



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2022.1.6>

UDC 94(470.45)“1930”:355.691.31
LBC 63.3(2P-4Bor)614-2

Submitted: 03.08.2021
Accepted: 29.12.2021

WATER TRANSPORT INDUSTRIAL ESTABLISHMENTS IN THE LOWER VOLGA IN THE LATTER HALF OF THE 1930s¹

Olesya A. Gomanenko

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Abstract. Introduction. The paper deals with the condition of industrial establishments of the Lower Volga water transport before the Second World War. The goal of the work is to establish the technical and economic condition of these Lower Volga steamship line facilities in the second half of the 1930s. All objects were studied in detail. **Materials and methods.** The study is based on the principles of objectivity, it applies both general scientific and specific historical methods. The paper is based on unpublished archival materials, as well as on scientific publications on river transport. **Analysis and results.** In 1934 the Upper Volga, Middle Volga and Lower Volga steamship lines were organized. They were big economic entities in the Volga region. At that time industrial facilities of the river transport infrastructure were developed. Those were shipyards, repairing facilities, and workshops. In the latter half of the 1930s, the Lower Volga ship repairing establishments were in the middle positions in terms of their output among the other Volga steamship lines. The Lower Volga steamship line did not have a shipyard. The equipment was mainly run for ship repairing (in winter as well) and for making spare parts. The balance of the Volga transport industrial establishments was changing. The facilities were repeatedly exchanged among the steamship lines and agencies. When the Lower Volga steamship line was just formed it had 10 industrial establishments. By the beginning of the Great Patriotic War there were half as many. The facilities were ranked in classes. The biggest establishment during the entire period studied was the Stalingrad ship-repairing works. The production capacity of the ship-repairing facilities made possible to increase workload, but the facilities needed renewal, required renovation, as well as the entire material base of the Lower Volga steamship line. When the war began the condition of the industrial establishments aggravated.

Key words: river transport, the Lower Volga, facilities, ship-building and ship-repairing establishments, the Second World War.

Citation. Gomanenko O.A. Water Transport Industrial Establishments in the Lower Volga in the Latter Half of the 1930s. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2022, vol. 27, no. 1, pp. 71-79. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2022.1.6>

УДК 94(470.45)“1930”:355.691.31
ББК 63.3(2P-4Bor)614-2

Дата поступления статьи: 03.08.2021
Дата принятия статьи: 29.12.2021

ПРОМЫШЛЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА НИЖНЕЙ ВОЛГИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1930-х ГОДОВ¹

Олеся Александровна Гоманенко

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматривается состояние промышленных объектов речного хозяйства Нижней Волги накануне Второй мировой войны. В 1934 г. были организованы Верхневолжское, Средневолжское и Нижневолжское речные пароходства, являвшиеся крупными хозяйствующими субъектами Поволжья. В этот период происходило развитие промышленных объектов волжской речной инфраструктуры, к которым относились верфи, судостроительные и судоремонтные заводы, а также мастерские. Во второй половине 1930-х гг. нижеволжские судоремонтные предприятия занимали промежуточное положение по выпуску продукции среди остальных волжских пароходств. Своей судостроительной верфи Нижневолжское пароходство (далее – НВРП) не имело. Основная работа промпредприятий заключалась в судоремонте, в том числе зимнем, а

также изготовлении запасных частей и деталей. Цель настоящей статьи состоит в выяснении технического и экономического состояния промпредприятий НВРП. Подробно рассматривается развитие промышленных объектов пароходства на протяжении второй половины 1930-х годов. Баланс волжских речных промпредприятий постоянно менялся. Происходило перераспределение производственных мощностей между смежными пароходствами и ведомствами. Если при образовании Нижневолжского пароходства на его балансе числилось 10 промпредприятий, то к началу Великой Отечественной войны – в два раза меньше. Предприятия делились на разряды. Наиболее крупным на протяжении всего исследуемого периода являлся Сталинградский судоремонтный завод. Производственная мощность судоремонтных заводов и мастерских давала возможность увеличивать нагрузку, но требовалось существенное их обновление, как и всей материально-технической базы НВРП. С началом войны положение промпредприятий осложнилось.

