



The Northern Railway in pre - Revolutionary Russia

A. V. Kuzmichev¹

¹P. G. Demidov Yaroslavl State University, Yaroslavl, Russian Federation

DOI: 10.18255/1996-5648-2025-3-392-399

Research article

Full text in Russian

The article is devoted to the analysis of the formation of the Northern Railways in the pre-revolutionary period of the Russian Empire. The article uses the material of the Russian State Historical Archive, on the basis of which the main stages of the creation of individual branches and directions of the Northern Railways, the territories within which the development of the main railway directions took place are shown. The author draws a conclusion about the high importance of railway construction on the territory of Yaroslavl province in the 1860s - 1917, as well as about the high economic and cultural influence of the railway on the regions through which the railway passed.

Keywords: road; empire; Yaroslavl; S. I. Mamontov; entrepreneurs; North; drawings; industry

INFORMATION ABOUT AUTHORS

Kuzmichev, Alexander V. | E-mail: kuzav@mail.ru
Cand. Sc. (History), Associate Professor



Северная железная дорога в дореволюционной России

А. В. Кузьмичев¹

¹Ярославский государственный университет им П. Г. Демидова, Ярославль, Российская Федерация

DOI: 10.18255/1996-5648-2025-3-392-399

УДК 94; 930.85; 908; 332; 364

Научная статья

Полный текст на русском языке

Статья посвящена анализу формирования Северных железных дорог в дореволюционный период Российской империи. В статье используется материал Российского государственного исторического архива, на основе которого показываются основные этапы создания отдельных веток и направлений Северных железных дорог, территории, в рамках которых проходила разработка основных железнодорожных направлений. Автор делает вывод о высоком значении железнодорожного строительства на территории Ярославской губернии в 1860-е – 1917 гг., а также о высоком экономическом и культурном влиянии железной дороги на регионы, через которые проходило железнодорожное сообщение.

Ключевые слова: дорога; империя; Ярославль; С. И. Мамонтов; предприниматели; Север; чертежи; промышленность

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Кузьмичев, Александр

E-mail: kuzav@mail.ru

Викторович

Кандидат исторических наук, доцент

Вторая половина XIX века для Российской империи была увенчана рядом принципиальных социальных, культурных и экономических изменений. Крымская война середины столетия продемонстрировала необходимость проведения реформ в финансовой и торгово-экономической сферах, изменения в социально-управленческой структуре общества. Итогом обозначенных действий со стороны Российского государства стали денежная реформа С. Ю. Витте и укрепление рубля, приток иностранного капитала в Россию, изменения в армии и на флоте, отмена крепостного права.

Реализация обозначенных трансформаций была бы невозможной без транспортной инфраструктуры. Российская империя вела активное железнодорожное строительство. От частного предпринимательства в железнодорожной сфере происходит отход в сторону государственного регулирования строительства железных дорог и грузоперевозок.

© ЯрГУ, 2025

Статья открытого доступа под лицензией CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Источниковой базой исследования послужили архивные материалы Российского государственного исторического архива, в том числе фонда 350 «Планы и чертежи железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки. Продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, проекты и планы искусственных и гражданских сооружений, водоснабжения станций, чертежи подвижного состава и другие материалы, относящиеся к проектированию и сооружению железных дорог в России; отчеты по эксплуатации железных дорог», фонда 353 «Управление по постройке Петербурго-Вологодской железной дороги Управления по сооружению железных дорог МПС», фонда 229 «Канцелярия Министра путей сообщения». Материалы указанных фондов позволяют проследить этапы создания и функционирования различных служб и подразделений железной дороги, выявить организационно-штатную структуру и личный состав, определить местоположение линий железной дороги.

Важным пластом источников по теме представляются материалы по исследованию железных дорог, уставы железных дорог, адресные книжки, доклады общему собранию акционеров, в которых имеются сведения о конкретных участках железных дорог, составе служащих, существующих направлениях работы конкретного отрезка железной дороги.

