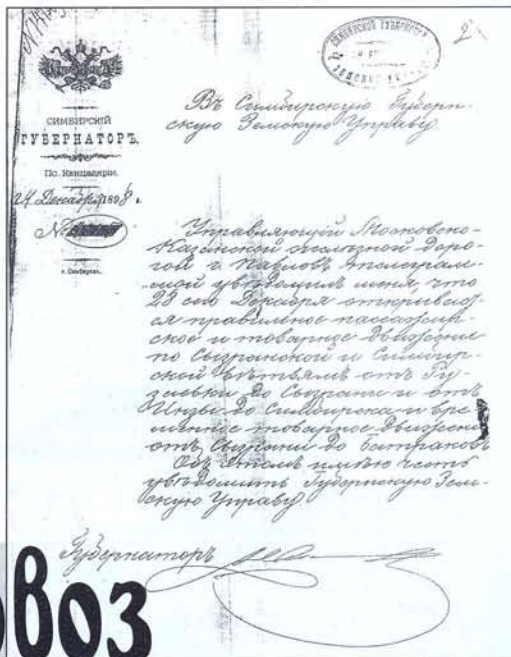


110 лет назад, в морозные зимние дни, в Симбирске произошло историческое событие – было открыто железнодорожное сообщение в губернии, и первый поезд отправился до станции Инза. Одновременно было образовано паровозное депо «Симбирск». Кстати, первый паровоз серии ЧН приплыл в наш город по Волге уже за полгода до этого. Его с помощью лошадей затащили по временной железнодорожной ветке на волжский косогор.

Первый паровоз



приплыл в Симбирск по Волге

...А началось всё в 1895 году, когда в результате ходатайства Симбирского земского собрания было получено разрешение на строительство участка Рузаевка-Батраки с ветвью Инза-Симбирск. До того времени продукция местных фабрик, заводов, сельского хозяйства вывозилась только в навигационный период по Волге, что серьёзно ограничивало развитие экономики. К строительству железной дороги в Симбирске приступили весной 1897 года. И уже 28 декабря 1898-го в торжественной обстановке

было открыто движение на участке Инза-Симбирск.

12 июля 1902 года для товарного движения открыли подъездной путь от станции Часовня-Пристань (левый берег Волги) до Мелекесса. В 1911 году линию довели до Бугульмы, а в 1914-м – до Чишмов, где она была присоединена к Самаро-Златоустовской (позже Куйбышевской) железной дороге. По ней ежегодно перевозилось до 17-ти миллионов пудов грузов.

Однако развитию грузоперевозок мешало отсутствие моста через Волгу.

Грузы приходилось выгружать из вагонов, а затем переправлять зимой по льду с одного берега на другой, летом – на баржах до следующей станции и снова грузить в вагоны. Весной 1913 года развернулось строительство железнодорожного моста. 1 декабря по нему открылось временное пассажирское движение. Грузооборот стал быстро расти.

Первоначально строительство железных дорог велось примитивным способом, деревянные шпалы не пропитывались. Зачастую шпалы и



рельсы укладывались на земляное полотно без балласта – материала для верхней части строения пути (например, щебня). Железнодорожное полотно покрывалось им только после нескольких лет эксплуатации.

Симбирский участок до 1917 года принадлежал сразу двум железным дорогам – Московско-Казанской и Волго-Бугульминской. В состав Самаро-Златоустовской дороги они вошли только к 1929 году. В 1930 году была организована 13-я дистанция пути, в ведении которой находились пути направления Инза-Чишмы. Дистанция была разделена на 6 околотков, на которых текущее содержание пути обеспечивали 3 рабочих отделения под руководством бригадиров пути. Рядом строились жилые дома для рабочих, путевых обходчиков и сторожей, тут же находились деревянные кладовые с путевым инструментом.

Все путевые работы выполнялись вручную. Инструменты и материалы верхнего строения пути перевозились на тележках типа «модерн» и вручную. Из механических средств передвижения были две дрезины и снегоочиститель. В распоряжении дистанции был конный обоз, который в зимнее время вывозил снег с путей, а в годы войны на лошадях пахали земельные участки в полосе отвода железной дороги для посадки картофеля и перевозки урожая. Путевые обходчики в ночное время при осмотре пути пользовались керосиновым освещением.

В дистанции пути имелась механическая мастерская, где ремонтировали инструменты, рельсы, шпалы и другое. В годы Великой Отечественной войны коллектив мастерской выполнял и военные заказы. Делали ломы, кирки, кувалды для строительства

оборонительных сооружений в Ульяновской области.

В послевоенные годы началось восстановление народного хозяйства. Железная дорога должна была в кратчайшие сроки провести оздоровление и усиление пути, инженерных сооружений, улучшить трудовые и жилищные условия путейцев. Рельсы лёгкого типа заменялись более тяжёлыми. Вместо песчаного и гравийного балласта укладывали щебень. Ручные домкраты для подъёма пути заменялись винтовыми, постепенно механизировался ручной труд. Вместо временных деревянных мостов возводились более прочные металлические и железобетонные сооружения. Выполнялись капитальные инженерные работы по укреплению Ульяновского косогора с заменой деревянных штолен и лотков на железобетонные.

В конце 1940-х годов 13-я Ульяновская дистанция пути вошла в состав Уфимской железной дороги и была переименована в 8-ю. В конце 1950-х годов по решению правительства были объединены Уфимская и Куйбышевская железные дороги в одну – Куйбышевскую магистраль. Предприятие стало называться 22-я Ульяновская дистанция пути КбшЖД. Это название сохранилось поныне. Путевое хозяйство обслуживало уже свыше 400 км только главного пути, активными темпами шло усиление верхнего строения пути, была освоена укладка длинномерных рельсов на железобетонные шпалы, начата укладка бесстыкового, так называемого «бархатного пути», механизированы все трудоёмкие работы.

Андрей Ломовцев

Фото из фонда УЖМ

