

**Очерк современного состояния и
деятельности за первое пятилетие
Московско-Виндавской железной
дороги**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
О-95

О-95 Очерк современного состояния и деятельности за первое пятилетие Московско-Виндавской железной дороги / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 157 с.

ISBN 978-5-519-97831-6

ISBN 978-5-519-97831-6

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

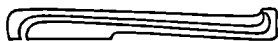
Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

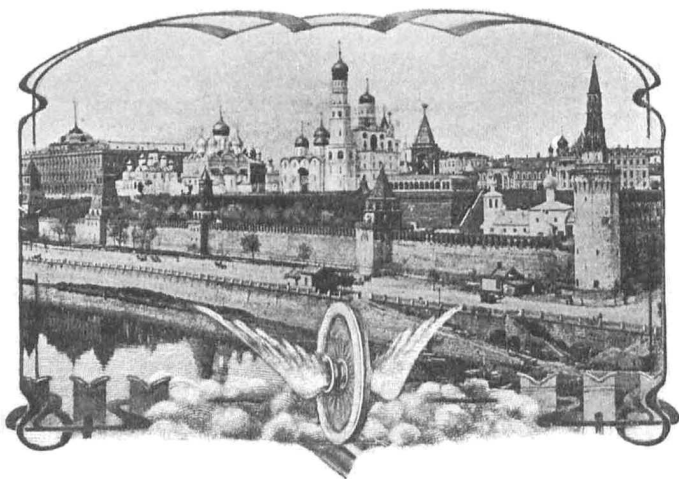
Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Лѣтомъ 1901 года закончилось сооруженіе новой желѣзнодорожной магистрали Москва-Виндава, прорѣзавшей громаднѣйшій районъ нашего отечества, лишенный до того времени удобныхъ путей сообщенія, — магистрали, давшей кратчайшій выходъ къ незамерзающимъ портамъ Балтійскаго моря грузамъ далекой Сибири и тяготѣющихъ къ Москвѣ районовъ. 11 сентября 1901 года послѣдовало открытіе для правильнаго движенія и эксплуатаціи участковъ Москва-Зиланъ и Туккумъ-Виндава упомянутой магистрали, переданныхъ въ завѣдываніе вновь учрежденнаго Управленія, коему присвоено наименованіе «Управленіе Московской сѣти Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги». Такимъ образомъ, 11 сентября 1906 года завершилось первое пятилѣтіе эксплуатаціонной жизни Московско-Виндавской линіи.

Составленный ко дню перваго пятилѣтія настоящій краткій очеркъ имѣетъ цѣлью дать главнѣйшія свѣдѣнія о дѣятельности и постепенномъ развитіи молодой магистрали.





І. ОБЩІЯ СВѢДѢНІЯ.

1. Историческія данныя о развитіи линіи Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги преобразовалось изъ бывшаго Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги и, такимъ образомъ, прародительницей дорогъ Общества, въ нынѣшнемъ его составѣ, является желѣзная дорога Рыбинскъ-Бологое.

12-го іюля 1868 г., полковникъ гвардіи А. А. Кирѣевъ и К^о получилъ концессию на постройку желѣзной дороги отъ г. Рыбинска до станціи Осѣченка Николаевской желѣзной дороги, протяженіемъ въ 240 верстъ.

Впослѣдствіи, по ходатайству Рыбинскаго купечества, Правительствомъ было признано болѣе цѣлесообразнымъ соединить г. Рыбинскъ не со станціей Осѣченка, а ближе къ Петербургу, со станціей Бологое Николаевской дороги, почему новая дорога получила наименованіе Рыбинско-Бологовской, и 29 января 1869 года былъ утвержденъ уставъ **Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги**. Открытіе движенія по Рыбинско-Бологовской дорогѣ, протяженіемъ 280 верстъ, и по вѣтви, протяженіемъ около 6 верстъ,

отъ Рыбинска до сельца Копалева на Волгѣ, гдѣ были устроены товарныя пристани, послѣдовало 4 іюня 1870 года.



