



■ ■ КЪ ОТКРЫТІЮ ■ ■  
АЛЕКСАНДРОВСКАГО ПУТЕПРОВОДА  
■ ■ ■ ВЪ ГОР. РИГЪ. ■ ■ ■

---

---

# Краткая историческая справка

развитія и переустройства

Рижскаго жел. дорожн. узла

къ

УД

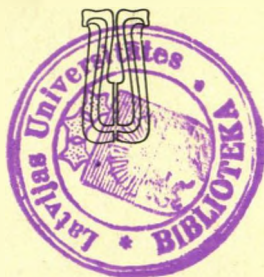
ОТКРЫТІЮ

Александровскаго Путепровода

въ гор. РИГѢ.



Составилъ А. В. Верховской,  
при ближайшемъ сотрудничествѣ г. г. И. И. Бенда, Г. М. Вороничъ, А. А.  
Завьялова, А. Х. Закианъ, Ф. Л. Кумантъ, А. И. Лангеръ, С. Г. Маркова,  
С. Ѳ. Остасевичъ и В. А. Чистова.



Рига, 1905.

Художественныя графическія заведенія Г. Гемпель и Ко., Рига, Крѣпостная ул. 7.





**Глубокоуважаемому**  
**Тосифу Федоровичу Дараганъ**  
съ искренней признательностью посвящаетъ  
**Авторъ.**



Глубокоуважаемый  
Иосифъ Ледоровичъ.

Заканчивая на этихъ дняхъ постройку путепровода вдоль Александровской улицы въ г. Тулу и заканчивая его, въ цѣляхъ скорѣйшаго открытія эксплуатаціи, съ крупными несоблюдками, я откровенно понимаю, что этиаь далеко еще не развязывается Рижскій желѣзнодорожный узелъ, не по Вашей и не по нашей винѣ двигающійся черепашинымъ шагомъ, но такъ или иначе нельзя отрицать того, что жизнь города Тулы съ устройствомъ путепровода нѣсколько выводится изъ сковывавшаго его рельсового кольца и получаетъ возможность нѣкотораго развитія. Сканчивая постройку столь серьезнаго для города сооружеія, въ своемъ желаніи предпослать къ открытію путепровода краткой исторической справки развитія и переустройства Рижскаго ж. д. узла, я немогу не посвятить этой справки Вамъ, глубокоуважаемый Иосифъ Ледоровичъ, своей любовью къ труду, своей отзывчивостью къ работникамъ вдохновляющему меня и моихъ сотрудниковъ къ энергичной и дружной работѣ

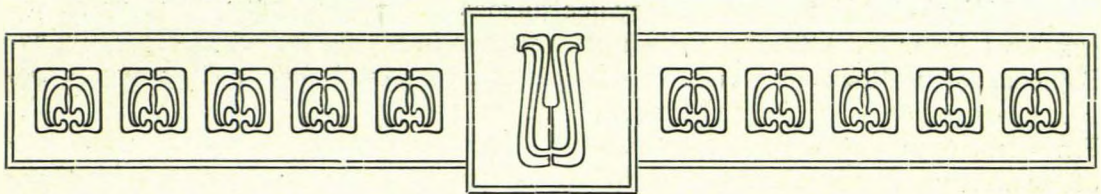
Съ искреннимъ уваженіемъ и признательностью

А. Верховской.

Т. Тула, Ноябрь 1905 г.

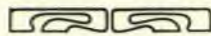






# Историческая справка

объединенія Риги-Орловской ж. дор. и образованіе  
Рижскаго ж. д. узла.



Риги-Орловская желѣзная дорога, нынѣ насчитывающая въ своемъ вѣдѣніи 1454 версты Главнаго пути, составилась отъ сліянія нижеслѣдующихъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ и участковъ:

Риги-Динабургской желѣзной дороги длиной	—	203.85	версты
Динабурго-Витебской жел. дороги	"	—	245.86 "
Риги-Митавской жел. дороги	"	—	126.99 "
Риги-Большерааской жел. дороги	"	—	16.50 "
Риги-Тукумской жел. дороги	"	—	54.52 "
Риги-Мюльграбенскаго участка	"	—	10.44 "
Орлово-Витебской жел. дороги	"	—	491.61 "
Жуковка-Людинскаго участка	"	—	40.05 "
и Витебско-Жлобинскаго участка	"	—	264.10 "

Ровно 50 лѣтъ тому назадъ, а именно въ 1852 году, по ходатайству Рижскаго Биржевого Комитета возникъ вопросъ, а ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ положеніемъ Комитета желѣзныхъ дорогъ 18 Мая 1853 г. разрѣшено, образовать компанію для сооруженія желѣзной дороги отъ Риги до Динабурга по правому берегу рѣки Двины длиной 203 версты 367 сажени съ продолженіемъ до Витебска и учрежденіемъ пароходства отъ Динабурга вверхъ по Западной Двинѣ и ея притокамъ, при условіи однако, что Общество теряетъ преимущественное право на сооруженіе дороги отъ Динабурга до Витебска, если къ 1 Января 1856 года не представитъ изысканій смѣты, проекта и устава и 5 % необходимаго на сооруженіе дороги капитала.

Лишь въ 1857 году Главнымъ Комитетомъ былъ опредѣленъ основной капиталъ компаніи въ 10200000 рублей съ дарованіемъ Обществу гарантіи въ 4½%, включая и погашеніе акцій т. е. въ суммѣ 459 тысячъ рублей на 75 лѣтъ со дня окончанія постройки.

Въ томъ-же 1857 году Рижскій Военный, Эстляндскій, Курляндскій и Лифляндскій Губернаторъ князь Суворовъ въ всеподданѣйшемъ рапортѣ своемъ возбудилъ вопросъ о предоставленіи Рижскому Биржевому Комитету устройства желѣзной дороги отъ Динабурга до Витебска.



Желаніе Губернатора осуществилось лишь въ 1863 году, когда съ отказомъ Главнаго Общества отъ правъ на другія дороги кромѣ С.-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской желѣзныхъ дорогъ, Правительство, придававшее большое государственное значеніе этой дорогѣ, какъ продолженію Ригго-Динабургской внутри Россіи, могло выполнить свое желаніе и утвердило образованную Лондонскими банкирами компанію съ капиталомъ въ 2600000 фунтовъ стерлинговъ при гарантіи въ 5 0/0 въ теченіи 85 лѣтъ со дня окончанія постройки.

Нѣсколько ранѣе передъ этимъ, а именно въ 1859 году **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ предоставлено Лондонскому дворянину Максимилянѣ Бехагель фонъ Адлерскрону на собственный счетъ и страхъ безъ какой либо правительственной гарантіи построить Ригго-Митавскую желѣзную дорогу съ правомъ пользоваться ею въ теченіи 80 лѣтъ и съ обязательствомъ окончить постройку въ теченіи трехъ лѣтъ.

