К истории развития пригородных железнодорожных сообщений в Башкирии

**В осенние дни в 1890 году была открыта Уфимско-Златоустовская железная дорога. Она стала продолжением Самаро-Уфимской дороги, построенной двумя годами раньше. И очень символично то, что именно тогда, когда отмечается 125-летний юбилей дороги от Уфы до Златоуста, городская электричка “Толпар” впервые отправляется по исторической стальной магистрали - между Демой и Шакшой. Столь протяженный маршрут связал несколько крупных промышленных центров и жилых микрорайонов столицы Башкортостана.**

Сегодня Дема и Шакша настолько сильно разрослись, что стали городами-спутниками Большой Уфы.

Села и деревни вокруг Шакши, еще до революции основанные купцами и предпринимателями, стали по сути коттеджными поселками. Расстояние между южной и северной частями столицы, прямо скажем, не маленькое - десятки километров. К тому же автомобильные дороги, соединяющие их, в час пик забиты легковыми и грузовыми автомобилями. Вот городская власть и решила запустить новый городской пассажирский проект. К счастью, электричка ходит строго по расписанию, в удобное время, а от Уфы до Шакши идет максимум 35 минут. Из Демы на дорогу уйдет времени чуть больше - 42 минуты. Стоимость билета на весь маршрут составляет 19 рублей.

Если дальнейшее крупное жилищное строительство в Забелье продолжится, то роль этой станции возрастет во много раз, поскольку из Затона и близлежащих дачных поселков сухопутным путем на железную дорогу можно попасть только через Дему. Значит, и нагрузка на электричку будет только увеличиваться. И это делает новый маршрут (Дема – Шакша) очень перспективным транспортным проектом.

Пригородный поезд, который в свое время стартовал от северной оконечности Уфы, вбирал в свою орбиту Тауш, Иглино, Чуваш-Кубово, Тавтиманово, Урман, Кудеевку, Улу-Теляк. И ежедневно этими вагончиками пользовались десятки тысяч человек.

Во-первых, именно по этой ветке проживали рабочие, инженерно-технические работники и служащие, некогда трудившиеся на моторостроительном заводе. А во время Великой Отечественной войны на данный участок Уфимской железной дороги выпала огромная нагрузка по доставке на завод и обратно моторостроителей. Тогда всему эвакуированному населению из прифронтовых западных районов СССР не хватило места в домах небольшой Черниковки, потому часть приезжих моторостроителей и нефтепереработчиков с семьями расселили на ближайших железнодорожных станциях у местного населения. Во-вторых, даже коренные уфимцы уже после войны добирались до работы на электричках. Это было выгодно, так как на заводах нефтеперерабатывающей и авиационной промышленности СССР очень хорошо платили за добросовестный труд, давали бесплатное благоустроенное жилье, обеспечивали путевками в детские дошкольные учреждения, пионерские лагеря, санатории, предоставляли другие социально-бытовые льготы.

К примеру, один из моих ближайших родственников, проживая в своем доме в Нижегородке, каждый день рано утром преодолевал многокилометровый путь до заводской проходной на электричке - пока, конечно, не получил благоустроенную трехкомнатную квартиру в Инорсе. В то время на УМПО работали порядка шестидесяти тысяч человек. Нагрузка на электричку значительно увеличилась, когда вокруг Уфы, в том числе и рядом с Шакшой, в 1970-е годы стали создаваться многочисленные садоводческие товарищества от крупных предприятий: необходимо было кардинально решить продовольственный вопрос и занять людей в выходные дни. Тогда у горожан еще не было так много личных автомашин, поэтому они следовали до сада и обратно на электричках.

Поскольку на промышленных предприятиях северной части Уфы работала масса уроженцев Уфимского и Иглинского районов, они на выходные добирались домой на пригородном железнодорожном транспорте. Плюс студенты, обучавшиеся в вузах, техникумах и училищах. Зимой же на специальных туристических поездах “Здоровье”, “Снежинка” физкультурники различных возрастов выбирались для лыжных прогулок до станций Юматово или Бианка Челябинской области. Следовательно, даже зимой в выходные дни электрички оставались переполненными, поэтому приходилось вводить дополнительные составы.

