



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2022. Т. 22, вып. 3. С. 409–416
Izvestiya of Saratov University. History. International Relations, 2022, vol. 22, iss. 3, pp. 409–416
<https://imo.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1819-4907-2022-22-3-409-416>

Научная статья
УДК [94+355.691.31](470.44/.47)|1941/1945|

Речные переправы в транспортной системе СССР в условиях военного времени (на примере Нижней Волги в годы Великой Отечественной войны)



О. А. Гоманенко

Волгоградский государственный университет, Россия, 400062, г. Волгоград, просп. Университетский, д. 100

Гоманенко Олеся Александровна, кандидат исторических наук, доцент кафедры педагогики, психологии и социальной работы,
gomanenko.olesya@mail.ru, gomanenko@volsu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>, Author ID: 2946-3332

Аннотация. В статье анализируется положение волжских переправ в годы Великой Отечественной войны как важнейшего вида транспортного сообщения. Обобщены, систематизированы и дополнены сведения о работе переправ в довоенный период и во время Сталинградской битвы. Прослежены изменения в их количестве, дислокации и функционировании в период боевых действий. Показаны результаты работы волжских переправ. Сделан вывод об исключительности перевозок по Волге речным транспортом, в том числе в организации эвакуации.

Ключевые слова: речной транспорт, переправы, перевозки, транспортное сообщение, Волга, Сталинградская битва, Великая Отечественная война

Благодарности. Исследование выполнено при финансовой поддержке Минобрнауки России в рамках научного проекта № 0633–2020–0004 «Развитие методики виртуальной 3D реконструкции исторических объектов».

Для цитирования: Гоманенко О. А. Речные переправы в транспортной системе СССР в условиях военного времени (на примере Нижней Волги в годы Великой Отечественной войны) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2022. Т. 22, вып. 3. С. 409–416. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2022-22-3-409-416>

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

River crossings in the USSR transportation system in war time (the case of the Lower Volga during the Great Patriotic War)

О. А. Gomanenko

Volgograd State University, 100 Universitetskii Prospect, Volgograd 400062, Russia

Olesya A. Gomanenko, gomanenko.olesya@mail.ru, gomanenko@volsu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>, Author ID: 2946-3332

Abstract. The paper deals with Volga river crossings as a vital means of transportation during the Great Patriotic War. The information on river crossings work before and during the Battle of Stalingrad are summarized, systematized and supplemented. The changes in their number, location and work in fighting are traced. The results of Volga crossings work are established. The conclusion on Volga crossings vital importance for evacuation as well is made.

Keywords: river transport, crossings, transportation, transport links, the Volga, the Battle of Stalingrad, the Great Patriotic War

Acknowledgments. The study was financially supported by the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation as research project No. 0633-2020-0004 "Development of methods of virtual 3D reconstruction of historical objects".

For citation: Gomanenko O. A. River crossings in the USSR transportation system in war time (the case of the Lower Volga during the Great Patriotic War). *Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2022, vol. 22, iss. 3, pp. 409–416 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2022-22-3-409-416>

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC0-BY 4.0)

Речные переправы в условиях военных действий имеют важнейшее значение в транспортном сообщении, как это было в годы Великой Отечественной войны. Переправы бывают разные, в том числе паромные, мостовые, вброд,

лежневые (по льду) и другие. Они представляют собой участок водной преграды, оборудованный для ее преодоления.

Исследованию деятельности волжских переправ в годы войны посвящены единичные



научные работы. Несомненный интерес представляет самый объемный по этой теме труд коллектива авторов «В огне Сталинградских переправ» [1]. В издании подробно рассматривается функционирование волжских переправ в период Сталинградской битвы. В контексте сражения приводятся отдельные данные и в коллективной публикации «Подвиг Сталинграда» [2], а также в книге «Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне» [3]. Сведения о переправах Нижней Волги как в довоенный период, так и в годы Великой Отечественной войны, представлены в трудах О. А. Гомащенко [4, 5, 6]. Однако на сегодняшний день отсутствует обобщенная и систематизированная научная работа по данной проблеме. Дополнить имеющиеся материалы позволили также опубликованные и неиздававшиеся документы из федерального и региональных архивов РФ. Так, сборник документов и материалов «Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны» позволил рассмотреть вопрос о деятельности волжских переправ в начале войны [7]. Неопубликованные архивные источники помогли раскрыть информацию о переправах накануне войны, показать итоги их работы в начальный период военных действий и в дни Сталинградского сражения. Использование всех имеющихся материалов позволило обобщить информацию и сделать выводы о функционировании переправ как особого вида транспортного сообщения в годы Великой Отечественной войны.

