



УДК 624.2].8 (470.44–25) (092)

ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ОКОЛО САРАТОВА В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

М. В. Зайцев

Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского
E-mail: zaytsev-mv@mail.ru

Создание моста через Волгу в начале XX в. являлось важнейшим условием интенсивного экономического развития Нижнего Поволжья. Статья посвящена предпосылкам и обстоятельствам возникновения данного проекта. На основе архивных и опубликованных источников автор рассматривает его обсуждение местными властями и правительством России. Столкновение интересов Саратовской городской думы и общества Рязано-Уральской железной дороги замедлило утверждение проекта и не позволило начать строительство моста до революции 1917 г.

Ключевые слова: история России начала XX в., история Саратова, железнодорожный транспорт, мост через Волгу.

The Project of Bridge Construction Across the Volga near Saratov in the Early XX Century

M. V. Zaytsev

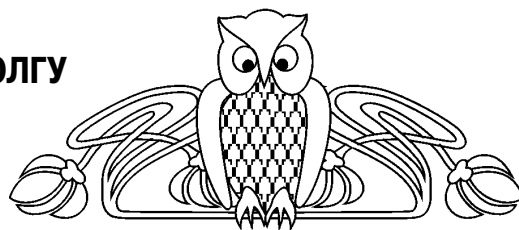
Creating a bridge over the Volga River in the early twentieth century was the most important condition for rapid economic development of the Lower Volga region. The article is devoted to the background and circumstances of this project's emergence. On the basis of archival and published sources, the author considers its discussion by the local authorities and the Russian government. The conflict of interests between the Saratov City Duma and the joint-stock company of Ryazan-Ural Railway slowed the approval of the project and didn't allow to start bridge construction before the Revolution of 1917.

Key words: history of Russia in the early XIX century, history of Saratov, railway transport, bridge across the Volga.

DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-2-248-255

История развития транспортной сети Поволжья имеет еще немало любопытных и в то же время малоизученных вопросов. К таким, в частности, относится план создания мостового перехода через Волгу возле Саратова, разработанный в начале XX столетия.

Этот сюжет еще не получил должного освещения в исторических исследованиях. Так, коллективная монография «Очерки истории Саратовского Поволжья...» ограничивается лишь кратким упоминанием данного факта: «Купцы высказались за то, чтобы <...> соорудить мост через Волгу. Были даже разработаны проекты, но вопрос не был решен, ибо наступила Первая мировая война»¹. Большинство же работ по истории Саратовского края не содержит даже подобных упоминаний об этом проекте, поэтому указанная тема, безусловно, нуждается в более тщательном изучении.



В последней трети XIX в. основная роль в транспортной сети Нижнего Поволжья переходит к железным дорогам. «Прорывным» в этом смысле стал 1871 г., когда начала функционировать линия, соединившая Тамбов (уже связанный к тому моменту железнодорожными путями с центром России) и Саратов. С 1892 г. Тамбово-Саратовская дорога стала частью сети акционерного общества Рязано-Уральской железной дороги (далее – РУЖД), которое с этого момента занималось развитием данного вида транспорта в нижеволжском регионе. К 1900 г. сеть РУЖД выросла более чем в 10 раз, достигнув 3,6 тыс. верст. Были выстроены несколько крупных линий, в том числе Ртищево – Пенза – Таволжанка, Тамбов – Камышин, Аткарск – Вольск и Покровская слобода – Уральск (с веткой на Александров Гай). После завершения строительства Астраханской железной дороги (1909 г.) земледельческие губернии Нижнего Поволжья оказались связаны как с центральным промышленным районом, так и с Каспийским морем, что обеспечивало организацию хлебного экспорта².

Развитие железнодорожного транспорта оказало мощное влияние на экономику Саратова, который в ту эпоху являлся крупнейшим и наиболее интенсивно развивающимся городом Нижнего Поволжья. Не случайно правление РУЖД разместилось именно в нем. Он являлся узловым центром транзита грузов между центральным земледельческим и промышленным регионом, с одной стороны, и степными юго-восточными областями, с другой. Это способствовало не только социально-экономическому росту, но и увеличению численности населения, а также культурному развитию Саратова.

Естественным препятствием для стабильного железнодорожного движения через Саратов в широтном направлении являлась Волга. На другом ее берегу находилась слобода Покровская, формально относившаяся к Самарской губернии, но экономически тесно связанная с центром губернии Саратовской. Для соединения станций, расположенных в этих населенных пунктах, общество РУЖД было вынуждено содержать паромы, осуществлявшие переправу железнодорожных составов между двумя берегами.

