



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.1.6>

UDC 94(470.45)“1941/1943”:629.543
LBC 63.3(2R-4Vog)622-2

Submitted: 26.11.2022
Accepted: 18.12.2022

ESTIMATE OF THE NUMBER AND SEX AND AGE COMPOSITION OF “VOLGOTANKER” WORKERS IN THE LOWER VOLGA REGION IN 1941–1943

Margarita I. Bukatina

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Abstract. *Introduction.* The invasion of the Soviet Union by Nazi troops and the Battle of Stalingrad greatly affected all aspects of life in the Lower Volga Region. Ensuring the economy of the whole country and resistance to the invader was carried out by the large oil shipping company “Volgotanker”, which delivered Baku oil throughout the Volga Basin. The quantity and quality of personnel played an important role in the effectiveness of the organization. *Materials and methods.* To write this article we have identified and drawn a wide range of archival sources from the funds of the State Archive of the Astrakhan region, the Center for the Documentation of Contemporary History of the Volgograd region and the State Historical and Memorial Museum-Reserve “Battle of Stalingrad”. The methodological basis of the research is the principle of historicism and maximum possible objectivity. The shipping company itself and its activity in the context of external factors can best be described within the framework of the historical-system method. *Analysis and results.* This article provides a detailed assessment of the size of the shore personnel, the number of party organizations of the shipping company, the floating personnel and one ship’s crew on average. The analysis of position and sex and age composition of “Volgotanker” workers is given. Conclusions are made about the efficiency of “Volgotanker”’s work in connection with the number and composition of its personnel.

Key words: Great Patriotic War, Battle of Stalingrad, “Volgotanker”, river transportation, oil transportation, number of employees, age and sex composition of the organization.

Citation. Bukatina M.I. Estimate of the Number and Sex and Age Composition of “Volgotanker” Workers in the Lower Volga Region in 1941–1943. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2023, vol. 28, no. 1, pp. 65-76. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.1.6>

УДК 94(470.45)“1941/1943”:629.543
ББК 63.3(2Р-4Вог)622-2

Дата поступления статьи: 26.11.2022
Дата принятия статьи: 18.12.2022

ОЦЕНКА ЧИСЛЕННОСТИ И ПОЛОВОЗРАСТНОЙ СОСТАВ РАБОТНИКОВ «ВОЛГОТАНКЕРА» В РАЙОНЕ НИЖНЕЙ ВОЛГИ В 1941–1943 ГОДАХ

Маргарита Игоревна Букатина

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Вторжение немецко-фашистских войск в СССР и Сталинградская битва сильно повлияли на все сферы жизни Нижнего Поволжья. Обеспечение экономики страны топливом и борьбы с противником осуществляло крупное нефтеналивное пароходство «Волготанкер», доставлявшее бакинскую нефть по всему Волжскому бассейну. Не последнюю роль в эффективности работы организации играло количество и качество персонала. В рамках данной статьи на основе широкого круга архивных документов из фондов Государственного архива Астраханской области, Центра документации новейшей истории Волгоградской области и государственного историко-мемориального музея-заповедника «Сталинградская битва» произведена детальная оценка размеров штатов берегового персонала, численности партийных организаций пароходства, плавсостава и одной судовой команды в среднем. Приведен анализ должностного и половозрастного состава трудящихся «Волготанкера». В результате выведена предполагаемая численность персонала по

разным категориям, обозначаются тенденции по увеличению в организации числа женщин и несовершеннолетних работников. Сделаны выводы об эффективности работы «Волготанкера» в связи с численностью и составом его кадров.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Сталинградская битва, «Волготанкер», речной транспорт, нефтеперевозки, численность работников, половозрастной состав организации.

Цитирование. Букатина М. И. Оценка численности и половозрастной состав работников «Волготанкера» в районе Нижней Волги в 1941–1943 годах // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2023. – Т. 28, № 1. – С. 65–76. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.1.6>

Введение. Когда летом 1942 г. немецко-фашистские войска перерезали пути снабжения и эвакуации Сталинграда, огромную роль в битве стал играть речной транспорт, который поддерживал обороноспособность города в сложнейших условиях бомбардировок, обстрелов и минирования. Легендарными стали сталинградские переправы, но большое значение для битвы и обороноспособности всей страны имел и самоотверженный труд работников речного транспорта выше и ниже города, поддерживавший неустойчивый, но очень важный транзит через минированные участки реки в районе обороняющегося Сталинграда. Вышеупомянутый транзит по реке от Астрахани до Саратова, которому всячески препятствовали немецкие войска, был крайне сложен и опасен, поэтому осуществлялся только для очень важных грузов, в связи с чем в большинстве своем касался нефтекараванов «Волготанкера», нефтеналивного пароходства, обеспечивавшего перевозки нефтепродуктов бакинских месторождений по всей Волге. Его работа зачастую скорее определяла деятельность других пароходств Волги, поскольку от него зависела поставка необходимого как фронту, так и пароходствам топлива. Защита и транспортировка нефтеналивных судов при любой оперативной обстановке была приоритетной, потому что такие суда были одновременно ценнейшим ресурсом и опасным объектом, поскольку представляли собой легкую и крайне взрывоопасную мишень для авианалетов.

В описываемый период на территории Нижней Волги кроме «Волготанкера» действовало одноименное Нижневолжское речное пароходство (НВРП), которое располагалось по руслу Волги от Камышина до пос. Лагани (Калмыцкая АССР) в устье реки, включая дельту с выходом в Каспийское море [5,

с. 47]. Именно эти места для речного транспорта являлись Нижней Волгой. В 1941–1943 гг. на этой территории происходили сложные процессы как логистические и экономические, так и социальные. Это было связано с увеличением нагрузки на водные пути из-за начала военных действий, мобилизации и эвакуации населения, непосредственным приближением линии фронта к Волге.

