**Три жизни парохода *Гаситель***

***Очерк Александра Александровича Рогозина***

**«Царев» – «Гаситель»**

О том, что произошло на Царицынских пристанях и на рейде 12 июня 1901 года, узнала из газет вся Россия. Загорелась беляна. Потушить ее не смогли. Эта беляна стояла под выгрузкой в большом счале и огонь перекинулся на соседнюю беляну. И судорабочие, и приказчики, и владельцы леса уже видели, что запылает весь караван, но предпринять что-то действенное были не в силах: беляна – тяжелое несамоходное судно, один подъем якорей занимает уйму времени. Судорабачие бросились расчаливать стрежневые беляны, пускать по течению, подальше от огня. Маневренного портового флота, способного и караван развести, и с огнем бороться, в Царицыне не было. Загорелся один счал, другой, третий… Огонь перекинулся на берег. Запылали штабеля леса. От них загорелись лесозаводы. Береговая пожарная служба тоже ничего предпринять не могла: городовые пожарные имели 13 бочек и всего два насоса. Ручных, естественно. От заводов загорелись поселки Ельшанка и Купоросный.   
Три дня бушевал огонь.  
Три завода и два поселка выгорели дотла. Из 29 белян, стоявших на рейде, спасти удалось только 7. Общий убыток составил 13 миллионов рублей.

\* \* \*

В начале века по общему грузообороту Царицын занимал второе место на Волге после Нижнего Новгорода, по лесным грузам – первое. Царицынский пожар был страшным ударом по промышленникам и лесоторговцам, а заодно и грозным предупреждением всем судовладельцам.  
В 1902 году пароходные общества «Русь», «Кавказ и Меркурий», «Нобель» на паях решают строить пожарно-спасательное судно.   
Проект был заказан лучшим корабелам России. В расчетах принимала участие группа выдающегося ученого, математика, и кораблестроителя Алексея Николаевича Крылова.  
В 1903 году Царицын получил уникальное по тем временам судно: два двигателя по двести лошадиных сил каждый позволяли развить скорость до 24 километров в час. Поршневые насосы создавали в пожарной системе давление до 20 атмосфер. Мощными были и водооткачивающие средства. Крепкий набор стального корпуса, металлические надстройки (редкость в ту пору) придавали основательность и надежность.   
Назвали судно «Царев».   
О том, сколько раз приходилось бороться с огнем «Цареву» до 1917 года, сведений не осталось. А вот откачивал и спасал от потопления «Царев» наверняка не одно судно: большая часть флота в то время представляла собой деревянные баржи, которые постоянно текли. На них существовала даже такая должность – водолив. При посадке на мель, при неправильной загрузке в бортах появлялись щели, судно надо было откачивать, а потом конопатить.   
В зиму 1917-го на 1918 –ый год в Царицынском затоне отстаивался большой караван судов разных пароходных обществ. Пятого февраля Ленин подписал декрет о национализации флота. Судовладельцы не могли в одночасье с потерей своей собственности. Но, чувствуя, что флот им не вернуть, шли на крайние меры. Появились шайки бандитов.   
В конце марта загорелись два судна, стоявшие почти на выходе из Царицынского затона. Это были большие пассажирские пароходы «Самара» и «Графиня». Огонь стал стремительно распространяться по деревянным надстройкам. Это был поджог: оба судна вспыхнули одновременно, все было рассчитано так, что огонь перекинется на караван.   
Лед в затоне уже был разбит, «Царев» стоял на парах. Не медля он направился к горящим судам, средства пожаротушения приведены были в действие и очаги пламени на обоих пароходах удалось подавить.  
За бдительность и умелые действия младший помощник капитана «Царева», возглавлявший вахту на тот момент, был переведен в старшие помощники.   
В 1926 году пожарно-спасательный пароход «Царев» переименовывается в «Гаситель».   
В 1927 году капитаном «Гасителя» назначается Петр Васильевич Воробьев. К тому времени ему исполнилось уже 44 года. В 1904 – 1905 годах Воробьев служил матросом первой статьи на черноморском корабле «Синон». В годы гражданской войны – лоцман волжской военной флотилии красных, командир ледокольного парохода «Каспий».   
У нового капитана «Гасителя» не только большой опыт, но и энергия, умение организовать людей. «Гаситель» становится образцово-показательным судном. Судно посещают Клемент Ворошилов (в 1928 году) и Максим Горький (в 1929 году). Экипаж демонстрирует гостям выучку и слаженность в работе. Маршал и знаменитый писатель оставляют восторженные отзывы в вахтенном журнале.   
Конструктивной особенностью «Гасителя» был подводный таран. Он предназначался для того, чтобы при сильном пожаре в случае крайней необходимости пробить борт горящего судна. В 1935 году загорелась деревянная баржа с хлопком-сырцом на рейде у острова Крит. Как известно, хлопок потушить очень трудно. Капитан «Гасителя» принимает решение затопить баржу вместе с грузом. «Гаситель» тараном пробивает борт, а течением судно разворачивает, «кладет», как говорят судоводители, и таран застревает в корпусе баржи. Сверху бушует огонь, в пробоину идет вода, баржа оседает, увлекая за собой носовую часть «Гасителя». От дифферента оголяются винты, работа машин на задний ход уже ничего не дает. Дифферент увеличивается, и капитан готов дать команду «покинуть судно». Но в какой-то момент плавучесть «Гасителя» все же превысила силы, удерживающие таран. «Гаситель» вырывается из ловушки.   
Этот случай применения тарана был тщательно проанализирован экипажем и судовыми службами пароходства. В зиму с тридцать пятого на тридцать шестой год в красноармейском затоне у «Гасителя» был вырезан весь форпик и заменен на новый. Таран убрали, носовая часть обрела те очертания, которые мы видим сейчас.   
«Гаситель» стал знаковым судном для Сталинграда. Весной «Гаситель» первым выходил из затона. Об этом сообщали царицынские газеты, объявляя таким образом, что навигация открыта.   
Летом мальчишки, завидев идущий «Гаситель», с разбегу бросались в воду – всем было лестно покачаться на его стремительно накатывающей на берег крутой волне.

**Навигация сорок первого года**

С первых дней войны грузопотоки на Волге существенно изменились. На восток стали перемещаться массы людей, станки, оборудование. Резко повысилась доля военных перевозок. Роль Сталинграда, как транспортного узла с механизированными причалами и несколькими ветками железных дорог, возросла.   
Криворожский железорудный бассейн был захвачен немцами, многие металлургические заводы страны были на грани остановки. Тогда речники и железнодорожники организовали доставку уральской руды. Руда грузилась на баржи в Левшино (на Каме), шла в Сталинград и в Красноармейске переваливалась на железную дорогу. Для организации нового грузопотока речникам пришлось немало поработать в переналаживании транспортерных перегружателей.   
В самом начале войны перед речниками стала и кадровая проблема: многие водники были призваны в армию, сотни волгарей пошли на защиту Родины добровольно.   
7 июля 1941 года Совнарком разрешил перевести с трехсменного на двухсменное несение вахтенной службы на судах. Этим же постановлением разрешалось допускать к работе женщин, в печати стали звучать призывы к ним идти на суда и пристани. В Нижне-Волжское пароходство, управление которого находилось в Сталинграде, в 1941 году было принято 750 женщин. В Сталинградском порту из домохозяек были сформированы две бригады грузчиков под руководством Войновой и Федотовой. Эти бригады выполняли плановые задания на 150 – 160 процентов. Пополнялись и судовые команды: после краткосрочных курсов 49 человек стали матросами, 42 – кочегарами, 22 – масленщиками.   
В трех приволжских городах – Горьком, Астрахани, Сталинграде – были созданы эвакуационные базы. Их задача состояла в том, чтобы обслуживать и распределять потоки эвакуированных людей. Однако не всегда достигалась необходимая четкость и согласованность действий руководства этих баз и транспортников. Суда с грузом и пассажирами уже в рейсе порой несколько раз переадресовывались. Нечетко была налажена информация. Возникали трудности с питанием.   
В заключительный период навигации 1941 года, в связи с обострением ситуации на фронтах, поток эвакуированных возрос. С середины октября железнодорожный узел Сталинграда уже не справлялся с нагрузкой. Нижне-Волжскому пароходству было необходимо ежесуточно вывозить на пристань Владимировку (Ахтубинск) не менее 5 тысяч человек. Речники вывозили по 8 тысяч, в иные дни – до 15 тысяч человек.  
В начале ноября 1941 года речники Сталинграда получили еще одно важное задание – организовать несколько переправ. Таких переправ от Камышина до Сероглазки стало тринадцать. Благодаря им в Заволжье с оккупированных районов до наступления морозов было переброшено несколько сот тысяч голов скота, а также грузы эвакуированных колхозов и совхозов.   
В конце ноября – начале декабря ударили сильные морозы. Суда еще шли, а на Волге и Каме начался ледостав. Во льдах оказались пароходы с пассажирами, баржи с грузом и людьми. Многие пассажиры не имели теплой одежды, кончались продукты. Разместить людей и обеспечить их продовольствием помогли местные власти.   
12 сентября 1941 года Совет Народных Комиссаров принял решение о строительстве железнодорожной ветки Сталинград – Владимировка с паромной переправой через Волгу в районе Латошинки. Паромы прибыли в Сталинград 2 ноября. Это были два крупных специализированных судна, которые пять лет стояли на консервации в Саратове после постройки Увекского моста. 25 декабря 1941 года паром перевез на левый берег первый железнодорожный эшелон. Вскоре, несмотря на зимние условия, паромная переправа стала ежедневно перебрасывать 400 – 500 вагонов.

