.
Накапкин (директор)
Напиденина А. Я.
Напитухин С. А.
Наталийн М. Р.
Нахалов И. К.
Нацвалов П. П.
Небольсин Я. В.

Небутов В. С.
Невский А. Э.
Незамай В. А.
Ненашев И. С.
Нестеренко Ф. Н.
Нестеров С. Н.
Нестерук Л. Ф.
Нетипанов М. И.
Нефедов И. Г.
Никитенко В. В.
Никитин И. М.
Никитин Н. В.
Никифоров А. И.
Никишин А. Г.
Николаев Н. А.
Николаева Л. В.
Николаева О. Н.
Никонов Г. В.
Никулин В. Н.
Нобель Л.
Новиков К. В.
Новиков Т. А.
Новикова Е. И.
Новиков-Фунтов К. М.
Новицкий А. А.
Новожиллов А. Ф.
Новоселов Д. Н.
Ноздрин Н. Б.
Носенко И. И.
Носов Н. Ф.
Носовец И. Э.
Овсянников П. А.
Овчинников А. Т.
Овчинников М. Я.
Одинцов П. А.
Окунев И. П.
Опарин М. Ф.
Опарин Н. П.
Опарин П. Н.
Орлов А. Д.
Орлов Г. В.
Орлов М. И.
Орлов П. Т.
Орлов Т. Ф.
Осипов И. Д.
Остренин И. И.
Остренин Н. И.
Остренина М. Г.
Остроухов А. Е.
Павлищев Н. С.
Павлищева
Павлов С. М.
Палачев Ф. А.
Палачева А.
Панин А. П.
Панин А. Ф.
Паничкин А. Я.
Панов (Госплан СССР)
Панов С. М.
Пантелеев Ю. А.
Пантелеев Я. И.
Панткохов В. Я.
Панфилов П. П.
Папалин Д. А.
Парамонов В. Н.
Парамонов И. Н.
Парамонов Н. Я.
Парамонова И. И.
Парфенов В. К.
Парфенов П. С.

Пархачева Е. С.
Паршин П. И. (нарком)
Патрин С. И.
Патронов Ф. А.
Паулос Ф.
Пахомов М. Е.
Пашкин И. Я.
Пашкина Н. И.
Пеколок Л. П.
Первухин М. Г. (нарком)
Пересыпкин И. Т.
Пермяков В. В.
Песков А. И.
Петрасов И. И.
Петров В. В.
Петров Н. Н.
Петров П. И.
Петрова А. В.
Петрова З. А.
Петрунин В. А.
Петряев В. Л.
Петухов (начальник СВРП)
Пивоваров В. С.
Пилипиневиц В. Б.
Пимочкин А. З.
Пинаев В. В.
Пинаев М. И.
Пинегин Г. М.
Пискунов (директор)
Пищальникова М. П.
Платунов М. Д.
Плеханов Н. А.
Плехов И. М.
Плешанов А. В.
Плотников Г. Е.
Плохутенко Т. В.
Погодин В. М.
Погодин И. А.
Погорелов Г. И.
Погорелов И. В.
Погребещенко С. А.
Подгороднев П. И.
Подмарькова А. И.
Поздняков А. А.
Поздняков М. С.
Полетаев М. Я.
Полишко Н. Н.
Полищук Р. Г.
Поляков М. К.
Поляков П. А.
Помелов И. Ф.
Понкратов В. А.
Пономаренко М. П.
Поносов Н. И.
Поперовник М. А.
Потков Ф. Г.
Попов Б. П.
Попов В. Ф.
Попов Т. Н. («Монгол»)
Попов Т. Н. («Молотовец»)
Похлебаев Ф. А.
Почевалин Т. И.
Приказчиков В. Ф.
Прилуцкий Э. А.
Приходько Н. Т.
Прокофьев И. К.
Пронин Н. И. (и. о. наркома)
Пронин П. В.
Пророков И. И.
Проскуряков И. Ф.
Просторов А. Г.
Просыпкин Г. В.
Просыпкин Я. М.
Пряпков А. В.
Пряхины
Пуженков С. И.
Пушкин Г. И.
Пчелин А. В.
Пчельников П. П.
Пшенцов М. Ф.
Раджабов А. Б.
Ражев И. Я.
Ражева Т. И.
Райнин Е. А.
Расторгуев Ф. А.
Рачков В. Ф.
Рачков И. А.
Рачков И. С.
Регель В. Р.
Ремезов Н. Н.
Ремизов И. В.
Ремизов Н. Н.
Ржанова А.
Риббентроп И., фон
Рогачев А. П.
Рогачев Д. Д.
Рогачева К. Я.
Рогов М. С.
Родионов Г. Ф.
Родичева А. А.
Рожнов И. М.
Ройтер Б. Н.
Ромашенко Н. С.
Ротманов С. В.
Рублев И. Д.
Рублев М. В.
Рудяк Я. С.
Рузманкин П. Ф.
Русалева А. Н.
Русанов (электрик-радиот)
Рыжков И. П.
Рябинин Ф. Я.
Рянки К. Г.
Сабуров М. З. (Гостплан)
Савватин Т. М.
Савельев В. А.
Савин А. А.
Савинов Н. И.
Савиных М. М.
Савочейн В. Я.
Савченко А. Ф.
Садотов И. В.
Салов А. П.
Салтыков Н. И.
Салук В. Ф.
Самойлов К. Е.
Сапожков А. В.
Сапрыкина Т. Г.
Сарапкин Г. А.
Сарбаев Н. М.
Саркисян Е. П.
Сасиков В. П.
Сатановский Я. С.
Сафонов Б. К.
Сафонов Ф. Г.
Сахаров И. В.
Свиридов А. А.
Свящев В. А.
Севостьянов П. Г.
Северинов Д. Я.

Седельников Ф. С.
Седин И. К. (Наркомнефть)
Седов (пароходчик)
Седов И. М.
Седов И. Т.
Седьшев М. Н.
Селезнев А. Ф.
Селезнев Е. С.
Селянкин О. К.
Семанин В. Г.
Семенов А. И.
Семенов В. Д.
Семенов В. П.
Семенов И. В.
Семенов И. М.
Семенов С. Т.
Семеньгчев М. И.
Семерняк И. И.
Семигласов А. Д.
Семигласов Д. И.
Семиков А. В.
Семкин А. В.
Сенюта (кочегар)
Сенюта В. И.
Сергеев А. И.
Сергеев И. К.
Сергеев М. Я.
Сергеев Н. Д.
Сергеев Н. Я.
Сергеева А. М.
Сивов В. К.
Сидоров И. В.
Сидоров М. А.
Сизмина П. П.
Силаев И. П.
Силанов С. Б.
Синельников К. А.
Синельников К. Д.
Синицын П. И.
Сисин М. П.
Сиси́на Г.
Сипников И. Н.
Скачков И. А.
Скидан М. И.
Скрябин П. И.
Сластухин Д. П.
Слегнева К. Ф.
Сметанин А.
Сметанин М. М.
Смирнов А. А.
Смирнов А. И.
Смирнов Е. Л.
Смирнов И. П.
Смирнов Л. П.
Смирнов П. А.
Смирнова Е. А.
Смиряев В. П. (нарком)
Смолянинов Т. П.
Смолянинов Ф. Ф.
Соболев Т. Г.
Соболева Е. Т.
Соколов (кочегар)
Соколов А. И.
Соколов В. П.
Соколов В. П. («Алтай»)
Соколов И. А.
Соколов П. И.
Соколов П. И. («Алтай»)
Соколова П. П.
Солдатов Е. А.

Солнцев Г. В.
Солнцев Н. И.
Соловьева Е. А.
Сологуб В. Я.
Соломанов В. С.
Сонис В. В.
Сорокин В. В.
Сорокин М. Е.
Соснин Л. А. (нарком)
Соснин Н. А.
Спиридонов В. И.
Спирченко Я. П.
Сталин И. В.
Старцев А. С.
Старцев М. Н.
Старчиков Ф. В.
Степанов А. Н.
Степанов С. С.
Степенков С. В.
Стрежнев Н. В.
Строганов А. Г.
Строкин Н. И.
Строчи́хина А. И.
Ступаков Ф. И.
Субботин Н. И.
Суворов Г. М.
Суворов М. А.
Суворов М. С.
Суворов Н. Т.
Судомойкин Д. П.
Султанов С. М.
Сурков Г. И.
Сурыгин Ф. Ф.
Суспикова А. А.
Сутьрин И. С.
Суханкин А. И.
Суханов В. Ф.
Сухарин В. И.
Сухорученко М. Н.
Сухоручкин А. И.
Сухоручкина И.
Сычев (матрос)
Таганов Н. Т.
Тажуризин А. Т.
Танцирев А. Н.
Таранов А. И.
Тарасов И. Г.
Тарасова А. Ф.
Тарелкин С. Д.
Таршин С. Г.
Татарников П. М.
Тверской А. М.-С.
Тевосян И. Ф.
Телегаев А. Н.
Терезов Г. И.
Терехин М. Н.
Терехина А. К.
Терехов А. Ф.
Тетерев А. И.
Тимачев С. С.
Тимофеев А. Л.
Тимофеева С. П.
Тимохин М. И.
Титов (кочегар)
Титов И. А.
Титов Н. И.
Тихонов С. Г.
Ткаченко В. П.
Токарев В. Г.
Токарев В. И.

