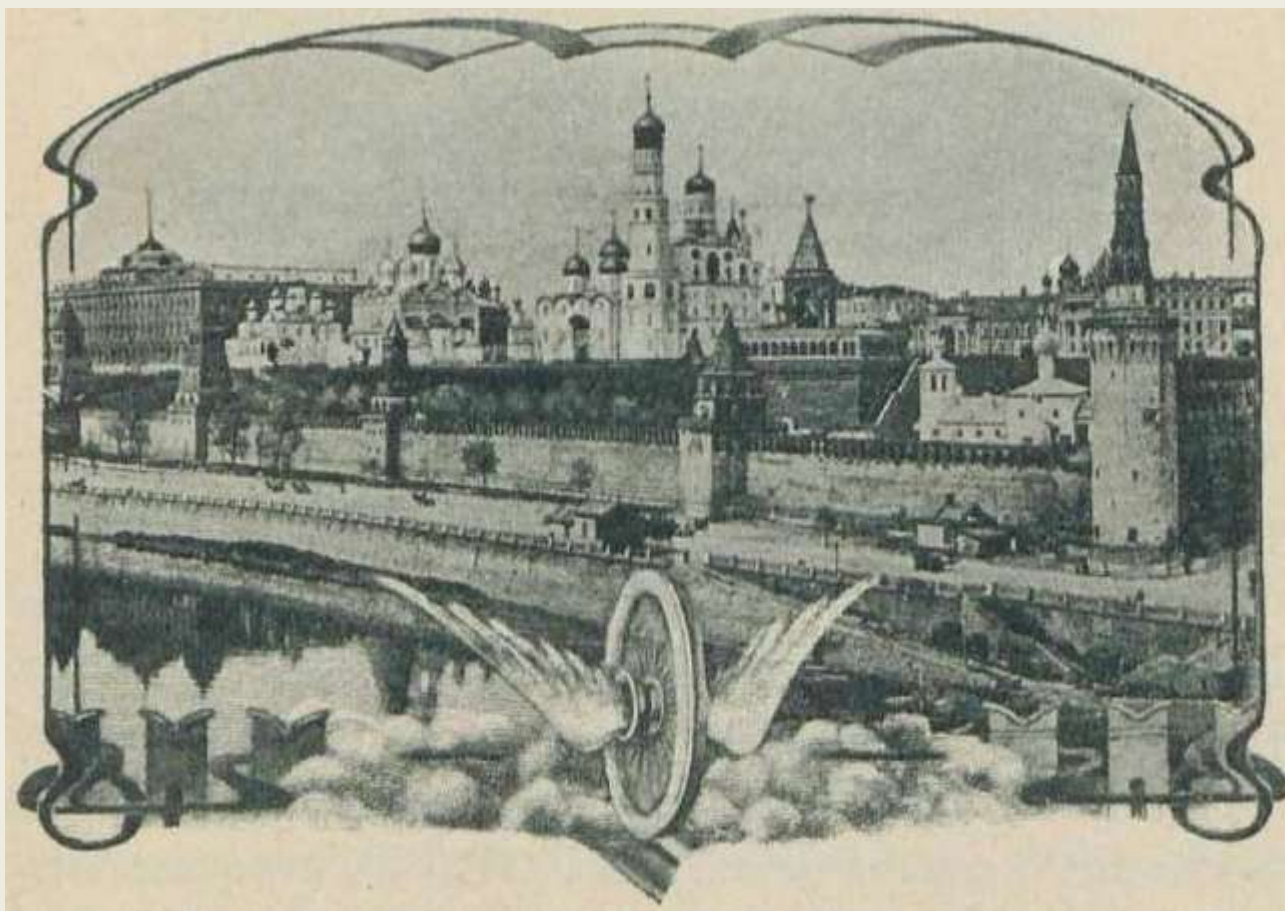