Ключевые слова: речной транспорт, Нижняя Волга, объекты хозяйства, судостроительные и судоремонтные предприятия, Вторая мировая война.

Цитирование. Гоманенко О. А. Промышленные предприятия речного транспорта Нижней Волги во второй половине 1930-х годов // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2022. – Т. 27, № 1. – С. 71–79. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2022.1.6>

Введение. В первой половине 1930-х гг. происходила реорганизация в системе Народного комиссариата водного транспорта (далее – НКВТ). В 1934 г. были образованы Верхневолжское (далее – ВВРП), Средневолжское (далее – СВРП) и Нижневолжское (далее – НВРП) речные пароходства. В своем составе пароходства имели различные объекты хозяйства, в том числе промышленные. Во второй половине 1930-х гг. происходило развитие промышленных предприятий речной инфраструктуры Нижней Волги. Цель статьи – выяснить техническое и экономическое состояние промпредприятий НВРП и рассмотреть развитие объектов на протяжении данного периода.

Методы и материалы. Научное исследование основывается на принципах объективности и историзма. В статье применялись общенаучные и специальные исторические методы. К последним относятся историко-системный, историко-сравнительный и историко-генетический. Работа базируется на неопубликованных документах преимущественно федеральных архивов. Историографию составили труды по изучению речного транспорта накануне Второй мировой войны [1; 2; 5; 6].

Анализ. В первой половине 1930-х гг. в структуре НКВТ находились специализированные объединения судоремонта и судостроения: Всесоюзное объединение по капитальному строительству на водном транспорте (далее – Водстрой), Всесоюзное объединение судоремонтных и судостроительных заводов (далее – Судостройремонт) и Всесоюзное

объединение деревянного судостроения (далее – ВОДС). Эти объединения действовали как самостоятельные хозрасчетные предприятия. Водстрой объединял 28 строительных управлений. В Судостройремонт входило 14 наиболее крупных заводов. ВОДС объединял более 20 верфей [2, с. 21]. В 1934 г. произошла коренная перестройка в системе НКВТ с образованием четырех центральных производственно-территориальных управлений речного транспорта (далее – ЦУРТ): Волжско-Камское (далее – ВКЦУРТ), Северное, Южное и Восточное. В Волжско-Камское ЦУРТ вошли в том числе и новые речные пароходства на Волге: ВВРП, СВРП и НВРП.

Существовавший функциональный принцип управления на речном транспорте имел большие недостатки. С реорганизацией в 1934 г. НКВТ все функциональные хозяйственные объединения были ликвидированы. Это коснулось и Водстроя, осуществлявшего до этого наиболее крупное строительство. После реорганизации капитальное строительство было возложено непосредственно на пароходства, которым передавались стройки ликвидированного объединения. Судостройремонт и ВОДС также были упразднены. Находившиеся в их системе заводы и мастерские первого и второго разрядов, а также верфи перешли соответствующим морским и речным пароходствам. Мастерские, заводы и верфи делились на три разряда по стоимости выработки валовой продукции. Первый разряд составляли предприятия с годовой продукцией стоимостью более 1 500,0 тыс. руб., второй – от

500,0 тыс. до 1 500,0 тыс. руб., третий – до 500,0 тыс. руб. [6, с. 46].

В этот период в составе НВРП находилось 10 промышленных предприятий. Перворазрядными являлись заводы им. Ленина (1849 г. ввода в эксплуатацию), им. Сталина (1930 г.), им. III Интернационала (1889 г.) и Сталинградский затон (1930 г.). Первые три располагались в Астрахани и являлись самыми крупными производственными объектами Нижневолжского пароходства. Так, валовая продукция завода им. III Интернационала в 1935 г. доходила до 4 785,0 тыс. руб. (в ценах 1926/27 г.). Среднее число рабочих на этом объекте составляло 1 430 чел. [11, л. 2–4 об., 44а]. Остальные два астраханских завода немногим уступали по этим показателям. Валовая продукция, как и среднее число работников Сталинградского затона, примерно в два раза уступала другим перворазрядным заводам. Ко второму разряду относились ремонтные мастерские им. Урицкого (1923 г.), располагавшиеся в Астрахани. Самыми многочисленными были производственные предприятия третьего разряда: реммастерские «Красные Баррикады» (1933 г.), им. А. Сергеева (1934 г.), затон Владимировка (1931 г.) и временные ремонтные (зимние) пункты в Камышине (Соляной затон), основанные в 1930 году. Остальные ремпункты действовали в Дубовке (1931 г.) и Красноармейске (последние входили в состав Сталинградского затона) [10, л. 4]. Еще одним производственным предприятием являлась Нефтепристань с валовой продукцией в 1935 г. на 106,0 тыс. руб. [11, л. 44 а].