Основанное, въ силу изложеннаго выше разрѣшенія, Общество Ригго-Митавской желѣзной дороги, сначала ходатайствовавшее за недостаткомъ свободныхъ капиталовъ объ отсрочкѣ окончанія работъ, затѣмъ ходатайствовавшее о допущеніи сооруженія полотна только въ одинъ путь, объ отбѣи моста черезъ рѣку Аа и другихъ техническихъ льготахъ, въ концѣ концовъ оказалось несостоятельнымъ и всему предпріятію постройки Ригго-Митавской желѣзной дороги суждено было осуществиться лишь въ 1867 году черезъ другихъ лицъ, а именно товариществомъ изъ Курляндскихъ дворянъ и Рижскаго Купечества съ капиталомъ въ 2652000 руб., съ правомъ пользованія дорогой въ теченіе 85 лѣтъ со дня открытія движенія, съ гарантіей въ будущемъ лишь въ томъ случаѣ, если бы дорога эта была доведена съ одной стороны до Либавскаго Порта, съ другой до Ригго-Динабургской желѣзной дороги черезъ рѣку Двину.

Въ 1869 году Великобританскій подданный инженеръ Генрихъ Робинсонъ обратился въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о дозволеніи ему произвести на собственный счетъ изысканія для постройки желѣзной дороги отъ Рижской станціи Ригго-Динабургской желѣзной дороги до селенія Больдераа съ постояннымъ мостомъ черезъ рѣку Двину. Ходатайство это было **ВЫСОЧАЙШЕ** разрѣшено 13 Ноября 1869 года.

Вопросъ о постройкѣ этой дороги былъ встрѣченъ весьма сочувственно, такъ какъ ею устранялись неудобства, испытываемыя морской торговлей всего тяготящаго въ городѣ Ригѣ района изъ за невозможности большимъ судамъ ходить Двиной до Риги и необходимости въ силу этого отгружаться и догружаться въ Больдераа, а равно и вслѣдствіе того, что навигація въ Ригѣ закрывается ранѣе и открывается позже чѣмъ у Больдераа.

Въ 1870 году состоялось утвержденіе Общества съ капиталомъ въ 4128000 руб. образуемомъ выпускомъ на  $\frac{1}{4}$  не гарантированныхъ акцій и на  $\frac{3}{4}$  облигацій съ гарантіей Правительства 5 0/0 дохода и  $\frac{1}{10}$  0/0 погашенія. Срокомъ владѣнія дорогой назначалось 81 годъ, но съ тѣмъ, что еслибы Правительство признало полезнымъ предоставить эксплуатацію Ригго-Больдерааской желѣзной дороги Обществу Ригго-Динабургской, причемъ чистый доходъ съ Ригго-Больдерааской поступилъ бы въ пользу Общества Ригго-Динабургской и еслибы послѣднее Общество изъявило на то свое согласіе, то Общество Ригго-Больдерааской желѣзной дороги не можетъ отъ того отказаться.

Дорога была построена и открыта въ 1873 году. Въ томъ же году была дарована ратгеру города Риги Александру Федоровичу Фалтину концессія на постройку Риги-Тукумской желѣзной дороги съ учрежденіемъ общества съ основнымъ капиталомъ въ 3979800 металлическихъ рублей, изъ коихъ  $\frac{1}{3}$  въ негарантированныхъ акціяхъ, а  $\frac{2}{3}$  въ негарантированныхъ облигаціяхъ. Срокомъ владѣнія дорогой назначено 81 годъ со дня открытія движенія, съ обязательствомъ окончить постройку въ теченіи двухъ лѣтъ.

Въ силу непредвидѣнныхъ затрудненій дорога отъ Риги до Тукума была окончена лишь въ 1877 году, причемъ отъ Риги до Маіоренгофа было открыто движеніе къ 25 Іюня, а на остальномъ промежуткѣ къ 21 Сентября. Еще въ 1865 году баронету Самуилу Мартонъ Пито была выдана ВЫСОЧАЙШЕ утвержденная 17 Декабря концессія на постройку желѣзной дороги отъ Витебска до Орла на условіяхъ окончанія постройки въ теченіи пяти лѣтъ, владѣнія дорогой въ теченіи 85 лѣтъ съ гарантіей 5 % дохода и  $\frac{1}{2}$  % погашенія на капиталъ въ 6582500 фунтовъ стерлинговъ или до 85000 металлическихъ рублей съ версты.

Несмотря на несомнѣнную выгоду условій, концессія эта не имѣла послѣдствій и по неуспѣху собранія капитала и образованія Общества прекращена въ 1866 году.

Пользуясь этимъ, земство Орловской губерніи вошло съ ходатайствомъ о выдачѣ ему этой концессіи на условіяхъ предоставленныхъ Пито съ уменьшеніемъ основного гарантируемаго капитала до 6000000 фунтовъ стерлинговъ съ сокращеніемъ срока сооруженія съ 5 лѣтъ на 3 и удостовѣреніемъ, что въ теченіи 8 недѣль всѣ акціи на сумму  $\frac{1}{4}$  капитала будутъ разобраны со взносомъ 10 %.

Концессія была дана 21 Марта 1867 года, а въ Октябрѣ и Ноябрь 1868 года т. е. менѣ чѣмъ черезъ два года дорога была открыта для движенія по участкамъ.

Въ 1876 году Правленіе Риги-Динабургской желѣзной дороги ходатайствовало о разрѣшеніи ему постройки Риги-Деритскаго участка, вслѣдствіе чего ему было разрѣшено произвести изысканія. Впослѣдствіи, а именно въ 1880 году, Лифляндскій губернскій Предводитель дворянства вошелъ съ особой запиской о необходимости постройки дороги Деритъ-Рига, которую онъ называлъ Лифляндскою.

Дорога эта была разрѣшена къ постройкѣ лишь въ 1886 году на средства казны въ совокупности съ Псково-Рижскою.

Въ 1877 году, въ силу ходатайства Правленія Риги-Большерааской желѣзной дороги, послѣдняя была передана Обществу Риги-Динабургской жел. дороги съ приобрѣтеніемъ Правительствомъ всѣхъ акцій и соотвѣтственнымъ выпускомъ гарантированныхъ облигацій.

Изложивъ вкратцѣ исторію возникновенія вопроса и осуществленія постройки каждой изъ отдѣльныхъ дорогъ и участковъ, входящихъ, какъ сказано выше, въ общую сѣть Риги-Орловской желѣзной дороги, прежде чѣмъ приступить къ сообщенію о времени и порядкѣ образованія этой соединенной дороги, я позволяю себѣ попросить Васъ заглянуть въ исторію развитія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи по ихъ періодамъ.

