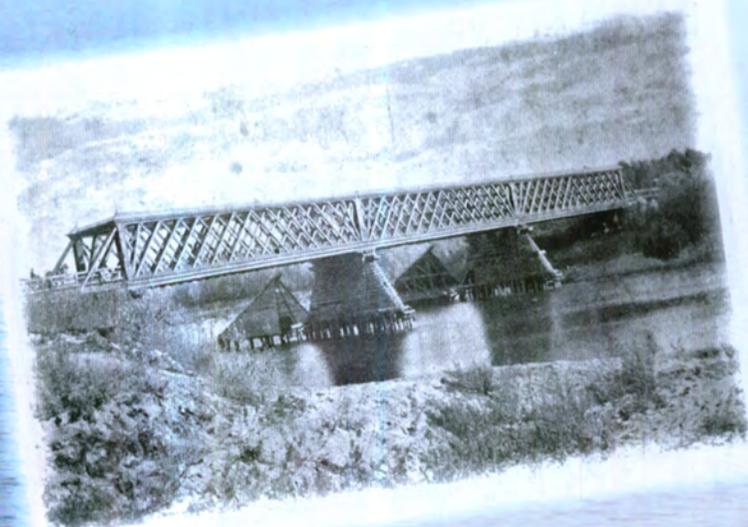


*Феликс Касимов*



# **МОСТ ГАУ**

**и другие исторические очерки**

Феликс Касимов

**МОСТ ГАУ**  
**и другие**  
**исторические очерки**

**UNIPress**

издательский центр

Димитровград

2012

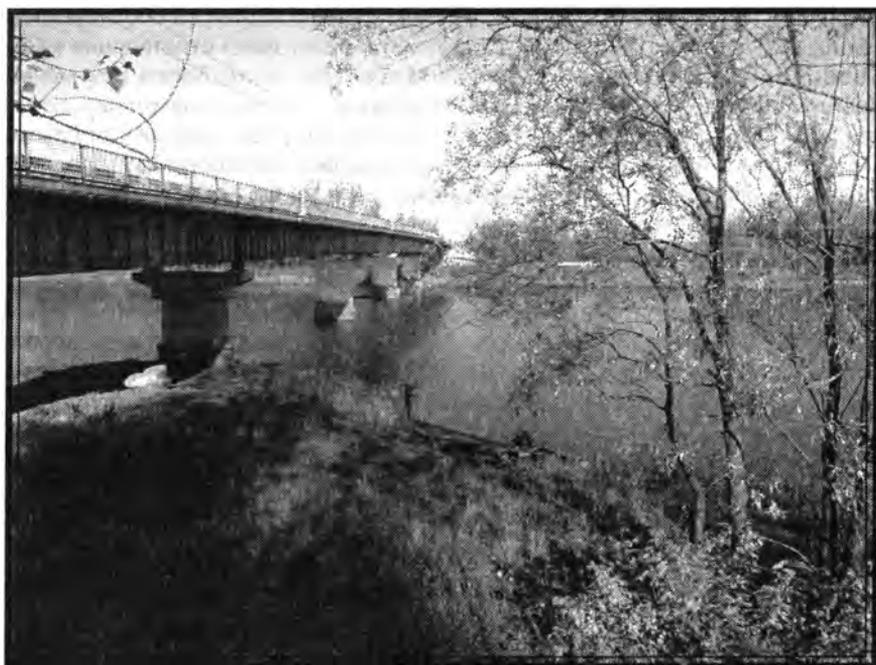
**Касимов Ф.** «Мост Гау и другие исторические очерки».  
- Д.: Издательский Центр "ЮНИПресс", 2012. - 36с.

**ISBN 978-5-94683-057-7**

**Книга издана при финансовой поддержке  
ООО «Фарт-В», директор Зиновьев В.Ю.**

© Касимов Ф.Д

# МОСТ ГАУ

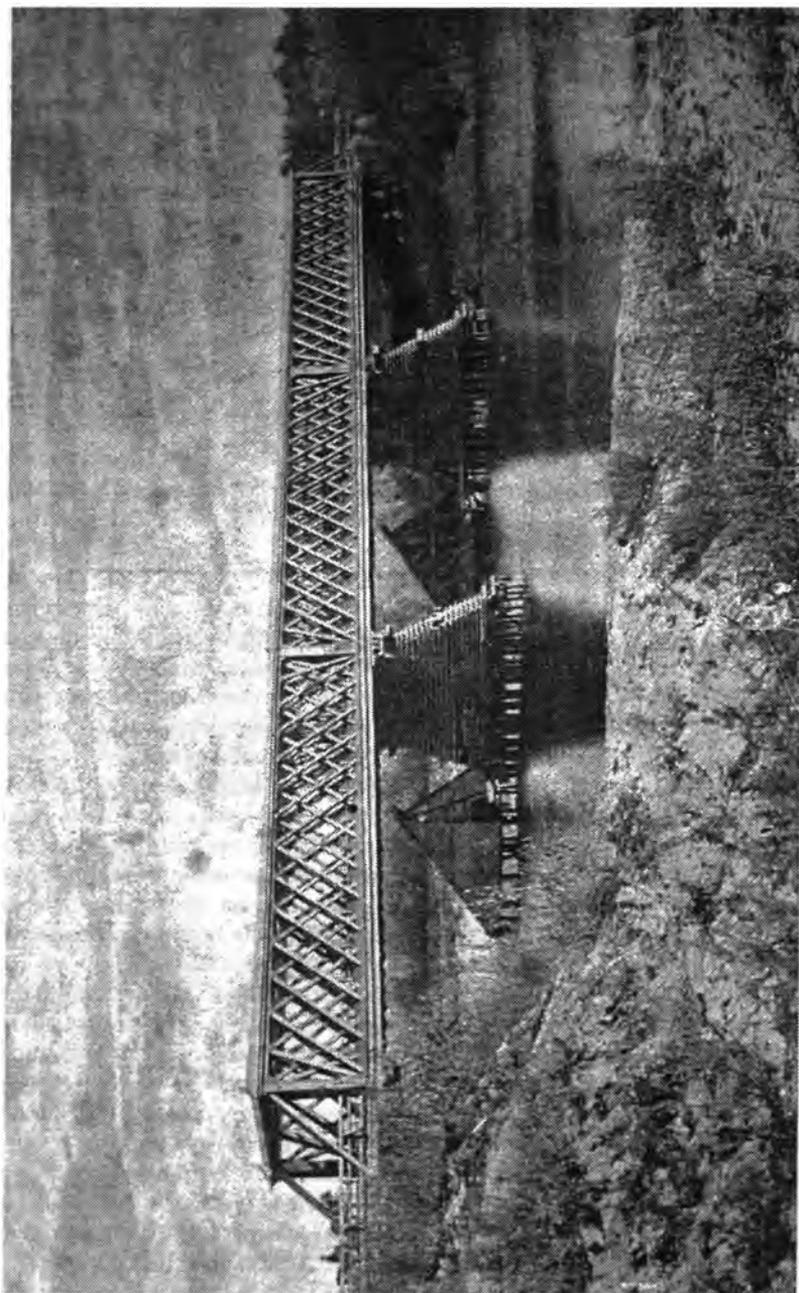


Первое описание черемшанской переправы около Мелекесса сделал академик П.С.Паллас, побывавший в наших краях осенью 1768 года. В книге «Путешествие по разным провинциям Российской империи» он пишет: «Реку Черемшан переехали мы по мосту, сплоченному из бревен, которые лежат на воде. Такие мосты находятся во многих местах России, и во время прибыли воды в реках весьма полезны». Действительно, в прошлые века, когда технические возможности были весьма примитивны, трудно было вручную, топором и кувалдой, построить надежный стационарный мост через капризный Черемшан. Ни один из них не мог выдержать напор воды и льда во время половодья.

Вскоре после путешествия Палласа в Заволжье был проведен почтовый тракт Симбирск - Уфа, проходивший через села Чердаклы, Матюшкино, Бряндино, Русский Мелекесс, деревушку Мелекесс (ныне Димитровград) и далее мимо Степной Шанталы в Башкирию. На старинных картах он обозначен как «Большая дорога из Симбирска в Уфу». Этот тракт имел ответвление к Самаре, начинавшееся в районе Новой Майны. На таких, более или менее благоустроенных, дорогах строились надежные мосты, однако неизвестно как долго стоял на Черемшане старый мост-настил, описанный Палласом. Может быть, и А.С.Пушкину, проезжавшему здесь в сентябре 1833 года, пришлось переправляться по бревнам, лежащим на воде.

Пока наш великий поэт путешествовал, на другом конце планеты произошло событие, которое впоследствии оказалось важным и для наших мест. Речь идет о том, что в 30-х годах 19 века американский инженер Уильям Гау разработал надежные конструкции деревянных мостов, которые получили широкое распространение не только в США, но и в Европе. В России технический расчет таких сооружений был сделан инженером Д.И.Журавским, после чего их стали применять повсеместно, используя первоначально на железнодорожных линиях. В частности, по системе Гау были построены деревянные мосты на реке Мста (дорога Москва-Петербург), а также через реку Лебяжья на Средне-Сибирской магистрали и многие другие.