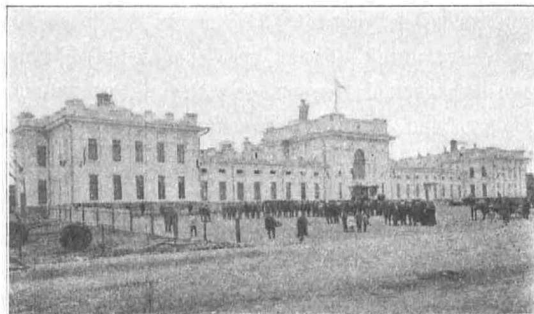
Старое (сгорѣвшее) пассажирское зданіе въ Рыбинскѣ.

Въ теченіе 25 лѣтъ Рыбинско-Бологовская дорога оставалась въ скромныхъ своихъ размѣрахъ и только съ 1895 г. начинается расширеніе предпріятія.

По первому дополненію къ уставу Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному въ 4 день іюня 1895 года, Обществу передала Новгородская узкоколейная желѣзная дорога (отъ ст. Чудово Николаевской желѣзной дороги, черезъ Новгородъ до Старой Руссы), протяженіемъ 157 верстъ, и разрѣшена постройка ширококолейной, нормального типа, желѣзной дороги отъ Бологое черезъ Валдай, Старую Руссу и Порховъ до города Пскова, протяженіемъ до 335 верстъ, при чемъ Общество Рыбинско-Бологовской дороги переименовано въ „**Общество Рыбинской желѣзной дороги**“. При сооруженіи дороги отъ Бологое до Пскова, протяженіемъ 334 версты, встрѣтились весьма серьезныя техническія затрудненія по условіямъ пересѣкаемой мѣстности. Но не смотря на эти затрудненія и на значительность искусственныхъ сооружений, Бологое-Псковская линія, будучи начата постройкой весною 1896 года, — открыта для правильнаго движенія 11 ноября 1897 года. Главнымъ инженеромъ по сооруженію этой линіи состоялъ инженеръ путей сообщенія Г. И. Свѣицкий.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 12 мая 1896 года вторымъ дополненіемъ къ уставу, Обществу Рыбинской желѣзной дороги разрѣшена была постройка вѣтви нормального типа отъ ст. Савелино Рыбинско-Бологовскаго участка до г. Кашина, Тверской губерніи, протяженіемъ до 52 верстъ. Начатая постройкою осенью 1896 года подъ руководствомъ главнаго инженера по сооруженію, инженера путей сообще-

нія В. П. Святицкаго, Кашинская вѣтвь окончена постройкою и открыта для эксплуатаціи 20 сентября 1898 года.



Новое пассаж. зданіе въ Рыбинскѣ.

Третьимъ дополненіемъ къ уставу, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 21 мая 1897 года, коимъ Общество Рыбинской желѣзной дороги переименовано въ „Общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги“, на это Общество возложено:

а) построить желѣзную дорогу нормальной колеи, протяженіемъ около 1030 верстъ, для соединенія возможно кратчайшимъ путемъ Москвы съ Виндавою черезъ Великіе-Луки, станцію Штокмансгофъ или иную станцію Риге-Орловской желѣзной дороги и черезъ Туккумъ;

б) построить вѣтвь, протяженіемъ до 168 верстъ, отъ той станціи *) Московско-Виндавской дороги, которая будетъ построена близъ мѣстечка Соколынки, до станціи Дно Бологое-Псковскаго участка;

в) соорудить вѣтвь, протяженіемъ около 35 верстъ, отъ ст. Савелино (нынѣ Сонково) Рыбинско-Бологовскаго участка до города Краснаго Холма, Весьегонскаго уѣзда, Тверской губерніи.

На всѣ вышеозначенныя сооруженія и устройства Правительствомъ разрѣшенъ Обществу выпускъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала, съ гарантіей Правительства, и отсроченъ выкупъ казною всего предпріятія до 1-го января 1915 года.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 1 іюня 1898 года четвертымъ дополненіемъ къ уставу, на Общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги возложено:

г) построить участокъ магистральной линіи отъ ст. Дно Бологое-Псковскаго участка, по направленію на сѣверъ, до

*) Эта станція получила названіе „Новосоколынки“.