В довоенный период действовало три паромные переправы через Нижнюю Волгу у пристаней Сталинград, Камышин, Дубовка. Они находились в ведении Нижневолжского речного пароходства (НВРП), границы которого простирались от Астрахани до Камышина. В Астрахани переправа также функционировала, но была подведомственна Городскому Совету [8, л. 3 об.]. Волжские переправы были паромными, то есть паромы буксировались баркасами или катерами.

С началом Великой Отечественной войны резко возросли как воинские, так и народнохозяйственные (особенно нефтяные) речные перевозки. Важность и помощь в транспортировке грузов Нижневолжским пароходством, особенно в навигацию 1942 г., отмечались на самом высшем уровне руководства страны [5, с. 397]. Массовая эвакуация населения вызвала необходимость формирования речных переправ через Волгу. При отсутствии мостов переброска большого количества людей, воинских и гражданских грузов стала возможна благодаря паромам и судам со значительным тоннажем. В первый период Великой Отечественной войны от Астрахани до Саратова были наведены 42 переправы (рисунк). Многочисленные участки Волги около Сталинграда превратились в основные подъ-

ездные пути к железной дороге и причалам, по которым осуществлялась эвакуация [6, с. 56].

С 25 октября 1941 г. и до конца навигации в Сталинграде организовали 9 переправ с правого на левый берег Волги, которые действовали во время ледохода и ледостава [7, с. 61–62]. Навигация заканчивается обычно в середине ноября с наступлением ледохода. Осенний ледоход происходит в период замерзания реки и завершается ледоставом с образованием неподвижного льда. В Сталинграде начало ледохода было отмечено 15 ноября 1941 г., а 16 ноября он распространился ниже пристани Никольское. Ледоход сопровождался низкими температурами и сильными снегопадами.

На организованных в октябре 1941 г. 9 переправах происходила переброска населения, различных грузов, заводского оборудования и техники. Понтонная переправа № 1 с грузоподъемностью 12 т и пропускной способностью 6000 автомашин в сутки была наведена между районом «Пионерка» и Горпеском. Плотовая деревянная переправа № 2 являлась пешеходной и соединяла район «Баннный» и о. Крит. Ежедневно по ней проходило до 50,0 тыс. чел. Переправа № 3 была пешеходной с такой же пропускной способностью, как и вторая, и объединяла Ельшанскую гряду с о. Голодный. Паромная переправа № 4 соединяла существовавшую и в довоенное время Городскую переправу с о. Крит, ежесуточно она пропускала 1000 автоединиц весом до 50 т. Паромная переправа № 5 была возведена между районом Рыбные садки и о. Крит с ежедневной пропускной способностью 1000 автоединиц. Аналогичная переправа № 6 соединяла район завода «Красный Октябрь» с верхом о. Крит. На переправе № 7 курсировали пассажирские речные трамваи между Сталинградским тракторным заводом (СТЗ) и Скудрами и перевозили 10,0 тыс. чел. в сутки. Паромная переправа № 8 действовала в районе Винновка – Шадринский ерик и переправляла 1000 автоединиц в сутки. Баржевая переправа № 9 с такой же пропускной способностью соединяла Мачтопиточный завод с о. Спорный.

Возведением переправ занималось Нижневолжское пароходство вместе с Главным Управлением шоссейными дорогами Управления Наркомата внутренних дел (НКВД) и инженерными войсками. В ноябре 1941 г. от Камышина и ниже по р. Дон были созданы мосты и новые паромные переправы для перегона скота [7, с. 65]. С 10 декабря 1941 г. организовывались зимние переправы (по льду) для пропуска тяжелой нагрузки. Лежневую переправу возводили по створу Киевского взвоза до Красной Слободы на левом берегу. Ледяная переправа между Рыбными садками и Горводопроводом предназначалась для пешеходов, гужевого транспорта и автомашин весом до 1500 т [7, с. 168].



