

Завьялова Светлана Владимировна,

кандидат исторических наук, преподаватель Железнодорожного техникума
Нижегородского филиала ФГБОУ ВПО «Московский государственный
университет путей сообщения», г. Нижний Новгород
zavyalova_sv@mail.ru

Завьялова Александра Арефьевна,

учитель истории и обществознания высшей категории, МБОУ Шахунская СОШ
№1 им. Д. Комарова, г. Шахунья
zavialova_a@mail.ru

Факторы влияния на изменение проекта строительства железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич

Аннотация. В статье рассматриваются причины изменения проекта строительства железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич, факторы влияния на эти изменения.

Ключевые слова: железнодорожная линия Нижний Новгород – Котельнич, проект строительства.

Железные дороги – это не только артерии жизни, которые связывают отдалённые от центров территории, перевозят грузы и пассажиров, но и раскрывают возможности человека; показывают, как он из века в век, из года в год совершенствует транспортную систему, увеличивая и скорость поездов, и комфорт для пассажиров. С чего начиналась Горьковская магистраль? Как осуществлялось строительство железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич?

Свою историю Горьковская магистраль ведет от Московско-Нижегородской железной дороги. Первый поезд по ней на участке от Москвы до Владимира прошел 14 июня 1861 г. [1]

Важная страница в истории развития Нижегородской железной дороги связана со строительством железнодорожной линии в направлении на Котельнич. В 1907 г. началось активное обсуждение вопроса о строительстве новой линии, соединяющей Нижний Новгород с Северной дорогой с выходом на станцию Котельнич. Линия эта обещала значительную доходность тем, что в перспективе выходила на Великую Транссибирскую магистраль [2]. Строительство железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич связано с постройкой Пермь – Котласской железной дороги, так как получилось соединить Пермь с Вяткой, приблизив более чем на 460 верст конечную точку Северного Сибирского пути к общей железнодорожной сети, способствующей непрерывному в летнее время паровозному сообщению между Архангельском и портами Каспийского и Черного морей. Сооружение Пермь-Котласской дороги в виду предполагаемого соединения Вятки с западной железнодорожной сетью послужило могучим толчком к оживлению экономической деятельности всего края, естественные богатства которого почти неисчерпаемы и несмотря на крайне неблагоприятные условия эксплуатировались в довольно значительных размерах. Главным, если не единственным, препятствием к более интенсивной и более полной разработке этих природных богатств являлось отсутствие удобных путей сообщения. С проведением в край железных дорог препятствие это устранится. Этим будет открыт путь как к более широкому развитию уже существующих промыслов так и возникновению новых. Все это предвещает в недалеком будущем переворот в экономическом положении обширного района, охватывающего Вятско-Пермский край, бассейн Северной Двины, горнозаводской округ Урала, северо-запад Сибири. Города, расположенные в полосе от Казани до

Петербурга предъявляли каждый свои притязания на то, чтобы быть конечным пунктом столь важного железнодорожного пути. Именно такими центрами, достигшими своего значения благодаря как выгодному сочетанию естественных и исторических условий, так и предприимчивости целых поколений, тесно друг с другом связанные отношения были Москва с ее промышленным округом и Нижний Новгород с его ярмаркой. Весь северо-восток области тяготеет к этим двум сопряженным центрам русской промышленности и торговли и содействовать будет не коренному нарушению существующих между ними связей, а дальнейшему укреплению и развитию. Требованию этому удовлетворяет одно только направление Вятка-Нижний Новгород-Москва [3]. Из это следует, что основная цель постройки железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич – соединить центр России с северными экономически развивающимися территориями страны, уменьшить расстояние между далеко удаленными территориями, повысить грузооборот и пассажирооборот. Исходя из поставленной цели решались следующие задачи: 1) связать Нижний Новгород с великим сибирским железнодорожным путем; 2) сделать Нижний Новгород узловой станцией, так как Нижний Новгород – центр торгово-промышленного края (годовой оборот которого составлял не меньше оборота «Всероссийской Нижегородской ярмарки» - до 250 млн. руб.) и Волжского судоходства [4]; 3) посредством железной дороги способствовать правильному развитию лесного хозяйства, так как в Ветлужском крае большую часть территории составляют леса – 67 %; 4) обеспечить население Семеновского и Макарьевского уездов Нижегородской губернии хлебом, так как в них не хватало хлеба более 800 000 пудов в год, доставка хлеба производилась по неудобным грунтовым дорогам и обходилась очень дорого; 5) осуществить по железной дороге доставку товаров, необходимых для местного потребления, сырье для промыслов [5]; 6) обследовать местности, которые ранее были не доступны; 7) осуществить строительство постоянного моста через реку Оку, так как с начала XIX века переправа происходила по временному плашкоутному мосту, который функционировал во время спада весенних вод и убирался перед началом ледостава [6].

