Постройка ледокола и парома для Рязано-Уральской железной дороги

Как известно, Рязано-Уральская железная дорога (сокращенно РУЖД) начала свой жизненный отсчет времени с 1866 года, когда была открыта линия [Рязань — Козлов](http://www.ruzgd.ru/is_r-k_lin.shtml), протяженностью 198 верст. Она продолжила Московско-Рязанскую дорогу и соединилась с двумя другими железными дорогами в одну транспортную артерию. В 1868 году началось строительство линии [Козлов — Тамбов](http://www.ruzgd.ru/is_t-k_lin.shtml) и [Тамбов — Саратов](http://www.ruzgd.ru/is_t-s_lin.shtml). И в 1871 году железная дорога пришла в [Саратов](http://www.ruzgd.ru/saratov.shtml). Затем железная дорога стала прокладываться и за Волгой, со временем дошла до Урала. Но Волга была той преградой, которая не позволяла проводить поезда напрямую в Заволжье. А потребность в таких перевозках все время росла. И тогда в 90-х годах в Англии на заводе Армстронг для перевозки вагонов через Волгу были заказаны паром и ледокол для взламывания льда для прохода парома в зимнее время.

Английская фирма выполнила заказ РУЖД в установленные сроки: начиная с 1896 года, паром и ледокол начали действовать. Паром был назван «Саратовская переправа» и представлял из себя большое и широкое судно, на которое одновременно могло грузиться 28 железнодорожных грузовых вагонов. На нём было четыре нитки путей, на каждую помещалось по семь вагонов. Посредине парома находилось две трубы, которые для уменьшения габаритов судна были сделаны плоскими. На фотографии это хорошо видно. Ледокол же получил название «Саратовский ледокол» и плавал под этим именем и до конца своей жизни в 1960-х годах.

По «Саратовскому ледоколу» выявилось ещё несколько интересных деталей. Как-то на одной из встреч в Краеведческой гостиной в городе Энгельсе я познакомился с Евгением Ивановичем Сушенкиным — сыном машиниста «Саратовского ледокола». Он располагает интересными документами о другом машинисте с этого исторического ледокола — Петре Николаевиче Турунове (Сушенкину их передали родственники Турунова).

|  |
| --- |
| Петр Николаевич Турунов, механик «Саратовского ледокола» |
| Петр Николаевич Турунов,механик «Саратовского ледокола» |

Механик «Саратовского ледокола» П.Н. Турунов был уроженцем города Саратова и с 1890 по 1892 год работал машинистом на пароходе «Цесаревич Николай» пароходного общества «Кавказ и Меркурий». В 1892 году он был призван в армию и попал служить на Балтийский флот машинистом на императорскую яхту «Полярная Звезда», где и прослужил с 1893 по 1895 год включительно. После демобилизации в 1896 году он возвратился в Саратов и устроился работать на Рязано-Уральскую железную дорогу. И сразу же поехал в Англию для получения и перегона построенного там ледокола РУЖД. В военном билете имеется запись, что он на три месяца снимается с воинского учёта в связи с командировкой за границу. После того, как «Саратовский ледокол» прибыл в Саратов, все время работал на нем машинистом. В 1912 году П.Н. Турунов получил от вышестоящего начальства телеграмму с поздравлением о награждении его медалью. В телеграмме было написано: «*Вам Высочайше пожалована серебряная медаль на Станиславской ленте для ношения на груди. Прошу принять поздравление. Виноградов*». А теперь о самом ледоколе.

|  |
| --- |
| Саратовский ледокол |
| «Саратовский ледокол»,построен в 1896 году в Англии |

Долгое время я ломал голову над тем, почему две трубы его расположены не друг за другом, как это сделано на других судах с двумя и более трубами, а рядом, на линии, перпендикулярной к главной оси ледокола. Оказалось все довольно просто. Ледокол был по конструкции широким и через систему шлюзов того периода (а это 1896 год) не смог пройти. И тогда по согласованию с правлением РУЖД он был конструктивно сделан из двух частей, которые можно было разъединить на шлюзах. Ледокол разделялся на две части от носа до кормы, и каждая часть имела на себе одну трубу. Правда, на Российском Военно-Морском флоте был четырехтрубный эскадренный броненосец «Наварин», а на озере Байкал плавал четырехтрубный **ледокол «Байкал»**, у которого трубы располагались по углам прямоугольника, то есть по две трубы перпендикулярно к главной оси корабля. По видимому, ледокол «Байкал», строившийся тоже в Англии, также делился на две части. А «Саратовский ледокол», разделенный на две части, был проведен буксирными судами через узкие шлюзы, а потом снова соединен вместе и далее шел сам уже в своем нормальном виде. Вот почему трубы на ледоколе расположены именно так, а не по оси друг за другом. Е.И. Сушенкин, часто бывавший на ледоколе, где работал его отец, видел эти переборки вдоль главной оси ледокола, но никогда не задумывался о том, для чего они были сделаны.

|  |
| --- |
| Саратовская переправа |
| Саратовская переправа |

Эти интересные материалы о разделении ледокола на две половинки по главной оси и фото напечатаны в английском журнале. Их добыла Анна Григорьевна Базылева — тележурналист одной из телевизионных компаний Саратова. За это ей огромное спасибо. Кстати, в этой же статье из английского журнала упоминается о том, что и паром «Саратовская переправа», заказанный РУЖД, также делился на две части, а потом еще на две.