\* \* \*

Налеты на Сталинград и на Волгу начались еще летом 1941 года. Поэтому в конце лета ГКО (Государственный комитет обороны) и Командованием Военно-морского флота в Сталинграде был сформирован учебный отряд кораблей, преобразованный позже в Волжскую военную флотилию.   
Наряду с бронекатерами, переброшенными на Волгу с западных водоемов, флотилия укомплектовывалась канонерскими лодками – переоборудованными речными буксирами.   
По первоначальному плану значительная часть лучшего волжского флота должна была войти в состав военной флотилии: только канонерских лодок наметили ввести в состав флотилии 54 единицы. Но зимой немцы были разбиты под Москвой. Наши войска сумели провести несколько успешных операций под Тихвином, Ельцом, Ростовом. Государственный комитет обороны своим постановлением от 21 января 1942 года приостановил мобилизацию транспортных судов Волжского бассейна. Все надеялись, что фронт до Волги не дойдет. Объем перевозок был запланирован выше объема 1941 года по углю на 67 процентов, по соли – на 34 процента, по хлебу на 29 и по нефти на 20 процентов. Вместе с тем было понятно, что Волгу, как основную транспортную магистраль центра страны, фашисты не оставят в покое. Поэтому в феврале – марте 1942 года наркомат ВМФ совместно с командованием Волжской военной флотилии разработали целый ряд мероприятий по защите реки.   
Создавалась сеть постов наблюдения и связи по Нижней Волге. Организовывались отстойные пункты, которые должны были прикрываться истребительной авиацией и зенитной артиллерией. 23 апреля Сталинградский городской комитет обороны принял специальное постановление «об охране судоходства по реке Волга от воздушного нападения противника на участке Камышин – Астрахань». Нижне-Волжское речное пароходство и пароходство «Волготанкер» обязаны были самостоятельно организовать систему наблюдений за воздухом и водой.   
Основной целью военной флотилии было обеспечение бесперебойной работы волжской транспортной коммуникации. «Гаситель», по сути, был аварийно-спасательным судном, его роль в новых, более тяжелых условиях движения флота возрастала, поэтому переводить судно в состав военной флотилии сочли нецелесообразным.

**Первые потери**

В начале июля 1942 года немецкая авиация начала планомерно бомбить железнодорожные пути, ведущие к Сталинграду. Это сразу сказалось на снабжении фронта и подвозе грузов в город. Транспортный комитет при ГКО обязал волжских речников обеспечить ежедневную доставку только рейсовыми пассажирскими пароходами по 200 тонн различных грузов для оборонных предприятий города.   
15 июля ГКО предписал принять с железной дороги на волжскую магистраль 6000 вагонов воинских и 3550 вагонов народно-хозяйственных грузов для доставки в Сталинград.   
В это время Сталинградский порт имел 12 механизированных причалов, 20 плавучих кранов и перегружателей, десятки транспортеров. Но вся эта механизация не давала возможности своевременно обрабатывать резко повысившийся объем грузов. В срочном порядке технический персонал порта под руководством начальника порта П.С. Матурина в течение нескольких дней оборудовал четыре временных причала. Один из них был создан специально для танков и артиллерии.   
В Красноармейске были механизированные причалы для переработки донецкого угля. Поскольку уголь не поступал, механизмы демонтировали и отправили на Каму, в Камбарку – туда для снабжения центральных областей шел уголь из Кузбасса. Сталинградские портовики работали по 18 часов в сутки. Особенно отличались бригады грузчиков Г.М. Ягупова и П.М. Суслейко. По итогам работы за июль план был выполнен на 187, 4 процента. Портовики завоевали переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны и благодарность командования Сталинградского фронта.

\*\*\*

В июле развернулись ожесточенные бои на рубеже Дона. К Волге подходили все новые и новые массы людей, которых нужно было переправлять на левый берег. Подвозилось различное имущество, подгонялся скот.   
Особую трудность вызывала перевозка скота. Для этих целей дополнительные переправы были созданы в Камышине, Антиповке, Горном Балыклее, Горной Пролейке, Дубовке и Каменном Яре. Планируемая пропускная способность – 30 тысяч голов в сутки. Но военные заняли эти переправы своими грузами, и фактически за 10 июльских дней переправлено было лишь 35 тысяч голов скота.   
Положение становилось угрожающим. Руководители области обратились к Наркому речного флота и ЦК партии с просьбой помочь организовать новые переправы и использовать их только целевым образом.   
Ряд новых переправ был образован ниже Сталинграда. В конце концов речники и военные договорились, регулировать работу переправ начали совместно. Для перевозки скота использовались даже крупные нефтеналивные баржи.   
К этому времени большая часть флота Волго-Камского бассейна уже работала в районе Сталинграда. По указаниям Наркомречфлота в распоряжение Нижне-Волжского пароходства дополнительно было передано 10 крупных пассажирских пароходов, 6 грузовых теплоходов, 20 буксиров, 10 пассажирских катеров и несколько десятков барж.   
В этой скученности, при том, что судоводителя Камы и Верхней Волги слабо знали Сталинградские рейды и плес, участились посадки на мель, столкновения, многие деревянные суда давали течь. «Гасителю» без дела стоять не приходилось.   
За два месяца на речных судах было перевезено на левый берег 1874 тысячи голов скота, 3529 единиц сельхозтехники, 5102 автомобилей, 8245 подвод.   
Во второй половине июля число раненых, поступивших в Сталинград, резко возросло. Город уже не справлялся с таким количеством госпиталей. Самые дальновидные руководители понимали, что и над Сталинградом висит опасность. 28 июля облисполком принял решение об эвакуации 31 госпиталя в Астрахань и в районы Заволжья.   
После того, как железнодорожная связь между центральными и южными районами страны оказалась прерванной, основной транспортной магистралью стала Волга. Речниками обеспечивалось снабжение Сталинградского и Юго-Восточного фронтов. По указанию ГКО 65 лучших пароходов и 33 несамоходных судна в разных речных бассейнах были оборудованы под санитарные транспорты.   
Большая часть из них летом 1942 года работала в районе Сталинграда.   
Не знать или не понимать значение Волги немцы не могли. И, готовясь к броску на Сталинград, немцы поставили задачу прервать движение судов по реке.   
В ночь на 24 июля с аэродромов захваченного немцами Донбасса в воздух поднялись «юнкерсы» с морскими минами в 500 и 1000 килограмм. Курс – северо-восток, Волга. Фашисты все рассчитали правильно: среди множества проток, воложек и стариц в темноте фарватер однозначно обозначается цепочкой белых и красных огней. А падающие мины в темноте проглядываются плохо, засечь их трудно.  
Мины были поставлены в основном на Саралевских перекатах и в районе Луговой Пролейки, то есть выше и ниже Сталинграда. Немцы рассчитывали, что первые же суда, подорвавшиеся в узкостях, затонут на месте и перекроют судовой ход. Сталинград лишится последней транспортной артерии.   
25 июля в районе Луговой Пролейки подорвался пароход «Смоленск», который вел на буксире нефтеналивную баржу. То, что на судовом ходу мина, речники уже знали, у берега на якорях стояло несколько судов, которые давали предупредительные свистки «Смоленску». Судоводители «Смоленска» не сразу разобрались, о чем, собственно, их предупреждают. Произошел взрыв, пароход через несколько минут затонул, погибло одиннадцать человек из двадцати одного. Вечером на баржу «Найдома», которую буксировал «Смоленск», был совершен налет вражеских самолетов. От прямого попадания бомбы баржа загорелась.   
В тот же день от авиабомб погиб в районе Камышина пароход «Союзный ЦИК».   
На следующий день, 26 июля, в районе Быковых хуторов фашистские самолеты забросали бомбами пассажирский пароход «Александр Невский». Пароход загорелся, погибло много пассажиров и девять членов экипажа.   
Отправление караванов из Астрахани прекратилось. Однако в пути было много буксиров с большегрузными неповоротливыми баржами. Не имея никакой защиты, они представляли собой малоподвижные мишени для вражеских бомбардировщиков. В районе села Белогорское (выше Камышина) самолеты забросали бомбами баржу с двенадцатью тысячами тонн горючего. Баржа вспыхнула, а через некоторое время от множества пробоин села на дно. Сверху остался только огонь. Три дня текла нефть из баржи, три дня жители смотрели, как горит Волга.   
«Гаситель» боевое крещение принял 27 июля. В районе Ерзовки немцы подожгли нефтекараван. В барже «Обь» было десять тысяч тонн керосина, в корму ей были учалены баржи «Рутка» и «Медянка» с мазутом.   
«Гаситель» шел на полном. От его волны трещали и рвались швартовые концы на дебаркадерах и понтонах, опасно кренились паромы-площадки со скотом и людьми. Но все это могло погибнуть вовсе: в сторону города плыли острова огня. Это пылал керосин, выплеснувшийся при взрыве из «Оби».   
- Приготовить камероны! – скомандовал Воробьев.   
Мощные струи ударили по пляшущим языкам огня. Струи дробили нефтяную пленку, перемешивали ее с водой, как бы загоняли огонь вглубь, и он гас.   
Вскоре пылающие острова были потушены, «Гаситель» устремился к нефтекаравану.  
У «Оби» подорвало верхнюю палубу, она пылала, подойти к судну было невозможно. Огонь перекидывался на баржи с мазутом. Устроили водяную завесу, отсекли огонь с «Оби». Однако у «Рутки» уже загорелась деревянная надстройка. Три из восьми водяных пушек ударили по ней. Огонь быстро гас, мощные струи выламывали деревянные конструкции, сбрасывали их за борт. Обильно полили водой палубу и на нее прыгнули два бойца. Палуба парила, в носовой части настил был таким горячим, что жгло через подошвы сапог. К тросам без рукавиц прикоснуться было невозможно. Кнехты окатили водой, смельчаки бросились к ним. Отдана вожжевая с правого борта. Через минуту – с левого. «Гаситель» начал отталкивать освобожденные баржи от пылающей «Оби».   
Вскоре «Рутка» и «Медянка» оказались в безопасности, подоспевшие баркасы отвели их в Шадринский затон.(1) Сн.1(На протяжении всей навигации из спасенной «Рутки» суда Нижне-Волжского пароходства и корабли военной флотилии пополняли запасы мазута. «Рутка» очень долго оставалась в строю и после войны. До середины семидесятых годов она стояла в Волжском в качестве судна для сбора подсланевых вод. Судоводители волжского грузового района, в том числе и автор этих строк, в начале семидесятых постоянно пользовались ее услугами).  
Восьмого августа 1942 года фашистские эскадрильи прорвались к Сарепте. Сарепта – железнодорожная станция в Красноармейском затоне. Вспыхнули вагоны с боеприпасами. Начали рваться снаряды, загорелось паровозное депо, постройки и жилые дома. У причала пламенем охватило баржу со снарядами.   
Команда «Гасителя» разделилась на две группы. Пятисотметровые рукава были проложены за несколько минут. От взрывных волн на «Гасителе» лопнули иллюминаторы и стекла в рубке. Людей сбивало с ног. Трудно представить сейчас, как можно в этих условиях работать. Волгари держались. На некоторых загоралась одежда. У многих были опалены волосы и брови.   
Огонь начал стихать к шести утра. Тысячи тонн боеприпасов и фронтовых грузов были спасены.

