

## ПРАВДА О СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ

Среди жителей нашего района до сих пор бытует ложное убеждение, что в прошлом веке при строительстве железнодорожной линии Валуйки—Георгиу-Деж (Лиски) хитроумные бирюченские купцы и заводчики сыграли злую шутку: «подсунули» проектировщикам и строителям крупную взятку, чтобы дорога прошла в отдалении от тихого и уютного уездного города Бирюча. Этим самым они, якобы, не хотели нарушить своего векового спокойствия, богатым источением своих богатств, воспрепятствовали «цивилизации» округи. Да и газета «Знамя труда» за 19 февраля 1966 года упростила эту версию среди читателей, опубликовав корреспонденцию ныне покойного В. Я. Карпенко «Бирюч накануне революции».

Но так ли в действительности? Меня этот вопрос крайне интересовал. Давайте совершим краткий экскурс в историю.

Становление и бурное развитие капитализма в России, увеличение численности и мощности промышленных предприятий, расширение экономических и торговых отношений второй половины XIX века поставили перед царским правительством одну из самых насущных

потребностей — строительство новых железных дорог в различных регионах страны и, в частности, железнодорожного пути Пенза — Харьков. Она должна была разрезать центральную полосу России в широтном направлении и связать сельскохозяйственное Приволжье с промышленным Донбассом.

В Государственном архиве Воронежской области хранится довольно «толстое» (на 700 листах) «Дело Воронежской земской государственной управы о проведении Пензо-Лозовской и Елец-Валуйской железных дорог», объединяющее документы с декабря 1881 года по март 1897 года (Фонд 20, опись 21, единица хранения 30).

Проектно-изыскательские работы на предлагаемой трассе начались в 1881 году с покрытием расходов «исключительно из сумм, специально для них пожертвованных земству частными лицами, причем расходы... не могут быть отнесены на земские и городские предметы обложения для имущества, или какие-либо иные земские и городские капиталы». (л. 21-22). Основная задача была при проектировании учитывать «интересы государственного свойства, но ей не чужды

и интересы местные». (л. 43).

В «Деле...» есть схематическая карта, где показано два совершенно различных варианта проектируемой дороги, следующей от Пензы через Новохоперск, Бобров, Давыдовку, Острогожск, Бирюч, Волчанск и далее к Харькову. Города Валуйки и Чугуев оставались южнее, а Новый Оскол — севернее. Другой же вариант предусматривал связать города Бобров, Давыдовка, Острогожск, Валуйки, Чугуев с выходом также на Харьков. (л. 444-445).

Из схемы-карты ясно, что из Алексеевки новая дорога должна была пройти по одному из вариантов. Здесь она как будто раздваивается.

Изыскателям, естественно, пришлось пройти и изучить оба варианта проекта. В результате проложения трассы на местности внесены некоторые изменения. Давыдовка оставалась в стороне и трасса повернулась в сторону Лисок, что почти на 30 верст юго-восточнее первоначального проекта. Проектировщикам, видимо, пришлось немало поломать голову с Бирючом.

При прокладке трассы Острогожск-Волчанск через Алексеевку, Бирюч и Волоковку изыскатели встретились с затопляемыми, низинными и болотистыми

участками в поймах рек Тихой Сосны и Волчьей. Естественно, при строительстве дороги произошло бы весьма значительное удорожание работ за счет поднятия насыпи до отметки десятков метров. Подвозка грунта на конных подводах и ручных тачках оттянула бы сдачу железной дороги в эксплуатацию на несколько лет.

Альтернативный вариант с направлением на Валуйки, минуя Бирюч, требовал сравнительно меньших объемов земляных работ, так как он проходил по сравнительно спокойному рельефу левобережья Валуя и Оскола. Кроме того, он был на 42 версты короче первого варианта. (л. 458). Таким образом, удешевление стоимости строительства дороги сыграло решающую роль. Следует напомнить, что ее строительство, так же, как и проектно-изыскательские работы, проводилось на народные средства.

Видимо, наличие двух вариантов при проектировании стальной магистрали было известно обывателям города Бирюча, которые и родили версию о взяткодательстве купечества и заводчиков. Почти вековой юбилей несправедливой версии!

Мне кажется, что этим материалом мне удалось приоткрыть завесу над одной из ложных версий.

Строительство же дороги, ее эксплуатация — это уже материал для следующей публикации.

А. БЕРЕЖНОЙ.