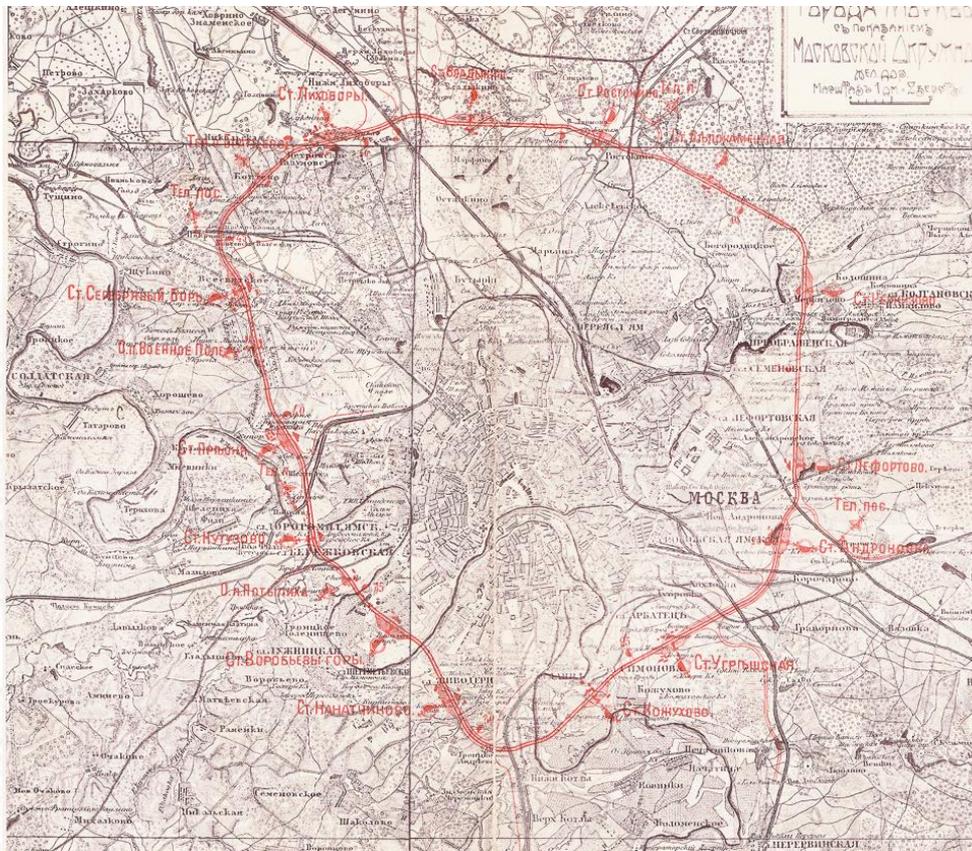


# Петр Иванович Рашевский

175 лет со дня рождения,  
выпускник ИИПСа, автор проекта Московской окружной  
железной дороги



**Петр Иванович Рашевский родился 1 сентября 1849 г. в Остре (Черниговская область). В 1874 году Петр Рашевский окончил курс Института инженеров путей сообщения со званием путейского инженера, дослужился до чина действительного статского советника.**



**П. Рашевский известен как автор проекта Московской окружной железной дороги, начальник работ по ее сооружению.**

**«Дорога должна иметь сообразный первопрестольной столице вид», - он мечтал увидеть в буквальном смысле образцовую дорогу России.**

**Карта окружной железной дороги  
(выделена красным)**

Длина будущей дороги поначалу была определена в 41 версту; наметили и точки ее пересечения со всеми десятью магистралями – примерно в 2–5 верстах от вокзалов. Так образовывалось новое, загородное кольцо Москвы (что отвечало ее традиционной транспортной системе), пересекавшее Москву-реку четыре раза. Практически расширялись и границы самого города – более чем наполовину.

7 августа 1898 года последовало высочайшее соизволение на производство изысканий окружной дороги, которые и были начаты через месяц. На основании этих изысканий в 1899 году специальная правительственная комиссия дала добро на сооружение кольца шириной в четыре пути, определив смету в 50 млн рублей.



Московская окружная ж. д. –  
пассажирское здание на ст.  
Воробьевы Горы.

Торжественная церемония в честь начала строительства дороги прошла в начале августа 1903 года. Учитывая, что этот проект был важен не только для Москвы, но и для всей страны, привлекали к работе лучших из лучших. За мосты отвечали известные во всей Европе мастера Белелюбский и Проскуряков, а архитектурной концепцией занимался член Академии художеств Померанцев. Работы было много: предстояло возвести 14 станций, 19 пассажирских зданий и 72 моста.