\* \* \*

Волга пылала от Камышина до Владимировки. Каждый день приходили все новые сведения о подорвавшихся на минах или утопленных авиабомбами судах.   
С 25 июля по 1 августа от авиабомб и мин погибло 79 гражданских судов. Ни один военный корабль не пострадал.   
Это обстоятельство до сих пор не находит однозначного объяснения. Одни говорят, что Волжская военная флотилия в нужный час оказалась не готова к выполнению главной своей функции – защите водной коммуникации. Другие утверждают, что речники оказались недостаточно дисциплинированными и не выполняли должным образом инструкции и предписания.   
И.И. Локтионов, капитан I-го ранга, доктор исторических наук, автор книги «Волжская военная флотилия в Великой отечественной войне» пишет следующее: «В первые дни активных действий вражеской авиации на участке Саратов – Астрахань (22 – 25 июля) Народный комиссариат речного флота, начальники пароходств и портов закрывали движение на подходах с севера и с юга к Сталинграду. Это вело к скоплению беззащитных судов… Главному морскому штабу и командованию Волжской флотилии пришлось решительно вмешаться в регулирование движения судов по Волге. В опасные в минном отношении районы направлялись опытные офицеры, которые принимали энергичные меры по рассосредоточению судов, изысканию обходных фарватеров и налаживанию непрерывного движения».   
Книга «Советский речной транспорт в Великой отечественной войне» (руководитель авторского коллектива кандидат экономических наук М.Н.Чеботарев): «Волжская военная флотилия также не была достаточно подготовлена к уничтожению мин. Формирование отдельной бригады траления, начатое в июле, ко времени активного минирования реки не было закончено… Чувствовалось и отсутствие опыта борьбы с магнитными минами у вновь сформированных экипажей тральщиков. Как следствие этих обстоятельств, даже на протраленных участках в июле – августе 1942 года подорвались и погибли 7 крупных судов.   
Экипажи речных судов, не имея возможности активно противодействовать противнику, не сразу приспособились к работе в условиях бомбардировок и минирования».   
Воспоминания А. Чуянова, в годы войны – первого секретаря Сталинградского обкома ВКП(б) (из книги «На стремнине века»): «Только за последнее время, и особенно 25, 26 и 27 июля, фашистские самолеты заминировали Волгу на протяжении 400 километров… И снова жертвы, среди них – дети. От атак с воздуха суда прикрывались слабо, хотя здесь действовала Волжская военная флотилия с зенитными средствами на каждом бронекатере и канонерской лодке, не говоря уже о противоминных тральщиках. И если до сих пор командование флотилии считало, что «на Волге все в порядке», то теперь, поставленному перед этими фактами контр-адмиралу Д.Д. Рогачеву, приглашенному на бюро, пришлось краснеть. От имени бюро я взял на себя право указать контр-адмиралу на факт самоуспокоения и предложил записать это в протокол заседания бюро обкома партии. Мы потребовали от командования Военной флотилии организовать охрану судоходства на участке Астрахань – Сталинград – Камышин – Саратов».   
Как бы там ни было, трагические дни последней недели июля на многое открыли глаза и волжским речникам, и военным морякам.   
Речники учились уходить из-под бомбовых ударов и хорошо маскироваться. Военные моряки учились сбивать самолеты и подрывать мины на фарватере. Руководство, гражданское и военное, приняло ряд мер, которые позволили резко сократить потери флота.   
Ускорилось переоборудование малых речных судов в боевые тральщики. Бронекатера стали снабжаться особыми прицелами к пушкам для стрельбы по самолетам.   
Тральщики были распределены по участкам, командир каждого из них нес персональную ответственность за движение флота на своем участке.   
Но особое значение имело вооружение речных судов.   
В первый период гражданские суда конвоировались кораблями ВВФ. Но уже 26 июля нарком речного флота Зосима Шашков, докладывая ГКО о положении на Нижней Волге, просил ускорить работы по вооружению гражданских судов. Такое решение было принято. На суда, работающие в районе Астрахань – Саратов, были выделены зенитные пушки, пулеметы, боеприпасы. В штатное расписание вводилась должность «помощник капитана по военной части», чаще всего это лейтенант или мичман.  
В его подчинение выделялся расчет из нескольких краснофлотцев. Военные были обязаны не только защищать судно от действий врага, но и обучать экипаж обращению с оружием.   
Ходовые рубки судов прикрывались листами брони от пулеметного огня, в Сталинграде и Саратове шла установка орудий на палубы пароходов.   
14 августа огнем зенитки гражданский буксир «Срократ» сбил свой первый самолет (впоследствии этим пароходом было сбито еще два). Но главное – не количество сбитых самолетов. Главное в том, что речники, открывая огонь, не позволяли самолетам вести безнаказанно прицельное бомбометание. Результаты сказались быстро. Если с 25 июля по 1 августа погибло 75 судов, то со второго по восьмое августа – лишь 15.   
Борьба с минами оказалась более трудной. Не всегда бакенщик или дежурный наблюдательного поста правильно засекали месторасположение мины. И найти их удавалось не сразу. Фашистские летчики в какой-то момент начали сбрасывать на фарватер многоимпульсные мины с кратностью до пятнадцати. Многоимпульсность означала, что судно несколько раз могло пройти над миной, и лишь на пятый, десятый или пятнадцатый раз она срабатывала. Военные моряки не сразу разгадали эту хитрость. С третьего по девятое августа на минах подорвалось 10 самоходных судов, в том числе крупные пассажирские пароходы «Виктор Хользунов», «Коммунистка», теплоход «Ильич», грузопассажирский теплоход «Мартын Лядов».   
Но все же тральщики, наблюдатели и гидрографы военной флотилии научились засекать и подрывать мины. На сложных перекатах порой убиралась плавучая обстановка, зато устанавливались дополнительные створы. Бакенщики совместно с гидрографами флотилии обставляли ложные фарватеры. Улучшилась информация судоводителей о положении на том или ином участке плеса. Некоторые суда становились под размагничивание, что значительно уменьшало вероятность подрыва.   
Приказом наркома речного флота от 9 августа за каждую обнаруженную и обвехованную мину устанавливалась премия в 100 рублей.   
Речникам пришлось отказаться от освещаемых знаков плавучей обстановки. Ночью караваны и одиночные суда, как правило, стояли. Длительные стоянки вызывало траление заминированных перекатов. Суточный пробег сократился более чем на 50 процентов.   
И тем не менее Сталинградский речпорт работал с особой напряженностью: сверху и снизу прибывали войска, оружие, боеприпасы, военная техника. Из Сталинграда увозились раненые и эвакуированные.   
Лишь 23 августа нарком речпорта Зосима Шашков был вынужден отдать приказ о прекращении транзитного судоходства в районе Сталинграда.