Переправа, оборудованная по последнему слову техники, находилась в 12 верстах к югу от Саратова возле села Набережный Увек, получившего свое название от золотоордынского города, когда-то располагавшегося на этом месте. Здесь на обеих сторонах Волги располагались ряжевые



массивы, по которым рельсы подходили к самому берегу реки. Перевозку составов осуществлял паровой паром, способный вмещать до 28 вагонов одновременно, а зимой путь для него прокладывал пароход-ледокол, бравший также на борт грузы и пассажиров. Интересно, что паром и ледокол были английского производства. С запуском в эксплуатацию Астраханской железной дороги нагрузка на переправу увеличилась, что привело к появлению второго парома, выстроенного на Сормовских заводах и вмещавшего до 30 вагонов. Теперь обмен между двумя берегами Волги мог достигать 300 вагонов в сутки в каждую сторону³.

Поблизости от переправы находилось несколько важных вспомогательных объектов. В затоне рядом с ней располагался плавучий док для ремонта судов. На берегу, в окрестностях станции Увек, стояли нефтеналивные резервуары, принадлежащие РУЖД и частным владельцам, куда нефть закачивалась с баржей. Они вмещали до 4.140 тыс. пудов «черного золота». А неподалеку имелось еще и нефтехранилище товарищества братьев Нобель, емкостью 1.730 тыс. пудов. Кроме того, возле станции располагались большие амбары для хранения различных грузов. Из-за сложного рельефа (крутой откос берега) существовала специальная система для спуска и подъема грузов в вагонетках по рельсам. Оборот этой системы в навигацию составлял до 5 млн пудов⁴.

Несмотря на обеспеченность переправы всеми необходимыми средствами, она значительно задерживала движение грузов по железной дороге, что заставило правление общества РУЖД задуматься о строительстве моста, который связал бы два берега Волги. Эта стройка должна была стать частью другого, еще более масштабного проекта, предусматривавшего модернизацию линии Покровская слобода – Уральск (замена узкой колеи на широкую), соединение станции Уральск со станцией Илецк Ташкент-Оренбургской железной дороги и организацию Южно-Сибирской магистрали. Существующая переправа, конечно, не смогла бы обслуживать возросшие потребности саратовского узла. В 1914 г. один из правительственных источников отмечал: «теперь при развившейся работе Заволжских линий Общества, когда всякое малейшее нарушение правильности работы паромов, хотя бы из-за незначительной их порчи, вызывает залежи грузов с Астраханской линии, притом часто скоропортящихся, как напр.: фрукты, свежая рыба; с окончанием же Обществом постройки линии Уральск – Илецк, останавливающей соединение с Ташкентской жел [езной] дорогой и привлекающей оттуда новый поток грузов, эти затруднения в переправе чрезвычайно возрастут»⁵. Исходя из этого, правление общества РУЖД к 1911 г. разработало и представило в Министерство путей сообщения проект, в котором предполагалось, что мост будет построен в том месте, где действовала паромная переправа⁶.

Когда представленные планы стали обсуждаться правительственными инстанциями, к делу энергично подключилась Саратовская городская дума, члены которой прекрасно осознавали насколько решение этого вопроса может повлиять на дальнейшее развитие города. Интересы городского самоуправления в столице представляли депутаты Государственной думы от Саратовской губернии А. А. Добровольский и А. М. Масленников. Последний к этому времени уже много лет состоял гласным городской думы, а Добровольский, забегаая вперед, будет избран гласным в 1913 г.

Весной 1911 г. городская дума для обсуждения вопроса о строительстве моста избрала специальную комиссию, куда вошли городской голова В. А. Коробков, А. М. Масленников, А. А. Добровольский, П. М. Репин, Г. Г. Дыбов, Ф. П. Шмидт и М. Ф. Волков⁷. Кроме того, были выделены деньги на разработку проекта моста и на составление «Экономической записки», посвященной значению этой стройки для развития Саратова и всего Нижнего Поволжья⁸.

«Экономическая записка» представляет собой любопытный документ, суммирующий основные социально-экономические показатели Саратова и прилегающих к нему территорий, с точки зрения перспектив хозяйственного развития региона в связи с усовершенствованием транспортной сети. Прежде всего, она констатирует лидирующее положение города среди остальных крупных центров Нижнего Поволжья по основным социально-экономическим показателям. Население Саратова к 1 января 1911 г. достигло 220 тыс. чел., количество объектов недвижимости, не считая принадлежавших казне и духовному ведомству, составляло 14.205, а их суммарная стоимость (только по официальной оценке) – 86,8 млн руб. Число торговых и промышленных заведений, даже без учета акционерных компаний, превышало 10 тыс., их общий оборот – 197 млн руб. Баланс оперирующих в городе банков к концу 1909 г. достиг 54 млн руб., а прибыль Саратовского отделения Государственного банка в 1895–1905 гг. превышала показатели аналогичных учреждений всех поволжских центров, включая Казань, Нижний Новгород и Самару⁹.