**Белелюбский Н. А.**  
**(1845-1922)**



**Проскуряков Л. Д.**  
**(1858 – 1926)**



**Померанцев А. Н.**  
**1849 - 1918**

Еще до официального открытия по дороге ездили поезда с экскурсантами и инженерами из разных стран. Более того, английское правительство официально запросило у Николая II копии чертежей магистрали для строительства западной окружной железной дороги в Лондоне. Сейчас эти документы хранятся в Британской национальной библиотеке.

Однако для пассажиров начала XX столетия проезд по Московской окружной был слишком дорогим (билет в первый класс стоил 3 рубля), а для перевозчиков – нерентабельным. Поэтому на протяжении века Московская окружная оставалась главным образом грузовой магистралью.

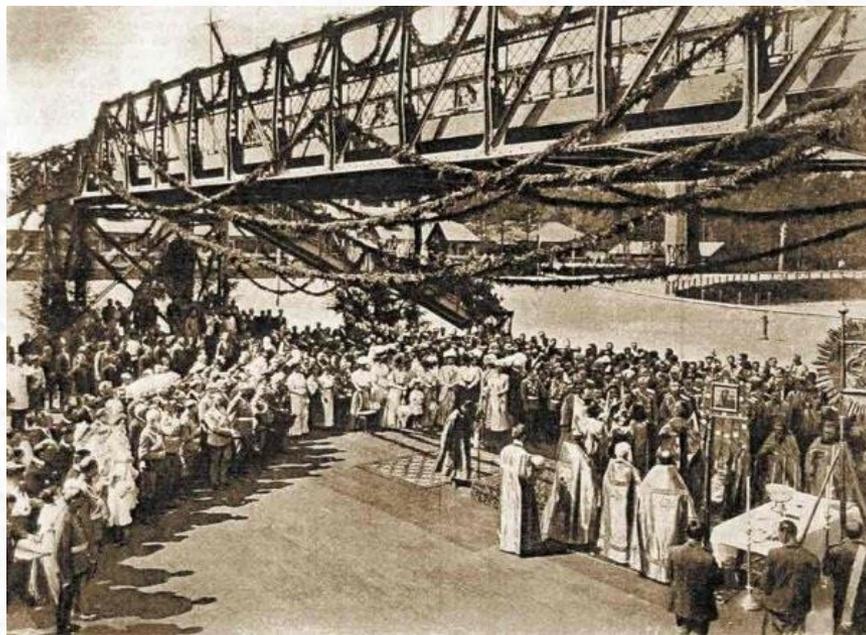


МОЖД. Пассажирское здание на станции Пресня



МОЖД. Телеграфный пост №2  
1907 год

В ночь на 20 июля (по старому стилю) 1908 года после подписания всех необходимых бумаг на станции Серебряный Бор состоялось открытие долгожданной линии, которая расшила железнодорожные пробки столицы. По случаю торжества на станции собралась «вся Москва». Особым составом подъехал и столичный генерал-губернатор Гершельман со свитой. Не менее представительно выглядели железнодорожники в лице министра путей сообщения Николая Шауфуса, строителя Окружной Петра Рашевского, руководителей всех примыкавших к Москве железных дорог.



Торжественное открытие Московской Окружной дороги, 1908 год



Гершельман Сергей Константинович  
Московский генерал-губернатор  
(1906-1909)

