

КАК ЭТО БЫЛО

ЭЛЕКТРИЧКИ ДО ЗАВОЛЖЬЯ: 60 ЛЕТ К УСЛУГАМ НИЖЕГОРОДЦЕВ

Сколько себя помню, наверное, с младенчества, ездил я с родителями к бабушке с дедушкой в село Строчково, оно находится возле Городца. Для этого мы с улицы Станиславского дошли до станции «Починки», оттуда на электричке ехали до Заволжья, потом — на автобусе и пешком. Очень нас выручила электричка!

Помню, в детстве я удивился, почему нельзя на ней доехать дальше Заволжья. Но родители показали мне тупик путей, я вздохнул, и мы с сумками пошли на 101-й автобус...

Сейчас в Сормове очень популярна транспортная тема. Говорят о виадуке на Циолковского, о прокладке метро. И считается, что это крайне важно, изменит нашу жизнь коренным образом. А ведь электрификация железнодорожного пути до Заволжья была много эпохальнее. Настоящая техническая революция! Первые электрички из Горького на Заволжье пошли в 1961 году, так что, выходит, ещё и юбилей сейчас, 60 лет.

В настоящей заметке я процитирую фрагменты статей из газеты «Горьковский рабочий» (далее — «ГР»). Они шаг за шагом расскажут о подготовке к электрификации, задумках и свершённых мероприятиях. Периодически буду использовать данные из «Википедии», чтобы «заполнить пробелы» и связать фрагменты статей.

Памяти моей бабушки Александры Иосифовны Давыдовой посвящаю эту заметку.

Из «Википедии»: «Строительство железной дороги в Заволжье началось одновременно со строительством самого города, так как дорога была необходима для обеспечения строительства плотины Горьковской ГЭС. Первый поезд со станции Правдинск пришёл в Заволжье 7 ноября 1948 года (участок от Горького (Нижнего Новгорода) до станции Правдинск был открыт в 1934 году). До 1960 года железнодорожная линия от станции Правдинск до Заволжья была ведомственной. Сквозного движения пассажирских поездов из Горького не существовало, и людям приходилось делать в Правдинске пересадку из одного состава в другой, от жителей Заволжья властям поступало множество жалоб на данное неудобство. В 1960 году линия от станции Правдинск до Заволжья была передана в состав дорог общего пользования».

Из «ГР» от 26 ноября 1958 года, из интервью с главным инженером проекта электрификации Горьковской железной дороги В.В. Мазовым: «Сейчас ведутся большие работы по электрификации Горьковской магистрали... Рассматривается вопрос о маршруте электрички от

