

Железная дорога Ростов — Углич: из истории неосуществленного проекта

О.О. Непоспехов

В последнее время в российском обществе наблюдается устойчивый рост интереса к железнодорожной проблематике. Интерес этот принимает самые разнообразные формы: от коллекционирования одиночными энтузиастами железнодорожных акций, значков, жетонов и даже номеров вагонов, до организации научно-исследовательских экспедиций и специализированных музеев. В центре нашей программы исследований, отчасти озвученной на прошлогодней ростовской конференции, находятся люди, строившие железные дороги, и, если так можно выразиться, дороги, которые устраивали жизнь людей. Мы утверждаем, что, подобно тому, как железнодорожные магистрали в свое время собрали воедино тело страны, дали ей, в условиях колоссального отставания от ведущих держав мировой экономики, новую жизнь, также и обращение к истории железных дорог может помочь соединить самые далеко расположенные научные интересы, обогатить представления о самых разнообразных проблемах отечественной истории.

В данном случае, речь пойдет о проекте, который не состоялся; о дороге, которая не была построена. Кто был инициатором проекта, какие цели преследовались, каким образом происходило его продвижение, какой резонанс он вызвал в различных кругах общества? Какие варианты маршрута рассматривались, как они вписывались в существующую транспортную сеть? Почему проект не был реализован? В рассмотрении этих проблем и состоят задачи исследования.

История проекта железной дороги Ростов-Углич до настоящего времени не становилась предметом изучения. В течение последних десятилетий в местной печати были затронуты отдельные проблемы развития железнодорожной сети этих регионов на рубеже XIX-XX вв¹. В масштабах страны исследуются преимущественно воплощенные проекты, а нереализованные заслуживают внимание исследователя, как правило, в силу масштаба возможных последствий².

Едва ли возможно установить доподлинно единственного автора идеи «соединения железным путем» двух уездных городов. Скорее всего, идея эта, что называется, «виталя в воздухе» вместе с десятками подобных проектов эпохи интенсивного железнодорожного строительства. Ростов познакомился с преимуществами железнодорожного сообщения еще в 1870 г., когда здесь была проведена Московско-Ярославская железная дорога, впоследствии продолженная до Вологды (1872) и Архангельска

(1898). Интересы Углича, при плохих сухопутных дорогах традиционно пользовавшегося водным сообщением, с середины XIX в. стали страдать от обмеления верховьев Волги, что приводило к сокращению навигации в летний период. Подобное положение вызывало удорожание продовольствия и препятствовало налаженному товарообмену, вынуждало население искать заработки на стороне. Углич лидировал среди городов Ярославской губернии по числу крестьян, шедших в отхожие промыслы³.

В отличие от Московско-Ярославской железной дороги, инициатором строительства которой выступило московское купечество, инициатива проекта дороги Ростов — Углич принадлежала местным предпринимателям, а попытки ее продвижения по правительственным инстанциям осуществлялись органами земского и городского самоуправления. Поэтому основными источниками нашего исследования выступили как документы земских учреждений разного уровня, так и частная переписка лоббистов проекта. Одним из побудительных мотивов к внимательному изучению этих источников послужило высказывание авторитетного историка железных дорог А.А. Головачева: «Записки об экономическом положении отдельных местностей посылались в разные министерства и конечно было бы весьма интересно сделать свод из подобных описаний, если не в видах изучения России, то в видах характеристики того общества, к которому принадлежали соискатели. Если верить показаниям авторов этих сочинений, то в распоряжении их была целая масса вполне достоверных статистических сведений не только собранных, но и правильно разработанных. На основании этих сведений делались такие смелые выводы и предположения, наивность которых бросается в глаза. Но более всего поражает в этих выводах то, что они делаются на основании тех условий, которые предполагаются существующими. Если даже допустить безусловную верность этих условий для данной минуты, то и тогда нельзя заключать о верности сделанных выводов для будущего времени, так как под влиянием железных дорог все эти условия должны измениться...»⁴. В какой степени справедливы эти высказывания в нашем случае, сказать сложно, так как проект не состоялся; но, думается, оснований они не лишены.

За отправную точку нашего исследования мы принимаем 2 марта 1885 г. В этот день Санкт-Петербургский купец первой гильдии Алексей Леонтьевич Кекин составил свое знаменитое духовное завещание, в котором основное свое имущество передал в распоряжение ростовского городского общества. Параграф завещания под литерой «Г», среди прочего, гласил: «если из тех же доходов будут свободны денежные суммы, то их употребить на устройство железной дороги от Ростова до С.-Петербурга»⁵. Углич здесь не упоминается, однако вполне очевидно, что дорога до Санкт-Петербурга могла идти именно через этот город. Здесь нужно пояснить, что едва ли А.Л. Кекин собирался строить эту дорогу с нуля; достаточно было провести ветку от Ростова до Николаевской железной дороги или, что гораздо дешевле, до станции одной из железных дорог, которые были

с ней соединены (например, Рыбинско-Бологовской). В пользу этих предположений свидетельствует письмо А.Л. Кекина к А.А. Титову, написанное спустя полгода с момента составления завещания (18 ноября 1885 г.): «Шоссе к Борисоглебу дорого обходится⁶, а рано ли, поздно ли — железная дорога может быть тут на Тихвин и СПб. До Ладоги она уже утверждена. Затем они поневоле повести будут должны для дохода до Тихвина, затем до Устюжны, Углича и Ростова»⁷ (здесь и далее курсив наш — О.Н.).

Безусловно, доходность — важнейший мотив строительства. В районе намеченной А.Л. Кекиным дороги (если брать как отрезок до Углича, так и целиком до Петербурга) были расположены его имения, завещанные в неотчуждаемую собственность городского общества⁸ — возможно, он заботился и об их прочной связи с городом. О том, что такое русские дороги, А.Л. Кекин, покинувший в шестнадцатилетнем возрасте отчий дом в Ростове и с той поры, по собственному признанию, привыкший к кочевой жизни — знал не понаслышке⁹. Возвращаясь к завещанию, отметим то, вероятно, неслучайное обстоятельство, что строительство железной дороги было упомянуто в одном параграфе с учреждением гимназии и — «при первой возможности» — университета¹⁰. Напрашивается предположение, что для А.Л. Кекина и все эти «учреждения», и «устройство железной дороги» были равноправными способами «отыскать и наладить для города уверенные пути в будущее»¹¹.

О том, что проект железной дороги «Ростов — Углич» преследовал не только экономическую выгоду, свидетельствует и первое известное нам его публичное упоминание — поступившее 19 ноября 1896 г. (незадолго до смерти А.Л. Кекина¹²) в Ростовскую городскую думу заявление пятерых ее гласных (см. Приложение 1). Упомянув о включении Ростова в 1870 г. в железнодорожную сеть страны, в заявлении отмечалось: «Удобства быстрого ввоза и вывоза породили в нашем городе такие производства, которых в прежние годы или совсем не было, или, если и были, то находились в самом первобытном состоянии. Последовавшее развитие и усовершенствование этих производств повлекло за собою и общий подъем экономического состояния всего города, что доказывается из года в год увеличивающимся бюджетом городского хозяйства. Наконец, в последние годы, как результат этого благосостояния, явилась *потребность и не в едином хлебе*»¹³.

Заявление это имело успех. Прочие гласные городской думы, на заседании 22 ноября, разделив довод о том, что железная дорога Ростов — Углич *будет способствовать развитию торговли и промышленности*, постановили возбудить перед правительством ходатайство о строительстве. Один из подписавшихся под заявлением — и, по всей видимости, его автор — гласный Андрей Александрович Титов — был избран для исполнения этого плана¹⁴.

У проекта был и более влиятельный сторонник и, выражаясь современным языком, лоббист. Это граф Сергей Дмитриевич Шереметев, известный историк, меценат, политический деятель. Его переписка с

А.А. Титовым¹⁵ свидетельствует о том, что именно он занимался продвижением проекта в столице; по его же почину было и подготовлено ходатайство. Безусловно, имел место и личный интерес: в районе предполагаемой дороги находились его недвижимые имения¹⁶. Из периодики того времени явствует¹⁷, что С.Д. Шереметев на личные средства построил и эксплуатировал на протяжении нескольких лет узкоколейную железную дорогу от с. Баскачи, где находились лесные имения графа, до волжской пристани в с. Угольники (Угличский уезд)¹⁸.