Токарев М. А.
Толбухин Ф. И.
Толетанов М. И.
Томарев В. И.
Тормосов Я. В.
Торопов А. А.
Треножкин П. С.
Тресвятский И. А.
Тресвятский М. А.
Трифонов С. В.
Трофимов Н. М.
Трофимович Н. А.
Трубицын А. А.
Трусов И. П.
Трутнев И. А.
Трутнева М.
Тужилкин П. К.
Тулянкин В. П.
Туманов А. Т.
Туманов В. И.
Туманов И. К.
Туманова В. И.
Туманова З. А.
Турпителько И. А.
Турутин В. И.
Тучкевич В. М.
Тырин В. И.
Тютин П. Д.
Тютюгин И. С.
Удалов В. В.
Удалов И. И.
Ульяничев В. И.
Ульянов А. П.
Умнов Ф. Т.
Умрихин А. Д.
Ус В. Г.
Усков Г. А.
Устинов И. Е.
Усьнин М. И.
Уткин В. А.
Ушанов А. Г.
Фадеев С. Г.
Фальманов Ф. И.
Федорин М. М.
Федоров М. И.
Федоров П. (рулевой)
Федоров Ф. Г.
Федотов И. М.
Федотов Н. П.
Федьшин И. Н.
Фельдман И. А.
Феоктистов В. М.
Филатов В. И.
Филатов Г. Ф.
Филин М. Я.
Фирсов А. Н.
Фомин (директор)
Фомин И. П.
Фомин Н. Д.
Фомина Е. С.
Фомичев С. Г.
Фурер (директор)
Хабаров Я. Т.
Хазанович (директор)
Хазов Н. С.
Халдин Н. И.
Хантеев И. И.
Хантемиров К. К.
Хапугин А. П.
Харитонов В. А.

Харитонов Г. В.
Харитонов С. П.
Харланович Н. И.
Хасамудинов И. Т.
Хахалев С. Ф.
Хаюров Н. П.
Хватов С. П.
Хворов И. С.
Хижев (Хижов) Б. М.
Химич Б. И.
Хлопов Н. П.
Хлынин А. Н.
Хлынин И. Н.
Хлыстов И. П.
Холодковский П. С.
Холодов Н. И.
Хорев А. Я.
Хорошев (помощник механика)
Хорошкин Б. В.
Хохлов В. П.
Хохлов Д. Ю.
Хохлов С. П.
Храмов А. И.
Храмов Н. Г.
Хренов Н. Ф.
Христофоров В. С.
Хрулев Н. П.
Цап С. И.
Цапин В. С.
Цибаков В. В.
Цибин В. П.
Цибузгин Г. И.
Цуркан В. И.
Цыбин В. И.
Цыббалов Д. В.
Чадина М. А.
Чапова В. С.
Чапин М. В.
Чапин Н.
Чапин Ф. И.
Чапин И. П.
Чеботарев М. Н.
Чеботарев Н. В.
Чеботарев Н. И.
Чеботарев Н. Н.
Чеботарев Т. И.
Чебурахин (директор)
Чевес Д. Ф.
Чекунов А. А.
Чекушкин А. И.
Чельшев Г. Ф.
Чельшев Ф. Н.
Чельшева И. Ф.
Чельшева Р. Ф.
Чемоданов В. С.
Чемоданов Ф. П.
Чемоданова Г. В.
Чешпаков И. С.
Черенков И. И.
Черепанов (начальник парходства)
Черепков А. П.
Чернов Н.
Чернов С. П.
Чернова Т. И.
Чернышов В. В. (НКВД)
Чернышов И. П.
Чертин И. Т.
Чертков И. П.
Чесноков А. С.
Чечнев А. С.

Чечнева М. А.
Чешков Н. П.
Чижикова Е. Н.
Чинаров П. И.
Чистовский Н. Я.
Чистяков К. Н.
Чкалов В. П.
Членов И. Г.
Чутунов В. К.
Чудинов А. С.
Чуйков В. И.
Чулков П. И.
Чуянов А. С.
Шабалина А. П.
Шагалов П. С.
Шагалов Ю. П.
Шагалова Н. П.
Шагалова Т. Я.
Шадрин И. О.
Шамаев Н. С.
Шамаева А. Н.
Шамов И. А.
Шанин А. И.
Шардубин Н. М.
Шаров Г. Ф.
Шаронов И. И.
Шах С. Я.
Шаханов Г. С.
Шаховская Л. С.
Шахурин А. И.
Шапсков З. А.
Шварев А. Я.
Шверин Г., фон
Шверник Н. М.
Швецов А. А.
Шейн И. М.
Шейн О.
Шеленин В. В.
Шелепов Д. П.
Шелепов П. И.
Шеггунов Ф. И.
Шеренкова А. Р.
Шерстянкин А. П.
Шестовский Н. Я.
Шилин А. З.
Шилин И. М.
Шилина А. П.
Шилов А. Н.
Шилова (матрос)
Шимбаев Д. И.
Ширипов М. М.
Ширманов М. Г.
Ширманов С. Г.

Ширманов С. П.
Ширманова М. В.
Ширманова Т. В.
Широков Б. П.
Широков И. П.
Широков Я. С. (Главнефтебълт)
Широкорад А. Б.
Ширшов П. П.
Ширяев И. И.
Ширяев И. Н.
Шитов В. В.
Шитов Н. А.
Шитов Н. С.
Шичко Г. А.
Шиштов А. К.
Шиштов Д. В.
Шиштов И. В.
Шкапов М. А.
Шкиреев Н. И.
Шкирятов М. Ф.
Шльков Ф. Ф.
Шлюидин С. В.
Шляхин В. Г.
Шмельков И. П.
Шмельков Ф. П.
Шорин М. И.
Шубин И. В.
Шубин Ф. В.
Шугаев П. М.
Шумитов И. П.
Шуркалин М. С.
Шавелева П. И.
Щаденко Е. А. (НКО)
Щербаков А. В.
Щербаков Н. К.
Щетинин И. Н.
Эдельман Р. М.
Юданов А. Н.
Юданова Е. И.
Юдина Т. И.
Юрасов Ф. А.
Юрек М. В.
Юров Ф. Д.
Ягупова М. П.
Якимов Н. А.
Яковлев И. Г.
Ямолдин А. И.
Янов В. Д.
Яропуд Г. Ф.
Ярьгин П. Ф.
Ястребов Ф. И.
Яшин А. Г.

УКАЗАТЕЛЬ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ, МОРСКИХ И РЕЧНЫХ СУДОВ