Работа «Волготанкера» имела огромное значение для народного хозяйства страны и ее сопротивления захватчику. «Волготанкер» перевез в 1941 г. до трети всей бакинской нефти (8 млн т) и до примерно пятой части нефти всего СССР, а в 1943 г. – половину бакинской (6 млн т) и треть всей нефти СССР.

Кроме материальной базы, не менее важен для эффективной деятельности любого предприятия, а, возможно, и более значим, человеческий фактор. Именно поэтому следует подробно оценить количество и качество человеческого ресурса, который напрямую определял столь объемный экономический вклад «Волготанкера». Более того, такие, казалось бы, формальные показатели, как численность и половозрастной состав трудящихся, позволяют увидеть социальную картину организации во время войны, реальное положение конкретных людей, их тяготы и трудовые подвиги.

Методы и материалы. Научных работ, посвященных изучению, собственно, деятельности «Волготанкера», не существует. Организация упоминается в различных трудах, посвященных Сталинградской битве, Великой Отечественной войне и речному транспорту. Наиболее новым и значимым для реконструкции работы речного транспорта Нижней Волги является коллективный энциклопедический справочник, составленный В.В. Булатовым, О.А. Гоманенко, Е.Л. Головиной [3]. Он со-

держит краткие данные о важнейших событиях, людях, судах Нижней Волги в период Сталинградской битвы в алфавитном порядке, но внутренние особенности функционирования «Волготанкера» затронуты эпизодически. Ценнейшие сведения о пароходстве во время войны зафиксировал В.В. Пермяков [9], который сам в те годы трудился на судне «Уралнефть». Его книга сочетает в себе исследовательский компонент с воспоминаниями автора и некоторых его коллег, из которых можно почерпнуть сведения об особенностях их работы, в том числе и разбираемых в данной статье. При этом вопрос численности и состава работников речного транспорта в военное время не рассмотрен в историографии. Это связано с тем, что сведения из источников на этот счет фрагментарны и нуждаются в сопоставлении и трактовке. Именно поэтому для написания статьи был выявлен и привлечен широкий круг источников из фондов Государственного архива Астраханской области, Центра документации новейшей истории Волгоградской области и государственного историко-мемориального музея-заповедника «Сталинградская битва». Источниковой базой послужили приказы Народного комиссариата речного флота и его политуправления, руководителей и управлений местных учреждений – Управления «Волготанкера», Политотдела, военизированной охраны, их официальная делопроизводственная документация, документы, описывающие движение кадров и статистические отчеты, переписка между различными ведомствами, приказы о награждении, а также документы личного происхождения, представленные неопубликованными воспоминаниями.

Методологической основой исследования является принцип историзма и максимально возможной объективности в вопросах, связанных, например, с оценкой эффективности работы системы перевозок, вписывания ее в рамки глобальных событий и их неотторжимой оценки, поддерживается ценностный подход. Само пароходство и его деятельность в контексте внешних факторов наиболее полно могут быть отражены с помощью историко-системного метода.

Анализ. Начать стоит с оценок численности различных категорий речников, поскольку

это один из важнейших показателей, влияющих на эффективность работы и выполнение различных норм, а также один из наиболее чувствительных к военным действиям параметров. Война запустила беспрецедентные движения кадров во всех хозяйственных организациях, меняя качественный и количественный состав трудящихся, что, несомненно, коснулось и «Волготанкера».

Береговой персонал. Кроме работников, непосредственно осуществлявших работу на судах, огромное значение имел береговой штат пароходства. К этой категории относились и административный персонал, и работники, задействованные в погрузке-выгрузке, линейный и судоремонтный, обслуживающий персонал – уборщицы, работники столовых и т. д. Для оценки численности берегового персонала приведем данные о точном устройстве внутренней структуры Астраханского участка. После реорганизации эксплуатационных участков в 1940 г. восемь более мелких слили в четыре крупных – Астраханский, Саратовский, Камустынский, Горьковский [10, л. 209–219]. Объединение участков позволило сократить число работников берега во всем пароходстве с 363 до 312 человек, то есть на 51 человека. Управление Астраханского участка находилось в самой Астрахани на пристани им. Ленина, а новая структура Астраханского участка включала такие важные части инфраструктуры, как три нефтепункта – им. III Интернационала (до Ильинки), им. Ленина (до Владимировки), Сталинград (до Камышина). Новая структура управления участком состояла:

- 1) из руководства участка;
- 2) диспетчерской на пристани им. Ленина;
- 3) операторских пунктов на пристани им. III Интернационала и в Сталинграде;
- 4) выплатных пунктов на пристанях им. III Интернационала и им. Ленина;
- 5) личного состава с разделением оформления на пристанях им. III Интернационала и им. Ленина;
- 6) цехов по зачистке судов с прикреплением к нефтепунктам им. Ленина и им. III Интернационала;
- 7) бухгалтерии и делопроизводства.

Непосредственно список штата сотрудников Управления участка включал в себя: 1) начальника участка; 2) заместителя на-

чальника; 3) старшего диспетчера; 4) четырех диспетчеров; 5) заведующего личным составом; 6) двух ответственных исполнительного состава; 7) делопроизводителя; 8) машинистку; 9) старшего бухгалтера; 10) двух бухгалтеров; 11) двух счетоводов; 12) четырех кассиров; 13) пятерых ответственных расчетчиков зарплаты; 14) двух инспекторов по зарплате; 15) двух техников; 16) заведующего снабжением и складом; 17) заведующего хозяйством; 18) заведующего складом № 2; 19) шестерых капитанов рейда; 20) четырех линейных механиков; 21) трех операторов 1-го пункта III Интернационала; 22) восемь кладовщиков; 23) агента снабжения; 24) конюха; 25) четырех рассыльных; 26) уборщицу; 27) коменданта на Бузане; 28) двенадцать сторожей; 29) четырех учетчиков диспетчера.