В составе обширного фонда семьи Шереметьевых в РГИА хранятся письма управляющего Вошажниковским имением Франца Карловича Пиллиха, свидетельствующие о том, что инициатива строительства дороги Ростов — Углич в указанный период принадлежала именно ему. 19 февраля 1896 г. он спрашивал согласия С.Д. Шереметева на оплату Первому Обществу подъездных железнодорожных путей изысканий по строительству узкоколейной дороги от Ростова до Вошажниковского имения, которое было получено¹⁹. Однако Общество «в виду краткости пути от ст. Ростова до с. Вошажникова построить дорогу со своею эксплоатациею отказалось, а потому я просил дорогу построить до г. Углича протяжением 70 верст — на что Правление Общества изъявило свое согласие с тем условием, чтобы на изыскания пути выслать деньги эти собрать от лиц заинтересованных этим делом, для чего мне предстоит поездка в Углич»²⁰. 15 ноября 1896 г. Пиллих докладывал графу, что «с г. Титовым я виделся лично и передал ему все подробности касающиеся постройки железной дороги. Между прочим он показал мне копию письма, адресованного на имя Вашего Сиятельства от г. Гох, из котораго я заключаю, что Иое Общество подъездных железных дорог заинтересовано проведением пути на с. Вошажниково [...] В письме к г. Титову Ваше Сиятельство изволили выразить, что дорога желательна на Борисоглебские слободы, что у меня и равно г. Титова в расчет не входит, и смею уверить, дорога эта не представляет никакой выгоды для предпринимателей, за неимением на пути фабрик и заводов, тогда как близ с. Вошажникова сосредоточено 6 лесоп. заводов, а по пути из Ростова одна фабрика и большая крупчатая мельница, — все это может дать дороге груза приблизительно до 272 миллионов пудов. В представлении своем от 14-го января сего года за № 10 я докладывал Вашему Сиятельству, что имел ввиду собрать 1200 руб., требуемые Обществом на изыскание дороги до с. Вошажникова протяжением на 24 версты, и сумма эта, действительно, была собрана, но Общество постройку пути до с. Вошажникова за краткостью линии отклонило, ввиду чего я просил вышеозначенное Общество дорогу провести до г. Углича, т.е. на протяж. 70 верст, на что оно изъявило свое согласие с тем однако, что на производство изысканий пути представить в общество 3500 руб., считая по 50 руб. за версту. Чтобы собрать недостающие 2300 руб., я ездил к угличскому городскому голове, который, к сожалению, предполагает соединить Углич с Бологовской дорогой, а линия на Ростов для города

потому не нужна. В виду такого ответа я вынужден был искать необходимую сумму другими путями, но, к сожалению, даже на такое благое дело мало отозвалось сочувствующих лиц, хотя для всех совершенно ясна существенная польза его, и мне пока обещано всего 1700 руб., но, насколько деньги эти верны, ручаться не могу. К Ростовским обитателям не обращался с этим предложением потому, что г. Ростов менее имеет нужду в дороге, чем Углич, если, конечно, не принимать во внимание бедный люд, который с проведением этой дороги будет пользоваться дешевым топливом»²¹. 14 июля 1897 г. Пиллих сообщал: «сегодня приехал в Ростов инженер и завтра же начнет вешить линию Ростов – Углич чрез Вошажниково. Инженер мне сказал, что он пойдет прямо на Углич, а потому от Юхотских лесов дорога пройдет приблизительно в 25 верстах, что для Юхотского имения не очень желательно. Я советовал инженеру вешить линию к с. Неверково, от котораго Юхотские леса находятся в 10 верстах. Это для Юхотской вотчины было бы гораздо целесообразнее; он мне обещал это сделать, но будет ли он исполнять мои личные желания не знаю, ввиду чего не лучше-ли будет Вашему Сиятельству обратиться прямо к г. Мамонтову и изменить направление, данное инженеру, т.е. провешить линию Ростов-Вошажниково-Неверково-Углич»²².

Шереметев (или его доверенные лица) действительно вступил(и) в переговоры с Обществом Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги (далее – МЯЖД) о продаже ветви. Согласно публикации в печати 1897 г., Общество МЯЖД рассматривало возможность включения шереметевской ветки в железнодорожную сеть путем ее продления до станции Ростов²³. Сам С.Д. Шереметев в апреле того же года сообщал А.А. Титову о том, что проведение дороги Ростов-Углич с веткой на с. Баскачи через район Вошажникова – вопрос решенный, и рекомендовал ростовцам вступить в переговоры с директором МЯЖД С.И. Мамонтовым²⁴.

В Историческом архиве, среди материалов фонда-коллекции планов и чертежей по сооружению железных дорог (Ф. 350), хранится «Пояснительная записка к проекту Ростов-Угличской ж.д.»²⁵. Отпечатанный на машинке документ не имеет ни датировки, ни авторства, однако включен в опись 42 (ее хронологические рамки указаны 1867-1916 гг.), в которой фигурирует в разделе бумаг Общества МЯЖД. Фраза «Нормальный поперечный профиль дороги предположено принять утвержденной (так) для Московско-Савеловской ж.д.» позволяет предполагать, что документ составлен не ранее 2 мая 1897 года, когда постройка упомянутой железной дороги была официально разрешена. Возможно, что проект был составлен в то же время, когда Ф.К. Пиллих сообщал С.Д. Шереметеву о приезде инженера, однако уверенно говорить об этом возможно только после тщательного изучения архива Вошажниковской вотчины.

Из особенностей текста следует отметить обилие ошибок как грамматических, так и в местных названиях.

Из проекта явствует, что, по результатам технических рекогносцировок, серьезно рассматривались два направления дороги: Ростов — Вошажниково — Углич и Семибратово — Вошажниково — Углич. Направление на Борисоглебские слободы было отвергнуто, так как линия получилась бы протяженнее на 5 вер. и, кроме того, пересекала бы много речек и оврагов, которые потребовали бы большого количества насыпей. Между двумя оставшимися вариантами, был предпочтен маршрут от Ростова²⁶, несмотря на то, что его стоимость превышала на треть вариант Семибратова²⁷. Выбор в пользу Ростовского направления был сделан по нескольким причинам. Линия Семибратово-Углич была бы длиннее на 1 в., а преобладающее направление прохождения грузов (Москва-Семибратово-Углич) была бы протяженнее на 15,5 в. Кроме того, участок линии более 9 в. пришелся бы на местность сильных весенних разливов р. Устье²⁸.

Приведем здесь большой отрывок из документа, представляющий значительный интерес (текст приводится без редакторского вмешательства, за исключением замены устаревших букв на современные):

«Направление линии»

Линия на г. Углич как вышесказано, начинается от ст. Ростов, Московско-Ярославской ж.д. От этой станции до пересечения реки Устье линия проложена до низменной местности. На 4-ой вер. пересекается река Вишня (так — О.Н.) мостом отверстием 15 саж., на 14 вер. линия пересекает реку Устье, мостом отверстием в 6 саж. От этого пересечения линия поднимается вдоль реки Черной, к водоразделу р.р. Волги и Устья, впадающей в озеро Неро у города Бостова (так — О.Н.). От 25 версты линия следует по этому водоразделу, пересекая вершины речек и оврагов. С 54 версты линия спускается к реке Улеймы и пересекает ее на 68 версте мостом отверстием в 10 саж. От пересечения реки Улейма линия поднимается к местности на которой расположен г. Углич, где на Юго-Восток от города на 75 вр. расположена ст. Углич. От ст. Углич предполагено устроить ветку к пристани на реке Волге, длиною 2 версты.

