



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



В начале 30-х годов в наших местах началось строительство железной дороги — узкоколейки. Железнодорожная ветка должна была проходить по ровной насыпи с допустимым небольшим уклоном или подъемом. Берег от Узолы до деревень Сивково и Чередково был гористым, поэтому бугор срыли для строительства дороги от Волжского склада до деревень Сивково, Чередково и далее до Ковровки.

Волжский склад — это выстроенный еще до войны на ровном берегу Волги, напротив Правдинска, поселок из 50—55 домов, куда свозили древесину для Балахнинского бумкомбината: ель — на бумагу, березу и сосну — на дрова и стройматериалы. В поселке, в небольшом доме, была начальная школа. Жительница Чередкова Прасковья Маркеловна Нефедичева помнит о начале строительства ее родителями Кудряшовыми своего дома в Волжском складе, в который перешли жить в начале войны, но дом еще долго не был достроен. Прасковья Маркеловна хорошо представляет поселок того времени. В настоящее время от поселка ничего не сохранилось кроме растущей одной липы.

...Деревянные шпалы рабочие раскладывали на ровный твердый грунт. На них накладывались чугунные рельсы. Все это делалось вручную: лопатой, ломом, кувалдой — этим большим молотком заколачивали «костыли», чтобы прижать рельсы к шпалам. Путейские вагонетки для работающих на линии путейщиков были небольшими, на них доставлялись рельсы, инструменты для прокладки и ремонта железной дороги.

В Волжском складе помимо основной дороги строили и ветки — тупики для разгрузки древесины.

Железная дорога от Волжского склада проходила по гриве до Узолы. Через реку был выстроен мост для функционирования дороги в любое время года. Строили мост так: сваю (сосновое

треугольник, заготовленный в кузнице) ставили к копру — подставке к свае. 50-килограммовую «бабу» рабочие поднимали на копре до определенной высоты, с крючка ее срывали веревкой. «Баба», падая вниз, забивала сваю в землю. Ширина Узолы составляла примерно 50 метров.

Сваи забивали друг от друга и в ширину и в длину на расстоянии 2 метров. Верхушки каждой сваи выравнивали: высокие — срезали, короткие — наращивали. На всех сваях делали насадки, по ним — прогоны — длинные (6, 12, 15 метров) четырехгранные (высотой до 20 сантиметров) брусья. Прогоны раскладывали вдоль моста, концы их стыковали при помощи «замка». На прогоны накладывались шпалы, а на шпалы — рельсы.

Дорога от Узолы после срытия бугра у деревень Сивково и Чередково была с небольшим подъемом, а далее, до Ковровки и других деревень в результате срытия небольших оврагов шла в основном по полям.

Схема работы железной дороги. Волжский склад — река Узола — д. Сивково и Чередково, полем между д. Восчестниково и Блаженцово — к Ковровке, мимо Караихи, Пульникова, Гомулихи, Антонихи, Абрамихи и д. Ильинское — 16-й склад (тут и стрелка и разъезд), через реку Голубиху у д. Луговое (в 2 километрах от Смольков, у моста стояла будка сторожа). Далее составы шли мимо деревень Ложкино, Рыловка, Кипрево, поворот в лес, через 2—3 километра — 2-й склад. У разъезда в доме жила семья стрелочника, через 1 километр — 3-й склад — это был поселок (сейчас д. Лесная) с водокачкой, помещением для проживания семьи, магазином, разъездом. Дальше мост через реку Городисловку (или Сорокинскую). Рядом с поселком находился шпалозавод (на другом берегу Сорокинской), потом 4-й склад, 5-й склад с подсобным хозяйством — остановки поезда не было. Далее поселок Рязанка (водокачка, объездной путь). В поселке жили рабочие. Сейчас Рязанка находится недалеко от Чернолесской пустыни. Следующий — 11-й склад (перед началом войны было училище, которое готовило мастеров-разработчиков с двухгодичным сроком обучения. В двух бараках какое-то время проживали военнопленные немцы). Далее поселок Октябрьский (контора, магазин, жили и работали в лесу переселенцы татары). Сейчас поселок Октябрьский —

ше на реке Кезе была еще одна водокачка. Железную дорогу продлили до Зубова Линдовского района — это поселок, конечная станция.

