



УДК 94(470.4)«1944/45»  
ББК 63.3(2)622.13

## СПЕЦИФИКА РАБОТЫ НИЖНЕВОЛЖСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА В 1944–1945 ГОДАХ

О.А. Гоманенко

В статье отражена деятельность Нижневолжского речного пароходства по перевозке грузов и пассажиров на заключительном этапе Великой Отечественной войны. Детально показаны итоги работы пароходства и выяснено значение водного транспорта Нижней Волги в данный период. Определена специфика навигационной деятельности Нижневолжского речного флота как в 1944 г., так и в навигацию 1945 г., проходившую в основном уже в мирное время.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, водный транспорт, история, Нижневолжское речное пароходство, Нижнее Поволжье, перевозки, военная экономика.

После падения перевозок в первый период войны с 1943 г. в работе водного транспорта произошел перелом в сторону улучшения его деятельности. В 1944 г. Волга продолжала играть главную роль в обеспечении необходимых грузов для фронта. Однако возможности речников ограничивались износом судов, сокращением объемов ремонта и потерями в результате военных действий, особенно во время Сталинградской битвы. И хотя грузооборот транспорта страны с 1943 г. стал постоянно возрастать, у речных пароходств он составлял лишь 86 % уровня 1942 года. Это было связано главным образом с отставанием по темпам восстановления материально-технической базы. В 1944 и 1945 гг. мощность буксирного и грузоподъемного несамоходного флота были самыми низкими за военные годы [18, с. 271]. В эти годы перед работниками речного флота были поставлены задачи: полностью обеспечить нужды народного хозяйства, принять ряд грузопотоков с железных дорог, возобновить и расширить перевозки в освобожденных районах. К тому же восстановление и развитие народного хозяйства страны должны были про-

ходить с учетом новых научно-технических разработок, необходимых для модернизации экономики [21, с. 91].

Анализ первого опыта работы по техническому плану в 1943 г. позволил несколько усовершенствовать систему эксплуатации транспортных средств. С 1944 г. в основу технического планирования были положены график движения судов, техплан работы флота и технологический процесс в деятельности портов и пристаней, который устанавливал порядок полной обработки судов с момента их прибытия до отправления в рейс. Диспетчерское руководство было перестроено. Организовывалась единая диспетчерская, контролировавшая кроме погрузочных и другие операции по обработке судов (снабжение топливом, запасными частями, профилактический ремонт и т. д.).

В 1944 г. Волга оставалась важнейшей коммуникацией государственного значения по перевозке нефтепродуктов, воинских и народно-хозяйственных грузов. Оперативный контроль за движением осуществляла Волжская военная флотилия (ВВФ), так как минная опасность еще не была снята. С 10 марта флотилия начала траление фарватера, через пять дней пошли первые нефтеналивные суда от Астрахани до Черного Яра.

Открытие навигации 1944 г. в верховьях Волги затянулось и началось по всей реке 22–

25 апреля [1, с. 113–114]. В марте и апреле Сталинградский городской комитет обороны (СГКО) выпустил постановления «Об обеспечении безопасного плавания судов по реке Волге в навигацию 1944 г.» и «О мерах охраны нефтекаранавов, скопившихся на Сталинградском рейде». Эти решения были направлены на защиту флота от возможных диверсионных налетов немецкой авиации и на ликвидацию оставшихся в Волге необезвреженных мин [20, с. 695–696, 702].

30 июня 1944 г. приказом Народного комиссариата Военно-морского флота из-за отсутствия непосредственной минной угрозы Волжскую военную флотилию расформировали [1, с. 115]. Мобилизованные суда были возвращены Народному комиссариату речного флота (НКРФ) и другим организациям Волжского бассейна. С этого времени водный транспорт сосредоточил основные усилия на перевозках грузов для народного хозяйства страны.

