

Ю. К. Сорокин

СОЗДАНИЕ САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Сооружение Самаро-Златоустовской железной дороги (ныне Куйбышевской ж. д.) является одной из важных страниц в истории развития производительных сил нашей Родины.

Самодержавие, буржуазия строительством железных дорог на восток страны и в Среднюю Азию преследовали свои экономические, политические и стратегические цели. Но объективно железные дороги играли большую роль в экономическом, политическом и культурном развитии окраин России.

Быстрое развитие капитализма в России в 80—90 годах прошлого века ставило, подобно тому, как это было и на Западе, самым радикальным образом вопрос о решении транспортной проблемы.

В России необходимость развития транспортных связей усугублялась обширными пространствами страны. В работе «Развитие капитализма в России» В. И. Ленин подчеркивал, что «крупная машинная индустрия необходимо создает подвижность населения; торговые сношения между отдельными районами громадно расширяются; железные дороги облегчают передвижение»¹.

* * *

Впервые мысль о сооружении железной дороги на восток от Самары была официально высказана в «Экономическом указателе» за 1857 год. Против этой идеи выступал С. Лошкарев (бывший председатель комите-

¹ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 459.

та грамотности), ссылаясь при этом на уменьшение торговли с Оренбургом и Средней Азией в последние годы. Мнение и доводы С. Лошкарева опровергли «Самарские губернские ведомости» (№ 32, 1857 г.).

Положительному решению вопроса о строительстве железной дороги в немалой степени способствовали присоединение к России обширных районов Средней Азии и рост населения в Самарской и Оренбургской губерниях.

Сторонников строительства железной дороги представлял Оренбургский генерал-губернатор Крыжановский. Он заручился полной поддержкой самарского городского общества, его согласием участвовать своими капиталами в сооружении дороги и 4 февраля 1867 года отправился в Петербург.

Комитет министров в своем журнале 30 мая 1867 года официально объявил о решении предоставить генералу Крыжановскому право за счет частных средств произвести изыскания для определения направления будущей железной дороги.

В особый комитет по разработке направления железных дорог генерал Крыжановский пригласил представителей Самары, городского голову купца М. И. Назарова, представителя земства землевладельца М. М. Нахумова. Губернское земское собрание со своей стороны избрало для этой цели комиссию, выделило на издержки 5000 рублей.

23 апреля 1870 года по представлению Министерства путей сообщения царь подписал указ о производстве изысканий на предполагаемом направлении Самаро-Оренбургской ж. д. за счет правительства. Работа была поручена инженеру Быкову.

Самарское городское общество просило правительство мост через Волгу соорудить в Самаре, а не в Батраках, как намечалось в проекте. Существовал и проект сооружения линии Сызрань—Самара по Самарской луке, т. е. по Жигулевским горам.

В 1874 году был утвержден проект дороги от Сызрани до Оренбурга через Самару—Бузулук с мостом через Волгу у с. Костычи близ Сызрани. 22 февраля 1874 года был утвержден устав акционерного общества Оренбургской ж. д. По уставу акционерное общество было обязано за 3 года построить ж.-д. линию Батра-

ки—Оренбург¹ и имело право на эксплуатацию дороги в течение 86 лет. Затем она должна быть передана государству.

Открытие дороги планировалось на 5 апреля 1877 года, а мост через Волгу должны были ввести в строй на год позже. Эти сроки оказались неточными, как и заниженная по смете стоимость постройки дороги и моста через Волгу. В результате изысканий стоимость сооружения железной дороги была определена в 25 695 000 рублей, включая и стоимость волжского моста — 2 300 000 рублей. Общая же стоимость Оренбургской ж. д. составила практически более 30 млн. рублей. В конце марта 1874 года в Петербурге была проведена подписка на акции ж. д., а несколько позже — в Самарском отделении Госбанка, где моментально была завершена. Однако у самарских капиталистов акций оказалось очень мало и их голос в акционерной компании не имел значения.

С апреля 1875 года началось строительство дороги. Руководили работами на разных участках инженеры К. Я. Михайловский и К. М. Сентянин.

12 августа 1875 года в Самаре раздался первый свисток локомотива. Осенью следующего года правительственный комиссия приняла дорогу, и 1 января 1877 года по ней было открыто движение. Уже на второй год работы по дороге было отправлено 23,7 млн. пудов грузов. От Батраков до Оренбурга в сутки проходило по 2 товарных и одному пассажирскому поезду. В начале 90-х годов дорога имела 90 верст станционных и запасных путей, 27 станций и 10 разъездов.