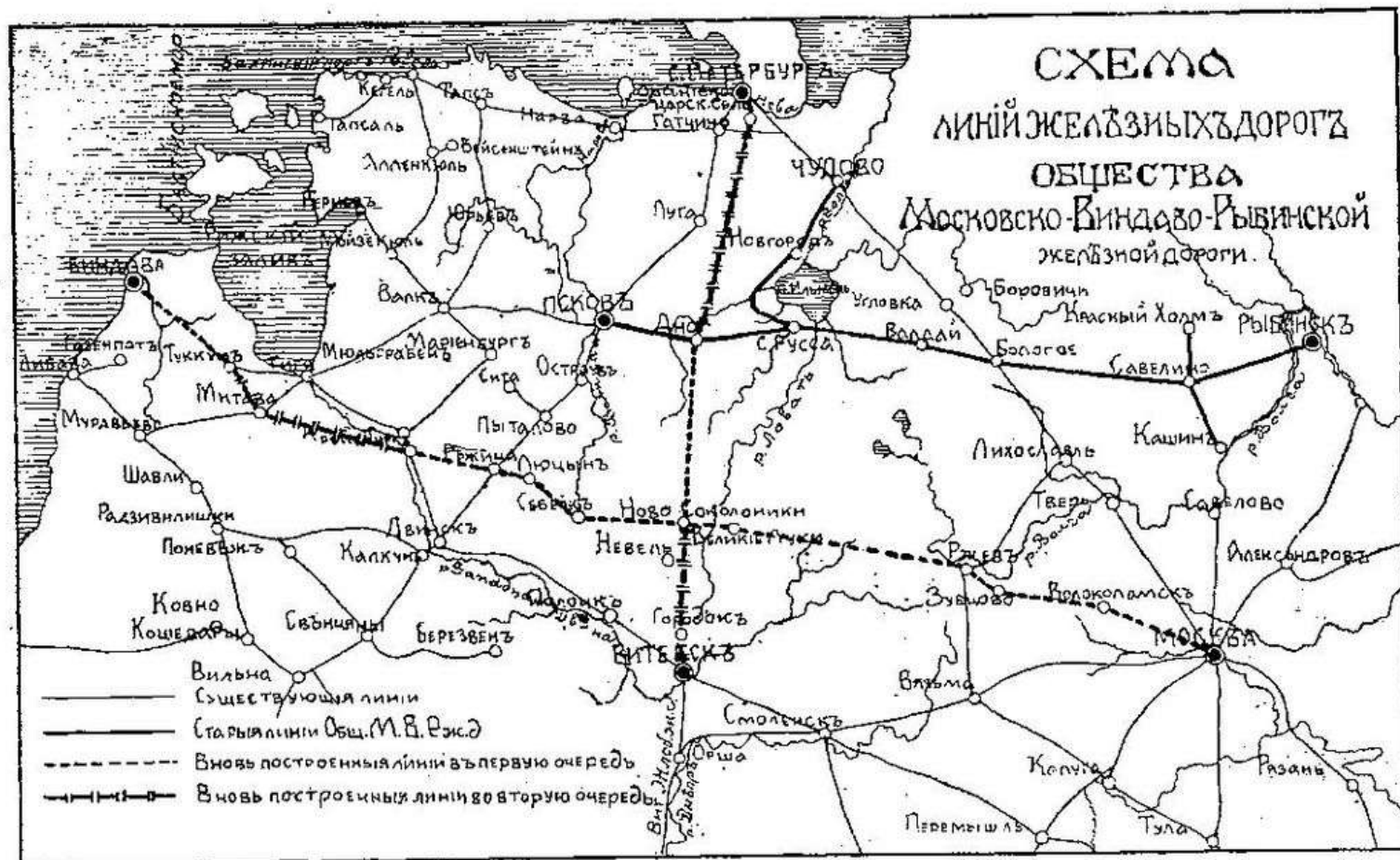