Список штата нефтеучастка им. Ленина состоял: 1) из начальника пункта; 2) трех старших приемосдатчиков; 3) восьми приемосдатчиков [10, л. 210].

На Сталинградском нефтепункте трудились: 1) начальник пункта; 2) старший капитан рейда и заместитель начальника; 3) два капитана рейда; 4) два линейных механика; 5) три оператора; 6) технический рабочий; 7) два старших приемосдатчика; 8) шесть приемосдатчиков; 9) рассыльная-уборщица [10, л. 211].

Приведенные выше данные говорят о том, что всего 109 человек берегового персонала обслуживало участок Нижней Волги, при этом получая в общей сложности в месяц 41 660 рублей. Данные списки позволяют нам довольно полно понять, как строилась береговая работа, получить представление о деятельности и на других участках пароходства из-за четкой регламентации и централизации. Наиболее высокооплачиваемыми должностями, исходя из затрат на оклады, были административные – начальники, управляющие, технические – линейные механики и капитаны рейдов, бухгалтеры и диспетчеры. Самой массовой профессией берегового хозяйства была должность приемосдатчика.

В январе 1941 г. данная структура претерпела сокращение штатов административного и управленческого персонала по участкам [17, л. 3]. Повторные сокращения, уже

связанные с военной обстановкой, происходили в августе (на 27 должностей) [17, л. 123] и октябре [17, л. 147].

Итак, 109 из 312 береговых работников «Волготанкера», то есть почти 35 % берегового персонала всего пароходства, было сосредоточено на Астраханском участке. Это говорит об особой важности данного эксплуатационного участка по сравнению с другими тремя в рамках организации. Несмотря на это, война вносила свои коррективы – штаты урезались и такой значимый и крупный участок функционировал под контролем всего около 70 человек.

Численность членов ВКП(б). Первичные парторганизации находились на всех значимых точках – эксплуатационных участках, базах, заводах, управлениях. На большинстве самоходных судов присутствовали помполиты и просто члены партии [20, л. 19]. В таблице 1 представлено изменение численности парторганизации «Волготанкера» за 1941–1943 годы.

Исходя из данных таблицы 1, можно сделать выводы не только о численности конкретной парторганизации, но и предположительно оценить пропорционально падению количества членов ВКП(б) в «Волготанкере» процент оттока персонала по организации в целом. Для оценки динамики этого процесса на основе таблицы 1 составим график (см. рис. 1).

Таким образом, наглядно продемонстрирована тенденция на падение численности членов парторганизации, хотя, вероятно, более логичным с точки зрения руководства было бы увеличить численность ее рядов для большего сплочения коллектива. Эту мысль доказывает и политдонесение конца 1942 г., откуда мы узнаем, что за весь 1942 г. в ряды партии в «Волготанкере» было принято только 41 человек, а задача роста рядов партии не выполнена [16, л. 12]. Об этом же свидетельствует быстрый перелом тенденции падения численности кандидатов в партию, связанной с массовым уходом работников в РККА, в сторону роста уже в тяжелой военной обстановке осени 1942 года. Соответственно, уменьшение количества членов партии связано с внешними обстоятельствами, которые явно совпадают по времени с военными действиями. Наиболее вероятными причинами

оттока персонала могли быть: эвакуация, уход в армию, дезертирство или иное серьезное правонарушение, смерть. Логично предположить, что статистически кадровая ситуация в парторганизации «Волготанкера» схожа с кадровой картиной во всем «Волготанкере», за исключением, возможно, некоторых особенностей. Так, исходя из источников, больше всего в РККА уходили работники с низших должностей – кочегары, грузчики, матросы, среди которых менее вероятно встретить членов партии. Таким образом, во всем «Волготанкере» падение количества работников может быть даже большим, чем в парторганизации. Итак, оценить кадровый голод данного пароходства можно лишь пропорционально в процентном отношении, экстраполируя выявленные из наиболее полной статистики по численности партийных рядов

тенденции. Если принять за 100 % самое большое в изученном периоде количество членов партии – 1 187 человек, то станет понятно, что самое крупное падение числа людей составило около 53 % от этого начального количества. Как уже было пояснено выше, такое падение количества работников (а, возможно, и несколько большее) справедливо для всего пароходства.

Численность плавсостава. Центральное место в работе пароходства, конечно, занимала непосредственно деятельность флота и его работников, оценке численности которых нужно уделить особое внимание. До июля 1941 г. крупного движения кадров в пароходстве не наблюдалось (от 0 до 9 человек меняли в месяц свой статус). В июле по Астраханскому эксплуатационному участку 98 человек принято на работу, 33 переведено на

Таблица 1. Динамика численности парторганизации «Волготанкера» за период с марта 1941 по май 1943 года

Table 1. Dynamics of the number of the “Volgotanker” party organization for the period from March 1941 to May 1943

Дата	Численность членов ВКП(б) во всех организациях, чел.	Численность членов ВКП(б) в плавсоставе, чел.	Численность кандидатов ВКП(б) в плавсоставе, чел.
Март 1941 г.	1 187	117	39
Август 1941 г.	1 035	124	32
Декабрь 1941 г.	775	103	23
Март 1942 г.	686	98	21
Август 1942 г.	647	н. д.	н. д.
Сентябрь 1942 г.	635	80	25
Декабрь 1942 г.	583	н. д.	н. д.
Январь 1943 г.	563	88	35
Февраль 1943 г.	566	н. д.	н. д.
Май 1943 г.	591	74	47

Примечание. Составлено по: [20–22].

