



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.1.16>

UDC 94(470.4)«1930»:656.611.2  
LBC 63.2(235.4)614-2

Submitted: 18.09.2024  
Accepted: 20.11.2024

## PASSENGER SERVICE IN THE VOLGA RIVER FLEET IN 1930s

Olesya A. Gomanenko

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

**Abstract. Introduction.** The article is about passenger service in the Volga water transport in the pre-war period. In 1943 the Upper, Middle, and Lower Volga steamship lines were organized. At that time measures were taken to attract traffic, including passenger transportation, by the river. *Methods and materials.* The study is based on the objectivity principles and applies general scientific as well as specific historical methods. The paper is mainly based on unpublished materials from the federal and regional archives of the Russian Federation. *Analysis.* In the second half of the 1930s, the material base of the river fleet (the Volga included) was modernized. The technical equipment strengthening made it possible to increase cargo and passenger traffic. The goal of the study is to establish the passenger service in the Volga Steamship Lines. The specific measures of material and domestic passenger service are considered in detail. *Results.* During the second half of the 1930s, active efforts were made to increase passenger traffic. The reconstruction of the USSR river fleet was limited. It depended on insufficient funding, as well as shortcomings in planning and general organizational activities. For those reasons, Volga water transport could not fully meet the needs of passenger service. Despite this, steamship lines tried to find opportunities to attract passengers by the river route.

**Key words:** river transport, Volga, passenger service, reconstruction, traffic.

**Citation.** Gomanenko O.A. Passenger Service in the Volga River Fleet in 1930s. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2025, vol. 30, no. 1, pp. 189-198. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.1.16>

УДК 94(470.4)«1930»:656.611.2  
ББК 63.2(235.4)614-2

Дата поступления статьи: 18.09.2024  
Дата принятия статьи: 20.11.2024

## ПАССАЖИРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НА ВОЛЖСКОМ РЕЧНОМ ФЛОТЕ В 1930-е ГОДЫ

Олеся Александровна Гоманенко

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федерация

**Аннотация. Введение.** В работе рассматривается пассажирское обслуживание на волжском водном транспорте в предвоенный период. В 1934 г. на Волге были образованы Верхневолжское, Средневолжское, Нижневолжское пароходства. В это время проводились мероприятия по привлечению перевозок, в том числе пассажирских, на речной путь следования. *Методы и материалы.* Статья базируется на принципах объективности и историзма. В работе применяются общенаучные и специальные исторические методы исследования. В статье используются преимущественно неопубликованные материалы из федерального и региональных архивов РФ. *Анализ.* Во второй половине 1930-х гг. проводилась модернизация материальной основы речного флота, в том числе волжского. Укрепление технической оснащённости давало возможность наращивать грузовые и пассажирские перевозки. Целью исследования является выяснение уровня пассажирского обслуживания на волжских речных пароходствах. В статье рассматриваются конкретные меры по материально-бытовому обслуживанию пассажиров. *Результаты.* На протяжении второй половины 1930-х гг. активно велись действия по увеличению пассажирского сообщения. Проводившаяся в это время реконструкция речного флота СССР имела ограниченный характер, связанный преимущественно с недостаточным финансированием, а также изъянами в планировании и общей организационной деятельности. По этим

причинам волжский водный транспорт не мог в полной мере удовлетворить потребности пассажиров в должном обслуживании. Несмотря на это, управления пароходств пытались изыскивать возможности по привлечению пассажиров на речной путь.

**Ключевые слова:** речной транспорт, Волга, пассажирское обслуживание, реконструкция, перевозки.

**Цитирование.** Гоманенко О. А. Пассажирское обслуживание на волжском речном флоте в 1930-е годы // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2025. – Т. 30, № 1. – С. 189–198. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.1.16>

**Введение.** В 1934 г. на Волге были организованы Верхневолжское (ВВРП), Средневолжское (СВРП) и Нижневолжское (НВРП) речные пароходства, входившие в Волжско-Камское управление речного транспорта (ВКЦУРТ). В это время проводилась модернизация устаревшей материально-технической базы водного транспорта СССР, существенно отстававшего от железнодорожного. Однако инвестиции в развитие речного флота были ограниченными. Недостаточность капиталовложений не позволяла существенно наращивать перевозки. Из-за недофинансирования поргово-пристанского хозяйства сохранялся разрыв между его пропускной способностью и провозной способностью флота, что сказывалось и на пассажироперевозках [26, с. 159]. Волжские пароходства, выполнявшие треть перевозок по стране, испытывали серьезные трудности в качественном обслуживании пассажиров. Для привлечения на речной путь и повышения объемов перевозок необходимо было решить и другие задачи по улучшению водной инфраструктуры, планирования, организации движения флота по расписанию, непосредственного обслуживания потребителей на берегу и на протяжении всего пути следования. Цель исследования – выяснить уровень пассажирского обслуживания в пароходствах Верхней, Средней и Нижней Волги в предвоенный период.