монта подъездных путей к ним. Работа переправ в это время заключалась в переброске эвакуируемого населения, промышленных предприятий, народнохозяйственных грузов, техники, перевозке нефти.

Второй период работы переправ начался с переходом Сталинградской области на военное положение и продолжался до введения осадного положения в городе. В это время параллельно осуществлялись снабжение фронта и эвакуация из Сталинграда как населения, так и материальных грузов. Для этого в июле и августе 1942 г. на 17 пристанях НВРП были созданы специальные переправы [6, с. 65]. В этих пунктах использовались приписанные к этим пристаням суда и подвижной состав Астраханской и Сталинградской местных пристаней. Помимо этого, привлекался и транзитный флот Нижневолжского пароходства (91 баржа, 43 катера и буксира). Например, на участке Дубовка – Камышин на переправах, обеспечивавших войска Донского фронта, работали 15 самоходных и 26 несамоходных судов НВРП [9, л. 18].

30 августа 1942 г. через Волгу в Сталинград было создано 5 основных переправ [1, с. 94–95]: № 1 – «Красный Октябрь»; № 2 – Красная Слобода; № 3 – Бекетовка; № 4 – Сарепта; № 5 – Культбаза (о. Большой Сарпинский). Ответственность за работу переправ № 2 и № 5 возлагалась на Волжскую военную флотилию (ВВФ), № 1 – на 62-ю армию, № 3 – на 64-ю армию, № 4 – на 57-ю армию. Однако вскоре все переправы стали подчиняться начальнику инженерных войск фронта. Наряду с основными действовали и переправы, организованные командованиями армий и местным флотом НВРП. Они занимались перевозками войск и воинских грузов, населения и гражданских грузов. Так, 57-я армия, кроме переправы № 4, имела и другие переправы: с 26 августа в Райгороде, с 28 августа в Светлом Яре, с 30 августа в Бекетовке и на Шпалозаводе (юг города). У 62-й армии, помимо переправы № 1, были еще переправы Скудры – Рынок и Скудры – о. Денежный. 64-я армия, кроме переправы № 3, имела переправы: Сталгрэс – о. Большой Сарпинский, Тумак – Щучий прован, наплавной мост через р. Куропатку в районе Культбазы.

Третий период работы переправ был наиболее трудным. Из-за постоянно изменяющейся военной обстановки их количество и местоположение менялись. Переправы не всегда справлялись с возрастающим потоком грузов. В это время появилась множество самодеятельных переправ. Главная задача в работе переправ этого периода заключалась в обеспечении боеприпасами, воинским пополнением, продовольствием, медикаментами армий, сражавшихся в Сталинграде. С августа по октябрь 1942 г. между Астраханью и Саратовом было возведено 49 паромных переправ. На них работали 134 паромы,

а также 2 наплавных и один эстакадно-наплавной мост [2, с. 268].

Четвертый период функционирования волжских переправ совпал с началом ледохода на Волге и длился до окончания Сталинградской битвы. Переправы продолжали работать и с наступлением ледостава. Лежневые переправы сокращались с увеличением морозов. Транспортировка грузов и людей осуществлялась прямо по льду.

В центральной части Сталинграда функционировали переправы у СТЗ и завода «Красный Октябрь». Они связывали город с затоном Сталинградского судоремонтного завода Нижневолжского пароходства, а также поселками Красная Слобода и Бобыли. Даже после 23 августа 1942 г. работа местных переправ между Сталинградом, заводом «Красный Октябрь», Тумаком и левым берегом Волги не прекращалась [6, с. 66]. Переправы (кроме лежневых) перестали работать в основном 17–18 декабря, некоторые – 21 и 27 декабря 1942 г. Ледоход начался еще в середине ноября, но на помощь приходили саперы и понтоны [1, с. 227–230].

