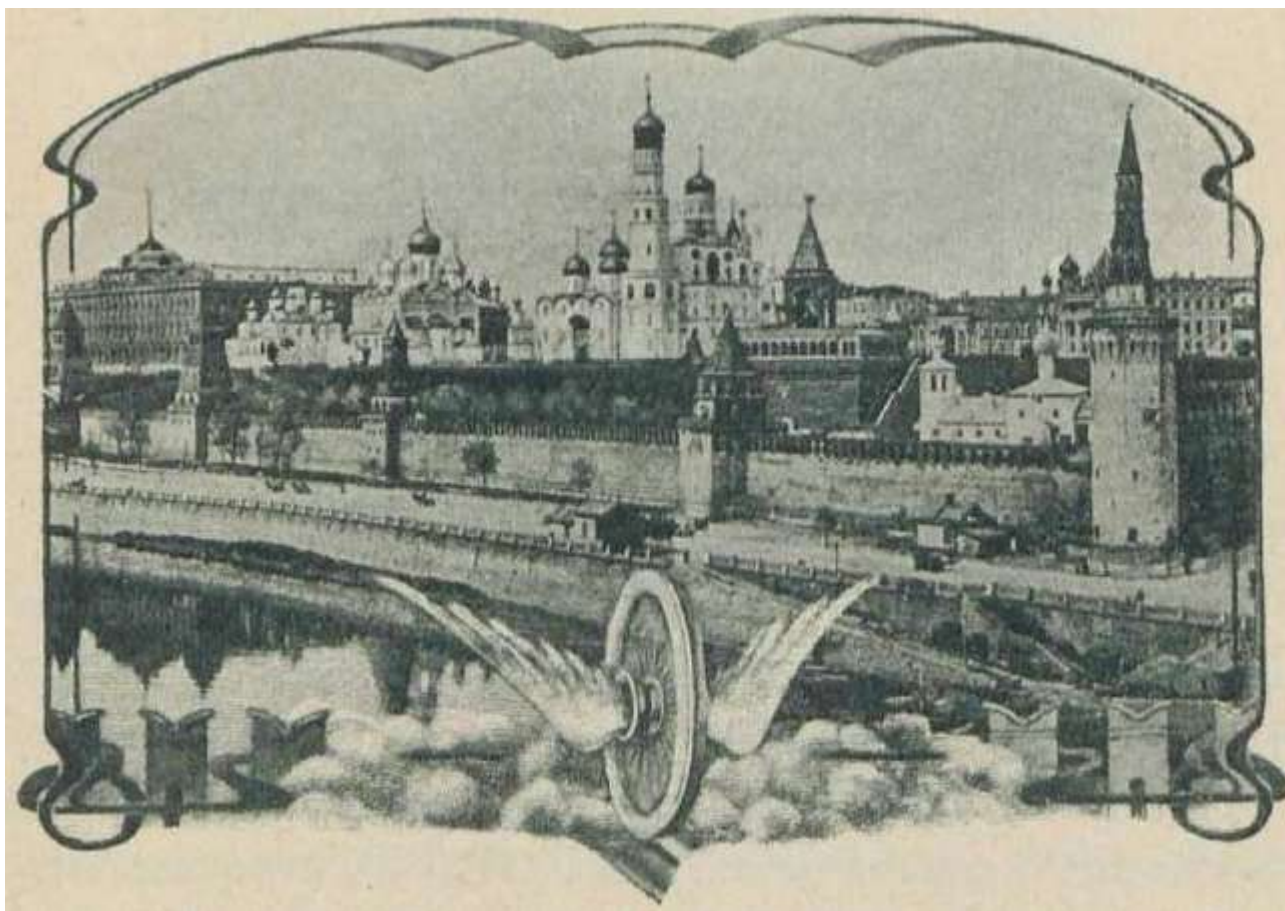


120 лет со дня открытия Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (часть 2)



Большой удачей для Общества стало то, что Председателем правления Общества с 1898 года стал инженер путей сообщения **Николай Степанович Островский**. Его имя тогда было широко известно – особенно на Урале, где он строил один из участков Уральской горнозаводской железной дороги. Выпускник Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения, молодой инженер в 28 лет возглавил построенную им дорогу и руководил ею с 1878 по 1889 годы. Благодаря его усилиям, железная дорога в короткое время стала одной из лучших в России.