Собрание чертежей как исторический источник интересно с позиции не только рассмотрения расположения железнодорожного участка в пределах определенной территории, но и с точки зрения пояснительных записок к ним, дающих в сжатом виде информацию историко-технического характера.

Начало создания современной Северной железной дороги уходит корнями в 1860-е гг., когда в 1867 г. Шуйская земская управа обратилась с ходатайством в Министерство финансов с просьбой разрешить строительство железной дороги от станции Новки до села Иваново через Шую. 8 марта 1867 г. было образовано акционерное Общество Шуйско-Ивановской железной дороги и утвержден его Устав. В соответствии с пунктом 2 Устава его учредителями стали потомственный почетный гражданин М. А. Горбов и торгующий по свидетельству I гильдии И. А. Бусурин, которые предоставили Обществу залог в 180000 руб., состоящий из русских государственных процентных бумаг и гарантированных правительством акций и облигаций [1, с. 1]. Общество Шуйско-Ивановской железной дороги получало дорогу во владение на 83 года, считая с 1 января 1869 г., и, соответственно, срок владения должен был закончиться в 1952 г. Общество Шуйско-Ивановской железной дороги также приобретало подвижной состав в количестве 14 паровозов, 28 вагонов пассажирских и 170 товарных вагонов и платформ.

2 ноября 1868 г. Министерство путей сообщения доложило министру финансов о начале постоянного движения по Шуйско-Ивановской дороге с 16 сентября. В наши дни 16 сентября 1868 г. считается датой основания Северной железной дороги, так как в этот момент времени был проложен

самый первый участок в современных её границах. Если первый участок Шуйско-Ивановской железной дороги был открыт в сентябре 1868 г., то второй – от Иваново до Кинешмы – только 5 февраля 1871 г. вследствие задержки укладки пути из-за дождливой осени и «необыкновенно суровой зимы» [2]. Открытие ветки Шуйско-Ивановской железной дороги в сторону р. Волги состоялось в июле 1871 г. по причине изменения Правительством первоначального проекта, что сказалось впоследствии на уменьшении грузооборота в зимний период, значительно ослабило движение во время навигации, а следовательно, привело к сокращению доходов за отчетный период 1870–1871 г. [3, с. 4]. Открытие указанного участка железной дороги позволило начать работу по соединению центральных регионов с юго-восточными и северными, что благоприятным образом сказалось на экономическом и социально-культурном развитии прилегающих к железнодорожной ветке территорий: появились новые станции, созданы новые рабочие места на объектах железнодорожной инфраструктуры.

На рубеже XIX–XX в. Шуйско-Ивановская железная дорога вошла в состав Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Архангельск тогда являлся портом с международной торговлей, а доставка грузов по железной дороге сокращала общую стоимость продукции.

Перед Обществом Шуйско-Ивановской железной дороги с самого начала Правительством была поставлена задача внедрения на железной дороге технических новшеств. К примеру, Общество обязывалось устроить вдоль всей линии электромагнитный телеграф с двумя безопасными при движении проводами. Для экстренных случаев на поездах должны были находиться переносные аппараты с циферблатом или «промежуточные аппараты» между станциями. Общество выполняло и военные государственные задачи. Так, оно должно было руководить перевозкой войск сухопутного и морского ведомства, а также лошадей, обозов и амуниции, артиллерии и других военных припасов. В задачи Общества входила перевозка арестантов за 25 % от полной стоимости тарифа [4, с. 335]. Железные дороги приобретали военно-стратегическое значение и попадали под особый контроль со стороны государства.