На 30 ноября 1942 г. в Сталинграде действовало 9 переправ (2 лодочные, паромная через о. Денежный и около его южной оконечности, а также 2 паромные в районе Тумак – о. Большой Сарпинский – Красноармейск). С наступлением ледостава 17 и 23 декабря около с. Татьяна инженерами 64-й армии были наведены 2 моста: свайно-понтонный и свайный по льду [1, с. 229]. По Волге в это время проходило несколько видов переправ. Вначале это были пешеходные ледовые, потом по деревянным настилам и нарастшему льду гужевые и автомобильные. Такие лежневые переправы находились у заводов «Красный Октябрь», «Баррикады», СТЗ – с одной стороны, а около Скудры – с другой. Количество лежневых переправ сокращалось по мере замерзания реки. В январе и феврале 1943 г. толщина льда позволяла безопасно пересекать Волгу.

Таким образом, волжские переправы являлись важнейшими звеньями в переброске на Сталинградский фронт войск, снабжения, а также эвакуации. Переправы действовали под руководством военного командования. На них работали в основном приписанные суда Сталинградской транзитной и местной пристаней Нижневолжского речного пароходства.

До середины декабря 1942 г. функционировала также специальная переправа, созданная по инициативе Управления Наркомата внутренних дел по Сталинградской области. Она предназначалась для отправки агентуры разведки через Волгу, а также работников Управления НКВД и милиции, находившихся на заданиях. Специальная переправа совершила свыше 80 рейсов (в том числе в условиях ледохода) и переправила более 1000 раненых военнослужащих [10, л. 12–13].



Сталинградские переправы располагались с севера на юг города.

Латошинка – Шадрино. Паромная переправа (с баржей-паромом) от пристани Латошинка (правый берег Волги в районе нынешней Спартановки) до пристани Шадрино (левый берег) в Шадринском затоне (ныне затоплен). Здесь паром буксировал пароход «Труддисциплина». Использовалась переправа для отправки раненых, эвакуированного населения, имущества, оборудования и материалов с предприятий города. Также данная паромная переправа осуществляла переброску железнодорожных вагонов. Она действовала с июля до 24 августа 1942 г. (до захвата Латошинки противником). В октябре переправа была практически разрушена в ходе Латошинской операции. Были потоплены и суда, обеспечивавшие ее работу. 3 ноября от пристани Латошинки отправились последние бронекатера и тогда переправа окончательно перестала функционировать [1, с. 75–76].

Станция Латошинка (Причальная) – станция Паромная (железнодорожная паромная переправа). Здесь правый берег с левым (станция Паромная) соединяла переправа с двумя самоходными железнодорожными паромными («Вторая пятилетка» и «Иосиф Сталин»). Ежедневно переправа доставляла до 600 вагонов грузов и проработала с 1941 г. до 24 августа 1942 г. (до момента занятия противником станции и поселка Латошинки) [1, с. 58].

Сталинградский тракторный завод (СТЗ) – Скудры. Это была паромная переправа Сталинградского местного флота НВРП, которая ходила от пристани тракторного завода до причала Скудры. Ее обеспечивали как собственные заводские катера, так и суда Нижневолжского пароходства (катер «Комсомолец», баркас «Киров») [10, л. 9]. На пароме переправляли и раненых, и местное население, а также воинское пополнение.

Наплавной мост СТЗ – Скудры. Наплавной мост через Волгу был наведен 15–20 августа 1942 г. от Сталинградского тракторного завода через о. Денежный (Зайцевский) на левый берег в районе Скудры. С левого на правый берег поступали основные воинские грузы Юго-Восточного и Сталинградского фронтов. С правого на левый берег эвакуировались раненые. Мост возводили понтонеры 107-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона, сталинградские рабочие и речники НВРП (в том числе речные суда «Абхазец», «Ласточка», «Капитан Иванищев», «Чкалов»). 23 августа 1942 г. мост был разобран, чтобы не допустить форсирования Волги немецкими войсками, вышедшими к реке севернее тракторного завода [1, с. 58].

Завод «Баррикады» – Скудры. Паромная переправа Сталинградского местного флота соединяла завод «Баррикады» и причал Скудры и обеспечивала местное сообщение. В период

Сталинградской битвы здесь работал катер «Пятый». На переправе осуществлялась перевозка раненых и воинских грузов.