Общая сумма доходов дороги в 1893 году составила 2 909 000 рублей при расходе 2 512 000 рублей, т. е. чистая прибыль равнялась 397 000 рублей. К 1893 году дорога имела 93 паровоза, 98 пассажирских и 1376 товарных вагонов.

Мост через Волгу у ст. Батраки, получивший название Александровского, начали строить в июне 1877 года, и 31 августа 1880 года он был сдан в эксплуатацию. До этого дня переправа через Волгу осуществлялась паромом.

¹ Самаро-Златоустовская железная дорога с Оренбургской ветвью. Краткое описание дороги. Самара, 1896, стр. 5.

Вопрос о строительстве железной дороги на Урале решался несколько иначе. Концессия на проведение железнодорожной дороги была дана 21 ноября 1873 года Д. В. Канышину. Но акционерное общество не смогло реализовать акции. На них не было покупателей, т. к. промышленникам Урала было ясно, что конная тяга в суровых климатических условиях не решит проблему торговли Урала с Центром. Акционерное общество в срок к работам не приступило. В связи с этим 21 октября 1875 года общество Самаро-Уральской ж. д. было распущено.

Существовало несколько проектов соединения Урала с Волгой. Предлагалось, например, провести линию в Саратов; соединить ветку с Урала в Бузулук с Оренбургской ж. д. Сооружение этой дороги предполагало решение экономических и коммерческих проблем, касающихся не только внутренних интересов государства. П. Алабин отмечал: «Необходимость соединения свитого в Москве узла сети железных дорог железным путем через Урал с Китаем и Индией в последнее время признана. Не далее как 6 августа 1875 года в заседании 5-й группы географического конгресса, в Париже, необходимость этого пути, через Урал, подтверждена такими авторитетами, как Лессепс, Котар и другие.

Если к обсуждению этого вопроса не приступить с предвзятою мыслью о неотразимой потребности направить этот путь непременно от Нижнего на Казань и Екатеринбург, то невольно придешь к заключению о необходимости протянуть этот путь от наиболее выдвинувшегося на восток пункта железной дороги, на левом берегу Волги. Таким пунктом является Самара». И далее П. В. Алабин с большой проницательностью пишет: «В дальнейшем своем протяжении путь этот может быть направлен через Бугуруслан, Белебей, Уфу, Челябинск к Уральскому хребту, перейдя его посреди богатейших уральских заводов, около Златоустовского, Миасского и других южнее Екатеринбурга. Всего вероятнее, что путь этот может быть проведен: в одном направлении — через Тюмень, Омск, Томск, Красноярск, Иркутск, Читу и Долай-Нор в Пекин, и в другом направлении — через Троицк, по долине Сары-Су на Ташкент и далее в Индию».

Изыскания по направлению Самара—Уфа были произведены еще в 1882—1883 годах. 25 января 1885 года царское правительство утвердило постройку железнодорожной линии от Кинеля до Уфы, которая и положила начало Сибирской магистрали.

Начальником работ по сооружению дороги был назначен инженер К. Я. Михайловский, известный по постройке Оренбургской ж. д. Его помощниками были инженеры П. С. Жуков, П. С. Мухлинский. Они же в дальнейшем строили дорогу до Златоуста и Челябинска.

Строительство линии Кинель—Уфа (452 версты) начато было в апреле 1886 года, а окончено и открыто движение 8 сентября 1888 года. На базе этой линии была организована новая дорога под наименованием Самаро-Уфимская железная дорога с управлением в городе Уфе.

К моменту открытия дорога имела около 70 верст станционных путей, 23 станции. Подвижной состав насчитывал 60 паровозов, 15 пассажирских и 750 товарных вагонов.

Путевое развитие станций, локомотивного хозяйства и остальных сооружений участка Кинель—Уфа в первые годы эксплуатации давало возможность пропускать только одну пару пассажирских и три пары грузовых поездов в сутки. В 1963 году такое количество поездов из Кинеля на Уфу отправлялось менее чем за один час.