**Методы и материалы.** Работа базируется на принципах объективности и историзма. Для подготовки статьи использовались общенаучные и специальные исторические методы исследования. Историко-генетический метод позволил проследить изменения в обслуживании пассажиров как с момента образования волжских пароходств, так и на последующих этапах. Использование историко-сравнительного метода помогло сопоставить результаты проделанной работы в разные годы. С помощью историко-системного мето-

да удалось рассмотреть развитие пассажирообслуживания во всей транспортной сети как поволжских регионов, так и в целом страны. Основные источники – делопроизводственные документы из фондов Российского государственного архива экономики, Центрального архива Нижегородской области, Центрального государственного архива Самарской области, Государственного архива Волгоградской области, где отразилось положение с обслуживанием пассажиров на Волге изучаемого периода. В историографии исследуемый вопрос фактически не освещен. В научной литературе в обобщенном виде рассматривалась работа речного флота СССР во второй половине 1930-х годов. В частности, показана деятельность водного транспорта в сравнении с железнодорожным сообщением, а также в контексте развития пассажироперевозок и капитального строительства на Верхней, Средней и Нижней Волге [1; 10; 11; 12; 26].

**Анализ.** Образованные в 1934 г. Верхневолжское, Средневолжское и Нижневолжское пароходства не полностью справились со своими заданиями текущей навигации. Так, ВВРП, не имевшее утвержденного годового плана, выполнило задание по отправке пассажиров на 80 % [16, л. 8; 17, л. 1–2]. В своей деятельности Верхневолжскому пароходству приходилось руководствоваться квартальными планами. На ситуацию повлиял и снизившийся почти в два раза пробег в транзитном сообщении. Это произошло из-за уменьшения переброски рабочих в связи с окончанием строительства ряда крупных промышленных объектов. Помимо того, понизились нормы вместимости пассажирских судов. С навигации 1934 г. запрещалась перегрузка судов палубными пассажирами на небольших дистанциях. Ранее перегруз доходил до 50 %. Несоблюдение расписания, поломки и, соответственно, внеплановый ремонт также повлияли на плановые показатели. Одна из главных

проблем заключалась в недостатке пассажирских мощностей. Остро не хватало новых катеров и пароходов.

Сложилась ситуация, когда велся учет только платных пассажиров. При этом многие имели право на бесплатный проезд, но этот показатель не учитывался в общей отправке пассажиров. Верхневолжское пароходство разработало и представило в ВКЦУРТ проект организации учета таких перевозок на 1935 год. Например, за 1934 г. на основе количества выданных бесплатных билетов флотом ВВРП было совершено свыше 28 млн пассажиро-километров. Остро стоял вопрос о качественном обслуживании пассажиров, в том числе даже на главных волжских пристанях. Горьковский порт являлся одной из крупнейших пристаней не только на Верхней Волге. В связи с реорганизацией учета перевозок пассажиров средства на их обслуживание к началу навигации 1934 г. так и не были выделены [13]. Такая ситуация являлась общей проблемой для всех волжских пароходств.

Фактически всю вторую половину 1930-х гг. шло строительство главной пристани Верхней Волги – Горький. Крупнейшей пристанью на Средней Волге являлся Куйбышевский порт, возведение здания вокзала в частности завершилось в 1935 году. Капитальное строительство происходило и на главных пристанях Нижней Волги – Сталинград и Астрахань. Однако процесс модернизации протекал медленно и испытывал финансовые проблемы. Обновить материально-техническую базу волжских пароходств и коренным образом улучшить пассажирское обслуживание в такой ситуации было невозможно.

Трудности испытывало главным образом дебаркадерное хозяйство, не соответствующее наращиванию перевозок. Дебаркадеры использовались как причальные пункты преимущественно для выгрузки и погрузки пассажиров и грузов. Они представляли собой плавучую пристань, измерявшуюся в длину (в погонных метрах). На них также могло размещаться оборудование для организации погрузочно-разгрузочных работ.

Физическое состояние дебаркадеров продолжало стареть и требовало замены или капитального ремонта. Например, в навигацию 1934 г. в эксплуатации Нижневолжского паро-

ходства находилось несколько единиц в возрасте от 40 до 75 лет. Лишь 20 % дебаркадеров Нижней Волги была ниже 10-летнего возраста. Зачастую взамен дебаркадеров использовались баржи, берлины, плашкоуты и др. Многие пункты не имели причального оборудования, тогда суда приставали прямо к берегу. Так, на местные линии НВРП требовалось около 120 дебаркадеров, но в наличии было только 40. В течение второй половины 1930-х гг. новых единиц поступало крайне мало. Обслуживание пассажиров через дебаркадеры происходило не качественно, так как часть их не имела соответствующих помещений. Положение усугубляли частые простои флота. В основном такие пункты не имели комнат матери и ребенка, буфетов. Часто дебаркадеры находились в антисанитарных условиях. Неудовлетворительно было организовано питание и на пассажирских судах (высокие цены, низкое качество продукции, очереди) [11, с. 27].

