



УДК 94(47+57)»1942»:355.691.31

## Накануне битвы за Сталинград: первая половина навигации 1942 года на Волге

О. А. Гоманенко

Гоманенко Олеся Александровна, кандидат исторических наук, доцент кафедры социальных технологий, Волгоградский государственный университет, gomanenko.olesya@mail.ru, gomanenko@volsu.ru

В статье анализируется положение волжского водного транспорта в начале навигации 1942 г., особенности ее организации. Приведены результаты проводимых мероприятий по улучшению деятельности Верхневолжского, Средневолжского, Нижневолжского речного транспорта и пароходства «Волготанкер». Формируется вывод об исключительности перевозок, в том числе нефти, по Волге в это время. Однако продолжить начатую работу в полной мере не удалось, так как летом 1942 г. обстановка резко осложнилась (особенно это касалось Нижней Волги).

**Ключевые слова:** речной транспорт, Волга, народное хозяйство, Великая Отечественная война, навигация, перевозки.

### On the Eve of the Battle of Stalingrad: the First Half of the 1942 Navigation on the Volga

О. А. Gomanenko

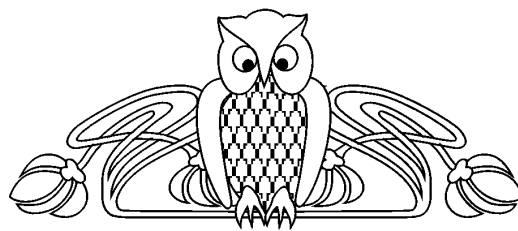
Olesya A. Gomanenko, <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>, Volgograd State University, 100 Universitetskii prospect, Volgograd 400062, Russia, gomanenko.olesya@mail.ru, gomanenko@volsu.ru

The paper analyses the condition of the Volga river transportation in the beginning of the 1942 navigation and the peculiarities of its organization. The author demonstrates the outcomes of the measures on improvement of the Upper-Volga, Middle-Volga and Lower Volga Steamship Lines as well as the "Volgotanker" Steamship Line. The paper concludes on the exceptional character of transportation of cargoes, oil included, on the Volga in the period. The work on improvement of transportation could not be continued in due course as in summer 1942 the situation aggravated considerably (particularly on the Lower Volga).

**Keywords:** river transport, the Volga, national economy, the Great Patriotic War, navigation, transportation.

DOI: <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2019-19-3-396-400>

Навигация 1942 г. на Волге отличалась от предыдущей. Поначалу причины крылись в погодных условиях. Навигация была открыта 21 апреля (в 1941 г. – 3 апреля). Такое позднее открытие объяснялось долгими холодами как в верхнем течении Волги, так и в ее низовьях. Весной 1942 г. первые подвижки льда на участке Астрахань – Сталинград начались 10 апреля. 17 апреля начался ледоход. К 21 апреля Волга от Астрахани до Енотаевска очистилась ото льда. Однако выше по течению все еще наблюдался редкий и местами средний ледоход. Подобным



же образом и закрытие навигации в силу более раннего появления льда и ледостава произошло раньше, чем в предыдущую навигацию. В результате навигация длилась в районе Горького в 1941 г. 193 дня, в 1942 г. – 194 дня<sup>1</sup>; в районе Куйбышева и Саратова в 1941 г. – 194 дня, в 1942 г. – 193 дня<sup>2</sup>; в районе Сталинграда в 1941 г. – 223 дня, в 1942 г. – 194 дня; в районе Астрахани в 1941 г. – 236 дней, в 1942 г. – 221 день<sup>3</sup>. Главное же отличие двух навигаций заключалось в том, что работа флота в навигацию 1942 г. на Нижней Волге велась уже в прифронтовой полосе, а кое-где и на линии огня. На Верхней и Средней Волге длительность навигации соответствовала предыдущим показателям.

С началом войны роль Волги возрастала. В 1942 г. волжскому водному транспорту стало придаваться не просто особое, а исключительное значение. Об этом говорилось в Постановлении Государственного комитета обороны (ГКО) от 12 апреля 1942 г. № 1580с «О неотложных мерах по открытию навигации 1942 г. по Волге». В Москве были крайне обеспокоены неудовлетворительным, по мнению ГКО, осуществлением Наркоматом речного флота (НКРФ) мероприятий по открытию навигации. Прежде всего, указывалось на отставание от графиков производства ремонта судов, особенно по Средневолжскому и Камскому речным пароходствам. По тому же поводу в Постановлении затрагивалось и Нижневолжское речное пароходство (НВРП). ГКО потребовал у него закончить ремонт 53 пароходов и 63 барж<sup>4</sup>.

