

Что же находится за ширмой официальной истории магистрального газопровода Саратов - Москва?

---

**Дата 7 марта 1947 г. почти неизвестна в современном российском нефтегазовом сообществе, хотя в тот день состоялось судьбоносное событие: был подписан акт Государственной комиссии о вводе в эксплуатацию магистрального газопровода Саратов - Москва. К сожалению, поныне подлинная история строительства грандиозного для того времени газотранспортного объекта плотно окутана множеством недомолвок и даже грубых искажений, призванных скрыть от общества правду об одном из ключевых инфраструктурных проектов, реализованного в СССР с повсеместным использованием методов и средств тоталитарного режима.**

#### **«Самотёчное» событие 1946 г.**

Если любознательный читатель обратится к современной отраслевой литературе, то без труда сможет увидеть определённое единодушие авторов в указании даты ввода в эксплуатацию магистрального газопровода Саратов - Москва. В сборнике «История и развитие газовой промышленности», изданном ОАО «Газпром», сказано: *«В июле 1946 г. природный газ пришёл в Москву. Это был трудовой подарок строителей столице нашей Родины Москве и праздник для её жителей»*<sup>[1]</sup>. В книге А. Н. Фролова и Н. И. Савенко «Очерки по истории становления и развития газовой промышленности России» отмечено: *«В начале 1946 г. прокладка газопровода была завершена, и после устранения недочетов газопровод был принят государственной комиссией. 11 июля 1946 г. газ поступил в Москву»*<sup>[2]</sup>. В фундаментальной «Российской газовой энциклопедии» (главный редактор Р. И. Вяхирев) подчёркнуто: *«Газовая промышленность России - сравнительно молодая отрасль топливно-энергетического комплекса страны. Историю отечественной газовой промышленности принято вести с 1946 г. В это время был введён в эксплуатацию первый в бывшем СССР магистральный газопровод Саратов - Москва...»*<sup>[3]</sup> Подобные примеры можно продолжить - в подавляющем большинстве публикаций июль 1946 г. обозначен в качестве даты ввода в строй газопровода Саратов - Москва.

Однако мы вправе задать вопрос: можно ли считать этот газопровод введённым в эксплуатацию в середине лета 1946 г., если к тому времени была завершена только укладка его трубы, а все шесть компрессорных станций всё ещё находились в процессе строительства. И здесь отрицательный ответ очевиден. Трубопроводный объект считается принятым в эксплуатацию только при наличии полной готовности линейной части и всех наземных сооружений, подтверждённой актом государственной комиссии. И подобное событие произошло, но вовсе не в июле 1946 г., а спустя семь месяцев, 7 марта 1947 г. В тот день членами государственной комиссии во главе с Н. В. Бахтиным был подписан Акт о вводе в эксплуатацию магистрального газопровода Саратов - Москва. Кстати, краткое упоминание об этом появилось только через 34 года в книге «Отечественный трубопроводный транспорт» [4].

Что касается июля 1946 г., то ввиду отсутствия на трассе действующих компрессорных станций природный газ, пущенный в трубу в январе того же года с Елшанского газового месторождения в Саратовской области, дошёл до окраины Москвы «самотёком». К сожалению, по ряду причин этот факт в советской историко-технической литературе получил неверную интерпретацию, что и позволило назвать июль 1946 г. датой ввода магистрали в строй. Дальнейшее изучение документальных источников о ходе её строительства показало, что вышеупомянутое умолчание - это всего лишь один из фрагментов плотной дымовой завесы, скрывающей истинную историю значимого трубопроводного объекта, построенного с широким использованием принудительного труда заключённых сталинского ГУЛАГа.

#### **«Выполнение работ возложить на НКВД СССР...»**

Отечественные исследователи единодушны в том, что история магистрали ведёт свой отсчёт с 3 сентября 1944 г. В тот день было принято обстоятельное постановление Государственного Комитета Обороны «О строительстве газопровода Саратов - Москва» № 6499с. В первом его пункте сказано: *«Обязать НКВД СССР, Главгазтоппром при Совнаркоме СССР и Мосгорисполком построить газопровод Саратов - Москва диаметром 12 дюймов для передачи в Москву 1,3 млн куб. м природного газа в сутки, газовые промыслы в районе Саратова для добычи до 3 млн куб. м газа в сутки с учётом увеличения подачи газа потребителям Саратова до 1,4 млн куб. м в сутки, а также газораспределительные станции и газовую сеть в Москве с окончанием строительства и вводом в действие всех сооружений в июле 1946 г. Выполнение работ по строительству газопровода Саратов -*