ст. Луги Варшавской желѣзной дороги или до Петербурга, смотря по имѣющимъ быть произведешнымъ изыскашямъ;

д) построить участокъ желѣзной дороги, магистральнаго типа, протяженіемъ около 137 верстъ, для соединенія г. Витебска со станціей (близъ м. Соколыцкии) *) пересѣченія Московско-Виндавской дороги съ линіей, соединяющей эту дорогу со ст. Дно Бологое-Псковскаго участка;

е) построить вѣтвь для соединенія Московско-Виндавской дороги съ одной изъ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ, и, въ связи съ этой постройкой, устроить сортировочную станцію въ Москвѣ.

Кромѣ того, на Общество возложена обязанность во всякое время, въ случаѣ признанія Правительствомъ необходимымъ, перестроить Новгородскую узкоколейную дорогу въ ширококолейную нормальнаго типа и снабдить ее соотвѣтственнымъ количествомъ подвижнаго состава.

Наконецъ, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 28-го ноября 1899 года пятымъ дополненіемъ къ уставу, на Общество Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. возложено:

ж) продолжить участокъ Новосоколыцкии-Дно до пересѣченія съ Царскосельской ж. д. у ст. Царское Село, снабдить подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями эксплуатаціи;

и з) приобрести Царскосельскую дорогу и приспособить ее на участкѣ Петербургъ-Царское Село къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи.

Въ исполненіе вышеприведенныхъ законоположеній, весною 1898 года было приступлено къ постройкѣ линій Москва-Крейцбургъ, Туккумъ-Виндава и Дно-Новосоколыцкии, общимъ протяженіемъ 1015 верстъ, подъ руководствомъ Главнаго Инженера по сооруженію этихъ линій, инженера путей сообщенія С. А. Штольцмана, и вѣтви Савелино-Красный Холмъ, протяженіемъ 31 верста, подъ руководствомъ Главнаго инженера по сооруженію этой вѣтви, инженера путей сообщенія



Пассажирское зданіе въ Москвѣ.

*) Сг. Новосоколыцкии.

В. И. Святицкаго; въ 1901 г. начаты постройкою, подъ руководствомъ Главнаго Инженера С. А. Штольцамана, участки Новоскоольники-Витебскъ, Петербургъ-Дно и Зипанъ-Туккумъ.

Открытіе правильнаго движенія состоялось: по вѣтви Савелино-Красный Холмъ—3 октября 1899 года, по линіямъ Москва-Крейцбургъ, Дно-Новоскоольники и Туккумъ-Виindaва—11 сентября 1901 года; по линіи Петербургъ-Витебскъ—1 августа 1904 года, и наконецъ, по линіи Зипанъ-Туккумъ, связанной линіи Москва-Крейцбургъ и Туккумъ-Виindaва въ одну сплошную магистраль Москва-Виindaва и довершившей строительную дѣятельность Общества,—11 ноября 1904 года.

Такимъ образомъ, въ настоящее время въ составъ дорогъ Общества входятъ слѣдующія открытыя для движенія линіи:

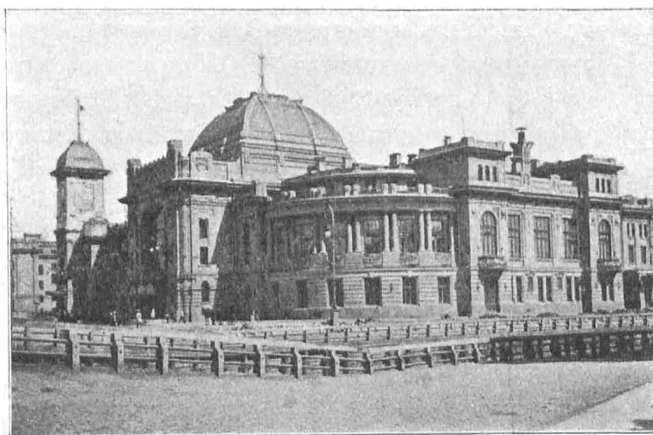
А. Нормальной колеи:

и) Рыбинскъ-Нековъ съ вѣтв., протяженіемъ	704 вер.
к) Петербургъ-Витебскъ съ вѣтв., „	531 „
л) Москва-Виindaва „ „ „	1050 „
Итого	2285 вер.