Несмотря на то, что план по пассажиро-перевозкам в 1936 г. Нижневолжское пароходство выполнило, количество транзитных пассажиров значительно сократилось (почти в два раза по сравнению с 1934 г.) [20, л. 7]. Сохранялось неудовлетворительное обслуживание пассажиров (антисанитарное состояние судов, плохое питание, отсутствие постельных принадлежностей, очереди в кассах на вокзалах, недостаточная информированность и др.) [19, л. 8 об.]. На дальние расстояния требовалось больше мягких мест и кают нежели на короткие дистанции. Для этого необходимо было сократить (переоборудовать) неудобные для длительных поездок общие пассажирские помещения. Транзитное сообщение на дальние расстояния требовало кардинального улучшения качества обслуживания пассажиров. В этом плане работа по привлечению пассажиров на реку не была достаточно эффективной, но здесь нужно учитывать, что интенсивно развивалось железнодорожное сообщение, имевшее круглогодичную единую транспортную сеть.

К концу второй пятилетки увеличились речные пассажирские перевозки. Неблагоприятные условия последних двух навигаций в меньшей степени сказались на них. Наибольшее количество пассажиров было перевезено именно в пригородном и внутригородском со-

общении, что было вызвано ростом городского населения. В то же время уменьшение количества транзитных и местных пассажиров являлось следствием улучшения организации и увеличения скорости железнодорожного сообщения [1, с. 221].

В навигацию 1937 г. ВВРП имело три транзитно-пассажирские линии: две скорые (Горький – Астрахань, Рыбинск – Горький) и одну пассажирскую (Рыбинск – Горький) [29, л. 43 об.]. На каждой линии не хватало пароходов. Даже при отсутствии одного судна нарушалась планомерная работа. К тому же нехватка дебаркадеров на пристанях ухудшала обслуживание. Под пассажирские павильоны оборудовали и лабазы (складские помещения). В Казани и Кинешме бывшие склады были переустроены для местного сообщения. Такие павильоны не отличались комфортом и не могли обслуживать большое количество людей из-за своих небольших размеров. Кроме того, и привокзальные площади не всегда были благоустроены должным образом. При ежегодном перераспределении стоечного флота поступавшие единицы могли использоваться для обслуживания пристаней, а могли быть переоборудованы под жилые помещения. Например, перешедший от Московско-Окского пароходства дебаркадер был отдан под общежитие грузчиков на Окском причале в Горьком [29, л. 44].

В 1937 г. в Горьком был введен в эксплуатацию только один вокзал, являвшимся третьим пассажирским вокзалом для отправления пароходов местных линий, а также Москва – Уфа, Москва – Горький [29, л. 44]. Обслуживание пассажиров на крупных пристанях ВВРП происходило через береговые вокзалы, находившиеся в Рыбинске, Горьком, Казани, Кинешме. В 1938 г. добавился еще вокзал в Камском Устье (перешедший от СВРП). Несмотря на кустарный тип, все вокзалы крупных пристаней располагали залами ожидания и билетными кассами. Кроме этого, имелись комнаты матери и ребенка, камеры хранения, парикмахерские, справочные бюро, ателье, газетные киоски и т. д. Например, в навигации 1938 г. на крупных пристанях Верхней Волги всего насчитывалось 14 комнат матери и ребенка на 172 кровати. На 1938 г. пристаням на ремонт вокзальных по-

мещений было выделено около 243,0 тыс. рублей. Дополнительно свыше 25,0 тыс. рублей отводилось транзитному флоту для приобретения книг в судовые библиотеки, инвентаря для пассажирских кают (графины, картины, ковровые дорожки, шахматы и т. п.) [18, л. 134 об.].

Дооборудование пассажирских судов мягкими местами являлось насущной проблемой особенно в летнее время. Неудобные плацкартные каюты вызывали много нареканий со стороны потребителей. Кроме того, как и прежде пассажиры жаловались на питание на вокзалах и судах. В 1938 г. на пристанях и вокзалах ВВРП действовало 11 ресторанов. Основной их недостаток – это ограниченный ассортимент и преобладание продажи алкогольной продукции [18, л. 134]. В навигацию 1939 г. обслуживание пассажиров питанием было несколько лучше, особенно в ресторанах паротеплоходов «Парижская коммуна», «М. Калинин», «III Интернационал», «Володарский», «Гражданка», «А. Жданов». В целом в летний период не хватало флота для местных и пригородных пассажирских перевозок [30, л. 129 об.].