*Москва, газовых промыслов в районе Саратова и газораспределительных станций в Москве возложить на НКВД СССР»[5].*

*В целях обеспечения строительства квалифицированными кадрами было принято следующее решение: «Обязать НКО СССР мобилизовать в IV квартале 1944 г. и направить в НКВД СССР для строительства газопровода Саратов - Москва 1 тыс. человек квалифицированных рабочих: электросварщиков, газосварщиков, трактористов, слесарей-монтажников, слесарей-ремонтников, машинистов экскаваторов, токарей, буровых рабочих и других по согласованию с НКВД СССР»[6].*

*Для строительства газовых сетей и монтажа газового оборудования создали трест «Мосгорстройгаз», который должен был получить от Наркомата чёрной металлургии 13 тыс. т сварных газовых труб. Не забыты в постановлении даже нормы питания рядовых советских граждан, возможность временного задействования которых на неквалифицированных работах предусматривалась уже на первом этапе: «Установить для населения, привлекаемого на строительство газопровода Саратов - Москва, отпуск хлеба по норме 500 г в день и продовольственных товаров по нормам рабочих промышленности, транспорта и связи» [7].*

*Постановление завершалось весьма важным пунктом для условий военного времени: «Запретить кому бы то ни было, в том числе военным комиссарам, мобилизовывать, а также выносить решения об изъятии со строительства газопровода Саратов - Москва оборудования, транспорта и материалов»[8].*

Куратором этого проекта от ГКО был определён генеральный комиссар государственной безопасности, нарком НКВД Лаврентий Берия (1899-1953).

20 сентября 1944 г. приказом НКВД № 0198, подписанным наркомом Л. П. Берией, в составе Главного управления аэродромного строительства (ГУАС) НКВД было организовано Управление строительства газопровода Саратов - Москва, руководителем которого назначили генерал-майора инженерно-технической службы Василия Пачкина (1898-1965), сохранившего и пост заместителя начальника ГУАСа. Должность главного инженера занял опытный строитель Александр Платонов, вольнонаёмный НКВД. Заместителем начальника Управления стал инженер-подполковник Аркадий Щеканенко. Партийный контроль за ходом строительства обеспечивал парторг ЦК ВКП(б) Андрей Антоненков. Для размещения

дирекции Управления в столице были выделены обширные помещения в доме № 14 по ул. Солянка.

Следует отметить, что обозначенное в приказе НКВД Главное управление аэродромного строительства являлось в наркомате сравнительно новой структурой. Оно было создано 27 марта 1941 г. приказом № 00328 наркома Л. Берия для осуществления массового сооружения аэродромов для Военно-Воздушных Сил Красной Армии. В сжатые сроки после завершения организационных мероприятий начались работы на территории Белоруссии и Украины с привлечением заключённых, приговорённых к исправительно-трудовым работам, а также польских военнопленных. К 15 июня 1941 г. было развернуто строительства сразу 254 аэродромов: 82 - на Украине, 61 - в Белоруссии, 23 - в Прибалтике, 19 - на Дальнем Востоке, 10 - в Мурманской области и Карелии, 8 - в Молдавии, 51 - в других регионах[9].

Однако начало Великой Отечественной войны и быстрая потеря значительной территории страны внесли серьёзные коррективы в планы аэродромного строительства. 31 июля 1941 г. приказом № 00984 на должность начальника ГУАС был назначен старший майор госбезопасности Леон Сафразьян (1893-1954) с сохранением его прежней должности заместителя наркома НКВД. С середины 1942 г. при сокращении объёма аэродромного строительства на ГУАС стали возлагать иные задачи, в том числе и по созданию объектов трубопроводного транспорта. Здесь надо подчеркнуть особенность этой организации НКВД. Поскольку в штатном составе находились только аттестованные сотрудники (офицеры, сержанты и рядовые) и вольнонаёмные, то для выполнения поставленных задач в распоряжение управления предоставлялась рабочая сила из числа заключённых Главного управления исправительно-трудовых лагерей НКВД (ГУЛАГ). Так, в 1943 г. всего за восемь месяцев силами заключённых Каспийского исправительно-трудового лагеря ГУАС была успешно осуществлена прокладка нефтепродуктопровода Астрахань - Саратов длиной 655 км.