«Красный Октябрь» – Скудры (переправа № 62). Паромная переправа Сталинградского местного флота связывала завод «Красный Октябрь» на правом берегу Волги (начальный пункт) со Скудрами, располагавшимся на левом берегу реки, в Заволжье (конечный пункт). Эту переправу организовали на базе бывшей переправы № 1 («Красный Октябрь») и центральной, которая перестала действовать 27 сентября 1942 г. [6, с. 66]. На правом берегу Волги основные причалы находились в районе заводов «Баррикады» и «Красный Октябрь», на левом – в Красной Слободе и Скудрах. Обеспечивал первоначально переправу катер «Сталь». Позже стали курсировать пароходы «Дубовка», «Совхозница», «Надежный», баркасы «Абхазец», «Донбасс», «Пожарский», «Капитан Иванищев», катера «Второй», паром № 3 и несколько барж-паромов. Во время ледостава переправу обеспечивали пароходы «Колхозник», «Кузнец», «Узбек». Переправа использовалась для нужд населения, в том числе обслуживала 62-ю армию, став для нее главной, и перевозила в течение июля и августа как воинские, так и народнохозяйственные грузы, раненых и войска. Переправа 3 раза меняла пункты базирования флота, погрузки и выгрузки в связи с меняющейся боевой обстановкой и условиями плавания. С 28 сентября после прекращения работы центральной переправы основная тяжесть по обеспечению защитников Сталинграда легла на переправу № 62. В это время через Волгу были проложены дополнительные речные маршруты с тремя новыми пристанями [1, с. 120]. Одно сообщение организовали в районе Верхней Ахтубы. Другую речную коммуникацию возвели в районе Скудры. Третий маршрут создали в районе Тумак. С новых пристаней преимущественно в ночное время на кораблях Волжской военной флотилии и гражданских речных судах различные грузы доставлялись к заводу «Красный Октябрь» и пос. Спартановка. Кроме того, от завода «Баррикады» на о. Зайцевский был наведен наплавной мост на железных бочках. Функционировали также и временные мосты (пешеходные мостики), соединявшие правый берег реки с левым. В начале октября 1942 г. были сооружены 3 таких пешеходных мостика, связывавших правый берег Волги с о. Зайцевским [1, с. 143–144].

26 октября 1942 г. была организована *лодочная переправа*, подчинявшаяся штабу инженерных войск 62-й армии. Лодочная переправа осуществляла перевозки раненых, пополнения, боеприпасов и других грузов в тех случаях, когда суда не были на ходу или не обеспечивали данное сообщение. Фактически лодочная переправа помогала центральной. В этот период действовало 5 отрядов лодочных расчетов. Основной их пункт



располагался на правом берегу Волги около санитарного причала (южнее Банного оврага) [1, с. 165, 173]. На 31 октября в черте Спартановка – завод «Красный Октябрь» работало 5 лодочных переправ.

Первая Центральная переправа (Киевский взвоз – Бобыли). Первая Центральная паромная переправа Сталинградского местного флота НВРП располагалась от дебаркадера Киевского взвоза (правый берег) до дебаркадера № 104 в хуторе Бобыли (левый берег, южная окраина Красной Слободы). С июля 1942 г. переправа осуществляла крупные воинские перевозки (войск, раненых, техники). Переправу обеспечивали баркасы «Абхазец» и «Пожарский», пароход «Надежный» [1, с. 59].