Возвращаясь к ранней истории нашего города, отметим, что проект железной дороги Самара – Уфа – Златоуст – Челябинск – Екатеринбург утвержден в мае 1885 года. Уфимско-Златоустовская дорога протяженностью 298,993 версты (или 319 километров) построена за счет государственной казны, принята в эксплуатацию 8 (20) сентября 1890 года. С этого же дня дорога получает новое наименование, став Самаро-Златоустовской. Ее управление до 1 января 1893 года находилось в Уфе, а затем переведено в Самару. Эту магистраль, кстати, входившую в число крупных проектов царя Александра III, начали строить в июне 1886-го с целью продолжения Самаро-Уфимской железной дороги. До 1906 года (открытия Петербурго-Вологодско-Вятской дороги) она была единственным рельсовым путевым сообщением России и Европы с Сибирью и Дальним Востоком. По ней вывозили из Златоустовского и Уфимского уездов Уфимской губернии хлеб, муку, металлы, лес, лесные изделия, мед и молочные продукты. Дорога из центра Уфы на вокзал проходила в первое время не по улице Александровской (Карла Маркса), как сейчас, поскольку она была слишком крутой по рельефу. Поэтому извозчики доставляли своих пассажиров в объездную через Аксаковскую. В то время еще не было современных железнодорожных вагонов-рефрижераторов, но тем не менее курсировавшие между Уфой и Иглино специальные вагоны-ледники доставляли в наш город молоко, сметану, масло и мясо. Такой способ транспортировки скоропортящихся съестных продуктов экономически был выгоднее. Ведь, например, если снаряжать для этого гужевой транспорт, то выходило дороже. Само собой напрашивается вопрос: за какое время лошадь-тяжеловоз доставит молоко в Уфу по бездорожью? Парижское масло, которое мастерски изготовляли латыши из Уфимского уезда, экспортировалось за границу и отправлялось в центральные губернии России именно в вагонах. Одним из крупных поставщиков молочных продуктов в Уфу было очень крепкое и крупное хозяйство братьев Крестовниковых, расположенное в Ураково (Шакша). В нашем городе эта фирма торговала в арендованных помещениях - на первом этаже Большой Сибирской гостиницы (ныне - гарнизонный Дом офицеров на улице Коммунистической) и в крытом павильоне Ушаковского парка (парк имени Ленина на улице Заки Валиди). Правда, большие заготовки овечьего сала Крестовниковы весной отправляли на свой завод в Казань по Уфимке на баржах - такая транспортировка обходилась купцам намного дешевле.

В изысканиях и строительстве железнодорожной линии от Уфы до Златоуста принимали участие известные русские инженеры Г.В.Адрианов, Г.А. Будагов, Н.Г. Гарин-Михайловский, Н.Ф. Дормидантов, П.И. Михайловский, Е.Ю. Подруцкий. Работы шли под руководством инженера путей сообщения К.Я. Михайловского и его помощников - П.С. Жукова и П.С. Мухлинского, впоследствии строивших Транссибирскую магистраль. Михайловский предложил вариант проекта, который дал многомиллионную экономию - стоимость железнодорожного пути была снижена со 100 до 40 тысяч рублей за версту. В сентябре 1890 года он выступил с речью на торжествах, устроенных в Златоусте в честь прибытия первого поезда из Уфы.

Михайловский говорил о том, что строители провели большой объем земляных, скальных взрывных и других работ, что их труд заслуживает всенародного признания и похвалы. Николай Георгиевич Гарин-Михайловский свои впечатления об этом периоде жизни отразил в письмах жене и в неоконченной повести “Вариант”.

За два года на участке Уфа – Златоуст построено двести шесть мостов, в том числе и через Уфимку возле Шакши. Кроме того, возвели тринадцать водонапорных башен, шестнадцать пассажирских станций (в том числе и шесть каменных), два локомотивных депо, три бани и сорок четыре жилых дома.

В Шакше был трехпролетный мост по проекту инженера Николая Белелюбского - самый протяженный на пути до Златоуста. Три пролета по 50 саженей составляли 320 метров. Железо поставлял для моста Воткинский казенный завод. Изготовление пролетных частей, сборка и установка моста через Уфимку в Шакше осуществлялись под руководством инженера путей сообщения Владимира Березина, который установил пролетные строения мостов с помощью плавучих подмостков. Путь через хребты Урала строители прокладывали с большим трудом. Приходилось взрывать горные породы, устраивать подпорные насыпи, осуществлять выемку грунта и скальных пород. Чтобы увидеть столь примечательный фрагмент дороги, даже не нужно уезжать из Уфы далеко. Достаточно спуститься к Белой через Центральный парк культуры и отдыха имени Мажита Гафури и в районе станции Воронки увидеть все это своими глазами.