Право прокладывать линию Нижний Новгород – Котельнич выиграло общество Московско-Казанской железной дороги, за которое боролась также группа московских предпринимателей – Тарасов, Соколов и Андреев. Предусматривались строительные работы на сумму 110 млн. рублей с условием сдачи линии в начале 1917 г. После изысканий в 1911 г. варианты проекта были подготовлены инженерами И.А. Агеевым и Лапушинским, предполагавшими, что железная дорога будет проложена через Семенов и Урень. Окончательно проект был утвержден в 1912 г. Начальным пунктом с севера была выбрана станция Моховые Горы, расположенная на левом берегу Волги, на окраине села Бор [7]. Управлением Московско-Казанской железной дороги был разработан план работ по постройке линии Нижний Новгород-Котельнич, состоящей из участков со станциями: I – ст. Нижний Новгород, Линда, Семенов, Керженец, Варбать; II – ст. Шадра, Вая; III - ст. Шахунья; IV – ст. Пижма, Ежиха, Котельнич [8]. В 1913 г. от Нижнего Новгорода и от Котельнича развернулись строительные работы со встречей на станции Зубанья. На протяжении 1913-1914 гг. поступали в Общество Московско-Казанской железной дороги заявления от граждан, проживающих на территориях, по которым должна была пройти железная дорога, в результате которых приходилось изменять направление железнодорожной линии, а из этого следует, что вносились изменения и в проект, который был составлен до начала строительства дороги. В октябре 1913 г. на прошение от князя Волконского по поводу переноса станции Линда на запад, ближе к имению, правление Общества Московско-Казанской железной дороги сообщило, что всякое незначительное перенесение линии от проектируемого направления вызывает одновременно и

удлинение линии и удорожание ее вследствие чего такой перенос линии является для Общества Московско-Казанской железной дороги нежелательным. В виду ожидающегося большого количества грузов с имени правление Общества Московско-Казанской железной дороги могло бы пойти навстречу желанию и удлинить проектируемую железнодорожную ветку [9]. От полковника лейб-гвардии второго стрелкового Царскосельского полка П.В. Панпушко поступило заявление, что не имея никаких предупреждений со стороны Общества он получил от своего управляющего чертеж и сообщение, что через его имение Костромской губернии Варнавинского уезда Дмитриевской волости «Большие соколы» для железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич близ предполагаемого моста через реку Ветлугу сделан проект и вырублено 350 сосновых деревьев, при чем линия проходит через глинистое место, предназначенное для постройки кирпичного завода, через усадебный двор с постройками, выгоном, огородом подготовленного участка для фруктового сада через самый центр имения, около которого расположена водяная мельница с турбиной. Проведение линии в намеченном направлении нарушает весь план начатого хозяйства. В ответ на это было сообщено, что производятся окончательные изыскания, имеющие целью улучшить намеченное в 1912 г. направление. Если для постройки будет выработано направление линии, намеченное изысканиями 1912 г. с устройством моста через реку Ветлугу у деревни Гулихи, то имение окажется в стороне от железнодорожной линии и только в случае, если вновь исследовательское направление вдоль реки Белой будет признано главным инженером наиболее удачным с технической точки зрения из всех других возможных направлений, возникнет вопрос о необходимости отчуждения под железную дорогу землю имения [10]. Жители селений Хвостиковской и Богоявленской волостей Семеновского уезда Нижегородской губернии в ноябре 1913 г. обратились в Управление Московско-Казанской железной дороги о том, что по выработанному плану дороги станция «Керженец» предполагалась на правом берегу реки Керженца у деревни Беласовки, но в самое последнее время стали производиться новые изыскания, которые намечают эту станцию на другом берегу реки Керженца у деревни Лужков несколько верст ниже. Жители в своем прошении указывают на преимущества и выгоды ранее избранного места для станции: 1) у Беласовки место очень удобное для устройства возможных промышленных предприятий, связанных с лесным промыслом, что касается устройства лесных пристаней, то более удобного места подыскать трудно: здесь постоянно устраиваются все завесы плотов, идущих к реке Керженец. Совсем не то место у деревни Лужков: в весеннее половодье здесь с разливом заводей и низин образуется сплошное болото, совершенно неудобное для вышеуказанных целей, так что благодаря этому на целые сотни тысяч рублей может уйти лесного материала; 2) устройство станции у деревни Лужки на 5 верст ниже Беласовки потребует для отправки лесного материала по железной дороге подвозки к станции гужом, что будет не выгодно, поэтому лес по прежнему пойдет сплавом. Лесничество будет лишено возможности из-за гужевой перевозки устраивать лесопилки и другие заводы; 3) весь северный район Семеновского уезда занят кустарно-ложкарным промыслом, между тем за последнее время местные лесничества Нижегородской губернии не в состоянии удовлетворить население сырым поделочным материалом лесничества, а Костромская губерния с избытком может снабдить всех кустарей-ложкарей. В данном случае станция «Керженец» может доставить для населения необходимый материал на целые сотни тысяч рублей, но с устройством станции в Лужках этого удобства и выгоды население может лишиться; 4) в первом случае станция дала бы богатый заработок целому району близлежащему и могла получить много материала, необходимого для строительства железной дороги: камня, леса. Жители просят устроить станцию «Керженец» около деревни Беласовки или если