Указывалось и на плохо организованную работу по спасению от весеннего ледохода замерзших в случайных пунктах и на плесе 1300 судов Волжских пароходств. Принимавшиеся же НКРФ меры по спасению судов были явно недостаточными. По Нижневолжскому пароходству ответственность за подготовку флота к навигации и спасение судов в период ледохода весной 1942 г. была возложена на его начальника Ф. Г. Коченина<sup>5</sup>. Тем не менее несколько судов НВРП, зимовавших посередине Волги, все же потерпели крушения от весеннего ледохода: 11 получили повреждения, а 3 судна затонули<sup>6</sup>.

К руководству Сталинградской области, начальникам НВРП и «Волготанкера» с телеграммой обратился сам председатель ГКО И. В. Сталин. Он опять сфокусировал внимание на неудовлетворительном состоянии дел с ремон-



том флота. Дополнительно он указал на необеспеченность пристаней Астрахань и Сталинград грузчиками, а также на то, что со складов речного порта Сталинграда еще с прошлой навигации так и не было вывезено 28 000 т различных грузов. И. В. Сталин потребовал у руководителей Сталинградской области оказать Нижневолжскому пароходству помощь как в окончании судоремонта, так и в вывозе грузов, а также закрепить на весь период навигации за Сталинградским и Астраханским речными портами по 700 грузчиков<sup>7</sup>. Далее он распорядился проконтролировать готовность причалов к приему и разгрузке судов, особо – готовность емкостей к приему нефти в Сталинграде и организацию ее налива в Астрахани. Также И. В. Сталин потребовал у областных властей оказания практической помощи Нижневолжскому речному пароходству и пароходству «Волготанкер» в деле вывоза нефти, соли, хлеба и других грузов в течение всей навигации 1942 г., «учитывая исключительное значение в перевозках Нижней Волги в условиях войны»<sup>8</sup>.

Неслучайным в этой связи было создание 14 февраля 1942 г. Транспортного комитета при ГКО. Его возглавил лично И. В. Сталин. В состав членов Комитета среди прочих лиц входили нарком морского флота П. П. Ширшов и нарком речного флота З. А. Шашков. Комитет создавался с целью централизации управления транспортной системой страны, координации работы всех видов транспорта и контроля над перевозками военных и хозяйственных грузов<sup>9</sup>.

В начале навигации речные пароходства Волги имели на своем балансе следующее количество подвижного состава (без дебаркадеров). Верхневолжское речное пароходство (ВВРП) – 1043 судна, в том числе 314 самоходных и 729 несамоходных<sup>10</sup>; Средневолжское речное пароходство (СВРП) – 335 судов, из которых 153 ед. самоходного флота и 182 ед. несамоходного<sup>11</sup>; НВРП – 653 судна, в том числе самоходных – 205 ед., несамоходных – 448 ед.<sup>12</sup>; пароходство «Волготанкер» – 380 судов, в том числе 141 самоходных и 239 несамоходных<sup>13</sup>. Таким образом, флот пароходств и по тяге, и по тоннажу практически сохранялся на уровне предыдущей навигации.

Особое внимание было сосредоточено на организации вывоза нефтепродуктов для сражающегося фронта и народного хозяйства из Баку, Махачкалы, Красноводска и Ширины (Казахстан) на Астрахань. Далее согласно Постановлению ГКО от 26 апреля 1942 г. № 1661с из Астрахани вверх по Волге и Каме требовалось вывезти 9 000 000 т груза. Из них 1 400 000 т предназначалось к разгрузке или перевалке на железную дорогу в Сталинграде. Остальные объемы должны были проследовать на различные пристани на Волге, Каме и других реках вплоть до Москвы (через канал Москва – Волга) и Молотова (Перми). Учитывая,

как вывоз нефтепродуктов из Астрахани вверх по Волге, так и их вывоз из других пунктов на реках Волжско-Камского бассейна, общий объем перевозки нефтепродуктов на навигацию 1942 г. был определен ГКО в 9 700 000 т<sup>14</sup>.