Б. Узкой колеи:

м) Новгородская отъ Чудова до Старой Руссы	157 вер.
Всего	2442 вер.

Всѣ перечисленныя линіи раздѣлены, въ административномъ отношеніи, на два самостоятельныхъ Управленія.



Пассажирское зд. въ С.-Петербургѣ.

Первое изъ нихъ именуется Управленіемъ Петербургской сѣти и находится въ Петербургѣ.

Въ вѣдѣніи этого Управленія состоятъ линіи Рыбинско-Псковская, Петербурго-Витебская и Новгородская, общимъ протяженіемъ 1392 версты.

Второе именуется Управленіемъ Московской сѣти и помѣщается въ Москвѣ.

Въ вѣдѣніи этого Управленія находится линія Москва-Виндава, протяженіемъ 1050 верстъ.

Въ вѣдѣніи Управленія Московской сѣти находился съ 11-го сентября 1901 г. и по 1 января 1903 г. участокъ Дно-Новосокольники, протяженіемъ 165 верстъ, переданный затѣмъ съ 1 января 1903 г. въ вѣдѣніе Петербургской сѣти.

Въ теченіе слишкомъ 35-тилѣтняго существованія Общества, Предсѣдателями Правленія послѣдовательно были: Н. А. Кирѣевъ, А. М. Варшавскій, Ф. Ф. Винбергъ, Я. И. Утицъ, А. Н. Пургольдъ и А. П. Бородинъ, а съ 29 мая 1898 г. избранъ въ Предсѣдатели Правленія инженеръ путей сообщенія Н. С. Островскій, подъ непосредственнымъ и ближайшимъ личнымъ руководствомъ котораго совершилось сооруженіе главныхъ линій Общества: Москва-Виндава и Петербургъ-Витебскъ.

Организаторомъ Московской сѣти и Управляющимъ ея почти въ теченіе всего перваго пятилѣтія состоялъ инженеръ путей сообщенія Н. Д. Байдакъ, оставившій эту должность 10 іюня 1906 года, въ виду послѣдовавшаго избранія его членомъ первой Государственной Думы. Въ томъ же году Н. Д. Байдакъ избранъ общимъ собраніемъ акціонеровъ Общества членомъ правленія сего Общества.

Ближайшими сотрудниками въ дѣлѣ организаціи новой дороги являлись: Начальникъ службы пути В. И. Святицкій, Начальникъ службы движенія и телеграфа К. С. Струмило, оставившій службу съ 15 января 1906 г. по болѣзни, и Начальникъ службы подвижнаго состава и тяги Н. Д. Михайловъ, оставившій должность съ 1 ноября 1902 года, въ виду перехода на ту же должность на Московско-Казанскую желѣзную дорогу.

2. Географическое положеніе линіи и топографія мѣстности.

Московско-Виндавская желѣзная дорога соединяетъ центръ русской промышленной жизни—Москву и далекую Сибирь съ лучшимъ незамерзающимъ портомъ Балтійскаго моря—Виндавой и имѣетъ общее направленіе С.-З.-З., при длинѣ въ 1026 вер.

При общемъ взглядѣ на мѣстность, прорѣзанную линіей, на первомъ планѣ выступаетъ такъ пазываемая Среднерус-