Самый крупный береговой вокзал ВВРП в Горьком состоял из двух павильонов (пассажирский и кассовый). В пассажирской части находились зал ожидания, комната матери и ребенка, ресторан, красный уголок. За 1937 г. удалось благоустроить береговую площадь перед двумя плавучими вокзалами (асфальтированные дорожки, клумбы и газоны, скамейки и т. д.). Однако вместо капитального здания берегового пассажирского вокзала продолжал функционировать временный. Ветхость перекрытий и кровли вокзала не могла обеспечить комфортное пребывание пассажиров в непогоду [29, л. 44]. По этой причине в навигацию 1938 г. техническая комиссия закрыла часть Горьковского порта для эксплуатации [18, л. 134]. В 1939 г. левое крыло вокзала так и не окрыли, хотя остальные здания Горьковского порта отремонтировали. Однако порт нуждался в постройке нового вокзала – павильона. Текущий ремонт был произведен на крупных пристанях в Рыбинске, Казани, Камском Устье. Полное переоборудование произошло на вокзале Кинешмы. Всего на ремонт береговых вокзалов (крупных пристаней) ВВРП получило от Московско-Волж-

ско-Камского Центрального управления речного флота (МВКЦУРФ) в 1939 и 1940 гг. по 130,0 тыс. рублей [30, л. 130; 31, л. 153 об.]. В 1940 г. за счет средств капстроительства в Казани был построен новый береговой павильон для обслуживания пассажиров местной и пригородных линий [31, л. 153 об.].

Причалное оборудование остальных транзитных и местных пристаней ВВРП было наполовину изношено. Вопрос нового судостроения дебаркадеров был злободневным, особенно для обслуживания пассажиров. За последние пять лет строительство новых дебаркадеров фактически прекратилось. В 1938 г. из 197 пристаней ВВРП 23 пункта оборудованы были коряками и дощаниками. Ряд причальных пунктов пригородного сообщения в Ярославле не имели крытых помещений. Часть пунктов в районе Казани, Чебоксар, Кинешмы и др. обслуживались только мостками [18, л. 134 об.–135]. В 1939 г. уже 20 % пристаней ВВРП были оборудованы дощаниками [30, л. 130].

В 1937 г. пассажироперевозки (около 19 млн человек) волжским флотом составили почти треть от перевозок по СССР. В навигацию 1937 г. все пароходства Волги перевыполнили свои планы по пассажирскому сообщению более чем на 20 %. Нижневолжское пароходство на треть увеличило объемы пассажироперевозок по сравнению с 1936 г. [21, л. 92] также как и ВВРП. СВРП, напротив, несколько сократило отправку пассажиров. Снизившееся за прошлые годы транзитное сообщение немного увеличилось, особенно по НВРП и ВВРП. В 1937 г. транзитное и местное сообщения были на одном уровне. Пригородное и внутригородское пассажирское сообщение резко увеличилось в сравнении с 1936 г. [27, л. 19].

Местным пристаням волжских пароходств также необходимо было обеспечить соответствующее обслуживание пассажиров, так как некоторые из них обслуживали протяженный маршрут. Так, в 1937 г. произошло разукрупнение Горьковской пристани ВВРП на отдельные перворазрядные пристани: Горький – Городская, Горький – Сибирская, Горький – Молитовка [15, л. 3]. Например, Горький – Городская обслуживала местные перевозки на участке Волги в 183 км. Пристань располагала пятью местными и четырьмя

транзитными дебаркадерами, тремя вокзальными пассажирскими павильонами. За навигацию 1937 г. Горький – Городская перевезла десятую часть от всех пассажироперевозок ВВРП [5, л. 1–1 об., 16; 28, л. 1].

Общий волжский пассажирооборот в 1937 г. увеличился на 22 % [2, с. 97]. Чуть больше половины пассажирского оборота Волги во второй половине 1930-х гг. всегда приходилось на долю Нижневолжского бассейна. В целом с момента организации ВВРП, СВРП и НВРП в 1934 г. и по 1939 г. водный транспорт Волги постепенно увеличивал грузо- и пассажироперевозки. Так, пассажирское сообщение по Нижней Волге каждый год понемногу возрастало и в 1938 г. увеличилось более чем на треть по сравнению с 1936 г. [12, с. 40].

Перевозка пассажиров ВВРП в 1939 г. была выполнена на 94 %, что значительно выше показателей прошлой навигации [30, л. 124 об.]. Почти третья часть в отправке пассажиров в 1939 г. принадлежала Горьковскому порту [4, л. 8]. Самые большие капиталовложения по объектам Наркомата речного флота (НКРФ) приходились на Горьковский регион, что было связано со строительством именно Горьковского порта [10, с. 84].

Средневолжское пароходство в 1939 г. не выполнило план пассажироперевозок. На это повлияло и сокращение на 20 % мощностей пассажирского флота (особенно за два последних года). Кроме этого, пассажирские суда СВРП весной переключались на грузовые перевозки [12, с. 40]. Местное и пригородное сообщение составляло две трети от общего отправления [8, л. 40]. Более 40 % пассажироперевозок СВРП приходилось на Куйбышевскую пристань, хотя она не полностью справилась с заданием 1939 г. [3, л. 2].