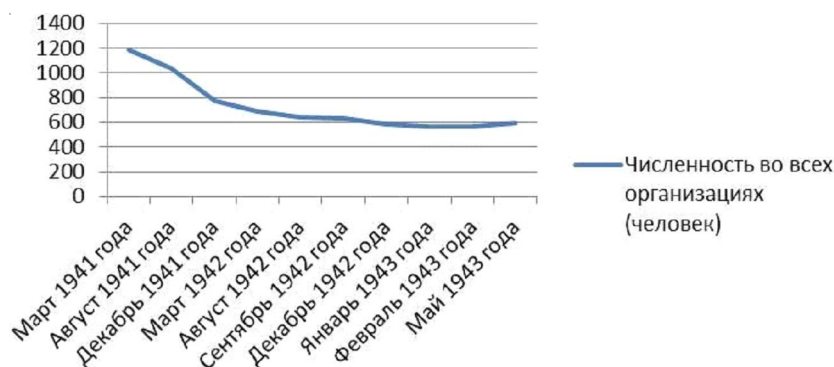


Рис. 1. Численность работников «Волготанкера» в парторганизациях с марта 1941 по май 1943 года

Fig. 1. Number of employees of “Volgotanker” in party organizations from March 1941 to May 1943

другие суда, 23 человека (11 из них кочегары) призваны в РККА, по Сталинградскому – 2 приняты, 2 призваны в армию. В августе в районе Астрахани на работу принято 100 человек, 39 призваны, 26 уволено по иным причинам, в Сталинграде приняты 2, призван 1 [8, л. 83]. Руководство «Волготанкера» старалось максимально заместить уходивший на фронт персонал заранее, понимая, что скоро лишится больших кадровых ресурсов. Наибольшая волна ухода работников «Волготанкера» на фронт пришлась на сентябрь – декабрь 1941 года.

Для замены призывников из машинной команды (из числа кочегаров и масленщиков) на период осеннего призыва 1941 г. был создан резерв из 85 человек, содержание которых на время прохождения призыва (условно установлен срок в 1 месяц) оценивалось в 14 000 рублей. Это позволяет приблизительно оценить оклад одного кочегара или масленщика в 164 рубля и получить некоторое представление о количестве выбывших в РККА [18, л. 22–23]. Исходя из данных по численности партийных работников в плавсоставе (см. табл. 1), где численность членов партии сократилась меньше, чем в целом по пароходству, а число кандидатов выросло, можно сказать, что основная часть непосред-

ственно работников судов не была подвержена ротации в той же степени, что и остальная часть организации.

Приведенная далее таблица 2 позволяет довольно полно оценить количество плавсостава «Волготанкера» и проанализировать его качественный состав. Всего эта категория работников пароходства составила 4 243 человека, что говорит о довольно крупном размере организации. Стоит пояснить, что суда организации в целом делились на самоходные (буксиры) и несамоходные (нефтеналивные баржи), которые и транспортировали караванами буксиры. В соответствии с функционалом судов отличалась численность и состав команды – на самоходных работала «полноценная» команда, а на несамоходных были необходимы несколько матросов и иногда шкипер и рулевой. Поэтому количество капитанов в штате позволяет предположить, что парк всего пароходства составлял около 100 самоходных судов. Кроме того, численность плавсостава можно сопоставить с данными о количестве коммунистов в наиболее близком к 9 июлю 1941 г. месяце (см. табл. 1). Численность членов и кандидатов в члены партии в августе 1941 г. составила 156 человек, из чего выходит, что их доля в плавсоставе в это время насчитывала примерно 3,7 %.

Таблица 2. Обеспеченность кадрами плавающего состава по «Волготанкеру» на 9 июля 1941 г., чел.

Table 2. Availability of personnel for the floating group of the “Volgotanker” on July 9, 1941, people

Должности	Количество работников	Итого
Капитаны	102	Командный состав – 1 521
Штурманы	269	
Помощники капитанов	16	
Лоцманы	50	
Механики	102	
Помощники механиков	252	
Шкиперы	235	
Помощники шкиперов	495	Рядовой состав – 2 722
Рулевые и штурвальные	273	
Помогатели	551	
Коки	91	
Масленщики	318	
Кочегары	424	
Слесари и токари	20	
Матросы баржей	1 045	

Примечание. Источник: [18, л. 50].

Более наглядно представить качественный состав работников можно с помощью данного ниже графика (см. рис. 2).

Наиболее многочисленной категорией, как мы видим, являются матросы барж, что обусловлено большим объемом несамоходного флота в пароходстве. Еще одна крупная категория – помощатели, скорее линейный персонал, связанный с огромным масштабом и сложностью бассейна Волги. Третья по численности категория, помощники шкиперов, является одной из самых универсальных в плане должностных обязанностей на судах, особенно несамоходных.

Еще одной возможностью представить численность плавсостава и его должностное распределение на каждом отдельном судне является анализ списка погибшей 20 ноября 1942 г. в полном составе команды парохода «Алтай», подорвавшегося на mine: 1) Макарычев К.И. – капитан; 2) Соколов П.И. – штурман; 3) Кривоногов В.И. – штурман; 4) Ильин – штурман; 5) Прохоров – рулевой; 6) Заринова – рулевой; 7) Елесева – матрос; 8) Ильина – матрос; 9) Соколова – матрос; 10) Прохорова – матрос; 11) Соколова – матрос; 12) Есиков – механик; 13) Дымченко – помощник механика; 14) Ткаченко – масленщик; 15) Качалов – масленщик; 16) Синицын –

кочегар; 17) Есикова – кочегар; 18) Соколова – кочегар [6, л. 131–132].

