

*Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 4 (73). С. 26–30.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2022. Vol. 4 (73). P. 26–30.*

Научная статья
УДК 94(470)“1917”
doi: 10.54398/1818510X_2022_4_26

Железнодорожный проект Царицын – Владимировка и попытка его реализации в 1918–1919 гг.

Болотов Николай Александрович¹, Опалев Максим Николаевич²

¹Волгоградский государственный социально-педагогический университет, Волгоград, Россия

²Волжский политехнический институт (филиал) Волгоградского государственного технического университета, Волжский, Россия

¹bolotov.nikolay@yandex.ru[✉], <https://orcid.org/0000-0002-4601-2424>

²opalev-erz@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9022-4478>

Аннотация. В статье рассмотрена проблематика строительства временных военно-полевых железных дорог в районе г. Царицына в условиях гражданской войны. Отмечается, что необходимость строительства железнодорожного выхода из Царицына на юго-восток было продиктовано не экономическими, а военно-политическими интересами снабжения сражавшейся за город Красной Армии. Анализируются формы и методы организации проведения строительных работ, выявляется роль партийно-государственных структур и общественных организаций в условиях политики «военного коммунизма». Раскрываются проблемы рационализации труда, возникшие в процессе производства, связанные с крайне высокими темпами проведения работ и с катастрофически низким техническим оснащением их техникой. Использование данных делопроизводственной документации партийных и государственных органов большевистской власти в Царицыне позволило сделать вывод о том, что удачно начатое возведение железнодорожной линии на восточном, левом берегу Волги было остановлено из-за катастрофической нехватки инженеров, рабочих и материальных ресурсов на уже имеющихся линиях, ранее разрушенных в ходе противоборства Красной и Белой армий. После окончания гражданской войны и вплоть до 1941 г. идея железнодорожной связи Царицына (Сталинграда) со Средней Азией и Сибирью прорабатывалась на уровне проектов, которые получили практическую реализацию в условиях начавшегося советско-германского военного противоборства.

Ключевые слова: гражданская война, оборона города Царицына, Отдел общественных сооружений, политика «военного коммунизма», снабжение войск, строительство железных дорог, рекогносцировка, изыскания трассы, обоснование проекта, восстановление железнодорожных путей

Для цитирования: Болотов Н. А., Опалев М. Н. Железнодорожный проект Царицын – Владимировка и попытка его реализации // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 4 (73). С. 26–30. https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_4_26.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

THE TSARITSYN-VLADIMIROVKA RAILWAY PROJECT AND AN ATTEMPT TO IMPLEMENT IT IN 1918–1919

Nikolai A. Bolotov¹, Maxim N. Opalev²

¹Volgograd State Social and Pedagogical University, Volgograd, Russia

²Volzhsy Polytechnic Institute (branch) Volgograd State Technical University, Volzhsky, Russia

¹bolotov.nikolay@yandex.ru[✉], <https://orcid.org/0000-0002-4601-2424>

²opalev-erz@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9022-4478>

Abstract. The article deals with the problem of the construction of temporary military field railroads in the area of the city of Tsaritsyn in the conditions of the Civil War. It is pointed out that the necessity to build the southeast exit from Tsaritsyn was dictated not by economic, but by military and political interests of supplying the Red Army that was fighting for the city. The author analyzes the forms and methods of construction work organization, reveals the role of party and state structures and public organizations in conditions of "war communism" policy. There are revealed the problems of rationalization of labor, which arose during the production associated with an extremely high rate of work and catastrophically low technical equipment. The use of records and documentation of party and state authorities of the Bolshevik power in Tsaritsyn makes it possible to conclude that the successfully started construction of the railway line on the eastern left bank of the Volga river has been stopped because of disastrous lack of engineers, workers, and material resources of the existing railway lines that had been destroyed in the confrontation of the Red and White armies. After the Civil War and up to 1941 the idea of the railway connection of Tsaritsyn (Stalingrad) with Central Asia and Siberia was elaborated at the level of projects, which were practically implemented in the conditions of the beginning of Soviet-German military confrontation.