В связи с развитием промышленности, увеличивающимся объемом хлебной торговли, расширяющимися экономическими связями верхневолжских губерний выросла необходимость развития существующих железнодорожных линий, что привело к необходимости строительства железной дороги в северо-западном направлении, в частности на Санкт-Петербург – столицу Российской империи. Ярославский регион и его центр – город Ярославль – стали важным звеном в освоении Русского Севера и развития северо-западного региона, а одна из центральных веток – Москва – Сергиев Посад – Ярославль – основой развития железной дороги в северном и северо-западном направлении. 1 января 1870 г. открылось железнодорожное движение до г. Ростова протяженностью 143,74 версты (153,34 км), а 18 февраля 1870 г. – до г. Ярославля протяженностью 56 верст (59,74 км) [5]. Круп-

ный региональный центр – г. Ярославль – через железную дорогу был присоединен к торговле, в т. ч. продовольственными товарами, с центральными, западными, а через них с европейскими территориями. Усилилась и роль старых продовольственных и ремесленных центров, таких как г. Ростов Великий.

12 июля 1868 г. гвардии полковнику Александру Кирееву и Ко была Высочайше дарована концессия на постройку Рыбинско-Осеченской железной дороги от г. Рыбинска до станции Осеченка Николаевской железной дороги протяженностью в 240 верст или 256,03 км с обязательством ввода ее в эксплуатацию в течение двух лет и окончательного сооружения в течение трех лет со дня выдачи концессии и снабжения ее подвижным составом – 42 паровозами и 22 пассажирскими и 1000 товарными вагонами [6, с. 1]. 29 января 1869 г. был Высочайше утвержден Устав Общества Рыбинско-Бологовской железной дороги. 4 июня 1870 г. Рыбинско-Бологовская дорога была осмотрена Правительственной Комиссией и открыта для движения. В соответствии с уставными документами Обществу Рыбинско-Бологовской железной дороги был установлен срок для выкупа дороги – 12 января 1894 г., после чего дорога либо оставалась в руках Общества, либо переходила в собственность государства [7, с. 7]. Региональный центр хлебной торговли – Рыбинск – оказался теперь связанным со столицей, что в итоге повлияло на усиление значения Ярославской губернии как экономически значимой в пределах Российской империи, а по отдельным показателям и мира.

В 1870-х гг. к имеющимся Московско-Ярославской, Рыбинско-Бологовской и Шуйско-Ивановской железным дорогам присоединилась новая узкоколейная линия от Ярославля до Вологды, а позднее и от Ярославля до Костромы. Ярославский край через Виндава-Рыбинскую железную дорогу оказался связанным с прибалтийской территорией.

К началу XX века строительство железных дорог у многих вызывало скепсис и естественные размышления об их эффективности. К примеру, инженер путей сообщения Степан Августович Штольцман, размышляя об убытках железных дорог в 3,6 млн руб. в 1900 г., 63 млн руб. в 1904 г. и 100 млн руб. в 1907 г., задавался вопросом: «Разве может быть речь о постройке новых линий, которые, отняв часть грузов от старых, а следовательно, уменьшив их доходность, в свою очередь не в состоянии будут покрыть своих обязательств, а потому потребуют новых жертв со стороны государства»? Но при этом сам же, положительно отвечая на данный вопрос, обосновывал строительство новых дорог экономической необходимостью [8, с. 3]. Вслед за С. А. Штольцманом общественный деятель и публицист Алексей Адрианович Головачев в своей «Истории железнодорожного дела в России» называет железные дороги «безвыгодными и требующими постоянной поддержки со стороны правительства» [9, с. 91]. Тем не менее в начале XX столетия освоение Русского Севера продолжилось, из Вологды был введен в эксплуатацию участок до Вятки с последующим удлинением линии до Перми.