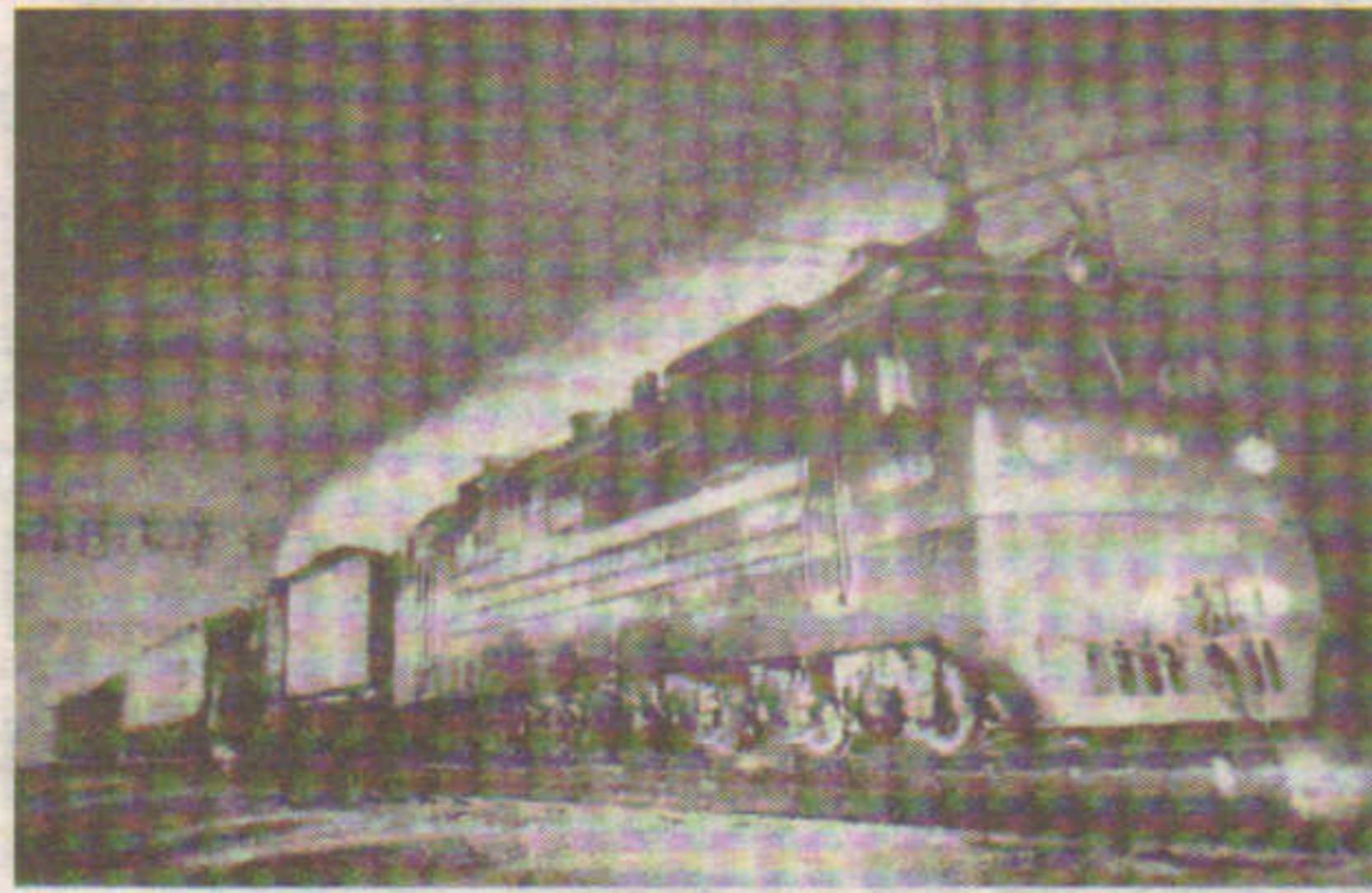
станции Горький-Пассажирский через Костариху на Балахну и далее до гидроузла. Известно, что Заволжье — излюбленное место отдыха горожан. В жаркие летние дни горьковчане со своими семьями сумеют быстро и удобно, без особых хлопот на электричках проехать к живописным берегам Волги».

Из «ГР» от мая 1959 года, слова В. Вишневецкого, главного инженера Горьковской железной дороги: «...Освоение пригородных районов производится слабо. Причина тому — крайне неудовлетворительные железнодорожные связи. Принято постановление, по которому в 1960—1962 гг. пригородное движение на Горьковском узле электрифицируется... Один электропоезд способен одновременно перевезти до 2000 человек. В первую очередь (в 1960 г.) электрифицируется линия Горький - Заволжье...

