

# Солдатам и арестантам – скидка!

С приходом в Кубинку «железного коня», развитие территории пошло ускоренными темпами. Поэтому, несомненно, история развития железной дороги Москва-Смоленск представляет собой неотъемлемую часть истории Кубинки.

Рассказать об основных вехах строительства железной дороги и о тех событиях, которые были с этим связаны, мы попросили нашего постоянного автора, краеведа Геннадия Павловича Погадаева.

В 1851 году в России после постройки железных дорог Петербург–Царское Село и Петербург–Москва в было всего 980 верст железных дорог. Россия отставала от развитых стран мира по развитию ж/д сети.

26 января 1856 г. император Александр II (1818-1881) издал указ об учреждении «Главного Общества Российских железных дорог» для строительства и эксплуатации сети железных дорог длиной 4000 верст. Доля государства в капитале общества составляла 37,5 %, остальное – средства иностранного капитала. Капитал реализовывался выпуском акций и облигаций.

Инициатором строительства Московско-Смоленской ж.д. выступила земская управа Смоленска. 15 декабря 1868 г. Александр II утвердил конфессию на строительство Московско-Смоленской ж.д.

В соответствии с предварительным проектом к железной дороге предъявлялись следующие требования:

- главный путь от Москвы до Смоленска не должен превышать 391 версту;
- расстояние между станциями не более 25 верст;
- полотно дороги строится на два пути, но в первую очередь прокладывается один путь;
- подвижной состав не менее 65 паровозов, 180 пассажирских и 925 товарных вагонов;
- подвижной состав заказывался в Европе. Ширина колеи 5 футов или 1524 мм (1 фут=12 дюймов, 1 дюйм=25,4 мм);
- Правительство оставляло за собой право выкупить дорогу через 20 лет после окончания строительства;
- Акционерное общество обязывалось перевозить войска и арестантов со скидкой 75% от тарифа, о почту и сопровождающих – бесплатно.

Строительство дороги началось в апреле 1869 г., и велось быстро, от Москвы и Смоленска навстречу друг другу. От Москвы до Можайска было построено 6 станций: Москва, Одинцово, Голицыно, Кубинка, Щелковка (с 1912 г. –Дорохово), Можайск. Для рабочих железной дороги в Одинцово был построен поселок железнодорожников. На станции в Москве было построено веерное депо на 10 паровозов и корпус на 12 паровозов, в Кубинке – депо на 2 паровоза, в Можайске – на 12 паровозов.

Открытие движения на железной дороге Москва-Смоленск состоялось 20 сентября 1870 года. График движения поездов был составлен на одну пару – из Москвы в 8 часов 30 минут, из Смоленска – в 11 часов 50 минут. Из-за наплыва пассажиров с 1 октября 1870 года был пущен дополнительный поезд.

В 1872 году было завершено строительство однопутной дороги от Смоленска до Бреста длиной 627 верст. Дорога стала называться Московско-Брестской, вокзал в Москве – Брестским.

В 1879 году были проложены вторые пути от Москвы до Кубинки и от Смоленска до Бреста. Для защиты от снежных заносов по обеим сторонам пути были высажены дубы. По пути из Москвы в районе платформ Петелино и Часцовская и в наши дни видны сохранившиеся ряды этих вековых деревьев. Не заросшие поляны справа – места, где стояли дома путевых обходчиков. Гайки крепления рельсов нужно было подтягивать ключом. Но были случаи

откручивания гаек на грузила для сетей. О таком случае А.П. Чехов написал рассказ «Злоумышленник». Когда писатель работал врачом в Звенигороде, он услышал этот рассказ от попутчиков от станции Голицыно.

Со временем вдоль железной дороги возникали новые поселки и строились новые остановочные пункты. На участке пути от Москвы до Кубинки в 1876 году появилась Немчиновка, в 1886 г. – Юдгенская (с 1919 г. стала называться Перхушково), 1894 – Баковка, 1899 – Сушкино, 1903 – Фили, 1909 – платформа 27-я верста (сейчас это Пионерская), 1913 – платформа 34-я верста (с 1918 г. – Жаворонки), 1913 – Часцовская, 1916 – Здравница. Затем вместо иностранных паровозов стали ходить отечественные, серии «0» (основной), и его модель «Ов» – легендарная «овечка».

В 1896 г. по настоянию военного ведомства Московско-Брестская железная дорога, как имеющая крайне важное стратегическое значение, была выкуплена в собственность государства.

К 1912 году, к 100-летию Бородинского сражения, железная дорога была переименована в Александровскую, а вокзал в Москве стал называться Александровским. Вместо деревянных вокзалов были выстроены кирпичные по проекту архитектора Л.Н. Кешева.

В 1914 г. началась 1-я Мировая война, с 1918 по 1922 шла Гражданская война. Большинство паровозов стояли неисправными. Из-за транспортного кризиса возник топливный.

Предприятия останавливались, жители городов мерзли. В эти годы со станции Кубинка в Москву отгружаются дрова, торф, на «Угольнице» производят древесный уголь. Сейчас это забытый промысел. Очень интересно его описал П.П. Бажов в сказе «Живинка в деле».

В 1918 г. дорога поступила в ведение Народного комиссариата путей сообщения.

С 1922 по 1936 г.г. дорога называлась Московско-Белорусско-Балтийской. В 1936 г. она стала Смоленской, а вокзал в Москве Белорусским. Кстати, именно с этого года День железнодорожника в СССР, а затем и в России стали праздновать в первое воскресенье августа.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Уже в августе Ставка Верховного главнокомандующего приняла постановление о строительстве западного полукольца Большой Московской окружной железной дороги (БМОЖД) от Икши через Поварово, Шихово, Кубинки, Акулово до Бекасова. В сентябре жители Кубинки рубили просеку от Шихово до станции Кубинка, а оттуда до Акулово. В октябре 1941 г. линия фронта прошла через Полушкино. Станция Кубинка стала самой западной на выступе линии обороны 5-й армии Западного Фронта.

1956 г. Закончена электрификация железной дороги на участке Голицыно – Кубинка. И вместо паровозов пошли электрички.

С 1960 годов вместо коротких рельсов на железной дороге стали укладываться сваренные плети на бетонные шпалы, так называемый «бархатный путь». Увы, почти исчез перестук колёс на стыках рельсов, который менялся в зависимости от скорости, выбивая мелодии и ритмы. Возможно, современная музыка не запоминается потому, что композиторы не слышат мелодий, которые выбивали колеса на стыках.

Вот таковы и были основные вехи становления и развития Московско-Смоленской железной дороги. А в следующем номере Геннадий Павлович продолжит свой рассказ. Теперь уже речь пойдёт о строительстве самой станции Кубинка и развитии окружающих ее территорий. Не пропустите.

Г.П. Погадаев для газеты «Вести Кубинки». Иллюстрация Геннадия Сидоровича Мосина к «Уральским сказам» Павла Петровича Бажова, фото из Интернет-сети