На черемшанской переправе мост конструкции инженера Гау был построен в 80-х годах 19 века. Незадолго до этого Мелекесс получил статус посада и местное начальство во главе с Константином Григорьевичем Марковым, всячески поддерживая свой престиж, во всем стремилось применять самые передовые технические разработки. Летом 1878 года специальная комиссия, осмотрев побережье Черемшана, выбрала место будущего моста. В решении комиссии отмечалось, что старая почтовая дорога требовала расширения и ремонта, особенно это касалось левобережья Черемшана, где тракт опасно размывался во время половодья. Было учтено также, что при весеннем паводке деревянные сваи могут быть повреждены льдинами, поэтому инженеры предусмотрели устройство специальных отбойников.

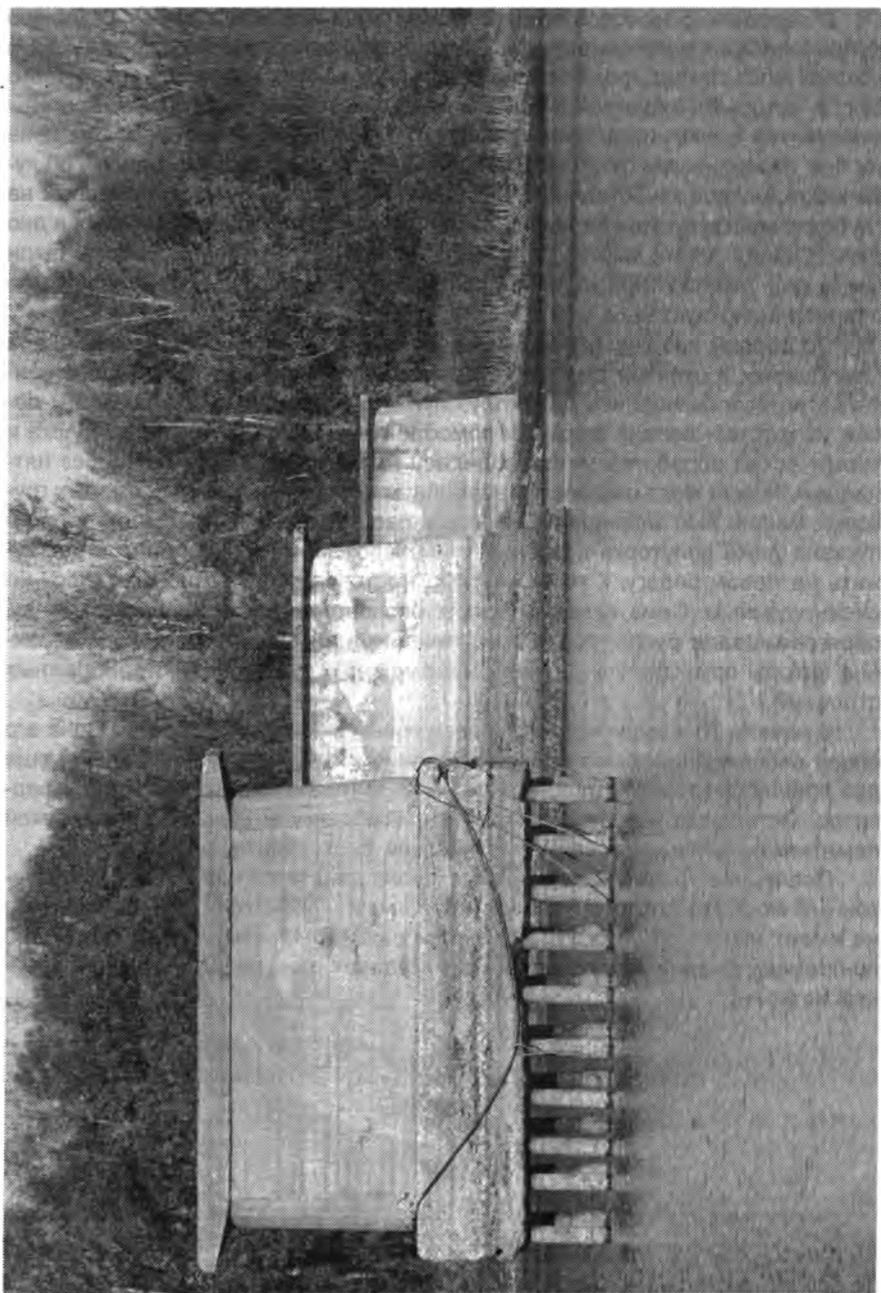


Строительство продолжалось несколько лет и закончилось в 1888 году. Руководил работами инженер Олехнович, подрядчиком был местный крестьянин Михаил Акимович Гусев. Общая стоимость работ составила 1315 рублей. Находился тот мост в районе современного кирпичного завода, справа от него, если ехать со стороны города. На старинной фотографии видно, что мост стоял на двух деревянных опорах (быках) и имел три пролета, перекрытых крышей, которая придавала сооружению еще большую прочность и устойчивость. Перед опорами установили отбойники для отвода льдин. Сами опоры и отбойники стояли на прочных дубовых сваях, вбитых в дно реки. Необходимо отметить, что материал для мостов конструкции Гау выбирался очень тщательно. Лес, из которого делались бревна и доски, должен был быть только зимней рубки и «вполне здоровый» - прямой, не сучковатый и без червоточин. Для ферм использовался преимущественно лиственный лес, выдерживающий большие нагрузки. Весь лесной материал перед строительством обязательно просушивался в специальных сушилках.

Несколько слов о самой фотографии. Это почтовая карточка начала 20-го века. На обороте надпись: «Окрестности Мелекесса. Мост через Черемшан». Указано также, что карточка была издана аптекарским магазином К.Я.Гельда.

Старый мост Гау простоял более 60 лет и действовал до середины прошлого века. Осенью 1918 года, во время Гражданской войны, отступавшие белогвардейцы, пытаясь задержать наступление Красной армии, подожгли мост, но от огня пострадала только крыша, а фермы и проезжая часть остались целы. Вспоминая эти события, старожилы рассказывают, что на настил положили несколько возов сена, взятого из соседних деревень, и подожгли его. Однако сено в глубине было еще сырое и это спасло мост.

В период Великой Отечественной войны черемшанская переправа являлась важным стратегическим объектом и охранялась постом милиции. Из архивных документов известно, что мост Гау продолжал действовать и после окончания войны. К тому времени он уже серьезно обветшал, и его приходилось постоянно ремонтировать, обеспечивая бесперебойное движение машин в любое время года. Для поддержания старого сооружения в рабочем состоянии, приказом по Ульяновскому дорожному управлению в начале 1948 года было создано особое подразделение - «мостовая дистанция», сотрудники которой несли службу непосредственно на черемшанском мосту. Охрану объекта осуществляла бригада сменных сторожей. В период ледохода рабочим приходилось обкалывать лед, а также постоянно ремонтировать опоры самого моста и расположенные перед ним отбойники-ледорезы. В необходимых случаях проводились взрывные работы, которые выполняли военные специалисты. Надо сказать, что неподалеку от старого моста Гау находился еще один, обычный деревянный мост, предназначенный для проезда телег и прохода местного населения. Его приходилось восстанавливать после каждого весеннего половодья.



В середине 50-х годов прошлого века началась подготовка к созданию Куйбышевского водохранилища. Ожидался значительный подъем воды и старый мост ликвидировали. Одновременно велось строительство нового моста, который находился в районе нынешнего городского пляжа. Бригады мостовиков и плотников установили на реке семь бетонных опор, соединив их 6-ю деревянными фермами. В работе было использовано более 700 кубических метров качественного бетона. Несколько опор, расположенных на глубоких местах, установили на металлических сваях, надежно вбитых в дно реки. Общая длина моста составила 214 метров. Основные работы были закончены осенью 1956 года, и в конце ноября мостовое сооружение было принято в эксплуатацию.

По своему внешнему виду это был новый мост конструкции инженера Гау. Однако, в отличие от старого дореволюционного моста, при его строительстве использовались далеко не лучшие материалы. Для бревен и досок, из которых делали фермы и помост, применялся обычный лес, сушка и термическая обработка не проводилась. В результате, уже лет через пятнадцать новый мост оказался в аварийном состоянии. Проезд тяжелых грузовых машин был запрещен. Очевидцы рассказывают, что милиция не пропускала даже полуторки с деревенским навозом, и их приходилось разгружать на левом берегу. К тому же само мостовое сооружение оказалось не очень удачным. Семь каменных опор, расположенных близко друг к другу, перегораживали русло, тормозили течение и затрудняли ледоход. Весенние заторы приводили к разливу Черемшана и подтоплению прибрежных строений.

В начале 70-х годов прошлого века новый мост Гау разобрали. Одна его опора впоследствии была подмыта течением и упала самостоятельно, еще две пришлось взорвать (примерно в 1982-83 годах), чтобы освободить фарватер. Остальные четыре остались и по-прежнему возвышаются над рекой памятником привычной социалистической бесхозяйственности.

Последние тридцать лет на Черемшане действует надежный железобетонный мост, капитально отремонтированный в 2003 году. Это сооружение не имеет ничего общего с детищем американского инженера, но горожане по-прежнему называют его «мост Гау», отдавая дань уважения нашей древней истории.