Keywords: civil war, defense of Tsaritsyn, department of social constructions, "war communism" policy, troop supply, railroad construction, reconnaissance, route surveys, project substantiation, reconstruction of railroads

For citation: Bolotov N. A., Opalev M. N. The Tsaritsyn-Vladimirovka railway project and an attempt to implement it in 1918–1919. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2022, no. 4 (72), pp. 26–30. https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_4_26.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Введение

В исторической науке принято считать, что железнодорожная ветка Сталинград – Владимировка (ныне г. Ахтубинск Астраханской обл.) протяжённостью 157 км, с паромной переправой через Волгу в 1941 г. была возведена силами женщин и подростков фактически за 72 дня. Эта железная дорога стала поистине «дорогой жизни» для прижатых врагом к Волге 62-й и 64-й армий Сталинградского фронта. В историографии сложилась легенда, будто бы эта дорога была спроектирована одновременно с постройкой, т. е. в октябре – декабре 1941 г. (стройуправление №10 под руководством М. Л. Бондаренко). О попытках постройки этой магистрали в заволжских степях, предпринятых задолго до Великой Отечественной войны, ничего не известно на страницах исторических монографий и исследований. Проблематика осуществления железнодорожного строительства в период гражданской войны в Нижнем Поволжье не подвергалась глубокому анализу в качестве предмета специального исследования, что обуславливает актуальность данной работы.

Основная часть

Царицын, как промышленный и транспортный узел являлся в 1918–1919 гг. одним из центров большевистской власти на юге страны. Осенью 1918 г. город был осажден контрреволюционными армиями белогвардейцев и белоказаков под командованием генерала П. Н. Краснова. Опорой советской власти в городе стала 10-я Красная армия Южного фронта. Во главе её в разное время стояли К. Е. Ворошилов, И. В. Сталин и А. И. Егоров. Экономика города, модернизированная в предреволюционное время, работала на нужды советских войск (в том числе такие крупные заводы, как Французский и Орудийный («Виккерс») – ныне «Красный Октябрь» и «Баррикады»). Ресурсов внутри города, оказавшегося в окружении Белой армии для решения всех поставленных советской властью задач катастрофически не хватало, население Царицына испытывало голод, эпидемии.

Для организации устойчивой советской обороны Царицына требовались удобные пути подвоза боеприпасов, оружия, пополнения, а главное – продовольствия с тех территорий, где не было угрозы антибольшевистского мятежа. Последнее было чревато не только голодом, но и транспортным параличом (как это случилось на Грязе-Царицынской ветке Юго-Восточной дороги, ведущей к Москве через земли донских казаков вследствие политики расказачивания.)

Из-за предпринятых Ворошиловым и Сталиным неудачных наступлений и невысокой выучки революционных войск 10-я Красная армия несла большие потери и оставила в декабре 1918 г. селение Райгород южнее немецкой колонии Сарелты. Сталин был отозван в Москву, а 2–3 января В. И. Ленин шлёт Л. Д. Троцкому тревожную телеграмму, в которой указал, что с захватом Райгорода белые получают возможность перехватить переправу военных грузов, идущих из Владимировки в Царицын, а также угрожают целостности железной дороги Астрахань – Баскунчак – Саратов в случае форсирования реки.

21 января 1919 г. правительство РСФСР, Совет народных комиссаров принимает Декрет о программе железнодорожных работ на 1919–1920 гг. Согласно данному законодательному акту, намечалось строительство линий: Владимировская (Ахтубинская пристань) – Царицын, Баланда – Ильмень (Елань) [11, с. 304–305].

Ещё в сентябре 1918 г., гораздо раньше появления республиканского плана железнодорожного строительства, решение о строительстве ветки на восточном, левом берегу Волги принимает Царицынский совет. Работа по проектировке трассы в полупустыне и устройству переправы через Волгу была поручена Отделу общественных сооружений (ООС) при Царицынском совете рабочих, солдатских и крестьянских депутатов (Совдеп).

ООС был образован в апреле 1918 г. В его состав входили квалифицированные инженеры старой закалки и техники-строители, работавшие до момента революционных событий 1917 г. на возведении Орудийного завода «Виккерс», на реконструкции сталеплавильного Французского завода, а также на предприятиях городского хозяйства.

Задачами Отдела были: во-первых, поддержание в порядке городской инфраструктуры – связи, трамвая, освещения, пристаней на Волге, канализации и уборки улиц; во-вторых, ремонт и наладка оборудования заводов; в-третьих, ремонт подвижного состава железных дорог и речных судов, восстановление разрушенных противником участков стального пути; в-четвёртых, возведение оборонительных обводоов. Эта организация специалистов была подчинена Исполкому Совдепа (глава – Р. Я. Левин). Возглавил ООС Константин Константинович Васильев-Васильков, в дореволюционное время являвшийся опытным инженером на возведении Орудийного завода «Виккерс». Если судить по сохранившимся документам, то это был разносторонне развитый человек, способный не только, к примеру, очень аккуратно нанести план местности или чертёж на бумагу, просчитав в проекте всё до мелочей, но и чётко изложить свои требования к рабочим и к начальству, убедительно аргументируя каждое своё требование.