Для обеспечения выполнения этого плана ГКО обязал Наркомат морского флота (НКМФ) произвести дноуглубительные работы в портах Баку, Махачкала, Красноводск и на Волго-Каспийском канале, а также задействовать на линии Махачкала – Астрахань 5 наливных барж пароходства «Рейдтанкер». Помимо этого, морское ведомство во главе с наркомом П. П. Ширшовым обязывалось:

использовать крупнотоннажные танкеры (пароходства «Касптанкер») в летний период исключительно на линии Баку – Астраханский морской рейд;

увеличить на Астраханском морском рейде норму перелива нефтепродуктов из танкеров «Касптанкера» в рейдовые баржи «Рейдтанкера» на 10 %, по сравнению с 1941 г.;

сократить время выкачки нефтепродуктов из рейдовых барж в Астраханском речном порту и т. д.<sup>15</sup>

В свою очередь НКРФ во главе с наркомом З. А. Шашковым должен был обеспечить техническую скорость буксирной тяги с грузом вверх по Волге на уровне 120 км в сутки, перевезти в навигацию 1942 г. не менее 70 % нефтепродуктов маршрутными караванами (так называемая «маршрутизация» нефтеперевозок). Это означало, что нефтекараваны следовали по конкретно определенному маршруту безостановочно, при этом снабжение судов топливом, продовольствием, водой и необходимыми материалами производилось на ходу, без остановок и в строго определенных пунктах<sup>16</sup>.

Судоремонтно-судостроительные предприятия НКРФ переводились на круглосуточную работу по производству навигационного и профилактического ремонта нефтефлота. Кроме того, им предписывалось к 1 августа 1942 г. закончить постройку и сдать в эксплуатацию 6 металлических нефтеналивных барж (3 баржи общей грузоподъемностью 2400 т – к 1 июля, и 3 баржи общей грузоподъемностью 2400 т – к 1 августа). В свою очередь Сталинградский завод № 264 («Судоверфь») Народного комиссариата танковой промышленности СССР обязан был к 1 июля 1942 г. достроить и сдать НКРФ 2 нефтеналивные речные баржи<sup>17</sup>.

На плавсостав нефтекараванов речного флота Волжско-Камского бассейна, следовавших на расстояние не менее 1000 км, решено было распространить действие Постановления СНК СССР от 11 марта 1942 г. № 317 «Об обеспечении продуктами питания в пути следования поездных бригад». С 1 мая 1942 г. каждому члену судовой команды разрешалось (дополнительно к норме по карточкам) ежедневно приобретать за



деньги в период следования по маршруту: 400 г хлеба, 100 г колбасы, 20 г сахара, 20 г табака<sup>18</sup>.

В целом для успеха поставок нефтепродуктов Постановлением от 26 апреля 1942 г. № 1661с было принято много других решений, для чего задействовались и другие ведомства – Главнефтьесбыт при СНК СССР, Наркомат путей сообщения СССР, Наркомат нефтяной промышленности СССР, Наркомат судостроительной промышленности СССР и др. Особо пристальное внимание уделялось согласованности операций «Рейдтанкера», «Волготанкера» и Астраханской конторы Главнефтьесбыта на Астраханском узле. Именно там переплетались Каспийская и Волжская нефтяные коммуникации. От Астраханского морского рейда (на Северном Каспии) и Волго-Каспийского канала до Астраханского речного порта в неразрывной связке работали главные нефтеперевозчики Волго-Каспия: пароходства «Касптанкер», «Рейдтанкер» и «Волготанкер».

В вопросе ремонта нефтештота Постановление ГКО № 1661с устранило ведомственные границы между предприятиями судостроительно-судоремонтного комплекса Астрахани: Судостроительно-судоремонтным заводом им. В. И. Ленина НКРФ СССР, Судоремонтным заводом им. К. Маркса НКМФ СССР и Судоремонтным заводом им. X годовщины Октябрьской Революции НКМФ СССР. Их директорам отныне предлагалось производить работы по ремонту нефтеналивного тоннажа, тяги и перекачных средств нефтеперевалочных баз в первую очередь. То есть отныне этим работам отдавался приоритет перед другими работами, в том числе и спецзаказами, независимо от ведомственной принадлежности заказчика<sup>19</sup>.