- «XX лет РККА» («Труд»)
- «10 лет КИМ» («Павел Орехов», «И. В. Сталин», «Капитан 2-го ранга Гаджиев»), канлодка
- «10 лет Комсомольской правды» («Маргелан»)
- «15 лет ВЧК»
- «15 лет Комсомола»
- «17-й МЮД»
- «5-я годовщина Октябрьской революции»
- «10-я годовщина Октябрьской революции»
- «8-е февраля 1918 года»
- «Аврора», крейсер (Балтийское море)
- «А. Жданов»
- «А. С. Грибоедов»
- «А. С. Пушкин» («Мария», «Великая Княгиня Мария Павловна», «Мельников-Печерский», «Алексеевский затон»)
- «А. Трусов»
- «Абхазец»
- «Авиастрой»
- «Авиатор»
- «Автодор»
- «Агамалы Оглы», танкер (Каспийское море)
- «Аджаристан»
- «Азербайджан»
- «Академик Бехтерев»
- «Академик Губкин»
- «Академик Ольденбург» («Гордей Чернов», «Иван Григорьевич Стахеев»)
- «Академик Тимирязев» («Вадим Ашаулов», «Лев Троцкий»)
- «Акатуй», баржа
- «Активист»
- «Алазань», баржа
- «Александр Невский»
- «Александр Ульянов»
- «Алтай» («Иловатский затон»)
- «Алферовск», баржа
- «Альма», тральщик (Черное море)
- «Альпидофор», канлодка (Черное море)
- «Аму-Дарья», баржа
- «Амур»
- «Амурец», эсминец (Балтийское море)
- «Анастасия»
- «Анатолий Серов» («Кашгар»)
- «Арагва», баржа
- «Аргунь», баржа
- «Арзамас»
- «Армения», баржа
- «Армянин»
- «Астраханец»
- «Аткарск»
- «Байкал», баржа
- «Балханы», баржа
- «Бдительный»
- «Берия», баржа
- Баржа № 5
- Баржа № СП 3316
- Баржа № 0268
- Баржа № 1021
- Баржа № 1063
- Баржа № 11
- Баржа № 12 (Рейдтанкер)
- Баржа № 13 (Рейдтанкер)
- Баржа № 17 (Рейдтанкер)
- Баржа № 19 (Рейдтанкер)
- Баржа № 25 (Рейдтанкер)
- Баржа № 27 (Рейдтанкер)
- Баржа № 35 (Рейдтанкер)
- Баржа № 120
- Баржа № 2
- Баржа № 205
- Баржа № 251
- Баржа № 307
- Баржа № 37
- Баржа № 39
- Баржа № 41
- Баржа № 45
- Баржа № 49
- Баржа № 51
- Баржа № 61
- Баржа № 6249
- Баржа № 705
- Баржа № 71
- Баржа № 73
- Баржа № 75
- Баржа № 853
- Баржа № 863
- Баржа № 87
- Баржа № 89
- Баржа № 9 (Рейдтанкер)
- Баржа № ВП 0137
- Баржа № ВП 0188
- Баржа № ВП 0459
- Баржа № ВП 0472
- Баржа № М8К 3983
- Баржа № НС 1309
- Баржа № НС 3520
- Баржа № СП 1530
- Баржа МОУРП № 3
- Баркас № 2
- Баркас № 49
- Баркас № 52
- Баркас № 60
- «Барс», подводная лодка (Балтийское море)
- «Батрак», подводная лодка (Балтийское море)
- Берлина № 0102
- Берлина № 0113
- Берлина № 080
- Берлина № 086
- Берлина № 123
- Берлина № 1339
- Берлина № 3507
- Берлина № 3517
- Берлина № 3524
- Берлина № 3531
- Берлина № 3552
- Берлина № 3578
- «Блидман»
- «Богущ»
- «Большевик», подводная лодка (Балтийское море)
- «Борец за свободу»
- «Борис Щукин» («Наманган»)
- «Борьба»
- «Бригадир»
- «Бриллиант» («Георгий»)
- Бронекатер № 1 (БК-1)
- Бронекатер № 11 (№ 13, БК-11)
- Бронекатер № 11 (№ 41, 51, 31)
- Бронекатер № 12 (№ 14, БК-12)
- Бронекатер № 12 (№ 42, 52, 72)
- Бронекатер № 13 (№ 15, БК-13)
- Бронекатер № 15 (№ 93, БК-93)

Бронекатер № 21 (№ 43, 53, 32, БК-32)
 Бронекатер № 22 (№ 44, 54, 33, БК-33)
 Бронекатер № 23 (№ 14, БК-14)
 Бронекатер № 24 (№ 21, 61, 41, БК-41)
 Бронекатер № 25 (№ 22)
 Бронекатер № 308
 Бронекатер № 31 (№ 32, 111, 73)
 Бронекатер № 319
 Бронекатер № 32 (№ 33, 112, 75, БК-75)
 Бронекатер № 33 (№ 23, 62, 42, БК-42)
 Бронекатер № 33 (№ 24, 81, № 332)
 Бронекатер № 34 (№ 103, 51, 44, БК-44)
 Бронекатер № 34 (№ 24, 65, 43, БК-43)
 Бронекатер № 35 (№ 31, 52, 311)
 Бронекатер № 43 (№ 31, 21)
 Бронекатер № 44 (№ 32, 23, 331, БК-331)
 Бронекатер № 45 (№ 34, 25)
 Бронекатер № 53 (№ 81, 34, 26, 101, 82, 334)
 Бронекатер № 54 (№ 82, 101, 26, 333, БК-333)
 Бронекатер № 55 (№ 83, 102, 324, 323, БК-323)
 Бронекатер № 61 (№ 11, 31, 113, 71, БК-71)
 Бронекатер № 64 (№ 91, 313, БК-313)
 Бронекатер № 65 (№ 92, БК-92)
 Бронекатер № 71 (№ 32, 53, 321, БК-321)
 Бронекатер № 72 (№ 33, 54, 322, БК-322)
 Бронекатер № 73 (№ 71, 94, 71, 61, 312)
 Бронекатер № 76 (№ 74, 34)
 «Буденный»
 Буксир № 52 (23-й отд. легкопереправочный парк 57-й армии)
 «Буревестник»
 «Бурный» («Лесные заготовки»), канлодка
 «Бурят»
 «В. Молотов» («Императрица Александра», «Заря»)
 «Валерий Чкалов» («В. Чкалов»)
 «Ваня-коммунист» («Детярев»)
 «Варлен» («Василий», «Четвертый»)
 «Варяг»
 «Версайтес» (Балтийское море)
 «Веста», баржа
 «Виктор Хользунов»
 «Владимир Ульянов-Ленин»
 «ВЛКСМ»
 «Военга», баржа
 «Волга», баркас
 «Волга», штабной корабль ВВФ
 «Волгодон» («Волго-Дон»)
 «Волгострой»
 «Волховстрой»
 «Воля», линкор (Черное море)
 «Восток», баржа
 «Вохма», баржа
 «Вразовский»
 «Вторая Пятилетка» («2-я пятилетка»)
 «Второй»
 «Вятка», баржа
 «Вячеслав Молотов», танкер (Каспийское море)
 «Гаджибей», эсминец (Черное море)
 Газоход № 189
 Газоход № 9
 «Галактионов»
 «Гарибальди», эсминец (Балтийское море)
 «Гаситель» («Царев»)
 «Генерал Панфилов»
 «Герцен» (Граф Строганов», «Строганов», «Трибунал»)
 «Гидрограф»
 «Гидродинамик»
 «Глеб Успенский»
 «Голубь»
 «Гончаров»
 «Горец»
 «Гражданин» («Полководец Суворов»)
 «Греза», канлодка (Черное море)
 «Грозный»
 «Гром», миноносец (Балтийское море)
 «Громобой»
 «Громов» («Летчик Громов»), канлодка
 «Громов», пароход
 «Гурзуф»
 «Гурьев»
 «Данилиха»
 Дебаркадер № 104
 Дебаркадер № 113
 Дебаркадер № 120
 Дебаркадер № 610
 «Дедушка»
 «Джалита», тральщик (Черное море)
 «Джамбул»
 «Держинский»
 «Доктор Пирогов»
 «Донбасс»
 «Донец», баржа
 Донская-9, земмашина
 Дощаник № 0136
 Дощаник № 014
 Дощаник № 0141
 Дощаник № 0142
 Дощаник № 0143
 Дощаник № 0275
 Дощаник № 045
 Дощаник № 052
 Дощаник № 073
 Дощаник № 074
 «Древенс», пароход КДФ
 «Дубовка», баржа
 «Дубовка», пароход
 «Дуся Виноградова»
 «Емельян Пугачев»
 «Ерик»
 «Ермак»
 «Жигулевский завод»
 «Жиздра», баржа
 «Житомир», монитор ПВФ
 «Забрат», баржа
 Земснаряд № 9
 «И. Д. Папанин»
 «Иван Каляев»
 «Игарка»
 «Изумруд» («Механик Александр Губырин», «Изумруд», «Зевеке»)
 «Ильич» («Цесаревич Алексей», «Инженер Раймунд Корейво»,
 «Михаил Томский»)
 «Индирикка», баржа
 «Инженер Корейво»
 «Инза», баржа
 «Иосиф Сталин» («Графиня»), пароход
 «Иосиф Сталин» (ж.-д. паром им. Сталина), паром
 «Иосиф Сталин», культпароход ВКТ
 «Иркутск» («Центросоюз»), канлодка
 «Исеть», корабль связи ВВФ
 «Ислям»
 «Казанка»
 «Казах»
 «Казахстан»
 «Кама», баржа
 «Канада», баржа
 «Капитан Гастелло»
 «Капитан Загрядцев» («Стешин»), баркас
 «Капитан Загрядцев» («10 лет МАО»), буксирный пароход
 «Капитан Иванищев»
 «Капитан Крутов»
 «Капитан Рачков» («Анджжан», «Красный Профинтерн»)
 «Капитан»
 «Карась» (ПЛ-231), подводная лодка (Дальний Восток)
 «Карел»
 «Карл Либкнехт» («Король Альберт»)
 Катер-тральщик № 144
 Катер-тральщик № 150
 Катер-тральщик № 314
 Катер-тральщик № 597 (Черное море)
 «Катунь», баржа
 «Керженец», баржа
 «Киев»
 «КИМ», пароход ДКРП
 «Киров» («Сергей Киров»), канлодка
 «Киров», баркас
 «Кирсанов», минный заградитель Волжско-Каспийской военной флотилии
 «Кобра», баржа
 «Коллективизация»
 «Колхозник» («Петр Капитонович Ушаков», «Мануфактур-советник», «Ермак»)