Документальныя свѣдѣнія о возбужденіи въ Россіи желѣзнодорожнаго вопроса являютя лишь съ 1835 года, когда профессоръ Вѣнскаго Политехни-



ческаго Института Францъ фонъ Герстнеръ, прибывъ въ 1834 году для ознакомленія съ металлургической дѣятельностью Уральскихъ горныхъ заводовъ, обратился 6 Января 1835 года къ ИМПЕРАТОРУ НИКОЛАЮ ПАВЛОВИЧУ съ запиской, въ которой, излагая пользу введенія въ Россіи рельсоваго пути сообщенія, въ особенности между С.-Петербургомъ, Москвою, Нижнимъ-Новгородомъ и Казанью, испрашивалъ ВЫСОЧАЙШЕЕ соизволеніе на предоставленіе ему привилегіи для постройки въ Россіи, Царствѣ Польскомъ и В. К. Финляндскомъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіи 20 лѣтъ, поясняя при этомъ, что примѣненіе проектированныхъ имъ путей между Москвою и С.-Петербургомъ будетъ допущено лишь по испытаніи ихъ на маленькихъ участкахъ.

Условія, предлагавшіяся въ то время Герстнеромъ, заслуживаютъ вниманія, какъ характеристика невѣденія того времени, и могли бы показаться въ настоящее время невѣроятными, если бы не подтверждались документами. Достаточно для примѣра привести слѣдующее:

- 1) Владѣльцу привилегіи и его наследникамъ должно быть въ теченіи 20 лѣтъ предоставлено исключительное право постройки желѣзныхъ дорогъ во всемъ Россійскомъ государствѣ.
- 2) Необходимыя для постройки желѣзныхъ дорогъ казенныя земли должны быть уступлены Герстнеру бесплатно.
- 3) Назначеніе тарифныхъ ставокъ предоставляется владѣльцу привилегіи, казенныя же транспорты перевозятся за полъ-цѣны.
- 4) Дороги остаются собственностью владѣльца привилегіи на вѣчныя времена, а черезъ двадцать лѣтъ прекращается лишь исключительное право постройки.
- 5) Владѣлецъ привилегіи получаетъ право строить гостиницы по обѣимъ сторонамъ своихъ желѣзныхъ дорогъ, въ разстояніи однако не болѣе одной версты, причемъ необходимыя для того казенныя земли уступаются ему бесплатно.
- 6) Привилегія эта можетъ быть нарушена, если въ теченіи 4-хъ лѣтъ будетъ выстроено менѣе ста верстъ дорогъ; срокъ этотъ однако подлежитъ продленію на два года, если не будетъ разрѣшено ввозить рельсы изъ заграницы безпошлинно.

Не перечисляя всѣхъ возраженій противъ желѣзныхъ дорогъ, высказывавшихся въ то время не только періодической печатью, но даже и многими изъ Государственныхъ людей, не исключая и самаго министра Путей Сообщенія графа Толя, нельзя не подмѣтить одного весьма существеннаго обстоятельства, доказывающаго, въ какой мѣрѣ не сознавалось то значеніе, которое суждено было пріобрѣсти желѣзнымъ дорогамъ во всей хозяйственной, гражданской и политической жизни страны. Дѣйствительно всѣ сомнѣнія, колебанія и задержки вращались почти исключительно на почвѣ вопросовъ о соответствіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи мѣстнымъ климатическимъ условіямъ, о вредѣ, который они могутъ причинить крестьянскому заработку, о возможности собрать необходимые капиталы и о могущемъ послѣдовать разореніи акціонеровъ, но никакихъ опредѣленныхъ возраженій противъ серьезности испрашиваемой Герстнеромъ привилегіи сдѣлано не было; она была лишь какъ то обойдена и къ счастью ограничена Царскосельской ж. д. и то по видимому въ видѣ опыта. Если же взглянуть съ теперешней точки зрѣнія, то нельзя не испугаться тѣхъ результатовъ, которые произошли бы въ случаѣ осуществленія



означенной привилегіи. Въ теченіи 20-ти лѣтняго срока испрашиваемой Герстнеромъ привилегіи желѣзнодорожное дѣло настолько прогрессировало, что этого срока могло оказаться вполне достаточнымъ для покрытія Россіи цѣлою сѣтью, которая осталась бы собственностью владѣльца на вѣчныя времена съ почти неограниченными выговоренными правами, съ правомъ на массу казенныхъ земель, съ устройствомъ на нихъ цѣлыхъ городовъ, гостинницъ и пр.

Къ счастью столь тяжелая привилегія была дана лишь для Царско-сельской желѣзной дороги и къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ было приступлено по волѣ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I-го распоряженіемъ казны. Крупныя затраты на постройки Варшаво-Вѣнской и С.-Петербурго-Московской желѣзныхъ дорогъ заставили Правительство перейти къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ частной предпріимчивостью и образовать въ 1859 году Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Двадцати пяти лѣтній періодъ отъ 1856 года до 1881 года, періодъ различныхъ концессій по справедливости называется періодомъ желѣзнодорожной горячки. Въ этотъ періодъ построены, какъ сказано выше, тѣ дороги и участки, которые нынѣ входятъ какъ части одной Риги-Орловской желѣзной дороги.

Съ 1881 года наступаетъ періодъ возвращенія къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ казною, учреждается Временное Управление Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, сооружаются Екатерининская, Псково-Рижская ж. д., Обходъ Сурамскаго перевала съ 4 верстнымъ тоннелемъ и пр. и пр.

Если съ 1891 года и появляется новая система постройки желѣзнодорожной сѣти средствами наиболѣе состоятельныхъ изъ существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ Московско-Казанской, Кіево-Воронежской, Юго-Западныхъ, Юго-Восточныхъ и пр. и пр. въ силу тарифнаго закона предоставляя этимъ обществамъ искать вознагражденія въ расширеніи области ихъ дѣятельности, то все же постройка желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны не прекращалась, чему служатъ доказательствомъ Сибирская желѣзная дорога, масса стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ Привислинскаго края и цѣлая сѣть вѣтвей при казенныхъ эксплуатационныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Обративъ свою особую заботливость на осуществленіе большой Сибирской Магистралы, Правительство, не отличаясь особой щедростью въ распространеніи внутренней сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ постройкой новыхъ линій, значительно расширило ее принятіемъ въ казну многихъ частныхъ дорогъ.

Благодаря этому послѣднему принципу получается Риги-Орловская желѣзная дорога длиною, какъ сказано, въ 1454 версты Главнаго пути, получившаяся изъ девяти отдѣльныхъ дорогъ и участковъ, перешедшихъ въ казну въ 1894 году, за исключеніемъ Риги-Тукумской, перешедшей въ казну въ 1896 году, и Витебско-Жлобинскаго участка, отошедшаго къ Р.-О. ж. дорогѣ въ 1903 году.

Еще при существованіи Общества Риги-Динабургской желѣзной дороги въ 1890 году Правленію сего общества разрѣшено было устроить соединительную вѣтвь отъ подстанціи „Военный-Госпиталь“ Мюльграбенскаго участка къ Элеватору на Андреевскомъ полуостровѣ, сдѣлавъ для этой цѣли заемъ въ Рижскомъ Банкѣ въ суммѣ 226000 рублей съ уплатой процентовъ погашенія изъ доходовъ эксплуатации Риги-Динабургской желѣзной дороги.