# 120 лет со дня открытия Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (часть 1)



150 лет назад, летом 1901 года закончилось сооружение новой железнодорожной магистрали Москва-Виндава (теперь Вентспилс, Латвия), которая прошла по огромной территории Российской империи, лишенной до того времени удобных путей сообщения. Эта магистраль дала кратчайший выход к незамерзающим портам Балтийского моря грузам как из европейской части России, так и из далекой Сибири.



Черт. 1.

Самая протяжённая и успешная магистраль позапрошлого века берёт начало в Рыбинске. Во второй половине XIX века необходимость сооружения здесь железной дороги была невероятно важна. Рыбинск считался хлебной столицей России, но весь поток грузов из Рыбинска шёл по водным системам. В 1867 году Россия увеличила в 25 раз продажу зерна на европейском рынке, и во время навигации через Рыбинскую биржу проходило до 1 млн пудов зерна. Однако долгая дорога, зачастую бурлацкой тягой, приводила к порче и потере товара. Всё это очень не устраивало рыбинское купечество, которое уже располагало значительными капиталами.



*Рыбинск, хлебный караван на Волге, 1898 г.*

1865-1875 годы историки называют «золотым веком» частного железнодорожного строительства в России. Поэтому естественным решением вопроса стал проект строительства частной железной дороги для транспортировки продовольственных грузов из Рыбинска на Николаевскую магистраль с целью их скорейшей доставки в столицу империи.



Рыбинские купцы 5 мая 1867 года обратились в Департамент железных дорог Министерства путей сообщения с прошением о строительстве железной дороги. Прошение было рассмотрено, но резолюция гласила: «Изыскание производить за свой счёт». Это инициаторов не остановило, купцы не сложили руки и организовали акционерное общество, выпустили акции, устроили распродажу. Кстати, одним из акционеров стала Софья Андреевна Толстая, жена великого писателя.

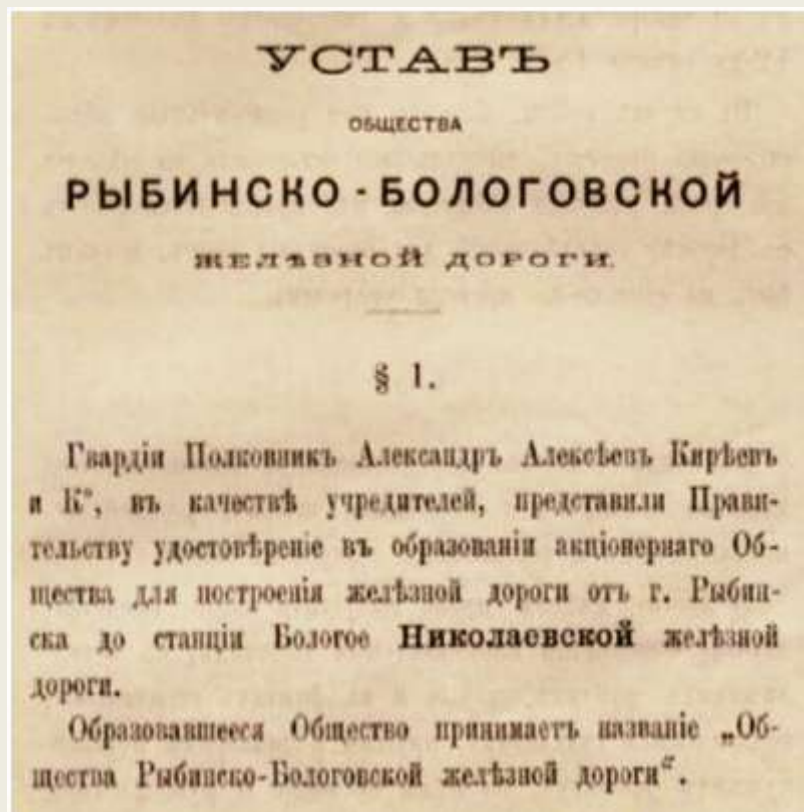
Начались изыскательские работы, но возникли неожиданные трудности: против строительства восстали жители Рыбинска. Главный аргумент: железная дорога перекрывала доступ к реке Черёмухе, источнику воды для значительной части города, да и немаловажной местной транспортной артерии.