Васильев-Васильков считал, что трудиться на родной земле необходимо не столько для победы мировой Революции, а для того, чтобы «... с широкими и светлыми надеждами принести Родине полностью ту пользу, ту работу, которая мы можем сделать и в которых она нуждается» [4, л. 4 об.]. Основным правилом его Отдела являлся принцип равенства ответственности начальствующего инженерного и нежесточающего рабочего личного состава за выполнение поставленной задачи [4, л. 3].

В ООС трудились опытные специалисты, в частности, заведующий по технической части Отдела, Евгений Леонидович Полетаев, был специалистом по железнодорожному строительству, служил техником в городской управе, затем в Стальной красной дивизии; Ф. А. Ширицкий – опытный строитель, окончил Борисоглебское железнодорожное училище, врачом Отдела был В. А. Яблонский [4, л. 40].

Согласно сохранившимся архивным данным, первые работы Отдела по постройке железной дороги были предприняты 20 сентября 1918 г. Исполнительный комитет Царицынского совдепа приказал К. К. Васильеву – Василькову немедленно начать силами вверенного ему Отдела изыскания на местности от г. Царицына до с. Владимировки вдоль берега Ахтубы [3, л. 231]. У Владимировки делала резкий излом сооружённая ещё до революции ветка Рязано-Уральской железной дороги от Саратова через Урбах – Палласовку – Баскунчак на Астрахань, обслуживающая в основном рыбные и соляные промыслы.

Через 19 дней – 9 октября – главный инженер составил рапорт председателю Царицынского исполкома Р. Левину о том, что 4–7 октября он с группой работников Отдела выезжал в Царёвский уезд бывшей Астраханской губернии (куда относились и сёла на территории нынешнего г. Волжского – Безродное, Погромное, Кляяковка). Были проведены рекогносцировочные изыскания, которые выявили следующее:

Во-первых: привязка линии в 130 вёрст к изгибам Ахтубы удлиняла трассу и обуславливалась расположением станций и разъездов недалеко от населённых пунктов, которые стоят на берегу Ахтубы и её протоков. Местность для прокладки дороги Васильев-Васильков называл «чрезвычайно благоприятной» ввиду отсутствия холмов и оврагов на Заволжском левобережном плато.

Во-вторых, определялось количество станций и разъездов: шесть станций – Ахтуба-Волжская (Безродное), Заплавное, Царёв, Капустин Яр, Пологое Займище, Владимировка-Царицынская), шесть разъездов: Средне-Ахтубинский, Пришиб, Зубовка, Солянка, Бутырка, Ахтуба-Царицынская.

В-третьих, главный инженер считал, что линия перспективна в дальнейшем развитии как всей Советской России, так и в интересах г. Царицына и многочисленного населения богатейшей приахтубинской полосы. Местное население к идее постройки дороги отнеслось сочувственно и сознательно, надеясь после окончания боевых действий максимально расширить садоводство, орошаемое овощеводство, а также выращивание хлопка [3, л. 342–343].

Весь ноябрь и декабрь 1918 г. продолжалась кропотливая работа инженеров и техников по проектированию и подготовке трассы железнодорожной ветки на Владимировку. Судя по составленной схеме от 9 октября 1918 г. трасса пути и расположение раздельных пунктов практически полностью совпадают с той, которая была сооружена в Великую Отечественную войну.

8 января 1919 г. Царицынский Исполком отдал новый приказ о форсировке работ Отделу общественных сооружений. В свете решения об ускорении строительства дороги (срок – один месяц) было вынесено решение о возведении её однопутной и узкоколейной (ширина 75 см). Ввиду чрезвычайности предпринимаемых работ (осада Царицына белогвардейцами) всему личному составу Отдела приказом председателя Исполкома Р. Я. Левина предписывалось форсировать подготовку и начало работ по линии [4, л. 108–108 об., 112].

В тот же день, когда было отдано это распоряжение, Васильев-Васильков предоставил по личному распоряжению Левина от 7 января 1919 г. доклад о ходе работ по постройке временной узкоколейной железной дороги Царицын – Владимировка [4, л. 109–111]. Главный инженер сообщал, что за один месяц построить узкоколейку в 140 вёрст чрезвычайно тяжело, т. к. грунт заволжских степей состоит из тяжёлых солонцеватых глин и суглинков, а по пойме Волги и Ахтубы из песка с примесью ила. Решено было в местах неровностей рельефа (падины) использовать как основу тела насыпи – «городки» из шпал. Практика уплотнения шпал мёрзлым грунтом не оправдывала вложенных усилий, так как солончаковая глина надёжно удерживало построенный путь лишь до наступления положительных температур воздуха, а затем плотно становилось раскисшим и неспособным удержать гружёные вагоны.