Такимъ образомъ еще въ 1890 году желѣзная дорога въ городѣ Ригѣ стремилась приблизиться къ рѣкѣ Двинѣ, гдѣ въ то время съ развитіемъ портовыхъ работъ получалась все большая и большая возможность пропуска къ городу большихъ судовъ, каковое обстоятельство было въ свое время въ 1870 году существеннымъ основаніемъ постройки Риги-Бальдераской желѣзной дороги.

Такимъ образомъ окончательно объединенная въ 1896 г. Риги-Орловская жел. дорога съ примкнувшей къ Ригѣ магистралью Балтійской дороги Рига-Валкѣ, своей главной магистралью Рига-Орель и вѣтвями Рига-Бальдераса, Рига-Тукумѣ, Рига-Митава, Рига-Мюльграбенѣ и Рига-Элеваторѣ образуетъ Рижскій ж. д. узелъ, коего переустройство дѣлается неизбѣжнымъ во имя объединенія пассажирскаго и товарнаго хозяйства, съ одной стороны, и во имя освобожденія скованной желѣзнымъ кольцомъ жизни прогрессирующаго города Риги, съ другой.

## КРАТКІЯ СВѢДѢНІЯ

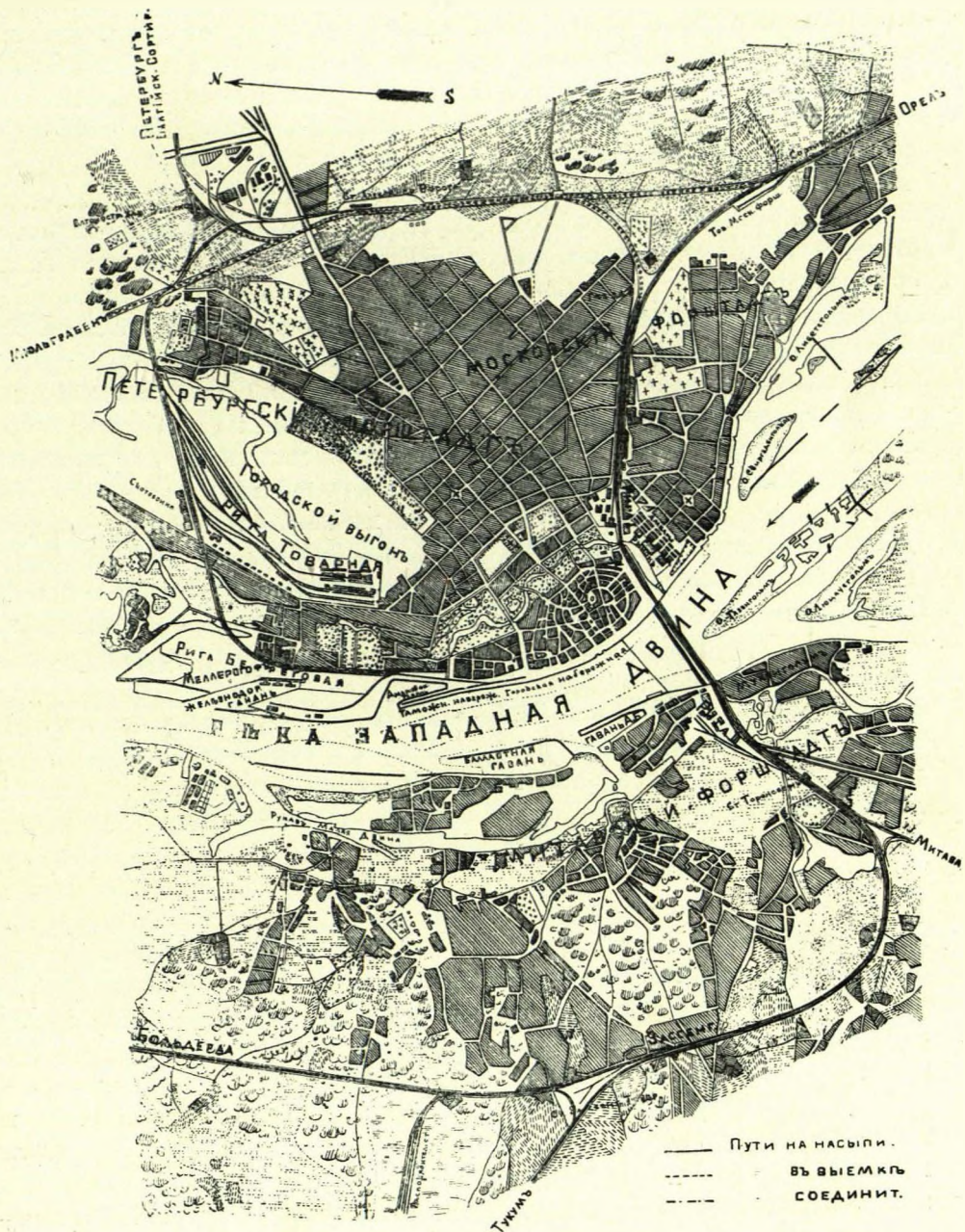
по рязрѣшенію вопроса по Переустройству Рижскаго ж. д. узла въ совокупности съ возникновеніемъ вопроса о постройкѣ Путепровода вдоль Александровской улицы черезъ пути Р.-О. ж. дороги въ городѣ Ригѣ.

Цѣлный рядъ комиссій и совѣщаній по вопросу Переустройства Рижскаго ж.-д. узла съ представителями заинтересованныхъ сторонъ объединяется состоявшимся постановленіемъ Инженернаго Совѣта Министерства Путей Сообщенія по журналу отъ 26 Февраля, 10 Мая и 11 Юня 1897 года за № 72, каковое постановленіе, являясь основнымъ, привело Управленіе Риги-Орловской ж. дороги къ проекту переустройства Рижскаго ж.-д. узла, согласно ниже приводимой схемы.

Означеная схема утверждена постановленіемъ Инженернаго Совѣта по журналу отъ 27 Февраля 1902 г. за № II, будучи предварительно одобренной въ Особомъ Совѣщаніи 8 и 9 Февраля 1902 г. подъ предсѣдательствомъ Инженера А. П. Домбровскаго, изъ представителей отъ Управленія ж. ж. дорогъ (Инженеры В. М. Сенявинъ и Л. Ф. Туровичъ), отъ Управленій Риги-Орловской (Инженеръ І. Ф. Дараганъ и Инженеръ П. А. Афросимовъ), Балтійской (Инженеръ Г. Н. Викторовъ и В. Л. Осадскій), Московско-Виндавской ж. дороги (Инженеръ Н. Д. Байдакъ), отъ Управленія Водяныхъ Сообщеній (Инженеръ А. А. Константиновъ) (въ то время Портоваго Управленія не существовало), отъ Военнаго Вѣдомства (Подполковники Ф. С. Рербергъ и В. В. фонъ Нотбекъ), отъ Рижскаго Городскаго Управленія (Г. И. Армитстедъ), отъ Рижскаго Бржевого Комитета (К. Ф. Ланге), въ присутствіи членовъ Совѣта (Инженеръ Г. Т. Серединскій, П. А. Грековъ, С. А. Грамматчиковъ), и Начальниковъ Службъ Риги-Орловской ж. дороги (Инженеры Г. Н. Юсса, Г. А. Синицынъ, Ф. И. Герцъ), при докладчикѣ Завѣдующемъ работами по переустройству Рижскаго ж. д. узла (Инженеръ А. В. Верховской).