Развитие мукомольной промышленности в Саратове и Саратовской губернии опережало, по утверждению авторов записки, все прочие города и губернии России. Мельницы только Саратова были оборудованы на ежегодный разمول 26 млн пудов пшеницы и 7,5 млн пудов ржи. Весьма впечатляли и позиции местной маслособойной отрасли: в городе находилось 15 предприятий, способных перерабатывать почти 9 млн пудов семян в год. К этому нужно добавить 4 крупных и 10 средних металлообрабатывающих и машиностроительных заводов, 2 табачных фабрики, бумагопрядильную мануфактуру, 11 лесопильных заводов и другие предприятия различной специализации.



Город являлся крупным транспортным узлом, лежавшим на пересечении волжской и железнодорожной магистралей. По Волге через саратовские пристани проходило каждую навигацию более 74 млн пудов разнообразных грузов, а через городские станции железной дороги – более 27 млн пудов ежегодно. Основными объектами грузоперевозок были зерно, мука, масленичные семена, подсолнечное масло, нефть, мазут, керосин, лес, рыба, железо, сталь, изделия из железа и чугуна, мануфактура, табак и соль¹⁰. Масштабный грузооборот способствовал интенсивному росту в Саратове торговли, сборы с которой составляли важную часть доходов бюджета городского самоуправления. Эти доходы составили в 1911 г. более 3,9 млн руб.¹¹

Таким образом, Саратов являлся крупнейшим торговым и промышленным пунктом юго-востока европейской части России, «экономическим центром тяготения» для обширного края, включавшего не только Саратовскую губернию, но и части Тамбовской, Пензенской, Воронежской, Астраханской. Особенно тесные связи имелись с Заволжьем, административно входившим в состав Новоузенского и Николаевского уездов Самарской губернии, а также Уральской области. Из этого степного региона в Саратов массово поступала продукция сельского хозяйства (зерно, скот, шерсть, рыба), а отправлялись туда результаты их переработки и другая продукция саратовских предприятий (мука, бакалея, мануфактура, железо). Именно открытие железнодорожной линии между Покровской слободой и Уральском (1894 г.) окончательно переориентировало Заволжье на связи с Саратовом, тогда как до этого товары из Уральска чаще отправлялись в Самару и Оренбург¹².

Строительство железной дороги на Уральск привело и к быстрому экономическому росту Покровской слободы. Оставаясь формально сельским поселением, по своему торгово-промышленному значению она опережала многие уездные города. На 1 января 1910 г. в слободе проживало 33 тыс. официально зарегистрированных жителей, хотя местный биржевой комитет считал, что реальное количество населения составляет 42 тыс. Здесь находилось 7 отделений различных банков, хлебная биржа, 718 торговых и промышленных заведений (в том числе 2 механических завода и 2 паровых мельницы). Суммарный оборот заведений, подлежавших обложению промысловым налогом, достигал 14 млн руб., оборот хлебной торговли – 17,5 млн руб., другими товарами – до 10 млн руб. в год. Саратовские мукомолы ежегодно закупали в слободе до 5,5 млн пудов зерна, а отправляли туда до 1 млн пудов муки. Мануфактурных и бакалейных товаров, железа и прочей продукции промышленного производства слободой закупалось в Саратове на 3,5 млн руб. в год. Столь впечатляющие социально-экономические показатели поставили вопрос о придании поселению

городского статуса, что в 1911 г. считалось делом ближайшего будущего¹³.

Очевидно, что своим интенсивным развитием слобода была обязана, прежде всего, близости к Саратову и тесным связям с ним. Поэтому в конце XIX в. даже появилась идея об административном объединении этих двух поселений в одно. В 1896 г. Покровскую слободу и Саратов посетил министр финансов С. Ю. Витте, который, принимая представителей города, недвусмысленно дал понять, что ходатайство о присоединении слободы к городу в качестве пригорода было бы встречено правительством благосклонно. Саму идею активно поддержали торгово-промышленные круги слободы и Саратовский биржевой комитет, а новоузенское земство выступило еще и за включение всего уезда в состав Саратовской губернии. В 1901 г. Саратовская городская дума обратилась в высшие инстанции с соответствующим ходатайством, однако вопрос о присоединении слободы к городу не был решен, в первую очередь, из-за отсутствия постоянной надежной переправы¹⁴.

Переправа через Волгу между Саратовом и Покровской слободой летом осуществлялась разными способами. Паромная переправа РУЖД была рассчитана только на перевозку пассажиров и грузов, движущихся по дороге, осуществлялась ниже по течению Волги (что составляло путь почти в 20 верст) и довольно дорого стоила. Поэтому основными средствами сообщения между городом и слободой служили муниципальный перевоз, сдававшийся Саратовской городской думой в аренду предпринимателям, и лодки частных владельцев. Зимой открывалась санная дорога, проходившая по волжскому льду, и именно тогда осуществлялся основной объем грузоперевозок. Днем и ночью в Саратов из Заволжья и обратно тянулись обозы, перевозившие за сезон около 12 млн пудов различных товаров. Пассажирские перевозки в это время также увеличивались.