Деревня близ коих расположена линия

На 1-ой вер. линия проходит около артиллерийских казарм (20 саж. влево от линии). На 2-ой вер. вправо от линии находится монастырь и богодельня. На 4-ой вер. дер. Бабкино, вправо 200 саж. и село Демьяново, вправо 100 саженьях. На 7-ой вер. деревня Дурнилово (так), влево одна верста и деревня Сурино, влево 200 саж. На 8-ой вер. деревня Сидорово, влево 60 саж. На 11 вер. деревня Иевлево, влево 125 саж. На 14-ой вер. село Сабурово, влево 2 версты. На 16-ой вер. деревня Крапивино, вправо 20 саж. и деревня Старово, влево 200 саж. на 17-ой вер. деревня Чернцы, влево 50 саж. На 20-ой вер. слобода Вошажниково, вправо 1 вер. На 26-ой вер. село Николо-Пенья, влево 1 верста. На 28-ой вер. линия проходит между деревней Пукесово и селом Семеновское. На 31-ой вер между деревней Эспи-²⁹ной и село Михайло-Архангельское. На 33-ей вер. деревня Подлесное влево 1 верста. На 36-ой вер. деревня Плечево, влево 100 саж. На

37-ой вер. деревня Климово влево 50 саж. На 52-ой вер. деревня Астафьева, влево 250 саж. На 60-ой вер. деревня Курцово, влево 2 версты. На 67-ой вер. деревня Андрияново, влево 60 саж. и деревня Ермолово, вправо 40 саж. На 70-ой вер. село Ураково, влево 300 саж. На 71-ой вер. монастырь влево 80 саж. и на 75 вер. влево г. Углич.

Строения, подлежащая к сносу и отчуждение земель

На 17-ой вер. к деревни Чернцы подлежат к сносу 4 строения. На 58-ой вер. у деревни Ермолино 3 строения и близ г. Углича 2 кирпичных сарая, всего стоимостью примерно 10000 руб. Под главный путь предположено отчудить по 8 дес. на версту. На уширение станции Ростов под 3 станции, 3 разъезда и под водопроводы 50 десятин. Линия проложена лесами на протяжении 38 верст, полями и лугами 37 верст. Средняя стоимость одной десятины земли, под главный путь с вознаграждением за причиняемые, проведением дороги убытки, следует принять 200 руб. Под станции и разъезды, за исключением ст. Ростов 250 руб. за десятину, под Ростов по 1000 руб.

Станции и разъезды

Кроме существующей ст. Ростов, которую необходимо будет расширить, проектируется устроить 3 станции и 3 разъезда. На 15-ой вер. разъезд Сабурово, на 22-ой вер. ст. Вошажниково близ слободы Вошажниково. На 36-ой вер. разъезд Плечего близ деревни того же названия. На 47-ой вер. ст. Никульская. На 61-ой вер. разъезд Курцевской. На 75-ой вер. ст. Углич»³⁰.

Обнаруженный нами документ можно считать наиболее проработанным из всех известных проектных предложений по железной дороге «Ростов — Углич». Почему проект не состоялся в этот раз? Точно ответить на этот вопрос сейчас невозможно. Вероятно, сказалась занятость Общества МЯЖД другими, гораздо более масштабными проектами — дороги от Вологды до Архангельска и линии Москва — Дмитров — Савелово.

Последний из них еще на стадии обсуждения вызвал стремление земских деятелей соседних с Угличем Калязина и Кашина присоединиться к этой линии³¹. Расстояния от Углича до Савелова было примерно равно расстоянию до Ростова; возникла своеобразная конкуренция двух направлений. Мы говорим — своеобразная, потому что прямого их противопоставления в документах почти не встречается; если ходатайствуют за проведение дороги по одному маршруту, то другой не то что не критикуется, но даже не упоминается. Аргументы, высказываемые угличанами за разные направления, почти совпадают между собой, что позволяет предположить, что для Углича важна была любая возможность присоединиться к железнодорожной сети страны; направление же особого значения не имело. Единственное преимущество линии на Калязин, наличие которого упоминается в ходатайствах и отчетах угличан (и только у них) — расстояние до крупных торгово-промышленных центров. В 1898 г. угличский городской голова Н.Д. Евреинов писал

губернатору: «При осуществлении ходатайства <...> Угличу представляется возможность иметь *непосредственное и кратчайшее* железнодорожное сообщение с С-Петербургом чрез Калязин-Кимра-Савельино (Рыбинско-Бологовской железной дороги) и прямо чрез Калязин с Москвою»³². Беседуя в том же году с директором департамента железных дорог, угличская делегация (в составе И.А. Бычкова и того же Н.Д. Евреинова) упоминает: «Углич главное тяготение свое имеет к Москве и Петербургу, поэтому желательно было бы иметь железнодорожную линию от Углича к более близким, чем Ростов, железнодорожным пунктам к Москве и С.-Петербургу»³³. Однако управляющий департаментом железных дорог, ссылаясь на «подробное обсуждение в правительственных учреждениях», оповестил ярославского губернатора о том, что соединение Углича с Калязиным было признано нецелесообразным, в том числе, и «в виду того, что Углич тяготеет к Ростову, а не к Калязину»³⁴. Ростовская городская управа высказалась по поводу расстояний только в 1911 г.: «...направление на Ростов будет невыгодным только по отношению к Москве (несколько длиннее), но зато для Петербурга, Нижняго и Ярославля, а также Иваново-Вознесенскаго района направление это будет безусловно выгоднее и в отношении расстояния и во времени. Углич как и всякий другой уездный город должен иметь естественное тяготение прежде всего к своему губернскому центру, особенно к такому довольно крупному торговому центру, каким является Ярославль»³⁵. Интересно, что указание направления на Ростов в этом же докладе существенно различалось в поперстном исчислении в сравнении с другими документами: «Протяжение железнодорожной ветви от Углича до Савелово будет минимум 90 верст, тогда как до Ростова около 70 верст, то есть последнее направление короче более чем на 20 %.»³⁶ (ср. заявление гласных городской управы 1896 г.: «Девяносто-верстное между этими городами расстояние...»³⁷).

Аргументы различных инстанций в пользу того или иного направления железной дороги иногда противоречивы. Так, угличский городской голова Н.Д. Евреинов в 1898 г. заявлял губернатору: «железнодорожное сообщение на Калязин *представит удобства и выгоды для проезда направляющегося в значительном числе на отхожие промыслы и обратно* населения гор. Углича и его уезда»³⁸. А по мнению Общества угличан, высказанному в 1911 г., при соединении Углича и Калязина «поднимется благосостояние нескольких тысяч беднаго населения и *остановит отлив* его»³⁹. Иногда в текстах встречается своеобразный «круг в доказательстве»: «предположенная железная дорога протяжением около 90 верст имеет пройти как в пределах Ростовскаго так и Угличскаго уездов *по местности с довольно оживленною промышленностью.* <...> проведение железнодорожного пути без сомнения повлечет за собой *усиление промышленной и торговой деятельности среди населения* всего района, по которому дорога будет проложена, и ближайших к этому району местностей»⁴⁰.

Непременным атрибутом каждого ходатайства была апелляция к мнению местного населения. Обращение к предпринимателям, промышленникам, землевладельцам и низовым органам самоуправления (волостным и сельским сходам) позволяло собрать необходимые сведения экономического характера, которые придавали ходатайству вес. В рассматриваемый период условия подачи городскими и земскими учреждениями ходатайства об устройстве железной дороги, были регламентированы особым циркуляром министерства путей сообщения. Сначала в министерстве нужно было запросить разрешение произвести «техническую рекогносцировку». Затем, в случае получения Высочайшего соизволения, необходимо было представить экономические и технические данные, полученные рекогносцировкой, на рассмотрение особой комиссии, учрежденной при МПС для предварительного выяснения экономического значения проектируемых железных дорог⁴¹. В состав этих данных включались: краткое описание почвы и сведения о производительности района дороги, указание на потенциальный характер линии (транзитный или местный), сведения о густоте населения и существующих способах грузопассажирских перевозок (направление, расстояние и стоимость); расчеты приблизительной стоимости дороги и «наименьшего среднего тарифа», необходимого для покрытия расходов строительства и эксплуатации. Нужно было также указать, в какой мере предполагается участие центрального правительства⁴².

