

УДК 94(47).084.6

**НЕДОСТРОЕННАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ «САРАТОВ – МИЛЛЕРОВО»:
ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ**

© 2019 О.Н. Солдатова, О.А. Небритова

Российский государственный архив в г. Самаре

Статья поступила в редакцию 07.06.2019

Формирование железнодорожной сети в России в конце XIX - начале XX вв. решало многие хозяйственные, экономические и стратегические задачи государства и постоянно находилось под пристальным вниманием, как власти, так и общества. Промышленное развитие Поволжского региона вызывало необходимость развития железнодорожного транспорта. Однако проектирование и строительство новых линий требовало решения теоретических и практических проблем, ставило вопросы, однозначные ответы на которые не всегда удавалось дать. Строительство железнодорожной линии Саратов-Миллерово было одной из таких серьезных задач, решение которой длилось не одно десятилетие, и в полном объеме так и не было реализовано, а только частично использовано при строительстве военной прифронтной дороги Саратов-Сталинград.

Ключевые слова: экономическое развитие Поволжья, железнодорожная линия Саратов-Миллерово, железная дорога Саратов-Сталинград, мост через Волгу, Саратовский железнодорожный узел.

В конце XIX - начале XX в. в России произошел промышленный подъем, важнейшей составляющей которого стало строительство железных дорог. Формирование железнодорожной сети на тот момент решало многие хозяйственные, экономические и стратегические задачи государства, такие как участие в международном сотрудничестве, укрепление межрегиональных связей в области экономики, культуры, социальных преобразований, внося существенный вклад в научно-технический прогресс.

Вобрав в себя многие достижения науки и техники, железная дорога из простого рельсового пути превратилась в сложное многоотраслевое хозяйство. Являясь составной частью экономики, железнодорожный транспорт способствовал расширению торговых связей, культурному обмену, научно-техническому прогрессу и в итоге развитию страны¹.

Солдатова Ольга Николаевна, доктор исторических наук, заместитель директора.

E-mail: soldatova-rga@mail.ru

Небритова Олеся Алексеевна, магистр, главный специалист отдела изучения и публикации документов.

Талантливые инженеры при поддержке правительства, а также различных товариществ, предприятий и объединений, в большинстве своем финансировавших изыскательную деятельность, создавали удивительные проекты по развитию транспорта в России. Один из таких проектов получил название «Линия Саратов – Миллерово»².

Был ли реализован этот проект? Насколько эффективной была политика государства в данном регионе в области железнодорожного строительства? С какими условиями и трудностями столкнулась власть в XX столетии? Как данный проект связан с прифронтной железнодорожной линией Саратов - Сталинград, построенный в годы Великой Отечественной войны?

Железнодорожная линия Саратов - Миллерово должна была стать частью грандиозного проекта Российской империи по строительству Индо-волжской железной дороги. Авторы проекта, в числе которых был и один из инициаторов строительства Транссиба инженер и изобретатель С.И. Баранов-

ский⁵, предлагали соединить центр России с Индией гигантской магистралью.

В 1910 г. проект дороги Саратов - Миллерово, предусматривающий постройку железнодорожного моста через Волгу у Саратова, был представлен обществом Рязано-Уральской железной дороги⁴.

Для постройки моста были исследованы два варианта перехода Волги: Увекский и Лесопильный. Увекский вариант пересекал Волгу ниже горы Увек в 300 саженях выше устья р. Сазанки и в 12 верстах ниже Саратова.

Длина главного пути была рассмотрена также в двух вариантах: при сохранении существующей ст. Саратов II и при перенесении ее на 3 версты юго-западнее в сторону Лесопильного разъезда.