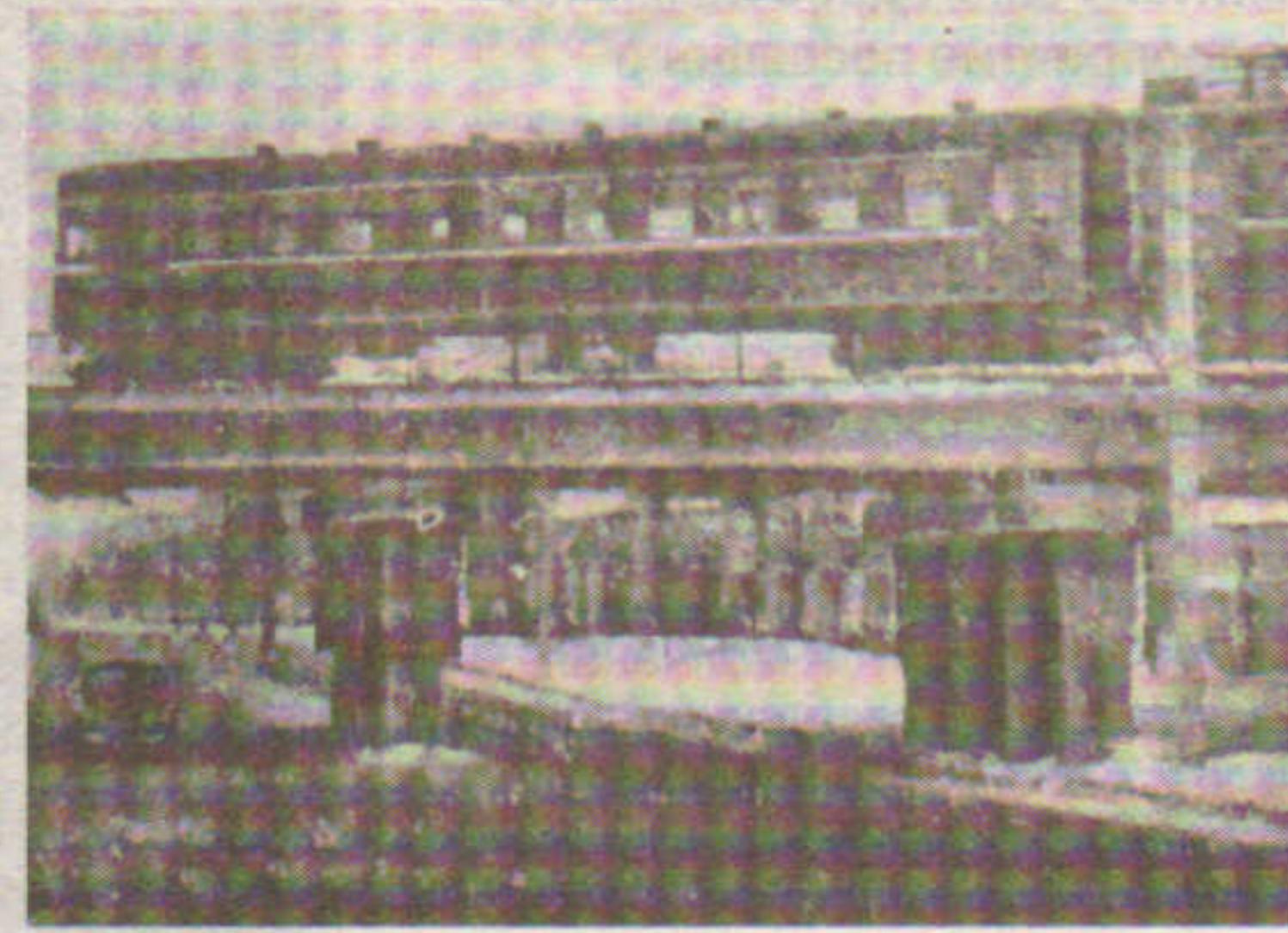
Для электрификации пригородного движения предусматривается использование переменного тока с напряжением в 25 000 вольт... Это позволяет иметь в контактной сети высокое напряжение при значительно меньшем сечении проводов. Расстояние между подстанциями увеличивается до 50-75 км, потери энергии в устройствах энергоснабжения снижаются в 2-3 раза. Огромную экономию даёт сокращение затрат цветных металлов. Как показывают расчёты, электрификация железных дорог на переменном токе обходится приблизительно на 20 процентов дешевле, чем на постоянном... Для пригородного движения на Горьковском узле впервые в Союзе строятся десятивагонные электропоезда... Для питания контактной сети сооружаются подстанции в районе станции Горький-Сортировочная и Горьковской ГЭС.

Движение электропоездов будет проходить по имеющимся трассам Горьковской железной дороги и подъездным путям заводов. На Правдинск и Заволжье поезда пойдут по двум маршрутам: с Московского вокзала через Костариху и Починки и по нынешней сормовской линии через станции Варя, Сормово, Починки. Наибольшее число пригородных поездов будет курсировать по маршруту Варя - Починки...