# МЕДАЛЬ ЗА ВЗЯТИЕ ПАРИЖА



В одной из частных коллекций мое внимание привлекла старинная медаль с четкой надписью: «За взятие Парижа 19 марта 1814 года». При разговоре выяснилось, что медаль была найдена во время полевых работ недалеко от Димитровграда, но где именно никто точно не знал.

- Может быть, рядом было какое-то село или деревушка? - спросил я.

- Нет, - ответил хозяин, - нашли медаль совершенно случайно, как говорится, в чистом поле, где-то недалеко от речки Кондурчи.

Кондурча! Это было очень важное уточнение. Упоминание этой реки позволяет понять, каким образом далекие парижские баталии связаны с нашими местами.

Известно, что взятие Парижа русскими войсками стало заключительным аккордом войны с Наполеоном. Вот ее основные этапы. 12 июня 1812 года французская армия форсировала Неман и вторглась на территорию России. Так началась Отечественная война русского народа. Наступление французов на Москву, прерываемое эпизодическими стычками, проходило без особо серьезных столкновений и развивалось успешно. Только спустя 2 месяца, 26 августа, две огромные армии сошлись в жестоком бою. Произошло знаменитое Бородинское сражение, в котором ни одна из сторон не смогла одержать решающей победы.

После этой битвы русские войска, возглавляемые Кутузовым, отступили, и французы без боя вошли в Москву. Наполеон полагал, что, захватив столицу, он уже выиграл военную кампанию. Но честолюбивый полководец жестоко просчитался, решающие сражения были еще впереди. Произошло то, на что рассчитывал Кутузов. Французская армия, лишенная резервов, испытывавая недостаток продовольствия и фуража, стала быстро терять боеспособность. Наполеон стремился заключить победный мир, но все его попытки не имели успеха. В начале октября французы покинули Москву и двинулись в обратный путь. Русские войска и партизанские отряды вынудили их идти по разоренной Смоленской дороге. В непрерывных сражениях, страдая от голода и жестоких морозов, погибло большинство французов, пришедших завоевывать Россию. Катастрофой окончилась переправа через Березину, когда в один день было убито более 30 тысяч человек. Из почти 600-тысячной армии противника, вторгшегося в Россию, спаслись бегством всего лишь несколько тысяч солдат и офицеров. Наполеон потерял на русской земле 550 тысяч человек, всю конницу и артиллерию.

Дальнейшие военные действия проходили на территории Западной Европы и, в конце концов, завершились победоносным взятием Парижа. Вскоре после этого, 30 августа 1814 года, Александр I своим манифестом учредил серебряную медаль, на лицевой стороне которой было нанесено изображение самого императора в лавровом венке. На обратной стороне шла приведенная выше надпись. Медалью предполагалось наградить всех участников взятия французской столицы, от солдата до генерала. Однако прошло почти 12 лет прежде чем началось награждение. Дело в том, что русский

император деликатно не хотел напоминать Франции о былом унижении Парижа. Только при Николае I в 1826-1832 годах заслуженные медали вручили, наконец, участникам кампании 1814 года. К тому времени их осталось около 160 тысяч человек.

Теперь о том, как одна из медалей оказалась в наших краях. В 1736 году была построена Новая Закамская пограничная линия (черта), которая начиналась недалеко от Самары и шла на север вдоль Кондурчи. Для усиления обороны, многие приграничные земли были дарованы калмыкам, принявшим православную веру. После этого здесь возникли следующие калмыцкие военные поселения: Воскресенская слобода (ныне село Ягодное), Благовещенская слобода (Сускан), Богоявленская слобода (Курумьч), Калмыцкая Сахча (Заречная слобода), Предтеченская слобода (Красное поселение), Преображенская слобода (Кошки), а также поселки Тенеевка, Раковка, Чекалино и другие. Главной калмыцкой крепостью был город Ставрополь (ныне Тольятти), возведенный на берегу Волги. Стоит отметить, что какой-то особой необходимости в Новой Закамской черте, по сути дела, не было, поскольку серьезных нападений кочевников с этой стороны не ожидалось. Скорее всего, кондурчинские укрепления были построены только для того, чтобы выделить территории для крещеных калмыков, отдалив их от астраханских собратьев. Это предположение подтверждается тем, что уже через два года южнее новой границы построили еще одну линию обороны - Оренбургскую.

Переселенные в наши края калмыки призваны были охранять юго-восточную границу России. Управление осуществлялось из Ставрополя, а вся сторожевая служба, под названием «Ставропольское калмыцкое войско», подразделялась на 11 самостоятельных отрядов. Среди них были Преображенская, Предтеченская, Чекалинская и другие роты, улусы которых компактно располагались вдоль Кондурчи. В некотором отдалении дислоцировалась Авралийская, Сусканская и Ягодинская роты. Первая из них находилась в междуречье Большого и Малого Авраля, вторая - в низовьях Черемшана, третья - на берегу Волги. Отметим, что село Заречная слобода Мелекесского района прежде называлась Калмыцкой Сахчой.

В период войны с Наполеоном в состав русской армии входило три калмыцких полка, один из которых формировался из Ставропольских калмыков. Это подразделение, как и все части, несущие пограничную службу, подчинялось генералу от кавалерии, атаману войска донского Матвею Ивановичу Платову. Первое боевое крещение полк получил 16 июня 1812 года, участвуя в бою под городом Гродно. Вскоре ставропольцы в окрестностях поселка Мир сразились с корпусом маршала Даву, одержав блестящую победу. В ходе ожесточенной битвы было полностью разбито девять вражеских полков, в плену оказалось около 30 штабных офицеров и до 900 человек рядовых. Особо отличились калмыцкие конники в Бородинском сражении. В середине дня, когда битва была в самом разгаре, они в составе казачьего

корпуса Платова и совместно с кавалеристами Уварова внезапно атаковали левый фланг французов, разгромив находившиеся там части противника. Спасая положение, Наполеон направил к месту прорыва два полка, которые должны были наступать на батарею Раевского. Столкновение с ними не входило в планы кавалеристов. Успешно завершив свой отвлекающий маневр, казаки практически без потерь вернулись на прежние позиции. Дерзкий набег русской кавалерии существенно повлиял на дальнейший ход Бородинского сражения. Подготовленная атака французов на батарею Раевского была отложена на 2 часа. За это время Кутузову удалось перегруппировать войска, усилив центральные порядки русской обороны.

И в дальнейшем посланцы «Ставропольского калмыцкого войска» успешно проявили себя во многих сражениях. В феврале 1814 года казачий полк форсировал реку Рейн и принял участие в боевых действиях на территории Франции, а после победоносного окончания войны вернулся в наши края. При формировании полка в нем насчитывалось 560 человек (18 обер-офицеров, 20 урядников, остальные рядовые). Имелось также 558 строевых лошадей и 574 вьючных. За три года войны полк потерял 134 человека.

Из архивных документов известно, что многие ставропольские калмыки были награждены различными воинскими орденами и медалями. В боях за границей особо отличились есаул Доржиев, урядники Кадисанов и Божуртусов, сотник Медичев, хорунжий Батырев, получившие повышения в чинах. Рядовые Андриан Шарапов, Лавр Анчуков, Данила Дамбаев, Иван Нестеров, Козьма Сосоев, Нестер Минджиев и многие другие были награждены военными знаками отличия. Кто из них участвовал во взятии Парижа, выяснить не удалось. Однако очевидно, что такие люди были, и именно одному из них принадлежала найденная награда. Отметим, что в прежние времена (до 1856 года) все русские ордена и медали после смерти награжденного ими надо было возвращать в Капитул орденов. Это учреждение ведало указами о выдаче наград в царской России. Возможно, что медаль, найденная на Кондурче, принадлежала одинокому солдату, и никто не смог передать эту награду по назначению.

Существовало три основных разновидности медали, отличавшиеся размерами: две общевоинские - диаметром 28 и 26 мм, и одна для награждения кавалеристов - диаметром 22 мм. Именно последний образец был найден на берегах Кондурчи. Это согласуется с очевидным предположением о том, что медаль принадлежала одному из местных калмыков, участвовавших в Парижских баталиях. Ведь все они были кавалеристами. Выпускались также разновидности описываемой медали уменьшенных размеров (диаметром 12, 15 и 18 мм), которые предназначались для ношения на гражданской одежде.

Стоит сказать, что медалью за взятие Парижа был награжден наш земляк Денис Давыдов, знаменитый партизан Отечественной войны 1812 года. Его награда хранится в Санкт-Петербургском историческом музее.

# СЕЙФ ПОЛКОВНИКА КАППЕЛЯ



Во время первой мировой войны в состав русской армии входил чехословацкий корпус, насчитывающий примерно 50 тысяч человек. При его формировании предполагалось, что это славянское подразделение будет достойно сражаться против наступающих немецких войск. Но когда в 1917 году в России произошла революция, разделившая страну на две враждующие стороны, эти вооруженные люди в определенных ситуациях могли стать серьезной проблемой для новой власти. Предвидя это, советское правительство предложило чехословакам покинуть Россию в статусе нейтральных гражданских лиц. Они должны были сдать оружие и на поездах ехать в районы Дальнего Востока, а оттуда пароходами отплыть во Францию. Однако мирной депортации не получилось: белогвардейские лидеры сумели привлечь чехословаков на свою сторону и в результате многие города, расположенные вдоль Сибирской железной дороги, от Пензы до Владивостока были захвачены мятежниками.