В 1944 г. удельный вес перевозок воинских грузов речным транспортом страны снизился до 10 %, план был выполнен на 107,7 % [17, с. 201]. Однако народно-хозяйственные перевозки, вследствие разрушенного и еще не восстановленного водного хозяйства, упали на 3,6 % по сравнению с 1943 годом [12, с. 297]. За последние две военные навигации значительно снизился объем перевозок основных грузов речного флота – нефти, леса в плотках и судах. Это явилось следствием значительно меньшего поступления на речной транспорт леса из-за сокращения заготовок и нехватки тоннажа, а нефти из-за переключения части ее грузопотоков на другие виды транспорта. Перевозки остальных грузов оставались в последние военные годы на уровне 1942–1943 годов.

Широкое распространение в 1944 г. получило сквозное движение на дальних маршрутах. В Москву, Калинин, Рыбинск прямыми рейсами пошли буксирные составы с низовьев Волги. С целью массового завоза рыбы в столицу была организована специальная линия Астрахань – Москва для движения рефрижераторных судов. С 1944 г. по речным путям стали увеличиваться пассажирские перевозки, возобновилось движение пассажирских судов по графикам-расписаниям. Впервые открылся пассажирский маршрут Москва – Астрахань через канал Москва – Волга. В навигацию 1944 г. речной транспорт перевез 40,4 млн человек, в 1945 г. – 38,5 млн человек, причем число транзитных пассажиров воз-

росло с 8,8 млн в 1943 г. до 13,3 млн в 1944 г. и 14,4 млн в 1945 году [13, с. 167].

Работа транспорта в годы войны основывалась на месячных планах перевозок, которые устанавливал Транспортный комитет при Государственном комитете обороны (ГКО) (а затем Оперативное бюро ГКО). С 1943 г. правительство предусматривало задания не только каждому пароходству, но и каждому наркомату – отправителю грузов. Выполнение этих планов стимулировалось государственными премиями и являлось основным показателем при проведении Всесоюзного социалистического соревнования. Так, в результате соцсоревнования в честь второй годовщины со дня разгрома немцев под Сталинградом коллектив Красноармейского судоремонтного завода, взявший и выполнивший обязательства ликвидировать отставания в судоремонтных работах, получил третью денежную премию. Коллективу Сталинградского речного порта в период предоктябрьского соцсоревнования было вручено переходящее Красное Знамя Управления Нижневолжского речного пароходства (НВРП) и Бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта, которое коллектив удерживал в декабре 1944 г. и январе 1945 года. За успешное проведение навигации в 1944 г., хорошую подготовку и проведение зимнего ремонта грузоподъемного и портового хозяйств, порт получил переходящее Красное Знамя ВЦСПС и НКРФ и первую премию в сумме 30 000 рублей [7, л. 10].

С навигационным планом грузоперевозок 1944 г. НВРП (начальник пароходства с марта 1943 г. по май 1945 г. М.Н. Чеботарев) справились на 95,8 %, что связано было с недодачей груза, простоями, недостатком и невыполнением норм оборота тоннажа (см. табл. 1). К тому же смежными пароходствами не выдерживался регулируемый график передачи флота. Как и в предыдущую навигацию в течение года происходило изменение и дополнение плана перевозок. Так, в сентябре – ноябре решением ГКО было включено 100 000 т импортного груза (в результате переключения с железной дороги на воду), но фактически за год отправлено менее трети [23, л. 6–10 об.]. Всего в 1944 г. НВРП перевезло 1 705 800 т, в том числе более 112 000 т внеплановых грузов, что отрицательно отражалось на деятельности пароходства, так как вызывало ломку графиков [3, л. 11, 74 об.–75].

Таблица 1

**Итоги работы НВРП по перевозкам грузов и пассажиров за навигацию 1944 года**  
**[3, л. 11, 74 об. – 75; 5, л. 144; 19, л. 42]**