*Рыбинск. Мост на реке Черемухе. 1906-1909.*

Вред и польза «чугунки» широко освещалась в местной печати. Наконец, общественность удалось утихомирить. Была составлена смета. Протяжённость линии спланировали в 278 вёрст, она предусматривала только в Рыбинске постройку вокзала, платформы, дома для служащих, мастерских, конторы, магазина, телеграфа. Пропускная способность была намечена 20 млн пудов в год, 558 вагонов в сутки.

В 1867—1868 в правительство поступило несколько заявок от разных соискателей на строительство железной дороги, наконец 12 июля 1868 года полковник гвардии А. А. Киреев и К<sup>о</sup> получили концессию на постройку железнодорожной ветки от города Рыбинска до станции Осеченка (позднее план поменялся – до станции Бологое) Николаевской железной дороги, а в январе 1869 свыше был утвержден устав Общества новой **Рыбинско-Бологовской железной дороги** протяженностью 280 верст, которая и стала прародительницей будущей Московско-Виндаво-Рыбинской магистрали.



Известной личностью был один из самых крупных держателей акций Общества, «злой гений» Санкт-Петербургской биржи, 25-летний маклер Альфред Бетлинг. Вступив в сговор с другими маклерами, Бетлинг умело манипулировал курсами ценных бумаг. Мошенничество закончилось в 1869 году одним из первых биржевых крахов в России, а Бетлинг стал несостоятельным должником. К счастью, на судьбе железной дороги банкротство Бетлинга никак не отразилось.

Работы начались 19 сентября 1868 года. Строить железную дорогу пригласили зарубежную фирму «М. и А. Левстам и К<sup>о</sup>». На дороге работало несколько французских инженеров.

*Устав Общества Рыбинско-Бологовской железной дороги, 1869 г.*

Большая часть необходимых материалов для строительства дороги (песок, камень, лес) изыскивалась на местах. Деревья для шпал, телеграфных столбов, будок и казарм инженеры выбирали непосредственно в лесу, устанавливая на каждом из них клеймо. Рельсы и оборудование для железнодорожных мастерских изготовили в Германии, на заводах Круппа, вагоны – на Русско-Балтийском заводе в Риге.