Этому сложному порядку мы обязаны появлением такого интересного источника, как анкета ростовской уездной управы («Краткия сведения о грузах, полученных и отправленных в течение 1909 года»), разосланная среди местных промышленников и предпринимателей с целью сбора необходимых сведений. Данные, полученные в ходе анкетирования, были сведены в таблицы и переданы в вышестоящие инстанции уже в переработанном, компактном виде. Ответы на эту анкету представляют большой интерес для изучения экономической ситуации начала XX в. в окрестностях Ростова и Борисоглеба⁴³.

Не имея возможности углубляться в подробный анализ, остановимся кратко лишь на одном пункте анкеты: «Какую пользу может принести Вашему предприятию проведение железной дороги по направлению: от Владимира чрез Суздаль и далее чрез Аньково, Великое до Козьмодемьянска (около Ярославля); от Иваново-Вознесенска через Ростов на Углич до Кашина». Если уже рассмотренные нами документы земских учреждений тяготеют к трафаретным и нивелирующим формулировкам, то ответы местных жителей (среди них как дворяне, купцы, так и зажиточные крестьяне) порой бесхитростны, но зато предельно конкретны, точны, иногда выразительны. От новой дороги ожидается возможность более удобного сбыта, снижения цен, «увеличения промышленности» и даже возможность развития дела на качественно новом уровне («открыть при имени техническое производство» — Георгий Михайлович Леонтьев с братьями, с. Воронино Дубровской вол.⁴⁴; «Осуществление предприятий,

которые в данное время неосуществимы вследствие не перенесения ими дальняго и дорогого гужевого провоза» — управляющий Вошажниковскою вотчиною графа С.Д. Шереметева Обрехт⁴⁵, «можем обстоновить мельницу вальцами и другими приводами и можем розмалывать разные другие обдирные муки и наши дела лучше теперешних» — Юлиусс Иванов Яр, арендатор мельницы Белогостицкого монастыря на р. Могзе⁴⁶. Никто не допускает мысли о возможных отрицательных последствиях для своего дела. Некоторые респонденты восприняли анкетирование и как возможность подать совет строителям дороги о ее направлении — «от Ростова мимо Поречья, Ильинское Хованско, Аньково и так далее потому меньше мостов и насыпей более площадь ровная и сухая» (Алексей Иванович Шошков, землевладелец, заводчик, и торговец; имение сд. Инера Воржской вол.)⁴⁷, «Желательно Углич-Ростов, через Борисоглебския Слободы, как крупный торгово-промышленный пункт лишенный железнодорожного сообщения» (Торговый Дом «А.П. Селиванова Сыновья в Ростове, Ярославском»)⁴⁸, «Желательна ветвь и ст. в Ильинском»⁴⁹.

Интересно, что отзывы из одной и той же местности могли разниться в своем отношении к проектируемым линиям. Приведем здесь отзыв директора фабрики с. акционерного общества П.А. Коркунова в с. Поречье М. Семенова: «На предложение Управы циркуляром от минувшаго Марта имеем честь сообщить, что направление ж.д. линии чрез Поречье от Деболовской на Углич весьма желательно и очень была бы доходна на следующих основаниях: 1) множество грузов прибывших и отправляемых одною лишь нашею фабрикою, что видно из прилогаемого списка. 2) массовыя отправки производятся крестьянами, ибо с. Поречье изъ-стари известно своими овощами и большим производством цикория, сухих овощей, сырого картофеля, мяты и все это перевозится на лошадях от села до ст. «Деболовская», что невозможным делается осенью и весною при распутицах и грузы портятся лежа или готовыми к отправке на станцию Деболовская. 3) Ходатайство в прежнее время об открытии почтово-телеграфнаго отделения было скоро удовлетворено Министерством. 4) Проведение ж.д. чрез с. Поречье от «Деболовской» на Углич поднимает производство, огородничество, сушку корней и улучшит положение крестьян, а также удешевит продукты потребления для всей России. 5) таким же промыслом занимаются и все крестьяне из деревень в окрестности села Поречья, а также рыболовством из озера»⁵⁰. А поречский волостной старшина придерживался иного мнения: «...село Поречье по отправлению и получению товаров тяготеет единственно к полустанции Деболовския М.Я.А.ж.д. и что, предлагаемая железно-дорожная линия никакого значения иметь не будут»⁵¹.

Среди общей массы выделяется ответ потомственной почетной гражданки Фелициаты Александровны Острецовой, владелицы хутора в с. Филимоново (Новоселко-Пеньковская вол.): «Позволяю думать, что связь — с Угличем и Кашиным с одной стороны и с Иваново-Вознесенском

с другой, сблизит Ростовский район, бойкий и промышленный, с еще более бойкими пунктами Поволжья и Иваново-Вознесенска; тогда как мертвые в промышленном отношении Владимир и Суздаль существенной пользы для района принести не могут. Связь суздальских огородников — с ростовскими, и владимирских чиновников — с ярославскими если не вредна, то бесполезна для тех и других»⁵².

Мы не знаем, как собирали необходимые сведения угличские земские деятели, составили ли они подобную анкету с целью сравнения направлений на Калязин и Ростов. Однако городские совещания, сельские и волостные сходы, на которых местные жители обсуждали идею строительства и выносили решения, проводились как в Ростове, так и в Угличе. Среди исключительно положительных заключений *протоколов собраний местной общественности* особняком стоит *письмо* крестьянина Федора Семенова Глазунова ярославскому губернатору с критикой проекта железной дороги Савелово — Углич. По его мнению, аргументы, приводимые Обществом угличан в пользу железной дороги, безосновательны и проистекают от незнакомства с местным бытом и нуждами местного населения; он же, «на основании наблюдения на местах», утверждал: «предполагаемая железная дорога из устроенных деревень не превратит в благоустроенные города, а скорее в разоренные поселки и не улучшит быт их населения, а только ухудшит и сделает из тружеников крестьян разоренных бездомных полуголодных тунейцев, продукты вместо натуральных русских будут еврейского фальсифицированного происхождения, а также <железная дорога> внесет в среду крестьянской семейной жизни смуту и разрушение вековых устоев, которые дороги всему русскому народу, а потому для улучшения быта десятка тысяч жителей г. Углича (полагаю) нет надобности жертвовать интересами сотней тысяч крестьянского населения»⁵³. Вероятно, отправитель письма знал, о чем говорит, так как сам едва ли вел патриархальный образ жизни; в приписке сказано о том, что он «жительство имеет» в Петербурге на Фонтанке. Однако заключительная реплика крестьянина-петербуржца ставит под сомнение его позицию: «Если же окажется необходимость в проведении ее для г. Углича, то я полагаю в место ста шестидесяти верст проектируемого железнодорожного пути [до Рыбинска — О.Н.] можно провести всего в пятьдесят две версты от ст. Родионова. Этот последний путь будет для казны стоить дешевле, а для населения г. Углича удобнее, так как он соединит этот город не только с одной Москвой а и СПетербургом о чем 30 октября 1910 г. я указывал на этот путь в поданной мною лично докладной записке Господину Министру Путей Сообщений». В свете этого, сложно сказать, действительно ли Ф.С. Глазунова волновало ухудшение быта и нравственного состояния крестьян, или же он просто ратовал за другой маршрут.

Письмо датировано 7 февраля 1911 г.; из него явствует, что Ф.С. Глазунов выступил против железной дороги еще в 1910 г.; к сожалению, в деле не сохранилось это его заявление, но есть адресованный губернатору ответ Общества угличан от 11 октября 1910 г.: «В делах Общества, имеется при-

говор волостного схода Сигорской волости, из которого видно, что население (так — О.Н.) в этой густо заселенной местности крайне нуждается в железнодорожном пути, а по тому усерднейше просим, заявлению кр-на Сигорской волости Глазунова не предавать вероятия»⁵⁴.