Под неусыпным надзором Берии без промедления была развёрнута деятельность по реализации положений постановления ГКО от 3 сентября 1944 г. Сотрудники НКВД стали частыми «гостями» даже в институте «Гипрогазтоппром», где интенсивно велась разработка технического проекта линейной части газопровода и его наземных сооружений. Трассу проложили по территории пяти областей - Саратовской, Пензенской, Тамбовской, Рязанской и Московской. Было запроектировано сооружение одной головной

(Кологривовская) и пяти промежуточных поршневых компрессорных станций (Ртищевская, Кирсановская, Моршанская, Кораблинская и Гавриловская). По проекту газопровод на своём пути должен был пересечь 79 больших и малых рек и ручьёв, в том числе судоходные Цну, Оку, Москву-реку, 120 км лесных массивов, 85 оврагов, 22 населённых пункта, 29 железных и шоссейных дорог, пройти через поймы рек, болота и заболоченные участки.

Ход выполнения сентябрьского постановления был рассмотрен на заседании Государственного Комитета Обороны уже через три месяца. И 1 декабря 1944 г. принято постановление ГКО № 7051с «О мерах по ускорению строительства газопровода Саратов - Москва». В нём отмечены серьёзные недостатки в ходе реализации ранее принятых решений, хотя косвенно признавалась и нереальность выполнения в срок ранее поставленных задач. Это касалось в первую очередь завершения к 1 декабря технических изысканий по всем 850 км трассы газопровода. На заседании были объективно учтены трудности военного времени, вызвавшие проблемы материально-технического обеспечения строительства, что отразилось в принятом 5 декабря 1944 г. постановлении ГКО «О выделении оборудования и труб для строительства газопровода Саратов - Москва».

### **Ежесуточное задание - 1,25 км трассы**

Во исполнение решения ГКО уже в середине декабря 1944 г. сразу 10 партий геологической разведки, геодезистов, проектировщиков и бурильщиков вышли в поле и за два месяца провели изыскания на будущем маршруте газопровода и Елшанском газовом месторождении. Для того чтобы начать работы сразу по всей трассе, её разбили на семь строительных районов, каждый из которых, в свою очередь, состоял из трёх участков. Уже в зимний период, используя санные пути, стали подвозить трубы, а также другие необходимые материалы и оборудование, готовить базовые складские площадки и места проживания для будущих строителей. А ранней весной, даже не дожидаясь таяния снега, начались земляные работы. Их общий объём и сегодня поражает - 3,5 млн м<sup>3</sup>.

Одним из мифов о строительстве газопровода Саратов - Москва, до сих пор настойчиво культивируемым в отечественной печати, является утверждение о применении широкой механизации. В действительности же этот объект, как и многие другие в СССР, сооружался главным образом с использованием ручного труда. И хотя на строительстве работало более 500 грузовых автомашин, о механизации основных и вспомогательных операций оставалось

только мечтать. Много лет спустя один из участников этой эпопеи, бывший заместитель начальника Главного управления искусственного жидкого топлива и газа Юлий Боксерман (1912-2004), писал: «...шло строительство первенца газовой индустрии - газопровода Саратов - Москва. В ту пору многие работы на трассе велись вручную: вручную копали траншею для трубопровода, вручную стыковали трубы, вручную их сваривали»[\[10\]](#). В своих воспоминаниях рязанский колхозник Михаил Зайцев отмечает: «Пришло указание из района: надо копать под этот газопровод траншею. Дальше говорилось, что для рытья траншеи дана разнарядка: на каждого взрослого человека по 5 погонных метров. Разнарядка распространялась на мужчин от 16 до 60 лет и женщин от 20 до 50 лет. Мы также узнали, что для строительства (рытья траншеи) задействовано (или, как тогда говорили, мобилизовано) сельское население тех сёл и деревень, которые находятся в 7 км от трассы в одну и другую стороны. Таким образом, всё взрослое население деревень, которые оказались в этой 14-километровой зоне на всём протяжении будущего газопровода, было мобилизовано на земляные работы. Уклониться от этой работы - исключено. Оплата за труд была сразу объявлена на собрании - за трудодни»[\[11\]](#).