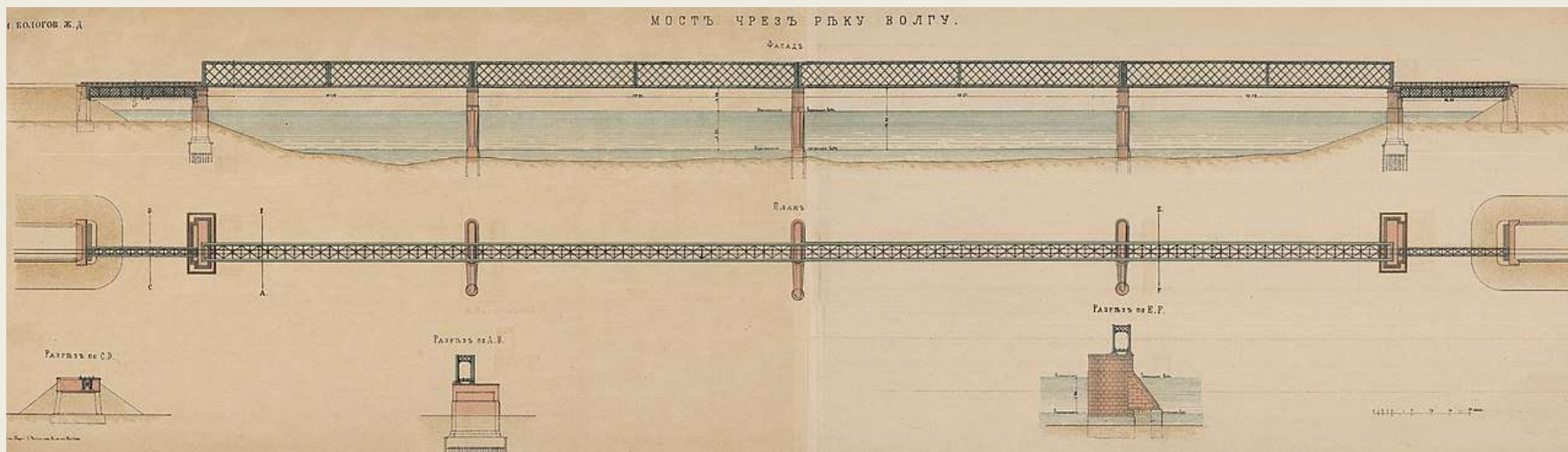
*Песчаный карьер*

Насколько впечатляющим был размах строительства, можно оценить по тому факту, что летом 1869 года только на участке дороги от будущей пассажирской до товарной станции Рыбинска работало 16 тысяч человек. Однопутная дорога строилась довольно высокими темпами, с насыпью под два пути. Второй путь планировалось уложить позже, с ростом доходов дороги.

Российское правительство, увидев рвение рыбинских купцов, наконец, выделило на строительство железной дороги 5 млн руб. (на эти деньги были построены два моста – через Волгу и Черёмуху). Контракт на возведение моста через Волгу в 24 верстах от Рыбинска дирекция строительства заключила с парижским заводчиком Гуэном. Эта фирма хорошо зарекомендовала себя при возведении мостов во многих городах Европы. Инженер этой фирмы Ганселен прибыл из Италии, где он руководил строительством подобного моста на кессонах.

Когда на дороге началось движение, мост через Волгу был временным, плавучим. Но уже через полгода В. А. Бобринский доложил императору Александру II о наличии постоянного моста.

«Сооружение это по колоссальности своей и отличному выполнению, особенно сборки железных частей, должно быть отнесено к числу самых замечательных построек России... По засвидетельствованию строителя моста, французского инженера Ганселена, работы производились исключительно русскими мастерами и рабочими, каких по искусству и трудолюбию он редко встречал в других государствах Европы», - писали о мосте современники.

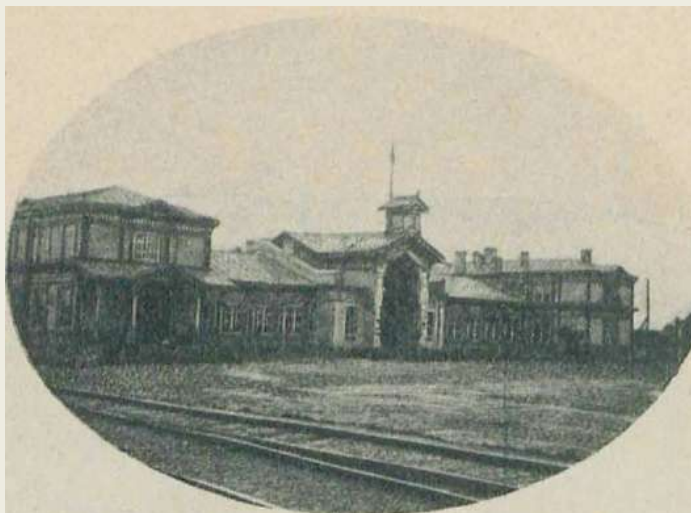


*Мост через Волгу на Рыбинско-Бологовской железной дороге.*

*Волгунов И. И. - Альбом чертежей сооружений российских железных дорог*



Открытие вокзала в Рыбинске состоялось 4 июня 1870 года. Оно было приурочено к окончанию строительства и началу регулярного движения по Рыбинско-Бологовской линии. В этот день, после молебна, при большом скоплении народа и под звуки духового оркестра из Рыбинска в Москву отправился первый пассажирский поезд. Министр путей сообщения Сергей Витте в 1892 году назвал новую линию одной из лучших частных железных дорог России.