В ходатайствах нередки и указания на проблемы, могущие возникнуть, если железную дорогу не построят. Наиболее яркий пример — письмо жителей Калязина председателю и членам Совета министров, составленное в начале 1914 г., в котором указание на проблемы было соединено с апелляцией к самому высшему авторитету: «Встревоженные отсрочкой решения вопроса Верхневолжской железной дороги, составляющей предмет наших семнадцатилетних ходатайств и коей ожидали с весны текущего года, мы, жители города Калязина, перед мощами Преподобного Макария обратясь с просьбой к Господу Богу о помощи и благословении угодника Божия, осмеливаемся почтительно ходатайствовать перед Вашим Высокопревосходительством о содействии немедленного приступа к работе, так как всякая отсрочка грозит полнейшей невозможностью дальнейшего существования нашей промышленности и громадными убытками торговли»⁵⁵. Под этим прошением было поставлено 843 подписи калязинцев⁵⁶. Подействовали ли экономические аргументы, количество подписей или сам дух письма (а может, другой, не известный нам фактор) — но именно после подачи этого ходатайства строительство Верхне-Волжской железной дороги, соединившей Савеловскую ветвь с Калязиным и должную затем пойти к Угличу, наконец, началось.

Мы уже получили представление о том, насколько подвижен был маршрут проекта; невозможно остановиться подробно на всех его вариантах (в компактном виде они приведены в Приложении 2). Вместе с маршрутом, менялся и характер предполагаемой линии. В начале XX в. было принято деление железных дорог на три категории — магистрали для улучшения обслуживания главнейших центров страны; дороги для освоения природных богатств и оживления отдаленных регионов, названные по примеру Северо-Американских Соединенных штатов «пионерскими линиями» (*pioneer's lines*), и подъездные пути⁵⁷. Проект «Ростов — Углич» на разных стадиях своего существования, так или иначе, мог быть отнесен ко всем трем категориям.

Оба направления — Ростов-Углич и Калязин-Углич — в «чистом виде» были тупиковыми, обрываясь на Угличе. Это не могло не осознаваться, и встречались попытки соединить оба маршрута или вписать их в более глобальные проекты, такие, как Санкт-Петербург — Нижний Новгород. В случае реализации этих попыток, дорога была бы отнесена к первой из упомянутых нами категорий.

К 1912 г. Особая высшая комиссия для исследования железнодорожного дела в России (далее — ОВК) на основании данных собственного обследования, сверенных с пожеланиями порайонных комитетов и начальников дорог, заявлениями различных лиц и учреждений, составила

Проект плана строительства железнодорожной сети на ближайшее пятилетие 1912-1917 гг. Дорога «Ростов—Углич» в этом плане присутствует⁵⁸, а Верхневолжский район, к которому она относилась, наряду с Московским и горнопромышленными очагами Урала, был отнесен к регионам первоочередного строительства подъездных путей⁵⁹. По утверждению ОВК, «вновь намеченные подъездные пути в этой области можно приравнять к так называемым pioneer's lines, предугадать потребность коих на основании изучения работы существующих железных дорог было невозможно»⁶⁰.

Но наиболее реально было бы отнести дорогу «Ростов — Углич» к категории подъездных путей — в этом качестве она косвенно фигурирует при своем первом упоминании в заявлении пяти гласных Городской думы⁶¹, и неслучайно, что в 1912 г. за его реализацию взялась организация под названием «Проект сооружения подъездных железнодорожных ветвей к казенным железным дорогам» (учредители А.К. Ушков и В.А. Яцына)⁶². В феврале 1913 г. инженер В.В. Борисоглебский произвел изыскания линии пути в Ростовском и Угличском уезде⁶³. От станции Ростов линию предполагалось провести, оставляя деревни: Уваиху влево на две версты, Конякино (Хонятино) влево на три четверти версты, Дарцову влево на одну с четвертью версты, Сажино влево на версту, Бахматово вправо на версту, Дуброво и Запурье — на линии, Андреевское вправо на полверсты, села: Березники вправо на полверсты, Пенье влево на полверсты, Архангельское — на линии, Плечево влево на полторы версты, Климову и Калинину влево на полторы версты, Рычкову влево на версту. Затем линия должна была перейти в пределы Угличского уезда по направлению к городу Угличу⁶⁴.

Вскоре после того, как маршрут трассы стал известен, Борисоглебское сельское общество возбудило ходатайство перед ярославским губернатором и министерством путей сообщения о приближении железнодорожной станции к Борисоглебским Слободам. В своем ходатайстве крестьяне указывали, что намеченный путь проходит слишком далеко от Борисоглебских слобод по малозаселенной местности, а Борисоглебские слободы имеют свыше 200 торговых заведений, «свыше десяти» крупных паровых и водяных картофеле-крахмальных заводов, с развитой земледельческой культурой. На летний период в Борисоглебские слободы съезжалось много дачников. На момент подачи ходатайства, между Борисоглебскими Слободами и Ростовом ежедневно ходило до 30 троек с пассажирами, во время лета движение на тройках должно было усилиться⁶⁵.

28 сентября 1913 г. учредители сообщили о том, что проект сооружения ветви «Ростов — Углич» составлен и вместе с пояснительной запиской внесен на рассмотрение правительства. По предложению учредителей, Ростовское уездное земское собрание на заседании 30 октября избрало своим представителем в комиссию при обсуждении проекта железной дороге «Ростов — Углич» предводителя дворянства Георгия Михайловича Леонтьева⁶⁶. 26 февраля 1914 г. уезд был поставлен в известность о том, что

названная кандидатура была утверждена в департаменте железных дорог («не встретила препятствий»)⁶⁷. Это последнее, что нам известно о проекте «Ростов – Углич»; больше он на страницах земских изданий Ростова и уезда не упоминается.

А линия Кашин-Калязин-Савелово, между тем, в том же 1914 г. была начата постройкой Обществом Верхнее-Волжской железной дороги, но затем, по случаю Первой мировой войны, работы были приостановлены и возобновлены лишь в 1915 г. по требованию военного ведомства. В 1918 г. путь был уложен по всей линии, за исключением перехода через р. Волгу, где был запроектирован мост отверстием 180 с. Ветвь Калязин-Углич, протяжением 40 в., тем же Обществом была начата постройкой в 1914 г., но затем прекращена и работы не возобновлялись⁶⁸. Неизвестно, предпринимались ли новые проекты железнодорожного строительства в Угличе на протяжении двух десятилетий. Вновь вопрос был поднят в связи со строительством Угличского гидроузла. В феврале 1936 г. было принято постановление президиума Облисполкома Ивановской промышленной области об изъятии для нужд Волгостроя НКВД под строительную площадку Угличского гидроузла земельную территорию из состава городских земель города Углича и близлежащих колхозов. Этим же постановлением было произведено изъятие земель под трассу железной дороги Калязин-Углич в пределах Угличского района в количестве 178,8 га⁶⁹. В 1940 г. железнодорожная ветвь Калязин-Углич была, наконец, построена. После реализации плана строительства гидроузла была решена и проблема с водным сообщением Углича⁷⁰. Таким образом, были устранены основные предпосылки к соединению железной дорогой Ростова и Углича, указанные в ходатайствах земских учреждений.

Сегодня автодорога Ростов – Углич по-прежнему остается одной из самых аварийных в области. Ветвь от Калязина к Угличу, как и многие другие ветви Савёловского направления, в настоящее время является малодеятельной и, как следствие, убыточной⁷¹. Размышления о том, что было бы, если бы железная дорога «Ростов – Углич» была все-таки построена, мы оставляем за рамками настоящего исследования.

**

¹ Суворов Н. История строительства Верхневолжской железной дороги // *Авангард*. Угличская общественно-политическая газета. 1992. 18, 21, 22 января; Степанов К.А. Прошение крестьян о проведении железной дороге через село Ильинское не увенчалось успехом // *Звезда*. 2005. 23 марта (Благодарю Константина Анатольевича Степанова за указание на эту публикацию).

² Сенин А.С. Забытые проекты железнодорожного строительства первой четверти XX столетия // *Железные дороги и процессы социальной модернизации России в XIX – начале XX в.*: сб. мат-лов Междунар. конф. Тамбов, 2009. С. 32 – 35; Шаненков М.А. Несостоявшаяся Петербургско-Кавказская магистраль // Там же. С. 60 – 63.

³ Критский П.А. Наш край: Опыт родиноведения. Ярославль, 1907.

