

V Международная конференция учащихся
«НАУЧНО-ТВОРЧЕСКИЙ ФОРУМ»

Предмет

Краеведение

Научно-исследовательская работа

Тема:

**«История железных дорог Александровского уезда
и их роль в экономическом развитии»**

Авторы:

*Ивлев Илья Максимович,
10 класс, МБОУ СОШ № 4
Россия, г. Александров*

*Руководитель: Артамонова Наталья Владимировна,
учитель истории и обществознания
МБОУ СОШ № 4
Россия, г. Александров*

*Контактный телефон: 8(920)930-80-54
Электронный адрес: 2gorod@rambler.ru*

2024-2025 учебный год

Оглавление

Введение	4
Глава 1.....	5
1.1. Основные направления железной дороги Владимирской губернии.....	5
1.2. История Северной железной дороги.....	6
Глава 2.....	7
2.1. Историческая справка.....	7
2.2. Производства уезда до железной дороги.....	9
2.3. Производства уезда после ввода в эксплуатацию железной дороги.....	9
Заключение.....	12
Список используемых источников и литературы.....	12
Приложения	
Приложение 1. Карта /железнодорожные пути Владимирской губернии/	
Приложение 2. Чижев Ф.В. и Мамонтов И.Ф.	
Приложение 3. Устав Общества «Московско-Ярославской железной дороги»	
Приложение 4. Металлический мост с каменными опорами.	
Приложение 5. Здание вокзала станции Александров 1869-1903г.г.	
Приложение 6. Водонапорная башня и Блок-пост. (строения вокзала)	
Приложение 7. Здание паровозного депо.	
Приложение 8. Паровоз фирмы «Борзиг» серии «Бп»	
Приложение 9. Здание вокзала станции Александров 1912г.	
Приложение 10. Прибытие первого пассажирского состава на станцию Александров.	
Приложение 11. Железнодорожная станция Карабаново 1871год.	
Приложение 12. Схема железнодорожной станции Александров. 1920 г.	
Приложение 13 Братья Барановы.	

Приложение 14 Семеновская мануфактура Асефа Баранова.

Приложение 15. Василий Павлович Зубов, Бумажный ярлык Мануфактуры.

Приложение 16. Троицко-Александровская мануфактура Барановых.

Приложение 17 Карта Александровского уезда 1900 год с размещением
производств открытых после запуска железной дороги.

Приложение 18 . Облигации Северной железной дороги.

Введение

Железно - дорожный транспорт стал неотъемлемой частью нашей жизни. С помощью него многие из нас добираются до места учебы, или работы каждый день, а также с его помощью перевозятся миллионы тон грузов.

На протяжении всего своего существования железные дороги продолжают играть ключевую роль в деле транспортного обеспечения российской экономики и укрепления интеграционных процессов между ее регионами.

На данный момент общая протяженность железных дорог Владимирской области составляет 934 км, а плотность железнодорожной сети составляет 324 км на 1000 км² территории[1, стр.12]. По показателю пассажирооборота Владимирская область занимает 4 место в Центральном Федеральном округе России (после Москвы, Московской и Воронежской областей[12, обращение 14.10.2024]).

В отличие от магистралей Европы, железные дороги России с момента их появления и вплоть до настоящего времени являются основой её транспортного комплекса. Значение железнодорожной сети в наше время неоспоримо, поэтому я решил изучить исторический период начала развития железной дороги в Александровском районе и ее влияние на экономическое развитие района в дореволюционный период.

Цель: Показать значимость железных дорог в экономическом развитии Александровского района.

Объект исследования: Железнодорожные ветки проходящие через Александров.

Предмет исследования: Экономическое развитие уезда и его история.

Задачи:

1. Проанализировать различные источники, посвящённые истории развития железной дороги в Александровском уезде;
2. Систематизировать иллюстративный материал;
3. Проанализировать и систематизировать данные источников о действующих предприятиях в Александровском уезде до запуска железной дороги и после.
4. Составить список предприятий, расположенных на территории Александровского района и нанести их на карту уезда.

Методы исследования: аналитический, поисковый.

Глава 1 .

1.1. Основные направления железной дороги Владимирской губернии.

На данный момент можно выделить три основных направления, которые экономически важны для Владимирской области (Александровский уезд находился в составе Владимирской губернии) и распределить их по географическому расположению относительно города Владимир.
/Приложение 1/

Первое направление: центральное, оно проходит через Владимир и является главным во всей Владимирской области. Также является основной веткой Горьковской железной дороги.