Как видно, на пароходе до его гибели работало 18 человек. Команда могла дополняться (здесь мы, как минимум, не видим лоцмана, коменданта и кока), но данную цифру можно подтвердить оценкой команды другого судна. Для примера возьмем пароход «Кузнец» (экипаж должен был составлять 26 человек [3, с. 115], то есть дефицит работников составлял около трети состава), переданный «Волготанкеру» и работавший на переправах Сталинграда. Состав его команды довольно полно восстанавливается благодаря различным источникам:

Ананичев Александр Степанович – родился в 1888 г., капитан пароходов «Борьба» (до 31 августа) и «Кузнец». Приказом от 6 ноября 1942 г. награжден значком «Отличник соцсоревнования» НКРФ и месячным заработком [14, л. 24–25]. Член ВКП(б) [19, л. 44]. В октябре 1942 г. был награжден в честь 25-летней годовщины Октября за образцовую работу и помощь защитникам Сталинграда [23, л. 26], а в декабре – орденом Красной Звезды [3, с. 34].

Кононов Михаил Иванович – первый помощник капитана.

Таганов Михаил Тимофеевич – лоцман.

Ананичева Александра Григорьевна – матрос.

Володин Сергей Николаевич – механик, член ВКП(б) [19, л. 44].

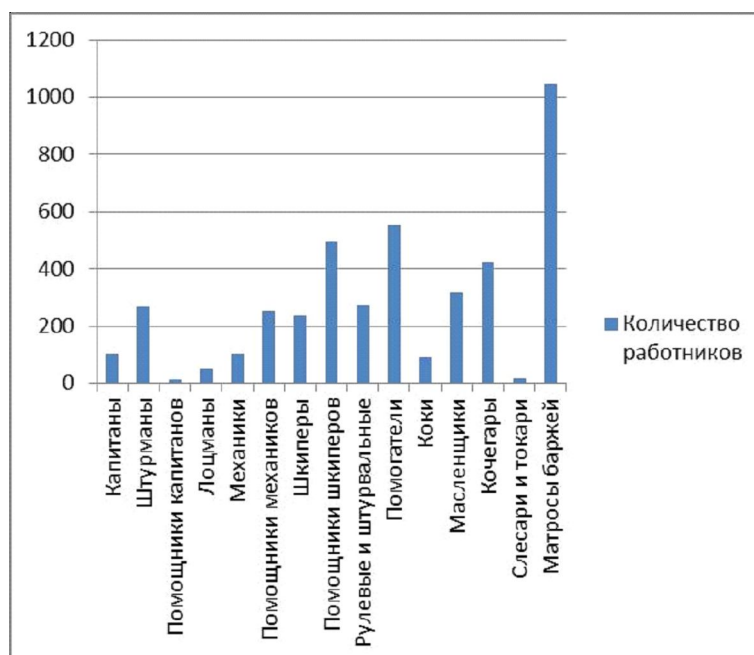


Рис. 2. Качественный состав работников «Волготанкера» по должностям в 1941 году

Fig. 2. Qualitative composition of “Volgotanker” employees by positions in 1941

Чемоданов Федор Петрович – механик. Родился в 1905 г., член ВКП(б). В сентябре 1942 г. был награжден медалью «За боевые заслуги» [3, с. 205].

Ильясов Илья Николаевич – лоцман, член ВКП(б) [19, л. 44].

Белов Геннадий Михайлович – кочегар [4, л. 9].

Белов Василий Михайлович – кочегар. В 1942 г. ему было всего 16 лет [1, с. 47]. Приказом № 27 от 28 ноября 1942 г. награжден Почетной грамотой Наркомречфлота и полумесячным заработком за самоотверженную работу в помощь защитникам Сталинграда [14, л. 43–44].

Белов Михаил Ефимович – первый помощник механика. Приказом от 6 ноября 1942 г. награжден Почетной грамотой Наркомречфлота и полумесячным заработком [14, л. 24–25]. В октябре 1942 г. был награжден в честь 25-летней годовщины Октября за образцовую работу и помощь защитникам Сталинграда [23, л. 26].

Белова Мария – матрос, жена Белова М.Е. и мать Белова В.М. [1, с. 47].

Горностаев – старший лейтенант, комендант «Кузнец». Героически сбросил руками с палубы парохода авиабомбу зажигательного действия во время выполнения специального задания, заключающегося в снятии с мели баржи с грузом. Получив ожоги, спас судно [2, с. 15].

Белинский Ф.И. – матрос. Приказом № 27 от 28 ноября 1942 г. награжден Почетной грамотой Наркомречфлота и полумесячным заработком за самоотверженную работу в помощь защитникам Сталинграда [14, л. 43–44].

Глушко Степан Петрович – масленщик. Приказом от 6 ноября 1942 г. награжден Почетной грамотой Наркомречфлота и полумесячным заработком [14, л. 24–25]. В октябре 1942 г. был награжден в честь 25-летней годовщины Октября за образцовую работу и помощь защитникам Сталинграда [23, л. 26].

Сметанин В.Е. – штурвальный. Приказом № 27 от 28 ноября 1942 г. награжден Почетной грамотой Наркомречфлота и полумесячным заработком за самоотверженную работу в помощь защитникам Сталинграда [14, л. 43–44].

Долинина Мария Петровна – родилась в 1906 г., кочегар. Приказом от 6 ноября 1942 г. награждена значком «Отличник соцсоревнования» НКРФ и месячным заработком [14, л. 24–25]. В октябре 1942 г. была награждена в честь 25-летней годовщины Октября за образцовую работу и помощь защитникам Сталинграда [23, л. 26]. В декабре 1942 г. награждена медалью «За боевые заслуги» [3, с. 84].

Зуков И.С. – масленщик. Приказом № 27 от 28 ноября 1942 г. награжден Почетной грамотой Наркомречфлота и полумесячным заработком за

самоотверженную работу в помощь защитникам Сталинграда [14, л. 43–44].

Газенпуд – пожилой матрос «Кузнец» [1, с. 47].