Ледокол был двухвинтовой и имел две паровые машины мощностью 1400 лошадиных сил. Длина ледокола 40,07 м, ширина — 11,48 м, высота — 15 м и осадка — 3,4 м. Команда ледокола состояла из 50 человек: из них 25 человек палубной команды и 25 человек машинной команды. В 1912 году на ледоколе заменили котлы на изготовленные в Саратове, а в 1925 году котлы снова меняли, но уже на изготовленные в Варшаве. Очевидно, котлы заменяли еще не один раз — трудился ледокол на славу. Подобного типа ледоколы строились в Англии для работы в морских портах. На них в латунном корпусе устанавливался компас из немагнитного материала. Для речных условий плавания это было совсем не нужно. В один из ремонтов ледокола компас был снят и положен на склад РУЖД, где и пролежал довольно долгое время. Потом во время наведения порядка на складе компас был обнаружен, и сейчас он является экспонатом музея Приволжской железной дороги, которая является преемницей РУЖД.

|  |
| --- |
| Саратовский автодорожный мост через Волгу |
| Саратовский автодорожный мост через ВолгуФото Зимина В.Г. ©Снимок 2001 года |

Во время Великой Отечественной войны «Саратовский ледокол» участвовал в Сталинградском сражении, и, представьте себе, уцелел. Первоначально ледокол имел открытый всем ветрам капитанский мостик. Во время капитального ремонта мостик сделали закрытым и удобным для людей. На фотографии видно, что первоначальный «Саратовский ледокол» очень сильно отличается от ледокола после капитального ремонта. Но название осталось неизмененным. В 60-х годах «Саратовский ледокол» участвовал в строительстве автодорожного моста через Волгу. В зимний период он взламывал лед для подвоза конструкций моста, так называемых «птичек» к опорам моста и их установки. А после окончания строительства моста неблагодарные потомки утопили ледокол в Волге у энгельсского берега — недалеко от моста, в строительстве которого он принимал самое активное участие.

РУЖД, правление которой находилось в Саратове, была особенной железной дорогой. Она была единственной в России, которая имела в своем составе целую флотилию речных судов различного назначения: и плавучий элеватор для сбора зерна в населенных пунктах на Волге, и плавучий док для ремонта пароходов и нефтяные суда. Одних буксирных пароходов было пять. Один пароход использовался летом для перевозки пассажиров через Волгу, пассажирские вагоны перевозились на пароме «Саратовская переправа» без людей. Зимой пассажиров через Волгу перевозил «Саратовский ледокол», делая для этого, если было необходимо, несколько рейсов. И все же это было очень неудобно для пассажиров: вылезать из поезда, переплывать Волгу, затем снова садиться в поезд. Но, увы, моста тогда не было. [Железнодорожный мост через Волгу](http://www.ruzgd.ru/sarat_most1.shtml) в Саратове появился только в 1935 году, уже при Советской власти. А «Саратовский ледокол» после этого был приписан к Саратовскому порту и работал на Волге, обеспечивая раннее начало навигации для саратовских речников.

Уровень воды в Волге в половодье и в межень значительно колебался, и причальные ряжи для парома делались в двух уровнях горизонтов. С ростом товарных перевозок по быстро развивающейся железной дороге одному парому стало трудно справляться с переправкой вагонов через Волгу. И в 1908 году правление РУЖД заказывает Сормовскому заводу второй паром, но с более мощным двигателем и с более сильным подъемным приспособлением. В 1909 году второй паром был построен и начал работать. Он получил название «Переправа вторая». Два парома стали справляться с перевозкой возросшего грузового потока. За год они перевозили в оба конца 130 тысяч вагонов. Особенно была трудной переправа вагонов на паромах в зимнее время. Ледокол сперва готовил, ломая лед, канал во льду, и только потом паромы двигались по этому каналу от берега к берегу.

|  |
| --- |
| Ледяная переправа через Волгу у станции Увек |
| Ледяная переправа через Волгу у станции УвекФото из собрания А.С. Бернштейна © |

К 1914 году и два парома в зимнее время стали с трудом справляться с перевозками. Но железнодорожники нашли выход. Они стали намораживать специальную ледяную дорогу на льду, затем на эту намороженную дорогу клали шпалы и рельсы. Это дало возможность переправлять на лошадях через Волгу по три вагона. Пассажиров же зимой перевозили с Увека на Сазанку на «Саратовском ледоколе». Капитанов, работающих на переправах через Волгу, частенько называли «капитанами поперечного плавания». Одним из таких капитанов «Саратовского ледокола» был Саратовец Вячеслав Михайлович Середкин.