Главным недостатком этих видов переправы был их сезонный характер. Во время ледостава и ледохода сообщение между двумя берегами Волги совершенно прекращалось. Зимний санный путь, проходивший по «труднопроезжей» дороге через песчаные бугры срединного острова, к концу зимы сильно портился и становился опасным еще до начала ледохода¹⁵.

Опираясь на эти факты, городской голова В. А. Коробков, представляя думе «Экономическую записку», резюмировал: «Дороговизна переправы, ее затруднительность, а в некоторые времена года и совершенная невозможность, являются огромным тормозом в дальнейшем развитии как торговых, так и всяких иных отношений между городом, слободой и Заволжьем. Только с устройством постоянной переправы через Волгу – город, слобода и Заволжье, издавна тяготеющие друг к другу, будут тесно и неразрывно связаны одной общей жизнью: экономической, культурной, административной и проч.». В связи с этим



городское самоуправление Саратова выдвинуло свой проект соединения Саратова и Покровской слободы железнодорожным мостом «с пешим, конным и трамвайным движением»¹⁶.

К ноябрю 1911 г. городской вариант проекта моста был составлен. Его первое принципиальное отличие от проекта РУЖД заключалось в месте, избранном для мостового перехода. План железнодорожников предусматривал два возможных варианта: напротив станции Увек (в 12 верстах от Саратова ниже по течению Волги), либо напротив разъезда Лесопильный (в 6 верстах от города). Преимущества этих вариантов правление РУЖД видело в том, что они могли быть выполнены с наименьшими затратами, поскольку к тем местам уже вели подъездные пути, к тому же Волга здесь сужалась, что давало прямую экономию на строительстве собственно мостовых пролетов. Кроме того, эти направления сокращали расстояние при проходе поездов из Заволжья на проектируемую тогда дорогу от Саратова к Миллерово¹⁷.

Согласно городскому проекту мост нужно было построить непосредственно от центральной части Саратова к Покровской слободе. При этом подъездной путь проходил бы от станции Саратов–1 к берегу Волги по территории города. Данное обстоятельство несколько не смущало авторов проекта, так как маршрутом прокладки пути должен был стать Глебучев (Глебов) овраг, который издавна являлся антисанитарной «язвой» городского пространства. Вопрос о его упорядочении безрезультатно муссировался Саратовской городской думой с начала 1870-х гг. Теперь же в связи с проведением железнодорожного полотна появлялась возможность частично засыпать овраг, а частично застроить его объектами, необходимыми для обслуживания дороги¹⁸.

Еще одно важное различие между планом РУЖД и городским заключалось в том, что первый предусматривал строительство чисто железнодорожного моста, а второй – комбинированного, при котором верхний ярус был бы приспособлен под движение поездов, а нижний – под конное, пешее и трамвайное движение. Необходимо отметить, что подобных сооружений тогда в России не существовало. Это делало проект уникальным, но и, в совокупности с другими особенностями, более дорогостоящим. По первоначальным подсчетам городских властей их вариант моста обошелся бы в 13,7 млн руб.¹⁹ Сумма, которую планировала затратить на реализацию своего проекта РУЖД (если был бы одобрен «увекский» вариант), составляла 8,6 млн руб.²⁰ Колоссальная по тем временам разница в 5 с лишним миллионов рублей и стала камнем преткновения.

Городская дума в ходатайстве, обращенном к правительству, доказывала, что лишние затраты, которые придется произвести на стройку сейчас, в будущем окупятся с лихвой с точки зрения экономического эффекта. Во-первых, значительно сократятся ежегодные расходы населения на пере-

праву между Саратовом и Покровской слободой. Во-вторых, доставка грузов из одного поселения в другое по прямому железнодорожному пути приведет к экономии на тарифах, что выгодно как частным лицам, так и государству. В-третьих, это возымеет многочисленные положительные последствия, не поддающиеся точному учету: рост грузоперевозок, развитие торговли и промышленности, как во всем регионе, так и конкретно в Саратове и Покровской слободе. В-четвертых, населению Заволжья будет облегчен доступ к образовательным и культурным учреждениям Саратова, в том числе к открытому недавно десятому университету империи. «С открытием университета, – утверждали авторы городского проекта, – Саратов становится умственным и научным центром юго-востока России, и просветительное влияние этого центра будет тем сильнее, чем ближе, чаще и многостороннее будут сношения с ним окружающего населения»²¹.

Обсуждение вопросов о мосте и развитии железнодорожных путей на юго-востоке России вступило в активную фазу в январе 1912 г. Необходимо отметить, что в самой Саратовской городской думе были гласные, скептически относившиеся к идее вмешиваться в это дело. Они опасались возможных негативных последствий для города, в том числе лишних финансовых издержек. Но сторонники городского проекта, осознававшие насколько его реализация может благотворно повлиять на развитие Саратова, составляли большинство. И самое главное, среди них были наиболее влиятельные члены муниципалитета – городской голова В. А. Коробков, гласные А. М. Масленников, М. Ф. Волков, Г. Г. Дыбов, П. М. Репин. Своим авторитетом они смогли убедить скептиков, и именно им дума доверила отстаивать интересы города в различных высоких инстанциях²².

