

С фотокамерой по старой Бежице

СТАНЦИЯ БЕЖИЦА — ЗАВОД БРЯНСКИЙ — БОЛВА

Английская компания «Мюртон Пито», получив у русского правительства концессию (право) на строительство железной дороги Витебск — Орел, начала проводить изыскательные работы возле Брянска по прохождению на местности трассы и профиля железнодорожного полотна. Когда эти работы были практически завершены и составлена смета, англичане потерпели банкротство. На некоторое время вопрос о строительстве дороги застыл: надо было решать, кому передать стройку.

Московский купец Петр Ионович Губонин, узнав о работах англичан, приехал в Брянск и купил лес и земли, расположенные на трассе проектируемой дороги. А когда англичане оказались банкротами, он, найдя состоятельного партнера генерал-майора Козакова, предложил услуги Орловскому земству, которому 15 января 1867 года правительство передало концессию на подряд стройки.

Договор был подписан 5 февраля 1867 года. В нем говорилось, что начало строительных работ на трассе — не позднее 1 мая. В феврале также было образовано общество Орловского земства по руководству строительством дороги. Председателем избрали Ивана Михайловича Хлюстина.

Губонин и Козаков вложили из собственных капиталов 602 тыс. рублей серебром, а Орловское земство получало 6 млн. фунтов стерлингов английского займа под гарантию правительства.

П. И. Губонин нашел еще одного компаньона, шведского барона Френкеля, который ранее помогал англичанам строить дорогу Рига — Динабург — Витебск. Френкель согла-

лся взять на себя поставку рельсов, поворотных кругов, ферм для мостов и подвижного состава к портам Рига и Петербург.

Строительство железной дороги шло очень быстро. Губонин заранее заготовил шпалы, строительный лес, нанял 20 тысяч рабочих. И основные работы были завершены на год раньше, чем намечалось.

Первый поезд через ст. Бежица проследовал в сторону Брянска 24 но-

ября 1868 года. Сразу на восточной стороне от станции Бежица на арендованной у генерала Львова земле предприимчивый Федор Крахт построил химический завод, на котором он использовал осколки пни и другие отходы деревообработки губонин-

ного, железоделательного и механического завода для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий на продажу, построения всякого рода машин и принадлежностей для железных дорог и судостроения, выделки и про-

Из отчета директора Орловско-Витебской железной дороги Н. Ф. Кутяра о трехлетней деятельности дороги видно, что через ст. Бежица в 1869 году к Витебску было перевезено хлеба, пеньки, пакли, растительных масел, сала, скота и прочих грузов одиннадцать миллионов пудов, а в сторону Орла — леса, дров, смолы, дегтя и прочих грузов 5,5 млн. пудов. Пассажиров по всей трассе перевезено 266 тыс. человек.

Когда основным отправителем и получателем грузов на ст. Бежица в восьмидесятых годах прошлого века стал завод, станцию Бежица переименовали в станцию Завод Брянский. На станции был небольшой коллектив. Известно, например, что в 1900 году начальником станции служил Дмитрий Яковлевич Волков, у него три помощника: Н. И. Никольский, А. Т. Былавец, К. С. Пациорковский. Последний служил на станции довольно продолжительное время.

С 1 июля 1900 года на станции Завод Брянский открыта железнодорожная сберкасса — отделение центральной государственной сберкассы. Она обслуживала довольно большой район.

В 1904 году станция стала именоваться Болвой. Это имя она носила до 15 февраля 1936 года.

Ф. ИСАЯЧКОВ,
краевед.

На снимке: станция Болва.
Фото из архива автора.

