



Томск, вокзал



Прибытие в Томск первого поезда



Железная дорога в судьбе Томска

В августе 2011 года исполнилось ровно 115 лет со дня прибытия в Томск первого поезда. История строительства железной дороги в Сибири вполне могла бы стать сюжетом приключенческого романа в стиле Жюль Верна, если бы кто-то взялся за эту тему. Впрочем, судите сами.

Транссибирская магистраль, построенная на рубеже XIX–XX веков, по значению своему сопоставима разве что с освоением космического пространства. Осуществив этот гигантский проект, Россия совершила могучий рывок в будущее и в очередной раз удивила весь мир. В стране, печально известной своим бездорожьем, появилась возможность комфортно, не выходя из вагона, совершить путешествие из Петербурга во Владивосток и обратно. И всё благодаря железной дороге, которую вполне заслуженно стали именовать Великий Сибирский путь.

Естественно, предусматривалось, что все крупные города от Урала до Тихого океана будут теперь связаны воедино, что поспособствует их процветанию. Должно быть так, но для Томска не получилось.

Ещё на стадии проектирования дороги возникли сомнения о целесообразности отклонения её на север, в сторону Томска, что значительно удлиняло путь. Но окончательное решение пришло после проведения изысканий и разведки будущей трассы в районе села Колывань, где предполагалось строительство моста через р. Обь (с выходом в сторону Томска). Выяснилось, что весенний разлив реки в этой части весьма велик, грунты ненадёжны, значит, строительные работы обойдутся значительно дороже. Отвергли и северный вариант – у села Дубровина. Самым подходящим оказалось место южнее Колывани, у села Кривощёво, где и был построен мост и возник город Новониколаевск (ныне Новосибирск).

Вот так Томск оказался в стороне, что иногда объясняют происками противников строительства, слухами о взятках и прочими суждениями, не имеющими под собой достаточных оснований. Дорога нужна была Томску, без неё он очень скоро превратился бы в захудалый городок. И вот в самые высокие инстанции (на имя государя императора) пошло прошение от томичей о строительстве

железнодорожной ветки, соединяющей Томск с Транссибом. Государь, как говорят, помнил тёплый приём, оказанный ему, тогда ещё наследнику престола, во время визита в Томск в 1891 году, поэтому очень скоро распоряжение о строительстве дороги было получено. В июне 1895 года оно началось, а через 13 месяцев (!), в августе 1896-го, завершилось. С 1898 года на томской ветке открылось регулярное движение поездов.

От станции Тайга (на Транссибирской магистрали) до конечной станции Черемошники протяжённость ветки составляла 89 верст (верста чуть больше километра – 1,0688 км). На плане того времени видно, как дорога огибает Томск большой петлёй, что в очередной раз обидело жителей города и послужило поводом для выпуска сатирической открытки с подписью: «Опять окаянная обогшла!». Объяснений поступка путейцев-строителей может быть несколько. Первое: инженеры лучше знают, где прокладывать путь. Второе: городская земля дорого стоит. Третье: движение поездов в черте города вряд ли сохранит покой жителей и обеспечит их безопасность. Перечень можно продолжить...

Как бы то ни было, всё возможное для пассажиров и грузоотправителей дорожники сделали. На 73-й версте (см. план) появилась станция Межевиновка (в настоящее время ст. Томск I) на 82-й – пассажирская станция Томск (теперь Томск II), на 89-й – станция Черемошники.

В 1899 году в Красноярске издан прекрасный альбом «Великий путь. Виды Сибири и её железных дорог». На снимках, выполненных фотографом И. Томашкевичем, мы можем увидеть прибытие в Томск первого поезда, который, несмотря на дождь, радостно встречали представители администрации, городского самоуправления и местная публика. В подписи под снимком хочется выделить одно предложение: «С этого момента для Томска кончилась одинокая жизнь среди глухих таёжных лесов, с этого момента он вошёл в общую семью культурных городов».

Интересно взглянуть и на вид станции Черемошники. Выбор места для неё связан с существованием здесь частных пристаней и складов. Была пристань и в центре города, но во второй половине лета она зачастую становилась недоступной для больших пароходов из-за падения уровня воды в реке. Поэтому перевалку грузов с водного на железнодорожный транспорт (и наоборот) удобнее было производить в Черемошниках.

На снимке видно, как тщательно укреплён берег от размыва водой, а здание станции специально построили на возвышении, защищающем вокзал во время половодья.