Второе направление: северо-западное, проходит через западную часть Владимирской области, главной узловой станцией является город Александров. Принадлежит Северной железной дороге.

Третье направление проходит через юго-восточную часть области, главной узловой станцией является город Муром. Принадлежит Московско-Казанской железной дороге.

В данной работе я буду рассматривать только ветку Северной железной дороги, проходящую через западную часть Владимирской области, главной узловой станцией которой является город Александров. Данное направление соединяет Москву с Ярославлем и двигается дальше вплоть до Архангельской области и Республики Коми.

1.2. История Северной железной дороги.

Свою историю Северная железная дорога начинает в 1858/59 году с основанием общества Московско-Троицкой (позднее Московско – Ярославской, Московско-Ярославско-Архангельской) железной дороги по инициативе Федора Васильевича Чижова и Ивана Федоровича Мамонтова.
/Приложение 2/. В 1859 году сам император Александр II утвердил устав этого общества /Приложение 3/. В этом же году началось строительство, и к 1862 году магистраль связала Москву и Сергиев Посад. В 1865 году,

несмотря на некоторые финансовые трудности, Общество изъявило желание приступить к изысканиям нового участка трассы от Сергиева Посада до Ярославля, направление предполагалось на Переславль-Залесский, в обход Александрова. Много усилий было предпринято купцами и промышленниками Александровского уезда В.П. Зубовым, О.А. Семёновым и Н.И. Барановым, чтобы изменить проект и направить дорогу через Александров.

В работах принимал активное участие инженер Г. Грек. В феврале 1866 года он представил собранию акционеров продольный профиль линии и проекты мостов. По проекту Г. Грека трасса шла через Александров и Ростов, обходя Переславль широкой дугой. На ней предусматривалось 6 металлических мостов с каменными опорами /Приложение 4/.

Изменение утвердили 7 июня 1868 года уставом «Общества Московско-Ярославской железной дороги». Строительство дороги началось 2 июля 1868 года и продолжалось менее двух лет. Купцы уезда, понимали, что без железной дороги не будет экономического развития уезда, ими были внесены 100 тысяч рублей на данное строительство. Общая стоимость маршрута Сергиев Посад — Александров составила 4 миллиона рублей. Станция уезда /Александров/ стала относиться к станциям 2-го класса, с двухэтажным деревянным вокзалом (построен в 1869 году) /Приложение 5/; амбулаторией и техническими службами — водоемным и водоподъемным зданиями /Приложение 6/ , паровозным депо и другими строениями /Приложение 7/. Паровозные депо также были возведены в Ярославле и Ростове. Обществом было приобретено 8 паровозов фирмы «Борзиг» серии «Бп» /Приложение 8/. Простоявший до 1903 года, деревянный вокзал, был заменен кирпичной постройкой в архитектурном стиле эклектики /Приложение 9/. Первый поезд от Москвы до Ростова прошёл 1 (13) января 1870 года. Движение до Ярославля было открыто в том же году 18 февраля. Первый пассажирский поезд прибыл в Александров в 1877 /Приложение 10/.

Усилиями и при финансировании купцов – промышленников Барановых в 1871 году была построена ветка Александров — Карабаново протяженностью 10 верст, ставшая важнейшим железнодорожным узлом. /Приложение 11/ Следующей была запущена ветка Карабаново — Киржач. А с вводом в 1896 году участка Александров — Юрьев-Польской - станция Александров стала узловой и была причислена к 1 классу. И в 1907 году станция Александров Московско-Ярославской магистрали вошла в состав казенных Северных железных дорог [2]/Приложение 12/

Глава 2.

2.1. Историческая справка.

Александровский уезд был образован в 1778 г. И находился в составе Владимирского наместничества (а с 1796 г. – в составе Владимирской губернии). Центром уезда являлся город Александров (до 1778 г. – Александровская слобода). Александровский уезд был расположен на западе Владимирской губернии и граничил с Тверской и Московской губерниями на западе, Переславским уездом на севере, Юрьевским на востоке и Покровским на юге. Площадь уезда составляла около 3 285,3 кв. км. К концу XIX в. в уезде проживало 100 371 житель: 45409 мужчин и 54962 женщины)[20 UTL, обращения 14.10.2024]. А по итогам всесоюзной переписи населения 1926 г. население Александровского уезда составило 184 850 человек, из них городское - 50 125 человек (6 городских населенных пунктов) [20 UTL, обращение от 10.12.2024]. Если сравнить численность наиболее крупных населенных пунктов уезда 1859 года и 1897 года (по переписи населения) Рис.1 и Рис.2 то можем сделать вывод, что численность населения уезда значительно увеличилась с приходом железной дороги.