Вторая Центральная переправа (Сталинградский транзитный вокзал (речной вокзал) – Красная Слобода). Вторая Центральная переправа Сталинградского местного флота НВРП связывала речной вокзал (правый берег, в 700 м от центра г. Сталинграда) и причалы в Красной Слободе на левом берегу Волги. Здесь до войны функционировала Городская переправа. Она располагалась на одной территории с пристанью Сталинградского местного флота Нижневолжского пароходства [4, с. 233–234]. В частности, переправа находилась между вторым хлебосоляным и третьим городским участками Сталинградского порта. Протяженность местной пристани Сталинград доходила до 500 м. Еще накануне войны она имела в своем составе грузовой участок, пассажирский вокзал и причал (дебаркадер). К грузовому участку были проложены грунтовые подъездные пути, а также железнодорожная линия для перевалки грузов с судов в вагоны и обратно [8, л. 37]. В июне – августе 1942 г. Городская переправа осуществляла перевозки в основном для фронта. Через нее в сутки проходило до 15,0 тыс. чел. (воины, раненые, гражданское население). Обслуживали переправу катера трамвайного типа: «Первый», «Второй», «Четвертый», «Тринадцатый», «Вторая пятилетка». Также здесь работали волжские суда: «Надежный», «Совхозник», «Кузнец», «Абхазец», «Донбасс». Поскольку в августе – сентябре переправа имела доминирующее значение, со стороны военных ее обслуживал 88-й отдельный дорожно-эксплуатационный батальон. 23 августа порт подвергся сильной бомбардировке, за период Сталинградской битвы до 90% его было разрушено [4, с. 233]. 24 августа дополнительно были созданы еще причалы центральной переправы [1, с. 80]. Один причал располагался в районе Соляного участка и обслуживался катерами «Четвертый» и «Тринадцатый», ходившими в Красную Слободу. Вторым причалом находился в районе памятника Хользунову. Курсировавшие от него катера «Вторая пятилетка» и «Лейтенант Здоровцев» ходили в Красную Слободу,

«Второй» и «Павлик Морозов» – до хутора Бобыли. Третий причал располагался в районе пристани Камлесослава на правом берегу Волги. С выходом противника к Волге в центре города 27 сентября центральная переправа перестала функционировать. После этого работа речных судов сосредоточилась на двух участках: в районе завода «Красный Октябрь» (62-я армия) и в районе Бекетовки (64-я армия). Организованная 30–31 августа (на базе центральной) переправа № 2 соединяла Красную Слободу с центральной пристанью города. Здесь проходил поток войск и тяжелой техники для 62-й, 64-й и 57-й армий.

Воинская переправа № 1 (Киевский взвоз – Бобыли). Воинская паромная переправа № 1 соединяла свайный причал у Киевского взвоза (правый берег) со свайным причалом в Бобылях на левом берегу Волги. Переправу обслуживал баркас «Лена». Ежедневно переправлялось до 1000 т грузов и до 5000 воинов. Переправа функционировала с 15 августа до 17 сентября 1942 г. [1, с. 59]. После этого немецкие войска вышли к Центральной пристани и устью р. Царицы. Дебаркадер Киевского взвоза сгорел в результате авиабомбежки.

Воинская переправа № 2 (Базарный взвоз – Бобыли). Воинская переправа № 2 соединяла причалы у Базарного взвоза (у городской водокачки) с причалами в Бобылях. Она начала функционировать с 16 августа 1942 г. и прекратила свою работу 17 сентября (с выходом противника к Центральной пристани). Здесь работали переправочные средства 160-го отдельного понтонно-мостового батальона (4 паромов парка СП-19 (тяжелый паром специального парка), катера БМК (буксирный моторный катер) и С-25 (буксирный катер) и другие, в частности «близнецы» – спаренные и счетверенные понтоны парка СП-19. С 8 по 19 августа в районе Сталинграда и Горного Балыклея «близнецы» перевезли через Волгу 18136 военнослужащих, более 43000 тонн грузов, 6812 автомашин и другое имущество [1, с. 59]. Эта переправа вновь заработала 30 августа.

Сталинградский транзитный вокзал – Тумак. Местная паромная переправа для нужд населения города от речного вокзала до Тумака (на левом берегу воложки Куропатки напротив острова Сарпинский). Переправа работала и в довоенное время, а с июля – августа 1942 г. занималась и воинскими перевозками. Тумак являлся стратегическим пунктом перевозки грузов и пассажиров. До 23 августа, пока вражеская авиация не заминировала фарватер Волги выше и ниже Сталинграда, осуществлялись постоянные рейсы на линии Саратов – Астрахань, которые позволяли эффективно подвозить необходимые грузы и эвакуировать людей, скот, технику.

