

О чём рассказала старая башня

При всём обилии памятников истории и культуры в наших краях стоит обратить внимание и на объекты явно исторические, но памятниками пока что не признанные. Не потому что они этого не заслуживают, просто, как говорится, не дошли руки.

Памятник охраняется законом (насколько эффективно, другой вопрос, но это уже детали). Сооружение, не имеющее статуса памятника, можно смахнуть с лица земли, как обветшавший сарай, и никто ничего не скажет.

Вот так в любой момент может исчезнуть и водонапорная башня на левом берегу в сотне метров от Волги. Когда передешь мост, из автобуса или машины её хорошо видно. Башня стоит на месте бывшей станции Урочь и фактически обозначает место, откуда началась когда-то Северная железная дорога. Ни много ни мало!

Толстые стены, добротная кладка красного кирпича со строгим, но благородным узором по верху, а внутри полный раззор и мерзость запустения. Самое удивительное, что укорить за это вроде бы некого.

Когда не было не то что автомобильного, но даже железнодорожного моста, здесь существовала грузовая переправа. Товары с Севера, из Архангельска, Вологды, доставлялись сюда на лошадках, обозами. Баржами переправлялись на правый ярославский берег и оттуда уже дальше следовали на Москву. Соответственно тем же путём следовали товары в обратном направлении – из Москвы и других центральных губерний на Север.

Во второй половине 1800-х годов в России началось бурное железнодорожное строительство. Одним из грандиозных проектов стало рождение Северной железной дороги. Она сложилась из отдельных участков, построенных разными акционерными компаниями на месте традиционных торговых путей. Линию от Ярославля на Вологду строило акционерное



Фото Анны СОЛОВЬЕВОЙ

общество, возглавляемое Саввой Мамонтовым. Исходной точкой на этой линии, открывавшей путь из внутренних губерний к Архангельскому порту, стала станция Урочь. Она появилась на месте вышеупомянутой перевалочной грузовой переправы и была открыта в 1872 году.

Здание станции, дело (впоследствии клуб) старшее поколение заволжских жителей ещё прекрасно помнит – их снесли в 1960-е годы. А водонапорная башня, где заправлялись паровозы, стоит до сих пор. Но она, как выясняется, ничья.

Прямым наследником станции стал когда-то Урочский вагоноремонтный завод, выросший из станционных мастерских. Сейчас это Ярославский вагоноремонтный. Из названия выпало не только слово. Станционные пути и теперь лежат, но вагоны, с которыми завод имеет дело, сцепляют и расцепляют исключительно на внутреннем дворе предприятия. Директор ЯВРЗ Борис Николаевич Терентьев сказал, как отрезал:

– Наша территория по забору. А чья башня – ни малейшего понятия.

В попытке найти хозяев обращаюсь к первому заместителю главы администрации Заволжского района Валерию Петровичу Шугаеву.

– Знаю я эту башню, – обнадёживающе начинает он. – Раньше она принадлежала железной дороге. А кому потом передана и передана ли – надо уточнить.

Он обещает сделать куда надо официальные запросы, и на этом мы расстаёмся.

Ждать ответа на такие запросы – дело долгое, и я продолжаю своё расследование самостоятельно.

То, что башня принадлежала раньше Северной железной дороге, было ясно с самого начала. Но вагоноремонтный завод, как ни странно, к Северной дороге никогда не относился. По воле чиновной братии его перебрасывали от одного ведомства к другому. В последние годы на короткое время он стал филиалом ОАО «Российские железные дороги». Но с 1 января 2006 года завод и РЖД больше не родня.

Его нынешнее полное название – ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод «Ремпуть-

маш» с руководством в городе Калуге.

Работники завода в открытую смеются:

– Мы не железнодорожники.