К открытию навигации 1939 г. был отремонтирован вокзал Куйбышева. На его территории действовали залы ожидания, камеры хранения, комнаты для отдыха, матери и ребенка, военных, а также киоски, буфеты и плавающий ресторан [3, л. 8 об.–9]. Плавающие вокзалы действовали только в Ульяновске, Куйбышеве и Саратове. На время ремонта в 1939 г. Куйбышевского дебаркадера использовался плавающий вокзал с канала Москва – Волга. Ульяновск не располагал своим береговым вокзалом, а арендовал здание, которое нуждалось

в капитальном ремонте. Всего на ремонт вокзального хозяйства СВРП в 1939 г. отводилось 100,0 тыс. рублей [24, л. 16 об.]. В 1940 г. на это было потрачено уже 148,0 тыс. рублей (построены помещения для ожидания на части пристаней, остальные отремонтированы, оборудованы мебелью) [6, л. 15 об.].

На основных крупных пристанях Средней Волги (Вольск, Хвалынский, Куйбышев, Сызрань, Ульяновск) пассажирообслуживание находилось в относительно хорошем состоянии. Однако вокзал Вольска был построен 60 лет назад и требовал реконструкции. После перестройки вокзала в Хвалынске, он стал одним из лучших среди трехразрядных пристаней на Волге. Остальные пункты испытывали те же трудности, что и все волжские пристани: ветхость дебаркадеров или их отсутствие. С каждым годом стоечный флот старел и не пополнялся новым. Так, в навигацию 1939 г. перестали эксплуатироваться шесть дебаркадеров у ряда средневожских пристаней (Алексеевка, Батраки, Золотое, Ульяновск и др.). Лишь 61 из 86 пристаней была оборудована дебаркадерами (без учета их технического состояния) [24, л. 16, 18]. В 1940 г. количество таких пристаней увеличилось. Вместо дебаркадеров использовались суда из консервации или служебно-вспомогательные [6, л. 16].

Для привлечения пассажиров организовывалась справочная работа со специальными бюро на вокзалах. Расписание пароходов вывешивалось в ряде крупных учреждений, общественных местах, публиковалось в газетах, объявлялось по радио. Так, редакция газеты «Сталинец» издала справочник-путеводитель по Средней Волге. Билетные кассиры систематически выезжали к поездам железной дороги, в дома отдыха (по крупным пристаням СВРП). Весь пассажирский флот перед открытием навигации 1939 г. прошел ремонт и пополнился мебелью, инвентарем, в том числе культурно-досуговым (шашки, шахматы, бильярд, домино, газеты). Транзитные пароходы и часть местных были радиофицированы. Эти мероприятия продолжились и в следующую навигацию 1940 году. Для матерей с детьми на всех пароходах отводились отдельные каюты или специальные места. Помимо этого, на транзитных пассажирских судах действовали парикмахерские, выдача

постельного белья, камеры хранения ручного багажа [24, л. 16–17]. Однако организовать библиотеки, несмотря на наличие кредитов на эти цели, не удалось из-за отсутствия литературы [6, л. 16].

Аналогичные мероприятия проводились и в остальных пароходствах. В ВВРП были кассы заказов билетов с доставкой на дом, а также круглосуточная касса. На привокзальной площади Горьковского порта организовали стоянку для автомобильных такси [4, л. 11–11 об.]. Проводимая работа сталкивалась с прежними препятствиями: не выдерживался график движения пассажирского флота, недостаточно хорошо проходила предварительная продажа билетов, не доставало вокзальных помещений, на судах не хватало мягких мест, отсутствовал ассортимент в пунктах питания и т. д.

В навигацию 1939 г. МВКЦУРФ признал неудовлетворительной работу пассажирского флота Верхней и Нижней Волги. Несоблюдение расписания влекло за собой работу с недогрузом, опозданием. Кроме того, пассажирские суда несвоевременно снабжались топливом. В навигацию 1940 г. по МВКЦУРФ устанавливалось 13 транзитных линий, закрепленных за определенными пароходствами с количеством суток, необходимых для полного оборота судов на линии. Например, продолжительность оборота пассажирской линии «Горький – Астрахань» (СВРП) составляла 18 суток, «Горький – Рыбинск» (ВВРП) – 5 суток, рефрижераторной пассажирской линии «Горький – Астрахань» (НВРП) – 19 суток и др. [25, л. 47].

В волжском пассажирском сообщении в 1940 г. по-прежнему лидировало Нижневожское пароходство. Пассажироперевозки по СВРП резко возросли (на 27 %) относительно 1939 г. в основном за счет пригородного сообщения. Однако и внутригородские пассажирские перевозки увеличились в два раза. Это был самый высокий показатель за годы существования СВРП. ВВРП также перевыполнило задание по пассажироперевозкам 1940 г. и показатели 1939 г. [6, л. 2 об.–3; 9, л. 163, 164, 165; 22, л. 5 об., 6].