Для уменьшения этих вредных явлений во избежание перелома пути было достигнуто решение класть под шпалы продольные лежни на слабых участках пути, однако укладка их по промёрзшей земле оказалась тоже мучительно трудной, поэтому было решено в дальнейшем использовать для устойчивости узкоколейки обычные шпалы 1,25 сажени длиной (примерно 2,5 м).

Инженер Васильев-Васильков заранее говорил о том, что эксплуатация дороги, построенной спешно зимой просто приведёт к невозможности перевозок по ней. Отсутствие механизации вызвало требование усовершенствовать верхнее строение пути, сделав

его пригодным для движения как собственно локомотивов (паровозов и тепловозов), так и для движения вагонов на конной тяге, как это было на первой в России железной дороге Петербург – Царское Село, открытой в 1837 г.

Для лошадей проектировалась средняя междурельсовая дорожка из досок. На самых тяжёлых участках, к примеру, на поймах, планировалась смена шпал на толстые доски с отбойными брусками по краям. Путём сооружения такой облегчённой конструкции планировалась «... солидная деревянная дорога, пригодная одновременно для передвижения телег с большим грузом и автомобилей».

В цитированном здесь докладе талантливого инженера впервые более-менее определялся вопрос о применении заволжской ветки к Царицыну. После переправы через Волгу было избрано направление по левому незатопляемому берегу до подъёма на заахтубинскую степную равнину. Трасса новой дороги не совпадала с уже имеющимся Краснослободским конно-гузовым трактом до Средней Ахтубы – около 20 вёрст, а разрабатывалась от станции Банная (около нефтебаков Нобея), далее после предполагаемой паромной переправы через Волгу через Букатинский затон севернее Красной Слободы мимо оз. Денежного, далее, левее хуторов Старенький и Лебяжий, на берег р. Ахтубы к северной окраине с. Безродного (12–15 вёрст).

Скорость и масштаб начатых работ даже по меркам современности не могут не впечатлить. Если 140 вёрст предполагалось построить за один месяц, то за 25 дней чистой работы необходимо было ежедневно прокладывать 5,6 вёрст пути [4, л. 110].

Число рабочих, ежедневно занятых только на укладке шпал, определялось Васильевым-Васильковым примерно по 500 на одну версту трассы, если за сутки предполагалось строить по 5,6 вёрст, то получим 2 800 человек по всем участкам. Из-за трудоёмкости работ с мерзлым грунтом количество реально необходимого числа рабочих так и не было определено.

Остро стоял также вопрос о размещении рабочих в тёплых помещениях, так как сёла на Ахтубе были заняты беженцами, не хватало материалов для постройки барачков, в уезде было мало квалифицированных плотников.

Исходя из вышеперечисленных обстоятельств, главный инженер определил срок подготовительных работ к постройке не менее чем в один месяц. Форсировать работы решили в феврале. Эксплуатации будущего участка пути Царицын – Букатинский затон – Безродное с апреля по июнь угрожал весенний паводок, а потому в первую очередь необходимо было создать на ближайшем незаливаемом пункте левого берега перегрузочную базу [4, л. 111].

13 января по приказу Реввоенсовета 10-й Армии главный инженер сформировал три изыскательских партии, последнюю, третью партию возглавил лично К. К. Васильев-Васильков [4, л. 107]. При ней состояло 15 человек вольнонаёмных работников. Они занимались изысканиями в районе с. Безродного: пристань – понтонный мост через р. Ахтубу и подъём из поймы на степную равнину. Месторасположением партии было с. Безродное (Верхняя Ахтуба), ныне г. Волжский.

О ходе работ необходимо было посылать в Совдеп донесения через каждые двое суток [4, л. 95]. За несколько дней до начала масштабных подготовительных работ Отдел общественных сооружений направил запрос в Царицынско-Волжский железнодорожный Военно-Революционный комитет (комиссару А. Богомолу) по поводу изыскания материальных средств на прокладку путей.

14 января Отдел получил 30 тыс. шпал со шпалопропиточного завода, расположенного на станции Банная в Царицыне. При этом получение остальных элементов строения рельсового пути, таких как: рельсы, накладки и костыли задерживались службой пути. Это объяснялось необходимостью восстановления пути к линии боевого соприкосновения с частями Белой армии для пропуска бронепоездов и снабженческих воинских поездов-летучек [4, л. 103–103 об.]. 15 января 1919 г. инженер Васильев-Васильков послал запрос начальнику инженерных войск 10-й армии Кошелеву о выделении дополнительного грузового транспорта и фуража на десять дней. Это было необходимо для объезда фронта работ служебным персоналом (обход пешком отнимал немалое время). Для реконструкции степного пространства между Безродным и Владимировкой Васильев-Васильков просил «автомобиль с шофёром». Стоянок машины избиралось с. Безродное [4, л. 90].