В результате сравнения было установлено, что Лесопильный вариант по сравнению с Увекским давал укорочение длины транзитной линии Заволжье - Козлов примерно на 4 версты. Такое же укорочение этот вариант давал и для линии Заволжье - Миллерово в случае примыкания Миллеровской линии к ст. Саратов II. Примыкание Миллеровской линии к ст. Нефтяной при направлении через с. Синенькое давало удлинение транзитной линии около 9 верст⁵. Направление линии, пересекающее Волгу в промежуточном участке между Покровскими и Увекскими воротами, значительно улучшало трассу за счет сокращения длины железнодорожной линии и уменьшения пробега.

Нерешенным оставался и вопрос о переходе Волги у Саратова. О необходимости железнодорожного моста через Волгу у Саратова заговорили еще в 1900 г., когда инженер-строитель Рязано-Уральской железной дороги Г.А. Бржостовский на заседании межведомственной комиссии заявил: «Наиболее целесообразным было бы построить мост для целей железной дороги непосредственно около Саратова, повыше Глебучева оврага»⁶.

В 1901, 1911 и 1914 гг. Управление дороги неоднократно возвращалось к вопросу строительства моста. В 1911 г. свой

проект сооружения двухъярусного моста представила и Саратовская городская дума. Городские власти считали, что мост нужно построить в городе, а правление Рязано-Уральской железной дороги – что мост должен пройти в районе паромной переправы у Увека, так как этот проект дешевле. Все понимали, что мост нужен, но вокруг места его строительства развернулась нешуточная война. В 1916 г. были разработаны проекты сооружения двух мостов: у Саратова – для пешеходного и гужевого движения и у Увека – для железнодорожного сообщения. Дважды вопрос строительства моста решался и на высшем уровне: в 1916 г. – Советом министров Российской империи, а в 1917 г. – Временным правительством. В этом же году профессор Петербургского института путей сообщения А.М. Фроловым⁷ был разработан проект 2-ярусного моста с двухколейным рельсовым путем. Вес металла моста по проекту составил 43851 тонну, а подходы к мосту предполагалось строить от ст. Саратов-1⁸.

Однако исследование вопроса и разработка проектов перехода Волги мостами не завершились окончательным решением вопроса, так как проекты, встречая взаимные веские возражения со стороны конкурентов, затрудняли выбор решения. Кроме того, на принятие решения о постройке моста на этом участке накладывали отпечаток неблагоприятные судоходные условия Саратовского участка Волги, возникающие вследствие неустойчивости русла и его перекатного характера.

Вопрос о постройке моста в Саратове вновь был поднят 16 ноября 1919 г. на заседании особой комиссии под председательством инженера Ю.В. Ломоносова⁹, которая установила новые основные положения для разработки проекта Саратовского узла железнодорожной линии Саратов - Миллерово, в которых, в частности, вопрос о постройке железнодорожного моста через Волгу предлагалось решать отдельно от вопроса постройки городского моста для эки-

пажной езды. Нужды городского сообщения через реку предлагалось решить путем устройства переправы¹⁰.

Лучшим решением вопроса о переходе Волги у Саратова представлялось устройство подводного тоннеля для железнодорожного сообщения. Идея подводного тоннеля была не новой. Еще в 1910 г. по требованию министерства путей сообщения Российской империи Правлением Рязано-Уральской железной дороги был составлен схематический проект такого тоннеля. Но так как составители проекта были принципиальными противниками этой идеи, то и в проекте было сделано соответствующее отрицательное заключение относительно возможности и целесообразности сооружения тоннеля для железнодорожного сообщения под Волгой. Кроме того, недостаточно развитая в то время техника производства подводных работ, особенно щитовым способом, вызвала ряд сомнений в возможности применения этого способа в ближайшее время в России¹¹. К сооружению подводного тоннеля на практике прибегали только в тех случаях, когда интересы судоходства вызвали необходимость отказаться от перехода реки мостом¹².

Кроме этого, на принятие решения о постройке подводного тоннеля у Саратова повлияла и стоимость его постройки, которая исчислялась в сумме около 21 млн руб.¹³ Стоимость же сооружения двухъярусного моста у Саратова с подходами, представленного инженером С.К. Куницким¹⁴ в докладе Инженерному совету Министерства путей сообщения, была исчислена в размере около 28 млн руб., и, таким образом, мостовой вариант при реализации его в один ярус выглядел экономически более выгодным, чем тоннельный¹⁵.