В Среднем Заволжье центром антисоветских выступлений оказалась Самара, где власть была захвачена Комитетом членов Учредительного собрания (сокращенно «Комуч»), во главе которого стояли эсеры. Это произошло летом 1918 года. Затем белогвардейцы вместе с чехословацкими отрядами двинулись к Симбирску, наступая вдоль Волго-Бугульминской железной дороги. 6 июля был захвачен Мелекесс, а затем войска Комуча нанесли жестокое поражение красноармейцам в районе станции Бряндино. Развивая успех, белогвардейцы вскоре вышли к левому берегу Волги, в районе Симбирска. Одновременно по правому берегу на Симбирск наступали белогвардейцы, возглавляемые В.Каппелем. В состав этих частей входил отборный отряд из 600 боевых офицеров и чехословацкая дивизия, насчитывающая 3 тысячи солдат. Совместные действия двух вражеских группировок привели к тому, что 22 июля после мощного артиллерийского обстрела каппелевцы ворвались в Симбирск, а еще через две недели ими была захвачена Казань.

В этот тяжелый период части Красной армии вынуждены были отступить в северном направлении от Симбирска. Вскоре к ним присоединились Сengiлеевские отряды красноармейцев, которые ранее были отрезаны от основных сил. Этой группе удалось прорваться через заслоны противника и в районе Чуфарово-Майна соединиться с основными частями. Здесь была сформирована Симбирская Железная дивизия, командовал которой Г.Гай. 12 сентября бойцы дивизии атаковали и после жестокого боя сумели взять Симбирск. Отброшенный на левый берег Волги, противник пытался организовать оборону в районе Чердаклов, но под натиском Красной армии вынужден был отступать вдоль железной дороги по направлению к Мелекессу. В конце сентября потрепанные соединения армии Комуча сосредоточились в районе станции Бряндино. Здесь к ним присоединились каппелевские белогвардейские части, которые были выбиты из Казани и теперь также отступали к Мелекессу.

В Димитровградском краеведческом музее хранятся воспоминания штаб-ротмистра В.П.Самойлова, служившего в особом отряде, охранявшем штаб Каппеля. Вот как он описывает трагические события тех дней, проходившие на станции Бряндино в сентябре 1918 года.

«На станцию стекаются разбитые части. Первыми прибыли остатки первого Белочешского полка и первого Самарского полка. К полудню появились отдельные группы от 5-го Сызранского полка и 9-го Ставропольского полка. Многие были без оружия. Утром наш дозор подстрелил конного разведчика красных. От него узнали, что в нашу сторону от Старой Майны движется кавалерийская бригада из наемников-иностранцев под началом поляка Боревица, посланная самим Троцким с особым заданием, окружить и уничтожить нас, а В.О.Каппеля взять живым в плен. Было решено задержать красных на станции насколько возможно, чтобы дать возможность нашим частям, отступившим из-под Казани, выйти к железной дороге. Наша группа отступила раньше, так как мы шли на помощь осажденному Симбирскому гарнизону, но опоздали. Между тем, времени на все оставалось мало. Дело осложнилось тем, что наш единственный бронепоезд был захвачен 26 сентября красными у станции Чердаклы. И со стороны ж/дороги мы были не прикрыты. Это давало возможность красным подойти к нам с трех сторон, с двух флангов и в центре по ж/дороге. 27-го вечером они вплотную подступили к станции».

В такой сложной обстановке белогвардейцы разделились. Основная часть группировки, отражая атаки красноармейцев, двинулась вдоль железной дороги на Мелекесс, а небольшой отряд (около 50-ти человек), охранявший полковника и его штаб, тайными лесными тропами пошел в сторону деревни Еремкино (ныне село Старое Еремкино). Это было сделано для того, чтобы любым способом спасти самого В.Каппеля, который, обладая огромным авторитетом, был единственным человеком среди белогвардейцев способным в дальнейшем вновь создать боеспособную армию и продолжить борьбу с большевиками.

Подойдя к деревне, они встретились с местными жителями и узнали, что их отряд повсюду разыскивают конные разъезды красновардейцев. Чтобы избежать боя, пришлось затаиться в глухом лесном овраге, а самого Каппеля, по предложению крестьян, решили спрятать отдельно. Надо сказать, что эти люди сочувствовали белому движению и помогали во время летнего наступления на Симбирск. Опытные мужики нашли полковнику весьма необычное укрытие. Недалеко от деревни рос огромный дуб с разветвленной кроной. В его ветвях была сделана площадка из досок, на которой, поднявшись по лестнице, затаился Каппель. Днем красные дозоры несколько раз проезжали мимо этого места, но не заметили белого полковника.

Эти события происходили 28-го сентября. Весь этот день белогвардейцы оставались в овраге, а ночью сюда вернулся В.О.Каппель. Еремкинских му-

жиков поблагодарили, дав им за помощь две винтовки и патроны. Ранним осенним утром группа продолжила свой опасный путь. Лошадей у них уже не осталось, поэтому перед отходом в лесном овраге пришлось закопать тяжелый железный ящик со штабными документами. 29-го сентября отряд Каппеля вышел к Мелекессу, где уже собрались многие разрозненные части. 6 октября, пробыв в нашем городе одну неделю, белогвардейцы во главе с Каппелем покинули Мелекесс.

Стоит отметить, что дальнейшая судьба «железного ящика со штабными документами», закопанного в лесу, нам не известна. Попытки найти его не увенчались успехом. Возможно, этот штабной сейф до сих пор лежит в глухом овраге, где-нибудь в окрестностях Старого Еремкина.

В заключение, несколько слов о дальнейшей судьбе Владимира Оскаровича Каппеля. Избежав гибели в мелекесских лесах, он продолжил борьбу с большевиками. Вместе с остатками своих отрядов Каппель отступил к Самаре, а затем направился к Челябинску, где соединился с белогвардейскими дивизиями Колчака. В армии Колчака он командовал бригадой, получил генеральский чин и был одним из ведущих офицеров. Погиб Каппель во время сибирского похода. Его тело белогвардейцы перевезли в Китай, где и был похоронен этот верный сын отечества. В последние годы происходит переосмысление нашей истории, и события Гражданской войны представляются совсем в ином свете, чем во времена социализма. Недавно в Москве, на территории Донского монастыря, были перезахоронены останки белого генерала Владимира Каппеля. Его могила находится теперь рядом с захоронением другого генерала Антона Деникина. В наши дни многим стало понятно, что все участники Гражданской войны - и красные, и белые - сражались за одно и то же: за счастливое будущее России. Только они по-разному понимали, каким это будущее должно быть.

# ДЕМИДОВСКИЕ РЕЛЬСЫ НА МЕЛЕКЕССКИХ ПУТЯХ



Первая железная дорога была построена в Англии в 1825 году. Она проходила между городами Стоктон и Дарлинг. Длина пути составляла 21 км, груженный состав развивал скорость до 30 км/час. В течение последующих 5-10 лет железнодорожные линии общего назначения появились в США, Франции, Бельгии и Германии, а в 1837 году - в России. Здесь поезда начали ходить от Петербурга к Царскому Селу, а спустя еще 14 лет вошла в строй линия Петербург-Москва, которая по протяженности (644 км) занимала тогда первое место в мире.

Освоение бескрайних российских просторов проходило довольно медленно, и поэтому только в 1899 году железная дорога подошла к Симбирску. В том же году надворный советник Д.А.Нератов, коллежский советник В.Д.Колбецкий и коллежский ассессор инженер А.Н.Александров учредили общество «Мелекесский подъездной путь» для строительства и последующей эксплуатации железной дороги от слободы Часовня, расположенной на левом берегу Волги, до посада Мелекесс. Стоит отметить, что в то время вопросам железнодорожного транспорта уделялось особое внимание, их обсуждали на самом высоком уровне. Поэтому не приходится удивляться, что проект устава нового общества рассмотрел и утвердил император Николай II. Произошло это 16 июня 1899 года, после чего работы начались.

Какие-либо существенные подробности, касающиеся сооружения мелекесской линии, нам не известны. Вместе с тем, очевидно, что дело было достаточно хорошо организовано, поэтому вместо трех лет, отпущенных на строительство 80-десяти километрового пути, основные работы были завершены уже через год с небольшим. Газета «Симбирские губернские ведомости» от 1 ноября 1900 года сообщала о начале движения на всем протяжении от Мелекесса до Часовни. Мелекесские товары, в основном, зерно, мука и лес, теперь быстро поступали на берег Волги и переправлялись к Симбирску - зимой по льду на санях, а летом на баржах.