необходимо на левом берегу реки Керженца, то лучше выше, а не ниже деревни Беласовки, но ни в ком случае не в Лужках [11]. По мнению крестьян Богоявленской волости Семеновского уезда Нижегородской губернии проведенная линия с деревни Кирилова на деревню Беласовку, и Озеро дает Обществу Московско-Казанской железной дороги некоторый убыток. Если есть возможность, то линию с деревни Кирилова повернуть на село Богоявление и провести мимо села по земле, где леса никакого нет, и грунт земли для линии будет вполне соответствующий, и линия будет прямее, и деревня Озеро останется правее. Общество Московско-Казанской железной дороги минует сноски построек в означенной деревне и порубки трех кварталов казенного леса. Удобнее будет поставить станцию железной дороги близ села Богоявления или по другую сторону реки Керженца на земле Бараниховского лесничества, чем при деревни Беласовка, так как эти места будут центральнее для всех проезжающих по железной дороге. По поводу прошения жителей села Богоявления было отвечено, что при отклонении линии от деревни Беласовки или Кирилово в сторону села Богоявления сокращение линии быть не может, так как дальнейшее уклонение линии вообще к северу влечет за собой ее удаление и увеличение земляных работ и искусственных сооружений, а что касается расположения станции за рекой Керженец то профиль линии не допускает возможности устройства площадки ближе чем за 5 верст от реки Керженец, поэтому станция будет расположена от села Богоявления дальше чем по настоящему проекту расположения станции и постройка станции за рекой Керженец по чисто техническим условиям возможна лишь на расстоянии не ближе 5 верст от реки и значит дальше от села Богоявления. Переход реки Керженец намечен значительно выше прежнего, а именно, выше впадения реки Мошны недалеко от деревни Озеро. При такой трассе линии расположить станцию на левом берегу реки Керженца не представляется возможным, так как по топографическим условиям местности за переходом реки Керженец идет почти сплошной подъем проектируемого полотна железной дороги на протяжении около 6 верст. Но ввиду того, что станцию необходимо расположить у реки по техническим соображениям, чтобы иметь вблизи надежный источник водоснабжения и по соображениям коммерческим приходится ее располагать на правом берегу реки Керженец вблизи деревни Беласовки на 80 версте линии Нижний Новгород-Котельнич. На 91 версте линии предположить разъезд между деревней Озеро и деревней Каменный Враг. Земство озабочено тем, чтобы иметь за рекой Керженец остановочный пункт для пассажиров. Открытием этого разъезда заинтересовано и казенное лесничество, чтобы иметь вблизи погрузочный пункт для лесных материалов [12]. Из этого следует, что население не безразлично относилось к строительству железнодорожной линии, и жители населенных пунктов стремились к тому, чтобы ее прокладывали через ту местность где они проживали, поэтому приводили аргументы в пользу строительства железной дороги именно на этой территории.