Дополнительно к мерам по улучшению питания плавсостава нефтькараванов последовали и другие мероприятия стимулирующего характера. Тем же Постановлением ГКО с 1 мая 1942 г. вносились изменения в прежнюю систему оплаты труда плавсостава морского и речного флота, введенную до войны постановлениями СНК СССР от 29 апреля 1939 г. № 572 и от 9 июня 1939 г. № 835. Были отменены те пункты постановлений правительства, где говорилось об удержании 20 % и 10 % из основных окладов членов судовых команд в случае невыполнения судном месячного плана. При этом ГКО поручил своему члену Л. М. Кагановичу и первому секретарю ВЦСПС Н. М. Швернику совместно с председателем Госплана СССР, наркоматами морского и речного флота выработать и представить в ГКО свои предложения по упорядочению заработной платы плавсостава и работников береговой инфраструктуры. Также они должны были представить предложения и по премированию плавсостава, включая руководящих работников речного и морского ведомств. В то же время Постановлением ГКО был сразу же утвержден порядок премирования плавсостава, руководящих

и оперативных работников морского и речного флота, а также нефтьесбыта за выполнение и перевыполнение ими плана нефтьеперевозок и сокращение времени стоянки нефтьештота в портах и на рейдах<sup>20</sup>.

Тем временем уже к началу апреля 1942 г. в низовьях Волги на одних только нефтьештотах скопилось и ожидало вывоза свыше 1 000 000 т горючего. В Астрахани стояли наготове баржи, загруженные 300–400 тыс. т нефтепродуктов<sup>21</sup>. Однако по причине позднего начала навигации в апреле 1942 г. из Астрахани удалось отправить только 193 800 т, что было намного меньше, чем за тот же период прошлого года, когда было отправлено 1 098 300 т<sup>22</sup>. В мае ГКО потребовал интенсификации нефтьеперевозок из Астрахани. В его новом Постановлении от 14 мая 1942 г. № 1752сс был увеличен план вывоза нефтепродуктов из Астрахани вверх по Волге на май и июнь месяцы. Теперь надо было вывезти 1 900 000 т в мае (ранее планировалось 1 650 000 т) и 1 700 000 т в июне (ранее планировалось 1 300 000 т)<sup>23</sup>.

С целью координации действий моряков, речников, нефтьяников и осуществления оперативно-го руководства ГКО сроком на 2 месяца откомандировал на юг группу своих уполномоченных. В нее вошли: нарком морского флота П. П. Ширшов, нарком речного флота З. А. Шашков (оба члены Транспортного комитета при ГКО) и начальник Главнефтьесбыта СССР Я. С. Широков. ГКО мотивировал свое решение командировать в Баку наркома П. П. Ширшова тем, что в работе НКМФ на Каспии нефтьеперевозки составляли до 85 % общего объема перевозок. В свою очередь, нарком речного флота З. А. Шашков был командирован в Астрахань для принятия всех необходимых мер по вывозу в мае – июне 1942 г. вверх по Волге требуемых ГКО объемов топлива. Там же он должен был до 1 мая принять в ведение НКРФ от начальника Главнефтьесбыта Я. С. Широкова все нефтьеперекачные и бункерные плавучие станции Волжско-Камского бассейна со всем обслуживающим персоналом<sup>24</sup>.

Группу уполномоченных возглавил член ЦК ВКП (б) М. Ф. Шкирятов. Ежедневно они докладывали в ГКО об отправке горючего. Нарком П. П. Ширшов часто выезжал в Баку и на Астраханский морской рейд, чтобы ускорить отправку и передвижение нефтепродуктов морем. Нарком З. А. Шашков постоянно бывал на речном рейде в Астрахани, посещал эксплуатационный участок «Волготанкера», ездил на заводы НКРФ с целью ускорения погрузки и отправки речных судов в рейсы, ремонта тяги и тоннажа и т. д.<sup>25</sup>

Война требовала увеличения объема перевозок и освоения новых грузопотоков в Волжско-Камском бассейне в связи с повышением глубин на Верхней Волге и открытием Угличского и Рыбинского гидроузлов. С навигации 1942 г.