В 1907 году решено было продлить «Мелекесский подъездной путь» до Бугульмы и Уфы, соединив Среднее Поволжье с основной Сибирской магистралью. Строительство вело акционерное общество «Волго-Бугульминская железная дорога», финансировали проект французские предприниматели. Оборудование и строительные материалы подвозили по Волге к пристани Часовня и по «Мелекесскому подъездному пути» отправляли к месту назначения. Для сооружения насыпей использовали в основном местные материалы. Галечник, песок и щебенку брали на правом берегу Волги. Об этом свидетельствуют любопытные находки краеведов. На больших валунах, используемых для укрепления насыпей и опор мостов, они обнаружили отпечатки древних животных, что характерно, например, для побережья Волги в районе села Ундоры.

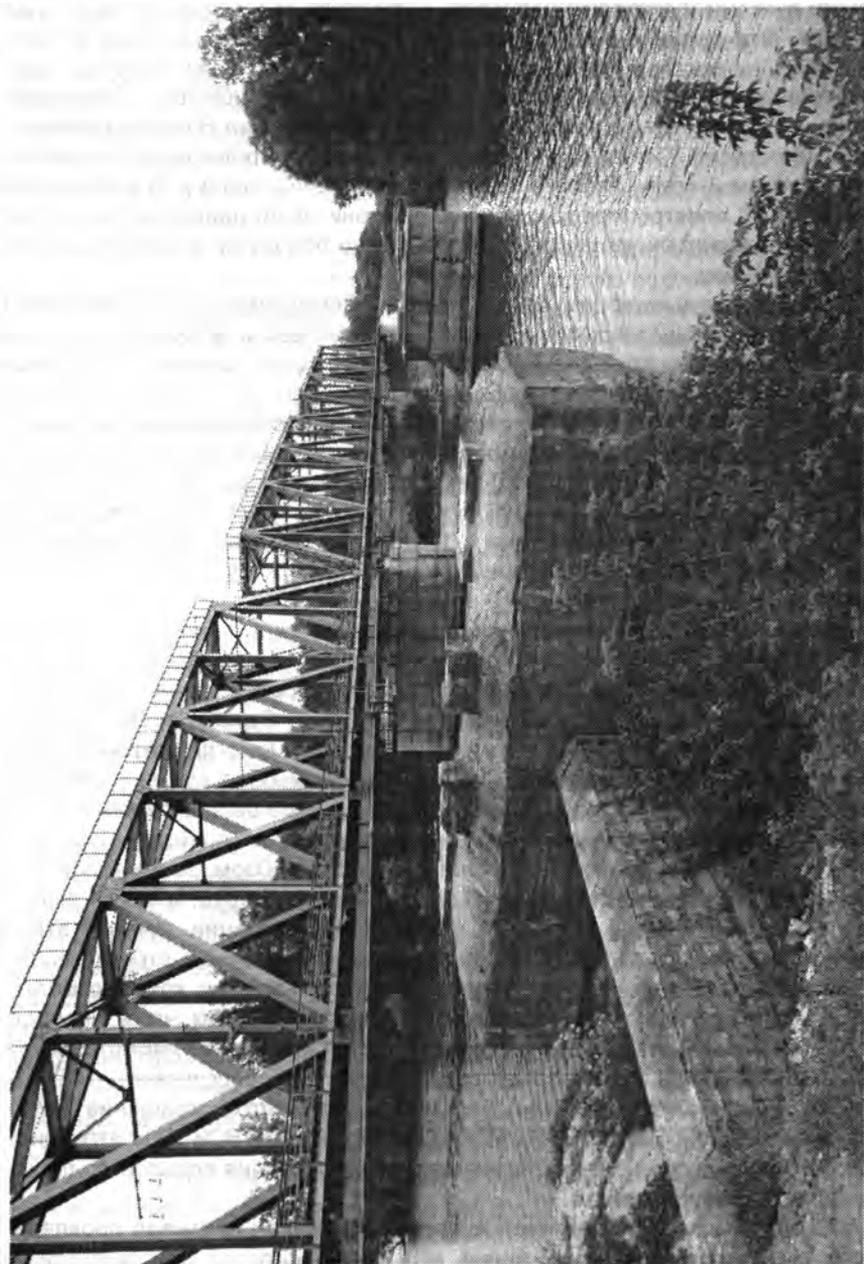
Несколько лет назад, во время ремонтных работ рядом с полотном железной дороги, был найден старый стальной рельс, на котором выпук-

лыми буквами и цифрами написано: «Демидова Н.Т.З. V МЦА 1909 ГОДА СТАЛ». Эта сокращенная надпись означает, что рельсы, которые использовались на местных железных дорогах, были изготовлены известной фирмой Демидова на Нижне-Тагильском заводе в мае 1909 года. Такая дата вполне согласуется со временем начала строительства Волго-Бугульминской магистрали. Понятно, что старые демидовские рельсы давно уже отслужили свой срок. Последнее время их использовали для укрепления опор линий электропередач. Именно там они были найдены. Часть продукции знаменитых уральских заводов можно обнаружить на соседних садовых участках.

Стоит сказать несколько слов о династии Демидовых. В 1702 году Петр I передал тульскому заводчику Никите Демидову Невьяновский завод на Урале. В дальнейшем предприимчивые Демидовы значительно расширили горнозаводское производство. Особенно они процветали в 18 веке, когда им принадлежало более 50-ти чугунолитейных, железоделательных и медных заводов на Урале, Алтае и Центральной России. Потом наступил спад производства, и все же в начале 20 века Демидовы оставались крупными поставщиками стальной и чугунной продукции. На Урале им принадлежало свыше 500 тысяч десятин земли и 11 больших заводов. На одном из них была изготовлена партия стальных рельсов, использованных на Волго-Бугульминских путях.

Весьма интересна другая находка, сделанная в районе моста через речку Малыклу. Найденный там рельс имел следующую надпись: 82 Т.М.О. I. 1913 В.Буг. Ж.Д. I.V.a. Как правило, при маркировке рельс указывается предприятие, на котором они изготавливались. Однако расшифровать аббревиатуру Т.М.О. долгое время не удавалось. Помогли архивные документы, касающиеся подрядных работ, проводимых во время строительства дороги. Оказалось, что одним из подрядчиков было Новороссийское общество «каменноугольного, железного и рельсового производства». Это предприятие, основанное англичанином Джоном Юзом, занималось разработкой местных месторождений угля и железных руд, а также выпуском сталелитейной (в частности, рельсовой) продукции. Именно этому обществу удалось получить подряд на проектирование и строительство пролетного строения через небольшую речку Малыклу, которую Волго-Бугульминская трасса пересекала на 89 версте. Отметим, что в Новороссийское объединение входило около ста ТОРГОВЫХ и ПРОМЫШЛЕННЫХ заведений, которые располагались на землях Новороссийского «МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА». Весьма вероятно, что сокращение Т.М.О. означает «ТОРГОВО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО». При этом цифра 82 (1882), скорее всего, обозначает дату основания рельсового производства в Новороссийске.

Создатель первой железной дороги Д.Стивенсон призывал прокладывать путь только по прямой линии. «Не бойтесь затрат, они окупятся», -



часто повторял он. В конце концов, английский инженер оказался прав: практически все старые железнодорожные линии, имевшие многочисленные повороты, пришлось переделывать после создания мощных локомотивов, развивающих большие скорости. Однако легко дать хороший совет, гораздо труднее ему следовать. Особенно это касается строительных работ, когда затраты окупаются через много лет и первоначальные убытки несет один, а выгоду получает другой.

Бугульминские путейцы также не особо беспокоились о будущих скоростных поездах. Взглянув на карту, нетрудно заметить, что строители наших дорог явно избегали пересечения рек, не желая тратиться на сооружение мостов. От Мелекесса до Бугульмы линия идет по узкому водоразделу Черемшана и Кондурчи, копируя изгибы основных рек и их притоков, обходя истоки Шешмы, Зая и Дымки. Однако два больших моста, через Черемшан и Белую, все же пришлось построить.

Черемшанский железнодорожный мост простоял почти сто лет, и был заменен летом 2007 года. Рядом со старым сооружением установили новые опоры, расширили дорожное полотно и теперь поезда идут по обновленному пути. Надо отметить, что конструкция прежнего моста была достаточно надежной. Никаких технических проблем за все время эксплуатации не возникало. Небольшой перерыв возник в период Гражданской войны. Осенью 1918 года белогвардейцы, отступая от Мелекесса, попытались уничтожить мост и задержать наступление Красной армии. Им удалось взорвать два первых пролета, расположенных со стороны правого берега. Один из них упал на землю и не получил серьезных повреждений, у другого, который был расположен над рекой, был подорван нижний пояс конструкции. В дальнейшем все повреждения были устранены, и движение по мосту возобновилось.