ская возвышенность, раскинутая въ меридіональномъ направленіи отъ Новгорода и верховьевъ Волги до береговъ Сѣвернаго Донца и Азовскаго моря. На сѣверо-западѣ къ отрогамъ этой возвышенности непосредственно примыкають Валдайскія горы, служація водораздѣломъ между рѣками Балтійскаго и Каспійскаго морей. Въ юго-западномъ направленіи, приблизительно по сѣверо-западной границѣ Мипской губерніи, Среднерусская возвышенность посылаетъ отъ себя, такъ называемую, Вилейско-Иѣманскую гряду, служащую водораздѣломъ рѣкъ Балтійскаго и Чернаго морей. Группа этихъ трехъ болѣе выдающихся возвышенностей, посящихъ характеръ цѣпи холмовъ округленнаго очертанія и придающихъ центру русской равнины волнообразную поверхность, окаймлена кольцомъ низменностей и долинъ; на сѣверѣ— низищами Озерной области, на востокѣ — долиною средней Волги и Океко-Донской низменностью, на югѣ — теченіями Дона и Днѣпра, и на западѣ—Полѣсьемъ и собственно Прибалтійской низменностью. Московско-Виндавская жел. дорога прорѣзаетъ сѣверную часть разсматриваемаго района. Начинаясь отъ Москвы, въ бассейнѣ Оки, линія пересѣкаетъ Среднерусскую возвышенность между Валдайскими горами и Вилейско-Иѣманской грядой, по водораздѣлу Западной Двины, Волги и Днѣпра и оканчивается на берегахъ Балтійскаго моря незамерзающимъ портомъ Виндавой.

Линія начинается въ сѣверной части Океко-Донской низменности, въ такъ называемой Московской котловинѣ, на отмѣткѣ 73,25 саж. надъ уровнемъ Балтійскаго моря, и проходить по этой низменности, на протяженіи первыхъ 65 верстъ, долиною р. Москвы, пересѣкая притокъ ея Сходню на 15 верстъ и наиболѣе приближаясь къ самой Москвѣ— рѣкѣ на разстояніе нѣсколькихъ десятковъ саж., на 18 верстъ; изъ другихъ болѣе значительныхъ притоковъ Москвы— рѣки, линія пересѣкаетъ р. Истру на 55 верстъ.

Начиная отъ ст. Ново-Іерусалимской (56 верста отъ Москвы), линія вступаетъ на Среднерусскую возвышенность,



Рѣка Сходня и деревня Тушино.



Общій видъ Новоіерусалимскаго монастыря.

каковою проходитъ на протяженіи 350 верстъ. Въ этой части дороги линія достигаетъ на 85 верстъ отъ Москвы наивысшей своей отмѣтки 134,16 саж. надъ уровнемъ моря; точка эта принадлежитъ водораздѣлу между бассейнами верховья Волги и ея притока Оки и линія на 10 сажень разнится отъ самыхъ повышенныхъ точекъ Валдайской возвышенности, такъ называемыхъ Ильинскихъ горъ, высота которыхъ — 145 саж. надъ уровнемъ моря. Водораздѣломъ Волги и Оки линія идетъ, приблизительно, до 150 версты, пересѣкая на 115 верстъ р. Ламу, притокъ рѣки Шоши, впадающей въ Волгу. Начиная съ 150 версты, линія спускается въ долину самой Волги, приближаясь къ ней на 221 верстъ на разстояніе до одной версты и достигая наинизшей отмѣтки — 77,23 саж. на 204 верстѣ, вблизи ст. Зубцовъ. Въ этой части линія пересѣкаетъ изъ болѣе значительныхъ притоковъ Волги слѣдующіе: р. Держу — на 177 верстѣ, притокъ Держи, р. Синюю — на 182 верстѣ, рѣку Вазузу — на 205 верстѣ, притокъ ея Шенму — на 204 верстѣ и р. Большую Лочъ — на 220 верстѣ. Изъ долины Волги линія поднимается на южные отроги Валдайскихъ горъ, которые служатъ водораздѣломъ р. Волги, Западной Двины и бассейна озера Ильменя. Достигнувъ этого водораздѣла на 270 верстѣ, при отмѣткѣ 120,13 саж., и спускаясь съ него, линія пересѣкаетъ на 354 верстѣ р. Западную Двину, въ ея верхнемъ теченіи, мостомъ, отверстіемъ 20,00 саж., при отмѣткѣ 88,47 саж., и притоки Западной Двины: Межу — на 314 верстѣ, Ушницу — на 339 вер., Велесу — на 350 вер. и Торону — на 378 верстѣ.

Средперусская возвышенность, въ мѣстѣ прохода желѣзной дороги, носитъ лишь слегка холмистый характеръ.