В результате прошений населения менялись направления строительства железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич, предлагалось несколько вариантов проведения дороги. Имелись следующие предположения строительства железной дороги 2 направлениями: 1912 г. – линией, направленной на деревню Шадру; в 1913 г. - на Безбородово – Урень. Эта последняя имеет огромное преимущество перед первой по следующим причинам: 1) линия 1913 г. на Урень-Безбородово минует болта и топи и пойдет преимущественно заселенными пунктами и твердым земельным грунтом; 2) на станции Урень действуют ярмарки: Никольская, Крещенская и Трехсвятская, базары, которые будут груз поддерживать в течение всего года, находится в уезде на расстоянии около 50 верст от села Уреня древесно-картонная фабрика братьев Бердниковых, отправляющая в течение года извозом товар в города Нижний Новгород и Москву. Сюда следуют грузы из города

Ветлуги и его уезда, так как другого пути нет, так как станция Шарья далеко за Ветлугой, еще 80 верст. При осуществлении направления линии в 1912 г. через деревню Шадру одну часть товаров повезут по этой дороге, а другую часть – по прежнему гужевым направлением ввиду того, что извозчики зимней дорогой берут дешевле: 15-20 копеек с пуда до Нижнего Новгорода и обратно, а деревня Шадра хоть и в 20 верстах от Уреня, но это малое расстояние будет стоить дороже для извозчика, одна нагрузка и перегрузка товара. Строительство железной дороги будет способствовать увеличению грузов [13]. Приходилось инженерам выбирать из предложенных вариантов наиболее приемлемый.

Однако не только изменялось направление железнодорожной линии, но и с ее строительством население испытывало определенные неудобства. Инженеру Эммануилу Ивановичу Альбрехту от уполномоченных Темтовского и Горевского сельских обществ с деревнями Уренской волости Варнавинского уезда Костромской губернии, крестьян села Темты Василия Михайлова Вихарева и Федора Трифанова Скотников поступило прошение, что производящейся постройкой железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич предположено пересечь проселочную дорогу, идущую из села Темта в разные селения, удельные угодья и надельные сенокосные луга, принадлежащие крестьянам вышеозначенных обществ, составляющих Темниковское из 6 и Горевское из 8 селений, каковое пересечение проселочной дороги и назначено у пикета № 178 - от которого сказанная дорога будет проложена вновь – обходным путем, в местности совершенно неудобной топкой и болотистой, где не возможно ни пройти, ни проехать, а о прогон на выгон скота, которого имеется до 5000 голов, уже и говорить нечего, - оно может попасть на железнодорожную линию, быть раздавленным и кроме принесения крестьянам ежедневно больших убытков причинить катастрофу на железной дороге, а так как в той же местности находится пойма реки Темты и железною дорогою проводится по ней дамба высотой до 4 четырех сажен, то доверителям нашим весьма желательно было бы, о чем и ходатайствуют перед Вами, чтобы сказанное пресечение проселочной дороги, идущей из села Темты, устроено было у пикета № 173, где проходит эта дорога для сообщения с другими селениями, а также в удельные имения и наделы крестьян и на перевоз через реку Усту, где весьма возможно будет устроить в дамбе проезд, не представляющий никакой опасности, например в род тоннеля, или как найдут возможным строители железной дороги. На основании вышеизложенного и представляя при сем приговор крестьян Темниковского и Горевского общества от 15 декабря 1913 г. уполномочивает нас на ходатайство по сему предмету, имеем честь просить Ваше Превосходительство сделать зависящее от Вас распоряжение или же назначить Комиссию, для того чтобы убедиться на месте осмотра необходимости проезда под дамбой и в этом случае мы будем вполне гарантированы, как от повреждения скота, так равно могущих быть и других несчастных случаев при верховом проезде и проходе дамбою. И в крайнем случае если устройство тоннеля будет стоить дорого, то устроить объезд под мостом, который назначен к постройке через реку Темту, увеличив ширину его до 10 сажен или по усмотрению строителей и членов которые будут участвовать в Комиссии. О распоряжении просим нам объявить через Уренское волостное Правление. К сему прошению Василий Вихарев, Федор Трифанов Скотников. 15 декабря 1913 г. нижеподписавшиеся жители Костромской губернии Варнавинского уезда Уренской волости Темтовского сельского общества села Темты и деревень Буренино и Малиновки Большой, Горевского сельского общества, села Горева и деревень: Памфилова и Рогова, при участии сельских старшин Темтовского Общества Федора Капитанова и Горевского общества Иосифа Иванова Комиссарова все домохозяева имеющие право голоса на сельских и домашних сходах общего согласия постановили настоящий приговор в том что желаем ходатайствовать пред подлежащими властями и учреждениями, по

проведению линий железной дороги Нижний-Котельнич о назначении и устройстве на дамбе в пойме реки Темты подъезда для всеобщего нашего проезда и прогона скота в наши надельные сенокосные угодья. Для этого мы уполномочиваем общества крестьян села Темты Василия Михайлова Вихарева и Федора Трифонова Скотников и представляем им право подавать куда следовало будет прошения, заявления. Получать на таковые ответы и отзывы, наводить разного рода справки и получать всякого рода документы, каковы немедленно предъявлять обществу крестьян села Темты во всем этом мы вполне им верим и что по сему делу спорить, прекословить не будем [14].

