

17 июля 1942 года на рубежах степной речки Чир началось историческое сражение за Сталинград. А спустя неделю специально созданная группа авиации противника приступила к минированию Волги, бомбардировке пароходов и барж. Но даже когда 23 августа враг прорвался к Волге, перевозка нефти не прекратилась. Волгари доставляли её в Астрахань, Сталинград. По Волге шли грузы - бакинская нефть. Победа далась дорогой ценой. И сегодня Сталинград звучит символом величия нашего оружия, символом непобедимости нашего народа. Жигулёвцы К.Л. Александров, Е.Т. Бурлаков, С.Д. Дмитриев, А.Т. Забиров, А.М. Лятин, И.В. Макаров, И.Ф. Мантуров, П.И. Носуля, В.Д. Очиров, П.И. Рожков и другие героически сражались под Сталинградом.

Железные дороги, занятые военными перевозками, не могли обеспечить своевременный вывоз нефтепродуктов с приречных баз. И по всей Волге, от Сталинграда до Рыбинска, свыше ста баз превратились в плавучие нефтехранилища, в которых находилось свыше 600 тысяч тонн нефти. Создавались и резервные запасы бензина. Несколько несамоходных судов общей грузоподъёмностью более 70 тыс. тонн поставлены на зимовку в Казани, Ульяновске, Батраках и Вольске, то есть в тех пунктах, которые имели прямой выход на железные дороги, и горючее можно было в случае необходимости перебросить на любой участок фронта.

Заморозки в верховьях Волги начинались рано. На Средней Волге река стала 23 ноября. Находившиеся в пути суда пробивались в ближайшие отстойные пункты. Один из них возник возле деревни Климовка, недалеко от Ставрополя.

Первое, что сделали речники, - обеспечили маскировку судов, чтобы обезопасить их от возможного налёта самолётов врага.

Вторая проблема - холод в каютах. Топливо необходимо было сберечь до весны, хотя бы на переход до ближайшего города. Решили строить землянки. В работах принимали участие и члены семей речников - жёны, дети. В те годы судно для многих волгарей было и местом работы, и домом. Даже в паспортах некоторых из них в графе о прописке стояла отметка: пароход такой-то, баржа такая-то.

Земляной городок более чем на 300 жителей с ремонтными мастерскими, баней и прачечной вырос всего за пять дней. Питались в столовой, приспособив пассажирский зал зимовавшего здесь же дебаркадера пристани Новодевичье.

В трюмах «Карла Либкнехта» хранилось несколько сотен мешков муки, которую не удалось доставить в Саратов. Она-то и выдавалась по карточкам вместо хлеба. В рации была и рыба.

Речники готовили суда к весенней навигации. На зимовавших в Климовке судах были люди, владеющие всеми необходимыми для судоремонта специальностями. Кое-какие запчасти, материалы привозили из Куйбышева, Ставрополя на лошадях. Болты, гайки вытачивали в мастерской нефтевоза «Манычстрой» - там имелся небольшой токарный станок. Пиломатериалы нашли на месте. В 10 км от зимовки обнаружили вмёрзшие в лёд плоты, баржу с досками. В декабре, январе, в самые лютые морозы, более ста человек, в основном женщины и дети, вели разгрузку баржи, выкалывали брёвна и на санях волочили к месту стоянки судов. Тут уже в дело вступали плотники.

Самая сложная работа была у машинных команд. Обычно для ремонта суда ставили на слипы или клетки. В Климовке никаких подъёмных механизмов не было. Но все умели делать выморозку. Вокруг гребных колёс (диаметр достигал 4 метров). Выкалывали лёд. Постепенно возникал сухой колодец со ступеньками. Он позволял разобрать и собрать заново гребное колесо, перо руля.

## Речная дорога жизни

Автор: В. ЧИСТОВА  
22.05.2020 19:27 -

---

Вот так, в работе, и прошла зимовка в Климовке. Никто не умер, не погиб. Все суда отремонтировали. С весенним ледоходом они покинули затон и вступили во вторую военную навигацию, во время которой волгарям пришлось обеспечивать работу «дороги жизни» Сталинграда, «дорогу жизни всей страны».

За время боевых действий на Волге погибнет немало судов. Среди них зимовавший в Климовке пароход «Карл Либкнехт». И так уж распорядится судьба, что 9 сентября 1943 года спасти команду теплохода придётся речникам нефтевоза «Манычстрой».

В. ЧИСТОВА