После завершения строительства (к Бугульме линия подошла в 1911 году, к Уфе - в 1913) возникла идея строительства железной дороги Казань-Кинель. Пересекая Среднее Заволжье с севера на юг, она должна была пройти через Лаишев и Булгары к станции Бряндино. Участок Бряндино-Мелекесс-разъезд Авраль совпадал с Волго-Бугульминской трассой. Далее предполагаемая линия шла через Курумуч на соединение с Самарской железной дорогой. По мнению авторов проекта, меридиональная линия обеспечила бы удобную переброску хлеба в северные районы, а лесных материалов в Среднюю Азию. Важным доводом в пользу такой магистрали являлось отсутствие моста через Волгу, что весьма осложняло транзитные перевозки по Волго-Бугульминской и Московско-Сибирской линиям. Но, конечно же, логичнее и выгоднее было построить волжский мост, объединив тем самым разрозненные железные дороги в одну магистраль. И, в конце концов, мост около Симбирска был построен. Его сооружение, начатое в марте 1913 года, продолжалось, несмотря на события первой мировой войны, немногим более 3,5 лет. Строителям

удалось успешно справиться с последствиями громадного оползня, который весной 1915 года уничтожил несколько уже готовых опор на правом берегу. Кроме того, им пришлось восполнять утрату одной из ферм, которую военные реквизируют для своих нужд. Но все технические и экономические трудности были преодолены, и 5 октября 1916 года симбирский мост через Волгу - один из самых грандиозных мостов в России - начал действовать. С его постройкой была создана единая железнодорожная магистраль Москва-Сибирь, проходящая через Среднее Поволжье. Остается добавить, что в 1958 году во время образования Куйбышевского водохранилища, мост приподняли на 8,5 метров и увеличили его ширину, пристроив автомобильную дорогу.

В заключение сравним прежние и нынешние скорости движения местных поездов. В 1914 году между Волгой и Бугульмой ходило два почтово-товарно-пассажирских поезда. Поезд N4 шел от волжской пристани к Бугульме, поезд N5 - в обратном направлении. Расстояние от станции Часовня (ныне Верхняя Терраса) до Мелекесса эти поезда проходили за 3 часа, а до Бугульмы - за 12 часов. В настоящее время пассажирский поезд Москва-Бугульма проходит это расстояние примерно за 2 часа и 7 часов, соответственно.

# ПО ЗАВОЛЖСКОМУ ТРАКТУ



Осенью 1833 года А.С.Пушкин, собирая материалы о пугачевском восстании, посетил Поволжье и Оренбургский край. Об этой поездке написано множество книг и статей. Дотошные библиографы изучили буквально каждый шаг поэта, подробно описали все обстоятельства путешествия. Однако некоторые моменты все же требуют уточнения. Речь, в частности, идет о пути из Симбирска в Оренбург.

Известно, что в Симбирск Пушкин прибыл вечером 9 сентября и сразу же нанес визит губернатору А.М.Загряжскому. Затем он беседовал с местными старожилами, которые хорошо помнили Пугачева, а некоторые даже встречались с ним. 11 сентября Александр Сергеевич поехал в родовое село Языковых, чтобы встретиться со своим другом - поэтом Николаем Языковым, но тот был в отъезде. Переночевав в селе, Пушкин вернулся в Симбирск и в ночь на 13 сентября отправился к Оренбургу, поехав по правому берегу Волги, рассчитывая переправиться у Самары. Число 13 на этот раз вновь подтвердило свою сомнительную репутацию, и поездка оказалась неудачной. К тому же в самом начале пути дорогу перебежал заяц, что также считалось дурным предзнаменованием. Плохие приметы сбылись, и в тот же день поэт вынужден был вернуться в Симбирск. Вот как он описывает свои приключения в письме к жене.

«Третьего дня, выехав ночью, отправился я к Оренбургу. Только выехали на большую дорогу, заяц перебежал ее. Чорт его подери, дорого бы дал я, чтобы его затравить».

На третьей станции стали закладывать мне лошадей - гляжу, нет ямщиков - один слеп, другой пьян и спрятался. Пошумев изо всей мочи, решил я возвратиться и ехать другой дорогой; на этой по станциям везде по шесть лошадей, а почта ходит четыре раза в неделю.

Повезли меня обратно - я заснул, просыпаюсь утром - что же? не отъехал я и пяти верст. Гора - лошади не взвезут, около меня человек 20 мужиков. Чорт знает, как бог помог: наконец взъехали мы, и я вернулся в Симбирск... Теперь еду другой дорогой. Авось без приключений».

Вернувшись в Симбирск, Пушкин провел здесь два сентябрьских дня. Вечером все того же 13-го он побывал в гостях у Александра Языкова, где собралось все местное общество. По воспоминаниям очевидцев Пушкин был весел, много шутил, читал свои стихи, рассказывал о столичной жизни. По всему было видно, что дорожные неурядицы нисколько не повлияли на его самочувствие. В новый путь поэт отправился 15 сентября и через три дня прибыл в Оренбург.

Современные исследователи творчества Пушкина, комментируя приведенное выше письмо, отмечают: «Из Симбирска до Оренбурга имелось три дороги: 1) главная (на правом берегу) на Сенгилей и Самару, 2) губернская, идущая на Сызрань, 3) третья (не почтовая) - в Красный Яр» (Комментарии к Полному собранию сочинений в 10 томах). Чтобы понять, какую из них выбрал Пушкин, обратимся к рисунку из его дорожной книжки,

на котором изображена панорама Симбирска. На этом рисунке Пушкин написал: «Смоленская гора. Церковь Смоленская и дом Карамзина. 15 сентября, Волга». Представленный здесь общий вид местности не оставляет сомнений в том, что эта зарисовка была сделана или с берега Волги, или во время переправы.

Теперь кажется все ясно: утром 15 сентября Пушкин переправился через Волгу и ехал к Оренбургу по заволжским дорогам. Поскольку он путешествовал в карете, передвигаясь только по почтовым трактам (так было на протяжении всего предыдущего пути), осталось взглянуть на старые дорожные карты и посмотреть, где проходил почтовый тракт, по которому ехал поэт. Но оказывается, если судить по картам начала 19 века, во времена Пушкина в Заволжье вообще не было почтовых трактов, начинавшихся от Симбирска. Однако если в Заволжье не было почтовых дорог, значит, поэт направился в Оренбург по правому берегу. Но как тогда объяснить рисунок Симбирска, сделанный в районе волжской переправы? Неужели Пушкин спустился к берегу только для того, чтобы сделать зарисовку, а потом вновь поднялся на крутую гору и поехал дальше? Конечно же, нет!

И тогда, учитывая все эти обстоятельства, некоторые авторы сделали вывод о том, что поэт, несмотря ни на что, поехал проселочными дорогами. Положив на карту линейку, они выбрали самый короткий путь через села Никольское и Рязаново и далее по направлению к Красному Яру и Самаре (см. Славянский Ю.А. Поездка А.С.Пушкина в Поволжье и на Урал). Появилось даже «документальное свидетельство» такого маршрута. Профессор Михеев, пытаясь доказать, что Пушкин действительно проехал через Никольское, ссылается на мемуары графа В.А.Соллогуба, бывшего владельца этого села. Будто бы в воспоминаниях Соллогуба отмечается, что Пушкин, проезжая Никольское, «на окраине села сделал маленькую остановку и разговаривал с крепостными крестьянами» (Михеев А.П. Моя малая Родина). Ничего подобного у Соллогуба нет. В одной из глав он упоминает о беседе на окраине села с местными крестьянами, но в ней участвовал вовсе не Пушкин, а сам Соллогуб. И разговор-то у них шел не о Пушкине, а о Пугачеве! Приведя цитату по памяти, профессор, скорее всего, просто перепутал персонажи.

Упомянутых авторов ввели в заблуждение не очень точные старинные карты и составители «Полного собрания сочинений». Обозначив заволжскую дорогу на Красный Яр, как «не почтовую», комментаторы не учли всех возможностей поездки. Кратчайший путь из Симбирска к Самаре действительно шел по проселочным дорогам через Никольское. Однако был и другой, более надежный «почтовый» вариант. В обстоятельной монографии Т.Г.Масленицкого «Топографическое описание Симбирского наместничества» (СПб., 1785) указано, что уже в конце 18 века, задолго до поездки Пушкина, в Среднем Заволжье действовал почтовый тракт Симбирск -

Уфа. Под названием «Большая дорога из Симбирска в Уфу» этот тракт показан на подробных картах того времени. Он проходил через Чердаклы, Матюшкино, Бряндино, Русский Мелекесс, Мелекесс (Димитровград), Якушку, Новый Сантими́р, Степную Шанталу и далее шел по территории Башкирии. Нет сомнений, что после переправы через Волгу Пушкин ехал именно этой дорогой, а около села Новая Майна повернул к Самаре. Дальнейший путь шел через Филипповку и Мусорку на Красный Яр по Оренбургскому этапному тракту (одновременно он был почтовым и торговым), который начал действовать в начале 19 века и на первых ста километрах совпадал с уфимской трассой.

Известно, что, по крайней мере, одно небольшое стихотворение поэт написал во время оренбургской поездки. Вот эти строки:

*Когда б не смутное влечение,  
Чего-то жаждающей души,  
Я здесь остался б, наслажденье  
Вкушать в неведомой тиши:  
Забыл бы всех желаний трепет,  
Мечтою б целый мир назвал  
И все бы слушал этот лепет,  
Все б эти ножки целовал.*

В рукописи помечено: «1833, дорога, сентябрь». При жизни поэта стихотворение не печаталось. Стихи, очевидно, написаны под влиянием постоянных мыслей о семье. В одном из писем Пушкин писал жене: «Мне тоска без тебя. Кабы не стыдно было, воротился бы прямо к тебе, ни строчки не написав. Да нельзя, мой ангел: взялся за гуж, не говори, что не дюж, то есть - уехал писать, так пиши-же роман за романом, поэму за поэмой. А уж чувствую, что дурь на меня находит - я и в коляске сочиняю».