«Колхозник», минная база (р. Днепр)
«Кольма», баркас
«Кольма», буксир 23-го отд. легкопереправочного парка
«Комета», баржа
«Коминтерн», буксирный пароход
«Коминтерн», крейсер (Черное море)
«Коминтерн», танкер
«Комиссар», подводная лодка (Балтийское море)
«Коммунистка»
«Композитор Бородин» («Чистополец», «Иван Сусанин»)
«Комсомолец»
«Комсомолка», баржа
«Корсика», баржа
«Косьва», баржа
«Котовский» («Память Котовского»), канлодка
«Которосль», баржа
«Кочегар Гетман»
«Кравченко»
«Красин»
«Красная Волга»
«Красная Грузия», минный заградитель (Черное море)
«Красная Молдавия», тральщик (Черное море)
«Красная Сибирь»
«Красноармеец»
«Красногвардеец» («Шестой», «Строгальщик»), канлодка
«Красногвардеец», подводная лодка (Дальний Восток)
«Красное Знамя»
«Краснофлотец»
«Краснофлотец», подводная лодка (Балтийское море)
«Красный Дагестан» («Морозов Константин»), канлодка
«Красный Кавказ», крейсер (Черное море)
«Красный Шахтер»
«Крестьянин»
«Кубань», баржа
«Кубань», пароход
«Кузнец» («Первый»)
«Кузнецстрой»
«Культурник»
«Кура»
«Лаба», баржа ДКРП
«Ласточка»
«Лев»
«Леваневский»
«Лезгин»
«Лейтенант Здоровцев»
«Лейтенант Степин»
«Лена», баржа
«Лена», баркас
«Ленин», баржа
«Ленин», канлодка КВФ
«Ленин», эсминец (Балтийское море)
«Ленинец»
«Ленсправда»
«Лермонтов»
«Летчик Михеев»
«Литвинов»
«Луга», баржа
«Магнитогорск»
«Майна», баржа
«Макат», баржа
«Максим Горький», крейсер (Балтийское море)
«Маньч», баржа
«Маньчстрой»
«Марат» («Петропавловск»), линкор (Балтийское море)
«Мария Мухортова»
«Марксист»
«Марксист», подводная лодка (Черное море)
«Маргын Лядов» («Ташкент»)
«Мезень»
«Менделеев»
«Мерецков»
«Механик Власов»
Минный катер Я-1
Минный катер Я-10
Минный катер Я-2
Минный катер Я-3
Минный катер Я-4
Минный катер Я-5
Минный катер Я-6
Минный катер Я-7

Минный катер Я-8
Минный катер Я-9
Миноносец № 213 (Балтийское море)
«Минск»
«Михаил Калинин» («Баян»)
«Михаил Чусов»
«Могучий»
«Молотовец» («Генерал Кондратенко», «Бурлак», «Бесстрашный»)
«Монгол»
«Моряк Матюшенко» («Иван Галунов»)
«Мурманск»
Н-2, катер (р. Днепр)
«Н. Островский» («Коммерции советник», «Беднота», «Николай Островский»), канлодка
«На вахте»
«Наблюдатель»
«Надежный»
«Найдома», баржа
«Наука»
«Нацмен»
«Нева», баржа
Нефтемашинка № 19
Нефтемашинка № 131
Нефтемашинка № 132
Нефтемашинка № 137
Нефтемашинка № 141
«Нимфа»
«Новатор»
«Новик», миноносец (Балтийское море)
«Ногин»
«Обь», баржа
«Ока», баржа ДКРП
«Октябрьская революция», линкор (Балтийское море)
«Онега», баржа
«Опора социализма»
«Орел»
«Охотник», миноносец (Балтийское море)
«Охта», баржа
«Павлик Морозов»
«Память Войкова»
«Память Володарского», канлодка Волжско-Каспийской военной флотилии
«Память Кузьмичева»
«Память Парижской коммуны» («Царь Иоанн Грозный», «Петроград», «Фридрих Адлер»)
«Память Шмелева» («Достоевский», «Память тов. Шмелева»)
Паром № 3
Паром № 4
Паром № 5
Паром № 7
«Партизан»
«Пархоменко»
«Первый»
«Перекал»
«Пересвет», канлодка
«Петр Великий», ледокол (Дальний Восток)
«Петр Старостин» («Карамыш»)
«Петр Чайковский»
«Петровский», эсминец (Черное море)
«Петропавловск» («Марат»), линкор (Балтийское море)
«Печенег» («Анна»)
«Пинега», баржа
Плавбаза им. Микояна
Плавкультбаза ЦК профсоюза работников речного транспорта
Плавмастерская № 1
Плавмастерская № 2
Плавучая хлебо-бакалейная база (магазин № 6)
«Плеханов»
Подводная лодка № 6 (Балтийское море)
«Подтелков»
«Пожарский»
«Полина Осипенко» («Байрам-Али»)
«Политрук», подводная лодка (Черное море)
«Полководец»
«Правда» («Седьмой», «Модельщик»), канлодка
«Производственник», канлодка
«Пролетарий»
«Профинтерн»
«Пула», баржа
«Пушкин», канлодка ДнВФ

«Пчелка»
 «Пятыг»
 «Радист»
 «Разин», плавбатарей (Украина)
 «Революционер»
 «Революция»
 «Реконструкция»
 «Ржавка», баржа
 «РИК»
 «Родина»
 «Роза Люксембург», канлодка Волжско-Каспийской военной флотилии
 «Ростов», баржа
 «Рубин», сторожевой корабль
 «Руднев» («Николай Руднев»), канлодка
 «Рутка», баржа
 «Рыбак»
 «Рыблов»
 «С. Орджоникидзе»
 «Самара»
 «Самарка», баржа
 «Самородок»
 «Саратовский ледокол» (РУЖД)
 «Сванетия» (Черное море)
 «Свияга», баржа
 «Свобода»
 «Святополк», баржа
 «Севрюга», баржа
 «Сергей Киров», пассажирский теплоход
 «Сергей Лазо»
 «Скрябин»
 «Смоленск»
 «Смольный», подводная лодка (Балтийское море)
 «Снайпер»
 «Совдеп» («Князь»)
 «Совкомбайн»
 «Совхозница»
 «Сократ» («Буйный»)
 «София», тральщик (Черное море)
 «Спартак»
 «Спартаковец»
 «Спортивный»
 «Сталинград»
 «Сталинец»
 «Сталинская Конституция» («Николай Пахомов», «Советская Конституция»), канлодка
 «Стахановец»
 «Степан Разин»
 «Степан Халтурин», баркас
 «Штепин» (см. «Капитан Загрядцев»)
 «Страж революции» («И. А. Крылов»)
 «Струя»
 «Сура», баржа
 СБР № 7
 СБР № 10
 СБР № 22
 СБР № 24
 Сторожевой катер МО-5
 Сторожевой катер МО-6
 Сторожевой корабль МО-1
 Сторожевой корабль МО-2
 Сторожевой корабль МО-3
 Сторожевой корабль МО-4
 «Тавда», баржа
 «Таганрог», баржа ДКРП
 «Таловка», баржа
 «Тальча», баржа
 «Тамбов»
 «Тарань», баржа
 «Татария»
 «Тбилиси»
 «Тельман»
 «Терек», баржа
 «Товарищ»
 Толкач № 2408
 Тральщик № 1 (Черное море)

