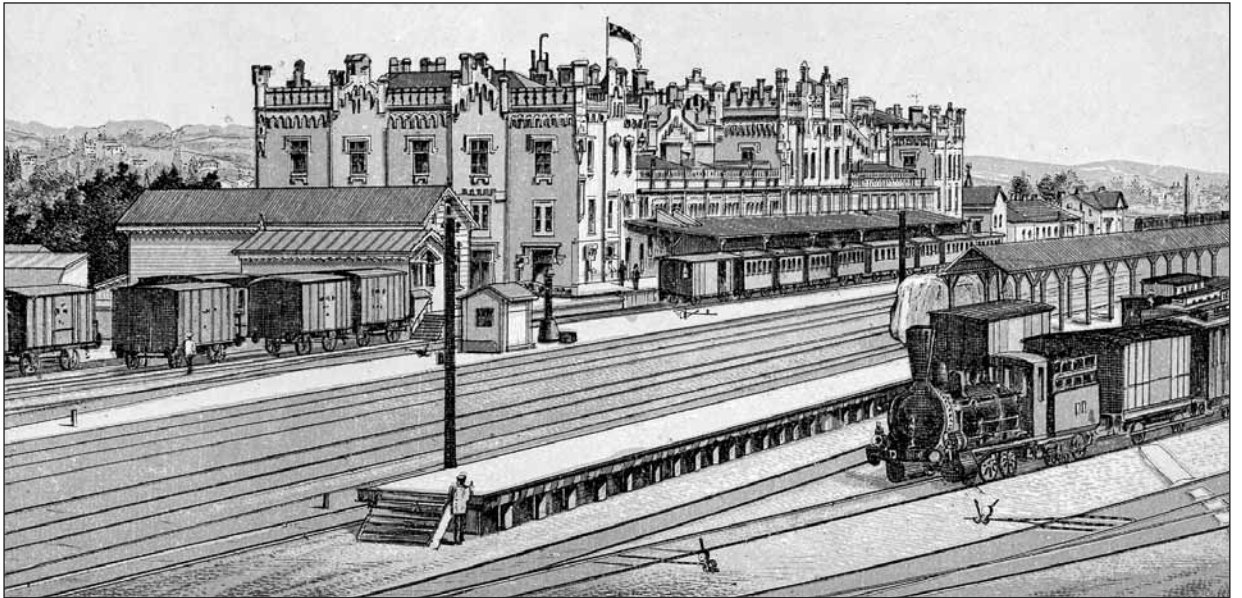




А. Е. Струве (1835—1898)



Первый киевский вокзал

**Виталий  
КОВАЛИНСКИЙ**

**145 лет тому назад — 24 мая 1866 г. — состоялось торжественное освящение начала строительства Киево-Балтской железной дороги. Она соединила Киев, центр Юго-Западного края Российской империи, с Одессой — с Черным морем.**

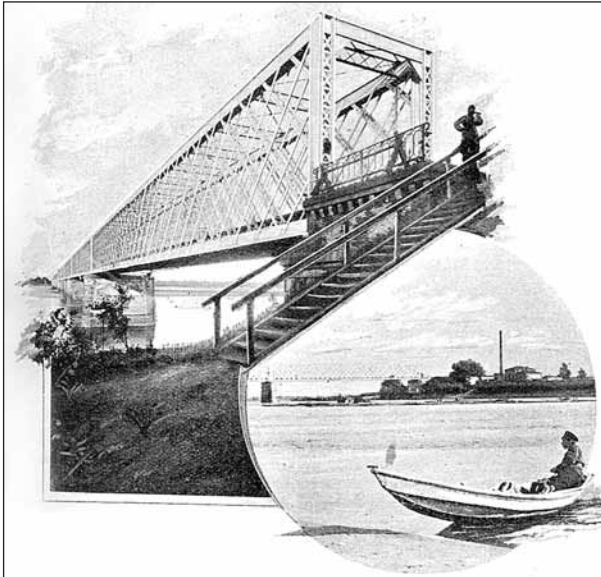
Первая в России железная дорога, проложенная из Санкт-Петербурга в Царское Село (с 1918 г. — Детское Село, с 1937-го — город Пушкин), начала действовать в октябре 1837 г. В следующем году ее продолжили до Павловска, но лишь в 1851-м поезда пошли по магистрали Санкт-Петербург — Москва.

Между тем новороссийский генерал-губернатор князь М. С. Воронцов обратил внимание центральной власти на настоятельную необходимость новых путей сообщения на южных территориях империи. В одной из докладных императору Николаю I он писал: «Сооружение железной дороги даст нам возможность не бояться соперничества иностранных рынков, от чего зависит будущее торговли нашего южного края».

В 1857 г. правительство выдало концессию на строительство железной дороги от Одессы через Киев в направлении Прибалтики, в 1863-м — дороги Одесса — Киев с веткой на Днестр. Но эти действия не дали результата, поскольку из-за отсутствия достаточных средств акционерные товарищества еще не смогли образоваться. Было решено вложить государственные капитал, тогда и началось строительство линии Одесса — Балта. 293 км этой трассы прокладывали три года, но потом после длительных обсуждений постановили двигаться не на Киев, как первоначально предполагалось, а на Elizavetgrad (Кировоград) и далее на Харьков.

В итоге акционерное общество «Де Вриер, Шакен, Брюно и Ко» стало строить Киево-Балтскую железную дорогу только весной 1866 г. Торжества по случаю начала работ состоялись в роще, где располагалась военная гимназия (будущий Владимирский Киевский

# Начало большого пути



Мост над водой — на замену перевоза по воде

кадетский корпус), в лесной вырубке, по которой должны были пролечь рельсы. В торжествах принял участие и освятил начало строительства митрополит киевский и галицкий Арсений Московин.

Но начатая железная дорога Киев — Балта — это только половина большого проекта. Поэтому уже в декабре акционерному обществу, основанному известными предпринимателями Павлом Дервизом и Карлом Мекком совместно с князем Сергеем Долгоруковым, была дана на льготных условиях четырехлетняя концессия на сооружение Киево-Курской железной дороги. Весной 1867-го акционеры взяли за строительство капитал, а 25 июля состоялась торжественная закладка общей для обеих железных дорог станции Киев. На этот момент была готова значительная часть фундамента вокзала.

В марте 1868 г. началось возведение железнодорожного моста через Днестр. Автором проекта и строителем был 33-летний капитан корпуса военных инженеров, выпускник Николаевской военно-инженерной академии Аманд Егорович Струве. К тому времени он уже успел поработать на строительстве Московско-Нижегородской и Московско-Саратовской железных

дорог, соорудил мосты через Москву-реку и Оку, стал одним из основателей знаменитого машиностроительного завода в Коломне.

В 1867 г. капитан Струве получил назначение в Киевский округ путей сообщения. Перевод на берега Днепра молодого инженера, зарекомендовавшего себя за десять послеакадемических лет высококвалифицированным и инициативным специалистом, был понятен. Ведь приближалось время, когда в Киеве должны были сойтись железные колеи с двух сторон — из Курска и из Балты.

Акционерное общество Дервиза, Мекка и Долгорукова значительно приблизило обусловленные сроки строительства Киево-Курской железной дороги, и уже 17 декабря 1868 г. открылось движение из Курска до Броваров. В связи с этим газета «Киевлянин» сообщила, что дирекция гостиницы «Европа» (это от нее пошло название Европейской площади) решила направлять к прибытию поездов в Бровары омнибусы (так называлась многоместная конная карета) для доставки пассажиров в Киев.

30 августа 1869 г. началось движение пассажирских и товарных поездов от железнодорожной станции Курск до временной станции Днестр в Кухмистерской Слободке, неподалеку от будущего моста. Но еще ровно за месяц до этого по Киево-Курской железной дороге прибыл на левый берег царский поезд. Это ехали в Крым император Александр II с императрицей и великими князьями. На правый берег Днепра они переправились паромом «Александр II». До торжественного открытия железнодорожного моста через реку и начала беспересадочного движения оставалось полгода.

И когда это наконец случилось, член Императорских географического и археологического обществ Николай Семеновский в книге «Киев, его святыни, древности, достопримечательности и сведения, необходимые для его почитателей и путешественников», выдержавшей семь изданий, с восхищением писал: «Мост этот в высшей степени замечательное произведение строительного искусства, он также один из величайших мостов в свете».

Инженерное сооружение длиной более километра состояло из 12 пролетов. Верхнее металлическое строение предназначалось для одной железнодорожной колеи, вес всего металлического моста составил 3936 т. Для изготовления его частей Аманд Струве устроил на острове напротив Выдубицкого монастыря большую механическую мастерскую, где обрабатывали металл и собирали фермы.