Так что надежды были у меня с самого начала всё-таки на Северную железную дорогу. В этом году она отмечает своё 140-летие. Повышенный интерес к собственной истории налицо: в печати и по телевидению идут публикации на эту тему, к своему празднику СЖД делает тем регионам, через которые проходит, серьёзные подарки. В числе самых весомых для ярославцев – двухкилометровый обход Даниловского узла, строительство вторых путей и электрификация на участке Буй – Вологда. Дорога взялась реконструировать в Ярославле Волжскую набережную в той части, которая примыкает к управлению СЖД. На средства компании «Российские железные дороги» на площади у Ярославля-Главного будет установлен памятник Савве Мамонтову.

А вот нашей старой башне ничего не светит. Почему?

В пресс-службе управления Северной железной дороги объяснили это по-своему логично. Старейшим участком на Северной железной дороге считается Шуйско-Ивановский. Первый пробный поезд прибыл в Шую со станции Новки 5 сентября 1868 года – эта дата и легла в основу предстоящего 140-летнего юбилея.

Шуйско-Ивановский участок вдохнул новую жизнь в Иваново-Вознесенский промышленный район, один из самых значительных тогда в России. Но был и другой участок, построенный на четыре года раньше – от Москвы до Сергиева Посада. Обратите внимание: в том же 1868 году правительство дало разрешение продолжить его до Ярославля. Призван Московско-Ярославскую дорогу магистралью первостепенной важности, тогдашние власти оценили не только то, что она соединяет Москву с крупным губернским городом, но и открывает возможность продвижения на север страны. Начало чему и положило строительство станции Урочь.

(Окончание на 3-й стр.)

О чём рассказала старая башня

(Окончание.
Начало на 1-й стр.)

Именно северное, а не ивановское направление стало потом главнейшим и остаётся таким сейчас. Оно зафиксировано в названии дороги, которая после объединения этих и других участков стала Северной. В Ярославле находится управление СЖД. Памятником будет отдана дань уважения Савве Мамонтову, благодаря энергии и деньгам которого появилась станция, получившая потом по названию местной речушки название Урочь. Какие ещё нужны аргументы?

Но вот само это место, отмеченное как знаком старой башней, остаётся в запустении. Не удивительно ли: роль Саввы Мамонтова в Ярославском железнодорожном строительстве признаётся, а сам результат этого строительства – станция Урочь – игнорируется!

Кто приведёт в порядок то, что от неё осталось? Кто позаботится о том, чтобы башня по-

лучила статус памятника (для этого всего-то нужно обращение любой организации или даже частного лица в департамент культуры администрации Ярославской области)?

Если не к юбилею дороги, то в преддверии юбилея города Ярославль мог бы получить ещё одну достопримечательность: филиал музея истории города или любопытнейший музей истории Северной железной дороги, а может быть, что-то ещё – над этим городу вместе с дорогой ещё можно подумать. Нароботок уже сколько угодно. Есть книжка «От Москвы до Заполярья», выпущенная к 100-летию дороги и основанная на богатом архивном материале, и другие книжки. Есть музей истории Ярославского вагоноремонтного завода, заведующая которым Вера Викторовна Кузнецова хранит массу свидетельств далёкого и недавнего прошлого этих мест и не прекращает краеведческий поиск. Чуть в стороне сохранилось несколько

ко жилых домов бывшей станции («Северный край» об этом писал, 26.03.2005 г. но это другая тема).

Опыт использования сооружений промышленной архитектуры в разных городах, наконец, тоже есть. В центре города Владимира стоит водонапорная башня, очень похожая на нашу. Одно из самых ярких впечатлений от города – расположенный в ней музей городского быта. Вряд ли такой «профиль» подойдёт в нашем случае, но кроме интереснейших экспонатов меня лично удивило, как много всего, оказывается, может поместиться в таких стенах. Реставраторы разделили башню на три этажа. На каждом довольно просторный зал с умело расположенной экспозицией, использующей каждый метр площади. Да и вообще побывать в старой башне – в этом что-то есть.

Ярославское Заволжье не очень богато памятниками. Многие не сохранились. А тут готовый, да ещё какой!

Татьяна ЕГОРОВА.