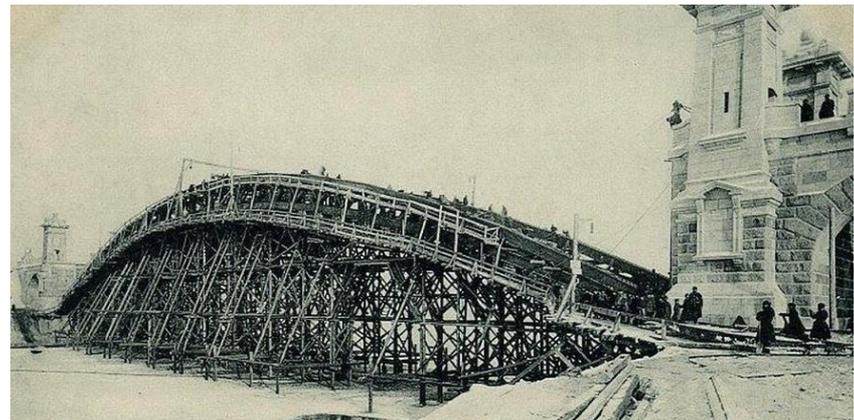




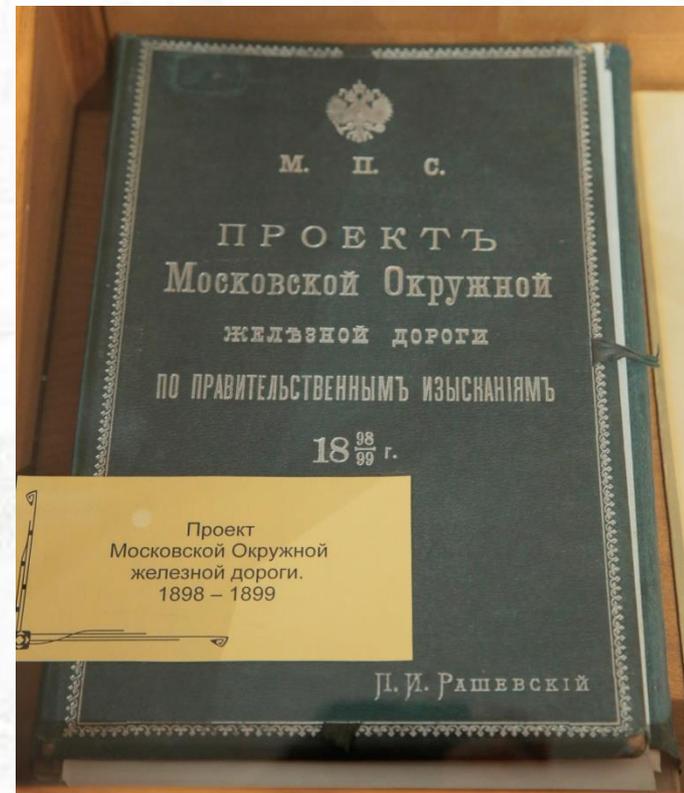
**Внутренний вид столовой продовольственного пункта, где был сервирован завтрак для приглашенных**

**Московская окружная железная дорога протяженностью 54 км имела выходы по всем 9 направлениям, примыкавшим к Москве, и, кроме того, 24 подъездных пути к предприятиям и складам, расположенным по периферии города.**

**Стоимость строительства составила 42 млн. руб.**



**Московская окружная ж. д. Вид сборки ферм моста Императора Николая II через р. Москву.**



В путеводителе, изданном в 1912 году, сказано: «Московская Окружная железная дорога, являясь одним из грандиозных и красивейших сооружений России, огибает Москву на протяжении 50 верст и проходит по окрестностям Москвы, богатым как историческими памятниками, так и торгово-промышленными сооружениями, причем со многих пунктов дороги открывается прекрасный вид на Москву».



Станция Лихоборы на Московской окружной ж.д. Начало XX века



Паровозное депо на станции Лихоборы, макет

Примерно в 5 км от Бологого, в лесопарке Красная Горка в Заозерном районе - особняк начала прошлого века. Это дача инженера Рашевского которая является Главным украшением лесопарка.

**В 1890 году он выстроил дачу в стиле модерн по собственному проекту в живописной холмистой местности среди соснового леса, который вокруг дома был преобразован в пейзажный парк с системой дорожек. Кирпичный дом стоит на цоколе из гранитных блоков. В южной части дома расположилась каркасная застекленная веранда. На склоне холма (между домом и прудом) были устроены террасы, соединенные бетонной лестницей.**



**В конце октября 2018 года дом, выстоявший в годы революции и Великой Отечественной войны, серьезно пострадал в результате пожара. В настоящее время решается вопрос восстановления дачного дома инженера П. Рашевского.**

## Территория вокруг дачи Рашевского



После пожара

Петр Рашевский скончался между 1917 и 1924 гг.



## Литература

1. Открытие Московской окружной дороги//Наука и жизнь. – 1996. - № 8. – С. 109.
2. История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836 – 1917 гг. – СПб, 1994. – 336 с.
3. Московской Окружной железной дороге 100 лет/ С. В. Калмыков, Ю. Д. Мишенев, В. Т. Рощевкин, А. С. Сенин. – Москва: ЛКИ, 2008. – 160 с.
4. Наследие инженера Рашевского/Гудок. - № 128, 21.07.2023. – С. 4