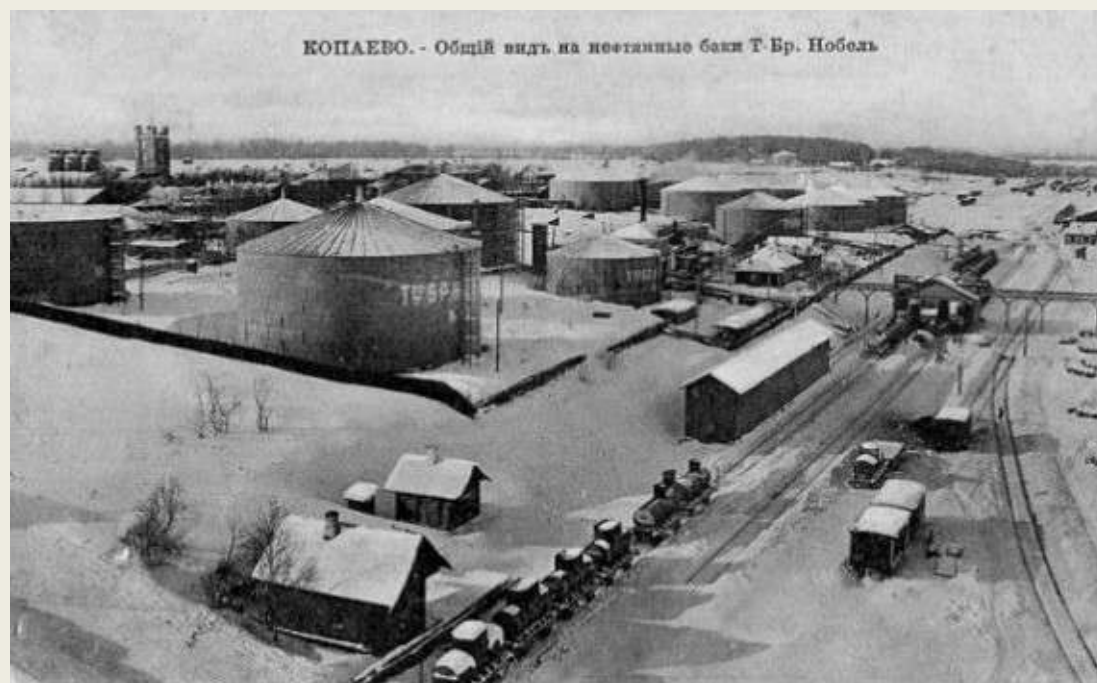
*Первый вокзал в Рыбинске был деревянным и сгорел в 1902 году.*



*Современный вокзал был возведен в 1904-1905 гг. в стиле модерн. Вокзал был центром городской светской жизни, где проходили балы, устраивали концерты и званые вечера.*



Правление Общества в 1893 году заключило договор с «Товариществом нефтяного производства Братья Нобель» о строительстве под Рыбинском резервуаров для хранения нефтепродуктов. Склады для нефтепродуктов располагались на берегу Волги, и между ними и рекой были проложены железнодорожные пути (Копаяевская ветвь длиной 7 верст от города). Была построена соответствующая инфраструктура для разгрузки судов и загрузки железнодорожных цистерн. Посредством железной дороги в 39 городов России отправлялись керосин, нефть, бензин, мазут, гудрон, солидол и ряд масел — соляровое, моторное, машинное, веретенное. Железная дорога ежегодно закупала у товарищества 300 тысяч пудов керосина, 40 тысяч пудов нефтяных остатков и полторы тысячи пудов машинного масла.



*Копаяево. Общий вид на склады нефтепродуктов товарищества «Бр. Нобель» и подъездные пути*

Новая линия долго оставалась в тех же скромных размерах, успешно пережила первый период массового выкупа железных дорог в казну конца 1880 – начала 1890-х, и только с 1995 г. начинается расширение предприятия.

Обществу **Рыбинской железной дороги** (так оно теперь называлось) была передана Новгородская узкоколейная железная дорога (от ст. Чудово Николаевской железной дороги, через Новгород до Старой Руссы), протяженностью 157 верст, и разрешена постройка ширококолейной железной дороги протяженностью 335 верст, от ст. Бологое через Валдай, Старую Руссу и Порхов до города Пскова.

Главным инженером по сооружению этой линии был назначен инженер путей сообщения Генрих Ипполитович Свенцицкий (1852—1916) — выпускник Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения.



