

ГЛАВА 1.2.2.2. «КАК ПОСТРОИЛИ Ж/Д «КОВРОВ – МУРОМ» (1869 – 1880 гг.)

«Как построили железную дорогу Ковров-Муром.»

Эта железная дорога с давних пор является неотъемлемой частью повседневной жизни жителей Коврова и Ковровского района. При этой магистрали возникло немало достаточно крупных посёлков, многие села и деревни уцелели лишь благодаря близости железнодорожных платформ и станций.



А ещё есть названная по этой дороге ковровская улица Муромская и старое кладбище, которое имеет неофициальное наименование «на Муромской», ставшее местным обозначением погоста.

*В нынешнем году (2015) исполнилось 135 лет с тех пор, как магистраль **Ковров-Муром** была построена и на ней началось регулярное пассажирское сообщение. Но данному событию предшествовала целая эпопея из бюрократической переписки, геологических изысканий и технических расчётов...*

Нереализованные проекты

*Впервые с инициативой строительства **Муромской железной дороги** выступил некий отставной поручик Вонлярлярский ещё в 1849 г. (по его проекту линия должна была идти на Муром от Москвы, минуя Ковров), но в Петербурге к его предложению отнеслись без энтузиазма. Лишь в середине 1860-х гг. в Министерстве путей сообщения заговорили о возможности строительства железной дороги на Муром.*

*Но её направление долгое время вызывало бурные споры. Решали, с какой из уже имеющихся железнодорожных магистралей соединить будущую **муромскую ветку**? Вариантов было два: с Московско-Рязанской железной дорогой или же с Московско-Нижегородской. Первоначально больше сторонников было у «рязанского» варианта. В 1869 г. император Александр II разрешил проводить изыскания по маршруту будущей железной дороги Муром – станция Воскресенск. Но потом возобладала точка зрения,*

что с нижегородской дорогой, а, тем самым, с крупнейшей в России Нижегородской ярмаркой соединить Муром куда более выгодно.

Тут началась новая дискуссия: где от Московско-Нижегородской железной дороги будет отходить колея на Муром? Рассматривались 3 направления: Владимир-Муром, Ковров-Муром и Вязники-Муром. Расстояние до Владимира было самым дальним и от этого варианта отказались. До станции Вязники из Мурома было ближе всего – лишь 68 вёрст, но в этом случае пришлось бы преодолевать заболоченную местность и строить лишний железнодорожный мост через реку Суворощ. К тому же Ковров уже являлся важной узловой станцией, куда помимо поездов нижегородской линии приходили составы Северной железной дороги. Поэтому окончательный выбор был сделан в пользу маршрута **Ковров-Муром**, длиной в 101 версту.

Наряду с направлением обсуждался характер движения на новой магистрали. Всерьёз рассматривалась возможность устройства Муромской дороги на... конной тяге! Из-за сравнительно небольшой протяжённости и с целью удешевления себестоимости перевозок предлагалось построить нечто вроде гигантской конки – подобия конного трамвая, который к тому времени эксплуатировался в крупных городах Российской Империи. Но приверженцев «лошадиной силы» удалось переубедить, и было решено строить дорогу для использования на ней паровозов.

«Долгострой» позапрошлого века

К 1873 г. Министерство путей сообщения составило смету строительства железной дороги Ковров-Муром в 3 миллиона 15 тысяч рублей. Но так как в казне лишних средств не имелось, то стали искать инвестора. В результате было создано акционерное общество Ковровско-Муромской железной дороги, учредителями которого стали крупный прибалтийский помещик камергер барон Александр Матвеевич фон дер Пален – сын рижского губернатора и предводитель эстляндского дворянства, а также его компаньон поручик Никифоров. В финансировании строительства активно участвовали деловые круги, заинтересованные в наличии железной дороги для сбыта товаров и сырья. Один из наиболее крупных взносов в 100 тысяч рублей сделал ещё в 1869-м муромский мэр Алексей Васильевич Ермаков.



Группа инженеров путей сообщения на строящейся Муромской магистрали



Процесс строительства Муромской железной дороги

Сооружение дороги Ковров-Муром оказалось «долгостроем». Вначале очень долго и сложно шёл процесс выкупа земельных участков, по которым должна была пройти магистраль. Некоторые владельцы бесконечно торговались, пытаясь как можно больше заработать на земле, которая парой лет раньше была никому не нужна. Окончательные расчёты с землевладельцами затянулись до 1888 г., когда железная дорога действовала уже чуть ли не целое десятилетие!