Современники говорили про Островского: «Сам он двужильный... он беззаветно отдавался руководимому им делу всё своё время, работая и днём, и вечером в правлении, и дома».

Николай Островский показал себя настоящим стратегом железнодорожного строительства.



Н. С. Островский

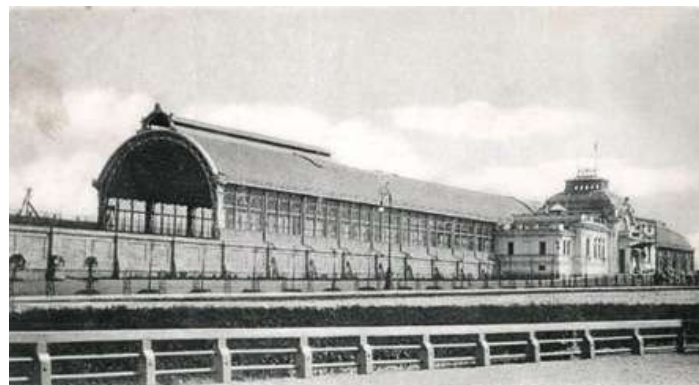
Сначала он зарекомендовал себя возведением новой ветки из столицы в Царское Село. Однако это была не простая ветка, а **Императорский путь**, строительство которого было доверено казной Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги - часть обособленной железнодорожной системы, по которой ходили исключительно императорские поезда.

Он соединялся с линиями Балтийской, Николаевской и Варшавской железных дорог, так что императорские поезда могли непосредственно передаваться на другие линии для дальнейшего следования на запад, юг и юго-запад.

Этот путь начинался у специально выстроенного в Санкт-Петербурге **Императорского павильона**.



Строительство Императорского павильона в Санкт-Петербурге, 1901 г. Здание сохранилось до наших дней - Загородный проспект, 52Б.



Императорский павильон и металлический навес над платформой.



Ворота Императорского павильона.



Императорский павильон был спроектирован архитектором С. А. Бржозовским в стиле модерн и восхищал современников своим изяществом.

От Императорского павильона путь шёл параллельно главным путям бывшей Царскосельской железной дороги до 16 километра.

Бывшей — так как Царскосельская железная дорога была также приобретена Обществом, включена в состав Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги и перешита на русскую колею (1524 мм). Новые хозяева решили использовать старейшую линию страны в качестве головного участка дороги на юг: Петербург—Дно—Новосокольники—Витебск.

Затем, в районе поселка Шушары резко повернув на юго-запад, Императорский путь шел через поля, и пересекал шоссе Пулковое — Царское Село перед Египетскими воротами .



Египетские ворота

И, наконец, подходил к уже имеющемуся в Царском Селе деревянному «Царскому павильону» для приёма императорских поездов через станцию Александровская Петербурго-Варшавской железной дороги.



Деревянный Царский павильон сгорел в 1911 г.



На его месте в следующем году по проекту архитектора В. А. Покровского построили новый каменный павильон в старорусском стиле. Он сохранился, но сильно пострадал во время обстрелов в годы Великой Отечественной и до сих пор не восстановлен.

Дорога проектировалась и строилась два года. 6 декабря 1902 года её сдали в эксплуатацию. Одноколейный путь, на протяжении которого было сооружено 11 стальных мостов разных размеров, был способен выдерживать движение императорских поездов (до 15 вагонов) на большой скорости. Движение любых поездов, кроме императорских, здесь было запрещено, а на каждой стрелке и у каждого моста стоял солдат 1-го Императорского железнодорожного батальона.

Общество Московско-Виндаво-Рыбинской дороги выручило на этом казённом заказе больше 4 миллионов рублей. Колоссальные по тем временам деньги!

