

В. В. Алексеев

## ОРЕНБУРГСКАЯ ЧУГУНКА

Крымская война (1853-1856 гг.) показала многие недостатки в хозяйственных отраслях России. Чтобы оживить промышленность и торговлю, в годы правления императора Александра II сооружаются железнодорожные пути в разных направлениях. В 1868 г. Александр II утвердил список предполагаемых к постройке рельсовых путей, пересмотренный и дополненный в 1870 г. В этом списке был и путь от Самары до Бузулука как первый участок линии до Оренбурга. Для постройки все участки железнодорожных путей были розданы частным предпринимателям и компаниям.<sup>1</sup>

Идея соединения Самары и Оренбурга железной дорогой впервые была высказана в 1856 г. военным инженером полковником Дмитрием Ивановичем Романовым. В дальнейшем идея о дороге исходила от Оренбургских начальников. Детально разработанный в начале 60-х годов проект конно-железной дороги, однако, не был реализован, не нашлось акционеров. В 1867 г. вопрос соединения Оренбурга с Самарой вновь был поднят и поддержан Самарским земством. С разрешения правительства проводились изыскательские и проектные работы. Рассматривались три проекта прохождения линии железной дороги от Оренбурга к Самаре. По одному проекту линия проходила южнее "от Бузулука в 60 верстах, другая на Бузулук, третья между первыми двумя". Бузулукское купечество обязалось покрыть расходы по изысканию направления пути на город Бузулук.<sup>2</sup>

18 ноября 1873 г. (все даты приводятся по старому стилю) Александр II утвердил Устав Общества Оренбургской железной дороги с техническими условиями по сооружению и эксплуатации. 22 февраля 1874 г. император утверждает новый Устав Общества. В нем говорилось, что для сооружения железной дороги от правого берега реки Волги у станции Батраки через город Самару (с ветвью к пристани здесь) до города Оренбурга и моста через Волгу для соединения с Моршанско-Сызранской железной дорогой образуется акционерное Общество Оренбургской железной дороги. Обществу предоставлялось право эксплуатации этой дороги в течение 20 лет. Строить дорогу оно должно было "на свой счет и страх, снабдив оную подвижным составом и всеми принадлежностями эксплуатации". Обществу разрешалось отчуждать и занимать частные недвижимые имущества, необходимые под дорогу. Безвозмездно предоставлялись казенные земли, не покрытые лесом, а также разрешалась

бесплатная добыча строительных материалов: камня, гравия, песка, глины, извести.

Делами Общества ведало Правление, состоявшее из четырех директоров от акционеров и одного директора, назначаемого министром путей сообщения. Местное управление дорогой во время ее сооружения возлагалось на главного инженера.<sup>3</sup>

Для облегчения надзора вся линия строительства дороги была разделена на четыре участка. Первый участок — от станции Батраки до входной стрелки станции Самара за исключением первого моста на реке Самара — инспектировал инженер надворный советник Андрей Фомич Стемпинский. Второй участок — мост на реке Самара до устоя второго моста с ветвью в городе Самара (от станции к пристани на реке Волге) — находился в ведении инженера надворного советника Николая Яковлевича Ляпунова. Управления первых двух участков находились в Самаре. За третьим участком — от устоя второго моста на реке Самара с мостом через эту реку до устоя моста на реке Лебяжьей — наблюдал инженер, титулярный советник Николай Андреевич Кронеберг, расположившийся в городе Бузулуке. За четвертым участком — от устоя моста на реке Лебяжьей до конца дороги — следил из Оренбурга инженер коллежский асессор Михаил Ипполитович Кербедз.

Участковые инспектора подчинялись правительственному инспектору дороги в Самаре — инженеру, коллежскому советнику Николаю Леонидовичу Фуфаевскому.<sup>4</sup>

