

Гоманенко О.А., Сидоров С.Г.
СТАЛИНГРАДСКИЙ ВОДНО-ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ
В СИСТЕМЕ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР В 1940-е гг.⁶

В 1940-е гг. Сталинград, располагавшийся на правом берегу Волги, являлся областным центром и крупным транспортным узлом. Волга связывала город с тремя морями и большинством основных промышленных центров РСФСР, что позволяло эффективно использовать волжскую речную магистраль. В 1940 г. себестоимость лесоперевозок в плотках по Волге была в 10 раз дешевле, чем по железной дороге, а нефтеперевозок – в 3,5 раза [5, л. 4].

В железнодорожном сообщении Сталинград соприкасался со следующими направлениями: линия на Поворино – Грязи соединяла областной центр с центральной частью СССР, линия через Лихую давала выход в Донбасс и Украину, линия на Тихорецкую – Новороссийск – на Кавказ [4, л. 2, 3]. Вступившая в эксплуатацию в 1942 г. железнодорожная ветка Кизляр–Астрахань (348 км) обеспечила Сталинграду второй бесперевалочный выход на Кавказ. Эта линия соединялась в Астрахани мостовым переходом и паромом с Рязано-Уральской железной дорогой.

В 1943 г. была построена железная дорога Сталинград – Владимировка (182 км), которая соединила город с соляными промыслами и карьерами алебаstra. Это направление связало Сталинград с районами Среднего и Нижнего Поволжья, Уралом и Средней Азией [5, л. 4]. Однако в это время связь через Волгу осуществлялась с помощью железнодорожной переправы, что ограничивало пропускную способность железной дороги и значительно повышало себестоимость перевозок.

Транспортные связи и общее географическое положение Сталинграда определяло его значение как крупного промышленного центра. Так, в 1932 г. валовая продукция промышленности возросла почти в 10 раз по сравнению с 1928 г. С развитием промышленности в три раза возросла численность населения города (со 151 тыс. человек в 1926 г. до 445 тыс. человек в 1939 г.). Сталинград также был на Волге основным пунктом металлургической и металлообрабатывающей промышленности, чему способствовали близость и удобство снабжения города топливом из Донбасса и Баку, а также рудой и чугуном из южно-рудного бассейна. Кроме того, дешевый водный путь использовался для транспортировки металлического лома, поступавшего со всего Поволжья.

Также Сталинград являлся оптимальным пунктом лесоперевозок между лесными массивами Волго-Камского бассейна, Европейского леса и Зауралья с одной стороны и лесодефицитными районами Кавказа, Украины – с другой. В Сталинграде происходила значительная перевалка леса с реки на железную дорогу. В 1939 г. дефицит лесоматериалов только по Донбассу и южным районам Европейской части Союза достигал 6,5 млн. м³, а по Белорусской и Украинской (без Донбасса) ССР 2,7 млн. м³ [5, л. 9].

Перевалочные операции в Сталинграде доказали свою экономическую эффективность. Перевозки донецкого угля в смешанном, железнодорожно-водном сообщении через Сталинград обеспечивали по отдельным промышленным центрам Волги высокую экономию (до 10 рублей на каждую тонну). Себестоимость водных перевозок калия из Соликамска в район перевалки Сталинграда была более чем в два раза дешевле железнодорожных [5, л. 11].

Таким образом, перевалочный район водного тяготения к Сталинградскому порту являлся достаточно обширным. Так, район распространения грузов, следовавших с воды на железную дорогу, включал Восточную Украину, Донбасс, Северный Кавказ и часть Закавказья. По грузам, переваливавшимся с железной дороги на реку, например по углю, район тяготения распространялся до Ленинграда. Однако водой в Ленинград уголь доставлять экономично было только предприятиям, располагавшимся у воды или островных районах, отрезанных от общей железнодорожной сети. Обширный перевалочный район тяготения и высокий уровень промышленного развития в Сталинграде определяли значительный грузооборот порта.

Сталинградская транзитная пристань (Сталинградский порт) являлась главным и самым крупным пунктом Нижневолжского речного пароходства (НВРП). По данным паспорта 1940 г.

⁶ Работа выполнена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (РГНФ); проект № 14–31–01003 «Волжский речной транспорт в 1934–1948 годы и его влияние на развитие народного хозяйства СССР».

НВРП располагалось в границах от Лагани в устье Волги до Камышина на протяжении 772 км по руслу реки, включая дельту с выходом в Каспийское море. Длина транзитной линии от Астрахани до Горького составляла 2246 км [3, л. 3]. По своим техническим условиям водные пути подразделялись на две эксплуатационные группы. К первой относилась благоустроенная, с нормированными глубинами, хорошо обставленная магистраль от Камышина до Лагани, используемая для транзитного сообщения Волго-Каспийской системы.

Вторую группу составляла разветвленная сеть рукавов и рек дельты Волги общей протяженностью более 2000 км, которая технически была плохо разработана и эксплуатировалась местным флотом, являясь единственным путем сообщения межрайонных центров с Астраханью [6, л. 3]. В транспортировке грузов и пассажиров Астраханский местный флот был исключительно важен и имел более высокие (почти на четверть) плановые и фактические показатели, чем Сталинградский [3, л. 51, 54].