Согласно означенной схемы, предполагено, съ устройствомъ въ будущемъ новаго общаго пассажирскаго вокзала въ видѣ проходной станціи въ повышенномъ противъ городскихъ улицъ уровнѣ, переустроить Рижскій узелъ въ предположеніи направленія пассажирскихъ поѣздовъ на Петербургъ







и Орель отъ ст. Зассенгофъ и направленія на Митаву, Тукумъ, Больдераа съ одной изъ станцій на правомъ берегу Двины.

Предполагая такимъ образомъ въ будущемъ перевести желѣзнодорожные пути подходовъ къ пассажирскому вокзалу въ повышенный противъ городскихъ улицъ уровень и такимъ образомъ какъ бы освобождая въ будущемъ жизнь города вдоль Динабургской, Гертрудинской, Романовской, Мельничной, Вокзальной, Господской и Московской улицъ отъ нынѣ сковывающаго городъ желѣзнаго кольца, утвержденная Инженернымъ Совѣтомъ схема предполагала въ будущемъ, по мѣрѣ возможности, привести въ разные уровни съ желѣзной дорогой городскія улицы Матвѣевско-Львиную, Румпенгофскую, Александровскую и Медвѣжью, перекинувъ означенныя улицы черезъ желѣзнодорожные пути особыми путепроводами.

Независимо отъ разработки Управленіемъ Риго-Орловской ж. дороги преподаннаго Инженернымъ Совѣтомъ по журналу за № 72, вопроса о переустройствѣ Рижскаго ж. д. узла, Рижское Городское Управленіе, въ зависимости отъ условій городской жизни, черезъ своего Городского Голову Г. И. Армитстедъ, подало 11 Августа 1901 года на имя Его Сіятельства Г. Министра Путей Сообщенія докладную записку съ ходатайствомъ объ улучшеніи ненормальнаго положенія при испытываемыхъ городомъ крайнихъ стѣсненіяхъ въ виду наличности пересѣченія въ одномъ уровнѣ многихъ городскихъ улицъ съ желѣзнодорожными путями вообще, и въ частности въ пересѣченіи Александровской улицы, не только въ будущемъ съ открытіемъ Товарной и Сортировочной станцій, но и въ настоящее время въ силу маневровъ по станціоннымъ путямъ ст. Александровскія Ворота, являющейся почти непроходимой.

Господинъ Министръ, по докладу означенной докладной записки бывшимъ Начальникомъ Управленія инженеромъ К. Э. Кетрицъ, лично убѣдившемся въ наличіи особенныхъ стѣсненій при пересѣченіи съ желѣзнодорожными путями Александровской улицы

„принявъ во вниманіе, что рѣшенное въ принципѣ Инженернымъ Совѣтомъ еще въ 1897 году переустройство ст. Рига I-ая въ центральную пассажирскую и связанное съ такимъ переустройствомъ поднятіе полотна желѣзнодорожныхъ путей для пропуска подъ ними городскихъ улицъ, не можетъ быть осуществлено въ ближайшемъ будущемъ, призналъ необходимымъ для удовлетворенія хотя бы части ходатайства города, нынѣ же рассмотреть вопросъ о способѣ устройства пересѣченія въ разныхъ уровняхъ желѣзнодорожнаго пути участка „Александровскія Ворота“ — „Военный Госпиталь“ съ Александровской улицей (С. Петербургское шоссе), на скорѣйшемъ осуществленіи каковаго устройства больше всего настаиваетъ городъ“.

Въ силу означенной резолюціи Его Сіятельства Г. Министра П. С., вопросъ о постройкѣ Путепровода вдоль Александровской улицы былъ выдвинутъ въ первую очередь работъ по переустройству Рижскаго ж. д. узла и еще въ Октябрѣ мѣсяцѣ 1901 года Управленіемъ Р. О. ж. дороги былъ представленъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ эскизный проектъ путепровода на каменныхъ опорахъ, съ металлическими фермами въ одинъ пролетъ отверстіемъ въ 15 саженой, съ сѣздами уклономъ въ  $\frac{1}{20}$ , на двѣнадцати аркахъ, съ концами въ видѣ землянаго ядра ограниченнаго между двумя вертикальными опорными стѣнками, при чемъ изъ двѣнадцати арокъ — четыре, ближайшія

къ путямъ предназначались для мѣстнаго сообщенія, остальные же восемь подъ склады или магазины.

## АЛЕКСАНДРОВСКІЙ ПУТЕПРОВОДЪ.

Существовавшій вдоль Александровской улицы (С. Петербургское шоссе) переѣздъ, въ горизонтъ трехъ путей Р. О. ж. дороги пересѣкавшихъ названную улицу, представлялъ изъ себя большое неудобство какъ для экипажнаго сообщенія, такъ и для маневровъ близъ лежащей станціи „Александровскія Ворота“.

По означеннымъ выше тремъ путямъ, кромѣ движенія пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ по направленію къ Петербургу въ Мюльграбенъ и на Элеваторъ, происходили и нынѣ производятся станціонные маневры и передача составовъ на Балтійскую желѣзную дорогу и обратно.

Съ открытіемъ на городскомъ выгонѣ Центральной Товарной станціи движеніе поѣздовъ, маневры и передачи по указаннымъ выше тремъ путямъ увеличились на столько, что экипажное движеніе по переѣзду, крайне осложненное въ настоящее время, грозило стать окончательно невозможнымъ въ будущемъ при перенесеніи на Товарную и Береговую станціи всѣхъ товарныхъ операций города Риги.

Въ цѣляхъ уничтоженія столь затруднительнаго положенія въ настоящее время, и въ цѣляхъ предотвращенія невозможнаго состоянія въ будущемъ, согласно указанному выше распоряженію Г. Министра Путей Сообщенія, рѣшено установить путепроводъ по срединѣ Александровской улицы, заключивъ выѣзды его въ вертикальныя плоскости съ тѣмъ, чтобы по бокамъ внизу оставить свободный проѣздъ въ уровень рельсовыхъ путей для мѣстнаго сообщенія ограничивающихъ улицу домовъ и фабрикъ и для перевозки тяжело-вѣсныхъ грузовъ немѣющихся въ передвиженіи особой спѣшности.