При строительстве газопровода большой объём занимали сварочные работы, надо было сварить 100 тыс. стыков. В многочисленных публикациях говорится о якобы успешном внедрении тогда автоматической дуговой сварки, разработанной советскими инженерами. Например, В. А. Рунов в книге «Российская газовая империя» об этом пишет так: «Решили обратиться за помощью в Киевский институт электросварки, которым руководил Евгений Оскарович Патон. Сотрудники этого института с энтузиазмом откликнулись на просьбы строителей газовой трассы. Уже в 1945 г. появился проект полевого конвейера для сборки и автоматической сварки газопровода диаметром 300 мм. ... была разработана теория сварки металлических труб, а также созданы новые аппараты для автоматической сварки. На строительстве газопровода впервые был отработан поточно-скоростной метод выполнения строительных работ, что дало возможность сваривать ежедневно 3,8 км труб»[\[12\]](#). На самом деле всё было совершенно по-другому. В Институте электросварки АН УССР к началу сварочных работ и даже их середине «проект полевого конвейера для сборки и автоматической сварки газопровода диаметром 300 мм» оказался неготовым. Известный специалист в области сварки, академик Борис Патон, вспоминал: «В институте для трасс трубопровода разработали несколько

*вариантов организации сборочно-сварочных работ. С применением практической технологии для строительства газопровода Саратов - Москва не успели...»[13]*

13 апреля 1945 г. был сварен первый стык, и подавляющий объём сварочно-монтажных работ выполнялся ручной дуговой сваркой. Хотя, по воспоминаниям Юлия Боксермана, на небольшом отрезке трассы всё же предприняли попытку опробовать американский сварочный аппарат: *«На участке газопровода под Рязанью осваивался приобретённый в Америке агрегат для газопрессовой сварки при помощи карбида кальция. Мучились с этим агрегатом довольно основательно; не помогало и присутствие на трассе американского инженера»[14]*. С использованием этой «чудо-техники» удалось сварить всего лишь 2500 тыс. швов, в том числе товарных - 2100[15].

Внимание всесильного наркома Л. П. Берии к ходу работ не ослабевало. Сохранилось его распоряжение, в котором он требовал *«срок строительства... сильно сократить»[16]*. Поэтому при укладке трубы в траншею приказом генерал-майора В. А. Пачкина была установлена жёсткая ежесуточная норма - 1,25 километра[17], и таким образом сооружение линейной части было завершено всего лишь за 225 рабочих дней. Для защиты газопровода от коррозии выполнялась битумная изоляция: нормального типа - 78% трассы, усиленного - 19%, весьма усиленного - 3%. Эти работы осуществлялись в авральном режиме. Часть труб была изолирована даже в зимнее время. Поскольку качество изоляции в то время оценивалось лишь внешним осмотром, без применения высоковольтных дефектоскопов, то уже через два года при обследовании состояния газопровода были отмечены места с повреждённой изоляцией и интенсивной почвенной коррозией, достигающей 0,6 мм/год[18].

В летне-осенний период 1945 г. было проведено гидравлическое испытание 575 км газопровода, и в октябре того же года началась его продувка[19]. 5 января 1946 г. газ с Елшанского месторождения «самотёком» был пущен в трубу и в мае того же года достиг границы Московской области. Зажжённый 11 июля 1946 г. в Карачарово газовый факел позволил руководству строительства громогласно отрапортовать о *«пуске ударного сталинского объекта»*. Однако отсутствие компрессорных станций вкупе с внезапным массовым образованием гидратных пробок в трубе вскоре уже привело к серьёзным перебоям в работе газопровода.