Своего судостроительного предприятия НВРП не имело. Основная работа промпредприятий заключалась в зимнем ремонте флота, изготовлении запасных частей и деталей, навигационном, предупредительном, восстановительном, капитальном, среднем, текущем и аварийном судоремонте.

В 1934 г. производственную программу промпредприятия НКВТ СССР выполнили на 98 %. Недовыполнение плана относилось в основном к деревянному и металлическому судостроению и капитальному ремонту. Причинами являлись плохая организация труда, недоиспользование судоподъемных средств, отсутствие четкого заводского планирования, затягивание по некоторым заводам сроков

ремонта судов. Все это вело к удорожанию ремонта и влияло на темпы перевозок, что в той же мере относилось и к волжским речным пароходствам [14, л. 3].

Так, кроме завода им. Сталина остальные промпредприятия НВРП не имели годового плана на 1934 год. Точнее, ВКЦУРТ отправило план НВРП в октябре 1934 г. на 17 619,7 тыс. рублей. Заводы выполнили задание на 110 % (19 289,27 тыс. руб.) [11, л. 7]. Половина средств отводилась на текущий и средний ремонт (9 978,1 тыс. руб.). 20 % приходилось на капитальный и 5 % на восстановительный ремонт. Треть финансирования приходилась на завод им. Сталина (5 404,3 тыс. руб.), по 20 % отводилось для заводов им. Ленина и им. III Интернационала, по 10 % для реммастерских им. Урицкого и Сталинградского завода [10, л. 4 об.]. Оборудование промпредприятий НВРП в основном было старое и маломощное. Следует отметить, что в летний период 1934 г. промпредприятия не были нагружены в полную силу, вследствие чего росли накладные расходы по ним. Выполнение плана определялось также фактическим наличием рабочей силы, с которой пароходство испытывало постоянные трудности по причине текучести из-за неудовлетворительных материально-бытовых условий.

Однако здесь получалась двоякая ситуация, связанная со специфическими условиями работы водного транспорта (сезонностью). С одной стороны, необходимо было сохранить жилую площадь для плавающего состава в течение семи месяцев навигации для удержания рабсилы и своевременного обеспечения ее квартирами в период зимнего судоремонта. С другой стороны, содержание и ремонт свободной от эксплуатации площади являлось убыточным для промпредприятий. Себестоимость текущего ремонта такой жилплощади увеличивалась в силу того, что помещение более полугода не эксплуатировалось и постепенно ветшало. Кроме того, большинство зданий было устаревшим и требовало особого ремонта. Помимо этого, наблюдалось несоответствие получаемой квартплаты с жильца и себестоимостью содержания квартиры. Однако это зависело от коммунальных ставок в соответствии с получаемыми окладами работников (зарплата речников была низкой).

Так, только по заводу им. Ленина в НВРП ущерб за содержание жилплощади в 1934 г. составил более 200,0 тыс. рублей. В результате деятельности всех промпредприятий убыток (около 600,0 тыс. руб.) был связан именно с эксплуатацией жилищно-коммунального хозяйства НВРП [10, л. 8 об.].

В силу расстановки флота на зимний ремонт волжские промпредприятия осуществляли ремонт судов из соседних пароходств, если те оставались на зимовку в затонах не в пределах своих акваторий. Кроме судоремонта заводы и затоны волжских пароходств выполняли заказы сторонних организаций (вне системы НКВТ). Из отходов производства изготавливались предметы широкого потребления. В тот период основным показателем качества работы промпредприятий была постановка судов на повторный ремонт.