Очевидно, что приведенные данные по части численности команды «Кузнец» сходятся с информацией о пароходе «Алтай». Более того, на обоих пароходах было по два масленщика и по три кочегара, а остальной состав команды в целом вполне сопоставим. В связи с этим можно предположить, что такая численность команды была более или менее стандартной, хотя не исключала корректировок. Стоит также отметить, что такое количество работников было вариантом сниженной нормы, на что указывает соотношение показателей количества судов и численности плавсостава в 1941 году. Примерно сопоставив такую сниженную численность средней команды с количеством судов, можно осторожно предположить, что численность плавсостава могла снизиться приблизительно до 3 000 человек.

Половозрастной состав работников.

К теме изменений численности работников пароходства плотно примыкает вопрос о качественных преобразованиях в кадровом составе «Волготанкера», который также менялся из-за войны.

В 1941 г. женщины составляли только около 5 % работников Наркомречфлота, трудились они в основном таксировщиками, малярами, складскими рабочими [12, л. 4]. Первая и логичная идея, которая приходит в голову при оценке полового состава работников «Волготанкера» во время войны, заключается в том, что количество женщин во всех частях «Волготанкера» увеличивалось. На деле ситуация была сложнее и интереснее. «Волготанкер» еще в довоенном, 1940 г., судя по статистике, был очень «женской» организацией – за навигацию только в плавсоставе работало 1 140 женщин, или 40 % от общего числа рядового плавсостава [7, л. 6]. В основном, трудились матросами, кочегарами, 100 % коков были женского пола, а некая Васильева В.А. даже была рулевой на пароходе «Реконструкция». На 15 мая 1941 г. женщин в пароходстве было уже 1 166 [7, л. 23], но, как можно заметить, рост не был радикальным.

Для удобства оценки можно разделить персонал на несколько крупных категорий – береговой персонал Управления, береговой технический персонал (инструкторы путей, участков, бакенщики и т. д.), береговой младший персонал (грузчики, уборщики), командный персонал плавсостава, средний персонал судна, младший персонал. Высшая часть кадров, как береговая, так и плавающая, с наступлением войны мало сменила свой состав. Эти люди высоко ценились на своих местах из-за опыта и профессионализма, поэтому движение кадров в этих частях организации было незначительным. Почти все они были мужчинами. Средний персонал был больше подвержен мобилизации, поэтому здесь возростала доля женщин, но более четкая тенденция в этой части организации была связана с «омоложением» кадров. Ушедших или погибших мужчин заменяли только что окончившие училища молодые люди, часто это были даже члены семей речников, их сыновья. Женщины в этой группе кадров чаще всего бакенщицы, коки. Самой «женской» частью организации был младший персонал судов и берега. Например, с весны 1942 г. нормы для женских бригад грузчиков в связи с массовым невыполнением норм женщинами понижались на 20 % [15, л. 63], что говорит о массовости женского труда в этой сфере. Уборщицы, машинистки, масленщицы, кочегары, матросы, грузчицы – все они трудились не покладая рук, чтобы доставить нефтепродукты своей стране. Мужчины именно с этих должностей массово ушли на фронт, что обусловило сильное изменение в кадровом составе этой части организации. Оставшиеся мужчины чаще всего были также очень юными и работали грузчиками, что было связано с недостаточной эффективностью женских бригад.

Женщины на речном транспорте часто занимали и более «военные» должности – на судах встречались пулеметчицы, а в честь 8 марта 1943 г. отряд военизированной охраны премировал 9, а поздравил всего 37 женщин, 30 из которых были стрелками охраны, а остальные кассирами и уборщицами [13, л. 22]. В общем, популярная примета «женщина на корабле – к беде» не была понятна работникам «Волготанкера» еще до войны, а уж во время нее «слабый пол» стал насто-

ящей опорой бесперебойной деятельности организации.

Дополняют данные о половозрастном составе работников и вышеупомянутые списки команд судов «Алтай» и «Кузнец», на которых было 8 и 3 женщины соответственно. Возрастной диапазон речников «Кузнеца», у которых удалось установить дату рождения, – от 16 до 54 лет. Интересную информацию о ситуации на судах дают и сами имена плавсостава. Например, четыре Соколовых на пароходе «Алтай» – вряд ли однофамильцы. Нормальной практикой на судах было работать целыми семьями – отец занимал более высокую должность штурмана или механика, а жена и дети работали матросами, масленщиками, кочегарами [9, с. 86]. Причем, такая семья на судне обычно была не одна, что также можно видеть по спискам команд вышеуказанных судов. Из этого вытекает несколько необычный уровень сплоченности трудового коллектива, своеобразное единение, и без того свойственное судовым командам на море и на реке.

Подтверждает сложившуюся ситуацию и приказ по Управлению «Волготанкера» от 26 июля 1942 г., по которому с судов снимались семьи плавсостава и направлялись по местам жительства или приписки судов, в связи с возросшей для плавсостава опасностью, связанной с приближением фронта к Волге. Особенно это касалось детей от 8 до 14 лет, которых, в случае необходимости, помещали в интернаты. Женщин же, работавших и не работавших, которые имели детей в возрасте до 8 лет, снимали с судов и обеспечивали жильем, если была такая необходимость, определяя их в таком случае на береговую работу. Вместо этих женщин на суда поступали учащиеся ремонтных школ, техникумов или дети судоконанд в возрасте от 15 лет [11, л. 163].

Результаты. Итак, большое значение для эффективности работы организации имела численность и качество персонала. Береговой штат пароходства включал в себя административный персонал, работников, задействованных в погрузке-выгрузке, линейный и судоремонтный, обслуживающий персонал и составлял на Нижней Волге 109 человек в 1941 г., сокращаясь в дальнейшем примерно до 70 человек. Численность плавсостава пароходства в

1941 г. составляла 4 243 человека с возможным снижением до 3 000 человек в дальнейшем, которое было связано с гибелью, эвакуацией и уходом в армию. Команда одного самоходного судна составляла около 18 человек, что было вариантом сниженной нормы. Падение численности парторганизаций «Волготанкера» на 53 % может свидетельствовать о сопоставимом кадровом голоде и во всей организации. Наибольший дефицит касался таких должностей, как матросы, кочегары, масленщики, грузчики.