**Закл<sup>ю</sup>ч<sup>ё</sup>нные, «спецконтингент» и «строительные колонны»**

В многочисленных публикациях, посвящённых истории газопровода Саратов - Москва, пытливым читателем не сможет найден правдивого ответа на вопрос: кто же смог вручную выполнить громадный объём строительного-монтажных работ? В своё время в брошюре «Промышленность природных газов в СССР» начальник Управления эксплуатации газопровода Саратов - Москва, инженер Юлий Боксерман подчеркнул, что в его создании «принимали участие партийные и советские организации Московской, Саратовской, Тамбовской, Рязанской и Пензенской областей»[\[20\]](#). Автор не упомянул какие-либо строительные организации, задействованные в проекте, а также не привёл никаких имен руководителей или передовиков производства. С течением времени это умолчание в различных публикациях наполнилось всякого рода легковесными утверждениями. И кто только, по мнению досужих сочинителей, не были строителями газопровода. Например, корреспондент «Известий» Михаил Дичев пишет: «Армии подрядчиков, готовых взяться за прокладку и постройку, в то время не существовало. Зато была своя армия, и солдаты тыловых частей отложили ПППШ, взяли в руки лопаты, ломы, кайла, сварочные аппараты»[\[21\]](#). Или вот журналистка «Комсомольской правды» **Майя Благушина** с пафосом восклицает: «Стройка была объявлена ударной, всенародной. Лучшие мастера приехали сюда с Урала, Кавказа, Сахалина и даже острова Диксон. Нельзя без волнения читать архивные документы тех времён. На строительство газопровода, "как в бой, шли солдаты, сменившие автоматы на лопаты"»[\[22\]](#). В том же ключе выдержаны и многие другие материалы в российских средствах массовой информации.

Так кем же в действительности были строители газопровода Саратов - Москва? Недавно историку-архивисту Андрею Костенецкому удалось обнаружить в Государственном архиве Российской Федерации данные по численности и структуре лиц, работавших на сооружении этого объекта. Всего здесь было занято: вольнонаёмных НКВД - 14,2 тыс. человек, заключённых - 8,8 тыс., спецконтингента - 3,8 тыс., рабочих стройколонн - 47,7 тыс., привлечённого местного населения - 1,4 тыс. человек [\[23\]](#).

Анализ состава участников строительства в определённой мере позволяет сделать некоторые выводы о степени применения принудительного труда в рамках сталинской репрессивной системы. Отметим, что доля вольнонаёмных НКВД в общем количестве строителей составляла всего 18,7%. В их число входили квалифицированные рабочие и служащие: инженеры и техники, водители, трактористы, сварщики, монтажники, слесари и т. д. Местного

населения было привлечено около 2%. Таким образом, получается, что оставшиеся 79,3% рабочей силы - это заключённые (11,5%), спецконтингент (5%) и рабочие загадочных строительных колонн (62,8%), которые не относились ни к вольнонаёмным, ни к узникам ГУЛАГа и проверочно-фильтрационных лагерей (ПФЛ). Следует также подчеркнуть, что численность аттестованных сотрудников ГУАС (офицеры и сержанты), а также конвойных войск и оперативных служб Наркомата внутренних дел, обеспечивающих контроль над деятельностью заключённых, «спецконтингента» и «трудоармейцев», в отчётах о строительстве газопровода по понятным причинам никогда не фигурировала.

Для сооружения газопровода были направлены узники из лагерей ГУЛАГа, расположенных рядом с трассой. Кроме того, в ряде документов упоминается, что привлекался «спецконтингент» из ПФЛ № 0321 (Елшанка, Саратовская область) и № 0174 (г. Подольск, Московская область). Здесь следует пояснить, что в служебной документации Наркомата внутренних дел СССР, относящейся к концу 1940-х годов, контингент ПФЛ делился на три учётные группы. Первая - бывшие военнопленные немецких лагерей и так называемые окруженцы. Вторая - рядовые полицейские, деревенские старосты и другие гражданские лица, подозреваемые в пособничестве оккупантам. Третья - мужчины призывных возрастов, проживавшие на советской территории, ранее занятой противником. Затем к ним добавились интернированные польские граждане, участники движения сопротивления «Армия Крайова». Спецконтингент размещался отдельно от заключённых ГУЛАГа, в специально созданных для них лагерных пунктах, а зачастую в вырытых бараках-землянках. Внутри бараков для сна оборудовались двух- и трёхъярусные деревянные нары. Тяжёлые условия труда, плохое питание, неудовлетворительное вещевое снабжение и отсутствие элементарных жилищно-бытовых условий, по сути, ставили эту категорию строителей газопровода на грань выживания.