Тумак – остров Большой Сарпинский (Культбаза). Паромная переправа от Тумака до острова Большой Сарпинский (район Щучьего прорана). Пристань Большого Сарпинского



находилась на северной оконечности острова на правом берегу Щучьего прорана, отделявшего остров Сарпинский от острова Голодный [12, л. 23]. Переправа стала одной из переправ 64-й армии и осуществляла перевозки в ее интересах. Здесь шел основной поток грузов, населения, войск и раненых с острова Большой Сарпинский на левый берег р. Куропатки (Старая Волга) и обратно. Обеспечивал переправу колесный пароход «Механик Власов» с паромом. За 25–28 августа 1942 г. 107-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон навел понтонный мост (длиной 580 м) через Куропатку в районе Культбазы. Через мост пошел большой поток войск, грузов, раненых и населения, поступавших на Большой Сарпинский. На 31 октября переправа находилась севернее Тумака, связываясь с ближайшей оконечностью Сарпинского наплавным мостом. За октябрь на левый берег в районе Красноармейск – Тумак было перевезено около 23,0 тыс. человек [3, с. 212]. На 16 ноября Тумак не был напрямую связан с Большим Сарпинским, но оставался важным центром грузопассажирских перевозок, связанным с Сарептой, Бекетовкой и Сталгрэс. В это время действовал также свайный мост от левого берега воложки Куропатки до Куропаткинского острова, а от него к острову Большой Сарпинский. К 30 ноября перевозки осуществлялись от Тумака и Щучьего прорана до Главной дамбы и Красноармейска, а также существовало несколько понтонных мостов через Куропаткинский остров и ниже. Концом работы переправы можно считать 28 декабря 1942 г., когда, перевозив мины из Тумака в Красноармейск, посередине реки напротив Татьянки вмерз в лед пароход «Механик Власов» [1, с. 200, 221, 228].

Бекетовка – остров Большой Сарпинский. Паромная переправа местного флота от Бекетовки (правый берег Волги, недалеко от водонапорной башни) до острова Большой Сарпинский (левый берег, в конце Бекетовского переката). Переправа существовала еще до войны и обеспечивала нужды местного населения. Переправа № 3 (Бекетовская), объединяла ранее существовавшие две переправы: Бекетовка – остров Большой Сарпинский и Бекетовка – Тумак. Здесь работал небольшой баркас «Чайка», который водил на буксире спаренные дощаники с помостом. С конца июля 1942 г. переправа начала использоваться для воинских перевозок 64-й армии и была усилена более мощными судами. На переправе стали работать суда «Генерал Панфилов», «Комсомолец» и другие, которые осуществляли перевозки в интересах 64-й и 57-й армий [1, с. 97].

Сталгрэс – остров Большой Сарпинский. Воинская паромная переправа от Сталинградской электростанции до острова Большой Сарпинский. Переправа начала действовать с августа 1942 г. и осуществляла перевозки воинских грузов, войск и раненых 64-й армии. Здесь

работали переправочные средства инженерных войск легкие парки НЛП (новый легковой парк – 6-весельная лодка на 24–30 чел.), буксируемые катерами БМК и С-25 [1, с. 61]. Переправа функционировала примерно до 16 ноября 1942 г.

Красноармейский затон – остров Большой Сарпинский. Паромная переправа от Красноармейского затона до острова Большой Сарпинский осуществляла перевозки для 57-й армии. Со стороны Красноармейского района переправа была на другом конце от выхода из затона, который представлял собой узкий участок воды между двумя грядами земли, что осложняло перевозку пассажиров и грузов. Переправа была организована в августе 1942 г. и обеспечивалась речными судами Сталинградского местного флота [1, с. 61].

В период подготовки контрнаступления важную роль сыграли переправы, расположенные южнее г. Сталинграда вниз по течению Волги (*Татьянка, Каменный Яр, Светлый Яр, Райгород*). Так, 64-ю армию обслуживала переправа в районе с. Татьяна. Здесь работали речные суда «Варлен», «Механик Власов», «Пугачев», «Спартак», «Фронтвик», «Эрик», «Дочь Виноградова», баркас № 2. В с. Каменный Яр на переправе работали «Сократ», «Дзержинский», «Гурьев», «На вахте», «Реконструкция», «Варяг», «Орджоникидзе», баркас № 31. Переправа в с. Светлый Яр (около 40 км южнее Сталинграда) обеспечивала 57-ю армию. Здесь курсировали пароходы «Краснофлотец», «Громобой», «Самара», «Спартаквей», «Кочегар Гетман».