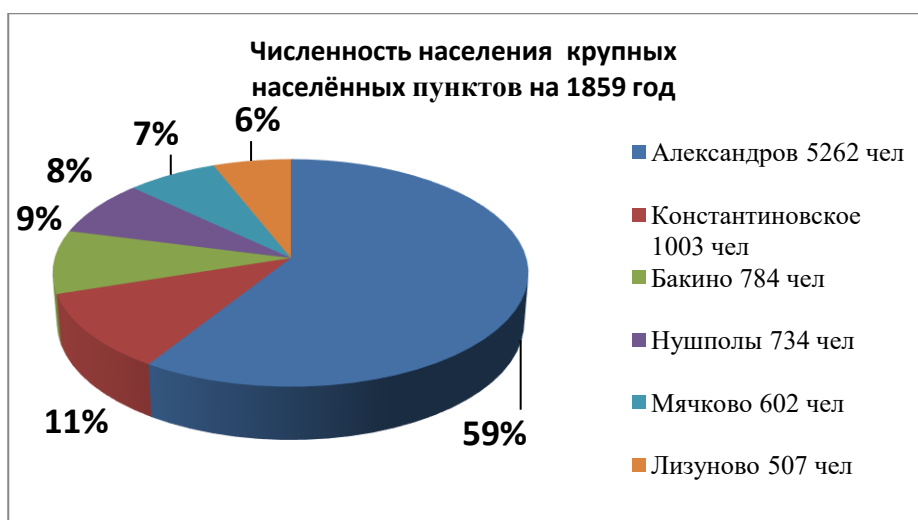


Рис 1.

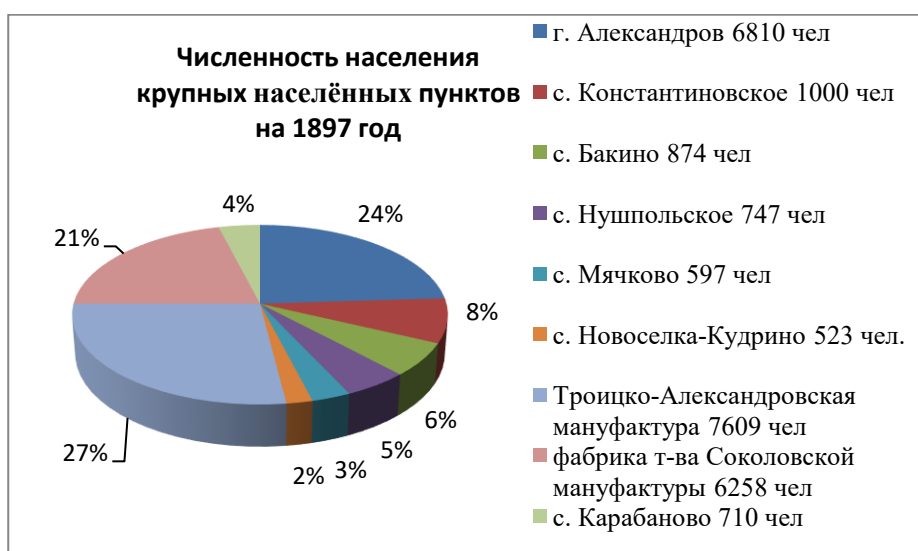


Рис.2

2.2. Производства уезда до железной дороги.

XIX век принес значительные изменения в экономический облик Александровского уезда. Помимо привычных кустарных промыслов, представленных большим спектром ремёсел (валяльный, мукомольный, бондарный, кожевенный)[10,стр.3]. Стремительно начало развиваться текстильное производство красильные фабрики Барановых/Приложение 13/ - 1854 год Семеновская мануфактура в селе Струнино /Приложение 14/, красильная фабрика Зубовых /Приложение 15/, Троице-Александровская мануфактура /Приложение 16/, кожевенный завод Коровкина, завод купца Растворова.