Тральщик № 113
 Тральщик № 12 (Черное море)
 Тральщик № 16 (Черное море)
 Тральщик № 17 (Черное море)
 Тральщик № 324
 Тральщик № 336
 Тральщик № 337
 Тральщик № 34
 Тральщик № 351
 Тральщик № 352
 Тральщик № 361
 Тральщик № 42
 Тральщик № 44
 Тральщик № 611
 Тральщик № 621
 Тральщик № 844
 «Траулер»
 «Третий», баркас
 «Третий», пароход РУЖД
 «Тринадцатый»
 «Труддисциплина»
 «Тулак»
 «Тунгуска», баржа
 «Тура», штабной корабль ВВФ
 «Тургенев»
 «Турксиб» («Александр Смирнов»), канлодка
 «Ударник», баркас
 «Ударник», теплоход «Рейдтанкера»
 «Узбек»
 «Ульба», нефтемашинка
 «Унжа», баржа
 «Урицкий»
 «Уруп», баржа
 «Усыкин» («Илья Усыкин»), канлодка
 «Федосеенко» («Павел Федосеенко»), канлодка
 «Финн»
 «Фридрих Энгельс»
 «Фронтовик»
 «Фульгон»
 «Харьков»
 «Хользунов»
 «Цивиль», баржа
 «Циолковский»
 «ЦС ОСВОД»
 «Чайка»
 «Чапаев» («Василий Чапаев»), канлодка
 «Чекист»
 «Челюскинец»
 «Червона Украина», крейсер (Черное море)
 «Черемшан», баржа
 «Черкессия»
 «Чернышевский»
 «Четвертый», катер
 «Четвертый», пароход РУЖД
 «Чеченец»
 «Чичерин» («Царица», «Богатырь», «Григорий Зиновьев»)
 «Чкалов» («Валерий Чкалов»), канлодка
 «Чуваш»
 «Чулым», баржа
 Шаланда № 092
 «Шаумян», эсминец (Черное море)
 «Шилка», баржа
 «Шожма», баржа
 «Шторм»
 Ш-102 (ПЛ-159), подводная лодка (Балтийское море)
 Ш-111 (ПЛ-232), подводная лодка (Дальний Восток)
 «Щорс», канлодка
 «Экватор», паром
 Электромагнитный тральщик № 05
 «Энергичный»
 «Эривань»
 «Яков Ерман»
 «Ян Фабрициус»
 «Яна», баржа
 «Ярославец»
 «Ясная Поляна»

СОДЕРЖАНИЕ

<p>Булатов В. В., Гоманенко О. А. <i>Зарево над Волгой</i> 5</p> <p>А 10</p> <p>«А. С. Грибоедов»</p> <p>«А. С. Пушкин»</p> <p>«Абхазец»</p> <p>Аварийно-судоподъемная и восстановительная службы на Нижней Волге</p> <p>Авдиевский Михаил Селиверстович</p> <p>Аверин Иван Иванович</p> <p>«Авиастрой»</p> <p>«Авиатор»</p> <p>Агапов Семен Афанасьевич</p> <p>Агапов Степан Афанасьевич</p> <p>Агафонов Петр Акимович</p> <p>«Аджаристан»</p> <p>«Азербайджан»</p> <p>«Академик Бехтерев»</p> <p>«Академик Ольденбург»</p> <p>«Академик Тимирязев»</p> <p>Акватория</p> <p>«Активист»</p> <p>«Александр Невский»</p> <p>Александров Анатолий Петрович</p> <p>Алиев Султан-Гасан-Оглы</p> <p>«Алтай»</p> <p>«Амур»</p> <p>Ананичев Александр Степанович</p> <p>«Анатолий Серов»</p> <p>Андреев Семен Родионович</p> <p>Аникин Петр Александрович</p> <p>Анопченко Василий Антонович</p> <p>Антипов Александр Афанасьевич</p> <p>Аржавкин Александр Федорович</p> <p>Арлинский Мирон Лазаревич</p> <p>«Армянин»</p> <p>Арсеньева Антонина Петровна</p> <p>Артемов Александр Дмитриевич</p> <p>Астраханская военно-морская база Каспийской военной флотилии</p> <p>Астраханская пристань местного флота</p> <p>Астраханская судостроительная верфь «Рейдтанкера»</p> <p>Астраханская судостроительная верфь им. С. М. Кирова)</p> <p>Астраханская транзитная сухогрузная пристань</p> <p>Астраханский бондарно-механический завод им. И. В. Сталина</p> <p>Астраханский бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского</p> <p>Астраханский городской комитет обороны</p> <p>Астраханский моторостроительный завод «Рыбосудомотор»</p> <p>Астраханский рейдовый технический флот Астраханский речной порт</p> <p>Астраханский рыбоконсервно-холодильный комбинат им. А. И. Микояна</p> <p>Астраханский судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого</p> <p>Астраханский судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции</p> <p>Астраханский судоремонтный завод им. Артема Сергеева</p> <p>Астраханский судоремонтный завод им. И. В. Сталина</p> <p>Астраханский судоремонтный завод им. К. Маркса</p> <p>Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала</p> <p>Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина</p> <p>Асямоллов Александр Александрович</p> <p>«Аткарск»</p>	<p>Б</p> <p>Бабич Иван Фомич</p> <p>Баклаушев Степан Иванович</p> <p>Балабанов Михаил Егорович</p> <p>Баланс флота</p> <p>Балуев Владимир Васильевич</p> <p>Баранов Василий Алексеевич</p> <p>Барановский Борис Владимирович</p> <p>Барботько Сергей Игнатьевич</p> <p>Бардакова Мария Петровна</p> <p>Баржа</p> <p>Баркас</p> <p>Бассейновое управление рейдового технического флота Каспийского моря («Рейдтехфлот»)</p> <p>Бегельман Пинус Абрамович</p> <p>Беглецов Анатолий Иванович</p> <p>Белов Марк Прокопьевич</p> <p>Белодворцев Андрей Иванович</p> <p>Белослудшев Иван Григорьевич</p> <p>Белоусов Александр Александрович</p> <p>Беляев Василий Николаевич</p> <p>Берестов Василий Степанович</p> <p>Берлина</p> <p>Беспутчиков Никифор Петрович</p> <p>Бинькевич Збигнев Абдонович</p> <p>«Блидман»</p> <p>Бобьлев Елисей Лаврентьевич</p> <p>Богатов Николай Михайлович</p> <p>Богданов Александр Дмитриевич</p> <p>Бойко Петр Филиппович</p> <p>Бомбардировки Астрахани</p> <p>Бомбово-штурмовые удары по Волжской нефтяной коммуникации</p> <p>Бондар Михаил Васильевич</p> <p>Бондарно-механический завод им. И. В. Сталина НКРП СССР</p> <p>Бондарный завод им. Ф. Э. Дзержинского НКРП СССР</p> <p>«Борис Щукин»</p> <p>Борисов Вячеслав Валентинович</p> <p>Борисов Сергей Михайлович</p> <p>Бородай Федор Гаврилович</p> <p>Бородин Анатолий Васильевич</p> <p>Борьба за сохранность нефтештормов в августе—сентябре 1942 г.</p> <p>«Борьба»</p> <p>Бочкарев Борис Петрович</p> <p>Брандвахта</p> <p>«Бриллиант»</p> <p>Бровко Марк Степанович</p> <p>Бронекатер № 1 (БК-1)</p> <p>Бронекатер № 11 (№ 13, БК-11)</p> <p>Бронекатер № 11 (№ 41, 51, 31)</p> <p>Бронекатер № 12 (№ 14, БК-12)</p> <p>Бронекатер № 12 (№ 42, 52, 72)</p> <p>Бронекатер № 13 (№ 15, БК-13)</p> <p>Бронекатер № 15 (№ 93, БК-93)</p> <p>Бронекатер № 21 (№ 43, 53, 32, БК-32)</p> <p>Бронекатер № 22 (№ 44, 54, 33, БК-33)</p> <p>Бронекатер № 23 (№ 14, БК-14)</p> <p>Бронекатер № 24 (№ 21, 61, 41, БК-41)</p> <p>Бронекатер № 25 (№ 22)</p> <p>Бронекатер № 31 (№ 32, 111, 73)</p> <p>Бронекатер № 32 (№ 33, 112, 75, БК-75)</p> <p>Бронекатер № 33 (№ 23, 62, 42, БК-42)</p> <p>Бронекатер № 33 (№ 24, 81, 332)</p> <p>Бронекатер № 34 (№ 24, 65, 43, БК-43)</p> <p>Бронекатер № 34 (№ 103, 51, 44, БК-44)</p>
--	--