Промышленные предприятия НВРП в 1935 г. на 19 % перевыполнили свою производственную программу и выпустили продукции на 26 млн руб. [7, л. 13]. По сравнению с 1934 г. удалось снизить цеховые расходы, стоимость среднего, текущего и навигационного ремонта, но против плана 1935 г. произошел перерасход средств [16, л. 58 об.]. Задание 1935 г. на четверть превосходило план предыдущего года. Однако задание по капремонту не было сделано. Имелся перерасход по восстановительному и капитальному ремонту флота. В результате деятельности промпредприятий НВРП за 1935 г. накопления составили около 290,0 тыс. рублей. Могло быть и больше, но только по ЖКХ (все по тем же причинам, что и ранее) убытки составили свыше 840,0 тыс. руб., в 1936 г. чуть меньше – 644,0 тыс. руб. [11, л. 13; 15, л. 7]. Потери складывались и из-за неполадок в производстве, вызывавших брак и переделки. Стахановское движение на промпредприятиях на тот момент не могло существенным образом нивелировать ситуацию с производственными убытками. Главными причинами все же являлись недофинансирование и недостатки планирования.

Нижневолжские судоремонтные заводы занимали промежуточное положение по выпуску продукции среди остальных волжских пароходств. В 1935 г. по промпредприятиям НВРП объем валовой продукции (18 248,0 тыс. руб. в ценах 1926/27 г.) [11, л. 44 а] был в

1,5 раза меньше, чем у ВВРП, но в 1,5 раза больше, чем у СВРП. В следующем году соотношение немного изменилось. Сократилось «отставание» от ВВРП и увеличился «отрыв» от СВРП.

В 1936 г. заводы НВРП практически справились с увеличенной годовой программой на 34,0 млн руб., что на треть больше, чем в 1935 году. Однако потери по промпредприятиям составили около 3 000,0 тыс. руб. [12, л. 2; 15, л. 7]. Нечеткость планирования сыграла в этом случае определяющую роль. Следует учесть, что пароходство получало в течение 1936 г. три разных задания от ВКЦУРТ. Если первый вариант плана (в январе) был занижен, то второй (в апреле) – слишком завышен. Выполнив программу по третьему варианту плана (в июле), НВРП перевыполнило задание по судоремонту (особенно капитальному). С планом по судостроению промпредприятия справились менее чем на треть [12, л. 3 об.].

Производственная мощность судоремонтных заводов и мастерских давала возможность увеличивать нагрузку, но требовалось дооборудование цехов и замена устаревших станков. Например, загрузка промпредприятий НВРП в 1936 г. составляла около 70 % их мощности. Другими словами, по своей производственной силе заводы могли выполнить годовое задание на 49,0 млн руб. вместо 34,0 млн руб. [12, л. 3]. Однако с каждым годом материально-техническая база нуждалась в обновлении, что позволило бы еще больше увеличивать свои показатели. Если в 1935 г. на оборудование судоремонтных предприятий Нижней Волги было израсходовано 600,0 тыс. руб., то в 1936 г. при заявке на 800,0 тыс. руб. было отведено лишь 300,0 тыс. рублей. Но на 1937 г. требовалось уже 2 800,0 тыс. руб., так как был принят заказ на строительство пяти землечерпательных шаланд и трех барж-гаражей [7, л. 13–14]. Существенных капвливаний не происходило, как в целом и по остальным объектам хозяйства НВРП, несмотря на точечные вложения.