**Горящие дни августа**

23 августа из города за Волгу перевозили детей, переправляли раненых. У причалов собирались толпы, все старались поскорее покинуть город. Пароходы, катера, буксиры с баржами, понтонами – все было в движении.   
После полудня раздались тревожные гудки, репродукторы на берегу начали повторять: «Граждане, воздушная тревога! Воздушная тревога! Всем необходимо пройти в укрытие или в бомбоубежище! Всем пройти в укрытие!»  
Самолеты над городом и над Волгой появились в 16 часов 18 минут. Началась бомбардировка Сталинграда.   
Немецкие эскадрильи заходили на город волна за волной. Сыпались тысячи бомб на жилые дома, больницы, заводы. Бомбы падали на пристани, портовые сооружения, на суда, которые стояли на рейде или работали на переправах.   
Горело все, что могло гореть: причалы и лабазы, на путях взрывались вагоны с горючим и боеприпасами. Над Волгой полз удушливый дым. «Гаситель» переходил с одного горящего объекта на другой. Спасали и суда и вагоны, стоявшие на портовой ветке.   
23 августа бомбами и огнем в Сталинградском порту было уничтожено 14 складов, 25 стационарных транспортеров, 19 кранов. На рейде и у причалов погибло два дебаркадера и одиннадцать сухогрузных барж.   
С наступлением темноты группа работников порта во главе с начальником участка Г. Зверевым и капитаном рейда И. Зиминым перегрузила часть ценного груза на баркас и переправила на левый берег. В эту же ночь от причалов были уведены сохранившиеся несамоходные суда.   
24 августа была разбита нефтебаза. В то время она располагалась выше основных сталинградских пристаней, в районе завода «Красный Октябрь». Туда переместился «Гаситель». Потоки горящей нефти устремились в Волгу. Они подхватывались течением и разливались по руслу. Вдоль всего сталинградского берега плыли пылающие острова. Потушить их все одновременно было невозможно. Пока бойцы пожарного расчета отбивали от берега очередной огненный остров, капитан прикидывал, какому следующему объекту грозит опасность.   
На третьем участке порта во время бомбежки загорелись лабазы. Огонь с минуты на минуту мог перекинуться и на плавучий вокзал, и на грузовые дебаркадеры. Их надо было срочно уводить. Но поблизости – ни одного буксировщика. Шкипер вокзала Трофимов, шкиперы грузовых дебаркадеров Касимов и Чернокозов отдали троса, поданные на берег. Ветер начал относить суда. Вскоре они оказались на рейде, в безопасном от огня месте.   
24 августа в районе Сталинграда погибли два дебаркадера, две нефтемашинки, плавучий магазин, сухогрузная баржа, два буксирных парохода. В районе Акатовки вышедшими к берегу немцами был разбит и сожжен санитарный пароход «Композитор Бородин» с ранеными на борту.   
Переправы работали, несмотря на бомбежку. Некоторые баркасы и пароходы получили повреждения. На переправу стал даже крупный транзитный пассажирский теплоход «Парижская Коммуна». Он брал до полутора тысяч человек и совершил за три дня двенадцать рейсов.   
На левый берег, за Волгу рвались тысячи человек, срочной доставки на правый берег для своих подразделений требовали, размахивая пистолетами, армейские офицеры. Справиться со всем этим капитанам буксиров, шкиперам и работникам пароходства было нелегко: то и дело возникали конфликты, которые задерживали отправку, срывали движение, создавали дополнительное напряжение для речников.   
25 августа Военный совет Юго-Восточного и Сталинградского фронтов принял постановление «Об увеличении переправ через Волгу». Это постановление предусматривало не только создание новых переправ, но и более четкую организацию их работы. На каждую переправу назначались комендант, военком и группа автоматчиков. Только так можно было приглушить конфликты и навести порядок. 86 офицеров и политработников на следующий день были проинструктированы наркомом речного флота, бывшим в эти дни в Сталинграде, распределены на суда и переправы. После этого проявления замешательства, неорганизованности, а также попытки отдельных командиров снять суда на обслуживание своих частей, прекратились.   
25 августа «Гаситель» перевозил с правого берега раненых, а с левого – оружие и боеприпасы. Вечером, приняв очередную партию фронтового груза, судно отправилось в очередной рейс. У самого выхода из Сталинградского затона на него напали два «юнкерса» и один «мессершмит». Последовала серия взрывов, палубу и надстройки прошили пулеметные очереди. Были убиты механик Ерохин и кочегар Соколов. Несколько человек получили ранения. Вышло из строя рулевое управление и машинный телеграф. В корпусе образовалось множество осколочных пробоин, сквозь которые хлынула вода. Усилиями помощника механика Агапова, рулевых Филиппова и Елагина повреждения были оперативно устранены. Другие члены экипажа заделали пробоины. «Гаситель» продолжал работу.   
25 августа в районе Сталинграда погибла брандвахта, две сухогрузных баржи, нефтеналивная баржа «Коммуна» (место ее гибели в районе элеватора до сих пор ограждается буем). У входа в Сталинградский затон в результате прямого попадания нескольких зажигательных бомб сгорел крупный пассажирский теплоход «Красноармеец».   
После 23 августа командование Волжской военной флотилии и руководство комиссариата речного флота во главе с наркомом Зосимой Шашковым было сосредоточено в Красной Слободе. И рядовые речники, и руководители порта, пароходства, наркомата понимали всю трагедийность ситуации и всю легшую на их плечи ответственность. Волга была символом России, и события, происходящие на ней, обретали особое значение.   
Лучшие пропагандисты и комиссары не ограничивались лекциями, лозунгами и призывами, а старались быть в гуще событий. Пароход «Грозный» при бомбежке получил сильный крен, в машинное отделение хлынула вода. Комиссар парохода Семанин первый ринулся в машину и, стоя уже по грудь в воде, закрывал иллюминаторы и люки. Комиссар парохода «Траулер» Мангусов покинул гибнущее судно последним. Комиссар парохода «Орджоникидзе» Зайцев погиб на своем боевом посту.

\*\*\*

Двадцать шестого августа на рейде, ближе к левому берегу на якорях стояли крупные пассажирские пароходы и теплоходы: «Парижская коммуна», «Михаил Калинин», «Иосиф Сталин», «Чичерин», «Клим Ворошилов». Ниже Сталинграда оставались заминированными несколько перекатов, выше Сталинграда, у Акатовки, Волга простреливалась вышедшими к берегу немцами. Держать крупные пароходы на Сталинградском рейде тоже было невозможно, поскольку немцы начинали уже прицельное бомбометание по судам. Кроме того, оставаясь на рейде, пароходы бездействовали. А они были очень нужны для перевозок людей и грузов.   
На совещании представителей командования фронта, Нижневолжского пароходства и наркомата речфлота решено было прорываться вверх. В сторону Камышина отправили теплоход «Таджикия». В районе Акатовки теплоход был атакован «мессершмитами» и обстрелян береговой артиллерией. На судне появились повреждения и вспыхнул пожар. Но силами судовой команды пожар был потушен, повреждения устранены, из Камышина капитан доложил об успешном прохождении опасной зоны. После этого наркомом было принято решение отправить пассажирские суда.   
В ночь с 26 не 27 августа вышли «Парижская коммуна», «Михаил Калинин», «Иосиф Сталин». У Латошинки «Парижская Коммуна» (капитан Л.Д.Галашин) через громкоговорящие системы получил приказ немцев причалить к берегу. Л.Д.Галашин убавил ход и, приблизив судно к яру, сделал вид, что подчиняется приказу. У самого берега он выровнял теплоход на течение, дал «полный вперед» и стал стремительно уходить. Немцы поняли этот маневр, но орудийные башни танков, вышедших на берег, не могли наклоняться вниз. Теплоход на время оказался в непростреливаемой, «мертвой» зоне. Пользуясь кратким замешательством немцев, таким же образом опасную зону успел пройти и «Михаил Калинин» (капитан Н.М.Богатов). Весь огонь своих орудий немцы сосредоточили на подходящем «Иосифе Сталине» (капитан И.С.Рачков). На судне в нескольких местах возникли пожары. Экипаж боролся с огнем, но вскоре вышла из строя пожарная помпа, а потом и рулевое управление. Капитан погиб на своем посту. Старпому удалось привалить судно к осередку «Ахтубинский», после чего он тоже погиб.   
Часть пассажиров и экипажа высадились на осередок, несколько десятков человек спас баркас «Наблюдатель». Погибло несколько сотен женщин и детей. Надстройки парохода выгорели.