В 1850 году открыт Успенский стеклянный завод, с производством аптечной и питейной посуды (деревня Круглышева). В 1864 открыт фарфоровый завод.

2.3. Производства уезда после ввода в эксплуатацию железной дороги.

В результате запуска железных дорог данные фабрики получили удобные пути сбыта продукции, что дало толчок к дальнейшему росту промышленности[13, стр. 3-300, UTL 21]. Таблица 1. /Приложение 17 /

Таблица 1.

год	Название/владелец	Численность работников	Паровые машины
1870	Ильинский завод купца Егора Гордеевича Добровольского	260 мужиков 40 малолетних	
1873	Паровая маслобойня и мельница губернского секретаря Сергея Николаевича Голяшина в селе Шемешове	6 рабочих	6 сил,паро вой котел
1875	Ручное спичечное заведение братьев Александра и Ивана Ивановичей Мольбиных (бывшее Ильи Исаева) при деревне Козловой .Производство серной и шведской спички.Освещается керосином.	10 мужчин 30 женщин	
1875	Типо-литография Переславского мещанина Григория Ивановича Щетникова в городе Александров.Освещается керосином.	2 рабочих	
1876	Кирпичный завод мануфактур советника Иосафа Ивановича Баранова,в деревне		

	струнино.		
1878	Древесно-массная фабрика почетного гражданина Александра Ивановича Алексеева в местечке Зимняке.	18 мужчин 12 женщин 2 малолетних	2 паровые машины, 7 сил, водяное колесо, 20 сил, паровой котел
1878	Типография чиновника Ивана Петровича Побединского в городе Александров. Ручной типографический станок	2 рабочих.	
1879	Спичечная фабрика Московской купчихи Сусанны Петровны Митчинсон в деревне Абрамовой. Ручное производство	8 мужчин 6 женщин 10 малолетних	
1880	Салфеточно-ткацкая фабрика и красильня крестьянина Федора Ивановича Кабанова в селе Соколове. Ручное производство.	27 рабочих	
1881	Химический завод торгового дома « Григория Мироновича Ляпунова сыновья “ близ деревни крапивиной. Производство соляной и азотной кислот, крона ,сулемы ,фосфора и селитры. 1890 конный привод на 1 лошадь. Освещается керосином.	9 рабочих	

1883	Спичечное заведение Московского купца Павла Васильевича Штром при деревне Крапивиной. Ручное производство.	10 мужчин 10 женщин	
1884	Самоткацкая фабрика и водяная мельница общества крестьян с ела Федоровского и арендатора Ф.М.Семенова. 4 водяных колеса.	7 мужчин 5 женщин 3 малолетних	
1885	Ручное спичечное заведение производства серной спички братьев Александра и Ивана Ивановичей Мольбиных при деревне Лискиной. Освещается керосином.	10 мужчин 40 женщин	
1886	Медно-латунный завод купцов Михаила и Василия Петровичей Гаевских в сельце Берестинке. В здании бывшей писчебумажной фабрики Д.В. Соленикова. 1890 год: водяное колесо 27 сил. Освещается керосином.	60 рабочих	1890 год: паровая машина на 27 сил, 2 паровых котла.
1887	Винокуренный завод купца Ивана Ивановича Соколова в погосте Троицко-Выстровском. Освещается керосином.	60 рабочих.	1890 год: паровая машина в 10 сил, 1 паровой котел
1889	Оберточно-бумажная фабрика Серпуховской помещанки Пелагеи Петровны Рейнер при деревне Савиной. На мельнице общества крестьян деревни Савиной, арендованной	25 мужчин 10 женщин	1890 год: турбина в 20 сил, паровой

	Рейнер.Производство аппретурного картона. Освещается керосином.		котел
--	--	--	-------

Заключение

Проследив историю начала строительства железной дороги, проходящей через узловую станцию Александров можно вывести три закономерности:

Во-первых, вся железная дорога России строилась за счет богатых людей(что было зафиксировано в уставе общества Северных дорог – продажа облигаций /Приложение 18/ и сказано об ответвлении Александров-Карабаново за счет семьи Барановых)

Во-вторых, наше направление, как и большая часть железных дорог строилось во второй половине 19 века, когда в России началось формирование крупной промышленности.

В третьих, через Александров железная магистраль проходила транзитом, соединяя Москву с ресурсами земель севера и востока России.