Количество производственных предприятий, находившихся на балансах пароходств, менялось вследствие их перераспределения. В конце 1936 г. на речном транспорте была введена новая классификация судоремонтно-

судостроительных предприятий: заводы, верфи и мастерские. Все прочие наименования, в том числе затоны, отменялись. Последние не отражали производственный профиль и мощность предприятий, а назывались случайно и закреплялись в обиходе. К заводам относились крупные машиностроительные предприятия, изготовлявшие отдельные судовые механизмы, детали корпуса или осуществлявшие капитальный и средний ремонт крупных транзитных судов. Верфи были заняты строительством и ремонтом, главным образом, деревянных судов. Мастерские проводили в основном средний и текущий ремонт. Сохранялась разрядность предприятий в зависимости от специализации, мощности и объема выпускаемой продукции. Всего в СССР насчитывалось 156 предприятий: 49 заводов, 21 верфь, 86 мастерских [2, с. 188].

Капиталовложения на судостроение составляли 40 % всех ассигнований на речной транспорт СССР. Однако этого было недостаточно. Судостроительная промышленность имела ограниченные возможности и не могла обеспечить речной флот более скоростными судами. Это, в свою очередь, ограничивало увеличение скорости перевозок. Для улучшения технологии судостроения и уменьшения затрат, в том числе в последующей эксплуатации, минимизировалось количество типов судов для постройки. На 1936–1937 гг. новая сетка включала в себя 16 типов самоходного флота и 10 типов несамоходных барж. Так, в 1936 г. Сормовская верфь сдала НВРП семь новых буксирных пароходов мощностью 1 200 л. с. [2, с. 180–181]. Эти буксиры по сравнению с предыдущими сериями обладали лучшими технико-экономическими характеристиками. Следует отметить, что еще с 1931 г. на Волге проходили испытания по толканию судов. По сравнению с буксировкой этот способ вождения барж был более экономичен, но требовал дальнейшей разработки. Однако в то время инициативу волжских инженеров и экономистов не поддержали в НКВТ и Центральном научно-исследовательском институте водного транспорта.

Все деревянное судостроение СССР и более половины металлического тоннажа осуществлялось на верфях НКВТ. Остальная часть выполнялась на предприятиях Нарко-

мата тяжелой промышленности (далее – НКТП). В 1937 г. в общем объеме несамоходного судостроения деревянный флот занимал около 87 %. В это время началось строительство речного рефрижераторного флота, что было очень актуально для Нижней Волги. В НВРП отмечался большой недостаток тоннажа, в том числе деревянного сухогрузного с грузоподъемностью до 200,0 тыс. тонн. Что касается металлического нефтеналивного флота, то пароходство нуждалось именно в крупном тоннаже [7, л. 8–9].

За вторую пятилетку в СССР было построено не так много новых речных судов (больше всего в 1937 г.). Острой стала нехватка грузопассажирского флота. За 1933–1937 гг. удалось спустить на воду 73 такие единицы (24 370 л. с.). Этот показатель соответствовал среднему числу (мощности) грузопассажирских судов в НВРП и ВВРП. В этот период больше строился буксирный флот – 411 ед. (113 329 л. с.), что могло бы полностью обновить этот вид по всем трем волжским пароходствам. Очевиден был и недостаток в металлическом тоннаже. За вторую пятилетку вышло 108 ед. (194 575 т) нового наливного металлического тоннажа по стране. На балансе только НВРП находилось около 160 судов (1 037 000 т) этого вида флота. Не лучше обстояло дело и с выпуском сухогрузного металлического тоннажа [3, с. 435]. Строительство самоходных барж проводилось в основном только в 1936 г. (41 ед.) на заводах НКВТ (в волжских пароходствах таких барж не было). Катера и сухогрузный деревянный тоннаж также выпускались на промпредприятиях НКВТ. Остальные виды флота строились, как на заводах НКВТ, так и НКТП.

В марте 1938 г. было организовано самостоятельное нефтеналивное пароходство Волготанкер (с Управлением в г. Астрахани). Волготанкеру переходил весь самоходный и несамоходный нефтеналивной флот волжских пароходств, а также астраханские судоремонтные заводы им. Ленина, им. Сталина и им. III Интернационала [17, с. 166].