Кроме перечисленных станций, ещё одну открыли в городе, где можно было приобрести билеты на поезд, сдать и получить багаж. (Уже в наше время, в частности в 1960-е годы, городская железнодорожная касса размещалась на ул. Советской, 43, в кирпичном двухэтажном домике напротив училища связи).

Известно, что до революции ежедневно из Томска уходили два поезда – один на восток, другой на запад. Билет до Москвы, в зависимости



Обложка альбома «Великий путь»



Станция Черемошники



Мост через Ушайку

от класса, стоил от 22 до 54 рублей. Класс вагона можно было определить по цвету его окраски (синий, розовый, зелёный, коричневый). Позже, как мы знаем, осталось два цвета – зелёный и коричневый. Есть сведения об уровне комфорта для пассажиров. В «Альманахе-ежегоднике» за 1903 год о Сибирской железной дороге сообщается, что обслуживают её «скорые поезда, снабжённые на американский манер всеми удобствами: спальными и столовыми вагонами, ванными, библиотеками и даже церковью...».

Позже, в связи с крупными переменами в общественной жизни страны, комфорта поубавилось, но связь Томска с другими регионами не прерывалась. Железнодорожный транспорт долгие годы занимал у нас ведущее положение в обслуживании пассажиров и доставке грузов, хотя параллельно работали сильные конкуренты – водный транспорт, а чуть позже – ещё и воздушный.

Помимо чисто утилитарного предназначения железная дорога сыграла значительную роль в развитии культуры нашего города. Да, Томск оказался в стороне от основной магистрали, но, как бы извиняясь за причинённый моральный ущерб, именно у нас расположили Управление строительства (а позже – эксплуатации) Средне-Сибирской железной дороги. А это значит, что в городе стал жить и работать большой отряд высокообразованных специалистов из европейской части России, да ещё с семьями. Для Управления было построено специальное здание на Новособорной площади. Позже в нём разместился транспортный институт (ТЭМИИТ), а после архитектурной реконструкции – один из шести томских университетов (ТУСУР).

Профессионализм железнодорожников всегда вызывал уважение (по поездкам сверяли часы). И, конечно, проявили себя на этом поприще многие блистательные люди. Например, инженер-путеец Николай Иванович Карташов (1867–1943). Он строил Транссибирскую магистраль, сорок лет преподавал в Томском технологическом институте (с 1911-го по 1916-й был ректором), по его учебникам паровозостроение изучала вся страна. При этом всю жизнь учился сам (в зрелом возрасте увлёкся историей Древнего мира), имел прекрасную

библиотеку. Не удивительно, что после его смерти в знак признательности в городе появилась улица Карташова.

Подобные примеры дают нам и более близкие времена. Выпускник Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта Тригорлов Григорий Иванович известен не только как инженер-железнодорожник высокого класса (кстати, он восстановил после пожара Томский шпалопропиточный завод и работал там директором), его знают и как художника-любителя, и как строителя храма Сергия Радонежского, что на Черемошниках.

Приятно сознавать, что в Томске работали и работают такие люди. Но труд их, надо признать, сегодня не находит достойного продолжения. Временные трудности всегда были, этим нас не удивишь. Но когда транспортные недуги принимают хронический характер, с этим тяжело смириться. Мы мечтаем о развитии туризма, а как попасть в Томск? Кроме перегруженных автодорог предложить нечего. Водный транспорт заглох, воздушный работает с перебоями, пассажирские поезда отправляются из Новосибирска глубокой ночью. Единственную электричку, которая связывала в дневное время наш город с Новосибирском, отменили в 2010 году. (Вдруг вспомнилась песня: «Опять от меня сбежала последняя электричка...».) По поводу отмены губернатор Томской области В. М. Кресс через газету («Красное знамя», 24.03.2010) выразил своё мнение: «...не монополия, рыночная структура не может так себя вести».

Видимо, может, потому что просто прибыль уже не устраивает, нужна сверхприбыль. Если бы такими принципами руководствовались первостроители Транссиба, «одинокая жизнь среди глухих таёжных лесов» никогда бы для Томска не кончилась.

А сейчас, на месте областных властей, я бы обиделся, купил свою электричку и демонстративно, с комфортом возил бы туристов всего мира в наш удивительный город.

Эдуард Майданюк,
томский краевед, сотрудник областной
библиотеки им. А. С. Пушкина