**Переправы**

Напряженная работа на волжских переправах продолжалась все лето. Но после 23 августа обстановка кардинально изменилась: теперь переправы в районе Сталинграда могли быть подвергнуты не только атакам с воздуха, но и орудийному, минометному обстрелу.   
Суда перевозили людей и технику и 23 и 24 августа, но ритм был нарушен, управление не всегда оставалось четким.   
25 августа основные силы немцев подошли к среднему оборонительному рубежу Сталинграда. Для того, чтобы выдержать натиск врага, необходимо было обеспечить четкое и своевременное снабжение боеприпасами, оружием, продовольствием, пополнениями. Все это можно было сделать только при помощи волжских переправ.   
А ситуация оставалась сложнейшей.   
С 23 августа перестал действовать железнодорожный паром «станция Латошинка – станция Паромная» ввиду того, что немцы заняли Латошинку. Плавсредства, обслуживающие переправу, были уведены в Шадринский затон. В районе острова Денежный через Волгу инженерными войсками был наведен наплавной мост. 23 августа ввиду опасности прорыва немцев, он был ликвидирован. Центральная переправа в те трагические дни занималась только перевозками населения.   
В районе Сталинграда на 25 августа действовало 15 переправ.   
У тракторного завода, у «Баррикад», «Красного Октября» переправы на первых порах обслуживались ведомственным заводским флотом и перевозили, главным образом, население. Основные военные грузы шли через центральную городскую переправу «Речной вокзал – Красная Слобода». Здесь работали волжские суда «Надежный», «Совхозник», «Кузнец», «Абхазец», «Донбасс». Поскольку в августе – сентябре переправа имела доминирующее значение, со стороны военных ее обслуживал 88-й отдельный дорожно-эксплуатационный батальон.   
Для эвакуации населения в районе города были организованы переправы от Соляных пристаней, от памятника Хальзунову, от Киевского взвоза – причалы этих переправ располагались от нынешней «стенки Родимцева» до устья Царицы (Пионерки). Работали на них в основном суда Нижне-Волжского пароходства и местного флота.  
Несколько переправ обслуживались средствами 160 отдельного понтонно-мостового батальона инженерных войск, но основная тяжесть этой работы легла на плечи речников.

\*\*\*

Переправу многие сейчас представляют так: выходит из-за острова или из затона судно, ловко уклоняется от взрывов снарядов и, подавляя корабельной артиллерией огневые точки врага, следует на правый берег. Там оперативно разгружается, берет на борт раненых и также лихо идет обратно.   
Такое было, но в этом случае речь должна идти не о переправах, а о боевых рейдах кораблей Волжской флотилии.   
У речников все было по-другому.   
Из Куропатки или из Сталинградского затона выползает на Волгу пыхтящий колесный буксирчик и тянет за собой паром – что-то наподобие баржи-площадки. На барже – орудия, боеприпасы, солдаты – от нескольких десятков до нескольких сотен. Скорость – километров 7 – 10 в час. По морскому – половина узла. Немецкие орудия берут на прицел и баржу и буксирчик. Никуда не укрыться. Не повернуть назад: обстрел или налет - не повод для отмены рейса. Да и, делая оборот, только подставишь себя под прицельный огонь. Остается одно: как можно быстрей пересечь Волгу, под прикрытием высокого берега дальнобойные орудия чаще всего бессильны. В бешеном темпе идет выгрузка. Потом на баржу заводят раненых. Пробивается кто-то из населения. И вот - пора на левый берег. И вновь этот маленький беззащитный караван под разрывы бомб и снарядов медленно пересекает Волгу.   
Вот как рассказывает об этих рейсах Александр Яковлевич Шеварев, в годы войны – капитан парохода «Надежный»: «В один из последних дней августа, погрузив большую партию автомашин, мы отвалили от берега. Как только пароход вышел из Куропатки на Волгу и стал огибать песчаную косу острова Голодного, над рекой появилось девять бомбардировщиков. Они шли курсом на наш караван. У штурвала был первый штурман Овчинников. Мы следили за воздухом и подавали ему команды. Когда засвистели бомбы, своевременным маневром пароход и паром удалось вывести из-под удара. Сбоку, спереди и сзади взметнулись большие водяные столбы. Следом раздались разрывы бомб. Пароход сильно качнуло, на палубу обрушились каскады брызг. Кочегара Семенова ранило, Тимохина, механика, контузило».   
Противник подтягивал новые силы, все еще рассчитывал занять Сталиинград в течение нескольких дней. Чтобы обескровить оборону ему надо было прервать снабжение города. Со второго по четвертое сентября бомбардировки переправ усилились. Погибли суда «Борьба», «Ташкент», «15 лет Чувашии». Несколько баркасов и пароходов были повреждены и отбуксированы на ремонт.   
5 сентября наши войска с севера нанесли ряд ударов. Положение защитников Сталинграда несколько облегчилось. Фашистские войска вынуждены были приостановить свой напор и заняться перегруппировкой , подтягивать снабжение.   
Перегруппировывались и переправы.   
Для судов, причалов и подъездных путей была создана специальная оперативная авиационная группа прикрытия. Эта группа не смогла свести на нет потери судов от вражеской авиации, но значительно уменьшила их. С выходом немцев на господствующие Сталинградские высоты (Мамаев курган и Дар-гору), с выходом к устью Царицы, основные потери речники стали нести от артиллерийского и минометного огня.   
12 сентября катер (речной трамвайчик) «Тринадцатый» вышел в поселок Купоросный, где уже шли ожесточенные бои. «Тринадцатый» доставлял пополнение и боеприпасы. В районе Ельшанки вражеская артиллерия открыла по судну огонь. Чтобы сбить немцам пристрелку, капитан катера Колшевский то убавлял, то прибавлял обороты двигателя. Прямого попадания удалось избежать, но несколько крупных осколков продырявили корпус.   
14 сентября враг вплотную приблизился к городской Центральной пристани. Немцам удалось занять ряд домов, откуда удобно было обстреливать из пушек и автоматов и причалы, и суда, подходящие к ним. Штаб 62 армии организовал специальную операцию по блокированию этих домов, этим была обеспечена высадка частей 13-й гвардейской стрелковой дивизии.   
Переправы, которые подвергались сильному артиллерийскому и минометному обстрелу, стали работать только ночью. Но и в это время на Волге трудно было укрыться от вражеского огня. Один за другим тонули волжские суда на переправах. Погиб и катер «Тринадцатый». «Мы получили приказ идти в Сталинград, - позже вспоминал капитан Павел Иванович Колшевский. – Холодное ночное небо рассекали огромные лучи прожекторов. Встав вертикально, они вдруг падали на воду и медленно шарили по гребням волн. Если же на Волге лучи «схватывали» какое-либо судно, то здесь сразу же начиналась бешеная пляска водяных столбов – рвались снаряды.   
Но приказ есть приказ. Надо идти. Отвалив от берега, мы пошли привычным курсом. И скоро лучи, метавшиеся по Волге, нащупали наш катер. Попробовали мы вырваться из этого плена – не вышло. По сторонам, за кормой и впереди судна поднялись огромные космы воды. Взрывы следовали один за другим. У меня перед глазами сверкнула вспышка, раздался оглушительный взрыв.   
- Пробоина в корпусе, машину заливает водой, - кричит механик.   
- Жми сколько можешь, - приказываю ему, а сам разворачиваю судно к берегу.   
Катер подбросил второй взрыв. Вода хлынула в корпус. Катер еще шел к берегу, но по инерции, машина остановилась. Корпус оседал, вода покрыла палубу, заполнила рубку. Катер лег на дно. Из воды торчала только труба. До берега добирались вплавь».   
22 сентября противник вышел на северный берег Царицы, по сути – к центральной пристани города. Не только правый берег, но и весь плес от Щучьего прорана до Денежного острова свободно простреливался. Центральная переправа перестала существовать. Пополнение, боеприпасы и технику доставляли в район Красного Октября по ночам, большей частью со Скудров. В светлое время суда под яром маскировались ветками. Но противнику иногда удавалось обнаружить их, тогда начинался прицельный обстрел. Команды в это время уходили на берег. Так был обстрелян и выведен из строя баркас «Капитан Иванищев». Суда, которым позволяла осадка, в дневное время стали уходить в Ахтубу. Другая группа переправ действовала ниже Бекетовки. С левого берега на Сарпинский остров инженерными частями было наведено несколько наплавных мостов, с острова на правый берег переправа осуществлялась судами. С Тумака и с Сарпинского острова паромы ходили в район Бекетовки, Сталгрэс, в Красноармейский затон.   
В конце сентября уровень воды в Волге стал падать. Это вызвало необходимость переделывать причалы. Но если с этим речники и инженерные войска как-то справлялись, то обмеление Скудринского переката грозило сорвать работу по снабжению наиболее крупных судов 62 армии. Ни о каком земснаряде речи не могло быть – его расстреляли бы в одночасье.   
Провести работы по увеличению глубин взялся инженер технического участка М.Н.Сазин. Вместе с двумя саперами Сазин с лодки на самые мелкие места переката опускал взрывчатку. После взрыва образовывалась яма. Вряд ли немцы понимали, какого рода ведутся работы среди Волги. Но вполне могли предположить, что взрывы не для пользы германских войск и, на всякий случай, начали обстреливать лодку из минометов. Взрывники вынуждены были укрыться, но вскоре вновь вышли на перекат. Так повторялось несколько раз. За два дня смельчакам удалось углубить перекат на 30 сантиметров. Переправа вновь стала работать на полную мощность.   
Кроме обеспечения переправ, речники активно участвовали в боевых операциях Волжской военной флотилии.   
В сентябре пароход «Ласточка» был передан военным морякам. Пароходик это небольшой, длинноствольная пушка едва разместилась на палубе. А на корме установили вместительный чугунный котел для постановки дымовой завесы. «Ласточка» отличалась малой осадкой. Поэтому именно ее отправили по левобережному мелководью, вдоль Крита, от затона вверх. На корме разожгли котел, пелена дыма поплыла над плесом. Легкий ветер тянул его на правый берег. На траверзе «Красного Октября» «Ласточка» вышла на середину реки и повернула обратно. Возвращаться пришлось в клубах собственной дымовой завесы. Но этот случай был предусмотрен, на судне имелись противогазы. «Ласточка» успешно выполнила задание. Бронекатера, невидимые сквозь дым, пересекли Волгу, из судовых «катюш» дали несколько залпов по закрепившемуся на берегах врагу.   
На следующий день эта группа кораблей была обнаружена. Над Волгой появились вражеские самолеты. Орудие «Ласточки» било по ним, не позволяя вести прицельное бомбометание. Осколками были пробиты борта парохода, но экипаж быстро заделал пробоины.   
В конце сентября судно было передано в распоряжение дивизии генерала Родимцева. «Ласточка» вместе с несколькими другими небольшими судами отстаивалась не у левого, а у правого берега, там, где сейчас «стенка Родимцева». В обрывистом берегу были вырыты землянки, там вместе с гвардейцами светлое время суток пережидали и экипажи судов. Ночью «Ласточка» подвозила боеприпасы и пополнения, эвакуировала раненых на левый берег.   
При одном из налетов у «Ласточки» было повреждено левое гребное колесо, но работники судоремонтного завода за ночь устранили все неполадки.   
«Гаситель» вместе с другими судами использовался на переправах. В этих рейсах все чаще сказывалось то, что это судно предназначено для других целей. Высокие борта задерживали погрузку-выгрузку. Большая осадка сковывала возможность маневра на плесе. Вода в сентябре падала, подходы к причалам, воложки и горловины затонов мелели. Двадцать второго сентября «Гаситель» не смог выйти из Сталинградского затона. Команда была расформирована. Петр Васильевич Воробьев был отправлен в Саратов, в длительную командировку. С выходом немцев к центральной переправе затон стал регулярно обстреливаться, и база флота из Красной Слободы была переведена на Тумак. «Гаситель» остался без должного пригляда. 14 октября был сильный налет на затон и Слободу, судно вновь получило множество пробоин и осело на дно. Вернувшись из командировки, Петр Васильевич увидел торчащие из воды надстройку, трубу и мачту «Гасителя».

