

### **Магистраль соединила Чебоксары со всей страной**

Строительство железной дороги Канаш - Чебоксары было давней мечтой чувашского народа. С образованием Чувашской автономии этот вопрос вновь обретает особое значение только с точки зрения доставки в Чебоксары грузов, но и как фактор обеспечения успешного развития экономики республики. Правительство Чувашии неоднократно ходатайствовало перед центральными органами об ускорении строительства дороги. Но экономические и финансовые трудности страны, особенно в период 1920-1924 гг., неурожай и голод в Поволжье, в том числе и в Чувашии, лишили возможности поставить этот вопрос в число первоочередных.

В 1925 году вопрос о строительстве этой дороги изучалось специальной комиссией ВЦИК и был передан на рассмотрение в Госплан РСФСР, который утвердил целесообразность сооружения дороги. Впоследствии он был включен в план железнодорожного строительства первой пятилетки. Летом 1927 года прошли предварительные экономические и технические изыскания этой линии. Трасса проходила несколько восточнее нынешней шоссейной дороги Чебоксары - Канаш. В 1928-1929 гг. вопросы, связанные со строительством дороги, в частности, сроки и порядок финансирования, рассматривались в СНК РСФСР на Совете труда и обороны (СТО) СССР, на которых предлагалось начать строительство дороги в начале 30-х годов.

В 1931 году вновь были произведены изыскания трассы, но уже под узкую колею. Такая дорога требовала перевалки грузов и пересадки пассажиров. Поэтому строительство узкоколейной железной дороги было признано нецелесообразным. В 1935 году были произведены окончательные изыскательские работы и на основе обработки всего собранного материала был подготовлен проект железнодорожной линии Канаш - Чебоксары с широкой колеей. В этот раз по предложению Совнаркома Чувашской АССР был принят западный вариант трассы. Она проходила в отдалении от шоссейного тракта Чебоксары-Канаш, была направлена по водоразделу, и

длина ее составила 101,5 км. Такой проект основывался на стремлении построить дорогу с минимальным количеством земляных работ, искусственных сооружений и охватом большего количества районов республики.

29 декабря 1936 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление о строительстве железнодорожной линии Канаш - Чебоксары. 22 февраля 1937 года ТАСС сообщил: Наркомат путей сообщения СССР приступает к строительству новой железнодорожной линии Канаш -Чебоксары, на линии будут сооружены две станции - Цивильск и Чебоксары - и два разъезда - Ишлеи и Траки, архитектурное оформление вокзалов новых станций будет выдержано в чувашском национальном стиле. Строительство дороги намечалось в основном закончить в 1937 году, открыть временное движение поездов 1 ноября с тем, чтобы в 1938 году закончить работы второй очереди и сдать линию в постоянную эксплуатацию.

Для руководства сооружением железнодорожной линии в составе Цужелдорстроя НКПС 17 февраля было создано управление строительства с местонахождением в Чебоксарах. По линии будущей железной дороги было организовано девять прорабских участков. В конце февраля в Чебоксары прибыла из Москвы специальная партия инженеров и техников.

Вскоре начались массовые строительные работы. Уже в конце февраля приступили к рубке леса по трассе, отчуждению и сносу строений, а также заготовке и подвозу к местам работ стройматериалов. В апреле на трассе начались земляные работы. Трудились тысячи людей, среди которых в большинстве были колхозники и единоличники. Часто проводились субботники и воскресники, декадники двухдекадники.

На строительстве дороги особенно активно трудились колхозники Козловского, Траковского, Батыревского, Красночетайского районов. Козловчане обратились ко всем рабочим строительного управления и колхозникам Чувашии с предложением принять самое активное участие в строительстве железной дороги. Призыв козловчан нашел горячий отклик.

Многие рабочие и колхозники, особенно из Козловского, Цивильского и Ишлейского районов, удостоились благодарности и денежных премий. Козловскому району, как перевыполнившему свои обязательства в два раза, было присуждено переходящее Красное знамя Совнаркома Чувашской АССР. В октябре землекоп Илья Иванович Тарасов за систематическое перевыполнение норм на работах по планировке полотна более чем на 200 проц. получил благодарственную телеграмму от Цужелдорстроя НКПС. В ноябре бригады плотников Иван Алексеевич Алексеев и Петр Александрович Скоробов за достижение высокой производительности труда Наркоматом путей сообщения были награждены значком "Почетному железнодорожнику".

Однако в строительстве имелись большие недостатки: плохо использовались механизмы, не хватало техники, рабочей силы. Годовой план земляных работ был выполнен на 91 проц. Медленно продвигалась укладка рельсов - мешала неподготовленность земляного полотна. Из 101 км было уложено всего 26 км. Несвоевременное обеспечение проектами и сметами объектов строительства, неудовлетворительная организация труда привели к полному срыву показателей 1937 года: программа была выполнена лишь на 78 процентов, произошло удорожание работ на 16,6 проц. Здесь несомненно сказалось и то, что в 1937 году из-за начавшихся в стране массовых репрессий были отстранены от руководства строительством, а затем и подвергнуты репрессии как "враги народа" опытные руководители Чувашской АССР - председатель СНК ЧАССР В.И. Токсин, председатель президиума ЦИК ЧАССР А.Н. Никитин и секретарь Чувашского обкома партии СП. Петров, а также другие работники, непосредственно занимавшиеся этой стройкой.