На основании вышеуказанных приказов от 9 января главный инженер запрашивал транспортный отдел 10-й Армии о выделении строительству 10–15 походных кухонь с двумя котлами для питания горячей пищей новоприбывших рабочих ожидаемой численности около двух тысяч. В Царицынском узле имелось несколько оборудованных ремонтно-технических поездов, а при них запас готовых к укладке путей на 20 вёрст с техникой, инструментом и рабочей силой [4, л. 81–81а].

Когда началась укладка рельсов навстречу, со стороны Владимировки, другой бригадой ООС, Васильев-Васильков поставил к немедленному решению вопросы о снабжении строительства не менее чем 300 рабочими и 300 подводами, о выделении двух танк-паровозов (маневровых, без тендеров; со специальными баками для воды и топлива рядом с кабиной машиниста) с Орудийного и Французского заводов, 20 платформ, 40 вагонов и двух цистерн для воды, переправа всей этой техники по льду Волги силами одного из технических поездов.

По состоянию на 19 января рабочими Отдела были окончены полевые изыскания и заготовлены материалы на капитальную постройку телефонной линии на 40 вёрст, на трассу были перевезены 30 тыс. свежих шпал и подготовлен шанцевый инструмент на 500 человек [4, л. 81а об.].

23 января комиссар Царицынского железнодорожного узла Теряев принял решение подчинить два восстановительных (технических) поезда с материалами и рабочей силой Отделу общественных сооружений [4, л. 100].

28 января 1919 г. состоялось заседание исполкома Царицынского совета, на котором прозвучал доклад инженера К. К. Васильева-Василькова [5, л. 11–11 об.]. Он говорил о возможностях сокращения времени постройки и об упрощении проекта земляного полотна. Военсоветом 10-й Армии (краскомы А. И. Егоров, М. Г. Ефремов, Б. В. Лёгран) и Царёвский комиссариат труда издаёт особые распоряжения по привлечению к работам местных крестьян с гужевым транспортом. Рельс на 40 вёрст Отделом было найдено в Царицыне в результате разбора подъездных тупиков на заводах, ещё около ста вёрст ожидали из Саратова во Владимировке. Таким образом строилась уже ширококолейная магистраль, а не облегчённая узкоколейка.

1 февраля 1919 г. Васильев-Васильков сообщает председателю Царицынского совдепа Левину о необходимости открытия питательных пунктов на строительстве, о предполагаемом прибытии на постройку дороги 2 000 человек партиями по 500 рабочих. Каждой партии полагался питательный пункт. Рабочим выдавался красноармейский паёк (со склада на ул. Сурской в Царицыне, где хранились запасы квашеной капусты, томата, солонины, немного муки и чечевицы, постное масло, а также фураж для лошадей).

По ходу работ на первое время намечалось разделение рабочих от Волги до Ахтубы по трём стройучасткам. В хуторе Карнатском предполагалось устроить амбулаторию, т. е. на 1 февраля Отдел располагал двумя фельдшерами, запасом необходимых на первое время лекарств, комплектом белья на пять кроватей. Для улучшения медицинского обслуживания строителей было срочно необходимо снабдить строительство санитарными повозками (линейками), походной дезинфекционной камерой, всех тяжело больных и серьёзно травмированных направлять в соответствующие больницы г. Царицына. К документу прикладывался план-карта северного оголовка Волго-Ахтубинской поймы с трассой железной дороги до с. Безродного [4, л. 62–64].

12 февраля 1919 г. Васильев-Васильков прибыл на стройку в сопровождении комиссии в составе инспектора инженеров армейского контролёра, представителя Исполкома и Орудийного завода Платова для выяснения технического состояния постройки для заключения о целесообразности окончания постройки участка до Безродного. Двумя днями раньше, 10 февраля, заболел руководитель переправы через Волгу Пятковский, и общее руководство всеми работами перешло к К. К. Васильеву-Василькову [4, л. 72].

Через 6 дней, 18 февраля, некий представитель Комиссии по постройке железной дороги Царицын – Владимировка (была изготовлена даже её печать [4, л. 72] – её единственный оттиск сохранился в деле), его подпись разобрать не удалось, сообщил Р. Левину, Царицынскому и Царёвскому военкоматам о том, что на постройке дороги и возке материалов добровольно трудятся множество местных крестьян. При проверке документов у местных рабочих и возчиков на предмет их отношения к воинской повинности выяснилось, что у некоторых из них отсутствуют необходимые документы. Автор данного донесения просил указаний о том, как поступить с данными рабочими, просил их не подвергать наказаниям до прибытия новых партий рабочих общим числом 1 000 человек, командированных Царёвским отделом труда. Военком наложил 19 февраля характерную для своего положения резолюцию о расследовании факта нахождения дезертиров на строительстве и о наказании выявленных по всей строгости революционных законов [4, л. 72].