(После революции Императорский путь был разобран — рельсы были необходимы для ремонта более важных железных дорог. Сейчас о нём напоминают только остовы бывших мостов да кое-где насыпь в полях).

Весной 1898 года под руководством главного инженера путей сообщения С. А. Штольца началась работа над линией Москва — Виндава. Её протяженность должна была составить свыше 1000 вёрст.

Было построено несколько новых станций на территории современной Латвии, и к сентябрю 1901 была открыта линия **Виндова-Туккум** (сегодня Тукумс) . Одновременно с ней – более значительная по протяжённости линия **Москва-Крейцбург** (Крустпилс).



*Уездный центр Курляндской губернии Туккум.
Пассажирский поезд Виндава – Туккум курсировал дважды в
сутки, находясь в пути 5 часов.*

Сквозное движение поездов от Москвы до Виндавы открылось 11 ноября 1904 года. Это стало возможным, когда Общество построило и сдало в эксплуатацию еще 365 вёрст железной дороги **Зилан-Туккум**, проходящей по Лифляндской и Курляндской губерниям, и позволившей связать линии Москва-Крейцбург и Туккум-Виндава в одну сплошную магистраль.

Пропускная способность дороги была рассчитана на 2 пары пассажирских поездов в сутки, со средней скоростью 30 верст в час, и на 7 товарных за этот же отрезок времени, со средней скоростью 20 верст в час.

Водоснабжение — на 16 пар поездов.

Быстрый рост товарного движения потребовал постройки дополнительных разъездов.

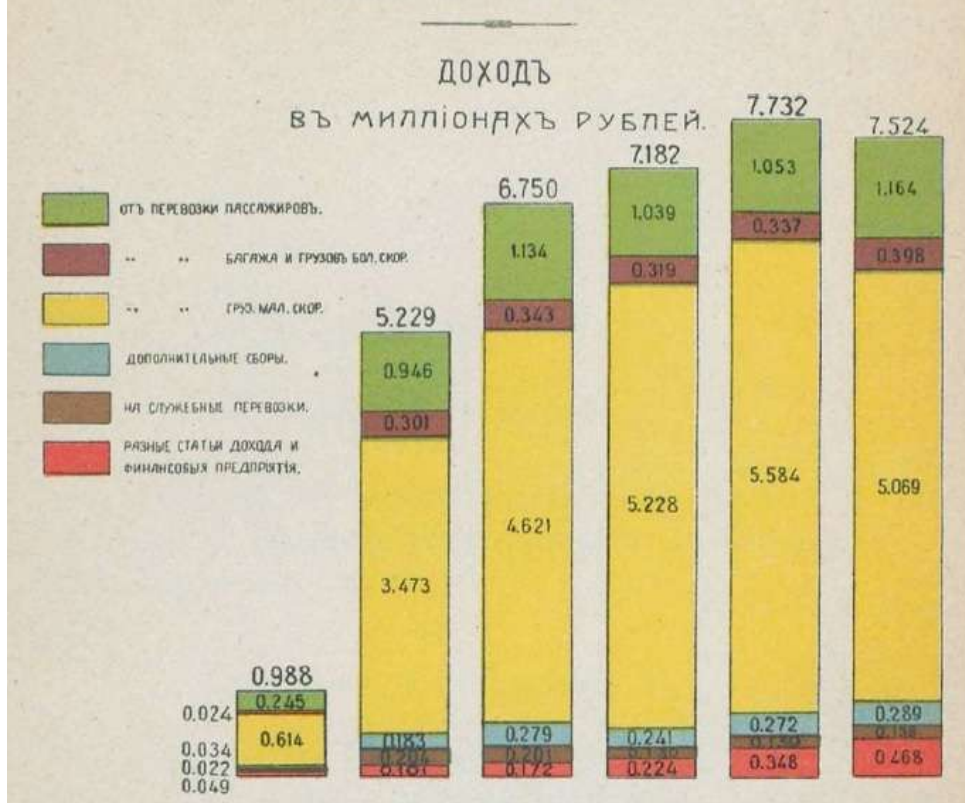


*Управлял всей
дорогой Москва-
Виндава
Николай
Дмитриевич
Байдак, также
выпускник ИИПСа.*

Так как время на постройку новой железной дороги было ограничено, ее проектирование велось по упрощенным техническим условиям, с созданием большого количества обходов естественных препятствий Клинской гряды.