Между Уфой и Златоустом первоначально курсировали одиннадцать паровозов, двадцать два пассажирских и сто двадцать один товарный вагон. Было еще множество узкоколеек, которые вели от главной железнодорожной магистрали к производственным корпусам предприятий Уфимской губернии. С вводом рельсовой дороги отчасти отпала необходимость сплавлять грузы водным путем и затем переваливать все это в Уфе в товарные вагоны.

…Благодаря строительству железной дороги на рубеже двух веков (XIX и ХХ) стала застраиваться Северная слобода Уфы. От парка имени Ивана Якутова в сторону реки Белой начали селиться железнодорожники и рабочие Центральных железнодорожных мастерских Самаро-Уфимской дороги (ПРЗ). Этот крупный жилой массив стал одним из главных жилых микрорайонов при образовании в 1938 году Молотовского (Советского) района. Собственно, железнодорожники после Октябрьской революции 1917 года некоторое время являлись хозяевами этого парка и здания бывшего коммерческого училища (на углу современных улиц Ленина и Революционной), открыли железнодорожное училище. А 10 мая 1953 года в Якутовском парке начала работать детская железная дорога. Недалеко от вокзала действовал клуб имени А.А. Андреева и техникум железнодорожного транспорта (открыт в 1959-м). В первой половине 30-х годов в парке Якутова построили клуб ПРЗ со спортивным залом (Карла Маркса, 50). Затем железнодорожникам перешел и стадион “Большевик” (переименован в “Локомотив”) на улице Ленина, 114, хорошо знакомый нам уже как “Труд”. В Старой Уфе возле нынешнего выставочного комплекса ВДНХ паровозоремонтный завод имел свой пионерский лагерь.

Примечательно, что по тому пути, где пойдет сегодня электричка, 29 июня 1904 года проезжал император Николай II. Он направлялся в Златоуст, откуда полки должны были проследовать на Русско-японскую войну. В нашем городе Николай II останавливался на железнодорожных станциях Раевка, Уфа и Шакша. Царя вышел встречать весь губернский город, в котором в то время проживали порядка пятидесяти тысяч человек.

Вот несколько строк из документа той поры: “К часу пополудни на вокзал прибудут депутации и представители правительственных учреждений, коим присланы билеты и определены места на платформе, а равно и лица, получившие от губернатора разрешение на вход. Экипажи должны следовать к вокзалу по улице Аксаковской, мимо Железнодорожной церкви, а по прибытии к вокзалу выехать на отведенное полицией место возле Софроновской пристани”. На железнодорожной платформе собралась многочисленная публика. Справа расположился почетный караул от 243-го Златоустовского пехотного полка, далее - представители гражданских учреждений, различные депутации. За полтора часа до прихода императорского поезда из Златоуста вернулся губернатор генерал-майор И.Н. Соколовский. Его с рапортом о состоянии вверенной ему губернии пригласил в свой служебный вагон Николай II.

Далее события развивались таким образом: “На перрон вышли Император Николай II с наследником Михаилом Александровичем. Заигpaла музыка. Проходя вдоль фронта, Государь поговорил с офицерами гарнизона. От игумений Уфимского и Бирского женских монастырей принял икoны и, поблагодарив их, удостоил вопросами. Заслушав приветствия, приняв хлеб-соль, поблагодарил губернского предводителя дворянства князя А.А. Кугушева, Оренбургского муфтия М.М. Султанова, городского голову А.А. Маллеева, пожал им руки”.

Напомню, что в разное время уфимцы встречали также поезда с адмиралом Александром Колчаком; вторым человеком в стране - Львом Троцким; всесоюзным старостой Михаилом Калининым и первым секретарем ЦК КПСС, председателем Совета Министров СССР Никитой Хрущевым. Здесь же в Гражданскую войну разгружались вагоны с царским золотом, прибывшие из Самары. В 1941-1942 годах из Демы и ряда других близлежащих железнодорожных станций отправились на фронт крупные воинские эшелоны, сформированные в Башкирской АССР, в том числе и знаменитая 112-я Башкирская кавалерийская дивизия. По железной дороге прибывали в город и эшелоны с оборудованием и персоналом эвакуированных заводов из европейской части СССР, эвакуационные госпитали с ранеными бойцами Красной Армии. Именно в клубе ПРЗ размещался узловой эвакуационный пункт первого класса на полторы-две тысячи человек, откуда прибывших людей брали на учет и размещали по квартирам. На наш вокзал летом 1945-го прибыл первый эшелон с демобилизованными башкирскими воинами, участниками Великой Отечественной войны.