19 февраля последовал приказ Реввоенсовета 10-й Армии о продолжении постройки железной дороги от Букатинского затона до с. Безродного с обязательством закончить работы в течение пяти недель, начиная с 19 февраля. Согласно данному плану пробный поезд должен был пройти от Волги до Ахтубы примерно 26 марта 1919 г.

21 февраля 1919 г. Васильев-Васильков отдал приказ № 16 по Отделу общественных сооружений [4, л. 72]. В преамбуле этого документа сказано, что Отдел приступил к работам по постройке 10 января в условиях сильных морозов без тёплой одежды. Тем не менее, техники Отдела быстро произвели рекогносцировку и изыскания, и к 20 января в распоряжении Отдела уже имелся окончательный профиль наиболее трудного участка Царицын – Безродное, что тут же дало возможность вести земляные и монтажные работы.

Напряжённый труд по строительству заволжской железной дороги внезапно прервался приказом Реввоенсовета 10-й Армии Южного фронта за № 100 от 24 февраля 1919 г. Согласно этому приказу, первоочередной целью стало не строительство заволжской ветки, а быстрее восстановление уже имеющегося железнодорожного выхода из Царицына на Москву (линия Царицын – Поворино). Общее руководство работами по исправлению железно-дорожной линии от станции Царицын до станции Арчеда было возложено на инспектора Инженерных войск 10-й Армии тов. Викентьева, который получил право приостанавливать иные технические работы с использованием освобождающихся средств и сил для усиления работ по железнодорожному участку Царицын – Арчеда [4, л. 51–51 об.].

На следующий день Васильев-Васильков составил служебную записку Левину о том, что в силу категоричности приказа инспектора инженеров 10-й Армии он вынужден был отдать приказ о прекращении работ по постройке железной дороги Царицын – Безродное, перевозке всего инструмента на Центральный склад и о сборе части техников и плотников к семи часам вечера 25 февраля в Отделе для отправки на станцию Качалино [4, л. 14–15].

25 февраля 1919 г. военинженер Викентьев отдаёт приказание о полном сворачивании всяких работ в Заволжье. Все рабочие Отдела переходили на Качалино – Арчеду согласно «его особым указаниям». Строительные материалы (шпалы, рельсы, брёвна, доски) передавались местным совдепам под охрану, с предварительным переносом из поймы рек Волги и Ахтубы на незатопляемые места [4, л. 10–10 об.].

К 25 февраля готовилась к вводу в эксплуатацию судно-переправа: большегрузная баржа-паром «Анна Кашинская» была приспособлена для перевозки локомотивов и вагонов, на причалах на берегах Волги были устроены подъездные пути, берега волжского рукава Ахтубы соединил понтонный мост.

Викентьев распорядился оставить для демонтажа рельсов и шпал, снятия с судов приспособлений под паромы небольшой штат рабочих и служащих. Пароход «Черемис» и баржу «Анна Кашинская» были переданы обратно Коллегии по управлению нефтяными фирмами. На станцию Качалино с переправы через Волгу перемещались механизмы, в частности, копровая баба с двигателем и арматурой [4, л. 12].

В последующем, в связи со временными успехами Красной армии на Южном фронте, от Царицына до Арчеды развернулся широкий фронт работ по восстановлению путей и мостов (в частности, Иловлинского), разрушенных и взорванных белоказаками. Помимо железнодорожных работ, сотрудники и рабочие Отдела в разгар эпидемии тифа электрифицируют Царицынскую больницу, проводят укрепление судовых причалов на Волге, а также ремонтируют и оборудуют новые штабные вагоны для командного и политического состава 10-й Армии.

В марте объявляется мобилизация в Красную армию военных специалистов: офицеров и военных чиновников. Отдел общественных сооружений, несмотря на свой статус военной организации, покинули 14 сотрудников, среди них А. Е. Колесников, А. Л. Полетаев, А. А. Бычков, К. Ф. Вагнер, Ю. И. Логвинов и др. Они вошли в состав 1-го стрелкового запасного полка [4, л. 30, 40]. Предвидя необходимость созидательной работы для будущих поколений, прерванной гражданской войной, Васильев-Васильков считал, что молодые работники Отдела должны перенять для службы трудовому народу лучшие качества мобилизованных инженеров, в первую очередь труд «не за страх, а за совесть» [4, л. 60–60 об.].

В конце апреля 1919 г. на время было восстановлено движение на Москву теми, кто огромными усилиями прокладывал трассу от Царицына в заволжскую степь, а затем разбирал только что построенное. Демонтажём уже сделанного занимались 189 человек, из них 50 красноармейцев (данные на 2 апреля 1919 г.). Весенние паводки постепенно уничтожили временные земляные сооружения и стёрли их с лица земли.