Экономия времени и средств обернулась большим количеством кривых и поворотов. Историк и железнодорожник Алексей Вульф так потом описывал эту дорогу: «Она уже в самом начале своего пути, у Рижского вокзала столицы, лежит в кривой — и так и петляет всю дорогу в сплошных кривых до самой Виндавы, своей конечной станции. Машинисты депо Подмосковная, Нахабино, Ржев, Великие Луки про нее говорят: “Дорога наша кривая, словно пописал бычок”. Такие встречаются на ней крутые повороты пути, что приходится гонять локомотив-смазчик — для того, чтобы покрытые маслом головки рельсов не так яростно врезались в кривых в реборды колес локомотивов и вагонов».

ГРАФИКЪ ФИНАНСОВЫХЪ РЕЗУЛЬТАТОВЪ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛИНИИ МОСКВА-ВИНДАВА за 1901–1906 г.г.

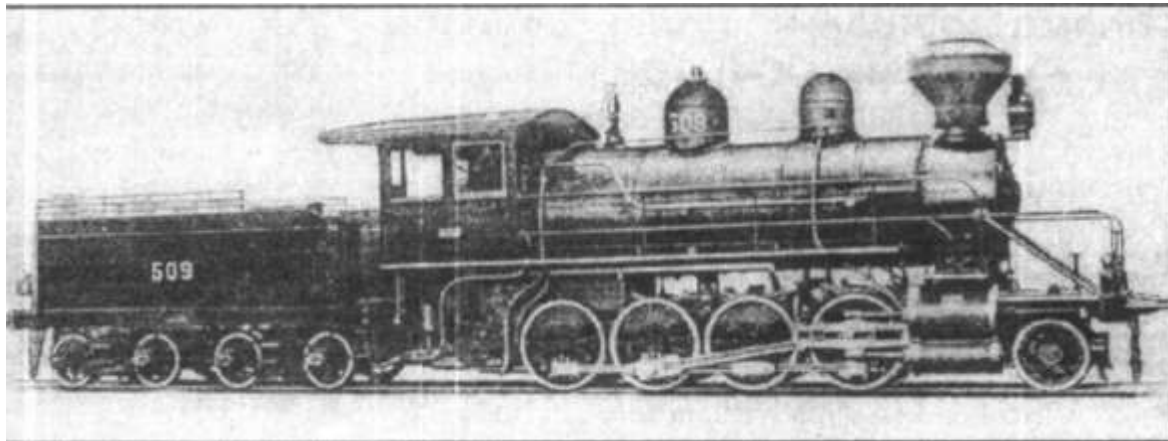


Однако в финансовом плане дорога стала крайне успешной.

И, наконец, заслугой Председателя правления Общества Николая Степановича Островского стала уже упоминавшаяся выше линия **Санкт-Петербург – Витебск**. Эта 538-вёрстная дорога фактически была единственной, которая дублировала Николаевскую магистраль на пути из столицы на юг страны. Законченная в 1904 году, она сразу получила статус стратегической. Эта дорога, соединяясь с уже имеющейся магистралью Витебск — Жлобин — Одесса, связывала столицу империи с черноморскими портами.

К началу Первой мировой войны Островским было задумано ещё несколько линий, в том числе грандиозная – от столицы до Орла. Кое-что, например, линия **Луга – Новгород**, было реализовано, но уже после скоропостижной смерти инженера в ноябре 1913 года. Однако большая часть его планов так и не была воплощена в жизнь.

Что касается подвижного состава, то часть паровозов для Московско-Виндаво-Рыбинской дороги специально заказывалась, но использовались и другие, пришедшие с других дорог.