Бронекатер № 35 (№ 31, 52, 311)	
Бронекатер № 43 (№ 31, 21)	
Бронекатер № 44 (№ 32, 23, 331, БК-331)	
Бронекатер № 45 (№ 34, 25)	
Бронекатер № 53 (№ 81, 34, 26, 101, 82, 334)	
Бронекатер № 54 (№ 82, 101, 26, 333, БК-333)	
Бронекатер № 55 (№ 83, 102, 324, 323, БК-323)	
Бронекатер № 61 (№ 11, 31, 113, 71, БК-71)	
Бронекатер № 64 (№ 91, 313, БК-313)	
Бронекатер № 65 (№ 92, БК-92)	
Бронекатер № 71 (№ 32, 53, 321, БК-321)	
Бронекатер № 72 (№ 33, 54, 322, БК-322)	
Бронекатер № 73 (№ 71, 94, 71, 61, 312)	
Бронекатер № 76 (№ 74, 34)	
Брызгалов Михаил Васильевич	
Брюков Петр Андреевич	
Бугаенко Василий Владимирович	
Булатов Михаил Иванович	
Бурдин Константин Васильевич	
«Бурный»	
«Бурят»	
Бут Николай Никифорович	
Бутузова Клавдия Федоровна	
Бушуев Александр Иванович	
Быков Иван Борисович	
Быстров Алексей Андреевич	
Бычек Павел Порфирьевич	
В	20
«В. Молотов»	
Вальковский Лев Викторович	
«Ваня-коммунист»	
«Варлен»	
«Варяг»	
Васильев Михаил Иванович	
Васильев Павел Васильевич	
Васюнин Петр Никифорович	
Васякин Михаил Николаевич	
Вдовин Семен Парфенович	
Ведмецкий Александр Константинович	
Везломцев Сергей Иванович	
Вертюлин Анатолий Николаевич	
Виноградов Иван Васильевич	
Вихров Николай Николаевич	
Волго-Каспийский государственный рыбопромышленный трест (ВКТ, ВКТрест)	
Волжская военная флотилия	
Волжское нефтеналивное пароходство «Волготанкер»	
Волков Иван Дмитриевич	
Волков Николай Степанович	
Волков Николай Яковлевич	
Волков Федор Ефимович	
Володин Сергей Николаевич	
Вооружение судов речного флота	
Воробьев Николай Федорович	
Воробьев Петр Васильевич	
Воробьев Сергей Михайлович	
Воронин Николай Игнатьевич	
Востанков Семен Ананьевич	
«8-е февраля 1918 года»	
Вывод флота «Волготанкера» из Гурьева в Астрахань в начале навигации 1943 г.	
Г	30
«Гаситель»	
Гайдук Андрей Сергеевич	
Галашин Лев Дмитриевич	
Геранин Игорь Моисеевич	
«Герцен»	
Глухов Александр Иванович	
Годяцкий Данил Кузьмич	
Голубев Александр Николаевич	
Гольшев Степан Дмитриевич	
«Гончаров»	
Гончар Илларион Ефимович	
Горбов Николай Романович	
Горелов Леонтий Иванович	
«Горец»	
Горшков Алексей Васильевич	
«Гражданин»	
Грехов Александр Дмитриевич	
Григолов Сергей Григорьевич	
Григорьев Василий Дмитриевич	
Грищенко Семен Львович	
Гришиенко Афанасий Иванович	
Гришин Петр Андреевич	
«Грозный»	
Громов Павел Кондратьевич	
«Громов»	
Грошев Сергей Михайлович	
Груз большой скорости	
Груз малой скорости	
Грузооборот	
Грузоподъемность судна	
Грязнов Михаил Николаевич	
Губарь Григорий Андреевич	
Гуськов Михаил Петрович	
Д	40
«10 лет КИМ»	
«10 лет Комсомольской правды»	
«XXлет РККА»	
«Данилпиха»	
Давыдов Григорий Давидович	
Давыдычев Александр Михайлович	
Данкевич Владимир Николаевич	
Дебаркадер	
Дегтяренко Петр Леонтьевич	
Делюкин Константин Иванович	
Демидов Дмитрий Александрович	
Джемилев Джагпар Джемилевич	
Дмитриев Дмитрий Степанович	
Добровольский Спиридон Петрович	
Долинина Мария Петровна	
Домоушин Константин Алексеевич	
«Донбасс»	
Донные мины типов «D» и «G» германского флота	
Дошаник	
Дружинский Станислав Иванович	
Дубровский Дмитрий Сергеевич	
Дунаев Алексей Кузьмич	
Дягилев Лев Федорович	
Е	50
Евсеев Николай Ильич	
Егоров Владимир Дмитриевич	
Емелин Николай Иванович	
Ермолаев Александр Никифорович	
Ершов Леонид Петрович	
Ефанов Тимофей Алексеевич	
Ефимов Василий Васильевич	
Ж	60
Жалнин Иван Иванович	
Жидкин Михаил Андреевич	
Житомирский Борис Николаевич	
Жмакин Дмитрий Георгиевич	
Журавков Николай Никитич	
Журавлев Михаил Семенович	
З	70
Загидуллин Гумар Гумарович	
Загинайло Василий Михайлович	
Загрядцев Леонид Александрович	
Задиков Павел Асатурович	
Заостровцев Алексей Тимофеевич	
Зареев Геннадий Семенович	
Заславский Натан Петрович	
Затон	
Захаров Иван Григорьевич	
Зверев Никита Осипович	
Зеленков Василий Иванович	
Зимин Иван Иванович	
Зинин Иван Петрович	
Зинин Петр Сергеевич	
Золотов Александр Николаевич	

Зуев Семен Николаевич

И 80

Ибраев Шай-Ахмед
Иванелло Михаил Иванович
Иванов Борис Иванович
Иванов Петр Иванович
Ивахненко Яков Григорьевич
«И. Д. Папанин»
Изгагин Петр Васильевич
Изосин Михаил Васильевич
«Изумруд»
«Ильич»
«Инженер Корейво»
Ионов Сергей Георгиевич
«Иосиф Сталин»
«Иркутск»
Исаков Илья Степанович
«Исеть»
Ишков Александр Акимович

К 100

Казаков Сергей Иванович
«Казанка»
«Казахстан»
Калашник Николай Семенович
Калашников Кузьма Антонович
Калениченко Сергей Макарович
Каленчук Наталия Дмитриевна
Калинин Александр Матвеевич
Калягин Иван Григорьевич
Камерин Василий Иванович
Канонерские лодки (РКЛ) типа «Руднев»
«Капитан Гастелло»
«Капитан Загрядцев»
«Капитан Рачков»
Карасиков Сергей Николаевич
«Карл Либкнехт»
Карпенюк Александр Астафьевич
Касимов Иван Матвеевич
Катанников Константин Иванович
«Кашен»
Кашин Иван Ильич
«Киев»
Киреев Евгений Алексеевич
Кириллов Николай Федорович
«Киров»
Киселев Илья Васильевич
Киселев Сергей Иванович
Кишкун Иван Максимович
Клепов Виктор Алексеевич
Кнъш Александр Митрофанович
Ковалев Александр Денисович
Козлов Антон Давыдович
Козлов Владимир Павлович
Козлов Петр Васильевич
Козлов Сергей Михайлович
Колесов Аркадий Константинович
Коллегов Владимир Карпович
Колобов Андрей Павлович
«Колхозник»
Колчин Евгений Семенович
Колшинский Павел Иванович
Комаров Алексей Андреевич
«Коминтерн»
Комиссаров Геннадий Николаевич
«Коммунистка»
«Композитор Бородин»
Кондаков Николай Федорович
Кондрашов Петр Иванович
Кононов Михаил Иванович
Копейкин Петр Алексеевич
Кордунер Лазарь Исаакович
Коржов Степан Николаевич
Коробцов Василий Филиппович
Королев Петр Дмитриевич
Коротенко Василий Георгиевич

Корсунов Михаил Иванович
«Котовский»
Коченин Федор Гаврилович
Кошечкин Константин Васильевич
Кошечкин Николай Федорович
Кравцов Николай Николаевич
Красильников Николай Васильевич
«Красная Сибирь»
Красников Павел Тимофеевич
Красноармейский судоремонтный завод
Краснов Иван Никандрович
«Красногвардеец»
«Краснофлотец»
«Красный Дагестан»
Красовицкий Александр Романович
Крастьинш Арнольд Янович
Крейцберг Владимир Яковлевич
Кривошеев Петр Ильич
Кривошейн Леонтий Гаврилович
Кривцов Аркадий Иванович
Кринов Всеволод Александрович
Крошнев Николай Иванович
Крутин Анатолий Семенович
Крутов Петр Петрович
Крутяков Алексей Иванович
Крысин Петр Федорович
Куварин Василий Григорьевич
Кузмин Василий Николаевич
«Кузнец»
«Кузнецкстрой»
Кузнецов Ермолай Тимофеевич
Кузнецов Иван Александрович
Кузнецов Николай Герасимович
Кузьменко Анатолий Ефимович
Кузьмин Ефим Григорьевич
Кулеш (Кулеша) Федор Кириллович
Куликов Григорий Иванович
Кульчицкий Григорий Сергеевич
Куприянова Антонина Емельяновна
Курпиков Александр Алексеевич
Кучкин Сергей Андреевич