**Во льдах**

Морозы осенью 1942 года ударили рано. Забереги и первые льдины на Волге появились уже 5 ноября. Вскоре пошла шуга.   
А советское командование готовилось к наступлению и расчитывало, что большая часть войск и техники пойдет через Волгу.   
Для южной группы армий Сталинградского фронта (армии 64, 51, 57, 28) перевозку войск, техники, грузов вели переправы в Бекетовке, Сталгрэсе, Сарепте, Красноармейске, Татьянке, Светлом Яру, Каменном Яру, Солодниках и Никольском.   
Северная группа войск снабжалась частично сухопутным путем, частично – водным. Донской фронт обеспечивало 8 переправ.   
По-прежнему в трудном положении оставалась 62 армия. Она могла снабжаться только через переправы.   
С 10 ноября лед на Волге пошел сплошной массой. Деревянные баржи, исправно работавшие в летнее время в качестве паромов, пришлось убирать. Катера с маломощными машинами не выдерживали напора льда и на переправах работать не могли.   
Военный совет Сталинградского фронта еще 23 октября постановил мобилизовать ряд морских и речных судов, способных работать во льдах. Большая часть судов Нижне-Волжского пароходства уже была задействована на переправах. Для организации ледовых переправ была произведена перегруппировка местного флота. Кроме того, мобилизованы были пароходы и баржи «Волготанкера». На баржах «Волготанкера», имевших, как правило, ровную палубу большой площади, перевозились тяжелые орудия и громоздкая военная техника. Крупный речной буксир брал на борт до 600 бойцов и командиров.   
На севере надо было снабжать 62 армию, блокированные группы войск Горохова и Людникова. Северные переправы, в отличие от южных, по-прежнему оставались под непрерывным артиллерийским и минометным огнем. Для этих переправ были подобраны наиболее маневренные суда подходящей мощности и конструкции. В основном – винтовые баркасы и небольшие металлические баржи с крепким набором.   
На южных переправах действовали в основном мощные колесные буксиры и большегрузные баржи.   
Речникам во льдах было работать не в новинку. Однако скорость и маневренность в условиях ледохода значительно снижались, соответственно увеличивалась вероятность попадания вражеского снаряда.   
На переправах вновь стало получаться так, что определенные суда снабжали только какие-то конкретные армейские соединения. Сказывались появившиеся за месяцы обороны личные связи и нарушения предшествующих распоряжений и приказов. В условиях наступления нужна была жесткая централизация усилий и средств.   
В приказе №0235 от 21 ноября В.И.Чуйков отметил недостатки в работе переправ и потребовал плавсредства использовать «исключительно для централизованного завоза боеприпасов и продовольствия на армейские летучки» (под «летучками» здесь подразумеваются временные причалы для 62 армии на правом берегу). Этим приказом запрещалось на катерах и пароходах подвозить грузы в распоряжение отдельных частей и соединений. Исключение было сделано только для блокированных групп Горохова и Людникова.   
На переправе 62-й армии в это время работали «Кочегар Гетман», «Спартаковец», «Буксир №2», «Емельян Пугачев», «Ерик». Кроме судов речного флота, здесь было задействовано девять бронекатеров военной флотилии и технические средства инженерных войск.   
С 21 по 25 ноября для 62-й армии на правый берег было перевезено около пяти тысяч бойцов, 342 тонны боеприпасов и продовольствия. На левый берег переправлено пять тысяч раненых.   
В каких условиях проходила эта работа, говорят сухие строчки донесений только по одному судну: «Баркас «Емельян Пугачев» (капитан В.В.Никитенко) 20 ноября, совершая рейс через Волгу, был обстрелян вражеской артиллерией. Осколками ранено два человека».   
«21 ноября от осколков мин и снарядов «Емельян Пугачев» получил пять пробоин в бортах и надстройках. Своими силами заделав пробоины, команда баркаса продолжала рейс». «23 ноября «Емельян Пугачев» доставил в распоряжение группы войск полковника Горохова боеприпасы и продовольствие. При подходе к району Красного Октября начался обстрел судна, у острова Обливного снаряд прошил надстройку и повредил котел. Один из членов экипажа ранен, повреждено рулевое управление. Потерявший движение баркас вынесло на отмель. Там его забуксировал «Кочегар Гетман», вывел на середину воложки Куропатка».   
Судоводители рассчитали место таким образом, чтобы «Емельян Пугачев» самосплавом дошел до Тумака. «Кочегар Гетман» отправился продолжать рейс, а «Емельян Пугачев» стал дрейфовать во льдах. Однако расчет оказался верным, в районе Тумака дежурное судно подвело «Пугачева» к ремонтным причалам. Баркас вытащили на берег, оказалось, что вдобавок у него отломаны лопасти винта.   
В течение суток был отремонтирован котел и рулевое устройство, из листовой стали изготовлены и приварены к ступице винта новые лопасти. Судно вновь было готово к работе.   
Об этом периоде В.И. Чуйков в своих воспоминаниях писал: «Следует отметить работу экипажей пароходов «Пугачев», «Спартаковец», «Панфилов» и бронекатеров №11, 12, 13, 61 и 63. В эти дни и ночи они творили истинно героические дела. Я сам наблюдал, как эти суда метр за метром, с разгона пробивая путь среди льдов, шли на север, к Волге, к берегу, где оборонялась 62 армия. Были дни, когда эти суда не могли в темное время вернуться обратно, а идти днем вдоль берега, занятого немцами, было равносильно гибели. Тогда они оставались около Сталинградского берега, маскировались парашютами, белыми простынями и мешками под цвет снега и льда».   
Суда с наспех заделанными пробоинами, с серьезными вмятинами от работы во льдах, с самодельными винтами в условиях ухудшающейся ледовой обстановки долго работать не могли. С 27 по 29 ноября из Тумака вверх не смогли пробиться ни одно судно. «Емельян Пугачев», «Спартаковец», «Кочегар Гетман», ряд других судов пароходства и несколько бронекатеров были отправлены в район Татьянки и Светлого Яра для обеспечения южной группы переправ. Но Волга еще не стала. В Денежной воложке несколько раз образовывались заторы, которые вот-вот могли стать сплошным ледяным покровом. Немцы прекрасно понимали, что по льду можно быстро наладить регулярное снабжение 62 армии и тяжелой артиллерией били по этим заторам. Лед уходил.   
В этих условиях работниками пароходства и армейским командованием решено было ввести в работу один из лучших сталинградских баркасов «Узбек», который стоял в резерве в Шадринском затоне. «Узбек» - достаточно мощное по тем временам (300 лошадиных сил) судно с крепким стальным корпусом. Капитаном на баркас назначили А.М.Машкова.   
Пары на «Узбеке» были подняты за одни сутки, однако затон уже был схвачен непроходимым льдом. Две роты бойцов отдельного понтонно-мостового батальона 29 ноября были отправлены в затон. Взрывами был сделан канал длиною 1,5 километра. В ночь на 30 ноября «Узбек» вышел на Волгу и прибыл в район Скудров.   
Начались декабрьские рейсы через Волгу. Брать на буксир баржу или понтоны было уже невозможно – баркас даже легкачем с огромным трудом пробивался через ледяное месиво. Людей и грузы размещали на палубах и в помещениях судна.   
Враг отбивался от наступающих советских войск, налеты и артобстрел Волги становились все реже. На северной переправе, кроме «Узбека», оставались бронекатер №61 военной флотилии и катер БМК-70 инженерных войск. Работали эти суда в тесной связке. 13 декабря на бронекатере вышел из строя двигатель. Судно понесло вниз, стало затирать во льдах. На выручку пошел «Узбек». Команда баркаса подала буксир и подвела бронекатер к причалам Банного оврага.   
Последние дни «Узбек» работал на переправе один. В ночь на 17 декабря Волга в районе острова Денежный стала.