Не обходилось и без нанесения ущерба хозяйства населению. Крестьяне Костромской губернии Ветлужского уезда Хмелевицкой волости деревень: Шахуньи, Свечанского и Павелино, Широковской волости той же губернии и уезда, починка Харламовского обратились к его Превосходительству господину Министру путей сообщения с жалобой на то, что: 1) летом 1914 г. смято и стоптано много травы, озимых и яровых посевов, 2) много разломано огородов между полями, 3) учинена потрава скотом благодаря разломанных огородов, 4) жерди, колья с огородов употреблены самоуправно на пикетажные столбики, 5) много срублено зелено-растущего леса и кроме того взяли землю под полотно железной дороги даже не объявив цены, и за все вышеизложенное не уплатили ни копейки и, по видимости не желают платить. Летом 1914 г. в Отдел Отчуждения явились уполномоченные от обществ крестьяне Ветлужского уезда Широковской волости починка Харламовского и Хмелевицкой волости того же уезда, Костромской губернии, деревень Шахуньи и Повелино и починка Малых Белолуг, Свечанское тоже, Андрей Васильевич Смирнов и Максим Васильевич Серебряков и заявили бывшему в то время в Отделе главному агенту Н.М. Алперсу что за отчуждаемую у вышеозначенных обществ крестьян землю они назначают цену по 16 000 рублей за десятину на круг всех угодий и за каждую десятину уничтоженных посевов и за замин трав по 4 800 рублей. В виду неприемлемости этих цен отчуждаемым имуществам были произведены полицейские описи находящиеся на рассмотрении Ветлужской Оценочной Комиссии [15]. Однако есть информация, что покупали делянки к примеру в Варнавинской казенной лесной даче необходимые для обеспечения лесом 3 дистанции 2 участка линии Нижний Новгород - Котельнич [16].

Строительство железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич проводилось на территории Нижегородской и Костромской губерний. С постройкой железнодорожной линии Нижний Новгород – Котельнич возникало немало проблем и трудностей не только при самих строительных работах. В первую очередь проблемы были связаны с тем, что приходилось менять направление линии, которая была заранее спроектирована. Все это приводило к расходованию денежных средств и увеличению сроков строительства. Во-первых, сказывался географический фактор, так как рельеф местности в связи с протеканием рек, структурой почв различался, во – вторых, политический – строительство велось с большими перерывами, которые были обусловлены войнами – Первой мировой и гражданской, в третьих - местный фактор – изменения проекта проходили и по просьбе жителей окрестных поселений, через земли которых проходила железнодорожная линия Нижний Новгород – Котельнич, в четвертых, экономический фактор - предусматривалась выплата компенсаций за использование земель под строительство дороги.

Ссылки на источники

1. Горьковская железная дорога. 150 лет движения вперед. – Нижний Новгород: 2012 С.12.
2. Стальная магистраль Нечерноземья. – Горький, 1983 с. 28.
3. Центральный архив Нижегородской области (далее ЦАНО) Ф. 1716. Оп. 701 а. Д. 1 а. Л. 8-9

4. ЦАНО Ф. 1716. Оп.701 а. Д. 9 а. Л. 2-3.
5. ЦАНО Ф. 1716. Оп.701 а. Д. 1 а. Л. 15-16, 19.
6. ЦАНО Ф. 1716. Оп.701 а. Д.9 а. Л. 3.
7. Горьковская железная дорога. 150 лет движения вперед. – Нижний Новгород: 2012 С.41-42
8. ЦАНО Ф. 1716. Оп.701 а. Д. 6. Л. 1.
9. ЦАНО Ф. 1716. Оп.2. Д. 63. Л. 22
10. ЦАНО Ф. 1716. Оп.2. Д. 63. Л. 13, 15
11. ЦАНО Ф. 1716. Оп.2. Д. 63. Л. 19, 44
12. ЦАНО Ф. 1716. Оп.2. Д. 63. Л. 50, 52, 55 об., 56
13. ЦАНО Ф. 1716. Оп.2. Д. 63. Л. 59, об.. 60
14. ЦАНО Ф. 1716 Оп. 701 Д. 7 Л. 5, об., 6
15. ЦАНО Ф. 1716 Оп. 701 Д. 7 Л. 59, об., 60
16. ЦАНО Ф 1716 Оп 701 Д 7 Л. 78