

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ / NATIONAL HISTORY

DOI: <https://doi.org/10.23670/IRJ.2024.142.50>

ЗАВЕРШЕНИЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ НА НИЖНЕЙ ВОЛГЕ И СЕВЕРНОМ КАСПИИ

Научная статья

Белявцев С.В.^{1,*}

¹ ORCID : 0009-0004-2315-195X;

¹ Астраханский государственный университет, Астрахань, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (nauka.aonb[at]mail.ru)

Аннотация

В современных условиях нестабильности международной обстановки представляется актуальным исследование исторического опыта работы транспортной системы и водного транспорта в частности в годы Второй мировой войны. В военное время водные коммуникации приобрели важное военно-экономическое значение. Транспортный флот сыграл одну из ключевых ролей в ходе войны, обеспечивая доставку военных грузов и личного состава на фронт, а также эвакуацию раненых и гражданского населения из зоны военных действий в условиях авиационных налетов противника и минной опасности. Работа морских и речных пароходств позволила обеспечить экономику страны топливом и сырьем, городское население продовольствием.

В статье рассматривается проблема организации транспортировки нефти и нефтепродуктов по Каспийско-Волжскому транспортному коридору на завершающем этапе Второй мировой войны. В исследуемый период он являлся основным способом доставки грузов из каспийских портов в волжские промышленные центры. Анализируется деятельность Каспийского рейдового государственного нефтеналивного пароходства «Рейдтанкер» и Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер» по перевозке нефтегрузов в акватории Северного Каспия и Нижней Волги. Главное внимание уделяется факторам, оказавшим как положительное, так и отрицательное влияние на навигацию в 1945 г. В статье показана роль социалистического соревнования по обеспечению стабильной работы нефтяного транзита.

Ключевые слова: пароходство, нефть, война, навигация, баржа, буксир, судоремонт, социалистическое соревнование, Астраханский морской рейд.

THE END OF THE SECOND WORLD WAR IN THE LOWER VOLGA AND NORTH CASPIAN

Research article

Belyavtsev S.V.^{1,*}

¹ ORCID : 0009-0004-2315-195X;

¹ Astrakhan Regional Scientific Library, Astrakhan, Russian Federation

* Corresponding author (nauka.aonb[at]mail.ru)

Abstract

In modern conditions of instability of the international situation, it seems relevant to study the historical experience of the transport system and water transport, in particular during the Second World War. In wartime, water communications acquired an important military and economic significance. The transport fleet played one of the key roles in the course of the war, providing delivery of military cargoes and personnel to the front, as well as evacuation of the wounded and civilian population from the war zone in the conditions of enemy air raids and mine danger. The work of sea and river steamship lines made it possible to supply the country's economy with fuel and raw materials and the urban population with food.

The article examines the problem of organizing the transportation of oil and oil products along the Caspian-Volga transport corridor at the final stage of the Second World War. During the studied period, it was the main way of cargo delivery from the Caspian ports to the Volga industrial centres. The work analyses the activities of the Caspian raid state oil tanker steamship company "Reidtanker" and the Volga oil tanker steamship company "Volgotanker" for the transportation of oil cargoes in the waters of the Northern Caspian Sea and the Lower Volga. The main focus is on the factors that had both positive and negative impact on the navigation in 1945. The article shows the role of socialist competition to ensure stable operation of oil transit.

Keywords: steamship line, oil, war, navigation, barge, tugboat, ship repair, socialist competition, Astrakhan sea raid.

Введение

В 1930-е гг. Каспийское море стало одной из главных логистических цепочек перевозки сырой нефти и нефтепродуктов из Баку и Махачкалы в промышленные центры европейской части СССР. Танкерами Каспийского государственного наливного пароходства «Касптанкер» нефтепродукты доставлялись на Астраханский морской рейд, где их перекачивали на баржи Каспийского рейдового государственного нефтеналивного пароходства «Рейдтанкер». По Волго-Каспийскому каналу они доставлялись в Астраханский порт, где их сливали в речные нефтеналивные баржи Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер» для доставки в порты Волги и Камы.