В ходе строительства дороги не раз приходилось решать возникавшие вопросы. Инициаторами их была Самарская городская Дума. Так, Дума предлагала изменить направление железной дороги: чтобы она шла от Сызрани по правой (нагорной) стороне реки Волги с устройством моста против города Самары. Левая (луговая) сторона, по ее мнению, была неудобной: в весеннее время часть территории заливалась водой, отсутствовали лес и камень для постройки дороги. Но основная причина, вызывавшая опасение Думы, заключалась в том, что устройство моста у селения Батраки приведет к оттоку самарских капиталов, сделает Батраки новым хлебным рынком. По этому поводу Дума через гласного П.В.Алабина имела связь с сенатором Б.П.Обуховым, председателем Правления Общества Оренбургской железной дороги, бывшим Самарским губернатором. Самарское губернское земское собрание, напротив, придерживалось сохранения первоначально предположенного направления железной дороги через Самарский уезд на Батраки. Министерство путей сообщения, рассмотрев проекты, утвердило переход Волги при селении Костычи Симбирской губернии, несколько выше Батраков.<sup>5</sup>

Второе разногласие между Думой и Обществом Оренбургской железной дороги возникло по поводу месторасположения железнодорожной станции в городе Самаре. Вначале по проекту станцию предполагалось расположить в расстоянии  $3/4$  версты севернее нового кладбища. Но в техническом отношении выбранное место оказалось неудобным — для станции I класса требовалась длина площадки не менее 500 сажень. Пришлось выбрать место под станцию вне города, на  $3 \frac{1}{4}$  версты от нового кладбища. Однако это перемещение не являлось основанием обществу строить станцию именно на этом месте. Общество приняло предложение Самарского Земства устроить станцию между новым и старым кладбищем. 24 апреля 1875 года городская Дума после прений утвердила доклад Подготовительной комиссии по поводу уступки земли под станцию и линию железной дороги. Во внимание было принято мнение Самарской городской Управы: «утвердить заключение Подготовительной комиссии, о признании ею полезным и выгодным в интересах города отвести место под линию железной дороги и вокзал в количестве 122 десятин 800 сажень ... ибо тогда только вокзал станции железной дороги будет устроен по желанию городского общества между старым и новым кладбищем, так сказать в центре города...».<sup>6</sup>

Строительство дороги велось одновременно в разных местах. Готовые участки вводились во временную эксплуатацию. 12 августа 1875 г. в Самаре впервые раздался свисток паровоза. «От Самарской станции Оренбургской железной дороги ветвь к Хлебным пристаням готова, а также готов временный железнодорожный путь от этой ветви к Волге».<sup>7</sup> Городскую Думу не устраивала и эта проложенная вдоль бичевника реки Самары, в обход частных владений, ветвь. Дума ошибочно считая, что она могла стеснять движение и торговлю, требовала снести ее. Министр путей сообщения, побывав в Самаре и осмотрев городскую железнодорожную ветвь от станции до хлебных амбаров и временную до Константиновской пристани, одобрил ее направление и разрешил обратить ее в постоянную ветвь для паровозной езды к будущим пристаням с устройством вместо временных переездов через дорогу постоянных напротив Панской, Садовой, Самарской, Соборной, Саратовской, Казанской, Преображенской улиц и моста на реке Самаре. Но в 1878 г. часть ветви, как не оправдавшей своего назначения, к тому же затапливаемой в весенней разлив, Правление железной дороги разобрало.<sup>8</sup>

К сентябрю 1875 г. было закончено отчуждение земель города Оренбурга. Состоялись соглашения об отчуждении земель, принадлежавших городу Самаре и Оренбургскому казачьему войску, с частными владельцами и некоторыми обществами государственных крестьян (например, общество государственных крестьян села Бор-

ское Борской волости Бузулукского уезда Самарской губернии продало Обществу Оренбургской железной дороги 62 десятины 1183 60/100 сажень земли на сумму 1687 руб. 32 коп.).<sup>9</sup> Были проведены земляные работы по устройству полотна дороги, станционных площадей. Установлено четыре железных моста. Заготовлены шпалы. Доставлены в Самару стальные рельсы, заказанные на заводах: Шнейдера во Франции, Бахума в Пруссии, Броуна, Бейлея и Диксона в Англии. На линии Самара-Бузулук окончили 9/10 земляных работ и устройство деревянных мостов. На расстояние 30 верст уложили шпалы и произвели укладку рельсового пути, по которому осуществлялось временное движение для подвозки материалов. Провели телеграфную линию одним проводом на 120 верст и с двойным на 71 версту.

