

# Северной железной дороге – 155 лет

Наверное, каждый из нас представляет себе путешествие по железной дороге: мерный стук колес, стакан чая в подстаканнике и проплывающие за окном пейзажи. На этой неделе Северная железная дорога отметит 155-летие. Днем ее рождения принято считать 16 сентября 1868 года.

■ Ирина ТРОФИМОВА

## Дело первостепенной важности

Без малого шесть тысяч километров – по Северной магистрали можно проехать по Ярославской, Костромской, Ивановской, Вологодской, Кировской, Архангельской, Владимирской областям и Республике Коми. Один из участков СЖД зашел даже в Тюменскую область!

Начало строительства главного пути по северу страны было положено в 1859 году. Император Александр II в мае 1859 года утвердил устав Общества Московско-Ярославской железной дороги. В общество входили шесть учредителей, главным из которых был Иван Федорович Мамонтов. Деньги на строительство дороги предполагалось собрать путем выпуска акций, а само строительство завершить за четыре года.

В августе 1862 года было открыто движение поездов от Москвы до Сергиева Посада. В 1868-м правительство признало делом первостепенной важности продолжение строительства железной дороги от Сергиева Посада до Ярославля, и уже через два года этот участок был принят в эксплуатацию. Путь до Москвы длиной в 262 версты ярославцы теперь могли преодолевать с комфортом.

В современных границах Северной железной дороги самым первым построенным участком стала Шуйско-Ивановская ветка, движение по которой было пущено

как раз 16 сентября 1868 года. В путь по ней отправились 14 паровозов, 28 пассажирских и 170 товарных вагонов.

## Необходима для экономики страны

В августе 1869 года умер Иван Мамонтов – основатель знаменитой династии. Принадлежавшие ему акции железнодорожной компании унаследовал его сын Савва. Он занял ответственный пост директора Общества Московско-Ярославской железной дороги. Акционерное общество, возглавленное Саввой Мамонтовым, получило разрешение на строительство ветки от станции Урочь на левом берегу Волги до Вологды. Строились также пути в сторону Петербурга и на Кострому, а в 1890-х годах дорога дошла до Архангельска.

Путь по железной дороге на север Савва Мамонтов считал необходимым для экономики страны и построил ее, практически не имея личной финансовой заинтересованности. «Дорога эта, служа настоятельным потребностям края, не останется без достаточного движения, даже на первое время. А в будущем, по мере развития торговли и промышленности края, движение по ней увеличится, и, таким образом, успех предприятия... будет идти рука об руку с благосостоянием края», – писал он.

С апреля 1900 года железная дорога была передана в государственное управление, а с 1902-го переведена в ведение Министерства путей сообщения.



Железнодорожным линиям, соединившим центр страны с северными городами, 1 января 1907 года было присвоено название «Северные железные дороги». На тот момент протяженность путей составляла две тысячи верст, однако главная магистраль от Москвы до Архангельска имела разрыв, и было принято решение о строительстве в Ярославле железнодорожного моста через Волгу. Мост был торжественно открыт в марте 1913 года.

После революции 1917 года Северная железная дорога «встала на социалистический путь», но в июле 1918-го некоторые железнодорожники поддержали белогвардейский мятеж. Упорные бои шли в те жаркие дни за железнодорожный мост. Железнодорожники станции Всполье были на стороне красных. От Всполья к мосту через Которосль курсировали три бронепоезда. С разных участков они безжалостно обстреливали город. Железнодорожники станции Урочь встали на



**За годы войны по Северной и Ярославской железным дорогам было перевезено более 20 миллионов вагонов с солдатами, снарядами и боевой техникой. В эвакуацию были отправлены 18 миллионов человек. 758 эшелонов с эвакуированными прошло только через станцию Всполье. Ярославской железной дороге девять раз присуждалось переходящее Красное знамя Государственного комитета обороны и десятки раз переходящие знамена НКПС и ВЦСПС.**

сторону белогвардейцев и помогли им оборудовать свой бронепоезд, который некоторое время ходил от Урочи до станции Филино и помогал оборонять от красных железнодорожный мост. Мятеж был подавлен, железнодорожники с Урочи арестованы чекистами, но большинство из них вскоре были освобождены.

## На пути к Победе

В 1936 году СЖД разделили на Северную и Ярославскую дороги. В начале Великой Отечественной войны обе они развернули массовые перевозки, обеспечивая оборону страны. Военные грузы шли на Ленинградский, Волховский и Карельский фронты, эвакуированных отправляли в тыл. Масштабы перевозок по железным дорогам в 1941 году возросли: во время битвы за Москву по дорогам, обслуживающим столицу, включая Ярославский узел, удалось перебросить 291 дивизию, 42 бригады и другие соединения. Было выгружено 333 000 вагонов с грузами и войсками.

Налеты вражеской авиации на железные дороги начались уже в июле 1941 года, а с августа они подвергались бомбежкам постоянно. Только в один из ноябрьских дней 1941-го на станции Ярославль и Всполье 15 фашистских самолетов сбросили больше сотни фугасных и комбинированных бомб. Немецкая

авиация пыталась разбомбить мост через Волгу, по которому воинские эшелоны шли бесконечным потоком. В мост не попала ни одна бомба, но на металлических конструкциях остались сотни следов от пуль.

«Следует отметить отличное использование русскими железных дорог, хотя это и не относится непосредственно к боевым действиям. С помощью железных дорог русские осуществляли стратегические сосредоточения и переброску одной или нескольких армий в невероятно короткие сроки... Используя железнодорожный транспорт, русским удавалось ошеломить немецкое командование, так как подобная быстрота таких перевозок по железным дорогам шла вразрез с имеющимся опытом», – отмечало министерство армии США в докладе «Методы боевых действий русских войск во Второй мировой войне».

После войны строительство дорог продолжилось. В июне 1953 года по постановлению Совета министров СССР произошло объединение Ярославской и Северной дорог в одну с названием Северная железная дорога с управлением в Ярославле.

Сейчас Северная магистраль продолжает развиваться, пассажиры отправляются в дальние путешествия на новых, современных поездах. ■