Главным препятствием положительного для Саратова решения вопроса о мосте была позиция РУЖД. Общество естественно не хотело нести дополнительные расходы на строительство по городскому проекту, причем его представители заявляли, что перерасход составит не 5, а все 11 млн руб. Используя чисто бюрократические методы, представители дороги «втихомолку» проталкивали в министерствах и ведомствах свой вариант проекта, чему представители города пытались противодействовать. М. Ф. Волков при поддержке других членов самоуправления добивался, чтобы в высоких кабинетах позиция Саратова была учтена, используя, в том числе, личные связи. Так, саратовский проект в той или иной степени поддерживали министр внутренних дел А. А. Макаров, служивший ранее прокурором Саратовской судебной палаты, и бывший городской голова А. О. Немировский, в это время также находившийся на службе в МВД²³.

Однако их содействия было недостаточно, чтобы городская точка зрения возобладала. Саратов,



имевший тогда годовой бюджет на уровне 3,5–4 млн руб. и непростое финансовое положение²⁴, не мог себе позволить покрыть разницу между проектами. Хотя наиболее горячие сторонники идеи, в частности М. Ф. Волков, высказывались за то, чтобы муниципалитет все же принял какое-то финансовое участие в реализации проекта, утверждая, что город слишком много потеряет, если мост будет построен на Уевке²⁵. С этой целью 8 октября 1912 г. городская дума постановила бесплатно отвести под сооружение моста и подъездного пути 70 тыс. квадратных саженей земли, стоимостью 500 тыс. руб. Кроме того, в случае выпуска облигаций для покрытия перерасхода на строительство муниципалитет брал на себя гарантию доходности по ним до 50 тыс. руб. в год. В ноябре того же года дума направила ходатайство министрам внутренних дел, финансов и путей сообщения, в котором утверждалось, что сборы за проезд и проход по мосту будут превышать 250 тыс. руб. в год, что позволит в перспективе покрыть лишние затраты на стройку²⁶.

В течение 1912–1913 гг. дело продолжало муссироваться в правительственных инстанциях. Затяжной характер оно приобрело не только из-за противоречий между Саратовской городской думой и РУЖД по поводу места строительства моста, но и разных других нюансов. Например, Министерство путей сообщения вообще выдвинуло идею о переходе Волги тоннелем и поручило правлению РУЖД разработать соответствующий проект. Изначально этот вариант выглядел слабым, как с технической точки зрения, так и с финансовой, но, тем не менее, он обсуждался, что затягивало решение всего вопроса²⁷. Только в феврале 1913 г. идея с тоннелем была полностью отвергнута, отчасти по финансовым причинам, отчасти из-за скептического отношения к ней Военного министерства²⁸.

Еще больше дело осложняло положение самого общества РУЖД. По условиям концессии предприятие с 1 января 1917 г. должно было перейти в собственность государства, однако акционеры, не желавшие терять доходы, начали переговоры с правительством об отсрочке выкупа дороги казной. В. Н. Коковцов, возглавлявший тогда министерство финансов и Совет министров Российской империи, в принципе благосклонно смотрел на сохранение некоторых железных дорог в частных руках. При этом в подобных ситуациях он добивался от акционерных обществ за отсрочку выкупа обязательства расширять свою рельсовую сеть. Однако министр путей сообщения (1909–1915) С. В. Рухлов напротив выступал категорически за переход частных дорог к государству²⁹. Возможно, по этой причине МПС увязало вопрос о продлении срока выкупа дороги с окончательным решением вопроса о мосте. В такой ситуации правление РУЖД, не имея гарантий продления концессии, вообще не могло принять решение о начале строительства мостового

перехода, поскольку средства в этом случае были бы для акционеров потрачены впустую. Данное обстоятельство также затягивало дело³⁰.

Правительство обязало рязано-уральцев сделать расчеты строительства моста и по городскому проекту. По вполне очевидным причинам их расчеты показали экономическую невыгодность данного варианта, причем полная стоимость реализации ими указывалась уже в огромной сумме – 29 млн руб., следовательно, перерасход, относительно собственного проекта РУЖД, составил бы более 20 млн руб. Кроме того, отмечались технические сложности, например, ненадежность подверженного оползням северного склона Глебова оврага, к которому примыкала бы саратовская сторона моста³¹. В ответ на это город стал делать свои расчеты стоимости. Так, в частности, согласно выкладкам муниципалитета, отчуждение недвижимых имуществ на территории, отходящей под полотно железной дороги от станции Саратов–1 до берега Волги, обошлось бы в 1,2 млн руб. (по подсчетам РУЖД – 2,6 млн). При этом только 20% этой земли принадлежало частным владельцам, а остальная – городу, хотя и была занята арендаторами. Последнее обстоятельство упрощало и удешевляло отчуждение³².