Что дало мощный толчок для развития экономики Александровского уезда – росту количества фабрик и заводов открывающихся на территории уезда и сделавших Уезд мощным промышленным регионом. /Приложение 18/

Список используемой литературы

1. Березин А.Миронов В.Мещерская магистраль-Владимир: Посад,2004.- 190с.-ISBN 5-86953-142-х.
2. ГАВО. Ф. Р-310. Оп. 1. Д. 60. Л. 1, 4.
3. Летопись Северной магистрали: из века XIX в век XXI : [к 140-летию Северной железной дороги: книга-альбом / сост.: Л. М. Соловьева ; лит. ред.: Т.С. Злотникова ; рук. проекта: В. А. Билоха]. Ярославль, 2008. 543 с. : ил., карты.
4. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г.-М.: МПС,1996.

5. Лебедев А. В. Становление и развитие Северной железной дороги во второй половине XIX – начале XX в. / под ред. Ю. Ю. Иерусалимского ; Яросл. гос. ун-т им. П. Г. Демидова, Яросл. регион. отд-ние Рос. о-ва историков-архивистов.
6. Морохин Н. В. Горьковская железная дорога: 150 лет движения вперед, - Нижний Новгород, 2012
7. Муромская железная дорога // Железнодорожный транспорт: энциклопедия /гл.ред Н.С. Конарев.-М.: Большая российская энциклопедия, 1994.-С.250.-ISBN 5-85270-115-7.
8. Паустовский К.Г. “Мещерская сторона”.
9. Троицко-Александровская Мануфактура 1846-189, изд Товарищества Мануфактур Барановых /фото альбом/
10. Харизоменов С.А. Промыслы Владимирской губернии. Вып. II, Изд. Асафа Баранова, М., 1882.-с.357
11. Чепалыга А. Л. Справочника «Регионы России» — М., 2006. — ISBN 5-94798-948-4
12. Отправление пассажиров железнодорожным транспортом. Федеральная служба государственной статистики. Дата обращения: 2 июня 2010 года, 14.10.2024.
13. Чернешнев Ф, Вронский С Коммерческий указатель фабрик, заводов и других промышленных заведений Владимирской губернии, составленный по официальным документам - 2-е изд., исправленное и дополненное новейшими данными по 1912 г. -Владимир : Скоропечатня И. Коиль, 1912. -III, 300 с.

Интернет-источники

1. <https://железнодорожник.рф/istoriya/istoriya-magistralej/gorkovskaya>
2. <https://yarwiki.ru/article/27/severnaya-zheleznaya-doroga>
3. <https://железнодорожник.рф/istoriya/istoriya-magistralej/severnaya#i-3>
4. <https://www.L-ok.ru/article/2208/>

5. <https://kluch.media.info/zheleznye-dorogi/moskovsko-kazanskaya-mkzhd>
6. <https://railway-archive.studio-petukh.ru.ru/aricle?name=26/belkiv.html>
7. <https://kluch.media/materials/puteshestvie-v-proshloe-po-muromskoy-zheleznoy-doroge/>
8. <https://kluch.media/materials/promyshlennost-vladimira-konsta-xix-nachala-xx-vekov/>
9. https://zvorykins.ru/content/files/muromskie_kupci2.pdf
10. https://kovrov-istoria.ru/images/tom1/06_glava_1_1_7_19v_170412.pdf
11. <https://alexandrovkraeved.wixsite.com/blog/post/2019/06/19/alexkupechestvo>
12. https://ru.wikipedia.org/wiki/Товарищество_Соколовской_мануфактуры_Ас_афа_Баранова
13. <https://infourok.ru/referat-aleksandrov-promishlenniy-gorod-vladimirskoy-oblasti-514698.html>
14. <https://www.alexnews.info/archives/3338>
15. <file:///D:/история%20жд/готовая%20карта.jpg>
16. <https://demetra.yar.ru/index.php/proekty/yaroslavskij-kalendar/19-iyunya>
17. <https://www.alexnews.info/archives/20593>
18. <https://scaletrainsclub.com/board/viewtopic.php?style=7&t=7556&start=10>
19. <https://www.prilib.ru/item/734785>
20. <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/17507-vsesoyuznaya-perepis-naseleniya-17-dekabrya-1926-g-kratkie-svodki-m-1927-1929>
21. <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/12632-pervaya-vseobschaya-perepis-naseleniya-rossiyskoy-imperii-1897-goda-spb-1897-1905>

Приложение 1. Карта



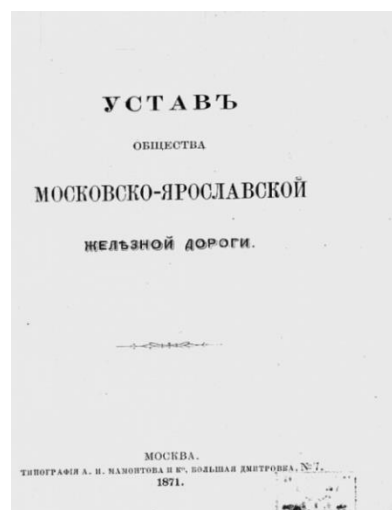
Приложение 2. Чижев Ф.В. и Мамонтов И.Ф.



Приложение 3. железной дороги»

Устав Общества

«Московско-Ярославской



Приложение 4. Металлический мост с каменными опорами.



Приложение 5. Здание вокзала станции Александров 1869-1903г.г.



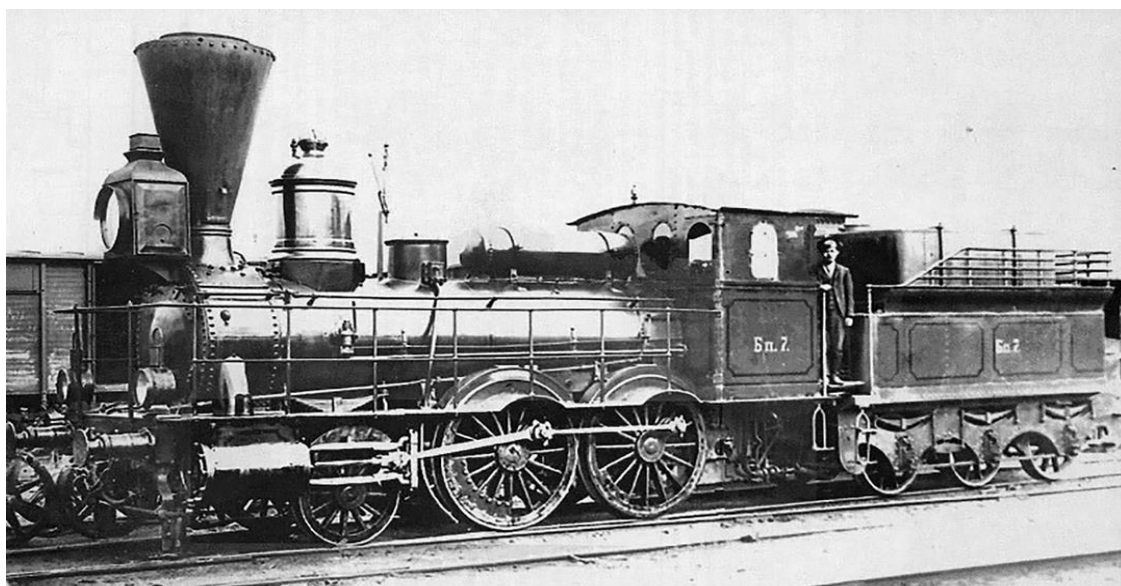
Приложение 6. Водонапорная башня и Блок-пост (строения вокзала)