Паровоз N9509, серии Га (американской постройки заводов Балдвин в Филадельфии) на Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. в 1899 г. Фото из книги "Die Geschichte der Eisenbahnen im Baltikum" (издательство LOK-REPORT)

Паровозы серии Р (1-4-0) были специально спроектированы для Московско-Виндаво-Рыбинской дороги инженером Л. М. Леви. Это был четырехцилиндровый тандем-компаунд, с парораспределением системы Аллана. Серия Р произошла от названия дороги – «Рыбинская». Грузовые паровозы серии Р с машинами тандем компаунд 1-4-0 поступали на Московско-Виндаво-Рыбинскую дорогу с 1899 г. по 1911 г.г. от Коломенского, Брянского, Путиловского, Сормовского заводов и завода Мюльгаузен. Забегая вперед, можно отметить, что удачность конструкции этих паровозов обеспечила долгую жизнь на сети дорог России и СССР в последующие годы. Так на сети НКПС в 1923 г. насчитывалось 465 паровозов серии Р. До 1940 г. они продолжали работать на промышленном транспорте.

Благодаря Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги появились великолепные здания вокзалов в Москве, Санкт-Петербурге и Царском селе. Их автором также стал архитектор Станислав Антонович Бржозовский.



Виндавский вокзал (1901 г.) в Москве практически сохранился первоначальном виде. Но теперь мы его знаем как Рижский.

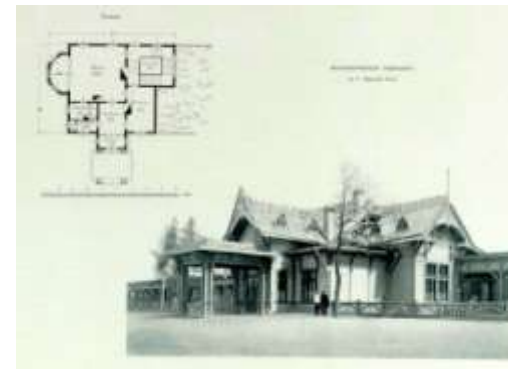


Бюст архитектора С. А. Бржозовского у Рижского вокзала.

В 1902-1904 годах на месте старого вокзала в Царском селе Обществом было построено новое здание пассажирского вокзала по проекту группы архитекторов под руководством С. А. Бржозовского. Слева от вокзала был возведен Великокняжеский павильон. Обе постройки были разрушены в Великую Отечественную.



Вокзал в Царском селе



Великокняжеский павильон

Но самой выдающейся работой С. А. Бржозовского стало открывшееся в 1904 году великолепное здание вокзала в стиле модерн в Санкт-Петербурге. Это здание — одна из первых общественных построек в стиле модерн в нашем городе.

В проекте заложена непривычная для того времени архитектура, включающая обилие металла и планировку здания, когда крупные объёмы группируются асимметрично, с учётом их функционального назначения.

Здание имеет оригинальное купольное завершение, часовую башню, дебаркадер с арочным перекрытием (автор — инженер В. С. Персон).

При открытии вокзал получил восторженную оценку современников.



Этот вокзал Санкт-Петербурга сначала назывался Царскосельским, в 1918 году был переименован в Детскосельский, а с 1935 года получил название Витебский.





Вестибюль

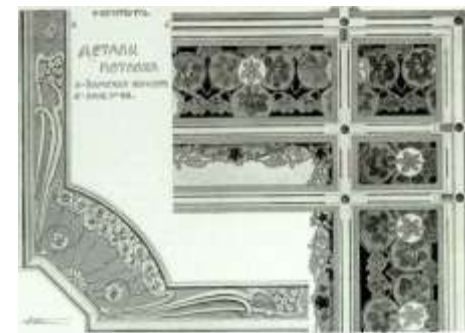
«Прибывающий входит в вестибюль I класса – грандиозное помещение высотой до 10 саж., увенчанное куполом и украшенное бюстом Государя, а также двумя панно с видами Петербурга со стороны Зимнего дворца и Одесского порта. Широкая мраморная лестница с двумя грандиозными канделябрами по бокам ведет в зал и буфет I класса, расположенные во втором этаже с правой стороны здания. В зале несколько картин, иллюстрирующих историю Царскосельской дороги, со времени ее основания, когда в 1837 г. Имп. Николай I совершил свою первую поездку в коляске, поставленной на товарную платформу, и представляющих виды петербургского, царскосельского и павловского вокзалов в различные эпохи.»