Осуществление этих мероприятий потребует выполнения большого объёма строительных и монтажных работ. Помимо



Электровоз «H60-158» с грузовым составом отправляется из Правдинска в Заволжье. Фото В. Кокурина. Из «ГР» от 29 декабря 1960 года



Электропоезд проходит по путепроводу над улицей Коминтерна. Фото П. Гуськова. Из «ГР» от 10 февраля 1961 года

установки опор контактной сети, много труда придётся вложить в переоборудование станций, улучшение существующих железнодорожных путей и т.д...

Из «ГР» от 18 декабря 1959 года: в статье рассказывается о методе установки фундаментов опор контактной сети, необходимых для электрификации пригородного сообщения. При забивке фундаментов на перегоне Починки-Козино (и, скорее всего, так же делали на всём участке Горький - Заволжье) применяли метод вибрации, осуществляемый без предварительного рытья колоданов. Для этого была создана «механизированная колонна №10» — поезд с мощными электростанциями на платформах, механическими мастерскими, передвижным 15-тонным краном, виброагрегатами. Каждый фундамент, напоминающий каменную сваю, был длиной 4 метра и весом более 2 тонн. «Включён вибратор. Проходит 40 секунд, и фундамент погружён в грунт на глубину в 4 с лишним метра. Железобетонная свая вошла в землю так же мягко, как нож входит в брусок сливочного масла». За 3-4 минуты пути до следующего места установки такелажники успевали подготовить новую сваю. До конца года планируется установить около двух тысяч фундаментов опор контактной сети.

Из «ГР» от сентября 1960 года: «Электропоезда будут развивать скорость до 100 километров в час, и поэтому необходимо укрепить на участках пути — сделать их более прочными, заменить шпалы и рельсы... И всё же из 72 километров отремонтированы лишь 55... До пуска электропоездов осталось меньше месяца...»

Скорее всего, именно в сентябре 1960 года был достроен путепровод через улицу Коминтерна, сразу под электрификацию, и проведены его испытания, пока паровозами.

Из «ГР» от 3 октября 1960 года: «На электрифицируемых участках пригородного движения внедряются новейшие способы регулирования пропуска поездов. Для этого прокладываются подземные кабельные устройства, монтируются сложные реле, устанавливаются светофоры и т.д.

Чтобы ускорить ход работ, на помощь пришло около 80 учащихся железнодорожного технического училища №5, ремесленного училища №35 и строительного училища №1... Четыре бригады монтёров контактной сети вместе с рабочими электромонтажного поезда №702 ведут отделочные работы на ряде станций и перегонов...»

Из «ГР» от 16 ноября 1960 года: на станцию Горький-Пассажирский из Новочеркасска прибыл электровоз Н-60. «Его обступили слесари, машисты, мастера. Как не взглянуть на машину, которая пришла на смену отживающим паровозам!»

Н-60 (прозвища — Шестидесятка, Малыш, Утюг, Лохмашка) — первый советский магистральный грузо-пассажирский электровоз переменного тока, запущенный в крупносерийное производство.

Из «ГР» от 29 декабря 1960 года, об испытаниях электровоза Н-60-158: «Сначала была произведена так называемая «холодная» обкатка участка: напряжение в контактную сеть не подавалось, электровоз прошёл по путям, буксируемый паровозом... А позавчера на 20-километровом участке Правдинск - Заволжье состоялась «горячая» обкатка. Через Малаховскую тяговую подстанцию в контактную сеть был подан переменный ток... Рейс прошёл успешно.

...Как уже сообщалось, на пригородных участках для движения электропоездов временно будет использован постоянный ток. Для этого намечены дополнительные работы. Проведённые рейсы электровоза переменного тока имеют большое значение и для организации движения на постоянном токе».