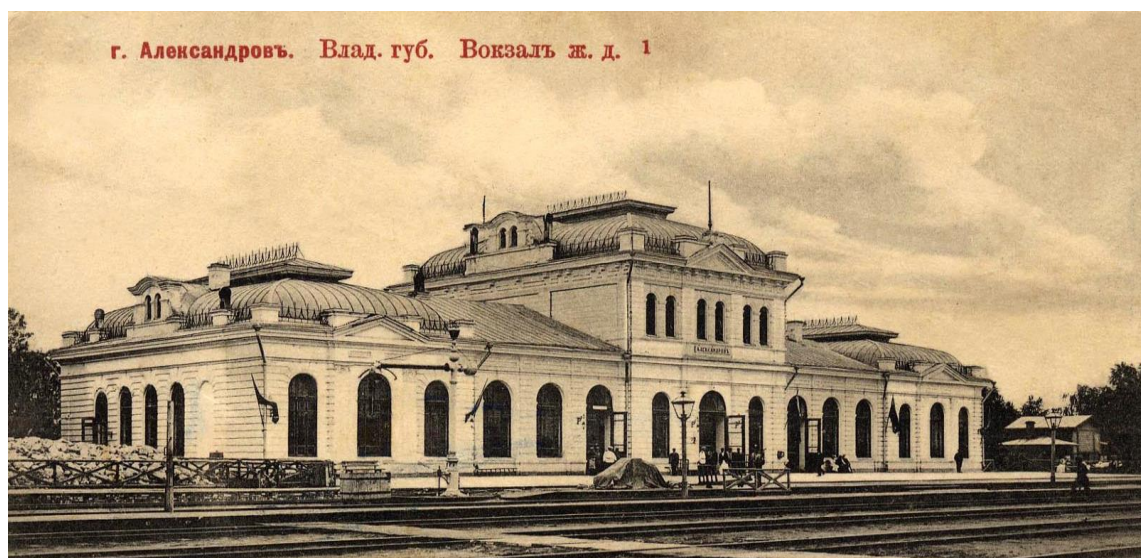
Приложение 7. Здание паровозного депо.



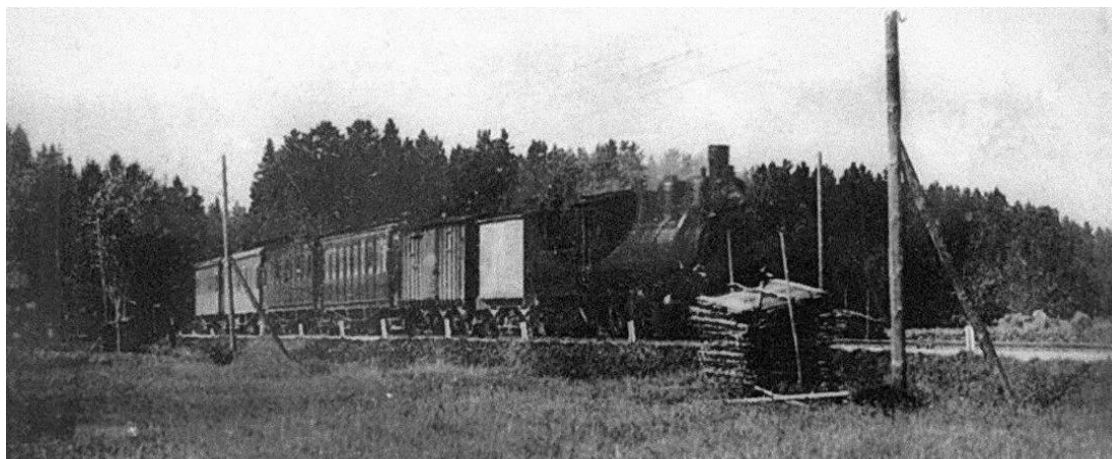
Приложение 8. Паровоз фирмы «Борзиг» серии «Бп»



Приложение 9. Здание вокзала станции Александров 1912г.



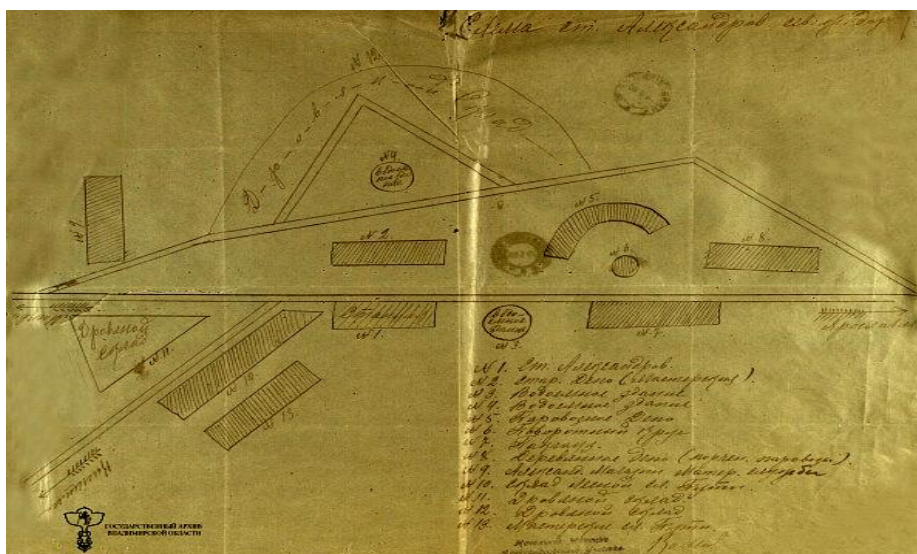
Приложение 10. Прибытие первого пассажирского состава на станцию Александров.