Саратовская городская дума пыталась увеличить шансы на реализацию своего замысла всеми доступными способами. Например, с этой целью в марте 1914 г. гласные приняли решение ходатайствовать о присвоении будущему мосту имени цесаревича Алексея³³. Примерно в то же время в правительстве поступили обращения городских дум и биржевых комитетов Нижнего Новгорода, Самары, Симбирска, Царицына, Астрахани с просьбами решить дело в пользу саратовского проекта. Торгово-промышленные круги Поволжья беспокоило, что увекский вариант, запланированный для места сужения Волги, усложнит судоходство, поскольку увеличит скорость течения и без того сильного здесь³⁴.

Летом 1914 г. вопрос рассматривался в Инженерном совете при Министерстве путей сообщения. Совет отдал предпочтение проекту РУЖД, то есть одобрил создание чисто железнодорожного моста на Уевке. Правда специалисты обратили внимание на то, что подъездной путь к мосту в этой местности проходит на территории также не очень надежной, с большой вероятностью оползней. Тем не менее 23 августа 1914 г. Совет министров Российской империи утвердил представление министра путей сообщения, предполагавшего реализацию проекта РУЖД.

Город не сдавался. Уже в ноябре 1914 г., создавая новую депутацию для ходатайства по данному делу, дума приняла решение, в случае необходимости «пойти на большие жертвы в деле гарантии излишне затраченного на постройку моста капитала». Управа уже тогда предлагала повысить гарантию доходности моста с 50 до 300 тыс. руб., но гласные, обеспокоенные непро-



стым финансовым положением муниципалитета, выбрали расплывчатую и осторожную формулировку. Одновременно появился еще один проект мостового перехода, который, что интересно, был создан тем же человеком, которому принадлежали и оба проекта, обсуждавшиеся ранее Инженерным советом – инженером А. М. Фроловым. Неизвестно, что его заставило продолжить поиск оптимального решения, но его третий проект строился на критике двух предыдущих. Теперь он отмечал неудобство и опасность устройства моста на Уевке и доказывал, что наиболее целесообразным был бы переход между Саратовом и Покровской слободой через срединный песчаный остров, который нужно было бы укрепить. Причем стоимость такого моста определялась в 15 млн руб., а моста на Уевке – в 11 млн, и такой перерасход выглядел не столь катастрофическим³⁵.

Основываясь на этих данных, представители саратовского самоуправления вновь инициировали обсуждение вопроса в правительственных инстанциях. В январе 1915 г. городской проект был поддержан Советом съездов судовладельцев волжского бассейна, отмечавшим его предпочтительность с точки зрения условий судоходства³⁶. Собирались мнения различных специалистов о технических нюансах реализации тех или иных вариантов проекта. Любопытно, что заключение о состоянии берега Волги в тех местах, где планировалось создание подъездных путей, дали не только геологи, но и археологи. По сведениям Саратовской ученой архивной комиссии, факт «сползания» территории древнего поселения Уевк в Волгу отмечали еще академик И. И. Лепехин (в конце XVIII в.) и ориенталист Г. С. Саблуков (в середине XIX в.). Сама комиссия занималась более или менее регулярным изучением увекских древностей с 1890-х гг. и за это время неоднократно наталкивалась на свидетельства значительного смещения пластов почвы, которое нарушало целостность археологических памятников и приводило к повреждению существующих хозяйственных объектов. Из-за постоянных оползней сама РУЖД была вынуждена ликвидировать находившийся в 1890-е гг. на Уевке элеватор³⁷.

На протяжении 1915 и 1916 гг. городское самоуправление упорно боролось за осуществление своего проекта. Правда, общество РУЖД также не отступало от своей позиции, не желая нести дополнительные расходы. В январе 1916 г. состоялось очередное заседание Инженерного совета, на котором А. М. Фролов подробно излагал и защищал свой окончательный проект. Председатель правления общества РУЖД Ф. И. Шмидт по пунктам критиковал его доводы. Но представители Саратова, в числе которых были городской голова М. Ф. Волков, А. М. Масленников, А. А. Добровольский, П. М. Репин, страстно защищали интересы города и, как резюмировал Волков, отчитываясь об этом заседании думе,

«борьба была упорная, но с перевесом в пользу города Саратова»³⁸.