*Г. И. Свенцицкий*

При сооружении дороги встретились весьма серьезные технические затруднения, но, несмотря на это, **Бологое-Псковская линия**, будучи начата весной 1896 года, была открыта для пассажирского и грузового движения в ноябре 1897.

На линии было построено 16 станций. Строительство осуществлялось комплексно: строилась не только сама колея, но одновременно и все необходимые для ее эксплуатации хозяйственные службы: путевое хозяйство со станциями и разъездами, службы связи, водокачки и водонапорные башни, службы тяги с паровозными и вагонными депо, жилые дома для рабочих.



*Водоемное здание на 2 бака*



*Будка центрального управления стрелками*

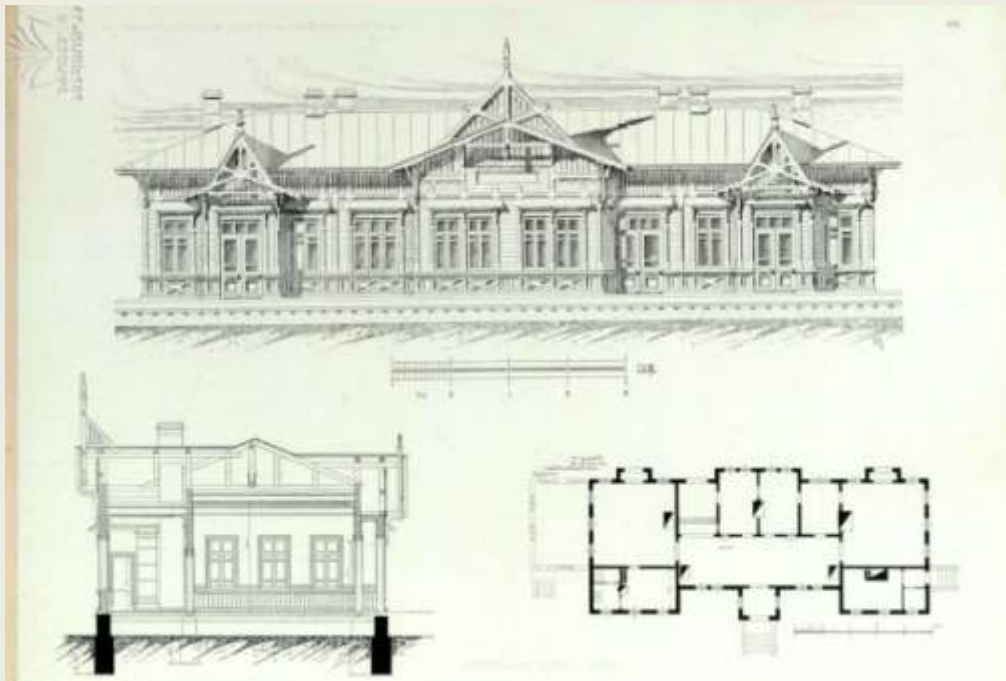


*Сторожевая будка*





Непрерывной составляющей каждого остановочного пункта тогда был вокзал, и на всем протяжении дороги они были выполнены в едином ключе, с элементами популярного в те годы стиля модерн. В зависимости от числа жителей населенного пункта, пассажиро- и грузопотока станции подразделялись на классы. Здания и сооружения I и II классов должны были быть долговечными и особенно огнестойкими, поэтому их строили кирпичными (каменными), с цементными, бетонными или металлическими перекрытиями, а вот здания III и IV классов были по нормам деревянными.



*Типовое здание вокзала IV класса*



*Порхов. Вокзал. Конец XIX - начало XX в.*

Теперь Псков оказался на пересечении железных дорог: Варшавской, Псков - Рига и Бологое – Псков, и превратился в крупный железнодорожный узел.