Особенности гидрологического режима акватории Северного Каспия и Нижней Волги оказывали существенное влияние на судоходство. Ввиду мелководности Северного Каспия и дельты Волги приходилось использовать малотоннажными суда и с небольшой осадкой. Штормовые ветры в весенний и осенне-зимний периоды вызывали волнения моря с высотой волн до 4-5 м, в Волго-Каспийском канале сгонно-нагонные колебания уровня воды до 1,5 м.

Сильное речное течение ежегодно намывало мели в дельте Волги. Все эти факторы негативно сказывались на навигационной деятельности пароходств [16, С. 75].

Для исследования особенностей проведения навигации в 1945 г. пароходствами «Рейдтанкер» и «Волготанкер» были использованы ранее не опубликованные материалы фондов Астраханского государственного архива, впервые вводимые в научный оборот.

Исследование базируется на принципах историзма и объективности с применением как общенаучных, так и специальных исторических методов. При написании статьи использовались сравнительно-исторический, статистический, хронологический методы.

Основная часть

Цели подготовки пароходств «Рейдтанкер» и «Волготанкер» к навигации 1945 г. были определены постановлением ГКО от 28 октября 1944 г., которое требовало максимально использовать для перевозок все плавучие средства. Главная задача пароходств заключалась в том, чтобы осуществить перевозки нефти в значительно повышенном объеме [17, С. 204].

В январе 1945 г. начальник пароходства «Волготанкер» Н.С. Ромащенко в статье «Боевые задачи речников «Волготанкера»» в газете «За советскую нефть» отмечал, что в предстоящую навигацию перед пароходством стоят огромные задачи по перевозке значительно большего объема оборонных и народно-хозяйственных грузов чем в 1944 г. В навигацию 1945 г. пароходство должно было обеспечивать высокое качество и соблюдать установленные сроки ремонта флота; привести в исправность нефтеперекачечные станции (повысить их техническое состояние, усилить техническую оснащенность береговых баз, привести в соответствие с мощностью грузопотока береговые коммуникации); улучшить организацию службы движения (организовать четкую работу движения судов, соблюдать графики, нормы погрузок забора топлива) [8, С. 1].

На навигацию 1945 г. пароходству «Волготанкер» был установлен план по вывозу нефтегрузов в 5400 тыс. тонн [6, Л. 9], пароходство «Рейдтанкер» должно было доставить 6000 тыс. тонн нефтепродуктов. Однако, в течение всей навигации «Рейдтанкеру» отдельно на каждый месяц Госпланом устанавливались задания по нефтеперевозкам, которые за год составили на 1183 тыс. тонн меньше, чем было предусмотрено в годовом плане [2, Л. 7]. Выполнение поставленных задач осложнялось тем, что за годы войны в значительной мере резервы флота были уже исчерпаны.

Навигация проходила в сложных условиях. Река Волга в районе Астрахани очистилась от льда только 28 марта 1945 г. Отправка первых караванов из Астрахани на Морской рейд, для приема нефти была произведена утром 30 марта, в составе 4 буксиров с 5 баржами и дебаркадером «Донбасс», на котором находился оперативная штаб рейда. Открытие навигации наступило позднее чем в 1944 г. на 24 дня [3, Л. 38].

На Нижней Волге навигация началась 10 апреля. Из Астрахани в Сталинград отправились буксиры «Валерий Чкалов» с баржей «Сыр-Дарья», «Самокритика» с баржей «Самарка», «Пархоменко» с баржей «Тарханка» и танкер «Литвин» [12, С. 1].

Из-за несвоевременного окончания зимнего судоремонта флот пароходств «Рейдтанкер» и «Волготанкер» оказался не в полной мере подготовлен к навигации.

Несмотря на позднее открытие навигации, сроки выхода из зимнего ремонта, по большинству буксирных судов «Рейдтанкера», находившихся на ремонте в заводе им. Х годовщины Октябрьской революции, были не выполнены. На 1 мая вступило в эксплуатацию только 77,5% от общего количества буксиров. Мощные теплоходы «Колхозник», «Урицкий», пароход «Ткач Петр Алексеев», а также находившийся в Баку теплоход «Дзержинский», - оставались в зимнем ремонте. Нехватка буксиров не позволило пароходству взять надлежащие темпы работы с первых дней навигации [2, Л. 7].

Суда «Волготанкера» в зиму 1944/1945 гг. в большинстве своем зимовал не в пунктах, предусмотренных по плану, а там, где застал их ледостав [9, С. 2]. Это негативно отразилось на организации своевременного и качественного судоремонта и привело к задержке своевременного выпуска флота в навигацию 1945 г. 4 апреля 1945 г. газета пароходства «За советскую нефть» писала о том, что судоремонтные заводы им. В.И. Ленина и им. III Интернационала задерживают в ремонте буксиры «Степан Разин», «Валерий Чкалов», «Маршал Жуков», «Орел», «Механик Семиглазов», «Юрист» и другие [10, С. 1]. На 10 апреля пароходством «Волготанкер» было введено в эксплуатацию буксиров общей мощностью 3,8 тыс. л.с., вместо 47,2 тыс. л.с., т. е. всего 8% от плана; барж общей грузоподъемностью 189,5 тыс. тонн вместо 918,9 тысяч тонн, т.е. 20,3%. На 1 мая в эксплуатацию было введено только 71,5% мощностей буксирного флота и 65,7% барж.

«Волготанкер» не сумел к началу навигации подготовить нефтеперекачечные станции. 4 апреля на Астраханском участке пароходства работала только одна нефтестанция. В первой же декаде мая 8 нефтеперекачечных станций простояли на ремонте 51% рабочего времени. Из-за неисправности нефтеперекачечных станций нефтеналивные баржи «Рейдтанкер» простояли в ожидании разгрузки в апреле и мае 309 тыс. тонна-суток, что исключило возможность дополнительного завоза в Астрахань 70 тыс. тонн нефтегрузов [6, Л. 16 об].

Кроме того, на выполнение плана перевозок нефтепродуктов отразился шторм на Каспии, продолжавшийся с 28 по 30 апреля, который парализовал работу Морского рейда и послужил причиной скопления на рейде свыше 90 тыс. тонн нефтегрузов [2, Л. 7].

Указанные выше факторы привели к тому, что в апреле-мае 1945 г. план перевозок нефти и нефтепродуктов был выполнен только на 78% [6, Л. 16].

Обеспокоенный сложившейся ситуацией Астраханский обком ВКП(б) на заседании 13 апреля обсудил вопрос «О развертывании нефтеперевозок». Обсуждение показало, что навигация в Северном Каспии и на Нижней Волге проходила недостаточно организовано. По инициативе обкома партии моряки «Рейдтанкера» и речники Волги заключили между собой договор социалистического соревнования [17, С. 205]. Выполнение принятых обязательств положительно сказалось на дальнейшем ходе навигации.

В навигацию 1945 г. широко развернулось социалистическое соревнование между коллективами судов и береговых хозяйств. Так, по инициативе команды парохода «Самокритика» между судовыми коллективами пароходства «Волготанкер» развернулось социалистическое соревнование за досрочное перевыполнение плана нефтеперевозок [11, С. 1]. На заводе им. X годовщины Октябрьской революции в 1945 г. 56,1% рабочих являлись участникам стахановского движения [4, Л. 220]. Трудовой коллектив завода им. И.В. Сталина по итогам работы за апрель 1945 г. стал победителем социалистического соревнования и заводу было вручено переходящее Красное знамя Астраханского обкома ВКП(б) и облисполкома [5, Л. 84].

Решениями ВЦСПС и Народного комиссариата морского флота СССР передовикам соцсоревнования присуждались переходящие вымпелы НКМФ с вручением денежных премий.

В пароходстве «Рейдтанкер» в навигацию 1945 г. трижды были отмечены лучшими экипажи буксиров «Памяти тов. Войкова», «Капитан Краснов», «Профинтерн», дважды экипаж парохода «Фридрих Энгельс», по одному разу экипажи буксиров «Дзержинский», «Металлист», «Кузьмичев», «Уральск», «Красноармеец», барж «Шубаны», «Кала», № 15, 85, 97 [3, Л. 63].

На судах и предприятиях «Рейдтанкера» и «Волготанкера» развернулось движение комсомольско-молодежных бригад, зародившиеся еще осенью 1941 г. по инициативе бригада М.Ф. Попова Уралмашзавода, взявшей обязательство ежедневно выполнять по 3-4 нормы [1, С. 108]. Так, на заводе им. В.И. Ленина находящегося в системе Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер» в 1945 г. работали 22 комсомольско-молодежные бригады (106 человек) [7, Л. 146]. Между бригадами было организовано соцсоревнование. на получение звания «фронтальная бригада», которое присуждалось лишь той бригаде, члены которой выполняли норму не менее, чем на 100–200% [13, С. 294].

Управлениями «Волготанкера» и «Рейдтанкера» было организовано социалистическое соревнование по профессиям на судах и в подразделениях хозяйств пароходств за звания: «Лучший капитан», «Лучший помощник капитана», «Лучший лоцман, рулевой, штурвалный», «Лучший матрос», «Лучший механик» [14, С. 1].

Большое внимание уделялось повышению уровня диспетчерского руководства. Началось строительство магистральной высокочастотной линии Москва-Астрахань. В Астраханском порту началось внедрение рейдовых радиотелефонных средств [15, С. 277].

Летние месяцы 1945 г. явились наиболее благоприятным периодом навигации, пароходства перевыполняли план нефтеперевозок. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования пароходству «Рейдтанкер» в сентябре было присуждено Переходящее Красное знамя НКМФ и денежная премия.

В октябре-ноябре навигационные условия плавания на участке Астрахань-Морской рейд резко ухудшились. Наибольшее количество штормовых дней имело место в октябре. Начиная с 25 октября на Волге и в Волго-Каспийском канале стали наблюдаться почти ежедневные туманы, прекращавшие ночное движение судов на 10-12 часов. Поэтому за октябрь-ноябрь план перевозок был выполнен на 80,7% [3, Л. 40].

В итоге в навигацию 1945 г. «Рейдтанкером» было перевезено 4357,8 тыс. тонн нефти и нефтепродуктов (выполнение плана составило 72,6%), «Волготанкером» – 4158 тыс. тонн (77%) [6, Л. 9].

Не выполнение плановых обязательств пароходствами объяснялось низким качеством судоремонта. Только простои судов «Волготанкера» на повторном ремонте составили за навигацию составили 51,4 тыс. сило-суток, что соответствовало простою двух пароходов мощностью 850 л.с. каждый в течение месяца. В течение всей навигации для перевозки грузов первого разряда, пароходству недоставало барж т.к. они не были своевременно зачищены. На зачистку барж под светлые нефтепродукты было затрачено 716,0 тыс. тонн-суток, что соответствовало простою четырех барк грузоподъемностью 6 тыс. тонн каждая в течение месяца [6, Л. 16 об-17].

Негативное влияние на выполнения плановых обязательств пароходств оказывала повышенная аварийность флота. В навигацию 1945 г. судами пароходства «Волготанкер» было допущено 187 случаев аварий, «Рейдтанкера» - 66 случаев. Анализ аварийные случаи показал, что основными причинами аварий являлись нарушение правил судовождения (58 аварий у «Волготанкера», 21 авария у «Рейдтанкера») и нарушения трудовой дисциплины и правил технической эксплуатации (26 аварий у «Волготанкера», 12 аварий у «Рейдтанкера»). Вследствие аварий флот пароходства «Волготанкер» простоял на ремонте: буксиры – 112,5 тыс. сило-суток, баржи – 707,9 тыс. тоннажа – суток [6, Л. 17], [3, Л. 48]. Непроизводительные простои флота «Рейдтанкера» на аварийном ремонте составили при этом 5886 часов. Убытки от аварийности составили 678,3 тыс. руб. [2, Л. 13-14].

Еще одной проблемой являлась постоянные нарушения графика движения судов. Согласованные сроки выхода танкеров пароходства «Касптанкер» менялись по несколько раз. Такое положение привело к большим простоям рейдового тоннажа. 32% от транспортного времени было затрачено рейдовыми баржами «Рейдтанкера» только на ожидание морских танкеров. Простои судов на Астраханском морском рейде приводили к срыву графиков нефтеперевозок. Из 374 нефтекараванов, отправленных из Астрахани, только 195 отправлены по графику, а из числа отправленных по графику только 59 караванов прибыло в пункты назначения в срок, остальные прибыли с опозданием [2, Л. 8], [6, Л. 17].

Заключение

В 1945 г. судоходство на Северном Каспии и Нижней Волге стало безопасным – перекрутились авианалеты, фарватер в основном был расчищен от мин. В целом флот пароходств «Рейдтанкер» и «Волготанкер» справился с навигационными заданиями 1945 г. Однако понесенный пароходствами за время войны большой материальный урон и накопившиеся проблемы не позволили им выполнить план по нефтеперевозкам. Недовыполнение плановых заданий было вызвано уменьшением количества буксиров и барж, используемых во время навигации; их плохим техническим состоянием; низким качеством судоремонта, частыми простоями флота и его высокой аварийностью.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование. Но рецензент или автор статьи предпочли не публиковать рецензию к этой статье в открытом доступе. Рецензия может быть предоставлена компетентным органам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are peer-reviewed. But the reviewer or the author of the article chose not to publish a review of this article in the public domain. The review can be provided to the competent authorities upon request.

Список литературы / References

1. Войтович В.Ю. Роль социалистического соревнования в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) (на материалах Удмуртии) / В.Ю. Войтович // Научное обозрение. — 2017. — 3. — с. 105-111.
2. Государственный архив Архангельской области. — Ф.Р-1069. — Оп. 10. — Д. 149.
3. Государственный архив Архангельской области. — Ф.Р-1069. — Оп. 10. — Д. 151.
4. Государственный архив Архангельской области. — Ф.Р-1069. — Оп. 10. — Д. 152.
5. Государственный архив Архангельской области. — Ф.Р-2233. — Оп. 2. — Д. 13.
6. Государственный архив Архангельской области. — Ф.Р-3028. — Оп. 1. — Д. 63.
7. Государственный архив Архангельской области. — Ф.Р-3860. — Оп. 1. — Д. 11.
8. За советскую нефть. — 1945. — 12 апреля. — С. 1.
9. За советскую нефть. — 1945. — 1 января. — С. 1.
10. За советскую нефть. — 1945. — 10 апреля. — С. 1.
11. За советскую нефть. — 1945. — 4 апреля. — С. 1.
12. За советскую нефть. — 1945. — 6 января. — С. 2.
13. Македонская В.А. Государственное внеэкономическое принуждение как способ развития промышленного производства в годы Великой Отечественной войны / В.А. Македонская, Т.Д. Швец // Вестник Томского государственного университета. — 2012. — 3 (107). — с. 293-298.
14. Морской рейд. — 1945. — 16 мая. — С. 1.
15. Чеботарев М.Н. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне / М.Н. Чеботарев, А.Н. Абоймов, М.Д. Амузин и др. — Москва: Воениздат, 1981. — 328 с.
16. Тимофеева Е.Г. Проблемы организации транспортировки нефтепродуктов в Северном Каспии пароходством «Рейдтанкер» в конце 1930-х – начале 1940-х гг. / Е.Г. Тимофеева, С.В. Белявцев // Каспийский регион: политика, экономика, культура. — 2023. — 3 (76). — с. 75-81.
17. Эдлинский С.Ф. Каспийский транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг / С.Ф. Эдлинский. — Москва: Морской транспорт, 1963. — 227 с.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Vojtovich V.Ju. Rol' sotsialisticheskogo sorevnovaniya v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941-1945) (na materialah Udmurtii) [The role of socialist competition during the Great Patriotic War (1941-1945) (based on materials from Udmurtia)] / V.Ju. Vojtovich // Scientific Review. — 2017. — 3. — p. 105-111. [in Russian]
2. Gosudarstvennyj arhiv Arhangel'skoj oblasti [The State Archive of the Arkhangelsk region]. — F.R-1069. — Op. 10. — D. 149. [in Russian]
3. Gosudarstvennyj arhiv Arhangel'skoj oblasti [The State Archive of the Arkhangelsk region]. — F.R-1069. — Op. 10. — D. 151. [in Russian]
4. Gosudarstvennyj arhiv Arhangel'skoj oblasti [The State Archive of the Arkhangelsk region]. — F.R-1069. — Op. 10. — D. 152. [in Russian]
5. Gosudarstvennyj arhiv Arhangel'skoj oblasti [The State Archive of the Arkhangelsk region]. — F.R-2233. — Op. 2. — D. 13. [in Russian]
6. Gosudarstvennyj arhiv Arhangel'skoj oblasti [The State Archive of the Arkhangelsk region]. — F.R-3028. — Op. 1. — D. 63. [in Russian]
7. Gosudarstvennyj arhiv Arhangel'skoj oblasti [The State Archive of the Arkhangelsk region]. — F.R-3860. — Op. 1. — D. 11. [in Russian]
8. Za sovetskuyu neft' [For Soviet oil]. — 1945. — April 12. — P. 1. [in Russian]
9. Za sovetskuyu neft' [For Soviet oil]. — 1945. — January 1. — P. 1. [in Russian]
10. Za sovetskuyu neft' [For Soviet oil]. — 1945. — April 10. — P. 1. [in Russian]
11. Za sovetskuyu neft' [For Soviet oil]. — 1945. — April 4. — P. 1. [in Russian]
12. Za sovetskuyu neft' [For Soviet oil]. — 1945. — January 6. — P. 2 [in Russian]
13. Makedonskaja V.A. Gosudarstvennoe vneekonomicheskoe prinuzhdenie kak sposob razvitiya promyshlennogo proizvodstva v gody Velikoj Otechestvennoj vojny [State non-economic coercion as a way to develop industrial production during the Great Patriotic War] / V.A. Makedonskaja, T.D. Shvets // Bulletin of Tomsk State University. — 2012. — 3 (107). — p. 293-298. [in Russian]
14. Morskoy rejid [Sea raid]. — 1945. — May 16. — P. 1. [in Russian]
15. Chebotarev M.N. Sovetskij rechnoj transport v Velikoj Otechestvennoj vojne [Soviet river transport in the Great Patriotic War] / M.N. Chebotarev, A.N. Abojmov, M.D. Amusin et al. — Moscow: Voениzdat, 1981. — 328 p. [in Russian]
16. Timofeeva E.G. Problemy organizatsii transportirovki nefteproduktov v Severnom Kaspii parohodstvom «Rejdtanker» v kontse 1930-h – nachale 1940-h gg. [Problems of organizing the transportation of petroleum products in the

Northern Caspian Sea by the Reidtanker shipping company in the late 1930s - early 1940s] / E.G. Timofeeva, S.V. Beljartsev // Caspian region: politics, economics, culture. — 2023. — 3 (76). — p. 75-81. [in Russian]

17. Edlinskij S.F. Kaspijskij transportnyj flot v Velikoj Otechestvennoj vojne Sovetskogo Sojuza 1941-1945 gg [Problems of organizing the transportation of petroleum products in the Northern Caspian Sea by the Reidtanker shipping company in the late 1930s - early 1940s] / S.F. Edlinskij. — Moskva: Morskoj transport, 1963. — 227 p. [in Russian]