В 1938 году из-за резкого сокращения ассигнований (до 2,5млн.руб., а в 1937 году было освоено более 10 млн. руб.) возникла угроза консервации строительства железнодорожной линии. Совнарком ЧАССР выступил против такого решения и обратился в союзное правительство с просьбой помочь

республике достроить дорогу. Ассигнования были увеличены сначала до 5,5 млн. руб., а затем до 10,5 млн. руб. Это позволило открыть рабочее движение поездов и сдать линию во временную эксплуатацию к концу 1938 года.

В январе 1938 года депутаты Верховного Совета СССР первого созыва от Чувашской АССР, находившиеся в это время в Москве на первой сессии, обратились к колхозникам и трудящимся, единоличникам республики "выйти тысячами на строительство", "всем крепко поработать" и "быстрее достроить дорогу". Первыми на этот призыв откликнулись колхозники Траковского района, обязавшиеся завершить земляные работы на прикрепленном за районом участке к 25 января. Они свое слово сдержали, взятые обязательства выполнили досрочно. Району было присуждено переходящее Красное знамя СНК ЧАССР и выделено 1500 руб. для премирования активных участников строительства.

В феврале на стройке провели реорганизацию линейных участков. Улучшили организацию труда, увеличили темпы работ. Между Канашом и Цивильском стали курсировать рабочие поезда, перевозящие рабочих-строителей, рельсы, шпалы и другие стройматериалы. 4 июня была полностью закончена укладка главного пути, в этот же день чебоксарцы увидели у себя первый паровоз. С августа по линии началась перевозка коммерческих грузов.

1 сентября 1938 года СН"К" ЧАССР и бюро обкома партии одобрили инициативу строителей железной дороги, колхозников, районного собрания председателей колхозов и сельских Советов Чебоксарского района объявить 10 сентября по 1 октября стахановский двухдекадник по завершению строительства железнодорожной линии. Для обеспечения рабочей силой путем организованной вербовки к строительным участкам были прикреплены районы, расположенные на линии строительства железной дороги, а дополнительно к ним соседние районы.

Газета "Красная Чувашия" сообщала, что в ходе двухдекадника приток рабочей силы из колхозов на строительство увеличился более чем в два раза.

К концу 1938 года железнодорожная линия в основном была построена. 17 декабря распоряжением НКПС линия была введена во временную эксплуатацию. Началось регулярное движение товарных коммерческих поездов. 20 января 1939 года состоялась первая пробная поездка на пассажирском поезде из Канаша в Чебоксары, а с 21 января началось регулярное пассажирское движение между Канашом и Чебоксарами. Теперь перед строителями встал задача полностью завершить строительство и сдать дорогу в постоянную эксплуатацию.

Приказом НКПС с 1 января 1940 года дорога введена в постоянную эксплуатацию с включением ее в состав Казанской железной дороги.

В первое время между Канашом и Чебоксарами пассажирский поезд курсировал один раз в сутки. А с 22 августа 1939 года поезда уходили два раза, утром и вечером. С 7 марта 1940 года эта линия стала обслуживаться пассажирским поездом "Горький-Чебоксары" (бывший поезд "Горький-Канаш"), который следовал на Горький через Арзамас. Железная дорога Канаш-Чебоксары коренным образом улучшила связь Чувашии с промышленными и культурными центрами страны, а также между районами и селениями республики.

На всенародной стройке, девизом которой было крылатое выражение "Чувашия строит железную дорогу своими силами", ударно трудились рабочие строительного управления Цужелдорстроя НКПС и колхозники почти из всех районов республики. Работая в нелегких условиях, особенно в зимнюю стужу и весеннюю распутицу, они возводили земляные насыпи и засыпали глубокие овраги, строили мосты и вокзалы, укладывали рельсы и балластировали пути, налаживали водоснабжение и энергетическое хозяйство, устраивали сигнализацию и путевую связь. На стройке выросло много прекрасных энтузиастов, мастеров своего дела. Вся Чувашия знала имена передовых механизаторов Толстова и Фасфутдинова, путеукладчика Колбасова, каменщи-на Шайхутдинова, плотника Кузнецова, бригадиров рельсоукладчиков Садикова, шпалоукладчиков - Салдыркина,

костыльщиков - Ефремова, дорожных мастеров Козлова, Кудисова, Пуляхина, Якимова, техника участка Николаенко, инженера Чижова, начальника участка укладки путей Голубева, начальника разъезда Траки Стрижева, машиниста паровоза Ерофеева, многих других строителей магистрали.

Трудовой подвиг, совершенный трудящимися Чувашии на строительстве железнодорожной линии, является одной из героических страниц в истории Чувашии. Он последовал вскоре за ликвидацией бездорожья и превращения Чувашии в республику образцовых дорог.

Железная дорога Канаш-Чебоксары сыграла большую роль в развитии экономики и культуры республики, особенно ее столицы. В годы Великой Отечественной войны по этой линии был перевезен ряд эвакуированных крупных промышленных предприятий. Их размещение в столице Чувашии заложило основу развития чебоксарского промышленного узла. Здесь появились десятки крупных предприятий машиностроительной, легкой, пищевой, деревообрабатывающей и других отраслей промышленности.

Сейчас усилия железнодорожников линии Канаш-Чебоксары направлены прежде всего на обеспечение эффективного и безопасного движения поездов, четкое обслуживание пассажиров, на своевременную доставку и сохранность перевозимых грузов.

А. Петров, заведующий отделом  
Публикации документов Центрального  
государственного архива  
Чувашской Республики,  
кандидат исторических наук.  
Л. Данилова

*Петров, А. Магистраль соединила Чебоксары со всей страной / А. Петров, Л. Данилова // Советская Чувашия. – 1999. – 21 янв.*