На сегодняшний день проблема определения точной структуры и численности «строительных колонн», в которые входили военнопленные, «трудоармейцы» и «трудообмобилизованные», представляется в значительной степени затруднительной. Пока мы можем опираться только на весьма неполные, зачастую отрывочные данные. Крайне сложно проследить динамику перемещения (в зависимости от производственной необходимости) тех, кто за весь период сооружения газопровода, там трудился.

Историк-архивист А. В. Костенецкий в своей работе приводит воспоминание Д. Г. Иванова, одного из вольнонаёмных НКВД, который упоминает об участии военнопленных немцев и венгров в сооружении газопровода и компрессорных станций [24]. Весьма вероятно, они были направлены из лагеря военнопленных № 178/454, находившегося в тот период под Рязанью.

Достаточно непросто анализировать и роль «трудармейских» отрядов и бригад из числа советских граждан немецкой национальности. Начало процессу создания этих рабочих формирований положило в своё время постановление Политбюро ЦК ВКП(б) от 31 августа 1941 г. «О немцах, проживающих на территории Украинской ССР». Затем, в течение военного периода, подобные решения принимались уже Государственным Комитетом Обороны, в частности одно из них - № 2383 от 7.10.1942 г. «**О дополнительной мобилизации немцев для народного хозяйства СССР**». В последние годы войны пополнение «трудармейских» отрядов и бригад шло в основном за счёт немцев - советских граждан, «найденных» на освобождённых от оккупации территориях СССР, а также репатриированных из стран Восточной Европы и Германии. Именно такая категория и преобладала на строительстве газопровода. Они размещались отдельно от заключённых и «спецконтингента» ПФЛ, в особых лагерных пунктах, однако с неременным наличием военизированной охраны, проживанием за оградением, то есть с сохранением всех атрибутов ГУЛАГа, включая и тяжелейшие условия быта, неудовлетворительное питание и отсутствие надлежащего медицинского обслуживания.

Поскольку не сохранилось полных статистических данных, трудно точно определить количество заключённых ГУЛАГа, «спецконтингента», военнопленных и «трудармейцев», умерших от нечеловеческих условий труда, голода, холода и болезней за всё время сверхинтенсивного строительства газопровода. Но даже имеющиеся отрывочные сведения позволяют говорить о довольно высоком уровне их смертности. Так, историк Игорь Блинушов в статье «Дешёвое топливо» так пишет о людских потерях на строительстве: *«Каждое утро набиралось две-три машины трупов. Хоронили их тайно, в полосе отвода газопровода...»* [25]

В последнее время активисты общества «Мемориал» предприняли ряд попыток найти захоронения узников ГУЛАГа вдоль трассы теперь уже выведенного из эксплуатации газопровода Саратов - Москва. Пока ими определены два вероятных места их расположения - между населёнными

пунктами Елшанкой и Сторожёвкой (в Саратовской области) и недалеко от села Баграмово в Рязанской области. И нет сомнений, что подобных скорбных мест достаточно много по всей 843-километровой трассе «ударного сталинского объекта».

### **Последнее сталинское предупреждение**

Эксплуатация магистрального газопровода без компрессорных станций с самого начала была обречена на провал. И действительно, в августе 1946 г. подача газа в Москву фактически прекратилась. Надо отметить, что к тому времени Главное управление аэродромного строительства НКВД уже было расформировано. Ещё 13 февраля 1946 г. приказом № 025/1с наркома Л. П. Берия ГУАС вместе со всеми строительными подразделениями было передано в распоряжение гражданского ведомства - Наркомата строительства топливных предприятий, руководил которым Александр Задемидко (1908-2001). Причём это управление передали с оборудованием, транспортом, материалами и со всеми вольнонаёмными НКВД, которые получили гражданский статус. Что касается заключённых, «спецконтингента», военнопленных и «трудармейцев», то их передислоцировали на другие стройки ГУЛАГа.

29 августа 1946 г. состоялось экстренное заседание советского правительства, на котором было принято постановление Совета Министров СССР № 1937. В нём обозначена ответственность руководства Министерства строительства топливных предприятий, Главгазпрома и Управления строительства за обеспечение устойчивой работы магистрального газопровода, которой планировали добиться за счёт полной ликвидации газогидратных пробок, а также скорейшего ввода в эксплуатацию шести компрессорных станций.