Главным пунктом Нижней Волги являлся Сталинградский порт. На его территории находились предприятия общественного питания и обширная торговая сеть: магазины и

ларьки с продуктовыми и промышленными товарами; овощные, хлебные и бакалейные лавки (в том числе плавающие); павильон с прохладительными напитками. На территории транзитного вокзала располагались два плавающих ресторана и столовая, где ежедневно обслуживалось около 3,0 тыс. человек. Между участками порта размещалась пристань Сталинградского местного флота с пассажирским вокзалом. В качестве причала использовался дебаркадер для Городской переправы [14, л. 33–33 об., 37]. Сталинградская местная пристань обслуживала 12 линейных пристаней, причальное оборудование которых составляли только дебаркадеры [7, л. 4]. В навигацию 1940 г. местный флот перевыполнил план и перевез 40 % пассажиров Нижней Волги [32, л. 12 об.].

Астраханский порт НВРП был территориально разрознен. Грузовые и пассажирские набережные стояли на деревянных сваях и нуждались в перестройке и ремонте. На территории порта располагалась Астраханская пристань местного флота. На грузовом участке размещались Управление пристани и пассажирский вокзал. Расположенные в районе дельты Волги населенные пункты имели только речные пути сообщения. По этой причине Астраханский местный флот, обслуживавший свыше 2,0 тыс. км пассажирских линий, обладал исключительной важностью в пассажирообслуживании. В навигацию 1940 г. Астраханская местная пристань перевезла половину всех пассажиров НВРП. Пристань имела 114 причальных пунктов, многие из которых не имели технического оборудования [14, л. 51, 54; 23, л. 3]. Дебаркадеры были только на половине пристаней [7, л. 3 об.].

**Результаты.** Таким образом, во второй половине 1930-х гг. модернизация речного транспорта, в том числе Волги, осуществлялась крайне медленно. Это отражалось на темпах перевозок. Для роста пассажиропотока качественное обслуживание потребителей играло важную роль. На ситуацию влиял не только недостаток финансирования речного транспорта. Необходимо было усовершенствовать планирование, диспетчерскую систему и организовать более эффективное руководство движением флота, в том числе по расписанию. Зачастую график движения пас-

сажирского флота не соблюдался, недостаточно хорошо была налажена предварительная продажа билетов, не хватало мягких кают на судах, не доставало вокзальных помещений, отсутствовал широкий ассортимент в буфетах и др. Несмотря на проводившуюся работу по привлечению пассажиров на речной путь сообщения, негативные моменты в обслуживании сохранялись на протяжении всего предвоенного периода.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амусин М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933–1937 годы). М.: Речной трансп., 1963. 238 с.
2. Водный транспорт в 1937 г. Статистические сведения о речном и морском транспорте НКВТ. М.: Вод. трансп., 1938. 435 с.
3. Годовой бухгалтерский отчет пристани Куйбышев СВРП за 1939 г. и объяснительная записка к нему // Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. Р-135. Оп. 10. Д. 17. 123 л.
4. Годовой отчет по основной деятельности Горьковского речного порта ВВРП за 1939 г. // Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф. 1631. Оп. 7. Д. 598. 211 л.
5. Годовой отчет по основной деятельности пристани Горький – Городская ВВРП. 1937 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 244. 112 л.
6. Годовой отчет по основной деятельности СВРП за 1940 г. // ЦГАСО. Ф. Р-135. Оп. 7. Д. 15. 102 л.
7. Годовой отчет УНВРП за 1940 г. // Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1562. Оп. 11. Д. 1025. 81 л.
8. Годовой производственно-статистический отчет СВРП за 1939 г. // ЦГАСО. Ф. Р-135. Оп. 9. Д. 24. 96 л.
9. Годовые отчеты о перевозках пассажиров по пароходствам НКРФ за 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 8. 197 л.
10. Гоманенко О. А. Капитальное строительство на речном транспорте СССР к началу Великой Отечественной войны (на примере волжских пароходств) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. 2024. Т. 29, № 2. С. 81–90. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.2.7>
11. Гоманенко О. А. Основная хозяйственная деятельность речного флота Волги в условиях реформирования системы управления водного транспорта

СССР в 1934 году // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2020. № 1. С. 25–30.

12. Гоманенко О. А. Реорганизация работы водного транспорта СССР во второй половине 1930-х годов (на примере волжских речных пароходств) // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2019. № 2 (59). С. 36–42. DOI: <https://doi.org/10.21672/1818-510X-2019-59-2-036-042>

13. Горьковский портовик. 1934. 9 апреля. С. 1.

14. Краткое описание НВРП и Сталинградского речного порта за 1940 г. // Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф. 557. Оп. 19. Д. 1. 191 л.

15. Объяснительная записка к годовому отчету по основной деятельности ВВРП. 1937 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 223. 54 л.

16. Отчет ВВРП по основной деятельности за 1934 г. Т. 1. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1612. 91 л.

17. Отчет ВВРП по основной деятельности за 1934 г. Т. 2. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1613. 64 л.

18. Отчет ВВРП по эксплуатационной деятельности и промпредприятиям за 1938 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4916. 251 л.

19. Отчет НВРП по основной деятельности за 1935 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 2401. 134 л.

20. Отчет НВРП по основной деятельности за 1936 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 3564. 118 л.

21. Отчет НВРП по основной деятельности за 1937 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4273. 103 л.