Грузы/пассажиры	План	Факт	% выполнения	% выполнения к 1943 г.	% выполнения к 1941 г.	% выполнения к 1940 г.
<b>Пассажиры, тыс. чел.</b>	4 850,0	6 261,0	129,1	133,0	66,0	59,9
<b>Грузы, тыс. т</b>						
Хлеб	35,0	256,6	733,1	539,1	117,5	103,5
Соль	1 000,0	944,7	94,5	115,6	121,1	89,0
Рыба		88,7		98,3	179,2	136,7
Металл	31,0	12,4	40,0	15,8	18,7	24,5
Каменный уголь	220,0	22,2	10,1	101,4	5,0	4,4
Хлопок		41,7		1828,9	204,8	598,1
Минеральные строительные материалы	110,0	76,8	69,8	64,4	39,7	48
Химические продукты	21,0	3,5	16,7	269,2	39,0	8,6
Лес в судах	150,0	41,9	27,9	42,6	14,7	13,0
Дрова в судах		80,9			136	136,0
Итого лесных в судах		122,8		125,0	43,0	38,0
Сено		10,7		81,7		
Плодоовощная продукция		5,1				
Импорт		26,4				
Прочие	214,0	94,2				
<i>Итого</i>	1 781,0	1 705,8	95,8	116	69,8	61,3

В целом навигация 1944 г. превысила показатели 1943 г. на 16 %, составив две трети от 1941 года (см. табл. 1). Из-за недостаточного тоннажа перевозки лесных грузов в судах были очень низкими. Отправка хлеба (256 600 т), поступавшего в том числе из Краснодарского края и Ростовской области с перевалкой в Красноармейске, наоборот, превысила план в семь раз и достигла уровня 1940 года. Это произошло в результате переключения его с железнодорожного на речной транспорт, так же как и хлопка (41 700 т), массовая перевозка которого в 1944 г. возобновилась и резко увеличилась – в 18 раз по сравнению с 1943 годом. Однако перевалка грузов с судов в вагоны проходила не всегда удовлетворительно, взаимоотношения между НВРП и Управлением железной дороги обострились по причине ежемесячной недодачи подвижного состава из-за несогласованности правительственных планов. Напряженная обстановка сохранялась и в течение следующей навигации [3, л. 17]. Как и в 1943 г., сохранились высокие показатели по перевозке соли (944 700 т), рыбы (88 700 т) и низкие по отправке угля (22 200 т) (см. табл. 1) [5, л. 144].

Помимо этого, в навигацию 1944 г. Нижневолжским пароходством было отправлено

6 261,0 тыс. человек – на треть больше плана и прошлогодних показателей (см. табл. 1) [15, л. 25]. Увеличение пассажирского сообщения произошло за счет местных и внутригородских перевозок [19, л. 42].

Сталинградский местный флот выполнил план грузоперевозок 1944 г. на 90 % (105 048 т), на четверть превысив предыдущий год, но составил лишь треть от довоенного 1940 года [22, л. 63]. В навигацию 1944 г. протяженность его эксплуатационного пути по Волге составляла 384 км, по Ахтубе 72 км. Местное пассажирское и грузопассажирское сообщение происходило по следующим линиям: Сталинград – Иловатка (250 км), Сталинград – Солодники (98 км), Сталинград – Пролейка (91 км), Сталинград – Ленинск (72 км), Сталинград – Песковатка (60 км), Сталинград – Средняя Ахтуба (43 км). Действовали также пригородные линии пассажирского движения: Сталинград – Тумак, Скудры – Красный Октябрь; и внутригородские: Сталинград – Затон, Бекетовка – Сарпинский остров [22, л. 41]. Навигационный план перевозок пассажиров был выполнен на 106 % (2 556 700 человек) преимущественно за счет пригородного сообщения.

Постепенно по Сталинградской пристани местного флота происходило увеличение

объемов перевозимых грузов и пассажиров и сокращение разрыва с показателями последней предвоенной навигацией и Астраханским местным флотом. Существенно возросла отправка металла (1 786 т) – в восемь раз по сравнению с 1943 г., но это была только половина от 1940 года. Очень низкими оказались перевозки минеральных стройматериалов (10 313 т) – лишь десятая часть от 1940 г. и 55 % от предыдущего. Грузооборот местной пристани также стал увеличиваться, с планом она справилась на 142 % (190 501 т), пассажирооборот был в 2,5 раза выше, чем в 1943 г. (4 598 292 человека) – в два раза больше показателей Астраханского местного флота [22, л. 56–67].