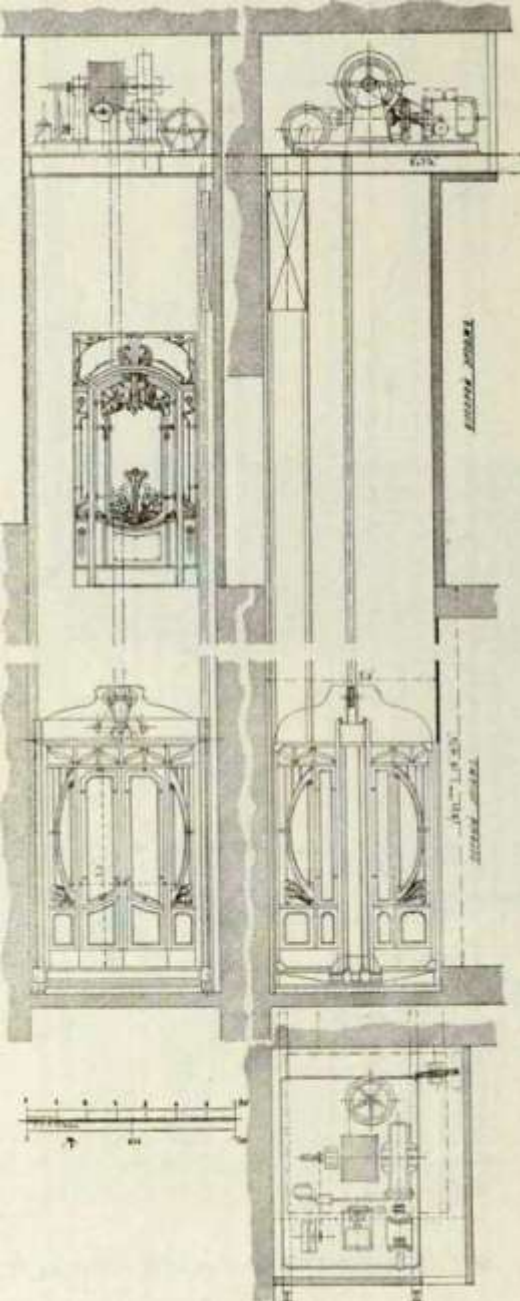
Багажный зал



Буфет



Элементы декора



На вокзале очень широко использовались различные сложные технические новинки, многие решения были новаторскими для того времени: лифты для багажа и пассажиров, а также «для подачи кушаний из кухни, расположенной в верхнем этаже, во избежание запаха»; транспортёры для багажа («движущийся бесконечный стол»); рельсовое полотно, расположенное на втором этаже; широко использовалось электричество: вплоть до автоматических вертелов для жарки мяса на кухне, также приводимых в движение электричеством.