Баланс промпредприятий постоянно менялся. Как отмечалось выше, происходило перераспределение производственных мощностей между пароходствами (в том числе новыми) и ведомствами. Часть заводов пере-

ходила в прямое подчинение Центральному управлению промышленных предприятий НКВТ. Если при образовании НВРП на его балансе числилось 10 промпредприятий, то к 1937/38 г. – уже шесть. К ним относились (по величине валовой продукции): Сталинградский судоремонтный завод, Судоремзавод им. Урицкого, Владимирские судоремонтные мастерские, реммастерские им. А. Сергеева, Красноармейские реммастерские, ремонтные пункты в Камышине (Соляной затон).

Сталинградский судоремонтный завод находился на левом берегу Волги в Красной Слободе напротив Сталинграда. Судоремонтный завод им. Урицкого располагался на левом берегу Волги в Астрахани на одной территории с Астраханской транзитной сухогрузной пристанью. Владимирские судоремонтные мастерские располагались на левом берегу Волги на 170 км ниже Сталинграда на одной территории с одноименной пристанью. Ремонтные мастерские им. А. Сергеева находились в Астрахани на правом берегу Волги. Красноармейские судоремонтные мастерские располагались в затоне на правом берегу Волги на одной площади с одноименной пристанью на 27 км ниже Сталинграда по течению реки. Выше Сталинграда находились только ремонтные пункты в Камышине (Соляной затон) [8, л. 4, 75, 81, 83, 86, 89].

В 1937 г. валовая продукция судоремонтных заводов и реммастерских НВРП составила свыше 7 000,0 тыс. руб. (в ценах 1926/27 г.), в 1938 г. на 6 % больше [13, л. 20]. В ценах 1937 г. судоремонтные предприятия НВРП в этом же году выполнили план по валовому выпуску продукции на 97 % (около 33 млн руб.), что немного меньше, чем в 1936 году. План 1937 г. остался на уровне предыдущего года. Однако не был учтен ряд сделанных работ за текущий период. В этом случае промпредприятия перевыполнили бы годовое задание 1937 г. [9, л. 1].

В 1939 г. вновь было произведено разукрупнение ряда наркоматов. В апреле 1939 г. Наркомат водного транспорта был разделен на комиссариаты речного и морского флота [17, с. 170]. В системе НКРФ действовало 33 речных пароходства, 20 бассейновых управлений пути, 20 инспекций судоходства, 14 инспекций Речного регист-

ра СССР, шесть строительных контор и восемь крупных заводов, не входивших в состав пароходств [1, с. 15].

В феврале 1940 г. было создано Центральное управление деревянного судостроения, которому перешли крупные верфи. В 1940 г. из около 200 промышленных предприятий НКРФ непосредственно судостроением, в основном деревянным, занималась только треть [1, с. 15]. Это не покрывало потребностей водного транспорта, особенно буксирного самоходного флота. Частично речные суда выпускались на судостроительных заводах Главречпрома, входившего в НКТП (с 1939 г. в Наркомат судостроительной промышленности). Однако в связи с началом расширенного выпуска в 1938–1939 гг. боевых и вспомогательных кораблей Военно-морского флота с 1940 г. речное строительство прекратилось [18, л. 11, 12].

Результаты. При рассмотрении развития производственных объектов Нижневолжского пароходства на протяжении всего исследуемого периода удалось выяснить техническое и экономическое состояние промышленных предприятий. За вторую половину 1930-х гг. количество промпредприятий НВРП сократилось вдвое. К 1940 г. в систему Нижневолжского речного пароходства входило пять судоремонтных пунктов: Сталинградский судоремонтный завод, Красноармейские судоремонтные мастерские, судоремонтные мастерские во Владимировском затоне, Судоремонтный завод им. Урицкого, ремонтные мастерские им. А. Сергеева [5, с. 231]. Промпредприятия, как и вся материально-техническая база НВРП, нуждались в коренном обновлении и испытывали недостатки в планировании. С началом Второй мировой войны существенно сократился капитальный ремонт судов. Значительная часть флота Нижней Волги не имела возможности капитально ремонтироваться вплоть до 1944 г. [4, л. 4, 5]. Промышленным предприятиям НВРП на это не выделялись средства. Судоремонтные заводы и мастерские проводили только текущий ремонт, который из-за отсутствия материалов был минимальным и носил поддерживающий характер. Война значительно ухудшила положение промобъектов Нижневолжского пароходства.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке Минобрнауки России в рамках научного проекта № 0633-2020-0004 «Развитие методики виртуальной 3D реконструкции исторических объектов». Материалы статьи были апробированы в докладе на III Международной научно-практической конференции «Военно-исторические аспекты жизни Юга России XVII–XXI вв.: вопросы изучения и музеефикации» (Волгоград, 30 сентября – 1 октября 2021 года).