22. Отчет о выполнении плана перевозок грузов и пассажиров ВВРП. 1940 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 712. 50 л.

23. Отчет по основной деятельности НВРП за 1934 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1625. 111 л.

24. Отчет УСВРП за 1939 г. // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 727. 118 л.

25. Приказы НКРФ СССР № 21–33 и материалы к ним. 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 1. Д. 185. 103 л.

26. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М.: Трансп., 1967. 335 с.

27. Статистические отчеты НКВТ по грузообороту, перевозкам пассажиров, аварийности на речном транспорте по пароходствам за 1937 г. // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 230. 84 л.

28. Экономический анализ годового отчета по основной деятельности пристани Горький ВВРП. 1937 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 243. 40 л.

29. Эксплуатационный отчет ВВРП. 1937 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 217. 95 л.

30. Эксплуатационный отчет ВВРП. 1939 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 571. 190 л.

31. Эксплуатационный отчет ВВРП. 1940 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 717. 268 л.

32. Эксплуатационный отчет Сталинградского местного флота за навигацию 1940 г. // ГАВО. Ф. 5513. Оп. 7. Д. 1. 71 л.

## REFERENCES

1. Amusin M.D. *Rechnoj transport v period zavershenija socialisticheskoj rekonstrukcii narodnogo hozjajstva SSSR (1933–1937 gody)* [River Transport in the Final Stage of the USSR Economy Reconstruction (1933–1937)]. Moscow, Rechnoj transp. Publ., 1963. 238 p.

2. *Vodnyj transport v 1937 g. Statisticheskie svedeniya o rechnom i morskome transporte NKVT* [Water Transport in 1937. Statistical Data on River and Sea Transport of NKVT]. Moscow, Vod. transp. Publ., 1938. 435 p.

3. Godovoj buhgalterskij otchet pristani Kujbyshev SVRP za 1939 g. i objasnitelnaja zapiska k nemu [Annual Accounting Report by Kuibyshev Landing of the SVRP and Explanatory Note to Them in 1935]. *Centralnyj gosudarstvennyj arhiv Samarskoj oblasti (CGASO)* [Central State Archive of Samara Region], f. R-135, inv. 10, d. 17. 123 l.

4. Godovoj otchet po osnovnoj dejatel'nosti Gorkovskogo rechnogo porta VVRP za 1939 g. [Annual Report by Gorky River Port of the VVRP on the Operational Activity in 1939]. *Centralnyj arhiv Nizhegorodskoj oblasti (CANO)* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 598. 211 l.

5. Godovoj otchet po osnovnoj dejatel'nosti pristani Gorkij – Gorodskaja VVRP. 1937 g. [Annual Report by Gorky – Gorodskaja Landing of the VVRP on the Operational Activity. 1937]. *CANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 244. 112 l.

6. Godovoj otchet po osnovnoj dejatel'nosti SVRP za 1940 g. [Annual Report of the VVRP on the Operational Activity in 1940]. *CGASO* [Central State Archive of Samara Region], f. R-135, inv. 7, d. 15. 102 l.

7. Godovoj otchet UNVRP za 1940 g. [Annual Report of the UNVRP in 1940]. *Rossiyskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki (RGAE)* [Russian State Archive of Economy], f. 1562, inv. 11, d. 1025. 81 l.

8. Godovoj proizvodstvenno-statisticheskij otchet SVRP za 1939 g. [Annual Production and Statistical Report of the SVRP in 1939] *CGASO* [Central State Archive of Samara Region], f. R-135, inv. 9, d. 24. 96 l.

9. Godovye otchety o perevozkah passazhirov po parohodstvam NKRF za 1940 g. [Annual Reports by the Steamship Lines of the NKRF on the Passenger Transportation in 1940]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 9469, inv. 2, d. 8. 197 l.

10. Gomanenko O.A. Kapitalnoe stroitel'stvo na rechnom transporte SSSR k nachalu Velikoj Otechestvennoj vojny (na primere volzhskih parohodstv) [Capital Construction in the USSR River Transport Industry by the Great Patriotic War (The Volga Steamship Lines Case)]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istorija. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya*

[Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2024, vol. 29, no. 2, pp. 81-90. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.2.7>

11. Gomanenko O.A. Osnovnaja hozjajstvennaja dejatel'nost' rechnogo flota Volgi v uslovijah reformirovanija sistemy upravlenija vodnogo transporta SSSR v 1934 godu [Main Economic Activity of the Volga River Transport in the Conditions of the Soviet Water Transport Administration Reform in 1934]. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo* [Vestnik of Lobachevsky University of Nizhny Novgorod], 2020, no. 1, pp. 25-30.

12. Gomanenko O.A. Reorganizacija raboty vodnogo transporta SSSR vo vtoroj polovine 1930-h godov (na primere volzhskih rechnyh parohodstv) [Reorganization of the USSR Inland Water Transport in the Second Half of the 1930s (Case of the Volga Steamship Lines)]. *Kaspijskij region: politika, ekonomika, kultura* [Caspian Region: Politics, Economics, Culture], 2019, no. 2 (59), pp. 36-42. DOI: <https://doi.org/10.21672/1818-510X-2019-59-2-036-042>

13. *Gorkovskij portovik* [Gorky Port Worker], 1934, April 9, p. 1.

