

БЫКОВ Виктор Юрьевич – аспирант кафедры истории, философии и политологии Саратовского социально-экономического института – филиала Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова (410003, Россия, г. Саратов, ул. Радищева, 89; офис 512; kafedra_epir@ssea.runnet.ru)

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ ГАЗОПРОВОДА ЕЛШАНКА–САРАТОВ

Аннотация. В статье на примере строительства газопровода «Елшанка–Саратов» предпринята попытка рассмотреть основные проблемы становления и развития газовой промышленности в годы Великой Отечественной войны в Саратовской обл. Показаны трудности организации строительства газопровода в условиях военного времени и острой нехватки необходимых ресурсов, а также управления им. Показано, что большую роль здесь играл человеческий фактор и специфика организации труда.

Ключевые слова: газопровод «Елшанка–Саратов», топливно-энергетический баланс, строительство, промышленность, газ

С началом Великой Отечественной войны перед экономикой СССР остро встала проблема обеспечения промышленных предприятий энергоресурсами и топливом. В связи с быстрым наступлением немецких войск и захватом части территории Советского Союза многие промышленные предприятия западных регионов страны были в срочном порядке эвакуированы на восток. Значительная их часть была перенесена в Саратов, промышленность которого, заметно увеличившаяся в масштабах и объемах в первые месяцы войны, постоянно испытывала трудности и не в полном объеме выполняла поставленные государством задачи.

Подобное положение дел вынуждало искать внутренние энергетические резервы области. В годы 3-й пятилетки доля привозного топлива на саратовских предприятиях составляла 70%, в основном это были бакинская нефть и донецкий уголь. Потребление местных видов топлива в Саратовской обл. составляло 21,8% (14,7% – древесное топливо, 1,9% – сланцы, 0,2% – торф, 5% – суррогаты)¹. Одной из основных причин невыполнения планов различными отраслями промышленности региона и страны в 1941 г. стало слабое обеспечение местными видами топлива [Кузьмина, Шарошкин 2005: 347].

В таких условиях оказались крайне востребованными все накопленные за предыдущие годы знания о наличии газоносных структур на территории СССР. Газоносность Саратовской обл. в этом отношении была наиболее изученной. Первые исследования здесь проводились еще в 1923 г., и до начала войны на карту были нанесены 24 нефтеносные и газоносные структуры [Быков 2015а: 11]. Можно предположить, что именно в связи с этим в 1941 г. по предложению Государственного Комитета Обороны и лично И.В. Сталина все силы и средства были сосредоточены на разведке газовых месторождений в районе Саратова.

Особенно остро недостаток топлива для промышленности Саратова стал ощущаться с сентября 1942 г., когда станции имели запас топлива на сутки, а иногда – на несколько часов². Получаемое топливо поступало неравномерно, было некондиционным (например, бурые угли с влажностью до 27% на СарГРЭС и низкокалорийные сланцы с большой влажностью на СарТЭЦ, что затрудняло

¹ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 37. Д. 524. Л. 3.

² Государственный архив новейшей истории Саратовской области (ГАНИСО). Ф. 594. Оп. 1. Д. 2979. Л. 24.

их сжигание) [Быков 2015б: 13]. Крупному промышленному центру, прифронтовому городу, который обеспечивал Сталинградский фронт ресурсами, угрожала опасность остановки многих производств.

В этих условиях по инициативе Саратовского обкома ВКП(б) был поставлен вопрос о сдаче Елшанского газового месторождения в эксплуатацию и строительстве газопровода Елшанка—Саратов. К 1 ноября 1942 г. Наркомстрой по договору с Наркомнефтью должен был построить магистральный трубопровод от села Елшанка до Саратовской ГРЭС¹. Кроме того, Наркомнефти разрешалось вести строительство объекта без утвержденных проектов и смет, финансировать строительство за счет средств госбюджета, которые изначально предназначались для геолого-поисковых работ. Сжатые сроки, пристальное внимание руководства, с одной стороны, и отчасти «либеральный» подход в вопросах утверждения смет и финансирования — с другой, указывают на особую значимость строительства газопровода не только для промышленности Саратова, но и для страны в целом.