Узкоколейка обеспечивала древесиной (3- и 6-метровки) бумкомбинат с 30-х до конца 50-х годов в любое время года. Летом от Волжского склада пароходы «кошелями» доставляли материал в Правдинск. В теплое время года железная дорога работала только до Волжского склада.

В зимнее время на лед Волги раскладывали шпалы, на них клали рельсы, и по этой дороге ходил маленький паровозик «петух» (гудок напоминал петушиное пение) с тремя вагонами. После разгрузки у Правдинска паровозик двигался задом, пустые вагоны загонял в тупик (в тупиковую ветку), а сам переходил на другую линию к груженым вагонам и отправлялся к Правдинску. В каждый вагон вмещалось 12–15 м³ древесины.

Зимой работала и машинная дорога: лес по льду Волги перевозили на грузовых машинах по 5 м³ (в основном после войны). Зимы тогда были суровыми, и крепкий, толстый лед выдерживал груженые машины.

От Волжского склада до Зубова на железной дороге отмечался каждый километр. На некоторых станциях были телефоны: на 16-м километре (стрелка и объездной путь), на 2-м и 3-м километрах (объездные пути) и на Ряжанке.

Случалось, бывали и аварии: и поезд сходил с рельсов, и вагоны опрокидывались, и люди травмировались.

За время существования железной дороги через Узолу было построено два моста. Весной, даже в разлив, поезда ходили ежедневно. Паровоз тянул 10 вагонов. В разлив дежурили от Гривы до Чередкова круглосуточно (стояла будка). Накорпленный лед во время разлива взрывали, разбивали и проталкивали баграми между свай. Высота моста через Узолу была такова, что зимой по льду между сваями проезжали лошади с санями, не касаясь их дугами. Зимой во время заносов ходил снегочист.

На узкоколейке работали Ф. С. Рябова, К. И. Шашина, А. Маленина, Т. С. Реутина, К. Орехова, С. А. Телегина, П. И. Ануфриев (машинист), А. Ф. Таланова, С. А. Нефедичев (машинист), П. М. Нефедичева, А. А. Югина, Е. Е. Ильсецкая и др.

Работали они на ремонте дороги: меняли шпалы, чистили

получали деньгами, рабочий день составлял 8 часов. Начальник Копыч жил в бараке под д. Чередково.

Евгения Евстафиевна Ильсецкая-Полозова (1918 г. р.) три года работала на железной дороге. Жила в Сельце, ходила на разрядку в Чередково, там в бараках у железной дороги проживали рабочие. Собирались все в одном из барачков. По телефону из Ковровки бригадир Зоя Павловна Булыгина принимала от мастера всей дороги Николая Елетина распоряжения — ежедневные задания. В Ковровке были мастерские, паровозное депо, столярная мастерская.

Рабочие бригады З. П. Булыгиной проверяли дорогу от Волжского склада до Ковровки. Путь Сергей Козлов с рабочими заменяли шпалы и рельсы, лопатами расчищали снег. Снегочист толкался паровозом, после него по краям приходилось снег убирать лопатами, проверяли болты, стыковки. Напротив Восчестникова и Чередкова зимой ставили щиты для снегозадержания. У Чередкова была объездная дорога и водокачка. Работы хватало всем.

Рабочий поезд из пяти вагонов с лавочками, печками, нарами ежедневно утром ходил из Ковровки до Зубова, доставлял людей на работу, а в 16 часов отправлялся в обратный путь до Ковровки. Проводницей на таком поезде работала А. А. Югина (1931 г. р.), приходилось быть ей и рабочей. Отработала она на дороге в возрасте 18—22 лет около 5 лет.

В основном же были лесовозные вагоны-платформы — лес грузили на платформы.

До конца 50-х годов работала железная дорога, местами — уже частично. Но... кончилась древесина, рабочие разъехались. Паровозы сдали в г. Горький, рельсы перевезли в вагонетках на Волжский склад, со склада — в другие места. Поселок Волжский Склад ликвидировали, потом Рязанку, 16-й склад, поселок Октябрьский, 11-й километр и все остальное.

Железная дорога действовала почти четверть века, в конце 50-х годов была ликвидирована.