⁴ Головачев А.А. Железные дороги в России. История постройки дорог. Статья вторая // *Сборник государственных знаний*. Т. 5. СПб., 1878. С. 164.

- ⁵ РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 524. Копия из актовой книги с духовного завещания купца А.Л. Кекина. Л. 8 об. Интересно, что это положение завещания вызвало недоумение у Е.Ф. Ушаковой, племянницы Алексея Леонтьевича. См. ее письмо к А.А. Титову (27 сентября 1897 г.; ГАЯО. Ф. 1367. Оп. 1. Д. 1875. Л. 1 – 1 об.): «Завещание написано в 1885 г. и дополнено в 1887 г. Не кажется оно Вам странным? Ведь в 1885 г. Ростов был уж соединен с Петер[бургом]. Это первая несуразность. А потом – относительно неприкосновенности домов и имений, которые он успел сам заложить, – тоже кажется странным. Что бы сделали Вы с таким завещанием? Что дядя был странный это весь Петербург говорит<...>». А.А. Титов отвечал: «Те вопросы, которые Вы считаете странными, при объяснении, не могут быть таковыми. Желание соединения Ростова с Петербургом Железн. дор. в момент совершения завещания было понятным. Теперь это устранено. Ярославль только через соединение с Рыбинском и путь еще не открыт. Почему прямо заявить, что он предусматривал почти дела и был прав, т. к. не дожидаясь его смерти Моск. Ярослав. общество железной дороги это сделало.» (29 сентября 1897 г.; ГАЯО. Ф. 1367. Оп. 1. Д. 132. Л. 1).
- ⁶ К.А. Степанов в своей монографии о Ростовском земстве приводит факты неоднократных и крупных затрат на шоссирование и ремонт тракта Ростов-Борисоглеб-Углич, см.: Степанов К.А. Деятельность Ростовского земства Ярославской губернии во второй половине XIX – начале XX в. Ярославль, 2009. С. 226 – 272.
- ⁷ ГАЯО. Ф. 1367. Оп. 1. Д. 884. Письма А.А. Титову от Кекина Алексея Леонтьевича. Л. 3.
- ⁸ «Имение Осташковского уезда, Тверской губернии, по селу Заречью с деревнями; имение Новоладожского уезда, С.-Петербургской губернии, по дачам – Дубенской, при дер. Кивдоге, при дер. Ледневой, по селу Черному и дер. Стрековец; имение Тихвинского уезда, Новгородской губернии, по Никольскому Заручевью с деревнями Захожи и Великая Нива; имение того же Тихвинского уезда, по Саньковской волости, при усадьбе Поспеловщина с пустошами; имение в Угличском уезде, Ярославской губернии...». Талицкий В.А. Алексей Леонтьевич Кекин и гимназия его имени в г. Ростове, Ярославской губ. М., 1910. С. 6-7.
- ⁹ См.: Кекина А.Л. Записи с 1838 г. ГМЗ РК. Р-468. Л. 27: «Вообще в Москве было много ходьбы и плохое житье, голодно и в те стужи – то и холодно. И все же мне всегда хотелось туда, потому что в Ростове было уже безперенно скучно и однообразно. Очень тут, видно, привык я к кочевой жизни, что и теперь все на одном месте мне скучно жить»
- ¹⁰ РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 524. Л. 8.
- ¹¹ Выказывание И.В. Сагнака, см. его работу: Наследство Алексея Леонтьевича Кекина и Ростовский университет (о попытках создания высшего учебного заведения в городе Ростове Великом в начале XX столетия) // На земле Преподобного Сергия Радонежского. Вторые и третьи краеведческие чтения. Ростов Великий, 2004. С. 101.
- ¹² А.Л. Кекин скончался, следуя по железной дороге: «личной жизни у Алексея Леонтьевича, в сущности, не было... Он был весь самоотречение. Его видят то на заседаниях какого-нибудь комитета, то едущим в Ростов, в Сибирь, в Персию... на Кавказ. И самая смерть застигла его в дороге. 16 сентября 1897 г., возвращаясь из поездки в Ленкорань, он скоростижно скончался в вагоне». Талицкий В.А. Алексей Леонтьевич Кекин и его родословная. Ярославль, 1910. С. 7.
- ¹³ РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 495. Заявления гласных городской Думы: Титова, Мясоедова, Стрижникова, Царькова и Краморера о проведении железной дороги между Ростовом и Угличем. Л. 4 об.
- ¹⁴ Там же. Л. 3 – 3 об.
- ¹⁵ Выражаю благодарность Елене Владимировне Ким, указавшей мне обзор Н.Н. Розова «Новые поступления из собрания А.А. Титова» (Сборник Государственной публич-

- ной библиотеки им. М.Е. Салтыкова-Щедрина. Вып. 3. С. 171 — 186), с помощью которого я обнаружил переписку Титова и Шереметева (РНБ. Собрание А.А. Титова. 4615. Дела по проекту постройки железной дороги Углич — Ростов 1896 г.), подтолкнувшую к изучению проблемы на новом уровне.
- ¹⁶ Вошажниковская и Юхотская вотчины.
- ¹⁷ Дорога упоминается в периодической печати — как могущая быть построенной: ЯГВ. Ч. неоф. 1893. № 25. 26 марта; как назначенная к продаже: Новые линии Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги // Вестник финансов, промышленности и торговли. 1897. № 27.
- ¹⁸ Одна из последних печатных публикаций на эту тему: Храпченков В. Колея не та, рельсы тоже // Северный край. Ярославская областная ежедневная газета. 1996. 27 июня. № 119. С. 5. В сети Интернет: [Болашенко С.] Узкоколейные железные дороги Ярославской области // Режим доступа: sbcnf.narod.ru/uzk76.html [просмотр 16 февраля 2011 г.]; Угольники (р. Волга) — Баскачи // ЭМБ [Энциклопедия узкоколейных железных дорог бывшего СССР «Младший Брат»]. Режим доступа: narow.pargovoz.com/emb/index.php?ID=1876. В будущем мы собираемся вернуться к проблеме «графской дороги».
- ¹⁹ РГИА. Ф. 1088. Оп. 7. Д. 752. [Главной конторы Его Сиятельства графа Сергея Дмитриевича Шереметева] Дело об изыскании пути и о постройке железной дороги чрез Вошажниково. Л. 1 — 1 об.
- ²⁰ Там же. Л. 3.
- ²¹ Там же. Л. 5 — 6.
- ²² Там же. Л. 8.
- ²³ Новые линии Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги // Вестник финансов, промышленности и торговли. 1897. № 27.
- ²⁴ ГАЯО. Ф. 1367. Оп. 1. Д. 1992. Письма и телеграммы Сергея Дмитриевича Шереметева, графа, Московского Губернского Предводителя Дворянства. Л. 14.
- ²⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 42. Д. 1560. Ростов-Углич. Пояснительная записка к проекту. 4 лл. Б/д.
- ²⁶ Там же. Л. 2.
- ²⁷ 313761 р. вместо 191830 р. Впрочем, следует отметить, что большая часть этой суммы — 222000 р. — стоимость железнодорожной ветки до мельницы Вахромеева и суконной фабрики Блесс. Там же. Л. 4.
- ²⁸ Там же. Л. 1 об.-2.
- ²⁹ Там же. Л. 2.
- ³⁰ Там же. Л. 2 об.
- ³¹ ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 859. Дело по представлению Угличского Городского Головы о направлении железнодорожной ветви от ст. Москвы чрез г. Дмитров до ст. Савелово на г. Калязин. 11 мая 1898 — 8 июня 1898. Л. 1.
- ³² Представление угличского городского головы (Н. Евреинова) ярославскому губернатору от 7 мая 1898 г. См.: ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 859. Дело по представлению Угличского Городского Головы о направлении железнодорожной ветви от ст. Москвы чрез г. Дмитров до ст. Савелово на г. Калязин. Л. 2 — 2 об.
- ³³ Там же. Л. 15 об.
- ³⁴ Там же. Л. 25 об.
- ³⁵ ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 3687. Дело по ходатайству Благотворительного общества Угличан о включении города Углича в проектируемую железно-дорожную линию ст. Талдом — гор. Рыбинск. Л. 25 об.
- ³⁶ РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 770. Документы по ходатайствам о проведении железной дороги. Л. 45.
- ³⁷ РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 495. Заявления гласных городской Думы: Титова, Мясоедова, Стрижникова, Царькова и Краморева о проведении железной дороги между Ростовом и Угличем. Л. 1.