В два раза по сравнению с 1943 и 1940 гг. снизились перевозки грузов по Астраханской пристани местного флота (начальник Поздняков). Однако навигационный план 1944 г. был перевыполнен на треть (221 900 т), а грузооборот в 1,8 раз. В пассажирском сообщении было перевезено на 5 % больше плана – 2 480 400 человек (столько же и по пассажирообороту) [10, л. 17–17 об.].

В целом местный флот Астрахани справился с навигационными заданиями 1944 года. Но по сравнению с предшествующей навигацией произошло существенное снижение грузоперевозок. Это было связано с уменьшением тоннажа, большими непроизводительными простоями непарового флота по вине клиентуры под погрузочными операциями (в основном из-за недостатка рабочей силы). Простои также вызывали перебои с топливом, аварии, в том числе по причине плохого технического состояния флота, особенно катеров-трамваев, долгое время находившихся в ремонте. Не хватало не только несамоходного тоннажа, но и буксирной тяги. Поэтому зачастую происходила попутная буксировка грузопассажирских судов и перевозки вверх до Сталинграда транзитным самоходным флотом НВРП [6, л. 80].

Такое положение с местным Астраханским флотом (начальник Нозринский) сохранилось и на протяжении следующей навигации 1945 г., которая проходила преимущественно уже в мирное время. Несмотря на то что планы перевозок грузов (194 300 т) и грузооборот (299 300 т) были перевыполнены, по-

казатели их снизились на 18 % по сравнению с 1944 г. и в два раза по отношению к 1940 году. Пассажирское сообщение (как перевозка – 1 792 600 человек, так и пассажирооборот – 1 683 200 человек) также уменьшилось на треть и составило только 30 % от последней предвоенной навигации, а с планом 1945 г. местная пристань справилась на две трети [11, л. 7–13]. Это было связано с уменьшением грузопассажирского движения в дельте Волги из-за сокращения баланса флота, задержки выхода из зимнего судоремонта и аварийности в течение 1945 г., а также с поздним открытием навигации и мелководьем.

К тому же, как и во всем пароходстве, плохо проходило снабжение судов топливом, что тормозило работу флота, приводило к его скоплению и в результате к простоям. Происходил перевод волжских судов на твердое топливо, что удешевляло стоимость эксплуатации пароходов. Так, «хорошие образцы работы на твердом топливе показали» пароходы «Азербайджан» (капитан В.С. Капранов), «8 февраля» (капитан С.Д. Голышев), «Монгол» (капитан М.И. Булатов) и другие [2, с. 1].

В целом с 1943 г. прослеживалось постепенное повышение объема перевозок и грузооборота по НВРП. Однако последствия войны повлияли на работу пароходства и в течение всей навигации 1945 г. (начальник НВРП в 1945–1946 гг. Г.В. Харитонов). Уменьшение тяги и тоннажа сказалось на темпах грузоперевозок, которые практически остались на уровне военной навигации 1944 г., дошли до двух третей от показателей 1941 г. и всего лишь до 63 % от 1940 г. (см. табл. 2), так же как и по грузообороту. Значительно, на 42 %, сократилось пассажирское сообщение, составившее только треть от предвоенного 1940 года (см. табл. 2).

В итоге навигационный план 1945 г. отправки грузов НВРП выполнило на 90 % (1 763 800 т), а пассажиров – на 66,5 % (3 658 100 человек) (см. табл. 2) [16, л. 19 об.]. Это было связано с систематическим недостатком тоннажа согласно техническому плану и графикам, спущенным центральным управлением речного флота, а также с неудовлетворительным зимним ремонтом судов и задержкой их выхода в эксплуатацию.