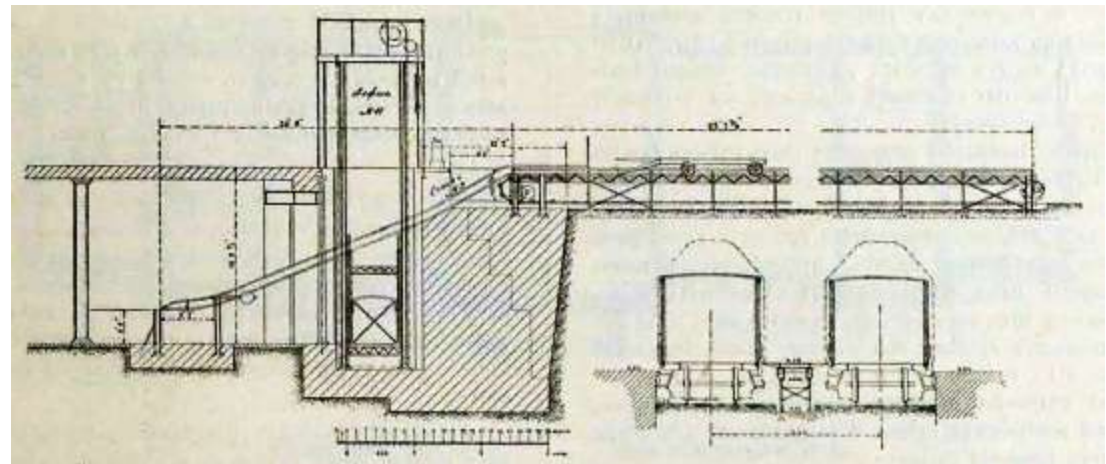


Схема расположения устройств для багажа прибытия

*Пассажирский
электрический лифт*



*Здание Петербургского управления
Общества Московско-Виндаво-
Рыбинской железной дороги.
Санкт-Петербург, пл. Островского.*

Общество превратилось в одну из крупнейших железнодорожных компаний Российской империи с годовым доходом в миллионы рублей (так, по данным за 1913 год доходы Общества составили почти 220 млн руб.).

Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога так разрослась, что у неё существовали два независимых управления – Московской и Петербургской сетей.



По данным на 1913 год, протяжённость пути составляла 2 475 вёрст, на дороге было 860 искусственных сооружений (в том числе 692 моста, 49 станций, 13 разъездов, 8 остановочных пунктов, 50 пунктов водоснабжения, 4 железнодорожные мастерские), а подвижной состав насчитывал 411 паровозов, 572 пассажирских и 11 490 товарных вагонов.



Проходила дорога по территориям Московской, Ярославской, Тверской, Смоленской, Псковской, Новгородской, Петербургской, Витебской, Лифляндской, Курляндской губерний. Обеспечивала пассажирское сообщение и товарное: перевозку и экспорт масла, льна, хлеба, рыбы, горюче-смазочных, лесных строительных материалов и других грузов.

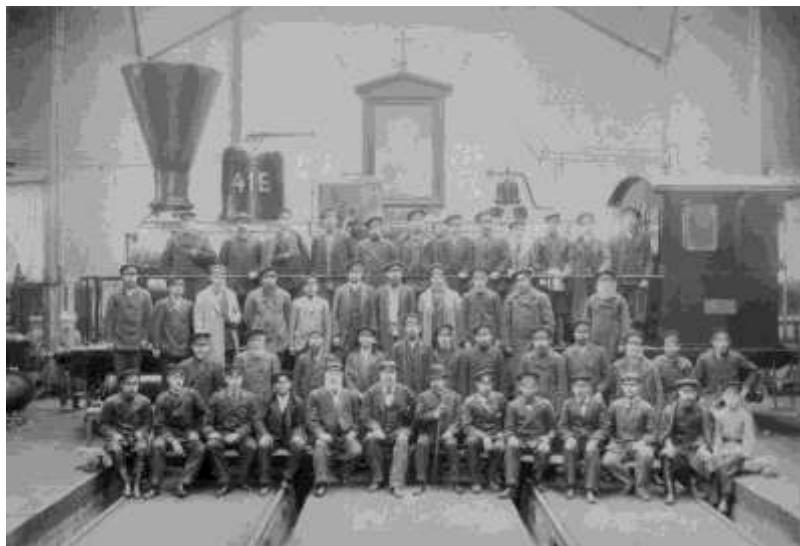
Железная дорога сыграла решающую роль в появлении при станциях крупных промышленных предприятий и населённых пунктов.

Общество строило как крупные железнодорожные магистрали, так и небольшие железнодорожные линии. Известен случай постройки в 1907 году линии Вырица-Посёлок длиной 5 верст по прошению частного лица, для вывоза продукции лесопильного завода.

Условия труда и жизни машинистов, кондукторов, наиболее квалифицированной части железнодорожных рабочих были хорошими. Как правило, это были грамотные, профессионально подготовленные кадры, и труд их оплачивался довольно высоко.