14. Kratkoe opisanie NVRP i Stalingradskogo rechnogo porta za 1940 g. [Short Review of the Lower Volga Steamship Line and Stalingrad River Port in 1940]. *Gosudarstvennyj arhiv Volgogradskoj oblasti (GAVO)* [State Archive of the Volgograd Region], f. 557, inv. 19, d. 1. 191 l.

15. Objasnitelnaja zapiska k godovomu otchetu po osnovnoj dejatel'nosti VVRP. 1937 g. [Explanatory Note to the Annual Report of the VVRP on the Operational Activity. 1937]. *CANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 223. 54 l.

16. Otchet VVRP po osnovnoj dejatel'nosti za 1934 g. T. 1 [Report of the VVRP on the Operational Activity in 1934. Vol. 1]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 1612. 91 l.

17. Otchet VVRP po osnovnoj dejatel'nosti za 1934 g. T. 2. [Report of the VVRP on the Operational Activity in 1934. Vol. 2]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 1613. 64 l.

18. Otchet VVRP po ekspluacionnoj dejatel'nosti i prompredpriyatijam za 1938 g. [Report of the VVRP on the Operational Activity and Industrial Establishments in 1938]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 4916. 251 l.

19. Otchet NVRP po osnovnoj dejatel'nosti za 1935 g. [Report of the NVRP on the Operational Activity in 1935]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 2401. 134 l.

20. Otchet NVRP po osnovnoj dejatel'nosti za 1936 g. [Report of the NVRP on the Operational Activity

in 1936]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 3564. 118 l.

21. Otchet NVRP po osnovnoj dejatel'nosti za 1937 g. [Report of the NVRP on the Operational Activity in 1937]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 4273. 103 l.

22. Otchet o vypolnenii plana perevozkov gruzov i passazhirov VVRP 1940 g. [Report About Plan Execution Cargos and Passengers Shipped by the VVRP. 1940]. *CANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 712. 50 l.

23. Otchet po osnovnoj dejatel'nosti NVRP za 1934 g. [Report of the NVRP on the Operational Activity in 1934]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 1625. 111 l.

24. Otchet USVRP za 1939 g. [Report of the USVRP in 1939]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 1562, inv. 11, d. 727. 118 l.

25. Prikazy NKRF SSSR № 21–33 i materialy k nim. 1940 g. [Orders of the NKRF USSR No. 21–33 and Materials to Them. 1940]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 9469, inv. 1, d. 185. 103 l.

26. *Rechnoj transport za 50 let Sovetskoj vlasti* [River Transport for 50 Years of Soviet Power]. Moscow, Transp. Publ., 1967. 335 p.

27. Statisticheskie otchety NKVT po gruzoobrotu, perevozkam passazhirov, avarijnosti na rechnom transporte po parohodstvam za 1937 g. [Statistical Reports by the Steamship Lines of the NKVT on Cargo Turnover, Passenger Transportation, Accidents in River Transport in 1937]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 1562, inv. 11, d. 230. 84 l.

28. Ekonomicheskij analiz godovogo otcheta po osnovnoj dejatel'nosti pristani Gorkij VVRP. 1937 g. [Economic Analysis of the Annual Report by the Gorky Landing of the VVRP on the Operational Activity. 1937]. *CANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 243. 40 l.

29. Ekspluacionnyj otchet VVRP. 1937 g. [Operational Report of the VVRP. 1937]. *CANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 217. 95 l.

30. Ekspluacionnyj otchet VVRP. 1939 g. [Operational Report of the VVRP. 1939]. *CANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 571. 190 l.

31. Ekspluacionnyj otchet VVRP. 1940 g. [Operational Report of the VVRP. 1940]. *CANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 717. 268 l.

32. Ekspluacionnyj otchet Stalingradskogo mestnogo flota za navigaciju 1940 g. [Operational Report of the Stalingrad Local Fleet in Navigation of 1940]. *GAVO* [State Archive of the Volgograd Region], f. 5513, inv. 7, d. 1. 71 l.

### **Information About the Author**

**Olesya A. Gomanenko**, Candidate of Sciences (History), Associate Professor, Department of Pedagogy, Psychology and Social Work, Volgograd State University, Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation, [gomanenko@volsu.ru](mailto:gomanenko@volsu.ru), [gomanenko.olesya@mail.ru](mailto:gomanenko.olesya@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>

### **Информация об авторе**

**Олеся Александровна Гоманенко**, кандидат исторических наук, доцент кафедры педагогики, психологии и социальной работы, Волгоградский государственный университет, просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация, [gomanenko@volsu.ru](mailto:gomanenko@volsu.ru), [gomanenko.olesya@mail.ru](mailto:gomanenko.olesya@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>