Документы умалчивают, как сложилась дальнейшая судьба инженеров и техников из Царицына, в частности, неизвестна дальнейшая судьба К. К. Васильев-Василькова.

Тем не менее, идея строительства железной дороги от Сталинграда на юго-восток, за Волгу продолжала жить. Уже в 1922 г. на заседании Ленинского уездного исполкома обсуждался вопрос о возбуждении ходатайства перед Наркоматом путей сообщения (НКПС) о постройке железной дороги между Царицыном и Владимировкой, даже был проведён опрос общественного мнения, показавший решимость участвовать в этом деле многих жителей уезда [6, л. 76]. В 1924–1925 гг. экономист уже Сталинградской губернии Калашников и управляющий железнодорожными работами Комиссаров составили смету строительства с учётом новой советской валюты. Ветка стоила 8 570 000 червонных руб. Подход к паромной переправе предполагалось выводить не к Орудийному заводу, как в 1919 г., а через Спартановку – Рынок к с. Погромному на левобережье Волги [1, л. 132; 2, л. 215–232].

Через восемь лет, в разгар индустриализации и коллективизации, в 1933 г., в связи с постройкой тракторного завода, ГРЭС и других предприятий в Сталинграде возникла необходимость в реконструкции железнодорожного узла, не рассчитанного на растущие грузо- и пассажиропотоки поездов. Реконструировать Сталинградский узел взялся профессор НКПС С. В. Земблинов. Земблинов предложил продолжить ветку от уже работающего тракторного завода на север, до п. Рынок (ныне посёлок ГЭС), проложив под площадью Дзержинского подземный двухпутный тоннель длиной 250 м на глубине 7,2 м. Открытые откосы выемки должны были быть укреплены бетонными подпорными стенами длиной 1705 м [7, л. 6–6 об.]. На тоннели ушли бы тысячи кубов железобетона, потребовалось бы переделывать сети заводского водопровода, канализации, связи, горячей воды, и этот дорогостоящий проект был отвергнут инженером, заведующим сектором транспорта и связи Нижневолжского крайкома ВКП(б) Константином Викторовичем Ястребовым. Он предложил в 1935 г. обойти трассой Спартановку и Соцгород Тракторного, выведя дорогу сразу от переправы на Волго-Донской водораздел с примыканием к московской ветке в районе Гумрака [8, л. 2–3].

С целью вынесения грузопотока из Сталинграда около Спартановки должна была строиться станция Северная-Сортировочная, далее рельсы расходились к Гумраку на запад и на восток, к паромам (а впоследствии – и на мост).

Партийное руководство Нижневолжского края во главе с И. М. Варейкисом, сталинградским секретарём, и В. В. Птухой, саратовским секретарём, председателем крайисполкома Козловым и др. форсировали срок подготовки работ, называя окончанием постройки 1937 г. [9, л. 18]. Съёмки местности у Рынка, Гумрака и за Ахтубой произвели начальник экспедиции Щербakov, начальник полевого района Лившин, начальники партий инженеры Стогов и Нижегородов [7, л. 7–13 об.].

В. М. Молотов и Л. М. Каганович затягивали финансирование проекта из бюджета НКПС, ссылаясь на необходимость окончания уже начатых великих строек на севере и востоке страны, на Урале. В 1936–1937 гг. было репрессировано многие из регионального партийно-хозяйственного руководства [12, с. 109–110]. На своей работе остались немногие опытные специалисты, например К. В. Ястребов. Во время Великой Отечественной войны он выполнял специальные задания Государственного комитета обороны по перевозке по железным дорогам страны особо ценных грузов. Награждён медалью «За оборону Сталинграда» [10, л. 1 об.].

Проектам Васильева-Василькова и Ястребова было суждено воплотиться в жизнь лишь в условиях трагичного начала Великой Отечественной войны, в 1941 г., под руководством А. С. Чужанова (Сталинградский городской комитет обороны) и М. Л. Бондаренко (начальник строительства № 10). Эта дорога важна до сих пор, являясь одной из связующих нитей современного металлургического и химического промышленного комплекса города Волжский Волгоградской области с остальной страной.