...Станция Дема, откуда начинается сегодняшний маршрут электрички до Шакши, образована в 1887 году при строительстве Самаро-Уфимской железнодорожной магистрали. Она до сих пор остается крупным разъездом и железнодорожным поселком нашей республики. В свое время там располагался шпалопропиточный завод, а сейчас - крупное локомотивное депо, железнодорожный техникум и стадион “Локомотив”.

 Надо признать, что руководство Куйбышевской железной дороги, Министерство путей сообщения СССР и ОАО “РЖД” развивали железнодорожное сообщение в Башкирском отделении и всю его инфраструктуру. В свое время в рамках вокзала построены огромный Прижелезнодорожный почтамт, здание кассы пригородных поездов. Затем появилось новое здание вокзала с подземным переходом на все платформы и огромным залом ожидания для пассажиров. В постсоветское время проведена реконструкция уфимского вокзала, а по сути его почти построили заново. К тому же за счет сноса ветхого жилья заметно увеличили размеры привокзальной площади.

Железная дорога, пролегающая по территории Уфимской губернии, способствовала развитию почтовой связи и почтово-телеграфных сберегательных касс. В 1901 году министр путей сообщения решил “признать Черниковку остановочным пунктом, обязательно открытым для производства по грузовому движению в местном и прямом сообщении”.

В годы Первой мировой войны с южноуральских заводов, в том числе и уфимских, по “железке” вывозились орудия и боеприпасы. Во время Гражданской войны колчаковцы взорвали на участке от Уфы до Златоуста сто тридцать восемь мостов, в том числе два в Уфе – через Белую (в районе Правой Белой) и через Уфимку (в Шакше). Были уничтожены и 140 километров рельсовых путей, линии железнодорожной телеграфной и телефонной связи, пострадал также парк вагонов и паровозов. Но большевистская власть быстро их восстановила.

Железнодорожная магистраль сыграла важную роль в развитии башкирской нефтепереработки, потому что еще с 1 октября 1934 года по ней из Ишимбаево в Черниковку в цистернах доставлялась сырая нефть. Правда, введённый в конце 1937 года нефтепровод несколько снизил роль нефтеперевозчика. Однако до сих пор именно по железной дороге вывозятся с уфимских НПЗ бензин, масла и другие продукты нефтепереработки и нефтехимии.

Поначалу дорога до Златоуста состояла только из одного пути, пропускная способность составляла девять поездов в сутки, поезда могли разминуться между собой только на разъездах. Потом построили вторые пути. В Уфе в 1951 году построен второй шестипролетный мост через Белую, а в следующем году - трехпролетный мост через Уфимку (Шакша).

Специально от центра Уфы до вокзала провели трамвайные пути, поскольку пассажиропоток в городе увеличился, и одни автобусы уже не могли осуществлять перевозки в данном направлении. Между прочим, и в дореволюционное время основные маршруты извозчиков вели в ту сторону - на железнодорожный вокзал и речную пристань, которая располагается рядом. Некоторые крупные частные гостиницы нашего города в начале прошлого века в своих объявлениях писали о том, что готовы выслать на вокзал за постояльцем своего извозчика прямо к прибытию поезда. Вот это сервис был у купцов! Интермодальные перевозки. В советское время на вокзале Уфы даже было багажное отделение, куда со всех концов страны прибывали в товарно-почтовых поездах частные грузы небольшого размера.

Если в первые десятилетия основной тягловой силой на железной дороге вблизи Уфы были паровозы, то в послевоенное время их с успехом заменили электровозы. Но перед этим 171-километровую дорогу Уфа – Кропачево (на границе с Челябинской областью) в 1953-1954 годах электрифицировали, что и позволило начать эксплуатацию электровозов и пригородных электричек. И, как следствие, надобность в дровах и угле для топки котлов паровозов сама по себе отпала.