- ³⁸ Представление угличского городского головы (М. Евреинова) ярославскому губернатору от 7 мая 1898 г. См.: ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 859. Дело по представлению Угличского Городского Головы о направлении железнодорожной ветви от ст. Москвы чрез г. Дмитров до ст. Савелово на г. Калязин. Л. 2 – 2 об.
- ³⁹ Ходатайство Общества Угличан на имя губернатора от 27 июня 1910 г. См.: ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 3687. Дело по ходатайству Благотворительного общества Угличан о включении города Углича в проектируемую железно-дорожную линию ст. Талдом – гор. Рыбинск. Л. 7
- ⁴⁰ Отношение министру финансов (копия – министру путей сообщений) ярославского губернатора Штюрмера: ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 412. Дело [канцелярии Ярославского Губернского по земским и городским делам Присутствия] по ходатайству Ростовской Городской Думы о проведении железнодорожного пути между городами Ростовом и Угличем. Л. 1 – 1 об.; 2.
- ⁴¹ См.: РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 770. Документы по ходатайствам о проведении железной дороги. Л. 65 – 66.
- ⁴² При исполнении всех этих формальностей строительство новой железной дороги всё же нельзя было считать вопросом решенным. В этом смысле для рассматриваемого периода характерно высказывание: «Русские железные дороги строятся не потому, что выгодно выстроить дорогу и на нее можно найти деньги, а потому, что Правительство считает нужным по тем или иным соображениям выстроить дорогу само или возможным предоставить ее постройку частному обществу.. при разрешении железных дорог в России полезность и необходимость железной дороги для экономической жизни страны является лишь некоторым существенным, но отнюдь не решающим, аргументом к ее сооружению». // Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Доклад о развитии русской железнодорожной сети. Б.м., б.г. С. 18.
- ⁴³ РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 767. Переписка с губернатором, губернской земской управой, волостными правлениями о работе железной дороги, почт, открытии базаров и по другим вопросам. Л. 19 – 49. Об одном из участников анкетирования, М.Ф. Колесове, см.: Киселёв Ал. Вал., Непоспехов О.О. Как мосейцевский крестьянин хотел построить железную дорогу // Ростовская старина (прил. к районной газете «Ростовский вестник»). Ростов Ярославский. 2010. 31 августа. Следует отметить, что форма анкеты, с небольшими изменениями, была заимствована у Суздальской городской управы. Подобный обмен опытом в указанное время для Ростовского земства был в порядке вещей в тех случаях, когда, по просьбе вышестоящих инстанций, необходимо было сформировать нечто новое; так, при учреждении земской почты, управа разослала анкету, ответы на которую земских учреждений уездов других губерний хранятся в том же деле.
- ⁴⁴ РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 767. Л. 20 об.
- ⁴⁵ Там же. Л. 24 об.
- ⁴⁶ Там же. Л. 47 об.
- ⁴⁷ Там же. Л. 45 об.
- ⁴⁸ Там же. Л. 36 об.
- ⁴⁹ Там же. Л. 49 об.
- ⁵⁰ Там же. Л. 18 – 18 об.
- ⁵¹ РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 770. Л. 28.
- ⁵² РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 767. Л. 40 об.
- ⁵³ ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 3687. Дело по ходатайству Благотворительного общества Угличан о включении города Углича в проектируемую железно-дорожную линию ст. Талдом – гор. Рыбинск. Л. 21.
- ⁵⁴ Там же. Л. 8 об.
- ⁵⁵ Суворов Н. История строительства Верхневолжской железной дороги // Авангард. Угличская общественно-политическая газета. 1992. 21 января.
- ⁵⁶ Суворов Н. Указ. соч. // Там же. 1992. 22 января.

- ⁵⁷ Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Доклад о развитии русской железнодорожной сети. С. 8.
- ⁵⁸ Наряду с ней, в «Верхне-Волжской области», в районе Северных железных дорог планировалось построить следующие пути: Пошехонье – Пречистое (60 в.), Солигалич – Чухлома – Галич (100 в.), Кологрив – Николо – Палома (80 в.), Шекшема – Ветлуга (60 в.), Чебаково – Романов-Борисоглебск (15 в.), Лом – Большое (25 в.), Серeda – Плес (40 в.), Вичуга – Юрьевец (65 в.).
- ⁵⁹ Там же. С. 63.
- ⁶⁰ Там же. С. 55.
- ⁶¹ РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 495.
- ⁶² Впервые письмо от этой организации с сообщением о полученном 20 августа 1912 г. Высочайшем разрешении на производство изысканий дороги Ростов-Углич поступило в Ростовскую городскую управу 8 декабря 1912 г. См.: РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 770. Л. 67. Незадолго до этого, в местной печати была опубликована заметка следующего содержания: «В непродолжительном времени предполагается соорудить линию железной дороги «Ростов – Углич». Инициативу этого дела берет на себя торговый дом «Гр. Бобринский и Ко» в Москве, который располагает возможностью построить линию ж.д. между этими городами». Хроника // Ростовская газета: издается в г. Ростове-Ярославском. 1912. № 14. 9 августа.
- ⁶³ (Областной отдел: Ростов) // Голос: Ежедневная газета, издаваемая в Ярославле Н.П. Дружининым и К.Ф. Некрасовым. 1913. № 34. 10 февраля.
- ⁶⁴ РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 770. Л. 68.
- ⁶⁵ Борисоглебские слободы. Ходатайство // Голос. 1913. № 92. 23 апреля.
- ⁶⁶ ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 4317. (Земское) дело (канцелярии Ярославского Губернского по земским и городским делам Присутствия) по ходатайству Ростов. земск. собрания о допущении Г.М. Леонтьева в комиссию при обсуждении проекта о жел. дороге Ростов – Углич. Л. 1. Следует отметить, что на заседании городской думы был избран также представитель от города – Ардалион Христофорович Оппель. (Журнальные постановления Ростовской Городской Думы, Ярославской губернии за 1913 год. Ростов-Ярославский, 1914. С. 15.). В том же заседании Дума «признала возможным... отвести бесплатно потребную полосу земли, для пути, шириною 20 саж., во всю длину городских владений, но с тем условием, что-бы товарная и пассажирская станция этой новой ветви были устроены на городской-же земле, близ существующей станции Северных железных дорог, что-бы весь лес какой представится необходимым свести в городской даче, через которую должна пройти ветвь, возвращен был городу и что-бы через путь устроены были мосты с шлагбаумами для прогона скота»).
- ⁶⁷ Там же. Л. 4.
- ⁶⁸ Сооружение новых железных дорог в Северном районе/ Отдел по сооружению жел. дор. К.Г.С. // Железнодорожная техника и экономика: двухнедельный орган Народного комиссариата путей сообщения. С. 87.
- ⁶⁹ Вайнбергер О.Н. К вопросу о строительстве Угличского водохранилища и его воздействии на экосистему Угличского края // Природа и экология Угличского края (статьи, очерки, публикации). Исследования и материалы по истории Угличского Верхневолжья. Вып. 6. Углич, 2000. С. 52-53.
- ⁷⁰ Глубины на ранее судоходных участках Волги возросли в 1,5-2 раза, судоходным стал участок Волги от г. Рыбинска до г. Твери протяжением 364 км. Вместо барж 600-1000 т можно стало перейти к эксплуатации самоходных судов грузоподъемностью 2000 – 5000 т. Внедрение теплоходов на подводных крыльях увеличило скорость. Себестоимость перевозок уменьшилась в полтора-два раза, а капиталовложения в речной транспорт снизились в 1.2 – 3 раза. См.: Вайнбергер О.Н. Указ. соч. С. 60.
- ⁷¹ http://press.rzd.ru/isvp/public/press?STRUCTURE_ID=656&layer_id=4069&id=55514.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

**Заявление гласных городской Думы:
Титова, Мясоедова, Стрижникова, Царькова и Краморева
о проведении железной дороги между Ростовом и Угличем**

Документ находится в архивном деле: РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 495. «Заявления гласных городской Думы: Титова, Мясоедова, Стрижникова, Царькова и Краморева о проведении железной дороги между Ростовом и Угличем». Крайние даты: 19 ноября 1896 года – 22 ноября 1896 года. На 9 листах. Текст набран на печатной машинке. В верхней части листа 1 чернилами: черными «№ 35», фиолетовыми «Получено 19 ноября 1896 г.», «К данному». Орфография и пунктуация текста сохранены, за исключением пропуска «ъ» на конце слова и замены вышедших из употребления букв современными.