Общество обеспечивало квартиры или квартирное довольствие для служащих, оказывало медицинскую помощь железнодорожному персоналу и их семьям – были открыты приемные покои для оказания первой помощи и даже больницы.

Почти все станции, где имелся значительный контингент служащих, обеспечивали возможность дать их детям начальное образование: Управлением дороги открывались школы или же выделялись субсидии на обучение детей в городских, земских или общественных школах. Кроме того, в городе Великие Луки было открыто техническое железнодорожное училище.



Рабочие и служащие Рыбинских железнодорожных мастерских

В воскресные и праздничные дни проводились общеобразовательные чтения с «волшебным фонарем» для учеников, служащих, мастеровых и рабочих с их семьями. Предметом чтений служили литературные произведения, рассказы из русской истории, популярные очерки по природоведению, географии и медицине.

Дальнейшему развитию грандиозной железнодорожной империи помешали Первая мировая война и революция.

В 1915 г. русские войска при отступлении взорвали железную дорогу около Виндовы в нескольких местах, уничтожив тем самым огромную часть вложенного труда. Но после окончания войны дорога была вновь восстановлена.

В 1918 году Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога была национализирована и перестала существовать как единое целое. Ее линии вошли в состав разных железных дорог, ее централизованные структуры либо были упразднены, либо перешли под центральный контроль НКПС. После образования независимого Латвийского государства часть линии Москва-Вентспилс-Рыбинск становится собственностью Латвии.

Значение отдельных участков бывшей Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в определённые периоды истории было стратегическим. Так, с июля 1941 года по февраль 1942-го линия Ярославль – Рыбинск – Сонково была прифронтной и единственной железной дорогой, через которую поддерживалась связь с Ленинградом.

После вхождения Латвии в состав СССР Вентспилс получает дополнительное значение со строительством крупной экспортно-перевалочной нефтебазы, соответственно, возрастает значимость железной дороги.



*Порт
Вентспилса*

Распад Советского Союза и политика независимой Латвии привели к значительному сокращению железнодорожного сообщения между странами. В 90-е годы москвичи называли Рижский вокзал «вокзалом для двоих»: на нем осталось всего два поезда дальнего следования. Одно время существовал даже проект закрытия вокзала и переноса центра пригородного сообщения на станцию Тушино.

В начале нового века Рижский вокзал неожиданно снова стал популярным местом в столице. На его подъездных путях открылся Музей истории железнодорожной техники.



Музей истории железнодорожной техники.



Сегодня по линиям бывшей Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги ежедневно ходят электрички и пассажирские поезда дальнего следования, возрастает объём грузовых перевозок. Значительную долю грузов составляют сырая нефть и нефтепродукты, которые через порты Балтики отправляют в страны Европы.

Библиография

1. **Очерк современного состояния и деятельности за первое пятилетие Московско-Виндавской жел. дор. 1901-1906 гг.** – Москва, 1908. – 4, 145 с., 3 л. карт.
2. **Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге 100 лет // Локотранс.** - 1997. - № 6. - С. 6-7.
3. **Николаев, В. Главная магистраль России / В. Николаев // Гудок : Ежедневная транспортная газета.** - 2018. - N 11 (6 апреля). - С. 3. - <https://gudok.ru/zdr/179/?ID=1409961>
4. **Московско-Виндаво-Рыбинская ж.д. Альбом гражданских сооружений Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги.** - [Санкт-Петербург, 1908]. - [2], II, 143 с., 58 л. ил.
5. **Фролов А. М. Сооружение Московско-Виндавской линии и ветви Дно-Новосокольники. Техническое описание Виндавского вывозного порта и его элеваторных устройств.** – Санкт-Петербург, 1902.
6. **Музафаров А. А. По следам исчезнувшей России / Александр Музафаров.** - Москва : Вече, 2013. - 350 с. https://www.rulit.me/books/po-sledam-ischeznuvshej-rossii-read-318847-34.html#c_88
7. <https://www.citywalls.ru>
8. <https://ru.wikipedia.org> Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога