



Что — Переславль и сегодня без железной дороги?

Как это было

Сегодня с каждого из вокзалов Москвы можно километров семьсот и более отмахать на электричке по грибы и ягоды. Или даже в деревенскую глубинку по народные песни, прибаутки и частушки. Отмахать и не задуматься, что это в порядке вещей на гребне нового века.

А вот покорять 140 километров от Москвы до Переславля-Залесского приходится с пересадками и мучительным для сознания вопросом о том, кто же такие неудобства увековечил? Да если бы только до Москвы! Но ведь и в малом городе Переславле немало людей, путешествующих далее с тяжёлыми грузами по всей стране. Почему этот прямой путь до верховьев Волги, проходящий именно через Переславль, проигнорирован?

Наш знаменитый земляк М. И. Смирнов в своей книге о Переславле-Залесском свидетельствует, что даже с переносом торговли на балтийское побережье, московско-архангельский почтовый тракт (нынешняя дорога Москва—Холмогоры) не утратил своего значения и мог исторически и практически претендовать на прохождение именно через него железной дороги в сторону Волги.

Но вышло иначе, — говорит книга М. Смирнова, — её провели в обход города на расстоянии 21 километра, вопреки желанию и настойчивым просьбам горожан. Иначе сказать, с городом произошло несчастье, бедствие, как это случается с людьми, когда их грабят и лишают принадлежащего им по праву... На беду городу, главный фабрикант Переславля-Залесского Мартиниан Борисовский был против такого новшества, как „чугунка“ и считал, что она удорожит жизнь и подорвёт его дело. Доморощенный экономист, оставаясь в тени, создал группу из помещиков восточной части Переславского уезда, которые везде открыто выступали о проведении линии Северной железной дороги через их земли, минуя город Переславль...

Александровские же фабриканты иначе смотрели на дело, шли навстречу разным претензиям общества, строившего дорогу, давали взятки инженерам, ставя всё своё будущее в зависимость от близости железнодорожного пути. Предстояло окончательно решить вопрос о направлении участка с Александрова к Ростову. Изыскания были сделаны в нескольких вариантах: как через Переславль, так и минуя его. С Александрова на Переславль предполагали вести дорогу через д. Вечеслово, или же через д. Долгое Поле.

А закулисная работа (М. Борисовского и группы помещиков) делала своё дело. Уверяют, что фабрикант дал взятку в две тысячи рублей строителям-инженерам, чтобы те окончательно провалили вопрос о проведении железной дороги через Переславль. Так оно и случилось. Дорога прошла с Александрова на Ростов юго-восточной стороной уезда, описав кривую линию в обход Переславля, что сразу бросается в глаза при первом взгляде на карту. Вместо кратчайшего расстояния выбрано удлинённое, по мотивам якобы технического характера.

Переславль-Залесский как бы выбыл из строя, оказался за чертой современности, попал в разряд «богоспасаемых» городов и не изжил этой беды ещё и сейчас. (Написано М. Смирновым в 1934 году. — В. П.)

С Переславлем случилось то, что бывает с ещё полным сил человеком, попавшим в «заштат», оказавшимся не у дел. Рельсовый путь и паровоз ввели ускоренный темп жизни и, захватив в свой круговорот придорожные города, ускорили их рост, привили им иную манеру жизни, соответствующую времени.

Чувствуется, что Михаил Иванович Смирнов, оставивший нам ценнейшую книгу по истории нашего города, сам глубоко скорбел по этому поводу. Через двадцать лет после проведения железной дороги, пишет он здесь же (стр. 285), шесть текстильных фабрик прекратили своё существование. Кому интересно знать — почему это произошло, мы отсылаем к книге Смирнова. А мы продолжим железнодорожную тему...

Ещё один рывок, ещё одна попытка...

Отшумевший юбилей «Славича», многочисленные в связи с этим воспоминания ещё раз нечаянно коснулись темы железной дороги. Многие ветераны-хозяйственники как бы вскользь, но с сожалением говорили о том, что если бы железнодорожная колея была не в Берендееве, а в Переславле, то многие крупногабаритные перевозки и монтажные работы могли быть более эффективными, равно как и доставка рабочей силы. Те же мысли звучали и по поводу строительства новой площадки химзавода.

Но и фабрика № 5, и новое производство обошлись без прямого железнодорожного сообщения, перевалкой для габаритных грузов с Северной дороги ещё долго служило Берендеево, но все эти годы не затухал интерес к возможностям прямого пассажирского сообщения.

И в этом плане интересны три документа 1989 года уже из архивов компании «Славич». Первое письмо со штампом стройтреста «Переславльстрой» и подписями В. Вейнгарта и И. Анюховского адресовано начальнику Ярославского отделения Северной железной дороги С. Другакову и говорит о том, что «Славич» и Стройтрест не возражают выступить заказчиком и подрядчиком по строительству первой очереди пассажирского комплекса станции Переславль и просят ускорить выдачу проектно-сметной документации. Письмо датировано 30 мая 1989 года. Почему именно это время стало периодом нового интереса к старой теме?

Вот как прокомментировал документ Иван Филиппович Анюховский:

— Многие у нас уже и не помнят, как готовую продукцию для отгрузки железнодорожными вагонами возили на станцию Берендеево, а контейнерами — на станцию Ростов. В условиях дорог того времени это была тяжёлая и непроизводительная работа. И по проекту строительства химзавода была построена грузовая ветка к промплощадке от Берендеево. Она была готова уже в 1975 году, и вместе с начальником станции мы попросили выделить на химзавод первый тепловоз. Всё получилось нормально, и именно после этого мы начали отгрузку продукции со складов предприятия.

В этом же году, в качестве временной меры, решено было построить железнодорожную контейнерную станцию. И все эти годы можно было со всех сторон слышать сожаления о том, что вместе с решением грузовой проблемы надо бы решать и пассажирскую. Поэтому в 1989 году я и управляющий трестом В. П. Вейнгарт договорились с Северной железной дорогой построить две пассажирские платформы на станции Берендеево и станции Переславль, выпрямить некоторые участки железнодорожного пути и электрифицировать, открыть по ветке движение двух-трёх пассажирских вагонов.

«Славич», как заказчик, брал на себя все расходы, а Стройтрест был призван выступить подрядчиком. Во второй очереди строительства рассматривали и вопрос о том, чтобы сделать станцию Переславль не тупиковой, а реально проездной на прогоне от Александрова до Ростова. Для открытия первого этапа строительства нужно было согласие райкома КПСС и исполнительного комитета, что удалось сделать после многочисленных встреч и открытого обращения к городской общественности через газету «Коммунар». Можно поднять страницы этой газеты за 1989 год и убедиться в том, что общественное мнение «сколачивалось» газетой не в пользу строительства пассажирской ветки на станцию Переславль...

Обратимся вновь к трём архивным уже письмам.

Второе письмо подписано главным инженером Ярославского отделения дороги Н. Итингофом и адресовано первому секретарю Переславского райкома партии А. Веселову, председателю исполкома Ю. Чаплину и заместителю начальника дороги В. Крылову. Здесь раскрывается более детальная картина пассажирских возможностей, но связана она с именем станции Балакирево перед Берендеево.

Оказывается, к тому времени по просьбе Балакиревского механического завода Ярославское отделение дороги уже подготовило проектно-сметную документацию на строительство высокой посадочной платформы на станции Балакирево и заканчивает изготовление документации для пассажирского вокзала и переходного моста.

К тому времени Балакиревский механический завод, выступив в качестве заказчика и подрядчика, ещё в 1988 году выполнил работы по строительству одной высокой посадочной платформы и приступил к другим работам.

Касаясь того, что волновало в этом вопросе переславцев, неведомый нам Итингоф писал о том, что они разделяют озабоченность общественности Переславского района по поводу прямого выхода на Москву, но руководство дороги считает такой подход экономически нецелесообразным. Поэтому они предложили руководству города и района свой вариант решения проблемы.

Речь шла о двух посадочных площадках на станции Берендеево, о курсировании электропоездов Москва—Берендеево, об остановке там пассажирского поезда 601/602 и о курсировании по маршруту Берендеево—Переславль двух-трёх пассажирских вагонов в увязке с расписанием движения других пассажирских поездов, имеющих остановки в Берендеево.

Ярославское отделение дороги, говорилось в письме, могло бы взять на себя выполнение работ по изготовлению проектно-сметной документации, а вот финансовыми и строительными возможностями для самых главных сооружений дорога не обладает. Учитывая опыт по станции Балакирево, принимая во внимание заинтересованность значительного количества предприятий Переславля и наличие в городе мощного строительного треста, руководство Ярославского отделения дороги видело пути решения вопроса в определении головного заказчика, привлечении доли ряда предприятий Переславля, где генеральным подрядчиком может быть трест «Переславльстрой».