В пылу жарких споров даже появилась идея о строительстве двух мостов: железнодорожного на Уевке и пешеходно-экипажно-трамвайного от Саратова к Покровску (к этому времени слобода уже получила городской статус). Такой вариант Саратов также устраивал, при условии, что оба моста будут строить РУЖД. В мае 1916 г. городская дума постановила, что при любом устраиваемом город решении, муниципалитет гарантирует ежегодную доходность от эксплуатации моста (или мостов) в размере 200 тыс. руб. Компенсировать дополнительные расходы планировалось введением специального сбора с привозимых по железной дороге в Саратов и Покровск грузов, а также с пассажиров³⁹. Стоит отметить, что городская дума высказывала готовность принять на себя дополнительные финансовые гарантии в ситуации, когда ее бюджет испытывал повышенную нагрузку в связи с ухудшением экономической конъюнктуры, вызванным Первой мировой войной⁴⁰.

Бескомпромиссная борьба города и общества РУЖД, всеми силами отстаивавших собственные интересы, не позволяла властям прийти к какому-либо однозначному решению. Так, в утвержденном 21 июля 1916 г. дополнении к уставу РУЖД, говорилось, что общество «обязывается своим распоряжением и за свой счет по первому требованию правительства приступить к сооружению в Саратове, через Волгу, двухъярусного моста для двухпутного железнодорожного и одновременно трамвайного, экипажного и пешеходного движения. При этом от правительства будет зависеть заменить один двухъярусный мост двумя одноярусными разделенными мостами – железнодорожным и городским». Примечание к данному пункту поясняло, что «устройство и приспособление моста через Волгу для экипажного, трамвайного и пешеходного движения, с сооружением соответствующих подъездов к мосту, обязательно для общества при условии обеспечения со стороны Саратовского городского управления уплаты обществу Рязанско-Уральской железной дороги <...> по триста тысяч рублей ежегодно в течение срока, на который будет образован капитал для постройки этого моста»⁴¹.

Это «соломоново решение», во-первых, зафиксировало финансовые обязательства муниципалитета уже в размере 300 тыс. руб., а во-вторых, оставляло железнодорожникам теоретическую возможность все-таки реализовать увекский вариант. Поэтому и в дальнейшем городская дума испытывала определенные опасения по этому поводу, даже несмотря на то что министр путей сообщения (1915–1916) А. Ф. Трепов явно находился на стороне Саратова. По некоторым сведениям, ему трижды приносился на окончательное утверждение проект моста на Уевке и он каждый раз отклонял такое



решение вопроса. Горячим и, что характерно, бескорыстным сторонником городского проекта стал и инженер А. М. Фролов, которому МПС поручило руководить составлением окончательного проекта. Выполняя эту работу Фролов исходил из того, что двухъярусный мост пройдет через Покровск и Саратов. Любопытно, что помимо прочего планировались создание в Саратове набережной, а также гидротехнические работы по укреплению срединного песчаного острова, что отклонило бы основное русло Волги ближе к саратовскому берегу (и то и другое являлось давними мечтами городского самоуправления)⁴².

Подготовительные работы и изыскания проводились в обстановке некоторой неопределенности, обусловленной как редакцией дополнения к уставу РУЖД, так и нестабильной ситуацией в правящих сферах. Осенью 1916 г. Трепов представил на утверждение Совета министров саратовский вариант, но неизвестно обсуждался ли вопрос до его отставки с занимаемого поста в декабре этого года. Обеспокоенные сменой министра, городской голова М. Ф. Волков и гласный П. М. Репин в начале 1917 г. побывали на аудиенции у его преемника Э. Б. Кригер-Войновского и попросили подтвердить решение о мосте в пользу Саратова. На это новый глава МПС дал опять-таки не вполне определенный ответ. С одной стороны, он заявил: «успокойте думу, скажите ей, что мост будет у Саратова», с другой стороны, высказал опасение, что РУЖД будет по-прежнему помогать мосту на Увек⁴³.

Тем временем Россия втягивалась в процесс разрушения прежних государственных институтов: после Февральской революции началась смена высших, центральных и местных органов власти. Несмотря на это, баталии вокруг моста продолжались в Инженерном совете МПС даже весной 1917 г., когда один из его членов доказывал невозможность реализации городского проекта⁴⁴. Однако это одно из последних упоминаний в источниках обсуждения плана строительства моста. В июле этого года радикально обновился состав Саратовской городской думы, куда пришли представители революционно-демократических кругов, мыслявшие совершенно иными категориями, нежели прежние гласные. А в октябре наступил новый этап разрушения государственности, после которого все прежние замыслы были уничтожены.

Только преодолев экономические трудности, вызванные последствиями Гражданской войны, власти уже Советской России вернулись к необходимости создания мостового перехода у Саратова. Поскольку в данную историческую эпоху все локальные интересы были принесены в жертву государственным, в 1935 г. появился чисто железнодорожный мост на Увек. Автомобильно-пешеходный мост между Саратовом и Энгельсом⁴⁵ был запущен в эксплуатацию только в 1965 г.