Паромная переправа продолжала работать и при советской власти до тех пор, пока в районе Увека в 30-х годах не был сооружен железнодорожный мост через Волгу, действующий и поныне. После этого оба парома и ледокол ещё какое-то время находились в Саратове, а потом были отправлены в район Сталинграда, где выше города был такой же разрыв на железной дороге, как когда-то в Саратове, и там надо было обеспечить переправу вагонов через Волгу. На правом берегу Волги находилась станция Латошинка, а на левом берегу, возле Шадринского затона, станция Паромная. Вот между ними и была налажена переправа вагонов с помощью двух паромов и ледокола. Так «Саратовский ледокол», «Саратовская переправа» и «Переправа вторая» продолжали свою трудовую жизнь.

В некоторых изданиях авторы второй саратовский паром называют «Вторая переправа», но это не верно. На борту второго парома и на рубке было написано «Переправа вторая». В 1939 году в ознаменование 60-летия со дня рождения И.В. Сталина паром «Саратовская переправа» был переименован и стал называться «Иосиф Сталин» Под этим именем он и участвовал в Сталинградском сражении. Эта железнодорожная переправа интенсивно работала с начала Великой Отечественной войны. За сутки оба парома перевозили до 600 вагонов и в основном на левый берег шла большая эвакуация. Паромная переправа работала до 24 августа 1942 года, когда станция и поселок Латошинка были заняты немцами. Но в ночь на 24 августа паром «Иосиф Сталин» (бывший «Саратовская переправа») взял курс на станцию Латошинку, выйдя из Щадринского затона. Шли без огней, без шума, принимая все меры к тому, чтобы враг не обнаружил паром. Так и подошли к самой пристани. Немцы не стреляли. Значит, их не было. Паром подошел к причалу, и краснофлотцы начали вручную закатывать вагоны на судно. Наконец, все было закончено, и пароход начал отходить от пристани. Рассветало. Когда уже отошли прилично от берега, немцы заметили паром и открыли артиллерийский огонь, который был безрезультатен. Паром уходил все дальше и дальше от опасного берега. Стало совсем светло. В это время над паромом появился немецкий самолет *Фокке-Вульф-199*. Зенитчики открыли огонь, и самолет удалился в сторону правого берега. С этого дня переправа перестала действовать. Паромы «Иосиф Сталин» и «Переправа вторая» встали на якоря в Щадринском затоне и замаскировались.

|  |
| --- |
| Саратовский железнодорожный мост через р.Волгу |
| Саратовский железнодорожный мост через реку ВолгуФото В.Н. ШараеваСнимок июль 1996 |

Но обстановка в районе Сталинграда все усложнялась и усложнялась. И сверху было принято решение затопить паромы. 19 сентября 1942 года железнодорожные паромы «Иосиф Сталин», бывший «Саратовская переправа», и «Переправа вторая» были затоплены прямо в Шадринском затоне, чтобы враг не мог их расстрелять своей артиллерией или разбомбить с помощью авиации. Это решение, конечно, сейчас можно осуждать и возражать против него. А почему бы их ни отправить вверх по Волге в безопасное место, ведь они сами могли хорошо плавать без всяких буксиров. Но, очевидно, обстановка того времени не позволяла уже сделать это. Их решили затопить, предварительно все хорошо законсервировав, особенно машины. Кингстоны для затопления паромов открыли механики паромов Горбачев и Шишенок. Потом, когда немцев отгонят от Сталинграда и обстановка на Волге станет стабильной, оба парома будут подняты, восстановлены и еще какое-то время послужат людям, пока их корпуса не износились совсем. Паромы будут списаны окончательно на металлолом. А «Саратовский ледокол», как уже упоминалось, честно переживет все Сталинградское сражение и до 1968 года послужит людям, работая на реке Волге. Когда начиналась подготовка к строительству автодорожного моста, «Саратовский ледокол» был возвращен в Саратов, поставлен на учет в Саратовской судоходной инспекции 10 марта 1949 года и закреплен за мостотрядом номер 8, который вел строительство моста через Волгу.

|  |
| --- |
| [Главная](http://www.ruzgd.ru/index.shtml) | [Поиск станции](http://www.ruzgd.ru/abc.shtml) | [Карта сайта](http://www.ruzgd.ru/karta.shtml) | [Даты](http://www.ruzgd.ru/data.shtml) | [Справочная](http://www.ruzgd.ru/spravka.shtml) | [История обновлений](http://www.ruzgd.ru/new.shtml) |