При обоюдном согласии отделение дороги уже во втором квартале 1989 года могло бы подготовить проектно-сметную документацию на строительство посадочных платформ и с помощью треста сделать это, а построить всё остальное в самом начале девяностых годов.

Главный инженер Ярославского отделения дороги ждал положительного взгляда руководителей Переславского района на изложенные соображения и был готов незамедлительно принять участие в любых переговорах на эту тему. Дело было в феврале и уже в середине марта В. И. Шестернёву, тогда второму секретарю райкома КПСС, было поручено провести собрание заинтересованных лиц и организаций. Вот как вспоминает об этом сам В. Шестернёв:

— В конце 80-х годов в городе и области неоднократно стал подниматься вопрос о пассажирском движении в Москву через Берендеево, раз уж «денежные мешки» в конце XIX века похоронили прямой вариант на Москву. Вопрос этот усиленно стал звучать с назначением на должность первого секретаря райкома КПСС А. Н. Веселова. Имея солидный кругозор и обширные связи, он, улавливая настроение масс, тоже стал поднимать этот «пассажирский» вопрос. Вскоре ходатайства переславцев были переадресованы по назначению — железнодорожникам.

И вот в марте 1989 года был получен вышеназванный ответ, который был широко обсуждён и на бюро райкома партии. Были приглашены как железнодорожники, так и руководители многих предприятий. Предварительно в райкоме были утрясены и согласованы все проблемы возможного строительства и реконструкции всех необходимых объектов. Но в это же самое время Александр Николаевич Веселов стал высказывать откровенные сомнения и соображения, не имеющие прямого отношения к самому строительству. Он упирал на то, что прямое железнодорожное сообщение может повлиять на отток сельского населения из прилегающих к Переславлю колхозов и совхозов. А надо сказать, что на «Успенской ферме», в «Бектышево», колхозе имени Ленина, в «Дружбе» и других хозяйствах с кадрами было не очень благополучно. И переубедить А. Веселова в его сомнениях не удавалось никому.

В целом, напрямую никто не выступал против пассажирского сообщения с Москвой по железной дороге, но сомнения первого партийного лица города и района практически оттянули время кардинального решения проблемы, выгодной для большинства населения. А вскоре стал реальностью и экономический обвал системы хозяйствования, когда реформы Е. Гайдара привели к такой либерализации цен, что ни о каком масштабном строительстве и говорить не приходилось. Такова история второй попытки исправить исторический промах, в основе его, как видите, вновь оказался субъективный фактор...

Такая вот сложилась в те годы ситуация. Страна напрягала большие усилия для поддержания стратегического военного равновесия и гонки в космосе, а в это время «колбасные» электрички мчали в сторону Москвы со стороны Рязани и Можайска, Тулы и Калуги, Калинина и Сергиева Посада. Ещё не была атакована шестая статья Конституции о руководящей и направляющей роли КПСС в жизни общества, но по состоянию прилавков в магазинах было видно, что Продовольственная программа провалена с треском. Именно в эти годы власти вынуждены были внедрить продовольственные талоны на мясо и стиральные порошки, на самые необходимые продукты питания.

А если верна шекспировская гипотеза о том, что «любовь и голод правят миром», то, как знать, — не связан ли этот неумолимый закон желудка и потребления с новой мечтой об удобной железнодорожной связи? Конечно, везде и всюду говорилось в первую очередь об интересах экономики и развития структуры туризма, об интересах города и села, о восстановлении исторической справедливости... Но почему бы параллельно с этим не подумать и о вместительной и тогда недорогой ещё электричке?

Но, видать, и по большому социальному статусу городу нашему при всех усилиях не было дано увидеть у себя под боком ни электричку, ни троллейбус. Вот если бы было сто тысяч населения, тогда это положено! А вот М. Смирнов в той же книге о Переславле утверждает, что город, расположенный у ледникового озера, при железной дороге поднялся бы с колен, а не влачил до появления «Славича» жалкое существование.

И кто его знает, будет ли в этой, далеко не киношной эпопее за удобство железной дороги, третья серия? Кто и когда возьмёт на себя инициативу? Ведь всего сто сорок километров до столицы, а автомобильных пробок будет со временем ещё больше. Так что большая, социально значимая игра стоит свеч, как говаривали наши предки. Но те ли сейчас времена и состояние экономики, чтобы вновь приниматься за дважды проваленное дело? А так хочется с ветерком, да на электричке, да до самой Москвы...