Итак, после 23 августа 1942 г. количество и местоположение переправ в черте г. Сталинграда постоянно менялось. Наибольшее количество переправ в период Сталинградского сражения – 18, до начала битвы – 9. Наряду с имевшимися переправами действовало большое количество самостоятельных (на весельных лодках и деревянных плотках). В навигацию 1942 г. на волжских переправах рейдовый Сталинградский флот Нижневолжского пароходства работал совместно с Волжской военной флотилией (ВВФ). Из-за того, что понтонные переправы не смогли обеспечить подачу подкреплений, необходимых фронту, а также сбоев в эвакуации раненых и гражданского населения, на помощь речным судам пришла ВВФ. Флотилия была создана 27 октября 1941 г. для охраны волжского пути и состояла из двух бригад кораблей и отдельной бригады траления [13, с. 56]. Первая бригада подчинялась 57-й армии, вторая – 64-й армии, бригада траления – 62-й армии. ВВФ обеспечивала переправы через Волгу в черте города и в полосе 64-й и 57-й армий.

Таким образом, с 23 августа 1942 г. транзитное судоходство по Волге в районе поселков Ерзовка и Рынок приостановилось. Противник вышел на правый берег реки. В сложившейся



обстановке переправы стали единственной артерией, снабжавшей фронт и обеспечивавшей эвакуацию. За время оборонительного периода Сталинградской битвы удалось эвакуировать через Волгу свыше 330 тыс. чел., при этом на долю речных судов Нижневолжского пароходства пришлось 84% [3, с. 219]. За навигацию 1942 г. на участке Астрахань – Камышин на волжских переправах было переброшено свыше 330,0 тыс. крупного и более 1200,0 тыс. мелкого скота, 6700 повозок и около 1000 тракторов [9, л. 18 об.]. Сталинградские переправы доказали свое исключительное значение в боевых условиях военного времени.

Список литературы

1. Плехов И. М., Хватов С. П., Захаров Г. И. В огне Сталинградских переправ. Волгоград : Комитет по печати, 1996. 288 с.
2. Красавин В. С., Бородин А. М., Логинов И. М. Подвиг Сталинграда. Волгоград : Нижне-Волжское издательство, 1975. 373 с.
3. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне / под ред. М. Н. Чеботарева. М. : Воениздат, 1981. 328 с.
4. Гоманенко О. А. К вопросу о пострадавших объектах хозяйства Сталинградского участка Нижневолжского речного пароходства в ходе Великой Отечественной войны // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4. История. Регионоведение. Международные отношения. 2021. Т. 26, № 1. С. 229–237.
5. Гоманенко О. А. Накануне битвы за Сталинград : первая половина навигации 1942 года на Волге // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : История. Международные отношения. 2019. Т. 19, вып. 3. С. 396–400. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2019-19-3-396-400>
6. Гоманенко О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. Saarbrücken : Lambert Academic Publishing, 2011. 256 с.
7. Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны : Документы и материалы / под ред. М. М. Загоруйко. Волгоград : Издатель, 2003. 920 с.
8. Государственный архив Волгоградской области (далее – ГАВО). Ф. 557 (Волгоградский речной порт). Оп. 19. Д. 1.
9. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9469 (Министерство речного флота). Оп. 6. Д. 26.
10. Архив Управления ФСБ РФ по Волгоградской области. Ф. 2 (без названия фондообразователя). Оп. 486. № 1. Т. 1.
11. Архив Волгоградского речного порта. Фонд Н. А. Кучкина. Оп. 2001.
12. ГАВО. Ф. 2631 (Первый, второй, пятый, седьмой волжские отряды судоподъемных и аварийно-спасательных работ Волго-Донско-Кубанского Управления главного военно-речного управления МРФ РСФСР). Оп. 2. Д. 4.
13. Локтионов И. И. Волжская флотилия в Великой Отечественной войне. М. : Воениздат, 1974. 182 с.

Поступила в редакцию 31.01.2022; одобрена после рецензирования 03.02.2022; принята к публикации 12.04.2022
The article was submitted 31.01.2022; approved after reviewing 03.02.2022; accepted for publication 12.04.2022