Примечания

- 1 Очерки истории Саратовского Поволжья (1894–1917) : в 3 т. Саратов, 1999. Т. 2, ч. 2. С. 83. Дословное повторение этого отрывка есть в научно-справочном издании, см.: Энциклопедия промышленности, строительства и бизнеса Саратовской области. Саратов, 2005. С. 93.
- 2 См.: Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С. 240.
- 3 См.: Рязано-Уральская железная дорога и ее район. СПб., 1913. С. 153–155.
- 4 Там же. С. 155–156.
- 5 Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 966. Оп. 1. Д. 13. Л. 20 об.
- 6 См.: Известия Саратовской городской думы (далее – ИСГД). 1912. Январь. Отд. V. С. 4.
- 7 См.: Краткий отчет о деятельности Саратовского городского общественного управления за 1909–1912 гг. Саратов, 1913. С. 12.
- 8 См.: ИСГД. 1912. Январь. Отд. V. С. 4.
- 9 См.: Экономическая записка к проекту перехода через Волгу с железнодорожным мостом в гор. Саратове [Саратов, 1911]. С. 1–2.
- 10 Там же. С. 2.
- 11 См.: Зайцев М. В. Финансовое положение саратовского городского самоуправления в 1892–1913 гг. // Клио. 2005. № 2 (29). С. 163.
- 12 Экономическая записка к проекту... С. 2–3.
- 13 Там же. С. 4. Преобразование Покровской слободы в город Покровск произошло в 1914 г.
- 14 Там же. С. 5.
- 15 Там же. С. 5–7.
- 16 Там же. С. 7.
- 17 См.: Пояснительная записка к предварительному проекту перехода через р. Волгу с железнодорожным мостом в г. Саратове [Саратов, 1911]. С. 1–3.
- 18 Там же. С. 3, 4.
- 19 Там же. С. 11.
- 20 См.: ИСГД. 1912. Январь. Отд. V. С. 5.
- 21 Экономическая записка к проекту... С. 9–14.
- 22 См.: ИСГД. 1912. Январь. Отд. V. С. 3–25.
- 23 См.: ИСГД. 1912. Июнь–сентябрь. Отд. V. С. 67–71.
- 24 См. об этом подробнее : Зайцев М. В. Финансовое положение саратовского городского самоуправления в 1892–1913 гг. // Клио. 2005. № 2 (29). С. 162–172.
- 25 См.: ИСГД. 1912. Июнь–сентябрь. Отд. V. С. 73.
- 26 См.: Докладная записка представителей Саратовской городской думы : городского головы В. А. Коробкова и гласных думы М. Ф. Волкова и П. М. Репина по ходатайству о постройке железнодорожного моста через Волгу между Саратовом и Покровской слободой в 2 яруса с приспособлением для пешего, конного и трамвайного движения. Саратов, 1912. С. 1–4.
- 27 ИСГД. 1913. Январь. Отд. II. С. 20–22.
- 28 См.: Государственный архив Саратовской области (далее – ГАСО). Ф. 4. Оп. 1. Д. 3027. Л. 10–14 об.
- 29 Подробнее об этом см.: Зайцев М. В. Государственная



- деятельность В. Н. Коковцова. 1896–1914 гг. : дис. ... канд. ист. наук. Саратов, 2003. С. 191, 192.
- ³⁰ См.: РГИА. Ф. 966. Оп. 1. Д. 13. Л. 20–20 об.
- ³¹ См.: ГАСО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3028. Л. 32.
- ³² Там же. Д. 3027. Л. 173–178.
- ³³ Там же. Л. 172.
- ³⁴ Там же. Д. 3028. Л. 7–8 об.
- ³⁵ Там же. Д. 3027. Л. 258. Д. 3028. Л. 33 об.–34.
- ³⁶ Там же. Д. 3028. Л. 40–41 об.
- ³⁷ Там же. Л. 61–61 об.
- ³⁸ ИСГД. 1916. Январь – март. Отд. II. С. 13–15.
- ³⁹ См.: ГАСО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3028. Л. 73–74 об., 77–79 об.
- ⁴⁰ Подробнее об этом см.: Зайцев М. В. Городской бюджет Саратова во время Первой мировой войны // Новейшая история Отечества XX–XXI вв. : сб. науч. тр. Саратов, 2007. Вып. 2. С. 58–69.
- ⁴¹ ГАСО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 3028. Л. 100–100 об.
- ⁴² См.: ИСГД. 1916. Июль – сентябрь. С. 329–335, 359.
- ⁴³ См.: ИСГД. 1917. Январь – июнь. Отд. II. С. 44.
- ⁴⁴ Там же. С. 90.
- ⁴⁵ Город Покровск изменил название на Энгельс в 1931 г.

Образец для цитирования:

Зайцев М. В. Проект строительства моста через Волгу около Саратова в начале XX в. // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 2. С. 248–255. DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-2-248-255.

Cite this article as:

Zaytsev M. V. The project of bridge construction across the Volga near Saratov in the early XX century. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*, 2017, vol. 17, iss. 2, pp. 248–255 (in Russian). DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-2-248-255.