Теперь несколько слов о времени и расстоянии. От Симбирска до Оренбурга примерно 580 верст по пути через Новую Майну. Погода стояла теплая и сухая, дорога была хорошая, поэтому Александр Сергеевич ехал не только днем, но и ночью. На почтовых станциях ему, как титулярному советнику, подавали только трех казенных лошадей, что позволяло ехать со скоростью не более 8 верст в час. Ночью скорость была еще меньше. Чтобы быстрее добраться до места назначения, Пушкину пришлось за свой счет нанимать дополнительных лошадей. Из Симбирска он выехал рано утром 15 сентября и приехал в Оренбург 18 сентября в 10 утра, проведя в пути немногим больше трех суток. Двигаясь со средней скоростью около 9 верст в час, он часов за 65 (часть времени ушла на переправу через Волгу и вынужденные стоянки на почтовых станциях) преодолел указанное расстояние.



Пребывание в Симбирске и окрестностях нашло отражение в известных произведениях А.С.Пушкина. Главный герой «Капитанской дочки» Петр Гринев выведен как уроженец Симбирской губернии, где действительно жили небогатые помещики Гриневы. Некоторые события «Истории Пугачева» происходят неподалеку от Димитровграда. Упоминаются, в частности, укрепленные городки на Закамской черте и небольшие крепости по реке Черемшан, где проходили сражения с отрядами мятежников.

Во времена Пушкина наш Мелекес, волей случая оказавшийся на пути поэта, был небольшой деревушкой, в окрестностях которой действовали винокуренные заводы, работало несколько водяных мельниц. Все жилые постройки располагались на левом берегу речки Мелекесски, между нынешними Средним и Нижним прудами. Деревенский участок почтового тракта в наши дни стал улицей Куйбышева (прежде Старо-Заводская и Заводская). Именно здесь 15 сентября 1833 года проехал А.С.Пушкин. К сожалению, памятный знак, отмечающий это событие, установлен в стороне от пути следования (на плотине Трехсосенского пруда). Выполнен он в виде верстового столба с двумя фонариками непонятого назначения. Вот что написано на памятном знаке: «По этому тракту через посад Мелекес на почтовой тройке в сентябре 1833 года проезжал в Оренбург для сбора материалов о Пугачевском бунте великий русский поэт Александр Сергеевич Пушкин. Мелекес был первой почтовой станцией со сменой лошадей

на пути от Симбирска». Эта надпись содержит несколько грубых исторических ошибок.

1. «По этому тракту». Через плотину, на которой установлен памятный знак, тракт не проходил, поскольку здесь стояла мельница. Почтовый тракт из Симбирска проходил там, где сейчас проходит улица Куйбышева.

2. «Через посад Мелекесс». Во времена Пушкина Мелекесс был небольшой деревушкой. Посадом он стал только через 44 года.

3. «На почтовой тройке». Как титулярный советник, Пушкин получал на станциях трех казенных лошадей. Однако, чтобы ехать быстрее, он обычно прикупал дополнительно еще трех. Так что ехал поэт, в основном, на старинной «шестерке».

4. «Мелекесс был первой станцией со сменой лошадей на пути от Симбирска». В то время в Мелекессе вообще не было почтовой станции, поскольку в деревнях их не делали. К тому же Мелекесс, в принципе, не мог быть «первой станцией», так как они располагались на расстоянии 25-30 верст одна от другой. На пути от Симбирска почтовые станции находились в Чердаклах, Бряндино и Русском Мелекессе.

По нашему мнению, памятный знак надо установить на улице Куйбышева. Одним из подходящих для этого мест является район Нижнего пруда, где прежде находилось несколько деревенских кузниц. При необходимости там можно было сделать остановку для дорожного ремонта кареты. Надпись должна быть очень простая: «По этой дороге 15 сентября 1833 года проехал великий русский поэт А.С.Пушкин».

# ЛЕСОПОВАЛ АНДРЕЯ САХАРОВА



Знаменитый советский физик-ядерщик, один из создателей водородной бомбы, лауреат Нобелевской премии, всемирно известный правозащитник Андрей Дмитриевич Сахаров первые шаги своей трудовой деятельности делал на лесозаготовках, недалеко от нашего города. Это было осенью 1942 года. В том году он с отличием окончил Московский университет по специальности «Оборонное металловедение» и, по распоряжению сотрудников Наркомата Вооружения, будущий физик получил направление на патронный завод в Ульяновске. В начале сентября Сахаров прибыл к месту назначения. Поскольку завод находится на левом берегу, а автомобильного моста еще не было, через Волгу новому сотруднику пришлось переправляться на пароме. В отделе кадров молодого специалиста направили в распоряжение главного механика, что, по мнению самого Сахарова, было совершенно бессмысленно. Дело в том, что он не имел никакого представления о патронном производстве, специальных штамповочных станков никогда не видел и вообще очень плохо разбирался в станочной технике. Поняв это, руководство отдела сразу же направило молодого Андрея на лесозаготовки. «Вскоре я, - как вспоминал впоследствии Андрей Дмитриевич, - в составе небольшой бригады пилил лес недалеко от Мелекесса».

Во время войны многие города, не говоря уже о сельской местности, испытывали трудности с электроснабжением. Большинство заводов и фабрик работали от автономных паросиловых установок. Топливо для них обычно заготавливали сами рабочие и служащие. Не был исключением и наш Мелекесс, где почти каждая артель или предприятие имели небольшие электростанции, мощностей которых едва хватало для собственного производства. На Лыскокомбинате в качестве топлива использовался торф, добыча которого велась в районе поселков Торфболото и Курлан. К ним была проведена узкоколейная железная дорога, по которой торф перевозили на комбинат. Эта линия шла по лесу, примерно там, где в наши дни проходит асфальтовое шоссе, ведущее к поселку Торфболото. До настоящего времени в районе Курлана сохранились остатки торфяных карьеров.

Чулочно-трикотажная фабрика - впоследствии Чулочно-носочная фабрика им. Клары Цеткин, затем АО «Олимп», переведенная в 1941 году из Витебска, выпускала военное обмундирование. Размещалась она в клубе Лыскокомбината, на углу улиц III-го Интернационала и Самарской. С Мулловской фабрики сюда передали локомобиль, который обеспечивал производство электроэнергии. Топливо приходилось заготавливать своими силами. Каждое воскресенье рабочие отправлялись в лес, валили деревья, пилили их и на санях везли в город.

На торфе работала Мулловская суконная фабрика. Добычу вели вблизи Черемшана и на санях доставляли в поселок. Чтобы обеспечить движение конного обоза, приходилось вручную расчищать дорогу от сугробов. Пытались построить деревянную рельсовую колею, но такой способ оказался очень трудоемким, поскольку тяжелые вагонетки с большим трудом могли передви-

гать несколько человек. Кроме торфа фабричные рабочие заготавливали также и дрова, которыми отапливали помещения фабрики и поселковые дома.

Постоянные лесозаготовки проводились в районе поселка Чурки, входившего в состав Красноармейского лесничества. Созданный там лесхоз был основан в конце 20-х годов прошлого века и просуществовал лет тридцать. Находился он в нескольких километрах к северу от Мулловки. К нему проложили более или менее ухоженную дорогу, ведущую из Мулловки к станции Бряндино. В этом лесном поселке заготавливали топливо для газогенераторных автомобилей. Это были обыкновенные полуметровые «чурбаки», давшие название всей местности.

Самые значительные вырубki проводились в Старомайском и Кандалинском лесных массивах, а также в лесах, расположенных к западу от Мулловки. Заготовленный там лес доставлялся к станции Бряндино и затем поездами перевозился на различные предприятия страны. Действовали две узкоколейные железные дороги, подходившие к станции с разных сторон. Одна из них начиналась около поселка Лесные Поляны (около 4 км от села Большая Кандаля), где в то время находилась зона исправительно-трудовой колонии. Отсюда колея, минуя местные деревушки, шла по колхозным полям и подходила к станции с севера. Ее протяженность была около 30 км.

Вторая узкоколейка шла с юга, от поселка Кулдюш, проходила вблизи деревни Степановка (Вязовка) и, минуя село Старое Еремкино, доставляла лес к основной железной дороге. По воспоминаниям старожилов, именно в этом районе трудились рабочие и служащие Ульяновского машиностроительного завода им. Володарского (так в то время назывался патронный завод). Вместе с ними работали люди, прибывшие с Кавказа и Средней Азии. По узкоколейке и на лесовозах они доставляли бревна к станции, грузили на платформы, и составы непрерывно отвозили продукцию в Ульяновск и другие города. Значительная часть леса направлялась в Москву. Отдельные бригады, работавшие вблизи железной дороги, насчитывали до 500 человек. В отдаленных поселках, в одном из которых оказался Андрей Сахаров, народу было значительно меньше. Спустя много лет, он так описывает то время. «На постой нас поместили в деревенских домах. Мне навсегда запомнилась заброшенная в лесах деревенька, тревожная, трагическая атмосфера того времени, которая чувствовалась в каждой реплике, во взглядах встречавшихся у колодца женщин, в необычно притихших детях. В деревне остались только женщины, старики и дети, образовавшие что-то вроде большой семьи».