Строительство газопровода СНК СССР поручил Наркомстрою СССР, который с 1939 г. руководил всеми крупными стройками. Возглавлял его видный деятель строительной отрасли С.З. Гинзбург. Приказом № 165/М от 8 сентября 1942 г. строительство трассы газопровода было поручено Главприволжстрою, непосредственное же выполнение строительно-монтажных работ было возложено на ОСМУ «Моспромстрой» № 2². Для ускорения работ было решено разграничить трассу на две зоны: северную и южную. Северная зона, находящаяся вне города, была дополнительно разделена на 2 прорабских участка. Руководителем первого участка «загородной» зоны газопровода был назначен директор центрального ремонтно-механического завода треста инженер С.А. Шварц. Руководство вторым участком северной зоны было доверено начальнику одного из строительных управлений треста инженеру П.Б. Львовскому. Южная зона, находящаяся в черте города, как более сложная, с наличием подземных коммуникаций и уличного движения, была разделена на 3 прорабских участка. ОСМУ «Моспромстрой» № 2 приступило к выполнению работ 14 сентября 1942 г., а строительный трест № 6 начал работу 20 сентября 1942 г.³ В начальный период строительства газопровода темпы работ в южной зоне были значительно выше, чем в северной.

Строительство разворачивалось в экстремальных условиях войны. Не хватало труб, техники, рабочих, особенно квалифицированных. Несмотря на постановление СНК СССР от 10 августа 1942 г., облисполком не смог обеспечить стройку рабочими в необходимом количестве — 750 чел. Для обеспечения строительства трубами демонтировали трубопровод Саратовского крекинг-завода, который на тот момент не использовался, что дало около 5 км труб, и недостроенный продуктопровод саратовской нефтебазы, это еще около 8 км труб [Матвейчук, Евдошенко 2011: 546].

Стратегическая важность и сжатые сроки строительства требовали четкого управления. Между тем отсутствовал системный подход в организации как всего строительства, так и работы отдельных участков, бригад. Так, из-за опасений относительно качества сварочных работ в северной зоне качество сварки проверялось под давлением перед опусканием трубопровода в траншею, а в южной зоне такую проверку считали излишней. Если в северной зоне при изоляции труб применяли метод «полотенца», с помощью которого можно было изолировать в день 1850 м трубопровода, то в южной зоне от этого метода отказывались и изо-

¹ РГАЭ. Ф. 8627. Оп. 9. Д. 69. Л. 131-132.

² ГАНИСО. Ф. 594. Оп. 1. Д. 2979. Л. 34.

³ Там же. Л. 35.

лировали щетками по 180–200 м в сутки¹. В северной зоне было выкопано 2 715 м траншей при плане в 8 000 м, а укладка и изоляция труб не была начата вовсе. В южной зоне дела обстояли лучше: к 1 октября завоз труб был осуществлен на 73%, сварка труб – на 57%, копка траншей – на 93%, изоляция труб – на 43%.

Несмотря на все трудности, на 1 октября 1942 г. было закончено укомплектование участков, имелся проект работ, и строительство в основном (конечно, с большой натяжкой) было обеспечено материалами. Так, например, требовалось до 40–50 автомашин и 800 рабочих, а реально были задействованы 20–25 автомашин и 400–500 рабочих². Работы по рытью траншеи газопровода были механизированными лишь отчасти. Применение канавокопателей в южной (городской) зоне было затруднительным из-за специфики строительства в черте города. Бесперебойно эксплуатировать технику не удавалось и из-за проблем с транспортировкой, отсутствия запасных частей.

Тем не менее принятые меры по мобилизации всех возможных ресурсов привели к тому, что 8 октября 1942 г. строители северной зоны достигли первого производственного успеха: были сданы первые 500 м трубопровода. Испытания показали отличное качество слесарных и сварочных работ³. По отношению к общему объему работ подвозка труб была выполнена на 88%, копка траншей осуществлена на 80%, сварка труб – на 79% и изоляция – на 35%⁴. Таких результатов удалось достичь благодаря четкой мобилизации всех ресурсов, прежде всего человеческих, путем активного привлечения к работам городского населения, проведения воскресников. Так, например, 27 сентября 1942 г. состоялся воскресник курсантов пехотного училища, и за один день было выкопано 2 300 м трассы⁵. Безусловно, это было огромное напряжение, которое саратовцы выдержали.

Уже к 15 октября в северной зоне был сварен и изолирован весь трубопровод, оставалось опустить в траншею всего лишь 290 м труб. В «городской» зоне было сдано лишь 970 м газопровода⁶. Но в целом были созданы необходимые условия для всего «загородного» участка, которые позволяли закончить все работы в установленные сроки – к 20 октября. Кроме того, были произведены все необходимые работы по подготовке 2 котлов электростанции к работе на газе.