по всей Волге от Рыбинска до Астрахани были введены повышенные гарантийные глубины (260 см<sup>2</sup>). С открытием навигации 1942 г. проводились мероприятия по улучшению работы волжских пароходств. В Верхневолжском пароходстве, в Горьковском порту, на начало июня отстававшем в выполнении плана перевозок, была введена специализация грузовых причалов с закреплением постоянных бригад. В бригадах работали квалифицированные инструкторы, обучавшие новых молодых рабочих. Данные меры привели к наращиванию темпов перевозок<sup>26</sup>.

Стремясь изыскать резервы для повышения производительности флота и увеличения объемов перевозок, коллектив «Волготанкера» в мае выступил с инициативой проведения Всесоюзного социалистического соревнования среди речников страны, обратившись к ним с призывом через газеты «Правда» и «Водный транспорт»<sup>27</sup>. В пароходстве была закреплена и расширена практика «маршрутизации», позволявшая ускорить движение нефтекараванов и увеличить тем самым объемы перевозок<sup>28</sup>. В НВРП также проводились мероприятия по совершенствованию работы. В Сталинградском и Астраханском портах были разработаны и введены карты технологического процесса обработки судов. Это дало хорошие результаты. В частности, в Сталинграде на переработке зерна было достигнуто повышение производительности труда грузчиков и сокращение простоя судов и вагонов<sup>29</sup>.

В мае–июне 1942 г. речники «Волготанкера» отправили вверх по Волге почти 2 672 300 т горючего, необходимого фронту и народному хозяйству: в мае – 1 352 600 т, в июне – 1 319 700 т (правда, по ранее утвержденному плану ГКО в мае необходимо было отправить 1 900 000 т, а в июне – 1 700 000 т)<sup>30</sup>.

Тем временем война все ближе придвигалась к линии Волги. Одним из ощутимых признаков этого явилась подготовка речного флота к эвакуации раненых и больных. Постановлением ГКО от 14 мая 1942 г. № 1751с был утвержден план эвакуации, предусматривавший отправление по реке не менее 4800 чел. в сутки. НКРФ был обязан выделить и оборудовать по согласованию с Народным комиссариатом обороны СССР (НКО) суда для санитарной эвакуации по нескольким санитарно-эвакуационным линиям. Среди них значилась и линия Сталинград – Астрахань. На нее предписывалось поставить 4 судна: «А. Жданов» (на 400 мест), «Чернышевский» (на 350 мест), «Глеб Успенский» (на 330 мест) и «Пролетарий» (на 375 мест)<sup>31</sup>. В рамках этого мероприятия Сталинградский облисполком передавал НКО помещения для организации около пристаней в Сталинграде береговых эвакуационных пунктов. НКРФ со своей стороны выделил в Астрахани для организации эвакуационных пунктов помещения на речном вокзале и дебаркадерах. Наркомат обороны обязывался

обеспечить все санитарно-эвакуационные суда и эвакуационные медико-санитарным оборудованием и табельным имуществом и призвал из запаса военнообязанных для укомплектования медицинских команд судов, которые до конца навигации обеспечивались пайками<sup>32</sup>.

Однако Сталинградский городской комитет обороны (СГКО) предпринял меры чуть раньше. За 2 недели до Постановления ГКО о подготовке речного флота к эвакуации раненых и больных – а именно 1 мая 1942 г. – СГКО принял свое Постановление «Об организации перевозок раненых по рекам Дон и Волга». В частности, на начальника НВРП Ф. Г. Коченина возлагалась обязанность по передаче в распоряжение областного здравоохранения и медико-эвакуационного пункта № 20 помещения водной базы им. Шверника для использования их исключительно для приема раненых. На этой базе было решено установить дебаркадер для погрузки раненых на пароход, а также благоустроить ее. Со своей стороны НВРП должно было подготовить для транспортировки раненых и больных в пределах Сталинградской области 2 парохода на 500 мест и 2 парохода на 200 мест<sup>33</sup>.