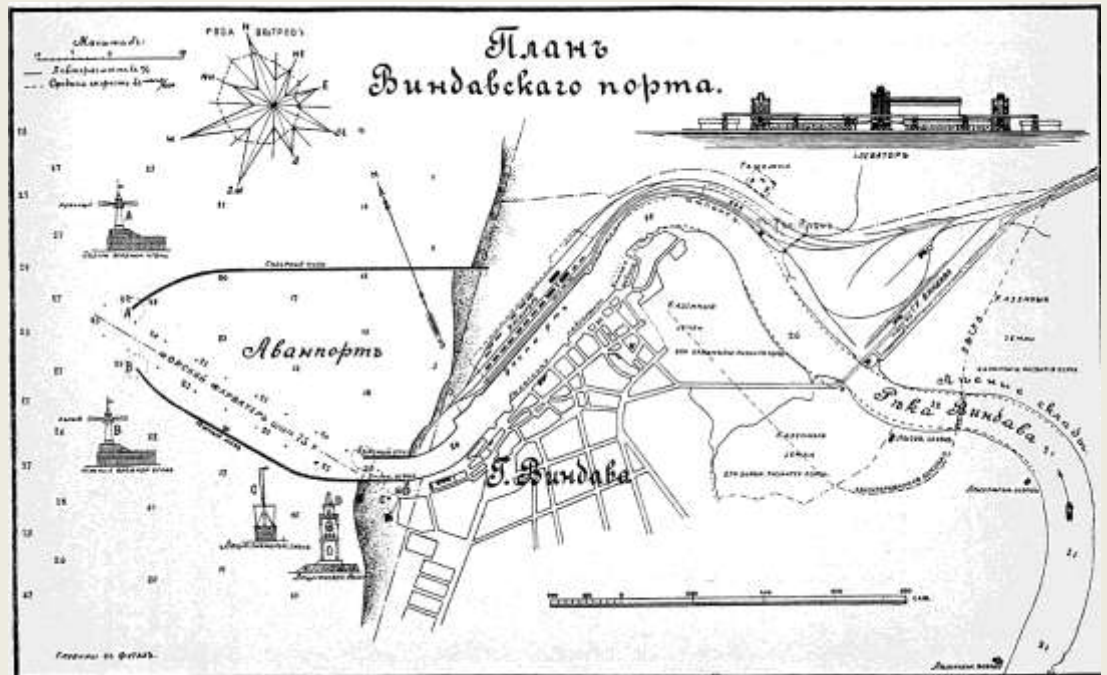
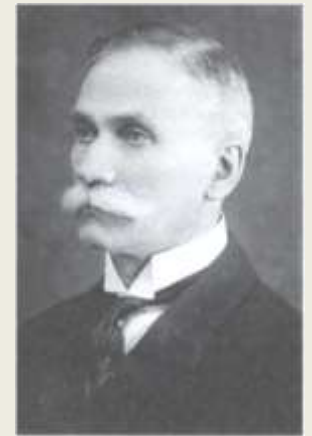
Таким образом, хлебные запасы Рыбинска получили прямой выход на балтийские порты. Но этого Обществу показалось мало. В том же 1897 году оно начинает строительство портовых сооружений в незамерзающем порту Виндава (сегодня это город Вентспилс в Латвии) и одновременно проводит изыскания по новой трассе, которая должна была пройти от Москвы через Ржев, Великие Луки, Новосокольники, Елгаву до самой Виндавы. Наконец, 21 мая 1897 года императорским указом «Обществу Рыбинской железной дороги» было разрешено строительство железнодорожных линий Савелино-Кашин и Москва-Виндава, а сама компания переименовывается в «Общество **Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги**».



*В 1897 г. Виндава была небольшим уездным городком с 7-тысячным населением.*

<https://www.ventspils.lv/>

Обустройство незамерзающего Виндавского вывозного порта производилось по проекту Александра Матвеевича Фролова, также выпускника нашего вуза. Под его руководством построены большой элеватор, башни, амбары, глубоководная набережная для морских судов, электрическая станция, сортировочная и пассажирская станция.



Производитель работ  
Инженеръ: А. Фроловъ





Необходимые капиталы собирались путем облигационного займа, гарантируемого правительством. Общество активно выпускало облигации, номинированные не только в рублях, но и в немецких марках и британских фунтах стерлингов.