\*\*\*

Группа южных переправ продолжала работать. Там были по большей части сосредоточены колесные пароходы. Деревянные плицы ломались во льдах, на место досок приспосабливали бревна и железнодорожные шпалы. Это, конечно, уменьшало тяговую силу, но зато позволяло дольше продержаться во льдах. Опасности бомбежек и артобстрелов в этих местах уже не было и на участках со слабым течением, меж отмелями и островами инженерные войска начали наводить ледовые и свайно-понтонные переправы. Но поставки фронту не должны были прекращаться ни на минуту.   
Переправы работали до последнего. Буксирный пароход «Механик Власов» в районе Тумака был 27 декабря загружен минами. Их надо было доставить в Красноармейск. Помощник капитана А.М.Николаев вспоминает этот рейс: «На Волге нас встретил сильный лед. Нижестоящие суда на луговой стороне берега, баркасы и пароход «Варлен» помощи нам оказать не смогли, несмотря на то, что пробивались к нам. Мы работали машинами всю ночь на полную мощность, не щадили ничего, выполняя приказ добраться до правого берега. Команда всю ночь была на ногах…   
Дошли до середины Волги против Татьянки. В колесах все было поломано, всего осталось две плицы… В 4 часа утра 28 декабря мы совсем прекратили движение и стали среди плеса. Мины были выгружены на лед и потом бойцы доставили их на берег».   
Пароход «Самара» вмерз в лед в районе Светлого Яра 27 декабря.   
Паромные переправы Сталинградского узла окончили свою работу за три дня до 1943 года.   
Канонерские лодки «Чапаев» и «Усыскин», переделанные из речных кораблей, стояли в Ахтубе и еще били по врагу из своих дальнобойных орудий. Последний выстрел канлодка «Усыскин» произвела 2 января 1943 года.   
«Гаситель» по-прежнему оставался в Сталинградском затоне. Затон стал еще в ноябре. Лед мог повредить выступающие из воды надстройки, механизмы и оборудование подтонувшего судна. Капитан, Петр Васильевич Воробьев регулярно приходил к нему и, где необходимо, обкалывал лед.

**\*\*\***

О вкладе речников в обеспечение войск и эвакуацию населения во время Сталинградской битвы хорошо говорят цифры.   
Буксирные пароходы, одиночно и с баркасами-паромами, совершили 9860 рейсов через Волгу. Пассажирские пароходы и катера – 915 рейсов.   
Армейские паромы совершили 3804 рейса, понтоны – 2460 рейсов.   
На переправах Донского фронта речники перевезли 524 тысячи человек, 65,5 тысяч автомашин, 40 тысяч повозок, 2450 танков, тягачей и тракторов, 61,5 тысяч тонн грузов.   
Корабли Волжской военной флотилии, участвовавшие в перевозках, переправили 65 тысяч человек и 2393 тонны грузов.   
От бомбардировок, мин, артиллерийского и минометного огня на Нижней Волге затонуло 335 судов. Из них 15 крупных грузопассажирских, 74 буксирных и вспомогательных, 197 барж общей грузоподъемностью 485 тысяч тонн, 49 судов технического флота. 34 судна получили серьезные повреждения.   
Речникам Нижне-Волжского пароходства было вручено переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны за 1942 год.