Интересным является тот факт, что до 18 октября 1942 г. все сводки, отчеты и сообщения о строительстве газопровода в средствах массовой информации выходили под «безымянными» заголовками. Как правило, создание газопровода в газетах называли «городской коммунальной стройкой». В репортажах и статьях не употреблялись термины «газ», «газопровод», «Елшанка». Только 18 октября впервые со страниц газет было объявлено, что развернутая стройка в городе – это строительство газопровода от Елшанской скважины к СарГРЭС. Вся деятельность геологоразведчиков, буровиков, строителей в условиях военного времени была строго засекречена.

20 октября 1942 г. были закончены все строительные и монтажные работы, а 21 октября начались работы по присоединению трубопровода к елшанской скважине № 1, производились установка арматуры и гидравлические испытания. Северный участок газопровода был сдан пусковой комиссии 27 октября. Видный ученый и практик Ю.И. Боксерман вспоминает: «Двадцать восьмого октября сорок второго года в котельной городской электростанции отдавались последние распоряжения. В огромном котле разгорался факел, смоченный бен-

¹ *Коммунист*. 1942. № 240 (2653). 10 окт.

² ГАНИСО. Ф. 594. Оп. 1. Д. 2979. Л. 37.

³ *Коммунист*. 1942. № 240 (2653). 10 окт.

⁴ ГАНИСО. Ф. 594. Оп. 1. Д. 2978. Л. 8.

⁵ ГАНИСО. Ф. 594. Оп. 1. Д. 2979. Л. 37.

⁶ *Коммунист*. 1942. № 245 (2658). 16 окт.

зином. Кочегар медленно открыл задвижку. Послышался шум, подобный вздоху гигантского кузнечного меха, и жаркие языки газового пламени охватили все пространство топки. Природный газ пришел в Саратов. Во дворе электростанции собрались жители города, строители газопровода, герои открытия и освоения Елшанского месторождения» [Песиков 1996: 26].

Ровно через год после получения первого газа из елшанской скважины по газопроводу были поданы его первые кубометры на Саратовскую ГРЭС, на предприятия, работавшие для Сталинградского фронта. Это явилось вехой в истории энергетики всей страны; Саратовская ГРЭС стала пионером в переходе на газовое топливо.

Природный газ явился не только эффективным, удобным, но и дешевым видом топлива, что позволило в условиях военного времени сэкономить огромные средства и ресурсы. За первые 3 года окупались все затраты, связанные с бурением скважин на Елшанском промысле, сооружением газопровода и его эксплуатацией. В условиях военного времени, не имея специальной строительной базы, труженики Саратова совершили трудовой подвиг, проявили истинный героизм, построив газопровод протяженностью в 16 км всего за 5 недель.

Список литературы

Быков В.Ю. 2015а. Газовая промышленность Саратовской области в годы Великой Отечественной войны. — «...И помнит мир спасенный...»: сборник научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. В 2 ч. Саратов: ССЭИ РЭУ им. Г.В. Плеханова. Ч. 1. С. 10-14.

Быков В.Ю. 2015б. Из истории становления газовой индустрии страны: газопровод «Саратов—Москва». — *Наука и общество*. № 1(20). С. 13-15.

Кузьмина Т.Н., Шарошкин Н.А. 2005. *Индустриальное развитие Поволжья. 1928–1941 гг.: достижения, издержки, уроки*. Пенза: ПГПУ им. В.Г. Белинского. 604 с.

Матвейчук А.А., Евдошенко Ю.В. 2011. *Истоки газовой отрасли России. 1811–1945 гг.: Исторические очерки*. М.: ИГ «Граница». 592 с.

Песиков Ю.В. 1996. *Первооткрыватели, первопроходцы: к 50-летию газопровода Саратов – Москва*. Саратов: Слово. 49 с.

BYKOV Viktor Yur'evich, postgraduate student of the Chair of History, Philosophy and Political Science, Saratov Socio-Economic Institute – the branch of Plekhanov Russian University of Economics (89, Radischeva St, Saratov, Russia, 410003; kafedra_epir@ssea.runnet.ru)

CONSTRUCTION OF THE GAS PIPELINE ELSHANKA–SARATOV: DISTINCTIVE FEATURES OF FOUNDATION AND MANAGEMENT

Abstract. The article attempts to examine the main problems of formation and development of the gas industry in Saratov region during the Great Patriotic War on the example of the construction of the pipeline «Elshanka–Saratov». It shows the difficulties of foundation and management of the pipeline construction during wartime and scarcity of essential resources, the role of the human factor and the characteristics of the work which were determined by the above-listed factors.

Keywords: gas pipeline Elshanka–Saratov, fuel and energy balance, construction, industry, gas