Вопрос строительства железнодорожной линии Саратов – Миллерово и в 1920-е гг. продолжал оставаться в центре внимания заинтересованных ведомств.

В 1922 г. Управление по сооружению железных дорог ВСНХ приступило к раз-

работке очередного проекта перехода Волги у Саратова подводным тоннелем¹⁶. По предложению Саратовского Губисполкома в 1925 г. уже упоминавшимся профессором А.М. Фроловым был составлен вариант моста облегченного типа (окончательно проект был завершен в 1926 г.). По варианту 1925 г. вес металла уменьшился до 29336 тонн, двухколейный рельсовый путь заменен одноколейным, а также внесены изменения в схему сооружения подъездных путей. Мост предполагалось расположить у Глебучева оврага. По проекту предполагалось, что длина моста составит 2624 м и мост будет 17-пролетным. В верхнем ярусе моста предполагалось устроить железнодорожный путь, а по нижнему – пустить пешеходное, экипажное и трамвайное движение. Ширина ярусов предполагалась в 8 м¹⁷. Тем не менее спор о месте строительства моста продолжался и работы по строительству железнодорожной линии Саратов – Миллерово тоже не начинались, так как весь проект имел смысл только в случае строительства моста.

В 1926-1927 гг. вопрос о строительстве железнодорожной линии Саратов – Миллерово вновь встал на повестку дня в связи с экономическим развитием региона. Постановлением Саратовского Губисполкома от 8 декабря 1926 г. № 76 было признано необходимым настаивать на северном варианте подхода линии к Саратову и о возбуждении ходатайства перед центром о скорейшем открытии работ по сооружению линии¹⁸.

В 1927 г. в журнале «Железнодорожное дело» была опубликована статья К.И. Лапшинского «Первоочередная задача в железнодорожном строительстве – постройка головного участка будущей Индийской железной дороги», где автор статьи писал, что строительство линии Саратов – Миллерово должно стать частью этого проекта¹⁹.

В 1928 г. вышла книга Владимира Бутковского «Иностранные концессии в народном хозяйстве СССР»²⁰, в которой он, говоря о концессиях на транспорте, отмечал: «...

Группу дорог, которые могут явиться объектом концессии, составляют дороги, связанные с экспортом продуктов земледелия и развитием земледельческой культуры. Они проходят по богатым и хлебородным районам. Сооружение этих дорог, несомненно, увеличит запашки и экспорт хлеба. При сооружении наряду с дорогой Саратов - Миллерово моста через Волгу и предполагаемым соединением Саратова с Сибирью эта дорога станет мощной линией по вывозу миллионов пудов сибирского хлеба через южные порты за границу. Здесь мы можем выдвинуть линии Федоровка - Скадовск - Хорлы (250 верст) и Саратов - Миллерово (550 верст)²¹. Проект обещал большие экономические преимущества. Во второй половине 1920-х гг. большая часть товарных излишков волжского зерна стала направляться в сильно разросшиеся города Поволжья и Центра. В то же время для экспорта через Волго-Донской канал можно было бы выделить лишь ограниченное количество зерна, доставляемого к морю по железным дорогам. Для пропуска зернового потока со Средней Волги в Ростовский порт строительство новой спрямляющей железнодорожной линии Саратов - Миллерово, которая должна была временно заменить Волго-Донской канал и шлюзованный Дон, было бы экономически выгодно.