Приказом начальника строительства была создана специальная комиссия, которая занялась ликвидацией «гидратно-ледяных» пробок, образовавшихся в результате взаимодействия газа (при минусовых температурах) с остатками воды после опрессовки трубы. Такого явления работники отечественного трубопроводного транспорта ранее не видели. Впервые оно было обнаружено на 142 км трассы. Начались мучительные поиски решения этой проблемы. Кроме того, оказалось, что опрессовка, проведённая речной водой без предварительной очистки, привела к накоплению в изгибах трубы ила, песка и грязи, существенно сузивших рабочее сечение.

А тем временем, 9 декабря 1946 г., Совет Министров СССР вновь обратился к рассмотрению вопроса о газопроводе и принял ещё одно постановление - № 2636 «О мерах по обеспечению подачи в Москву газа по газопроводу Саратов - Москва». Вот только несколько строчек из этого документа: *«Проверкой установлено, что Министерство строительства топливных предприятий (т. Задемидко) и Главгазпром при Совете Министров СССР (т. Матвеев), а также Управление строительства газопровода Саратов - Москва (т. Пачкин) не выполнили Постановление Совета Министров СССР от 29 августа 1946 г. № 1937 в части ввода в действие шести компрессорных станций газопровода Саратов - Москва, не приняли необходимых мер к удалению остатков воды и загрязнению газопровода Саратов - Москва, что привело к срыву нормального снабжения саратовским газом г. Москвы... Совет Министров СССР предупреждает министра строительства топливных предприятий т. Задемидко, начальника Главгазпрома при Совете Министров СССР т. Матвеева, а также начальника Управления строительства газопровода Саратов - Москва т. Пачкина, что, если ими не будут приняты решительные меры к обеспечению ввода в эксплуатацию газопровода и его нормальной работы, они будут привлечены к строгой ответственности».*

Это было последнее предупреждение Сталина всем участникам строительства газопровода, за которым неминуемо последовала бы самая жестокая расправа. Ценой невероятных усилий в суровое зимнее время проблему очистки трубопровода с использованием спирта удалось всё же решить за два месяца. *«Поиски и ликвидация гидратных пробок обошлись очень дорого. Потребовалось выполнить ряд трудоёмких дополнительных работ: раскопку траншей, варку штуцеров, установку манометров и капельниц»* [26]. 7 марта 1947 г. магистральный газопровод вместе с шестью компрессорными станциями был официально введён эксплуатацию и саратовский газ стал бесперебойно поступать в столицу.

### **После пуска**

«Отец народов» выдержал паузу в пять месяцев, и только 16 августа 1947 г. в адрес управлений строительства и эксплуатации газопровода поступила долгожданная поздравительная телеграмма от И. В. Сталина. А на следующий день Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР *«за успешное выполнение заданий правительства по строительству газопровода Саратов - Москва и организацию снабжения газом городов Москва и*

*Саратов»* были награждены орденами и медалями 550 человек[27]. Из них орден Ленина получили 14 человек, в том числе начальник Управления строительства В. А. Пачкин, главный инженер А. И. Платонов, заместитель министра строительства топливных предприятий Л. Б. Сафразьян, парторг ЦК ВКП(б) А. С. Антоненков и другие. А в следующем году, 3 июня 1948 г., было опубликовано постановление Совета Министров СССР о присуждении Сталинской премии 3-й степени *«за разработку и внедрение передовых технических методов и усовершенствований на строительстве газопровода Саратов - Москва»*. Среди награждённых были руководители, уже получившие ордена, - В. А. Пачкин и А. С. Щеканенко, Ю. И. Боксерман, К. М. Сульженко, Р. С. Палта, П. М. Борисов.

16 марта 1949 г. *«по просьбе общественных организаций и ходатайству руководящих партийных и советских организаций города Москвы»* Указом Президиума Верховного Совета СССР магистральному газопроводу Саратов - Москва было присвоено имя генералиссимуса И. В. Сталина. Это название трубопроводный объект носил 12 лет, вплоть до 1961 г. А ещё через 36 лет, в 1997 г., решением правления ОАО «Газпром» газопровод был выведен из эксплуатации.