В Ростовскую Городскую Думу.
Гласных Думы
Заявление.

Милостивые Государи, господа Гласные. Скоро минет 30 лет с того момента, когда жители Ростова впервые приветствовали торжественно подходивший к ростовскому вокзалу пассажирский поезд Московско-Ярославской железной дороги*. 30 лет – достаточно, чтобы дать точный и определенный ответ на вопрос о размерах пользы которую принес Ростову рельсовый путь, соединивший наш город с одной стороны с губернским городом, а с другой – со столицей. Как ни свойственно старым людям хвалить старое время, но, вероятно, не только¹ никто из старейших гласных нашей Думы, но никто и из самых старейших жителей нашего города не пожелал-бы вернуться к Ечкинским дилижансам** и гужевой тяге, хотя-бы и по сравнительно удобной шоссейной дороге. Общий закон, на основании которого железные дороги суть главные факторы наиболее равномерного распределения народного благосостояния, наглядно подтвердился и на нашем городе. Сказочные богатства двух-трех коммерсантов, существовавших 40-50 лет тому назад; богатства, степень полезности которых для общего блага можно уподобить пользе заветного клада в недрах земли лежащего, богатства эти не созидали вокруг себя, в массе того населения, которое было главным источником этого богатства, того довольства, к доставлению которого стремится всякая современная торговля и промышленность. Удобства быстрого ввоза и вывоза породили в нашем городе такие производства, которых в прежние годы или совсем не было, или, если и были, то находились в самом первобытном состоянии. Последовавшее развитие и усовершенствование этих производств повлекло за собою и общий подъем экономического состояния всего города, что доказывается из года в год увеличивающимся бюджетом городского хозяйства. Наконец, в последние годы, как результат этого благосостояния, явилась потребность и не в едином хлебе. / (Л. 1 об.) Все это доказывает неоспоримую пользу железных дорог и Правительство, зорко следя за культурным развитием нашего отечества,

еще недавно по вопросу о сооружении подъездных путей, устами одного из авторитетнейших в этом деле лиц, высказало мысль, что в виду общего культурного значения железной дороги, чисто финансовые соображения при устройстве того или другого подъездного пути, не всегда должны стоять на первом плане и что с обще-государственной точки зрения, бездоходность или малопродуктивность одной дороги, уравновешенная доходностью другой — явление, несколько не нарушающее интересы государства, если только дорога эта может удовлетворить назревшим потребностям развития промышленности и торговли.

Вот главнейшие соображения, которые привели нас — нижеподписавшихся — к убеждению о пользе и необходимости соединения нашего города рельсовым путем с городом Угличем.

Десяносто-верстное между этими городами расстояние, покрытое массой лесов, местами с прекраснейшей и плодороднейшей землею, с населением весьма предприимчивым, но, силою обстоятельств, лишенным возможности идти дальше кустарного промысла, едва доставляющего населению возможность прокормиться, расстояние это при существующих грунтовых дорогах есть главная причина экономического застоя во всех отраслях сельского хозяйства, торговли и промышленности всей полосы, лежащей между Ростовом и Угличем. С проведением между этими городами железной дороги весь этот край круглый год будет представлять из себя оживленнейший район вывоза всякого рода лесных материалов, продуктов сельского хозяйства и кустарного производства, направляясь через Ростов в Москву. С соединением-же в будущем Углича рельсовым путем с одной из ближайших станций Рыбинско-Бологовской Ж.Д. вся торговля и промышленность Ростова и его уезда значительно выиграет благодаря тому почти прямому направлению, по которому будут следовать в Петербург и к Балтийским портам продукты нашего производства через Углич и по Рыбинско-Бологовской Ж.Д.

На основании вышеизложенных соображений мы, нижеподписавшиеся — имеем честь предложить г.г. Гласным Ростовской Городской Думы высказать свое мнение по этому предмету и в случае одобрения настоящих наших соображений, избрать из среды г.г. Гласных особых уполномоченных на предмет ходатайства перед правительством о сооружении между Ростовом и Угличем железной дороги.

Гласные Ростовской Городской Думы²

Андр. Титов

Феодор Стрижников

Александр Царьков

Л. 2 — Иван Краморев

С. Мясоедов

Комментарий

² 1 января 1870 г. было открыто движение на участке Александров — Ростов, 18 февраля 1870 г. — на участке Ростов — Ярославль Московско-Ярославской железной дороги.

** В воспоминаниях А.М. Достоевского (1825-1897), губернского архитектора Ярославской губернии (1865-1890), о переезде в Ярославль, состоявшемся в 1865 г.: «От Троицкой Лавры в то время ежедневно в 6-ть часов вечера отходили дилижансы купца Ечкина, под названием «Общая Польза». Всякий день отходило по две кареты шестиместныя за один раз. В день же нашего приезда были заняты места только в одной шестиместной карете, и более ехать желающих небыло. При заявлении же моем, мне предложили отправить четырехместную карету, отдав ее в полное наше распоряжение, конечно под надзором и покровительством кондуктора. И вот за 4 места в этой карете, взятых нами, нам пришлось уплатить 24 рубля, с тем, что она будет ведома четверкою лошадей, и будет неотставая следовать за 6-ти местною каретою, в которой помещался кондуктор. Сверх того за пять пудов багажа (4 пуда спустили на четыре места), я должен был уплатить еще 4 рубля». В опубликованном тексте воспоминаний (Воспоминания Андрея Михайловича Достоевского. Л., 1930.) этого текста нет, он доступен в сети Интернет по адресу: <http://smalt.karelia.ru/~filolog/dostoev/texts/vospomin/flat10/htm/29.htm>.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.

Таблица

Свод интерпретаций проекта «соединения железным путем» Ростова и Углича

| Дата | Маршрут | Статус свидетельства | Ссылка |
|------------|---|---|---|
| 2.03.1885 | Ростов – Санкт-Петербург | Копия из актовой книги с духовного завешания купца А.Л. Кекина. | РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 524. Л. 8 об. |
| 20.11.1896 | Ростов – Углич | Заявление гласных городской Думы: Титова, Мясоедова, Стрижникова, Царькова и Краморева о проведении железной дороги между Ростовом и Угличем. | РФ ГАЯО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 495. Л. 1 – 2. |
| 1897 | Ростов – Углич с веткой Баскачи – Угольники (Угличск. у.) | Сообщение в прес-се; сообщение С.Д. Шереметева А.А. Титову в частной переписке. | Новые линии Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги // Вестник финансов. 1897. № 27; ГАЯО. Ф. 1367. Оп. 1. Д. 1992. Л. 14. |

| | | | |
|---------------|---|---|--------------------------------------|
| 1900 | Санкт-Петербург – Углич – Нижний Новгород | Угличское земство подержало ходатайство. | ГАЯО. Ф. 137. Оп. 1. Д. 3115. Л. 3. |
| 10.12.1909 | Иваново – Ростов – Углич – Кашин | Ходатайство Ярославского губернского земского собрания. | РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 770. Л. 1. |
| 13.10.1910 г. | Савелово – Углич – Ростов – Владимир | Постановление (?) Ростовского уездного земского собрания. | РФ ГАЯО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 770. Л. 31. |

**

¹ Дописано чернилами.

² Следуют подписи.