Летом 1942 г. обстановка резко осложнилась. В связи с развернувшимися военными действиями ухудшились движение на Волге и работа портов, что привело к резкому сокращению перевозок. В военных условиях необходима была жесткая централизация в управлении речным транспортом. По причине поперечного деления Волги на 3 самостоятельных пароходства затруднялись планирование и диспетчерское руководство транзитным движением, а также возникала несогласованность во взаимодействии пароходств. С середины июня 1942 г. в НКРФ был установлен ежесуточный диспетчерский контроль за перевозками хлеба, соли, угля, леса в Центре и в Поволжье, а также за ходом судообмена между смежными пароходствами. Планирование и оперативный учет выполнения перевозок на Нижней Волге осуществлялись до 22 августа 1942 г. Впоследствии НВРП было снято с планирования. Однако в первый период навигации транспортировка плановых грузов проходила с большими перебоями во всех волжских пароходствах. Значительное число пассажирского и буксирного флота переключилось на воинские перевозки. С началом Сталинградской битвы ситуация еще больше обострилась особенно на Нижней Волге.

#### Примечания

- 1 См.: Центральный архив Нижегородской области (далее – ЦАНО). Ф. 1631. Оп. 7. Д. 974. Л. 4.
- 2 См.: Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 9469. Оп. 6. Д. 25. Л. 1.
- 3 См.: Центральный государственный архив Самарской области (далее – ЦГАСО). Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 1.



- <sup>4</sup> См.: Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 1. Д. 29. Л. 29.
- <sup>5</sup> См.: Там же. Л. 29–30.
- <sup>6</sup> См.: РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 846. Л. 259 об.
- <sup>7</sup> См.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 29. Л. 38.
- <sup>8</sup> Там же.
- <sup>9</sup> См.: Великая Отечественная война 1941–1945 годов : в 12 т. Т. 11 : Политика и стратегия Победы : стратегическое руководство страной и Вооруженными силами СССР. М. : Кучково поле, 2015. С. 105.
- <sup>10</sup> См.: РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 32. Л. 3–3 об.
- <sup>11</sup> См.: Там же. Л. 5–5 об.
- <sup>12</sup> См.: *Гоманенко О.* Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. Saarbrücken : LAP LAMBERT Academic Publishing, 2011. С. 197.
- <sup>13</sup> См.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 6.
- <sup>14</sup> См.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 32. Л. 15–17.
- <sup>15</sup> Там же. Л. 19–20.
- <sup>16</sup> Там же. Л. 21.
- <sup>17</sup> Там же. Л. 22.
- <sup>18</sup> Там же.
- <sup>19</sup> Там же. Л. 24.
- <sup>20</sup> Там же. Л. 25.
- <sup>21</sup> См.: Битва за нефть : Речники «Волготанкера» в битве за нефть, за Волгу и обороне Сталинграда (неопубликованная рукопись ветеранов пароходства «Волготанкер»). Куйбышев, 1985. С. 26 // Архив Волгоградского речного порта. Фонд Н. А. Кучкина.
- <sup>22</sup> См.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 41.
- <sup>23</sup> См.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 35. Л. 25.
- <sup>24</sup> См.: Там же. С. 26–27.
- <sup>25</sup> См.: Битва за нефть... С. 30.
- <sup>26</sup> См.: Речной транспорт за 50 лет Советской власти / под ред. М. С. Назарова и др. М. : Транспорт, 1967. С. 84, 90 ; ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 974. Л. 5 об.
- <sup>27</sup> См.: Битва за нефть... С. 26.
- <sup>28</sup> См.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 4 об.
- <sup>29</sup> См.: *Гоманенко О.* Указ. соч. С. 60.
- <sup>30</sup> См.: ЦГАСО. Ф. Р-4139. Оп. 1. Д. 41. Л. 41.
- <sup>31</sup> См.: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 35. Л. 16, 21.
- <sup>32</sup> Там же. Л. 16–17.
- <sup>33</sup> См.: Сталинградский городской комитет обороны в годы Великой Отечественной войны : документы и материалы. Волгоград : Издатель, 2003. С. 329.

**Образец для цитирования:**

*Гоманенко О. А.* Накануне битвы за Сталинград: первая половина навигации 1942 года на Волге // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2019. Т. 19, вып. 3. С. 396–400. DOI: <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2019-19-3-396-400>

**Cite this article as:**

Gomanenko O. A. On the Eve of the Battle of Stalingrad: the First Half of the 1942 Navigation on the Volga. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*, 2019, vol. 19, iss. 3, pp. 396–400 (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2019-19-3-396-400>