Прошло 65 лет со дня реального ввода в строй этой магистрали, однако до сих пор в отечественном газовом сообществе бытуют ошибочные, стереотипные, идеологизированные представления об истории строительства этого объекта. У многих наших современников даже сохраняется неверное убеждение, что именно с его пуска в эксплуатацию началась газификация столицы, а до этого горожане использовали уголь, мазут и дрова. Хотя это не так, ведь природный газ пришёл в Москву вовсе не на «пустое место». Уже в 1940 г. производительность московских газовых заводов составляла 173 млн м<sup>3</sup> искусственного газа, длина городской сети насчитывала 547 км, а число газифицированных квартир - 62,3 тыс.[28] Однако, безусловно, поступление значимых объёмов саратовского газа в московскую газораспределительную сеть в 1947 г. позволило вывести столичную промышленность и коммунальное хозяйство на новый, более высокий уровень.

В начале сентября 2011 г. в Саратовской области, на мемориальном комплексе, созданном на месте первой газовой скважины близ посёлка Елшанка, прошёл праздничный митинг *«в честь 65-летия газопровода Саратов - Москва»*, в ходе которого состоялось торжественное открытие Доски почёта - *«Участники, внёсшие значительный вклад в строительство и эксплуатацию первого*

*магистрального газопровода Саратов - Москва». Жаль, что никто из выступавших ни единым словом не вспомнил о тех многочисленных жертвах сталинского тоталитарного режима, чьи останки ныне лежат в братских могилах в черте отвода по всей трассе. И всё же хочется верить, что рано или поздно на Елшанском мемориальном комплексе рядом с Доской почёта воздвигнут и Поклонный крест в память о безымянных заключённых ГУЛАГа, узниках проверочно-фильтрационных лагерей и «трудармейцах», отдавших свою жизнь в 1945-1946 гг. на строительстве одного из самых значимых советских инфраструктурных объектов первой послевоенной пятилетки.*

---

1 Газопроводу Саратов - Москва - 50 лет // История и развитие газовой промышленности. М., 1997. С. 10.

2[1] Фролов А. Н., Савенко Н. И. Очерки по истории становления и развития газовой промышленности России. М., 1997. С. 67

3 Российская газовая энциклопедия. М., 2004. С. 3.

4 Щербина Б. Е. и др. Отечественный трубопроводный транспорт. М., 1981. С. 44.

5[1] Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. М., 1968. Т. 3. С. 207.

6 Там же. С. 208.

7 Там же. С. 209.

8[1] Там же. С. 213.

9 ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1165. Л. 32-44.

[1]о Боксерман Ю. И., Юльева Т. Ю. «Одиссея голубого огня» М., 1984. С. 101.

[1]1 Рязанские ведомости. 2002. № 63. 4 апреля.

12 Рунов В. А. Российская газовая империя. М., 2008. С. 55.

- 13 Патон Б. Е. Трубосварочная школа Патона // Газовая промышленность. 1996. № 7, 8. С. 13.
- 14 Боксерман Ю. И., Юльева Т. Ю. Одиссея голубого огня. М., 1984. С. 101.
- 15 Газопровод Саратов - Москва: опыт строительства. М., 1951. С. 83.
- 16 Цит. по: Родина. 2009. № 10. С. 42.
- 17 Газопровод Саратов - Москва: опыт строительства. М., 1951. С. 25.
- 18 Никитенко Е. А., Красноярский В. В. Катодная защита газопровода Саратов - Москва // Газовая промышленность. 2006. № 5.
- 19 Газопровод Саратов - Москва: опыт строительства. М., 1951. С. 113-114.
- 20 Боксерман Ю.И. Промышленность природных газов в СССР М., 1948, С. 8.
- 21 Дичев М. Первому газопроводу в нашей стране исполнилось 60 лет// Известия, 2006. 31 августа.
- 22[1] Благушина М. Пионер газовой индустрии // Комсомольская правда. 2011. 29 июля.
- 23 Костенецкий А.В. Стальная артерия Сталина // Газовый бизнес. 2008. № 1. С. 68.
- 24 Костенецкий А.В. Саратов-Москва // Родина. 2009. № 10. С. 42.
- 25 Блинушкин И. Дешёвое топливо // Карта: независимый исторический журнал. 1993. № 1. С. 3.
- 26 Газопровод Саратов - Москва: опыт строительства. М., 1951. С. 115.
- 27[1] Известия, 1947. 17 августа.
- 28 Розенберг Д.Е. Газ в быту и городском хозяйстве Москвы. М., 1948. С. 25.