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”. The materials of the article were tested in the report at the III International scientifically-practical conference “Military and Historical Aspects of Life in the South of Russia in 17th– 21st century: The Issues of Investigating and Museumification” (Volgograd, September 30 – October 1, 2021).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амусин, Б. М. Использование речного транспорта на прифронтовых речных и озерных бассейнах в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Б. М. Амусин. – Калининград : Калинингр. высш. воен.-мор. училище, 1997. – 201 с.

2. Амусин, М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933–1937 годы) / М. Д. Амусин. – М. : Речной транспорт, 1963. – 238 с.

3. Водный транспорт в 1937 г. Статистические сведения о речном и морском транспорте НКВТ. – М. : Водный транспорт, 1938. – 435 с.

4. Годовой отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1944 г. // Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 72. – 118 л.

5. Гоманенко, О. А. К вопросу о пострадавших объектах хозяйства Сталинградского участка Нижне-волжского речного пароходства в ходе Великой Отечественной войны / О. А. Гоманенко // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2021. – Т. 26, № 1. – С. 229–237. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2021.1.20>.

6. Гоманенко, О. А. От функционального к производственно-территориальному принципу управления на водном транспорте (на примере волжского речного флота начала 1930-х годов) / О. А. Гоманенко // Вестник ВГУ. Серия: История. Политология. Социология. – 2019. – № 3. – С. 43–48.

7. Докладная записка начальника НВРП и рапорт начальника пристани Сталинград о выполнении плана и состоянии пароходства и пристанского хозяйства. 1936 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 2817. – 25 л.

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

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

10. Отчет НВРП по промпредприятиям за 1934 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1626. – 67 л.

11. Отчет НВРП по промпредприятиям за 1935 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 2403. – 53 л.

12. Отчет НВРП по промпредприятиям за 1936 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 3565. – 63 л.

13. Отчет НВРП по промпредприятиям. 1938 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 4923. – 23 л.

14. Отчет НКВТ по предприятиям за 1934 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1308. – 50 л.

15. Постановления и заключения по утверждению отчета НВРП за 1936 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 3567. – 80 л.

16. Протоколы заседаний балансовых комиссий по утверждению отчетов по ВВРП, СВРП, НВРП и др. за 1935 г. // РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 2380. – 125 л.

17. Речной транспорт в директивах коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского правительства (1918–1959). – М. : Речной транспорт, 1959. – 230 с.

18. Справка секретарю ЦК ВКП(б) т. Г.М. Маленкову от зав. транспортным отделом ЦК ВКП(б) т. Голубева «О речном судостроении и организации Главного управления речной судостроительной промышленности НКРФ». Март 1943 г. // Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 11. – 174 л.

REFERENCES

1. Amusin B.M. *Ispol'zovanie rechnogo transporta na frontovykh rechnykh i ozernykh bassejnah v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg.* [Use of River Transport on Front River and Lake Basins in the Great Patriotic War of 1941–1945]. Kaliningrad, Kaliningradskoe vysshee voenno-morskoe uchilishche, 1997. 201 p.

2. 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 transport Publ., 1963. 238 p.

3. *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, Vodnyj transport Publ., 1938. 435 p.

4. Godovoj otchet ob jekspluacionnoj dejatel'nosti NVRP za 1944 g. [Annual Report on the Lower Volga Steamship Line Operations in 1944]. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki (RGAE)* [Russian State Archive of Economy (RSAE)], f. 9469, inv. 6, d. 72. 118 l.