Из «Википедии»: «На рубеже 1960—1961 гг. были построены высокие пассажирские платформы, осуществлена электрификация постоянным током напряжением 3 кВ участков Горький - Починки и Варя - Починки - Гидроузел (Заволжьепассажирская), смонтированы пять временных передвижных тяговых подстанций... Временная эксплуатация электропоездов постоянного тока была вызвана необходимости срочно наладить пригородное сообщение Горького с Балахной и Заволжем, но отечественные заводы ещё только разрабатывали первые электропоезда переменного тока».

Из «ГР» от 26 января 1961 года: «Паровозное депо станции

ло... несколько электросекций постоянного тока. Из них будут сформированы электропоезда для участков пригородного движения. Идёт приёмка электросекций, формируются бригады из числа машинистов и помощников...»

По данным «Википедии», на линию были запущены электропоезда постоянного тока Ср3.

Из «ГР» от 10 февраля 1961 года, о завершении последних работ на электрифицируемом участке Горький-Заволжье: «...8 февраля постоянный ток был подан через подстанции в посёлке Сортировочный и Малаховка в контактную сеть на всех электрифицированных направлениях узла... Пробный рейс прошёл успешно... Железнодорожники решили «обкатать» все 6 составов, присланных из Москвы для горьковчан...»

Из «ГР» от 23 февраля 1961 года, слова главного инженера Горьковского отделения дороги т. П.А. Токаревских: «...Получено 6 электропоездов постоянного тока, каждый из трёх электросекций. Электросекция, в свою очередь, состоит из одного моторного вагона и двух прицепных... В каждом вагоне «электрички» могут поместиться около 300 человек. Электропоезд будет везти до 2700 пассажиров - на несколько сот больше, чем курсирующие сейчас паровые поезда... Большинство машинистов уже сделано по 2-3 рейса на всём 64-километровом электрифицированном участке... Ежедневно будет курсировать 16 пар «электричек», 4 - со станции Горький-Пассажирская, 12 - со станции Варя... Для поездки с Московского вокзала в Заволжье потребуется 1 час 50 минут, со станции Варя - 1 час 40 минут. А ранее на проезд от Варя до Гидроузла требовалось до 3 часов...»

Из «ГР» от 28 февраля 1961 года: «...Свершилось то, о чём мечтали горьковчане, - иметь быстрый и удобный пригородный транспорт. Завтра в 5 час. 59 мин. со станции Варя отправится в Заволжье первый электропоезд. К услугам пассажиров девять комфортабельных вагонов...»

2 марта 1961 года в «ГР» вышла эмоциональная заметка-отчёт о первых поездках на электричках. Слова пассажира из неё: «Все мы рады «электричке». Один час - и в Горьком. Да и горьковчанам теперь открыта удобная дорога в Заволжье, к Горьковско-му морю». Что тут ещё скажешь, верно!

Согласно «Википедии», в первой половине 1963 года электрификация заменена на переменный ток напряжением 25 кВ, построена новая тяговая подстанция Высоково, и в Заволжье запущены электропоезда Эр7 и Эр9.

С 1-го марта 1961 года
со станции Горький-Пассажирская
(Московский вокзал)
от 4-й платформы

**ОТКРЫТО РЕГУЛЯРНОЕ
ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ**

«ГОРЬКИЙ — ЗАВОЛЖЬЕ».

ОПРАВЛЕНИЕ ИЗ ГОРЬКОГО:

8 ч. 42 м. Прибытие в Заволжье 10 ч. 31 м.
10 ч. 44 м. Прибытие в Правдинск 12 ч. 21 м.
16 ч. 20 м. Прибытие в Заволжье 18 ч. 05 м.

ПРИБЫТИЕ В ГОРЬКИЙ:

из Правдинска — 6 ч. 28 м. из Правдинска — 18 ч. 54 м.
из Заволжья — 10 ч. 14 м. из Правдинска — 19 ч. 50 м.

СТОИМОСТЬ БИЛЕТА:

до станции Починки 0-15 коп. до станции Правдинск 0-33 коп.
до станции Балахна 0-26 коп. до станции Заволжье 0-53 коп.

Билеты предлагаются во всех пригородных кассах Малоевского вокзала.

Расписание первых электричек Горький -



Посадка в вагон. Фото В. Кокурина. Из «ГР»