Таблица 2

**Итоги работы НВРП по перевозкам грузов и пассажиров за навигацию 1945 года**  
**[4, л. 133; 5, л. 144; 14, л. 18–34, 84–89; 16, л. 19 об.]**

Грузы /пассажиры	План	Факт	% выполнения	% выполнения к 1944 г.	% выполнения к 1943 г.	% выполнения к 1941 г.	% выполнения к 1940 г.
<b>Пассажиры, тыс. чел.</b>	5 500,0	3658,1	66,5	58,4	77,7	38,6	35,0
<b>Грузы, тыс. т</b>							
Хлеб	400,0	392,3	98,1	152,9	824,2	180,0	157,9
Соль	1 000,0	798,5	79,9	84,5	97,7	102,4	75,2
Рыба	77,7	87,0	112,0	98,1	96,4	175,7	134,1
Флодоовощная продукция		17,5		343,1		49,2	31,9
Металл	9,7	9,5	97,9	76,6	12,1	14,3	18,8
Металлические изделия	2,3	2,8	121,7			7,3	15,7
Каменный уголь	81,0	78,2	96,5	352,3	357,2	17,5	15,5
Хлопок	120	78,0	65,0	187,1	3421,0	384,4	1119,4
Цемент		1,2				22,6	8,2
Минеральные строительные материалы	70,0	46,7	66,7	60,8	39,2	24,1	29,2
Химические продукты	4,0	5,6	140,0	160,0	430,7	62,6	13,7
Руда	6,0	5,8	96,7			24,9	52,9
Нефть		0,1				5,6	14,8
Дрова в судах		75,0		92,7		126	126
Лес в судах		36,2		86,4	36,8	16	13,8
Итого лесных в судах	85,0	111,2	130,8	90,6	113,2	39,0	34,6
Сено	3,0	5,9	196,7	55,1	45,0		
Прочие	101,3	123,5	121,9				
<i>Итого</i>	1 960,0	1 763,8	90,0	103,4	119,9	72,2	63,4

Кроме того, мешали большие простои из-за перебоев и плохого качества топлива и недодача грузов с Каспия, а в июле и сентябре – соли Бассолью [16, л. 19]. Простои по-прежнему были и вследствие несогласованности с Управлением железной дороги. Из-за нехватки вагонов на пристанях скапливалось много грузов. Кроме того, позднее открытие и раннее похолодание сократило навигацию 1945 г. на 23 дня по сравнению с 1944 годом [9, с. 1].

В 1945 г. превышение показателей 1940 г. произошло только по трем видам грузов: хлебу – в 1,5 раза (392 300 т), рыбе – в 1,3 раза (87 000 т) и в 10 раз по хлопку (78 000 т) (см. табл. 2). Отправка соли сократилась по сравнению с предыдущей навигацией и достигла 75 % от 1940 года [5, л. 144]. Возобновилась массовая перевозка угля (78 200 т), возросшая в 3,5 раза по сравнению с 1943–

1944 гг., но составившая лишь 15,5 % от объема довоенного 1940 года (см. табл. 2). Аналогичные изменения произошли в отправке химических продуктов. Треть от уровня последней предвоенной навигации занимала транспортная перевозка лесных грузов в судах.

В целом небольшое повышение перевозок на 3,4 % в 1945 г. по сравнению с 1944 г. было достигнуто за счет увеличения объема хлеба, возросших в 3,5 раза объемов угля и плодово-овощной продукции (17 500 т), а также хлопка и химической продукции (см. табл. 2) [14, л. 18–34].

Такой же мизерный рост отправки грузов произошел и в следующую навигацию 1946 года. Возможности флота НВРП оставались очень низкими, и некоторое увеличение перевозок достигалось за счет улучшенного использования технических средств и работы портов и пристаней. Как

и в конце 1930-х гг., когда происходило снижение темпов грузоперевозок и замедление реконструкции речного транспорта, в 1945 г. флот НВРП стал переводиться на хозрасчет – 40 судов транзитного состава (34 буксирных пароходов и шесть рефрижераторов). В итоге это сокращало себестоимость перевозимых продуктов [4, л. 63].

Перевозки по всей Волге в 1945 г. составили половину от уровня 1940 г. – 9,6 млн т грузов и 12,5 млн пассажиров [8, с. 53]. Нарастание темпов происходило параллельно с дальнейшим восстановлением всего речного флота. Волжский водный транспорт был отремонтирован и восстановлен только в 1950 г., и уровень перевозок достиг довоенного 1940 года.