При проектированіи путепровода Управление Риги-Орловской ж. дороги встрѣтилось съ необходимостью дополнительнаго отчужденія земли принадлежащей частью Городскому Управленію, частью частнымъ лицамъ Бартушевичу (8 кв. сж.), Норвелю (160 кв. сж.), Гешель (23 кв. сж.) и Горѣлову (84 кв. с.).

На принудительное отчужденіе земли былъ испрошенъ **ВЫСОЧАЙШІЙ** Указъ, который примѣненъ не былъ, такъ какъ Рижское Городское Управленіе, обязавшееся обезпечить дорогу нужной землей, покончило дѣло миролюбивымъ соглашеніемъ, и такимъ образомъ, устранило наибольшее изъ препятствій, мѣшавшее придать путепроводу должную ширину.

Стоявшій на мѣстѣ будущаго путепровода памятникъ въ воспоминаніе вѣзда въ 1814 году въ городъ Ригу Императора **АЛЕКСАНДРА I-го**, „Александровскія Ворота за счетъ дороги, распоряженіемъ города, перенесены и установлены на томъ же Петербургскомъ шоссе въ сторону Петербурга.

Проходившіе въ мѣстности будущаго путепровода коллекторы съ завода Уніонъ (изъ гончарныхъ трубъ) и городской (деревянный) перенесены распоряженіемъ дороги съ устройствомъ подъ путепроводомъ каменной трубы, а вдоль путепровода общаго коллектора изъ гончарныхъ трубъ.

Всѣ недоразумѣнія, возникавшія при устройствѣ путепровода съ мѣстными фабриками и заводами, были улажены при содѣйствіи города и путепроводъ получилъ окончательный видъ указанный ниже въ видѣ эскизной перспективы.



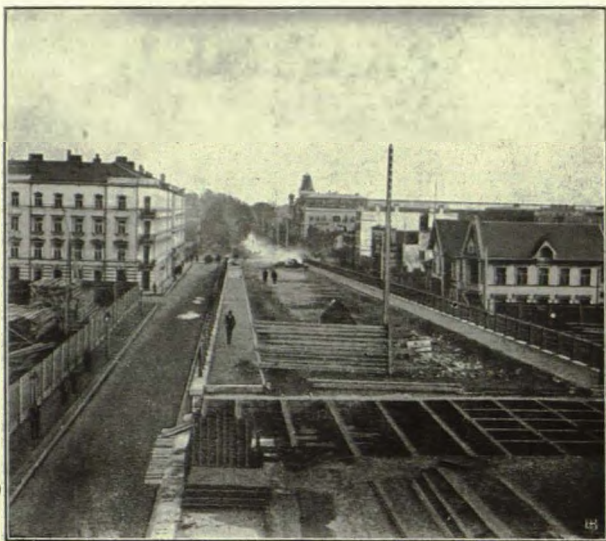


Александровскій путепроводъ  
въ г. Ригѣ.

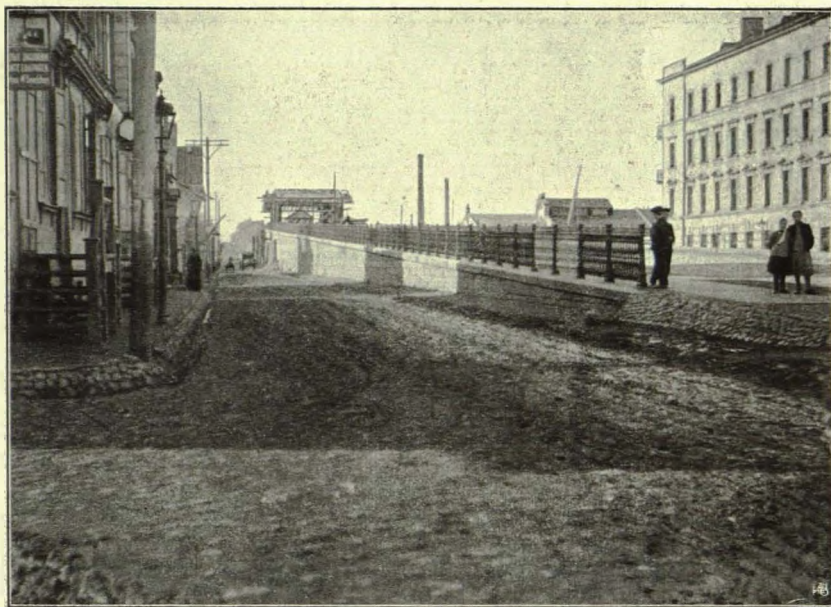


При составленіи проекта каменныхъ вѣздовъ путевода, за исходную отмѣтку взята головка рельса главнаго пути Риги-Орловской ж. дороги, возвышающаяся на 4.52 саж. надъ условнымъ нулемъ профилей Р.-О. ж. дороги.

Для вѣзда, обращеннаго въ сторону Петербурга, не встрѣчалось никакихъ ограничивающихъ условій и ему приданъ уклонъ въ  $\frac{1}{33}$ ;



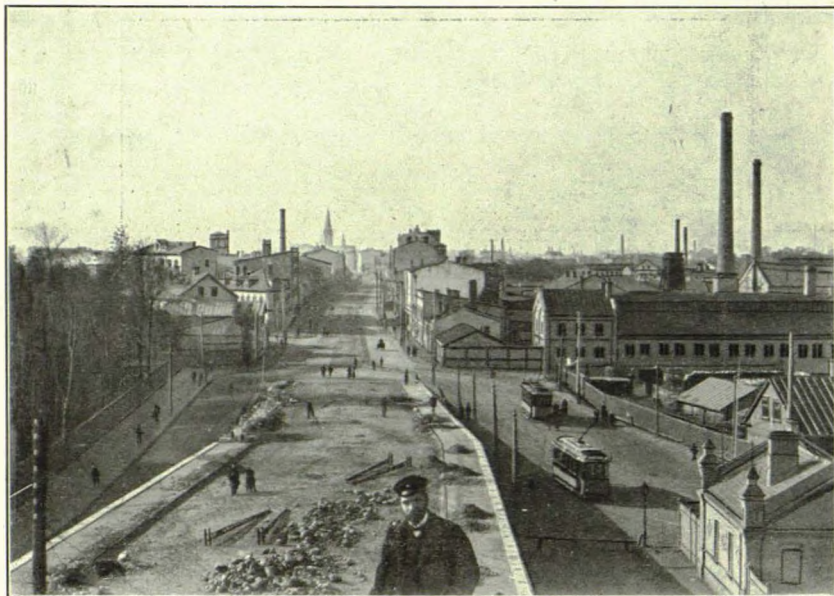
видъ сверху.