Приложение 11. Железнодорожная станция Карабаново 1871 год.



Приложение 12. Схема железнодорожной станции Александров. 1920 г.



Приложение 13 Братья Барановы.

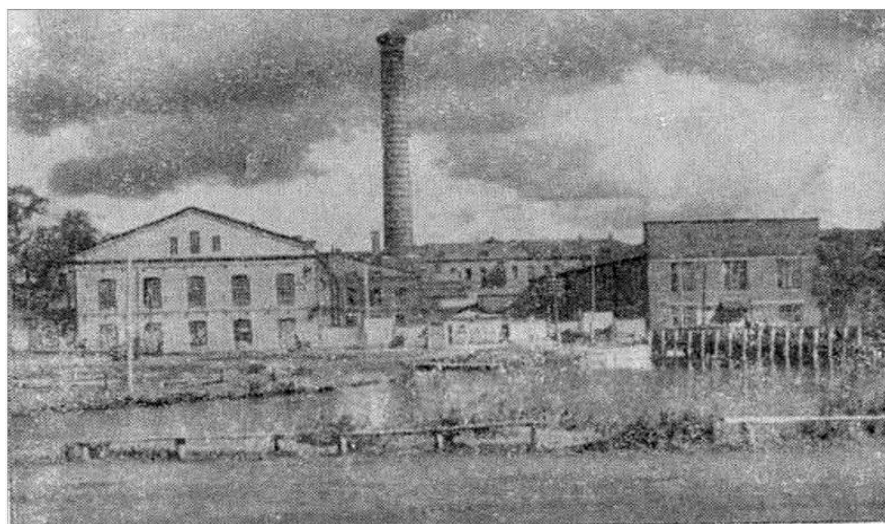


Александр Иванович Баранов



Асаф Иванович Баранов

Приложение 14 Семеновская мануфактура Асефа Баранова.



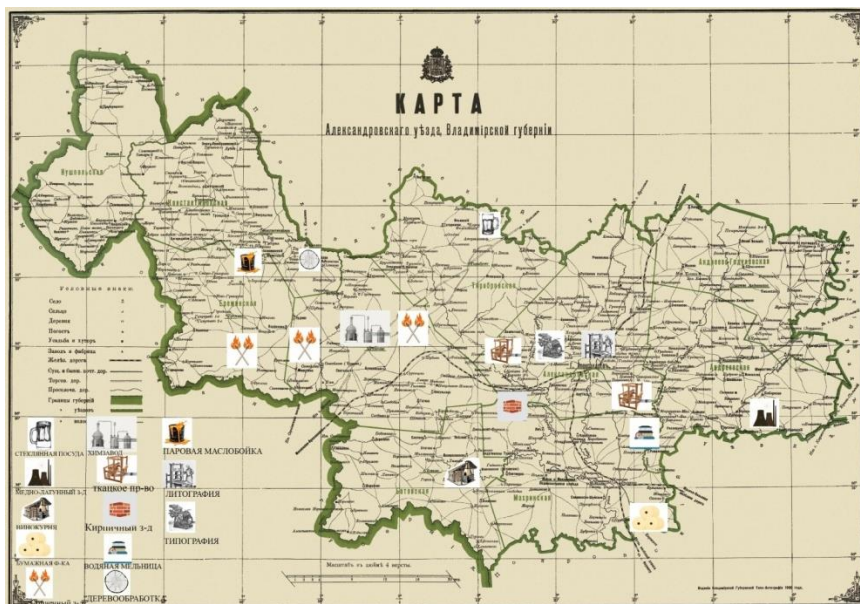
Приложение 15. Василий Павлович Zubov, Бумажный ярлык Мануфактуры.



Приложение 16. Троицко-Александровская мануфактура Барановых.



Приложение 17 Карта Александровского уезда 1900 год с размещением производств открытых после запуска железной дороги.



Приложение 18 . Облигации Северной железной дороги.