Еще до войны рядовой плавсостав «Волготанкера» на 40 % состоял из женщин, которых в дальнейшем становилось только больше. Штат «молодел», многие работники были 16–17 лет от роду, часто являясь детьми команды. Вообще, родственные связи зачастую пронизывали команды пароходов, на которых находились и совсем малолетние (до 8 лет) «речники». Приказ о снятии детей и их матерей с судов был выпущен только 26 июля 1942 г., когда первых решили поместить в интернаты.

Оценить эффективность работы речников «Волготанкера» совершенно беспристрастно трудно, поскольку расчет численности и состава трудящихся обостряет осознание нами особого ужаса и масштаба того испытания, которое суждено было пройти этим людям, работавшим в районе Нижней Волги во время войны. Сопоставление объема перевозок и неуклонно падающей численности персонала с увеличением количества женщин и подростков в среде речников говорит о том, что эффективность работы каждого отдельного человека не только не снижалась, но даже росла, с учетом падения качества и количества персонала.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Беркович Ю., Лебедев-Морской А. Это было на сталинградских переправах. М.: Речиздат, 1944. 80 с.
2. Волгари. О людях Сталинградской переправы / под ред. Ю. Костюка. М.: Воениздат, 1943. 46 с.
3. Волжско-Каспийский бассейн в 1942–1943 годах: обеспечение коренного перелома в войне. Т. 1. Боевые навигации на Нижней Волге и Северном Каспии (1942–1943): энциклопедический

справочник / под ред. М. М. Загорулько. Волгоград: Издатель, 2019. 256 с.

4. Воспоминания Ананичева А. С. // Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва». НВФ-19641.
5. Гоманенко О. А. От функционального к производственно-территориальному принципу управления на водном транспорте (на примере Волжского речного флота начала 1930-х годов) // Вестник ВГУ. Серия: История. Политология. Социология. 2019. № 3. С. 43–48.
6. Документы (политдонесения, справки, доклады) о партийно-политической работе политотдела пароходства // Государственный архив Астраханской области (ГААО). Ф. 796. Оп. 1. Д. 17. 195 л.
7. Отчеты о движении кадров рядового плавсостава // ГААО. Ф. 2163. Оп. 1. Д. 421. 27 л.
8. Отчеты эксплуатационных участков о движении кадров // ГААО. Ф. 2163. Оп. 1. Д. 422. 100 л.
9. Пермяков В. В. Опаленные Волгой. Самара: Данглис, 2002. 449 с.
10. Положения и инструкции об организации труда в пароходстве «Волготанкер» // ГААО. Ф. 2163. Оп. 1. Д. 414. 300 л.
11. Приказы и решения Управления пароходства «Волготанкер» // ГААО. Ф. 2163. Оп. 1. Д. 439. 258 л.
12. Приказы и решения Народного комиссариата речного флота // ГААО. Ф. 2163. Оп. 1. Д. 440. 83 л.
13. Приказы командира отряда военизированной охраны «Волготанкер» // ГААО. Ф. 1621. Оп. 1. Д. 14. 224 л.
14. Приказы народного комиссара речного флота СССР о награждении работников речного пароходства и по другим вопросам // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). Ф. 11418. Оп. 1. Д. 5. 54 л.
15. Приказы начальника политуправления речного флота СССР // ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 10. 253 л.
16. Приказы политуправления речного флота СССР и Наркомречфлота // ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 20. 230 л.
17. Приказы Управления пароходства «Волготанкер» // ГААО. Ф. 2163. Оп. 1. Д. 408. 178 л.
18. Распоряжения Управления пароходства «Волготанкер» // ГААО. Ф. 2163. Оп. 1. Д. 411. 50 л.
19. Списки руководящих работников политотдела и пароходства, партийных организаций, пристаней и плавсостава // ЦДНИВО. Ф. 11418. Оп. 1. Д. 9. 64 л.
20. Статотчеты политотдела пароходства о составе и движении парторганизаций за 1941 г. и документы к ним // ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 12. 174 л.
21. Статотчеты политотдела пароходства о составе и движении парторганизаций за 1942 г. и документы к ним // ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 16. 132 л.

22. Статотчеты политотдела пароходства о составе и движении парторганизаций за январь – апрель 1943 г. и документы к ним // ГААО. Ф. 796. Оп. 1. Д. 22. 148 л.

23. Телеграфная переписка из политотдела речного флота СССР поздравления награжденным и другим вопросам // ЦДНИВО. Ф. 11418. Оп. 1. Д. 18. 75 л.