НВРП в своем ведении имело 17 транзитных пристаней (в том числе пассажирский вокзал на самостоятельном балансе) и две пристани с приписным к ним местным флотом. Все пристани делились в соответствии с грузооборотом по разрядам. К пристаням первого разряда относились: Сталинград транзитная, Сталинград местного флота, Астрахань транзитная, Астрахань местного флота, Владимировка, Красноармейск.

Сталинградская транзитная пристань (порт) располагалась на правом берегу Волги в 600 км от устья реки на протяжении 5,2 км от хлебосоляного участка до Лесотаски Горлесозаводов. Ближайшими прилежавшими крупными пристанями являлись вверх по течению Саратов (419 км), вниз Красноармейск (27 км), Астрахань (497 км). Порт имел прямое водное сообщение с Горьким (1752 км), Молотовым (2655 км), Москвой (2818 км), Ленинградом (4266 км) [3, л. 3, 7, 25].

Сталинградский порт служил угольной базой для снабжения судов топливом, транзитным вокзалом для обслуживания пассажиров, а также рейдовым флотом. Основными операциями являлись погрузка и выгрузка грузов, следовавших в город и из города, перевалка грузов с железной дороги на воду и обратно. Водная площадь Сталинградского порта составляла 3120,0 тыс. м². Общая площадь территории порта в 3000,0 тыс. м², занятая производственными участками, была достаточной по размерам для постоянного грузооборота в 7000,0 тыс. т в год, а также для погрузочно-разгрузочных операций и хранения грузов [3, л. 7].

Сталинградская транзитная пристань располагала пятью производственными участками, предназначенными для грузовых операций. Участки могли принимать грузы с железной дороги на воду и обратно вне зависимости от назначения груза. Ко всем грузовым причалам подходили железнодорожные пути. Сталинградский порт обслуживали две крупные железнодорожные станции – Волжская и Соляная [3, л. 7–7об.].

Сталинградский порт являлся главной транзитной пристанью НВРП в 1940-е гг. С началом Великой Отечественной войны все увеличивавшиеся воинские перевозки, транспортный поток народнохозяйственных грузов, особенно нефти, массовая эвакуация потребовали формирования и строительства переправ через Волгу. Многие участки реки у Сталинграда превратились в главные пути к железнодорожным узлам и причалам, откуда население и материальные ценности отправлялись в глубь страны. На водный транспорт передавались многие грузы с перегруженных железных дорог Сталинградского железнодорожного узла, который, являясь пунктом формирования эвакуационных потоков, не мог пропустить все подходившие с запада эвакуэшелоны.

С началом войны произошли существенные изменения в направлении и структуре грузопотоков на Волге. Уменьшились потоки угля из Донбасса, шедшего вверх из Красноармейска. Перевозки руды и калийной соли по Волге, которые далее доставлялись железнодорожным транспортом, были временно прекращены из-за запрещения передачи их на загруженные до предела железные дороги. В результате доля таких массовых грузов как хлеб, уголь, соль, минеральные строительные материалы снизилась. Значительный прирост был нефти, цемента, угля, леса в плотках, металла, хлопка [2, л. 1об, 4, 4об., 6].

После разрушения вследствие массированных бомбардировок Сталинградского железнодорожного узла, Волга стала главной транспортной магистралью на юге нашей страны в 1942 г. Отчасти использовались железнодорожные линии на левом берегу реки. Транспортный комитет ГКО переключил на водный путь большое количество грузов для южных фронтов и оборонных предприятий Нижнего Поволжья.

После падения перевозок в первый период войны в 1943 г. в работе водного транспорта произошел перелом в сторону улучшения его деятельности. Сталинградская железная дорога только восстанавливалась, поэтому основной объем перевозок лег на волжский речной флот. Перевозки НВРП в навигацию 1944 г. превысили показатели 1943 г. на 16%, составив две трети от 1941 г. [1, с. 162; 6, л. 25].

Таким образом, в 1940-е гг. Сталинград являлся крупным водно-транспортным узлом. Сталинградский порт соединялся с четырьмя железнодорожными линиями. Волга связывала областной центр с тремя морями и большинством основных промышленных центров РСФСР. В свою очередь, это обусловило эффективное транспортное использование волжской водной магистрали.

Литература

1. Гоманенко, О.А. Водная коммуникация в транспортной системе Сталинграда накануне и в период Великой Отечественной войны / О.А. Гоманенко, С.Г. Сидоров // Известия Волгоградского гос. технич. ун-та: межвузовский сб. науч. ст. / ВолГТУ. – Волгоград: Политехник, 2006. – №3 (18). – 228 с.
2. Государственный архив Астраханской области. – Фонд. 2345. – Оп. 1. – Д. 232.
3. Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). ГАВО. – Фонд 557. – Оп. 19. – Д. 1.
4. ГАВО. – Фонд 557. – Оп. 19. – Д. 10.
5. ГАВО. – Фонд 557. – Оп. 19. – Д. 11.
6. Российский государственный архив экономики. – Фонд 1562. Оп. – 11. Д. – 1775.