В большей части были возведены сторожевые дома и казармы для рабочих артелей, в Самаре вывели окна нижнего этажа здания вокзала, строившегося по проекту инженера и архитектора Н.И. де Рошфора. В Оренбурге — фундамент, цоколь и стены на высоту 3-го этажа включительно. В Бузулуке пассажирское здание окончили вчерне. Вчерне завершили паровозные здания (депо) в Самаре (на 12 паровозов) и в Оренбурге (на 6 паровозов). В Бузулуке вывели только фундамент здания на 12 паровозов. Построили вчерне и пассажирские деревянные здания на станциях III и IV классов в Смьшляевке, Студенцах, Борском, Тоще, Сорочинске, Переволоцке, Донецке и Павловске. На десяти станциях возвели водоемные здания (башни). Для восьми из них были доставлены часть оборудования водоснабжения.

В Самару доставили 4 паровоза, заказанных на заводе Зигеля в Вене, 116 крытых вагонов и 37 открытых платформ, изготовленные по правительственному заказу на Людиновском чугунолитейном заводе господина С.И.Мальцева.<sup>10</sup>

К новому 1876 г. движение рабочих поездов осуществлялось до станции “Богатово”. Выведены устои и быки моста через реку Сакмару близ города Оренбурга. Ранней весной 1876 г. предполагалось уложить рельсы между станциями Сорочинской и Погромной.<sup>11</sup>

14 сентября 1876 г. инженер Н.Меженинов доносил Самарской городской Управе, что 15 сентября на реке Самаре начнутся работы по “постройке каменного моста на ветви железной дороги к пристани взамен существующего на этом месте временного деревянного...”<sup>12</sup>

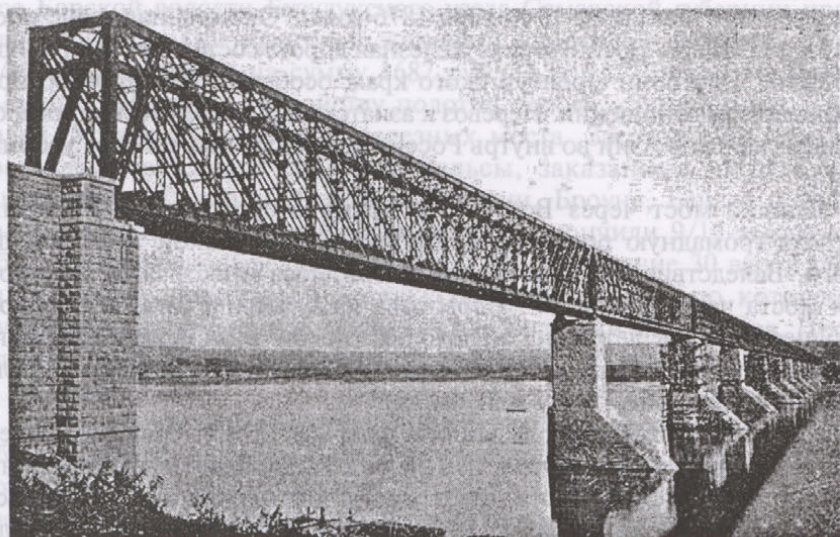
Открытие выстроенной линии Батраки-Оренбург протяженностью в 507,3 версты для почтово-пассажирских и товарных поездов состоялось 1 января 1877 г. Прибытие в город Оренбург первого поезда общественность и жители города отметили торжественно. Значение этой дороги Оренбургская городская Дума выразила еще в

экстренном заседании 15 ноября 1876 года: “Оконченная ныне постройкою Самаро-Оренбургская железная дорога составляет величайшее событие в истории Оренбургского края, особенно же в торгово-промышленном отношении. Перевоз к азиатским рынкам русских товаров, вывоз сырья из Азии во внутрь России сделалось ныне, более удобными...”