На рубеже XIX–XX в. в связи с экономическим подъемом Российской империи и привлечением иностранного капитала в страну, поиском рынка сырья и сбыта предпринимателями совместно с Правительством государства обсуждался вопрос о железнодорожном строительстве. В 1898 г. Обществом Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги под руководством инженера Подруцкого проводятся почвенно-геологические и технические изыскания для решения вопроса о соединении железной дорогой С.-Петербурга с Вяткой через Вологду. В 1902 г. последовало Высочайшее повеление приступить к сооружению Северной железной дороги через С.-Петербург, Тихвин, Череповец, Вологду, Буй, Галич, Вятку с ветвью от города Буя до станции Данилов Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги с перестройкой на широкую колею участка этой дороги Данилов – Урочь и с устройством моста через р. Волгу у Ярославля [10]. Работа по сооружению железной дороги в направлении столицы непосредственно связывала Ярославль и регион с торгово-экономическими потоками центральных губерний и европейских государств, осуществляющих свою деятельность через Санкт-Петербург и северные морские порты. Именно Ярославль и Ярославский регион станет отправной точкой строительства железной дороги в направлении на Архангельск, и к 1898 г. откроется железнодорожное сообщение Ярославль – Архангельск. В немалой степени созданию железных дорог будут способствовать представители финансовой и культурной элиты того времени, среди которых следует отметить мецената и члена Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги С. И. Мамонтова.

Железнодорожное строительство повлекло за собой активизацию природно-географических инженерных, топографических работ. Летом и зимой 1896 г. Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги начало проводить изыскания на территории Костромской и Вятской губерний, вследствие чего выявились возможности железнодорожного строительства через слободу Кукарку на территории Вятского региона [11]. Правда, как всегда, возникли сложности финансового характера и строительство данного направления было отложено.

Освоение северного направления привело 1 января 1907 г. к появлению на основе Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги Северной железной дороги. На основании Высочайшего соизволения, по Всеподданнейшему докладу 13 октября 1906 г., Северные железные дороги включали в себя линии бывшего Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, досрочно выкупленные в казну 1 апреля 1900 г. и переданные в управление Министерству путей сообщения с 1 января 1902 г., а также линии Обухово-Вологда-Вятка, построенные за счет казны. Таким образом, в зависимости от обслуживаемых районов Северные железные дороги стали подразделяться на Южную и Северную сети. В состав Южной стали входить Московско-Ярославская, Мытищинская, Александров-Ивановская, Киржачская, Шуйско-Ивановская, Ярославско-Рыбинская,

Ярославско-Костромская, Нерехта-Ермолинская, Московско-Савеловская линии. В составе Северной – Обухово-Вятская, Вологодско-Архангельская, Ярославско-Вологодская. При чем Вологодско-Архангельская линия имела узкую колею, а Ярославско-Вологодская – совмещенную (широкую и узкую) колею. Таким образом, общее протяжение сети (эксплуатационная длина пути) широкой колеи составила 2.153,21 версту (или 2297,04 км) и узкой – 787,16 верст (или 839,74 км), протяженность всех путей – 3.125,25 верст широкой колеи (или 3334,02 км) и 871,96 верст узкой колеи (или 930,21 км) [12].

В связи с появлением Северных железных дорог как новой административно-территориальной единицы появляются и новые организационно-штатные единицы. Так, первым начальником Северных железных дорог с 1907 г. становится Владимир Николаевич Волков, инженер путей сообщения, действительный статский советник, гражданский чин которого соответствовал пятому классу «Табели о рангах» [13].

У начальника дороги было три помощника с чином не ниже шестого класса. Среди помощников первого начальника дороги известны имена инженера путей сообщения, коллежского советника Якова Соломоновича Шайкевича, состоявшего на службе с 22 августа 1887 г., а в должности – с 19 июля 1906 г.; инженера путей сообщения, действительного статского советника Андрея Михайловича Вознесенского, находившегося на службе с 13 июля 1862 г., а в должности – с 25 октября 1907 г.; инженера для особых поручений, инженера путей сообщения, коллежского советника Николая Петровича Дмитриева, находившегося на службе с 26 октября 1889 г., а в должности – с 1 января 1904 г. [14, с. 6]. У всех помощников к моменту введения их в должность был значительный стаж работы на железной дороге и достаточно высокий статус, что свидетельствовало о престижности данных должностей.