Это был очень тяжелый труд. К концу дня многие буквально валились с ног. Но надо было еще позаботиться о пище. Закончив работу, мужики покрепче отправлялись на колхозное поле за картошкой, оставшейся в земле после основной копки. Они запасали ее на зиму. У более слабых, в числе которых был и Сахаров, сил хватало только для того, чтобы набрать немного картошки на общий ужин. Экономия керосин, копилку зажигали лишь на время еды, остальное время сидели в темноте. Жили в деревне скудно, и

чувствовалось приближение еще более трудных времен. У вечернего костра молодой Андрей впервые услышал открытое осуждение Сталина. «Если бы он был русский, больше жалел бы народ», - говорили рабочие, вспоминая погибших сыновей.

Сахаров не долго оставался в лесной деревушке. Через две недели он серьезно поранил руку, и рана загноилась. Необходимо было показаться врачу и ему пришлось срочно возвращаться в город. О своем обратном пути он вспоминает, что пешком шел «километров пятнадцать до железной дороги, оттуда - на попутном товарняке». На заводе он получил новое назначение - младший технолог заготовительного цеха, и, вылечившись, приступил к работе.

На патронном заводе Андрей Дмитриевич работал до 1945 года. Затем он поступил в аспирантуру Физического института имени П.Н.Лебедева и переехал в Москву. Основным направлением его научной деятельности были исследования по теоретической физике, связанные с созданием ядерного оружия. В августе 1953 года в районе Семипалатинска были проведены успешные испытания водородной бомбы, ведущим разработчиком которой являлся Сахаров. В том же году он становится академиком АН СССР. От лесоповала «под Мелекесом» прошло всего 11 лет.

Свои воспоминания Сахаров написал в середине 80-х годов. За прошедшее время он, конечно, позабыл названия тех мест, где пилил лес в молодости. Упоминается только наш Мелекесс, запомнившийся ему, вероятно, потому, что впоследствии здесь начал действовать НИИ атомных реакторов, который был близок академику по роду научной деятельности.

В архиве Ульяновского патронного завода не сохранились документы о лесных работах, проводимых во время войны. Нет данных о том, сколько леса было заготовлено, отсутствуют списки тех, кто и в какие места направлялся на лесозаготовки. Вместе с тем, упомянутые выше «пятнадцать километров до железной дороги» позволяют понять, где в сентябре 1942 года пилил лес будущий академик. Нет сомнений в том, что трудился он в поселке Кулдюш, который расположен как раз в 15 км от станции Бряндино. Это был конечный участок южной узкоколейки. Другие местные деревушки и поселки - Новый Свет, Вязовка, Старое Еремкино, существовавшие в то время, находились значительно ближе к железной дороге.

Поселок Кулдюш, который Сахаров называет «заброшенной в лесах деревенькой», возник в годы Советской власти. Первоначально здесь был лесной кордон, затем по соседству появились крестьянские хозяйства. В сороковые годы в поселке было всего лишь несколько домов. После окончания войны, когда лесозаготовки прекратились и узкоколейку разобрали, многие стали покидать эти места. Оставшиеся жители поначалу занимались сбором бересклета, но вскоре и это единственное занятие было оставлено за ненадобностью. К началу 70-х годов в Кулдюше проживало около 40 человек. В наши дни этот поселок перестал существовать.

# НАКОВАЛЬНЯ ИЗ КИПРЕЯ



В 2007 году в Димитровградский краеведческий музей поступил очень интересный экспонат. Речь идет о ручной кузнечной наковальне, которая была найдена около поселка Кипрей во время земляных работ на дачном участке. На лицевой стороне наковальни были выбиты цифры 1679, что весьма озадачило некоторых краеведов. Они решили, что это дата изготовления и, следовательно, возраст наковальни превышает 300 лет. После этого в городских газетах появились заметки об уникальном музейном экспонате.

Надо сказать, что определенные основания для такого предположения были. В середине 17 века закончилось строительство Закамской пограничной линии и именно в этот период началось заселение нашего края. Поэтому цифру 1679 можно было связать с происходившими в этом году событиями. Дескать, переселенцы, переходя на новые места, строили в новых деревнях не только жилые дома, но и кузницы. Однако краеведы не учли, что в то далекое время в России вместо цифр использовались буквы. Лишь в начале 18 века, после реформ Петра I, в стране стали применяться привычные арабские цифры. Отметим также, что прежде в России летоисчисление велось не от Рождества Христова, а от «сотворения мира» и год 1679 числился бы 7187 годом. Поскольку первая (тысячелетняя) цифра обычно опускалась, это число записывалось бы так: рлз. При этом ставился особый надстрочный значок - титло, указывающий, что буквам придается числовое значение. Таким образом, версия о 300-летней древности наковальни, конечно, не может быть принята.

Теперь о месте находки. Поселок Кипрей возник сравнительно недавно, и кузнечных работ там не проводилось. Раньше на месте поселка были нераспаханные поля, и вот оказалось, что в этом «чистом поле» кто-то когда-то потерял наковальню. Но не птицы же принесли ее! Поэтому было высказано предположение, что наковальня принадлежала какой-то военной части (цифры обозначают инвентарный номер) и была потеряна во время боев в период Гражданской войны. Эту версию подтвердили сотрудники Государственного центрального музея современной истории России. Ознакомившись с фотографией, они сообщили, что такие кузнечные наковальни (с плоским торцом и коническим рогом) были распространены в России в начале 20 века, и найденный экземпляр действительно мог принадлежать одному из армейских отрядов. Дело в том, что в регулярной российской армии были передвижные походные кузницы, в которых изготавливались тележные оси и лошадиные подковы, ремонтировались орудийные лафеты, колеса и другое оборудование. По мнению специалистов Музея истории России, весьма вероятно, что наковальня было брошена во время отступления от Симбирска белогвардейских отрядов.

События тех лет развивались следующим образом. 12 сентября 1918 года, когда Железная дивизия штурмом взяла Симбирск, белогвардейцы отступили на левый берег Волги, ожесточенно защищая занятые позиции.

Продолжая наступление, Красная армия провела операцию по высадке на левобережье двух группировок: одну в районе села Старая Майна (северный десант), другую - у села Крестово Городище (южный десант). После этого наступление на белогвардейские дивизии, в состав которых входили чехословацкие части, осуществлялось с двух сторон. Около деревни Петровские Сучья белогвардейцы атаковали отряды Южного десанта, но, потерпев поражение, отступили к станции Чердаклы. Здесь произошло решающее сражение, в результате которого Белая армия была разгромлена и ее основные силы стали отступать вдоль железной дороги по направлению к Бряндино. В то же время отдельные группировки белых в панике устремились к низовьям Черемшана. Преследуемые отрядами красноармейцев, они оставляли в полях пушки и пулеметы, винтовки, боеприпасы и другое военное имущество. От Чердаклов путь этих частей проходил как раз по тем местам, где впоследствии возник поселок Кипрей. Вероятно, именно тогда и была брошена упомянутая наковальня.

Преследование противника, отступавшего к Черемшану, осуществлял 5-й отдельный Курский полк, входивший в состав Железной дивизии. В начале октября этот полк получил приказ двигаться от станции Бряндино в сторону Ерыклинска. 2 октября красноармейцы походным маршем перешли в Еремкино, а на следующий день заняли не существующую ныне деревню Степановку (Вязовку). О проходивших здесь боях свидетельствуют многочисленные находки отстрелянных гильз. 4-го октября Курский полк двинулся на Ерыклинск и разгромил засевших там белогвардейцев. Весьма вероятно, что именно этот отряд белых при отступлении от Чердаклов оказался в районе Ерыклинска, где и был уничтожен красноармейцами.

В заключение следует с сожалением отметить, что данная наковальня, вес которой превышал 70 кг, была украдена из подсобного помещения Краеведческого музея и, скорее всего, сдана в пункт приема металлолома. Но это уже совсем другая история. Утешает только то, что это был не особо уникальный экспонат 300-летней давности, хотя и как реликвия Гражданской войны, утраченная наковальня была бы весьма интересна для посетителей музея.

# **МОСТ ГАУ**

## **и другие исторические очерки**

**Феликс Касимов**

**ООО "Издательский центр ЮНИПресс",  
433504, Россия, Ульяновская область,  
г.Димитровград, ул.Юнг Северного флота, д.107  
тел./факс: (84235) 6-65-36, e-mail: bch@ulpress.ru**

**Подписано в печать 12 января 2012 г.  
Формат 60х90/16. Печатных листов - 2,25.  
Бумага офсетная. Гарнитура Arial. Печать офсетная.  
Тираж 300 экз. Заказ № 0230**

**Отпечатано в ОАО "Димитровградская типография".  
433504 г. Димитровград, ул. Юнг Северного флота, 107**