5. Gomanenko O.A. K voprosu o postradavshih obyektah hozjajstva Stalingradskogo uchastka Nizhnevolzhskogo rechnogo parohodstva v hode Velikoj Otechestvennoj vojny [On Damages Inflicted upon the Stalingrad Section of the Lower Volga Steamship Line in the Great Patriotic War]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istorija. Regionovedenie. Mezhduнародnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2021, vol. 26, no. 1, pp. 229-237. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2021.1.20>.

6. Gomanenko O.A. Ot funkcional'nogo k proizvodstvenno-territorial'nomu principu upravlenija na vodnom transporte (na primere volzhskogo rechnogo flota nachala 1930-h godov) [From Functional to Production-Territorial Principle of Water Transport Management (The Case of the Volga River Fleet in the Early 1930s)]. *Vestnik VGU. Serija: Istorija. Politologija. Sociologija* [Proceedings of Voronezh State University. Series: History. Political Science. Sociology], 2019, no. 3, pp. 43-48.

7. Dokladnaja zapiska nachal'nika NVRP i raport nachal'nika pristani Stalingrad o vypolnenii plana i sostojanii parohodstva i pristanskogo hozjajstva. 1936 g. [Memorandum Report by Director of the Lower Volga Steamship Line and Report by Stalingrad Landing Chief on Plan Execution and the Condition of the Steamship Line and Landing Facilities. 1936]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 2817. 25 l.

8. 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* [State Archive of Volgograd Region], f. 557, inv. 19, d. 1. 191 l.

9. Otchet NVRP po osnovnoj dejatel'nosti za 1937 g. [Lower Volga Steamship Line Report on the Basic Activities in 1937]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 4273. 103 l.

10. Otchet NVRP po prompredpriyatijam za 1934 g. [Lower Volga Steamship Line Report on Industrial Establishments in 1937]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 1626. 67 l.

11. Otchet NVRP po prompredpriyatijam za 1935 g. [Lower Volga Steamship Line Report on Industrial Establishments in 1935]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 2403. 53 l.

12. Otchet NVRP po prompredpriyatijam za 1936 g. [Lower Volga Steamship Line Report on Industrial Establishments in 1936]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 3565. 63 l.

13. Otchet NVRP po prompredpriyatijam za 1938 g. [Lower Volga Steamship Line Report on Industrial Establishments in 1938]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 4923. 23 l.

14. Otchet NKVT po predpriyatijam za 1934 g. [People's Commissariat for Water Transport Report on Industrial Establishments in 1934]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 1308. 50 l.

15. Postanovlenija i zakljuchenija po utverzhdeniju otcheta NVRP za 1936 g. [Resolutions and Conclusions on Approval of the 1936 Lower Volga Steamship Line Report]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 3567. 80 l.

16. Protokoly zasedanij balansovyh komissij po utverzhdeniju otchetov po VVRP, SVRP, NVRP i dr. za 1935 g. [Minutes of the Balance Committees Meetings on Approval of the Reports of the Upper Volga, Middle Volga, Lower Volga Steamship Lines and Others in 1935]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 2380. 125 l.

17. *Rechnoj transport v direktivah kommunisticheskoj partii, zakonodatel'nyh aktah i postanovlenijah Sovetskogo pravitel'stva (1918–1959)* [River Transport in Instructions of the Communist Party and in Soviet Government Legislation and Decrees (1918–1959)]. Moscow, Rechnoj transport Publ., 1959. 230 p.

18. Spravka sekretarju CK VKP(b) t. G.M. Malenkovu ot zav. transportnym otdelom CK VKP(b) t. Golubeva «O rechnom sudostroenii i organizacii Glavnogo upravlenija rechnoj sudostroitel'noj promyshlennosti NKRF». Mart 1943 g. [Memorandum by the Head of the Transport Section of the Central Committee of the AUCP(b) Golubev to Secretary of the Central Committee of the AUCP(b) G.M. Malenkov "On River Shipbuilding and Creation of the Chief Directorate of River Shipbuilding of the People's Commissariat of River Fleet". March 1943]. *Rossiyskiy gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii* [Russian State Archive of Social and Political History], f. 17, inv. 124, d. 11. 174 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, 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, gomanenko.olesya@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>