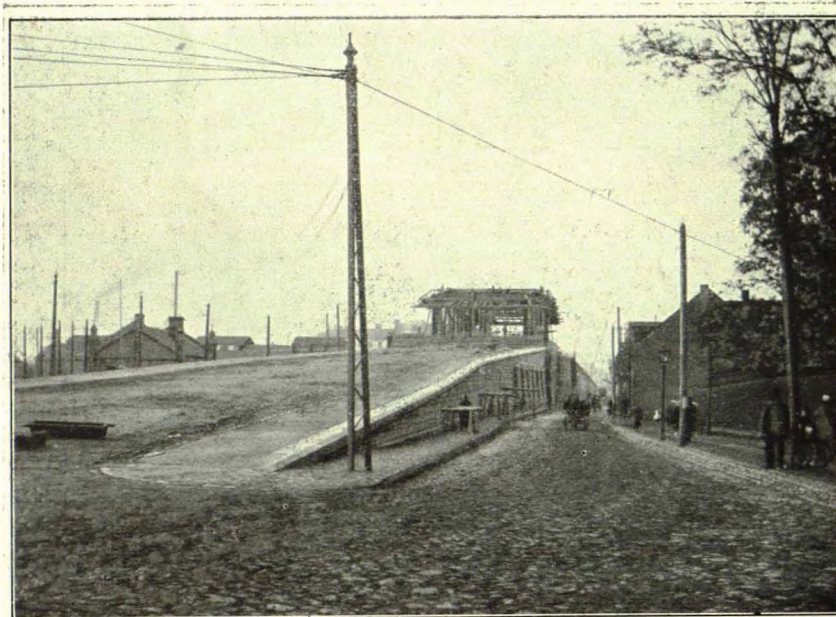
видъ снизу

тогда какъ для въѣзда, обращеннаго въ сторону города, являлось, серьезно ограничивающее условіе, требованіе города, чтобы спускъ путепровода не заходилъ далѣе Малой Соколиной улицы.

Въ силу означеннаго условія, уклонъ въѣзда принять въ  $\frac{1}{25}$  при непремѣнномъ условіи



видъ сверху

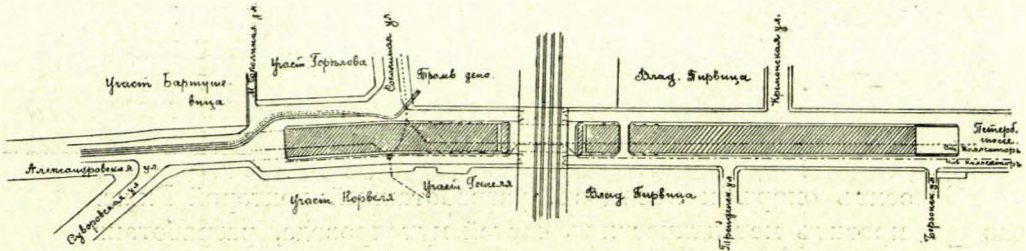


видъ снизу



нѣкотораго поднятія профиля Александровской улицы до отмѣтки 4.86, что и было сдѣлано распоряженіемъ города, измѣнившимъ профиль Александровской улицы съ подъемомъ въ сторону путепровода и съ обратнымъ спускомъ въ  $\frac{1}{33}$  по обѣимъ сторонамъ оставленныхъ вдоль путепровода двухъ боковыхъ улицъ къ мѣстнымъ фабрикамъ и къ переѣзду въ уровень рельсъ.

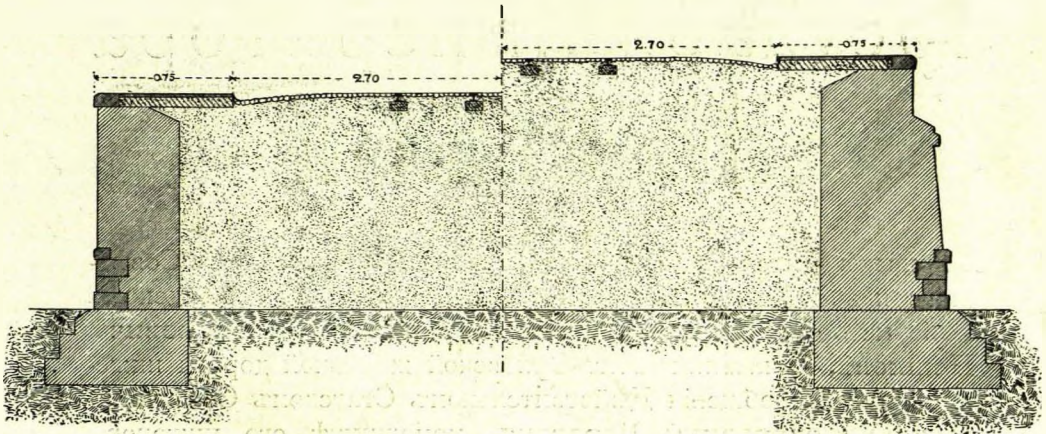
Расположеніе путепровода отвѣчаетъ приводимому ниже плану,



изъ коего видно, что для мѣстнаго сообщенія фабрикъ и частныхъ лицъ подъ общимъ пролетомъ въ 19.62 сажени по обѣимъ сторонамъ рельсъ оставлены проѣзжія дороги и, что для сообщенія двухъ участковъ завода Пирвицъ, въ Петербургскомъ сѣздѣ путепровода, установленъ пролетъ отверстіемъ въ 3 сажени.

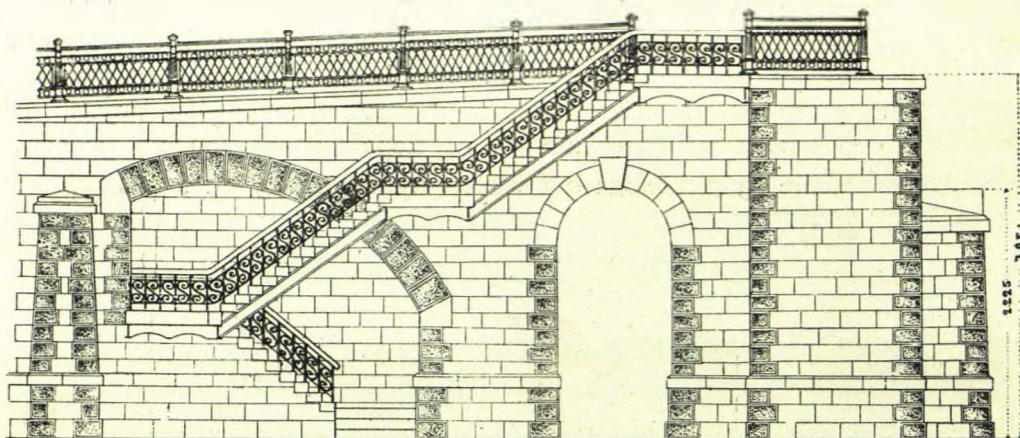
Общая ширина путепровода 7.5 сажений, при чемъ какъ то указано на разрѣзѣ,

Поперечные разрѣзы.



экипажная ѣзда, проектируемая двухсторонней, по обѣимъ сторонамъ двухъ путей трамвая, имѣеть каждая ширину въ 1.25 саж.