**Фарватеры сорок третьего**

Вдумываясь в события военных лет, приходишь к удивительным выводам. Для речников Сталинградская битва началась на месяц раньше того дня, когда немцы вышли к Волге. А закончилась чуть ли не через год после капитуляции группировки Паулюса.   
К концу 1942 года заводы, эвакуированные с запада на Урал и в Среднюю Азию, в массе своей начали давать продукцию. В это время темпы промышленного производства и военного и гражданского секторов начали опережать возможности транспорта в перевозке продукции.   
С началом войны многие речные предприятия постановлением Государственного комитета обороны работали над военными заказами. Флот, причально-пристанское хозяйство, перегрузочная техника годами практически не ремонтировались.   
В 1943 году руководство страны вынуждено было принять ряд чрезвычайных мер по восстановлению и развитию транспорта. На предприятиях Наркомречфлота правительство разрешило сократить на 35 процентов выпуск боеприпасов с тем, чтобы освободившиеся мощности использовать по прямому назначению.   
Сталинград по-прежнему оставался важнейшим транспортным узлом. Снабжения требовал фронт, огромное количество строительных материалов и оборудования должно было доставляться на восстановление города.   
Город нуждался в волжской магистрали.   
В зиму сорок третьего года суда Нижне-Волжского пароходства и Сталинградского порта стояли частью в Булгаковском затоне, частью – в Ахтубе. Их надо было ремонтировать и вводить в эксплуатацию. Возле судов члены судовых экипажей вырыли землянки, охраняли их и вели ремонт.   
Сталинградский порт и акватория Волги, прилегавшая к нему, представляли собой печальную картину: все сожжено, исковеркано, разбито. На подходах к причалам – трубы затонувших судов, на рейде – утопленные пароходы и баржи.   
Работы на территории порта начались до открытия навигации. Первыми сюда пришли диспетчер Михайлов, начальник причала Лаптев, начальник участка Новожилов, механик Солодовников. Поскольку город был разбит, жить устроились в подвале разрушенного здания, из бочки соорудили «буржуйку».   
К середине марта в Сталинград вернулись практически все штатные работники порта. Территория очищалась от завалов, восстанавливались причалы, мастерские, возводилось жилье. Коллектив порта возглавлял П.С. Матурин, по воспоминаниям коллег – хороший организатор, человек кипучей энергии.   
Очень много было тяжелой рутинной работы по очистке территории. Понимая значимость порта в восстановлении Сталинграда, городские власти устраивали воскресники, в которых участвовали работники многих предприятий. Сами портовики не считались со временем. Взявшись восстановить причал для приема тяжелых грузов к подходу первого судна, рабочие Сафронцев, Камышников, Степанов и Бражников практически не покидали рабочие места. Первыми вошли в строй переправа и пассажирские причалы. Транзитные грузы стали принимать в Красноармейске, там повреждений было меньше. Восстанавливался и флот. Уже в феврале 1943 года подняли пароходы «Капитан Иванищев», «Стахановец». Кроме того, было поднято шесть барж.   
Весной на «Гаситель» вернулись механик Агапов, заменивший Ерохина, помощник Агарков, рулевой Елагин, масленщик Валеев. Вместе с капитаном это был костяк прежнего экипажа. «Гаситель» был поднят из воды, отремонтирован. Судно начало работать по своему прямому назначению. А назначение – не только тушить пожары на реке, но и откачивать воду из деревянных барж, принимать участие в аварийно-спасательных операциях. Работы хватало.   
Немцы и после разгрома под Сталинградом не оставляли попыток блокировать волжскую магистраль.   
5 апреля над Волгой появился первый вражеский самолет-разведчик. С того дня авиаразведка велась регулярно. Самолеты выходили к Волге на разных участках между Саратовым и Астраханью. Появляясь с горной стороны, они летели вдоль Волги, фиксируя движение караванов и одиночных судов.   
Из 344 мин, поставленных еще в 1942 году, уничтожено было лишь 146, то есть менее половины. А с 18 апреля 1943 года постановки мин возобновились. Специально для этого немецкое командование выделило сотую бомбардировочно-минную эскадру, которая насчитывала около сотни «Хенкелей» и «Юнкерсов». Эскадрой командовал опытный летчик майор Клясс.   
Фронт был уже за сотни километров от Волги, а суда вновь начали гибнуть одно за другим.   
Весной 1943 года на плесе между Камышином и Ахтубинском подорвались канонерская лодка «Усыскин», баржи «Катунь» и «Тарлык», пароход «Ваня-коммунист», пароход «Кормилец», баркасы «Сталинградец» и «Гражданка». Список с каждым днем увеличивался. Росли потери людей и грузов. Только на одной барже «Катунь» было 9600 тонн авиабензина, что равно 20000 заправок фронтовых самолетов-истребителей.   
«Надо признать, что после Сталинградской битвы наше внимание к Волге несколько ослабло, и за это мы вскоре были наказаны» - это признание наркома ВМФ Николая Кузнецова. Ситуация на Волге стала объектом внимания самого Сталина.   
Кузнецов об этом рассказывает так:   
«В кабинете Сталина в Кремле собрались члены Государственного Комитета Обороны и работники Генерального штаба. — Проходите,— предложил Поскребышев, едва увидев меня в приемной.   
Сталин, как это часто бывало, ходил вдоль длинного стола, слушая докладчика.   
— О значении Волги и перевозок по ней вам, я думаю, говорить не нужно? — сказал он мне и взял со стола какую-то телеграмму. В ней, видимо, говорилось о срыве перевозок по реке.   
Задав ряд вопросов, Сталин дал мне указание:   
— Вам надлежит выехать на место, разобраться во всем и принять самые решительные меры для обеспечения движения судов.   
По обыкновению, он тут же спросил, когда я намерен вылететь в Сталинград. Я попросил разрешения задержаться на сутки, чтобы переговорить с А. И. Микояном и наркомом речного флота З. А. Шашковым. С этого момента я полностью переключился на выполнение важного поручения ГКО.   
Тогда же произошла смена командования Волжской флотилии.   
К Д. Д. Рогачеву у меня не было больших претензий. Как уже говорилось, он хорошо проявил себя в начале войны, командуя Пинской флотилией. Заслуживает похвалы и его руководство Волжской флотилией в борьбе за Сталинград. Но Ставка дала флотилии новые сложные задачи. Командующему предстояло в спешном порядке организовать борьбу с немецкими минами на всем протяжении реки от Астрахани до Куйбышева. Мне представлялось целесообразным поручить это более опытному в таком деле адмиралу   
Я остановился на контр-адмирале Юрии Александровиче Пантелееве.»   
Николай Кузнецов, нарком МРФ Зосима Шашков и новый командующий Волжской военной флотилией контр-адмирал Юрий Пантелеев на месте, непосредственно в районе боевых действий совместно проанализировали обстановку.   
Выявился прежде всего недостаток тральщиков. Работа на минном поле длилась порою по нескольку дней, в это время караваны простаивали. Обычный рейс от Астрахани до Саратова буксира с баржами занимал 8 – 9 дней, а в первый период навигации 1943 года он составлял 20 – 30 дней.   
Для изменения ситуации были приняты неотложные меры.   
Волжские пароходства, а также ряд других ведомств (в основном – сплавные конторы) передают морякам суда, пригодные быть тральщиками. Таких судов к середине навигации 1943 года насчитывалось более 320 против 50 к началу навигации.   
Увеличилось количество постов наблюдения, по берегам устанавливаются зенитные батареи, зенитные пушки и пулеметы сохраняются и на речных судах.   
Поскольку угроза непосредственного огневого контакта с противником миновала, военные моряки передают в распоряжение речников ряд канонерских лодок. С них снимаются кормовые орудия и восстанавливаются буксирные арки. Носовые орудия и зенитные пулеметы остаются для противодействия авиации противника.   
Усиленное внимание руководителей страны к безопасности волжского судоходства вскоре принесло свои плоды: подрывов стало меньше, самолеты противника, обстреливаемые береговыми и корабельными расчетами, не могли вести постановку мин и бомбометание на низких высотах.   
Потерь от прямых попаданий бомб среди речных судов в навигацию 1943 года не было. Из прошедших в районе Нижней Волги более чем 8 тысяч судов на минах подорвалось 20. При этом виновниками иногда были судоводители, не выполнявшие правил плавания в опасных зонах. По вине судоводителей подорвался пароход «Сергей Лазо».   
19 июня в районе Астрахани канонерской лодкой «Ленин» был сбит «хенкель». Четыре летчика покинули самолет, опустились на воду, смогли забраться в резиновую лодку. Эту лодку подобрала рыбница. Как выяснилось позже, среди членов экипажа «хенкеля» оказался командующий 100-й миноносной эскадрой майор Клясс. Это был асс, грудь его украшали три железных креста и золотой орден Рыцарского креста. При аресте он оказал сопротивление, но был связан рыбаками и в этом виде положен на нос судна. Клясс, не желая быть в плену, разбил себе голову об металлический рым и истек кровью. Среди документов майора была обнаружена карта с маршрутами полетов. Они вели к Астрахани, Камышину, Саратову, Горькому, Ярославлю.

\* \* \*

«Гаситель» вместе со своим старым капитаном исправно нес сторожевую службу на Волгоградском рейде вплоть до шестидесятых годов. Капитан ушел на пенсию, а «Гасителя» у пожарного причала заменил более современный «Стерегущий». Однако «Гаситель» не был отправлен на покой – он стал пожарно-спасательным судном в Волжском аванпорту. Там утонул еще раз. Правда, не вследствие каких-то чрезвычайных обстоятельств, а по халатности: перед зимним ремонтом отсоединили гребные валы, а закрепить их не удосужились, при перестановке судна на другое место валы сдвинулись, через сальники дейдвудов хлынула вода. Однако судно вновь подняли, оно проработало еще несколько лет. Из состава действующего флота «Гаситель» списан в 1966 году. Он был поставлен в качестве своего рода водоотбойной дамбы у левого берега в районе Красной Слободы. Там его понемногу замывало, заносило песком и илом. Петр Васильевич Воробьев перешагнул 90-летний рубеж и скончался в 1975 году. До последних дней он оставался бодрым, энергичным, вел общественную работу.  
А «Гаситель» в 1977 году вновь был поднят, очищен, покрашен и установлен на пьедестал.

*Рогозин Александр Александрович более 30 лет работал судоводителем в Волгоградском речном порту. Последние 10 лет был капитаном теплохода «СТ – 665». Параллельно занимался историей и литературной деятельностью. Заочно окончил Литературный институт имени Горького (г.Москва). Автор восьми книг поэзии и прозы. Член Союза писателей России, Союза журналистов России, Российского географического общества.   
В настоящее время – редактор газеты ОАО ВРП «Мы – волгари».*