К строительству дороги приступили в 1926 г. Сюда были привлечены колхозники ближайших сел, красноармейцы и заключенные. Строительство велось сразу на нескольких участках спроектированной трассы, которые выбирались там, где находились села как источник рабочей силы и где обеспечивалась возможность подвоза материалов. В дальнейшем эти участки планировалось объединить. Для заключенных вдоль дороги строились лагеря, огороженные колючей проволокой. Это была одна из первых строек со значительным применением труда заключенных. Строителями на участке Саратов - Раковка были произведены значительные объемы земляных работ,

сделана насыпь железнодорожного полотна, возведены десятки капитальных мостов и проведена телефонная линия. Земляные работы проводили в основном с помощью лошадей и ручных тачек. Три года продолжались работы, но поезда так и не пошли. Работы по строительству дороги были свернуты из-за нехватки рабочих рук. Следы этого строительства сохранились во многих местах от ст. Паницкой до с. Новинки в Волгоградской области. По-видимому, только на этом участке и проводились работы. Неиспользованные материальные ресурсы и рабочих перебросили на строительство вторых путей на действующей трассе Ртищево - Валуйки²².

Вскоре началась Великая Отечественная война. Транспортное сообщение стало рассматриваться прежде всего в интересах военного ведомства. Началась активная работа по созданию новых и пересмотру старых проектов, ранее в полном объеме не реализованных. О линии Саратов - Миллерово вспомнили, когда Государственный комитет обороны постановлением от 23 января 1942 г. № 1190сс поручил Народному комиссариату внутренних дел СССР строительство железной дороги Саратов - Сталинград и обязал открыть сквозное движение рабочих поездов по ней в декабре 1942 г.²³

Во исполнение этого постановления НКВД приказом от 25 января 1942 г. № 00186 возложил строительство указанной железной дороги на входившее в его структуру Главное управление лагерей железнодорожного строительства²⁴. Этим же приказом было организовано Управление строительства железной дороги Саратов - Сталинград, сокращенно именуемое «Волгожелдорстрой НКВД СССР». На базе кадров полевого строительства № 13 Главного управления оборонных работ Наркомата обороны, а также кадров, собранных в течение февраля и марта 1942 г. из сотрудников Северо-Двинской, Закаспийской и Полярной экспедиций Бампроекта Управления, была организована Приволжская экспедиция²⁵, а выполнение

проектно-изыскательных работ было разбито на три периода:

- производство предварительных и окончательных изысканий с выдачей лагерам подробного продольного профиля, типовых поперечных профилей земляного полотна, требующих индивидуального проектирования и части первоочередных искусственных сооружений, которые лимитируют производство строительных работ. Эти работы заканчиваются полностью 15 мая 1942 г.;

- производство проектно-изыскательных работ в процессе развернутого строительства, обеспечивающих необходимыми чертежами весь комплекс доукладочных строительных работ в соответствии с принятым графиком укладки главного пути. Полностью эти работы заканчиваются 1 сентября 1942 г.;

- окончание всех проектных работ по объектам, не лимитирующим открытие рабочего движения 7 ноября 1942 г.²⁶

Проектно-изыскательских работ по прокладке железной дороги на участке Саратов - Сталинград до 1942 г. не производилось, кроме изысканий железнодорожной линии Саратов - Миллерово. Проектировщики вынуждены были обратиться к изысканиям, проведенным в 1910, 1913, 1921-1922 гг.²⁷ Технические условия на проектирование линии Саратов - Миллерово и Саратов - Сталинград отличались друг от друга руководящим подъемом. Первая трассировалась с 7‰ руководящим подъемом, а вторая – трассировалась с 9‰, поэтому полностью использовать материалы предыдущих изысканий не представилось возможным, но частично полотно железнодорожной линии Саратов - Миллерово было использовано в северной части новой дороги²⁸.

Подход к ст. Саратов являлся одной из наиболее сложных и ответственных частей проекта новой дороги и являлся общей проблемой обеих линий.