Строили дорогу вручную. Применялись тачки и лопаты. По мере продвижения рельсового пути землю при устройстве выемок вывозили на платформах (или привозили при возведении насыпей). Чудом сохранились уникальные фотографии, на которых запечатлен процесс строительства Муромской железной дороги. А ход работ лично контролиро-

вал целый... адмирал! В ту пору пост министра путей сообщения по иронии судьбы занимал известный мореплаватель адмирал Константин Николаевич Посьет (в честь него назван залив в Японском море близ Владивостока). Как ни удивительно, но флотоводец оказался одним из лучших руководителей российского путейского ведомства за всю его историю. Известно, что о строительстве железной дороги Ковров-Муром адмирал Посьет лично докладывал императору.

Муромская ветка была присоединена к Московско-Нижегородской железной дороге на 211-й версте последней, неподалёку от станции Ковров-1. Специально для пересадки пассажиров там была устроена новая станция Ковров-2, где построили каменный вокзал – миниатюрный, но изящный. Настоящие вокзалы, помимо Коврова-2, появились лишь в Муроме и на станции Соколово, позже переименованной в Эсино (Иваново-Эсино).



Так называемый «откос». Слева – железная дорога на Нижний Новгород. Справа рельсы уходят в сторону Муром



«Первая будка» по муромской дороге.

[Снято примерно с той же точки, что и фото под номером 3]

По Муромской дороге

Первоначально открыть движение на трассе **Ковров-Муром** предполагалось в **1879 г.**, но из-за многочисленных недоделок начало эксплуатации дороги отложили до начала **1880-го**. В январе там прошёл пробный грузовой поезд, а в конце марта – пассажирский. В апреле **1880 г.** дорога, наконец, заработала. На ней тогда имелось 13 паровозов (5 отечественного производства и 8 немецких «иномарок») и около 300 вагонов, в том числе 16 пассажирских и даже один «почтово-арестантский». А официально строители сдали линию лишь 1 января **1881-го** – после того, как свыше 8 месяцев она уже интенсивно использовалась. Статистика свидетельствует, что около 80% грузов перевозились из Мурома – в основном лес, железо и хлеб. И лишь 20% грузов направлялось из Коврова – по большей части промышленные товары, глина, цемент и пряжа.

Управление дороги находилось в Муроме. Персонал насчитывал 235 человек. Зарплата управляющего дорогой составляла 500 рублей в месяц, в то время как владимирский губернатор тогда получал чуть более 800 рублей, а вице-губернатор – около 330 рублей. В то же время максимальный оклад паровозного машиниста Ковровско-Муромской дороги не превышал 45 рублей ежемесячно, а кочегар получал лишь 10 рублей в месяц. При этом смена у железнодорожников продолжалась с 4.45 до 20.30!

В **1885 г.** частная Муромская дорога была выкуплена казной и стала государственной. Три года спустя первоначально уложенные железные рельсы заменили на стальные. В **1897-м** Муромскую дорогу административно соединили с Московско-Нижегородской и Московско-Курской в единую Московско-Нижегородско-Курско-Муромскую железную дорогу.

Для Мурома Муромская железная дорога потеряла былое значение в **1912 г.**, когда через этот город на Оке прошла новая железнодорожная магистраль Москва-Казань. По ней до первопрестольной было ближе на 280 вёрст, чем через Ковров и Владимир. Неудивительно, что именно на Казанской дороге появилась станция Муром-1, а прежняя станция ковровского направления стала именоваться Муром-2. На «первой» станции был отстроен новый вокзал по проекту известного архитектора Щусева, а первоначальное вокзальное здание, в конце концов, перестало использоваться по прямому назначению, и было приспособлено для других целей. После модернизации Муромской дороги отпала необходимость и в пересадках на станции Ковров-2. В начале 1990-х гг. вокзал «второго Коврова» был закрыт, а потом выставлен на продажу. Сегодня бывшее вокзальное здание является... дачей пожилой ковровчанки, которая иногда приезжает туда в летнюю пору. Но сама Муромская железная дорога, хотя и стала пригородной линией, востребована до сих пор. Николай Фролов» [<http://www.ikovrov.ru/>, 19.12.2015].