Выводы

Попытка строительства железной дороги Царицын – Владимировка была предпринята в условиях ожесточенного противоборства Красной и Белых армий и практически полной остановки промышленности и торговли, хозяйственной разрухи. Сооружение дороги

было продиктовано не экономическими, а военно-политическими соображениями прорыва сухопутной белогвардейской блокады Царицына, ставшего в 1918 г. одним из центров большевистской власти на Юге РСФСР, возможностью круглогодичного сухопутного сообщения Царицына с Саратовом и Астраханью, оставшимися в советских руках. Организация и проведение этих работ напрямую возглавлялось командованием 10-й Красной армии, а также гражданскими советскими властями вновь образованной Царицынской губернии. Инструментом для подготовки и проведения строительства выступили квалифицированные инженеры и рабочие Царицынского городского хозяйства (Отдел общественных сооружений) при местном Совете рабочих, крестьянских и солдатских депутатов. Благодаря экономической модели «военного коммунизма» все необходимые для строительства ресурсы были получены путём прямого перераспределения, изъятия и конфискации. Дорога строилась не в качестве магистральной по стандартам мирного времени, а в качестве временной военно-полевой ветки, предназначенной лишь для грузового движения. Энергичные строительные работы велись немногим более месяца и были остановлены в связи с необходимостью восстановить имеющиеся железные дороги на Москву, прежде всего для движения бронепоездов в связи с временными военными успехами 10-й Красной армии, отбросившей белогвардейские войска от Царицына. В связи с катастрофической нехваткой элементов строения пути для восстановления все построенные участки были оперативно демонтированы. После окончания гражданской войны региональными партийными и хозяйственными органами управления вопрос о сооружении железнодорожного выхода из Царицына (Сталинграда) за Волгу детально прорабатывался на уровне проектов, но их практической реализации не было обеспечено вплоть до складывания новой чрезвычайной военно-экономической ситуации осени 1941 г.

Список литературы

1. Государственный архив Волгоградской области (далее – ГАВО). – Ф. 37. – Оп. 1. – Д. 238.
2. ГАВО. – Ф. 37. – Оп. 3. – Д. 326.
3. ГАВО. – Ф. 71. – Оп. 1. – Д. 34.
4. ГАВО. – Ф. 71. – Оп. 1. – Д. 89.
5. ГАВО. – Ф. 71. – Оп. 1. – Д. 166.
6. ГАВО. – Ф. 216. – Оп. 3. – Д. 91.
7. ГАВО. – Ф. 2059. – Оп. 2. – Д. 100.
8. ГАВО. – Ф. 2059. – Оп. 2. – Д. 256.
9. ГАВО. – Ф. 2059. – Оп. 2. – Д. 258.
10. ГАВО. – Ф. 3296. – Оп. 1. – Д. 11.
11. Декреты Советской власти. – Москва : Политиздат, 1968. – Т. 4. – 733 с.
12. Шилин, Н. К. На главном ходу. Волгоградские железнодорожники / Н. К. Шилин. – Волгоград : Волгогр. отд-ние Приволжской ж.-д., 1993. – 380 с.

References

1. State Archive of the Volgograd Region (GAVO). Found 37, inventory 1, case 238.
2. GAVO. Found 37, inventory 3, case 326.
3. GAVO. Found 71, inventory 1, case 34.
4. GAVO. Found 71, inventory 1, case 89.
5. GAVO. Found 71, inventory 1, case 166.
6. GAVO. Found 216, inventory 3, case 91.
7. GAVO. Found 2059, inventory 2, case 100.
8. GAVO. Found 2059, inventory 2, case 256.
9. GAVO. Found 2059, inventory 2, case 258.
10. GAVO. Found 3296, inventory 1, case 11.
11. *Dekrety Sovetskoy vlasti* [Decrees of the Soviet government]. Moscow: Politizdat; 1968, vol. 4, 733 p.
12. Shilin, N. K. *Na glavnom khodu. Volgogradskie zheleznodorozhniki* [On the main course. Volgograd railway workers]. Volgograd: Volgogr. otd-nie Privolzhskoy zh.-d.; 1993, 380 p.

Информация об авторах

Болотов Н. А. – доктор исторических наук, профессор;
Опалев М. Н. – кандидат исторических наук, доцент.

Information about the authors

Bolotov N. A. – Doctor of Historical Sciences, Professor;
Opalev M. N. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor.

Вклад авторов

Болотов Н. А. – научное руководство, разработка концепции исследования, обоснование цели статьи, написание исходного текста, сведение данных, итоговые выводы;
Опалев М. Н. – работа в архиве, обработка и представление материалов и источников, доработка текста, итоговые выводы.

Contribution of the authors

Bolotov N. A. – scientific management, research concept, justification of the purpose of the article, writing the draft, the consolidation of data, final conclusions;
Opalev M. N. – work in archives, processing and presentation of source materials, follow-on revision of the text, final conclusions.

Статья поступила в редакцию 08.08.2022; одобрена после рецензирования 30.08.2022; принята к публикации 30.09.2022.

The article was submitted 08.08.2022; approved after reviewing 30.08.2022; accepted for publication 30.09.2022.