Л 120

Лабаз
Лабутин Иван Алексеевич
«Ласточка»
Латьшов Шариф Гаплатянович
Лашкул Михаил Филиппович
Лебедев Александр Иванович
Левинский Петр Константинович
«Ледовая операция»
Лейбович Тувин Лазаревич
Лепилин Гаврила Семенович
«Лермонтов»
Лесотаска
Липатов Павел Николаевич
Литвинов Андрей Тарасович
Литков Николай Семенович
Лобанов Василий Васильевич
Логвинов Александр Антонович
Ломакин Иван Федорович
Льсенко Степан Петрович
Львов Виктор Иванович

М 150

«Магнитогорск»
Макарьчев Михаил Иванович
Макарьчев Николай Иванович
Максимец Николай Андреевич
Макухин Павел Демьянович
Макушкин Лев Георгиевич
Малинин Юрий Михайлович
Малые охотники типа «МО-4»
Мальнов Борис Филиппович
Малюшин Ульян Севастьянович
«Марксист»
Мароговский Даниил Моисеевич

«Мартын Лядов»
 «Маршрутизация» нефтеперевозок
 Маткин Захар Николаевич
 Матурин Петр Степанович
 Медведев Дмитрий Петрович
 Мелик-Мурадов Леонид Николаевич
 «Менделеев»
 Механизация
 Мещеряков Георгий Александрович
 Минирование Нижней Волги
 Миньные катера типа «Я-5»
 «Минск»
 Миронов Борис Александрович
 Миронов Федор Владимирович
 «Михаил Калинин»
 «Михаил Чусов»
 Михалев Михаил Яковлевич
 Михалевич Василий Платонович
 Михеев Николай Васильевич
 Мишин Иван Андреевич
 Могулин Владимир Александрович
 Можнов Сергей Иванович
 «Молотовец»
 Монахов Федор (Фадей) Николаевич
 «Монгол»
 Морозов Александр Иванович
 Морозов Борис Сергеевич
 Морозов Владимир Сергеевич
 Морозов Константин Иванович
 «Моряк Матюшенко»
 Моталин Константин Михайлович
 Мотков Василий Семенович
 Моторостроительный завод «Рыбосудомотор» НКРП СССР
 Муравский Леонид Яковлевич
 Муравцов Иван Андреевич
 Мякишева Клавдия Александровна
 Мясников Алексей Иванович

Н 200

«Н. Островский»
 «Наблюдатель»
 Навигация
 «Надежный»
 Назаров Анатолий Михайлович
 Наливное судно
 Напиденина Анна Яковлевна
 Небольсин Яков Васильевич
 Ненашев Иван Семенович
 Несамостоятельный флот
 Нестеров Степан Никифорович
 Нестерюк Леонид Филиппович
 Нефтемашинка
 Нижне-Волжское речное пароходство
 Никулин Владимир Николаевич
 Новиков Тихон Андреевич
 Новицкий Александр Александрович
 Новоселов Дмитрий Николаевич
 «Ногин»
 Ноздрин Николай Борисович
 Носенко Иван Исидорович
 Носовец Иван Захарович

О 300

Овсянников Петр Алексеевич
 Овчинников Михаил Яковлевич
 Одинцов Павел Андреевич
 Оперативная группа Наркомата речного флота СССР в Сталинграде
 «Орел»
 Орлов Михаил Иванович
 Орлов Тимофей Фадеевич
 Осадка судна
 Остроухов Александр Елисеевич
 Отстой флота Нижней Волги в межнавигационный период 1941/42 г.
 Отстой флота Нижней Волги в межнавигационный период 1942/43 г.

П 154

«Память Парижской коммуны»
 «Память Шмелева»
 Пантелеев Юрий Александрович
 Пармонов Иван Нестерович
 Паром
 Пароходство рейдового нефтеналивного флота «Рейдтанкер»
 Парфенов Владимир Константинович
 Патронов Федор Андреевич
 Пеколок Лев Павлович
 Перевалка груза
 Перекат
 Переоборудование буксирных пароходов в речные канонерские лодки (РКЛ)
 Переправа
 Переправы
 Песков Александр Иванович
 «Петр Старостин»
 «Петр Чайковский»
 «Печенег»
 Пилиневич Владимир Борисович
 Пинаев Василий Васильевич
 Пинегин Гавриил Макарович
 Пирс
 Пищальникова Мария Петровна
 Плавающий кран
 Плашкоут
 Плеханов Николай Александрович
 Плехов Иван Михайлович
 Плешанов Алексей Васильевич
 Плохутенко Тимофей Васильевич
 Погребенченко Сергей Александрович
 «Пожарский»
 Поздняков Александр Андреевич
 «Полина Осипенко»
 Политико Николай Николаевич
 Полищук Роман Григорьевич
 Поляков Михаил Константинович
 Поляков Петр Алексеевич
 Понтон
 Поперовник Михаил Артемьевич
 Попков Федор Гаврилович
 Портальный (полупортальный) кран
 Поставки «Волготанкером» нефтепродуктов для Сталинградского фронта с 19 августа 1942 г. и до конца навигации
 «Правда»
 Прилуцкий Эммануил Абрамович
 Природные условия открытия и закрытия навигации 1942 г. на Нижней Волге
 Пристань
 Пристань Владимировка
 Пристань Камышин
 Пристань Красноармейск
 Пристань местного флота Астраханская
 Пристань местного флота Сталинградская
 Причал
 «Производственный»
 Пронин Павел Васильевич
 Противовоздушная оборона Нижней Волги
 Пушкин Григорий Иванович
 Пчельников Петр Павлович

Р 161

Размагничивание плавсредств
 Рачков Иван Семенович
 Ремизов Иван Васильевич
 Речной порт Астраханский (Астраханская транзитная пристань)
 Речной порт Сталинградский (Сталинградская транзитная пристань)
 Речной трамвай
 Рогачев Дмитрий Дмитриевич
 Рожнов Иван Матвеевич
 Ромашенко Николай Степанович
 «Руднев»
 Рудяк Яков Самойлович
 «Рыбак»
 Рыбное хозяйство Астраханского округа в 1940–1943 гг.