29 января 1870 г. «Киевлянин», ссылаясь на «совершенно достоверный источник», сообщил, что открытие моста через Днестр, который соединит Киево-Курскую железную дорогу с Киево-Балтской, состоится 1 февраля. Однако «источник» немного ошибся.

Мост был завершен к 12 февраля, и с утра до шести часов вечера проводились испытания. За ними наблюдали члены комиссии, назначенной министром путей сообщения В. А. Бобринским. Испытательной нагрузкой для каждого из 12 пролетов служили восемь паровозов. Сначала применили спокойную нагрузку, то есть на пролете разместили на определенное время шесть паровозов, а потом их сцепили и составленный поезд проехал на большой скорости по всему мосту. На отдельно устроенных рельсах следили за постоянной осадкой моста, она не превысила 1,5 дюйма. Полученные результаты полностью отвечали мостостроительным требованиям, которые разрешали прогиб до 2,5 дюйма.

13 февраля 1870 г. мост освятили, и движение было открыто. Рассказ об этом событии «Киевлянин» начал такими словами: «В этот день, с открытием днепровского моста на киево-курской железной дороге, Киев и Москва, древние стольные города земли русской, случайно и насильственно разведенные, но кровно никогда не разлученные, окончательно, кроме других уз, как можно крепче соединены железным путем. Действительность и теперь уже предвещает, что рельсовый путь будет сколько двигателем экономического развития, столько и могучим

средством к объединению российской окраины с российским центром, и к взаимной передаче ними один другому произведенных поодиночке умственных и материальных приобретений».

После освящения моста Карл Мекк устроил обед в здании Дворянского собрания (на его месте теперь Дом профсоюзов на Крещатике). Чтобы ознаменовать торжество, посвященное открытию моста, каким-то общепольным делом, во время обеда начали сбор средств для бедных студентов Университета св. Владимира, а также собрали определенную сумму на стипендию в Институте путей сообщения под названием Стипендия киевского железнодорожного моста через Днестр.

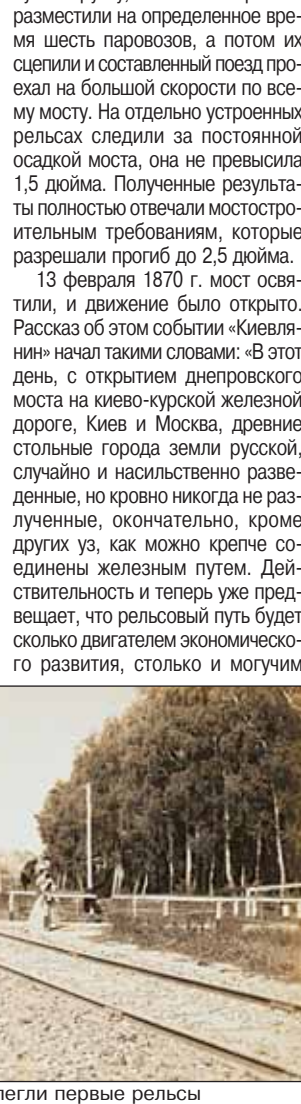
На обеде было произнесено много заздравных тостов, но, как отметили газетчики, «среди всех звончел звучал общественный голос при тосте за строителей киево-курской железной дороги — и особенно скромного, добросовестного, как всякий истинный талант, создателя днепровского моста — Струве».

«Киевлянин» справедливо подытожил: «Не принимая на себя смелости высказывать личный суд о таком специальном деле, мы, однако, считаем себя вправе передать общий голос и людей компетентных, и всей общественности о строителе моста. Струве, по общему признанию, возвел себе вековечный памятник этим сооружением, и имя его не забудется в истории Киева и юго-западного края, так же, как не забудется и имя покойного генерал-губернатора А. П. Безака, управление которого неразрывно связано с началом железнодорожного дела в юго-западном крае».

Но оказалось, что будущие поколения об Александре Павловиче Безаке напрочь неблагодарно забыли: шедшая к железнодорожному вокзалу улица, названная в 1869 г. Безаковской, стала ровно через 50 лет улицей Коминтерна, а теперь официально носит имя С. Петлюры.

Аманд Струве за успешное сооружение моста через Днестр был отмечен. Приказом от 26 февраля 1870 г. капитан корпуса военных инженеров был произведен, минуя чин подполковника, сразу в полковники. В последующем он еще много сделал для Киева. С его именем непосредственно связано появление в нашем городе трамвая, освящения, водопровода.

Здесь, в Кадетской роще, пролегли первые рельсы



Здесь, в Кадетской роще, пролегли первые рельсы