

# Северная магистраль

Выпуск 04.10.2016



## Великий путь России

### Северная железная дорога – важное и надёжное звено Транссибирской магистрали

Северная железная дорога вместе со всей страной отмечает 100-летие Великого Сибирского пути. Ведь 560 километров самой длинной в мире железнодорожной магистрали проходят по территории её полигона.

#### Народное дело

Транссиб – гордость России. Самая протяжённая железная дорога в мире – 9923 километра построена была в фантастически короткие сроки. Благодаря ей стало возможным доехать, перевести грузы от берегов Тихого океана до Атлантического.

130 лет назад на отчёте генерал-губернатора Восточной Сибири Александр III начертал резолюцию: «Уж сколько отчётов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора!». И в этом же году император приказал «представить соображения» по поводу подготовки к строительству стальной магистрали.

6 июня 1887 года правительство приняло решение о строительстве Сибирской железной дороги, сооружение которой было объявлено «великим народным делом». И это стало не просто народным делом, но настоящим подвигом всех строителей магистрали. Ведь на их пути были горные хребты, болота и топи, вечная мерзлота, непроходимая тайга и многоводные сибирские реки. И всё это покорили кирками, лопатами, грабарками и редким заморским экскаватором, а главное – умением, сноровкой и упорством русских людей. При этом стальные магистрали, 9100 вёрст, были проложены со средним темпом 740 километров в год! Но оно того стоило. Эффект проявился ещё задолго до окончания строительства. Газета «Сибирская жизнь» в 1910 г. писала: «Если допустить, что в проекте дороги была какая-либо ошибка, то о ней можно сказать: ошиблись в том, что не рассчитывали на такой быстрый рост, быстрое оживление экономической жизни Сибири, думали, что она после векового сна долго будет «позёвывать да потягиваться», а она взяла встrepенулась да сразу и стала на ноги...».

Сооружение гигантской магистрали было начато 19 мая 1891 г., а окончанием великого строительства принято считать 5 октября 1916 года с пуском самого длинного в России и тогда, и сейчас Хабаровского железнодорожного моста через Амур. Газета «Франс» писала: «После открытия Америки и постройки Суэцкого канала история не отмечала события более богатого прямыми и косвенными последствиями, чем постройка Сибирской дороги».

## **В Костромских лесах дремучих**

К концу позапрошлого века Московско-Ярославско-Архангельская дорога не только активно продвигалась на север. Не менее важным было и восточное направление – на Вятку, а оттуда – на Урал. И проектирование этого направления было поручено, пожалуй, лучшему железнодорожному инженеру той поры, а ещё знаменитому русскому писателю Николаю Михайловскому, известному под псевдонимом Гарин. Его перу принадлежат такие замечательные повести, как «Гимназисты», «Студенты», «Инженеры», множество рассказов. А ещё «Детство Тёмы», которым зачитывалось не одно поколение. Инженер, изыскатель, проектировщик и строитель Михайловский строил тоннели, мосты, прокладывал железные дороги, работал в Батуме, Уфе, Казанской, Костромской, Вятской, Волынской губерниях и в Сибири. Другой прекрасный русский писатель, друг Николая

Егоровича, Александр Куприн писал: «Его деловые проекты всегда отличались пламенной, сказочной фантазией. Специалисты уверяют, что лучшего изыскателя и инициатора, более находчивого, изобретательного и остроумного, трудно себе представить».

И в 1895 году авторитетнейшему к тому времени специалисту была поручена работа над проектом прокладки участка Вологда – Буй – Котельнич. Известно, что по предварительному замыслу линию планировалось провести через Орлов, Кологрив и Чухлому: это был более короткий маршрут. В окончательном варианте Николай Гарин-Михайловский сместил трассу к югу почти на 80 километров и направил через Котельнич и Галич. В остальном линия прошла по малозаселённой местности, и на ней появились посёлки при пересечении с крупными реками Ветлугой, Унжей и Неей. Из них выросли новые города Шарья, Мантурово и Нея. Дорога оказалась несколько длиннее первоначального варианта, но существенно дешевле.

В проекте удалось добиться идеального горизонтального профиля, несмотря на преодоление трёх водоразделов. Это сделало участок идеальным для вождения, особенно тяжеловесных составов. Потери же в расстоянии на линии при движении в сторону Петербурга оказались незначительны, а в сторону Москвы их не было.

О необыкновенной интуиции замечательного путейца ходили легенды. На одном из участков строительства железной дороги инженеры столкнулись с проблемой: необходимо было обогнуть крупный холм или утёс, выбрав для этого наиболее короткую траекторию (стоимость каждого метра железной дороги была очень высокой). Гарин-Михайловский потратил день на размышления и затем дал указания прокладывать дорогу вдоль одного из подножий холма. Когда его спросили, чем обусловлен выбор, Михайловский ответил, что весь день наблюдал за птицами, вернее, за тем, какой дорогой они облетали холм. Он посчитал, что пернатые летят более коротким путём, экономя усилия, и решил воспользоваться их маршрутом. Впоследствии точные расчёты, основанные на космической съёмке, показали, что решение Гарина-Михайловского, принятое по наблюдению за птицами, было верным.

Сейчас участок Свеча – Кошта, в часть которого вложил силы и душу выдающийся российский путеец, – составная часть не только Вологодского региона Северной дороги, но и Транссибирской магистрали. Участок очень активный, загруженный. Достаточно сказать, что по станции Свеча принимают в сутки до 50 пар поездов, а по Коште – до 80 пар. На участке Вологда – Вятка в 2011 году был проведён самый тяжёлый за всю историю российских железных дорог грузовой поезд весом до 16 тысяч тонн.

Сегодня магистраль проходит по территории 20 краёв и областей Российской Федерации, в этих регионах сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды чёрных и цветных металлов. По

Транссибу перевозится более 50% внешнеторговых и транзитных грузов. И Северная железная дорога – важное и надёжное звено Великого пути.

Владимир Савичев

**Ссылка на материал:** | <http://www.gudok.ru/zdr/179/?ID=1352038>

© ОАО «Газета «Гудок»

**Условия использования материалов** | <http://www.gudok.ru/use/>