Проект самого Саратовского узла также требовал пересмотра ранее имеющихся. Он

разрабатывался неоднократно в соответствии с ростом грузооборота. Наиболее подробно проект узла был разработан в 1928-1929 гг. в связи с постройкой моста через Волгу и строительством железной дороги Саратов - Миллерово. 16 декабря 1929 г. Совет труда и обороны СССР утвердил проект²⁹, предусматривающий сооружение сортировочной ст. Саратов III южнее существующей ст. Саратов II, а строительство моста через Волгу – ниже Саратова у ст. Увек. Примыкание линии Саратов - Миллерово предусматривалось с юга к ст. Саратов III, работы по сооружению которой были начаты, но вскоре законсервированы. В 1939-1940 гг. в связи с дальнейшим развитием промышленности в Среднем Поволжье Харьковскому отделению института «Союзтранспроект» было поручено переделать проект Саратовского железнодорожного узла и примыкания к нему линии Саратов - Миллерово. Институтом было предложено несколько вариантов его развития, но вопрос оставался открытым до начала строительства железной дороги Саратов - Сталинград в 1942 г.

Первый поезд по участку Иловля - Петров Вал новой железной дороги Саратов - Сталинград прошел 7 августа 1942 г. Рабочее движение по трассе открылось 15 октября 1942 г. со скоростью движения до 30 км/ч. Вся линия окончательно была принята в эксплуатацию 1 ноября 1942 г.³⁰

Построенная дорога, ставшая известной как «Волжская рокада», во многом способствовала победе в Сталинградской битве. Своевременная и досрочная сдача дороги в эксплуатацию придала магистрали настолько крупное стратегическое значение, что коллектив сотрудников на линии Саратов - Сталинград вправе гордиться тем, что являлся участником героической защиты Сталинграда и окончательного разгрома гитлеровских войск на Донском и Сталинградском фронтах³¹.

Что же касается линии Саратов - Миллерово, то можно сказать, что после ввода в эксплуатацию железной дороги Саратов

- Сталинград и начала строительства после войны Волго-Донского канала, смысла в постройке данной железнодорожной линии не стало, и на дороге был поставлен крест. Железная дорога Саратов - Сталинград использовалась и после окончания войны. В настоящее время участок Саратов - Волгоград входит в направление Кузбасс - Азово-Черноморский транспортный узел.