Дальнейшим продолжением линии в Сибирь стал участок Уфа—Златоуст с конечной станцией в 4 км от г. Златоуста. Участок в момент открытия (8 сентября 1890 года) имел 299 верст главного пути, 32 версты станционных путей и 16 станций. С вводом в действие участка Самаро-Уфимской ж. д. добавили подвижного состава: 11 паровозов, 22 пассажирских и 121 товарный вагон.

Участок Уфа—Златоуст обошелся казне в 18 969 869 рублей.

А в 1890 году с присоединением к Самаро-Уфимской дороге линии Уфа—Златоуст дорога получила новое название — «Самаро-Златоустовская железная дорога».

Следующим участком строительства стала ветка

Златоуст—Челябинск, которая была принята в эксплуатацию 22 октября 1892 года. Участок был протяженностью в 151 версту, имел 8 верст станционных путей, 7 станций. Стоимость участка составила 5 971 949 руб.

Частная железнодорожная линия Батраки—Оренбург 1 января 1893 года была передана в казну и присоединена к линии Кинель—Челябинск.

Самаро-Златоустовская ж. д. общим протяжением 1410 верст состояла таким образом из двух основных частей:

1. Бывшей Оренбургской ж. д., начинающейся у ст. Батраки и оканчивающейся на ст. Оренбург (508 верст).

2. Участок Кинель—Челябинск, который соединил Великий Сибирский путь с общей сетью железных дорог Европейской России (902 версты).

На этом железнодорожное строительство в пределах Самаро-Златоустовской ж. д. не завершилось. 1 ноября 1898 года открылось движение по узкоколейной ветке Кротовка—Сургут, построенной на средства казны 20 декабря 1900 года, вступила в строй ветвь Бердяуш—Сатка—Бакал и 15 октября 1905 года — ветка Вязовская—Катав—Ивановский завод.

В начале XX века развертывается интенсивное сооружение вторых путей. Так, были открыты для движения вторые пути на следующих перегонах:

Батраки—Самара	15 ноября 1904 г.
Силисская—Кропачево	14 октября 1903 г.
Бердяуш—Салган	16 сентября 1905 г.
Сыростан—Гургояк	16 октября 1906 г.
Хребет—Уржумка	8 августа 1907 г.
Ай—Тундуш	17 апреля 1907 г.
Кукшик—Мурсалимкино	17 сентября 1907 г.

и т. д., всего на 26 участках дороги¹.

В структурном составе дороги также в дальнейшем происходили значительные изменения. Так, 1 января 1905 года участок Кинель—Оренбург по своей принадлежности стал относиться к Ташкентской ж. д., а спустя 2 года, 1 марта 1907 года, ст. Челябинск была передана Сибирской ж. д. Таким образом, к 1908 году Самаро-Златоустовская ж. д. в магистральной части

¹ Отчет по эксплуатации Самаро-Златоустовской железной дороги за 1913 г. Самара, 1913, л. 3.

означала участок от ст. Батраки до ст. Златоуст. В зависимости от этих изменений не осталась постоянной и общая длина дороги. С момента объединения Оренбургской и Самаро-Златоустовской железных дорог в 1893 году длина главных путей составляла 1410 верст. К 1900 году дорога достигла длины 1539. В 1916 году дорога имела 1231 версту главных путей.

Самаро-Златоустовская железная дорога (СЗД) — самая старая из трех дорог, соединявших Европу с Азией. Ее строительство началось в 1870 году, а в 1893 году она была объединена с Оренбургской железной дорогой. Дорога проходит по территории Самарской, Оренбургской и Челябинской областей. Длина главных путей составляет 1231 версту. На дороге расположено множество станций и остановочных пунктов. Самые известные из них — это станции Самара, Оренбург, Челябинск и Златоуст.

Самаро-Златоустовская железная дорога имеет важное значение для экономики региона. Она связывает промышленные центры Самары, Оренбурга и Челябинска с южными регионами России. Дорога также играет роль в транспортировке грузов из Азии в Европу и наоборот. Важнейшими грузами, перевозимыми по СЗД, являются уголь, нефть, газ, химикаты и строительные материалы.

Самаро-Златоустовская железная дорога имеет свою историю. Ее строительство началось в 1870 году, а в 1893 году она была объединена с Оренбургской железной дорогой. Дорога проходит по территории Самарской, Оренбургской и Челябинской областей. Длина главных путей составляет 1231 версту. На дороге расположено множество станций и остановочных пунктов. Самые известные из них — это станции Самара, Оренбург, Челябинск и Златоуст.