О престиже профессии в дореволюционный период говорит и тот факт, что многие руководители на железной дороге были весьма уважаемыми и известными людьми в Ярославском регионе. К примеру, начальником железнодорожной станции Ярославль-город с 1 января 1907 г. был потомственный почетный гражданин Иван Васильевич Прорехов, находившийся на железнодорожной службе с 16 июня 1901 г. [14, с. 44]. Сведений о самом И. В. Прорехове не сохранилось, но его привилегированное звание, присвоение которого в Российской империи началось с 1832 г., говорит о принадлежности человека к купеческому сословию 1-й или 2-й гильдии на протяжении не менее 20 лет и о том, что его предки также были купцами.

Дореволюционная история Северных железных дорог показывает пример взаимодействия государства с частным капиталом и общества в целом. Их создание стимулировало интерес к ним со стороны частных предпринимателей, а затем государства. Железные дороги обязаны были не только работать на экономические интересы их частных владельцев, но и выполнять военно-стратегические заказы правительства. Ярославская губерния ста-

ла территорией, активно развивающей железнодорожную сеть и, как следствие, железнодорожную инфраструктуру, включающую в себя вокзалы, рестораны, депо, весовые участки, целую систему производств, начиная от фарфорового производства и заканчивая изготовлением подвижного состава и оборудования для водонапорных установок.

Ссылки

1. Устав общества Шуйско-Ивановской железной дороги. М.: Типография А. И. Мамонтова, Большая Дмитровка, д. № 7. 1868. 46 с.
2. РГИА. Ф. 350. Оп. 103. Д. 1. Л. 5.
3. Общество Шуйско-Ивановской железной дороги: Доклад общему собранию акционеров 23 мая 1872 г. М.: Типография А. И. Мамонтова и К., Большая Дмитровка, № 7. 1872. 84 с.
4. Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. 1868 г. Первое полугодие. СПб.: Печатано в Типографии Правительствующего Сената, 1868. № 302. 731 с.
5. Собрание чертежей сооружений Московско-Ярославской железной дороги. М.: Типография А. И. Мамонтова и К., Большая Дмитровка № 7. 1872. 235 с. // РГИА. Ф. 350. Оп. 90. Д. 173. Л. III.
6. Очерк 25-летия эксплуатации Рыбинско-Бологовской железной дороги. СПб.: Типография А. Бенке, Новый переулоч, д. № 2. 1895. 13 с.
7. Общество Рыбинско-Бологовской железной дороги. Общие данные к смете доходов и расходов на 1889 год. СПб.: Типо-Литография А. Е. Ландау, Площадь Большого театра, 2, 1888. 149 с.
8. Штольцман С. Развитие сети железных дорог европейской России в связи с результатами ее эксплуатации. СПб.: Типография Ю. Н. Эрлих, Садовая, № 9. 1908. 60 с.
9. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. СПб.: Типография Р. Голике, Невский, 106. 1881. 404 с.
10. Отчет по постройке железнодорожной линии Вологда – Вятка. 1902–1906 гг. СПб.: Товарищество художественной печати, Ивановская, 14. 1909. 238 с. // РГИА. Ф. 353. Оп. 1. Д. 39. Л. 1.
11. Докладная записка о проведении Костромской железнодорожной линии через слободу Кукарку. Вятка: Типография Маишеева, бывшая Куклина и Красовского. 1896. 12 с. // РГИА. Ф. 350. Оп. 42. Д. 19. Л. 5–9.
12. Материалы по обследованию железных дорог. Северные железные дороги. СПб.: Тип. Т-ва п. ф. «Электро-Типография Н. Я. Стойковой», 1911. 297 с. // РГИА. Ф. 350. Оп. 96. Д. 70. Л. 6.
13. Формулярный список о службе действительного статского советника, инженера путей сообщения Владимира Николаевича Волкова // РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 1332. Л. 1 об.
14. Адресная книжка Северных железных дорог на 1911 г. М.: Казенная железнодорожная типография Московского узла, 1911. 710 с.