Какъ сказано выше, вдоль путепровода оставляются два проѣзда для перевозки лишь тяжеловѣсныхъ грузовъ, въ зависимости отъ чего для пѣше-ходовъ мѣстныхъ сообщеній, по обѣимъ сторонамъ путепровода въ особыхъ нишахъ устроены лѣстницы указываемыя на прилагаемомъ эскизѣ



Проектъ опоръ и вѣздовъ, разработанный конторой Рижскаго узла, а равно и проектъ металлическихъ частей путепровода, разработанный инженеромъ П. Н. Вознесенскимъ, были окончательно утверждены Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ концѣ Ноября 1903 года.

Къ работамъ было приступлено съ началомъ рабочаго періода 1904 г., и 5 Мая того же 1904 года состоялась торжественная закладка каменныхъ опоръ, при чемъ въ фундаментъ была задѣлана написанная на пергаментѣ нижеслѣдующая грамота:

**Отъ Рождества Христова**  
**въ 1904 году, Мая 5 дня**  
**въ царствованіе**  
**Государя Императора**  
**НИКОЛАЯ II**

при

Министрѣ Путей Сообщенія Дѣйствительномъ Тайномъ Совѣтникѣ князѣ **Михаилѣ Ивановичѣ Хилковѣ**, Лифляндскомъ Губернаторѣ Генераль-Лейтенантѣ **Михаилѣ Алексѣевичѣ Пашковѣ**, Начальникѣ Риги-Орловской желѣзной дороги инженерѣ путей сообщенія Дѣйствительномъ Статскомъ Совѣтникѣ **Іосифѣ Федоровичѣ Дараганѣ**, помощникѣ его инженерѣ путей сообщенія Дѣйствительномъ Статскомъ Совѣтникѣ **Павлѣ Михайловичѣ Афросимовѣ**, Членахъ Совѣта: Непременномъ членѣ отъ Министерства Путей Сообщенія Дѣйствительномъ Статскомъ Совѣтникѣ **Григоріѣ Тарасѣевичѣ Серединскомѣ**, членѣ отъ Министерства Финансовъ Коллежскомъ Совѣтникѣ **Іосифѣ Людвиговичѣ Соколовскомѣ**, Главномъ Контролерѣ Дѣйствительномъ Статскомъ Совѣтникѣ **Сергѣѣ Александровичѣ Грамматчиковѣ**, Городскомъ Головѣ **Георгіѣ**



**Ивановичъ Армитстедъ**, Завѣдующемъ работами по переустройству Рижскаго ж. д. узла Инженеръ Путей Сообщенія Надворномъ Совѣтникѣ **Андрѣ Владиміровичѣ Верховскомъ**,

настоящая грамота задѣлана въ фундаментъ

## **Александровскаго-путепровода,**

сооружаемаго на средства казны, на участкѣ частью принадлежащемъ казнѣ, частью отведенномъ Рижскимъ Городскимъ Управленіемъ. Общая стоимость сооруженія 320000 рублей.

Проектъ каменныхъ частей путепровода составленъ **Канторой** по переустройству Рижскаго ж. д. узла, проектъ металлическихъ частей фермъ инженеромъ путей сообщеній

**П. Н. Вознесенскимъ.**

Къ кладкѣ фундамента приступлено 24 Апрѣля 1904 года, окончаніе всѣхъ работъ предполагается къ концу 1905 года.

Ближайшее наблюденіе за работами поручено Помощнику Завѣдующаго работами Инженеру **П. А. Вельсѣ.**

Представителемъ Контроля состоитъ Фактической Контролеръ **В. П. Годыцкій-Цвирко.**

Высказанныя при закладкѣ предположенія оправдались бы, еслибы къ тому не встрѣтились препятствія изъ за политическихъ забастовокъ. Путепроводъ долженъ былъ бы быть открытымъ въ концѣ 1905 года, но за не полученіемъ изъ Варшавы перилъ вдоль тротуара мостовыхъ фермъ и за задержкой въ окончаніи проѣзжей части, откроется въ началѣ 1906 года. Путепроводъ откроется съ исполненіемъ всѣхъ желаній города, съ соблюденіемъ намѣченнаго профиля, съ покрытіемъ вѣздовъ булыжной мостовой и съ устройствомъ мостовой въ предѣлахъ металлическихъ фермъ изъ деревянныхъ торцевъ.

Путепроводъ открывается съ производствомъ расходовъ со стороны города по вознагражденію владѣльцевъ за отчужденіе прилегающихъ къ путепроводу земель, со стороны Общества трамваевъ по временному отводу и перемѣщеніямъ во время работъ трамвайныхъ путей и со стороны казны на нижеслѣдующія работы:

Устройство каменныхъ опоръ и каменныхъ вертикально ограничивающихъ земляныя вѣзды стѣнокъ (работы подр. И. Г. Зайцева при доставкѣ земли подр. И. А. Тарасовымъ . . . . .	190596.00
Отклоненіе и новое устройство коллекторовъ вдоль и подъ путепроводомъ (работы подр. И. Г. Зайцева) . . . . .	15462.00
Устройство тротуаровъ, булыжной на вѣздахъ и торцевой мостовой въ предѣлахъ металлическихъ фермъ путепровода (работы подр. И. Г. Зайцева) . . . . .	16567.00
Устройство металлическихъ частей фермъ путепровода отв. 19.62, вѣсомъ 14.788 пуда (работы завода К. Рудзскій и Ко.) . . . . .	41395.00

Устройство металлических ферм моста отв. 3.00 (вѣсомъ 2045 пудовъ) для соединенія участковъ завода Пирвиць (работы того же завода К. Рудзскій и Ко.) . . . . .	11224.00
Устройство металлических перилъ вдоль вѣздовъ путепровода (работы Акц. Общ. Р. Г. Мантель и Ко.) . . . . .	11224.00
Устройство переѣздовъ внизу вдоль путепровода (Хозяйств. работы) . . . . .	2900.00
Разныя мелкія хозяйственныя работы передвижки путей и техническій надзоръ . . . . .	29632.00
<b>Общей стоимостью 319000.00</b>	

Работы въ предѣлахъ обязательствъ казны произведены подрядчиками **И. Г. Зайцевымъ** (каменные опоры, ядро, мостовыя, коллекторы и пр. **И. А. Тарасовымъ** (доставка земли). Заводомъ **К. Рудзскій и Ко.** (металлическія фермы пролетныхъ строеній). Акц. Обществомъ **Р. Г. Мантель и Ко.** (металлическія перила на вѣздахъ)

Представителями Контроля въ началѣ работъ состоялъ фактической контролеръ **В. П. Годыцкій-Цвирко**, а съ его отъѣздомъ и по нынѣ фактической контролеръ **В. И. Лангеръ**.

Ближайшее наблюденіе за работами имѣли помощникъ завѣдующаго работами инженеръ **П. А. Вельсъ** и Техникъ **Ф. И. Эрманъ**.