Однако мост через Волгу в то время отсутствовал. “Экономия играла громадную роль при постройке Оренбургской железной дороги. Вследствие этой экономии задержалось и окончание постройки моста через Волгу...”<sup>13</sup> Переправа пассажиров, багажа и товаров осуществлялась летом на пароходах, зимой в экипажах Общества Оренбургской железной дороги по проложенным шпалам и рельсам на утолщенном льду или санях.<sup>14</sup>

С момента своего учреждения в феврале 1874 г. Общество Оренбургской железной дороги целый год потратило на определение месторасположения моста через Волгу. До окончания срока постройки, определенного концессией 5 апреля 1877 г., оставалось два года. Сознавая все затруднения в строительстве моста за такой короткий срок, Правление обратилось к опытным заграничным и отечественным строителям мостов. Выбор пал на строителя А. Е. Струве, взявшегося построить мост в два года за оптовую цену ниже, чем просили заграничные строители. К тому же у него уже был опыт — построил за 18 месяцев мост через Днепр у Кременчуга, длиной в версту. Детально разработанный проект моста учредили лишь в октябре 1875 г. В январе 1876 г. Министерство путей сообщения утвердило выбор строительных материалов. Время на постройку моста к сроку было упущено. Производство работ во время ледохода и весеннего разлива было не возможным. Сделать каменную кладку в течение зимы Струве посчитал опасным — терялась прочность сооружения. Он потребовал сделать отсрочку окончания постройки моста на один год. Правление Общества посчитало не в праве без согласия Министерства путей сообщения продолжить срок. Контракт с Струве по постройке моста был расторгнут.<sup>15</sup>

Открытие моста через Волгу близ станции Обшаровка (Новые Костычи) Самарской губернии, на строительство которого были привлечены тысячи крестьян Самарской, Симбирской, Оренбургской губерний, состоялось только 30 августа 1880 г. На его открытие из Самары прибыли на “экстренном поезде” около 11 часов дня до 1200 человек. Расположились они на нескольких пароходах. С них обозрели мостовые сооружения и оба берега реки, усеянные массой народа в праздничной одежде. На правом берегу для публики были устроены лавки в виде амфитеатра.



Епископа Самарского Серафима с духовенством, Самарского губернатора А.Д.Свербеева со свитой, представителей разных военных и гражданских учреждений, многих почетных самарских граждан перевезли на пароходе на правый берег реки к украшенной зеленью, цветами, вензелями и флагами палатке, установленной на дамбе перед устоем моста. В половине первого епископ с духовенством отслужили молебны - благодарственный с водоосвящением и Святому благоверному князю Александру Невскому. По окончании молебствий было провозглашено многолетие императорскому дому, Святейшему Синоду, епископам Самарскому и Симбирскому, всем православным христианам и строителям моста. Затем мост, названный Александровским в честь 25-летнего восшествия на престол императора Александра II, министр путей сообщения К.Н.Посыет объявил открытым, перерезав голубую ленту. По мосту прошла процессия с хоругвями, иконами и окроплением мостовых сооружений святой водой к левому берегу, где участников процессии посадили в вагоны. Движение поезда - украшенного как и мост цветами, зеленью, флагами - к правому берегу под звуки музыки встречалось криками "ура", взмахами платков, шляп с обоих берегов и пароходов. Во время же шествия процессии к гранитным устоям моста подошли совершавшие рейсы пароходы: американский из Самары и компании «Самолет» из Саратова. Они первые прошли под мостом после официального открытия.

Торжественная церемония завершилась обедом для рабочих. Епископ благословил трапезу на столах, установленных у моста. Генерал-адью-

тант К. Н. Посыет провозгласил тост за здоровье императора, затем поблагодарил рабочих за их труды и предложил выпить за их здоровье. Все провозглашенные тосты были встречены восторженными криками "ура".

В 3 часа дня в палатке, где на почетном месте был установлен портрет императора во весь рост, состоялся обед для приглашенных лиц на 200 персон. Министр путей сообщения обратился с бокалом шампанского к присутствующим с речью о значении открытого сооружения "как в научном, так и в торговом отношении", предложив выпить за здоровье царя. В это время духовой оркестр играл гимн России. Были провозглашены тосты за здоровье министра путей сообщения, министра внутренних дел графа М. Т. Лориса-Меликова, инженеров Н. А. Белелюбского (составителя проекта моста), К. Я. Михайловского (строителя), В. М. Березина (производителя работ сооружения) и т. д.

Во время произношения тостов "одушевленное внимание и восторг" вызвала речь гласного Самарской городской Думы П. В. Алабина: "Вот одно из чудес нашего века совершилось: пред нами мост через Волгу. Ввиду этого нового колосса, ввиду этого творения последнего слова науки современной, этого достойного лепестка вpletенного ныне в лучезарный венец нашего великого Государя, венец деяний, которым будет дивиться история, с новой силой в нас воскресают надежды на ту великую будущность, какая ждет наш город Самару, если сбудутся наши упования на продолжение нашей пути в зауральские пределы.