#### 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 : Изд-во Калининград. ВВМУ, 1997. – 201 с.
2. Волжские суда переводятся на твердое топливо // Сталинградская правда. – 1945. – 29 сент.
3. Годовой отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1944 г. // Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 72.
4. Годовой отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1945 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 98.
5. Годовой отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1946 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 132.
6. Доклад о работе Астраханского местного флота за 1944 г. // Государственный архив современной документации Астраханской области (ГАСДАО). – Ф. 729. – Оп. 1. – Д. 3.
7. Информация в оргинструкторский отдел ЦК ВКП(б) от секретаря Сталинградского ОК ВКП(б) т. Прохвятилова «О соцсоревновании в честь второй годовщины со дня разгрома немцев под г. Сталинградом». 2 марта 1945 г. // Российский Государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. 17. – Оп. 88. – Д. 435.
8. Коротков, К. К. Волга – гордость России / К. К. Коротков, Н. С. Галашов, Б. А. Шалагин. – Горький : Волго-Вят. кн. изд-во, – 1968. – 96 с.
9. Навигация закрыта // Сталинградская правда. – 1945. – 16 нояб.
10. Объяснительная записка начальника Астраханского местного флота НВРП т. Позднякова и главного бухгалтера т. Чепурнова к годовому отчету пристани Астраханского местного флота за 1944 г. // Государственный архив Астраханской области (ГААО). – Ф. 2353. – Оп. 4. – Д. 5.
11. Объяснительная записка начальника Астраханского местного флота НВРП т. Нозринского и главного бухгалтера т. Чепурнова к годовому отчету пристани Астраханского местного флота за 1945 г. // ГААО. – Ф. 2353. – Оп. 4. – Д. 6.
12. Орлов, Б. П. Развитие транспорта СССР в 1917–1962 гг. / Б. П. Орлов. – М. : Изд-во АН РАН СССР, 1963. – 403 с.
13. Основные показатели речного транспорта общего пользования // Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. – М. : Информационно-издательский центр Госкомстата, 1990. – 235 с.
14. Отчет зам. министра речного флота т. Черевко о выполнении перевозок грузов за навигацию 1945 г. по МВКЦУРФ. 29 апр. 1946 г. // РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 1934.
15. Отчет УНВРП за 1944 г. // РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 1775.
16. Отчет УНВРП за 1945 г. // РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 2035.
17. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. – М. : Транспорт, 1967. – 335 с.
18. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – М. : Воениздат, 1981. – 328 с.
19. Справки транспортного отдела Сталинградского ОК ВКП(б) о выполнении плана строительно-восстановительных работ, промышленного, жилищно-коммунального и культурно-бытового строительства и перевозке грузов по НВРП за 1943–1945 гг. 1–24 мая 1945 г. // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). – Ф. 113. – Оп. 20. – Д. 174.
20. Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны : Док. и материалы. – Волгоград : ГУ «Издатель», 2003. – 920 с.
21. Харинина, Л. В. Реализация государственной политики по увеличению контингента студентов в вузах Нижнего Поволжья в 1945–1953 годах / Л. В. Харинина // Вест. Чуваш. ун-та. – Чебоксары : Изд-во Чуваш. гос. ун-та им. И. Н. Ульянова, 2009. – № 1. – 561 с.
22. Эксплуатационные отчеты за навигации 1943–1944 гг. // Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). – Ф. 5513. – Оп. 7. – Д. 6.
23. Эксплуатационный отчет о работе НВРП в навигацию 1944 г. 26 дек. 1944 г. // Архив Волгоградского речного порта. – 1944. – Оп. 1.

**SPECIFICITY OF THE LOWER VOLGA RIVER STEAMSHIP LINE ACTIVITY  
IN 1944–1945***O.A. Gomanenko*

The activities of the Lower Volga Steamship Line on cargo and passenger transportation at the final stage of the Great Patriotic War is shown. The author dwells on the steamship line results and significance of the Lower Volga water transport activities in the mentioned period. The specificity of navigation campaigns of the Lower Volga river fleet is established for the 1944–1945 and after-war periods.

**Key words:** *Great Patriotic War, water transport, history, Lower Volga Steamship line, The Lower Volga region, transportation, war economy.*