Рыбokonсервно-холодильный комбинат им. А. Микояна НКРП СССР	
Рябинин Федор Яковлевич	
Рянин Карл Густавович	
С	170
«С. Орджоникидзе»	
Савченко Андрей Степанович	
Салук Владимир Федорович	
Саморемонт	
«Самородок»	
Самоходный флот (судно)	
Саркисян Египет Петрович	
Сафонов Борис Константинович	
Седов Иван Трофимович	
Селезнев Евгений Степанович	
Селянкин Олег Константинович	
Семанин Василий Григорьевич	
Семенов Анатолий Иванович	
Семенов Иван Михайлович	
Семенов Сергей Тимофеевич	
Сергеев Иван Константинович	
Сергеев Николай Яковлевич	
«Сергей Лазо»	
Сетевые заградители типа «Онега» проекта-149	
Сидоров Иван Васильевич	
Силанов Сергей Борисович	
Ситников Иван Никитич	
Скачков Иван Александрович	
Скидан Максим Иванович	
Смирнов Александр Иванович	
Смирнов Петр Андреевич	
«Смоленск»	
Смолянинов Тимофей Петрович	
«Совдеп»	
Соколов Афанасий Иванович	
Соколов Виктор Петрович	
Соколов Иван Андреевич	
Соколов Петр Иванович	
«Сократ»	
Солнцев Григорий Васильевич	
Сологуб Виктор Яковлевич	
Сонис Владимир Васильевич	
Сорокин Михаил Ефимович	
Спирченко Яков Поликарпович	
Сталинградская пристань местного флота	
Сталинградская транзитная пристань	
Сталинградский городской комитет обороны	
Сталинградский речной порт	
Сталинградский судоремонтный завод	
Сталинградский судостроительный завод № 264	
«Сталинская Конституция»	
Станция безобмоточного размагничивания № 7	
Станция безобмоточного размагничивания № 10	
Степанов Семен Степанович	
Сточное судно	
«Страж революции»	
«Струя»	
Субботин Николай Ильич	
Суворов Михаил Степанович	
Суворов Николай Тимофеевич	
Судомойкин Дмитрий Павлович	
Судостроительная верфь «Рейдтанкера» НКМФ СССР	
Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР	
Судоремонтные и судостроительные предприятия Наркомата речного флота СССР в Сталинградской области	
Судоремонтные и судостроительные предприятия наркоматов судостроительной промышленности СССР и танковой промышленности в Сталинградской области	
Судоремонтный завод им. Артема Сергеева Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР	
Судоремонтный завод им. X годовщины Октябрьской революции пароходства «Рейдтанкер» НКМФ СССР	
Судоремонтный завод им. И. В. Сталина (завод № 638) НКРФ СССР, НКСП СССР	
Судоремонтный завод им. К. Маркса пароходства «Рейдтанкер» НКМФ СССР	
Судоремонтный завод Красноармейский Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР	
Судоремонтный завод Сталинградский Нижне-Волжского речного пароходства НКРФ СССР	
Судостроительная верфь им. С. М. Кирова НКРП СССР	
Судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала пароходства «Волготанкер» НКРФ СССР	
Судостроительно-судоремонтный завод им. В. И. Ленина пароходства «Волготанкер» НКРФ СССР	
Судостроительный завод № 264 («Судоверфь») НКСП СССР, НКТП СССР	
Султанов Симеон Матвеевич	
Сутьрин Иван Сергеевич	
Т	188
Тажурин АнверТажурович	
Танцирев Алексей Николаевич	
Таранов Александр Иванович	
Таршин Сергей Григорьевич	
«Татария»	
«Тбилиси»	
Тверской Арон Мордух-Срулевич	
Телепаев Александр Николаевич	
Терезов Григорий Иванович	
Терехов Александр Федорович	
Тимачев Сергей Семенович	
Тимофеев Алексей Львович	
Тимохин Михаил Иванович	
Токарев Виктор Иванович	
Тоннаж	
Тормосов Яков Васильевич	
Траление участков Нижней Волги	
Транзитная пристань Сталинградская	
Транзитная сухогрузная пристань Астраханская	
Транспортер	
«Траулер»	
Треножкин Петр Степанович	
Тресвятский Михаил Алексеевич	
Трифонов Семен Васильевич	
Трофимович Николай Алексеевич	
«Тургенев»	
«Турксіб»	
Турпилько Иван Афанасьевич	
Тяга	
У	196
«Узбек»	
Ульяничев Василий Иванович	
Ус Виктор Георгиевич	
«Усыскин»	
Ушанов Афанасий Григорьевич	
Ф	197
Фадеев Симеон Георгиевич	
Фарватер	
Федоров Михаил Иванович	
«Федосеенко»	
Федотов Иван Михайлович	
Фельдман Илья Александрович	
Фирсов Алексей Николаевич	
Фомин Николай Дмитриевич	
Фронтная путевка пароходства «Волготанкер»	
«Фронтвик»	
«Фультон»	
Х	200
Хабаров Яков Тимофеевич	
Халдин Николай Иванович	
Хантемиров Кеворк (Кеорг) Керопович	
Харитонов Гавриил Владимирович	
«Харьков»	
Хижев (Хижов) Борис Михайлович	
Химич Федот Иович	
Хлынин Иван Николаевич	
Хлыстов Иван Порфирьевич	
Холодов Николай Иванович	
Хорошкин Борис Владимирович	
Храмов Алексей Иванович	

Ц	202
Цагин Владимир Степанович	
Цибузгин Григорий Иванович	
Цуркан Владимир Иванович	
Ч	203
«Чагаев»	
Чеботарев Михаил Николаевич	
Чеботарев Николай Иванович	
Черкунов Александр Андрианович	
Чекушкин Алексей Ильич	
Челночный метод работы судна	
Чельшев Федор Николаевич	
Чельшева Ираида Федоровна	
Чемоданов Федор Петрович	
Чеплаков Иван Степанович	
«Черкессия»	
Чернова Татьяна Ивановна	
Чистовский Николай Яковлевич	
«Чигчерин»	
«Чкалов»	
Членов Иван Гаврилович	
Чудинов Александр Степанович	
Ш	207
Шагалов Павел Степанович	
Шарипов Манаф Махмутович	
Шах Степан Яковлевич	
Шашков Зосима Алексеевич	
Шварев Александр Яковлевич	
Шеленин Валерий Васильевич	
Шелепов Дмитрий Павлович	
Шилин Арсений Захарович	
Ширманов Сергей Петрович	
Ширманов Степан Григорьевич	
Широков Борис Павлович	
Ширшов Петр Петрович	
Шичко Геннадий Андреевич	
Шкапов Михаил Архипович	
Шубин Иван Васильевич	
Шугаев Петр Михайлович	
Шуркапин Михаил Семенович	
Щ	211
Щербаков Александр Васильевич	
Щетинин Игорь Николаевич	
«Щорс»	
Э	212
«Эривань»	
Ю	213
Юдина Татьяна Ивановна	

Я	213
Ягупова Мария Павловна	
«Яков Ерман»	
Яропуд Григорий Мефодьевич	
Яшин Александр Григорьевич	
Приложения	214
1. Постановления Государственного Комитета Обороны	
1. 1. Постановление № 1580с «О неотложных мерах по открытию навигации 1942 г. по Волге» от 12 апреля 1942 г.	
1. 2. Постановление № 1661с «О вывозе нефтепродуктов из Баку и Грозного в 1942 году» от 26 апреля 1942 г.	
1. 2. 1. Приложение к постановлению ГКО № 1661с от 26 апреля 1942 г. «Порядок премирования работников морского, речного флота, железнодорожного транспорта, водных контор и баз Главнефтебьга за выполнение и перевыполнение плана нефтеперевозок».	
1. 3. Постановление № 2950с «О восстановлении Волжского и Каспийского флотов» от 27 февраля 1943 г.	
1. 4. Постановление № 2952с «О плане вывоза нефтепродуктов из Баку водным транспортом в 1943 году и о мерах его выполнения» от 27 февраля 1943 г.	
1. 4. 1. Приложение № 3 к постановлению ГКО № 2952с от 27 февраля 1943 г. «Сроки окончания ледокольных работ по спасению нефтеналивного флота от весеннего ледохода по пунктам Волжско-Камского бассейна в 1943 году».	
1. 4. 2. Приложение № 4 к постановлению ГКО № 2952с от 27 февраля 1943 г. «Список предприятий Наркомморфлота и Наркомречфлота, переводимых на питание по особому списку».	
2. Карты	
2. 1. Карта района плавания Нижне-Волжского речного пароходства	
2. 2. Карта района плавания пароходства «Волготанкер»	
2. 3. Карта переправ от Астрахани до Саратова, действовавших в период Сталинградской битвы	
2. 4. Карта расположения боевых районов Волжской военной флотилии в период навигации 1943 г.	
2. 5. Карта дельты р. Волга	
3. Перечень судов пароходств Волжского бассейна, особо отличившихся в период Сталинградской битвы и удостоенных установки на них мемориальных досок (по приказу Главного штаба ВМС и МРФ СССР № 115/90 от 22 марта 1947 г.)	
Список сокращений	233
Именной указатель	235
Указатель военных кораблей, морских и речных судов	246

ВОЛЖСКО-КАСПИЙСКИЙ БАССЕЙН В 1942 – 1943 гг.:
ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОРЕННОГО ПЕРЕЛОМА В ВОЙНЕ

Т. 1

БОЕВЫЕ НАВИГАЦИИ НА НИЖНЕЙ ВОЛГЕ И СЕВЕРНОМ КАСПИИ (1942 – 1943)

Энциклопедический справочник

Художественно-технический редактор *А. Ю. Шурыгина*
Технический редактор *О. Ю. Каржулова*
Корректор *Н. Н. Раева*

Подписано в печать 00.00.19.
Формат 60х90/8. Гарнитура Book Antiqua. Печать офсетная.
Усл. л. л. 32. Уч.-изд. л. 37,67. Тираж экз. Заказ 25/
По плану книгоиздания комитета культуры
Волгоградской области за счет средств областного бюджета.
Государственное бюджетное учреждение культуры «Издатель».
400081, Волгоград, ул. Большая, 15.

ООО «Т-Пресс» при содействии
ОАО «Альянс „Югполиграфиздат“».
400001, Волгоград, ул. КИМ, 6.
Тел./факс: (8442) 26-60-10, 97-49-40.