REFERENCES

1. Berkovich Iu., Lebedev-Morskoi A. *Eto bylo na stalingradskikh perepravakh* [It Was at the Stalingrad Crossings]. Moscow, Rechizdat, 1944. 80 p.
2. Kostiuk Iu., ed. *Volgari. O liudiakh Stalingradskoi perepravy* [Volgari. About the People of the Stalingrad Crossing]. Moscow, Voenizdat, 1943. 46 p.
3. Zagorulko M.M., ed. *Volzhsko-Kaspiiskii bassein v 1942–1943 godakh: obespechenie korenno pereloma v voine. T. 1. Boevye navigatsii na Nizhnei Volge i Severnom Kaspii (1942–1943): entsiklopedicheskii spravochnik* [Volga-Caspian Basin in 1942–1943: Providing a Radical Turning Point in the War. Vol. 1. Combat Navigations on the Lower Volga and Northern Caspian Sea (1942–1943). Encyclopedic Reference Book]. Volgograd, Izdatel Publ., 2019. 256 p.
4. Vospominaniia Ananicheva A.S. [Memories of Ananichev A.S.]. *Gosudarstvennyi istoriko-memorialnyi muzei-zapovednik «Stalingradskaia bitva»* [State Historical and Memorial Museum-Reserve “Battle of Stalingrad”]. NVF-19641.
5. Gomanenko O.A. Ot funktsionalnogo k proizvodstvenno-territorialnomu printsipu upravleniia na vodnom transporte (na primere Volzhskogo rechnogo flota nachala 1930-kh godov) [From Functional to Industrial-Territorial Principle of Management on Water Transport (The Example of the Volga River Fleet in the Early 1930s)]. *Vestnik VGU. Serii: Istorii. Politologii. Sotsiologii* [Proceedings of Voronezh State University. Series: History. Political Science. Sociology], 2019, no. 3, pp. 43–48.
6. Dokumenty (politdoneseniia, spravki, doklady) o partiino-politicheskoi rabote politotdela parokhodstva [Documents (Political Reports, References, Reports) On Political Work of the Shipping Company Political Department]. *Gosudarstvennyy arkhiv Astrakhanskoy oblasti (GAAO)* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 796, inv. 1, d. 17. 195 l.
7. Otchety o dvizhenii kadrov riadovogo plavsostava [Reports on the Movement of Personnel of Ordinary Seafarers]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 2163, inv. 1, d. 421. 27 l.
8. Otchety ekspluatatsionnykh uchastkov o dvizhenii kadrov [Reports of Operating Sites on the Movement of Personnel]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 2163, inv. 1, d. 422. 100 l.
9. Permiakov V.V. *Opalennyye Volgoi* [Scorched by the Volga]. Samara, Dangleis Publ., 2002. 449 p.
10. Polozheniia i instruksii ob organizatsii truda v parokhodstve «Volgotanker» [Regulations and Instructions on Work Organization in “Volgotanker” Shipping Company]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 2163, inv. 1, d. 414. 300 l.
11. Prikazy i resheniia Upravleniia parokhodstva «Volgotanker» [Orders and Decisions of the “Volgotanker” Shipping Company Administration]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 2163, inv. 1, d. 439. 258 l.
12. Prikazy i resheniia Narodnogo komissariata rechnogo flota [Orders and Decisions of the Commissariat of the River Fleet]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 2163, inv. 1, d. 440. 83 l.
13. Prikazy komandira otriada voenizirovannoi okhrany «Volgotanker» [Orders of the Commander of the “Volgotanker” Paramilitary Guard Detachment]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 1621, inv. 1, d. 14. 224 l.
14. Prikazy narodnogo komissara rechnogo flota SSSR o nagrazhdenii rabotnikov rechnogo parokhodstva i po drugim voprosam [Orders of the Commissar of the River Fleet of the USSR on the Awarding of Employees of the River Shipping Company and on Other Issues]. *Tsentr dokumentatsii noveishei istorii Volgogradskoi oblasti (TsDNIVO)* [Center for Documentation of Contemporary History of Volgograd Region], f. 11418, inv. 1, d. 5. 54 l.
15. Prikazy nachalnika politupravleniia rechnogo flota SSSR [Orders of the Head of the Political Department of the USSR River Fleet]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 796, inv. 1, d. 10. 253 l.
16. Prikazy politupravleniia rechnogo flota SSSR i Narkomrechflota [Orders of the Political Management of the USSR River Fleet and the Commissariat of the River Fleet]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 796, inv. 1, d. 20. 230 l.
17. Prikazy Upravleniia parokhodstva «Volgotanker» [Orders of the “Volgotanker” Shipping Company Administration]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 2163, inv. 1, d. 408. 178 l.
18. Rasporiasheniia Upravleniia parokhodstva «Volgotanker» [Instructions of the “Volgotanker” Shipping Company Administration]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 2163, inv. 1, d. 411. 50 l.
19. Spiski rukovodiashchikh rabotnikov politotdela i parokhodstva, partiinykh organizatsii, pristanei i plavsostava [Lists of Senior Employees of the Political Department and Shipping Department, Party Organizations, Wharfs and Ship’s Personnel].

TsDNIVO [Center for Documentation of Contemporary History of Volgograd Region], f. 11418, inv. 1, d. 9. 64 l.

20. Statotchety politotdela parokhodstva o sostave i dvizhenii partorganizatsii za 1941 g. i dokumenty k nim [Statistical Reports of the Political Department of the Shipping Company on the Composition and Movement of Party Organizations for 1941 and Documents to Them]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 796, inv. 1, d. 12. 174 l.

21. Statotchety politotdela parokhodstva o sostave i dvizhenii partorganizatsii za 1942 g. i dokumenty k nim [Statistical Reports of the Political Department of the Shipping Company on the Composition and Movement of Party Organizations for 1942 and Documents to Them]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 796, inv. 1, d. 16. 132 l.

22. Statotchety politotdela parokhodstva o sostave i dvizhenii partorganizatsii za ianvar – april 1943 g. i dokumenty k nim [Statistical Reports of the Political Department of the Shipping Company on the Composition and Movement of Party Organizations for January – April 1943 and Documents to Them]. *GAAO* [State Archive of the Astrakhan Region], f. 796, inv. 1, d. 22. 148 l.

23. Telegrafnaia perepiska iz politotdela rechnogo flota SSSR pozdravleniia nagrazhdennym i drugim voprosam [Telegraphic Correspondence from the Political Department of the River Fleet of the USSR Congratulations to the Awarded and Other Issues]. *TsDNIVO* [Center for Documentation of Contemporary History of Volgograd Region], f. 11418, inv. 1, d. 18. 75 l.

Information About the Author

Margarita I. Bukatina, Postgraduate Student, Department of History and International Relations, Volgograd State University, Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation, im-201_175393@volsu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6765-4170>

Информация об авторе

Маргарита Игоревна Букатина, аспирант кафедры истории и международных отношений, Волгоградский государственный университет, просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация, im-201_175393@volsu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6765-4170>