Да сбудутся же упования эти! Да будет мост этот исходной точкой того железного пути, которому суждено соединить сеть русских железных дорог с Индией и Китаем, и тем к ореолу, окружающему чело императора Александра II Освободителя народов, да присоединится новый луч непомеркающей славы! Ура!"

По окончании обеда публика, находящаяся на берегу, приветствовала в первый раз очередной поезд из Оренбурга. В 5 часов министр путей сообщения отправился по направлению на Сызрань, а в 6 часов вечера "экстренный поезд" отвез всех остальных гостей в Самару. Среди присутствующих были симбирский губернатор, наказный атаман Уральского казачьего войска, член Совета Министерства путей сообщения барон Шернвал, директор Департамента железных дорог и начальник шестого округа путей сообщения.

Мост через Волгу был самым большим в Европе. Его длина составляла 695,87 сажень, он имел 13 пролетов, длина которых между быками равнялась 50 сажням. "Все 12 быков основаны на железных кессонах, опущенных при помощи сжатого воздуха до скалы на глубину

около 8 сажень ниже низких вод". Высота быков от основания до верха составляла 20 сажень. На наружную обшивку быков и устоев для защиты от ледохода использовали гранит, привезенный из Финляндии и реки Шексны. Вес каменной кладки каждого быка составлял около 350000 пудов, вес кессона — около 6 тысяч пудов. Вся железная часть моста, изготовленная в Бельгии, весила 425000 пудов. Мост на Волге строился не более 4-х лет и стоил 4630000 рублей металлических.<sup>16</sup>

*Примечания:*

<sup>1</sup>Татищев С.С. Император Александр II, его жизнь и царствование. Кн. 2. М., 1996. С.187.

<sup>2</sup>ГАСО. Ф.5. Оп.9. Д. 60. Л. 9, 107, 336 об.; Столянский П.Н. Город Оренбург. Материалы к истории и топографии города. Оренбург, 1908. С. 13.

<sup>3</sup>ПСЗ. Собр. 2. Т. XLVIII. Отд. 2. СПб., 1876. С. 416; ПСЗ. Собр. 2. Т. XLVIII. Отд. 3. (Прилож.). СПб., 1876. С. 506- 513; ПСЗ. Собр. 2. Т. XLIX. Отд. I. СПб., 1876. С. 212-226.

<sup>4</sup>ГАСО. Ф.153. Оп. 9. Д. 451. Л.279-280.

<sup>5</sup>ГАСО. Ф.153. Оп. 9. Д. 451. Л. 86-89, 707-708.

<sup>6</sup>ГАСО. Ф. 153. Оп. 9. Д. 451. Л. 709-710 об., 177, 179-180

<sup>7</sup>ГАСО. Ф.Р-4940. Оп.1. Д. 10. Л. 2; Самарские губернские ведомости. 1875. 20 августа.

<sup>8</sup>ГАСО. Ф.153. Оп. 9. Д. 451. Л. 601-603, 895, 995 об.

<sup>9</sup>ГАСО. Ф. 174. Оп.1. Д.2368. Л. Зоб.-4.

<sup>10</sup>Самарские губернские ведомости. 1875. 4 октября; Самарские епархиальные ведомости. Часть неофиц. 1875. 15 июня. №12. С. 286.

<sup>11</sup>Самарские епархиальные ведомости. Часть неофиц. 1876. 15 января. №2. С.85.

<sup>12</sup>ГАСО. Ф.153. Оп.9. Д.451. Л.870.

<sup>13</sup>Столянский П.Н. Город Оренбург. С. 15-17.

<sup>14</sup>Самарские губернские ведомости. 1877. 8 января; Навстречу новому веку. Куйбышев, 1974. С. 29; Синельник А. К. Градостроительная история Самарского края. Самара, 2000. С. 42.

<sup>15</sup>Самарские епархиальные ведомости. Часть неофиц. 1876. 15 апреля. №2. С.190-192.

<sup>16</sup>Самарские губернские ведомости. 1880. 3,6 сентября; Самарские епархиальные ведомости. Часть неофиц. 1880. 15 октября. №20. С.313-320.