Таким образом, железнодорожный комплекс в России как раньше, так и сейчас имеет важное стратегическое значение. Он является своеобразным связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в отдаленные уголки страны. Развитие железных дорог в России идет в соответствии с духом времени: прокладываются новые железнодорожные линии, запускается скоростное и высокоскоростное межрегиональное сообщение, модернизируются и строятся вновь с учетом всех современных требований искусственные сооружения и инфраструктура: мосты, тоннели, вокзалы.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Тимофеев А.А. Строительство железных дорог в России в конце XIX - начале XX века как фактор модернизации // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. № 9 (226)/2011. С. 61-64.
- ² Российский государственный архив в г. Самаре (далее - РГА в г. Самаре). Ф. Р-787. Оп. 2-4. Д. 1328.
- ³ Барановский Степан Иванович (1817-1890) – сыграл большую роль в развитии железнодорожной сети в Азиатской части России, разработав проекты и обоснования необходимости строительства железных дорог, в частности, из Оренбурга, через Ташкент и Самарканд к верховьям Амударьи и Транссибирской железной дороги от Оренбурга до Владивостока. Кроме множества статей в различных журналах и газетах издал ряд книг, в т.ч. «Индо-волжская железная дорога» (СПб., 1874).
- ⁴ РГА в г. Самаре. Ф. Р-787. Оп. 2-4. Д. 1328.
- ⁵ Там же. Л. 1об.
- ⁶ Г.Г. К сооружению моста через Волгу у Саратова (по материалам профессора Фролова) // Нижнее Поволжье. 1927. № 4. С. 189.
- ⁷ Фролов Александр Матвеевич (1870 - ?) – российский, советский ученый в области строительной техники и гидротехники, академик АН УССР (с 1939 г.). Работал на изысканиях, проектировании и строительстве железных дорог. Основные труды посвящены вопросам строительства железнодорожных и гидротехнических сооружений.
- ⁸ Г.Г. К сооружению моста через Волгу у Саратова (по материалам профессора Фролова) // Нижнее Поволжье. 1927. № 4. С.190.
- ⁹ Ломоносов Юрий Владимирович (1876-1952) – русский инженер-железнодорожник, революционер, сыгравший важную роль в Февральской революции. Советский государственный деятель, имел ранг Народного комиссара.
- ¹⁰ РГА в г. Самаре. Ф. Р-787. Оп. 2-4. Д. 1329. Л. 1-2.
- ¹¹ Там же. Л. 2.
- ¹² Там же. Л. 3.
- ¹⁵ Там же. Л. 67. Здесь и далее стоимость указана в ценах до войны 1914 г.
- ¹⁴ Куницкий Станислав Константинович (1859-1924) – профессор Института инженеров путей сообщения Императора Александра I.
- ¹⁵ РГА в г. Самаре. Ф. Р-787. Оп. 2-4. Д. 1329. Л. 67.
- ¹⁶ Там же.
- ¹⁷ Г.Г. К сооружению моста через Волгу у Саратова (по материалам профессора Фролова) // Нижнее Поволжье. 1927. № 4. С. 189.
- ¹⁸ Сводка важнейших постановлений Саратовского Губисполкома и Саратовского Горсовета по хозяйственным вопросам за период времени декабрь 1926 года - 15 января 1927 года. По Губисполкому. V. Строительство и транспорт. Саратовская транспортная проблема. № 76 от 8 декабря 1926 г. // Нижнее Поволжье. 1927. № 1. С. 189.
- ¹⁹ Лапшинский К.И. Первоочередная задача в железнодорожном строительстве – постройка головного участка будущей Индийской железной дороги // Железнодорожное дело. 1927. № 3.
- ²⁰ Бутковский Вл. Иностранские концессии в народном хозяйстве СССР. Государственное издательство М.-Л., 1928. 123 с.
- ²¹ Там же. С. 99.
- ²² Рудый Василий. Из истории станции Паницкая // Город живет. 2013 г. № 4 (84).
- ²³ Российский государственный архив социаль-

- но-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 1. Д. 20.
- ²⁴ РГА в г. Самаре. Ф.Р-571. Оп.2-4. Д. 1615. Л. 4.
- ²⁵ Там же. Л. 17.
- ²⁶ Там же. Л. 21-22.
- ²⁷ Там же. Оп. 1-6. Д. 132. Л. 8.
- ²⁸ Там же. Л. 7.
- ²⁹ Там же. Оп. 2-4. Д. 1560. Л. 11.
- ³⁰ Там же. Д. 1637. Л. 24-32.
- ³¹ Там же. Оп. 1-6. Д. 132. Л. 48.

**UNFINISHED RAILWAY LINE «SARATOV-MILLEROVO»:
HISTORY AND PRESENT STATE**

© 2019 O.N. Soldatova, O.A. Nebritova

The Russian State Archive in Samara

The formation of the railway network in Russia in the late XIX - the early XX centuries. solved many economic, economic and strategic tasks of the state and was constantly under the scrutiny of both the authorities and society. The industrial development of the Volga region caused the need for the development of railway transport. However, the design and construction of new lines required the solution of theoretical and practical problems, posed questions, unequivocal answers to which were not always possible to give. The construction of the Saratov-Millerovo railway line was one of such serious tasks, the solution of which lasted for more than a decade, and was not fully implemented, but only partially used in the construction of the military frontline Saratov-Stalingrad.

Keywords: economic development of the Volga region, railway line Saratov-Millerovo, railway Saratov-Stalingrad, the bridge over the Volga, Saratov railway junction.

*Olga Soldatova, Doctor of History, Deputy Director.
E-mail: iopad@mail.ru*

*Olesia Nebritova, Master, Chief Specialist of
Department of Studying and Publication of Documents.*