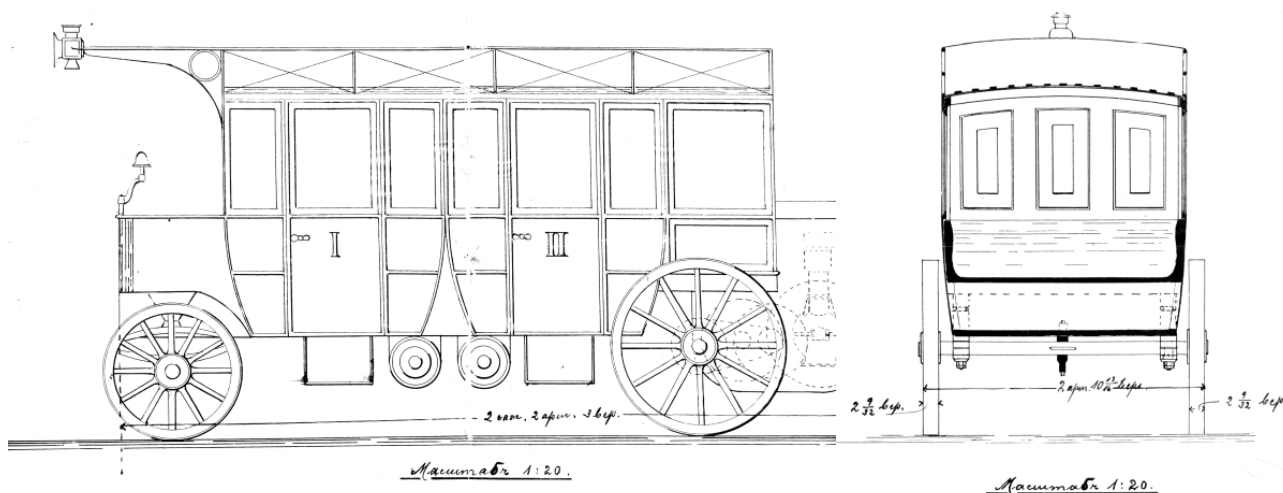


Добручский экспресс

124 года назад, в августе 1897 г. в Министерство путей сообщения на имя министра, князя М.И.Хилкова пришло необычное прошение. Некий Любимов, крестьянин из деревни Лошкино* Добручской волости Гдовского уезда Санкт-Петербургской губернии берётся обеспечить регулярное пассажирское сообщение между Нарвой, в ту пору значимым промышленным и торговым городом С.Петербургской губернии, и Гдовом, небольшим городком у Чудского озера, стоящим в стороне от основных дорог региона**. Транспортные печали гдовичей были в МПС хорошо известны. Городской староста неоднократно обращался к путейцам с просьбой обустроить водный маршрут от низовья Гдовки до истока Наровы, который кормил городок и окрестности, в том числе углубить русло и устье реки, укрепить берега, расставить на озере маяки и вехи***. Но денег всегда не доставало, водный маршрут не действовал круглый год, да и не слишком годились озёрные ладьи для перевозки пассажиров.

Проезд между Гдовом и Нарвой на казённых почтовых лошадях стоит дорого - сетовал автор прошения - открытые почтовые брички не располагают к поездкам в непогоду, а частный конный дилижанс ходит нерегулярно. Поэтому он, Фёдор Панкратьев Любимов, берётся запустить между Нарвой и Гдовом не конный, а механический дилижанс, оборудованный паровой машиной. К прошению прилагался эскиз дилижанса, очертаниями похожий на популярную в конце XIX века машину фабрики Амедео Болле весом 7 тонн, развивавшую скорость до 20 километров в час. Денег на своё предприятие Любимов у правительства не искал, но испрашивал 25-летнюю монополию на обслуживание маршрута, чтобы гарантированно возместить свои вложения. В случае успеха Любимов подряжался выставить на линию столько паровых дилижансов, сколько потребуется.



Кругозор и предпринимательскую дерзость Фёдора Панкратьевича можно оценить по следующим датам: первое аналогичное прошение разрешить эксплуатацию моторных омнибусов на улицах российской столицы было подано А.Н.Неёловым в 1889 году, и было отклонено, как фантастическое. На маршруты по Санкт-Петербургу механические дилижансы вышли лишь в 1901 году. Тем не менее, Департамент шоссейных и водяных сообщений передал обращение Любимова в правление Санкт-Петербургского округа путей сообщения, а оттуда оно ушло начальнику пятой шоссейной дистанции, обслуживающей западную часть губернии. В своём отзыве начальник дистанции ссылаясь на скудное описание дилижанса и указывал на небезопасность поездок столь тяжёлого экипажа по посредственной почтовой дороге. Среди прочего, ремонта требовал изношенный деревянный мост через реку Плюссу недалеко от Нарвы****. Поэтому решение вопроса в пользу Любимова пока не представляется возможным.

Искусственное отделение министерства встало на сторону коммерсанта. Во-первых, все технические подробности следует выяснять с просителем непосредственно, избегая волокиты; во-вторых, неудовлетворительное состояние дорог не должно запрещать движение дилижансам, столь

желательным для населения. Поэтому обстоятельства, препятствующие такому сообщению должны быть тщательно изучены и изложены для дальнейшего рассмотрения прошения.

К декабрю следующего, 1898 года был составлен обстоятельный рапорт с указанием работ по укреплению моста, которые было необходимо выполнить до запуска по нему механического дилижанса. Во избежание опасной раскачки переправы, выше и ниже по реке предлагалось забить сваи, к которым подвязывалась бы центральная часть моста. Работы оценивались в шесть тысяч рублей, которые требовалось включить в бюджетную заявку на следующий бюджетный год.

Летом 1899 года прошение Любимова с перепиской, расчётами и чертежами наконец дошло до комитета Управления водяных и шоссейных сообщений и торговых портов, где той же осенью за подписью товарища Министра путей сообщения было принято соломоново решение: движение механических дилижансов разрешить, исключительных прав на обслуживание маршрута не предоставлять, а затраты на ремонт моста в размере 6000 рублей отнести на его, Ф.П.Любимова, счёт.

К сожалению, дальнейшая судьба этой инициативы в соответствующем фонде ЦГИА Санкт-Петербурга не прослеживается, но из прочих источников известно, что вплоть до постройки рокадной железной дороги Псков-Нарва в 1915 году сообщение Нарвы со Гдовом по почтовому тракту и по воде так и осталось головной болью местных жителей. Ныне частные механические дилижансы петербургского и псковского автоперевозчиков остались единственным средством междугороднего сообщения для безлошадных гдовичей. Те же из них, кто постарше, ещё помнят, как помимо автобуса и поезда в Нарву из Гдова можно было слетать на рейсовом самолёте.

(А.Б.Иванов, август 2021, по материалам ЦГИА СПб, [ф.921 оп.95 ф.1891](#))

* Ныне урочище Ложкино к северозападу от деревни Рябово

** До 1917 года Нарва относилась к Санкт-Петербургской губернии Российской империи, наследуя свою административную принадлежность, установленную ещё шведами в XVII веке. Гдов на тот момент также относился к Санкт-Петербургской губернии.

*** Дорогами и внутренними водными путями страны занимался Департамент шоссейных и водяных сообщений МПС.

**** Ныне скрыт водами Нарвского водохранилища