

Отечественные железные дороги через призму истории страны

А.Б. Вульф

Межрегиональная общественная организация «Общество Любителей Железных Дорог» (МОО «ВОЛЖД»); г. Москва, Россия; avoulfov@gmail.com

АННОТАЦИЯ

Строительство железных дорог в России, как и во всем мире, способствовало появлению многочисленных новых направлений общественной жизни, в том числе стимулировало зарождение неизвестных ранее новых отраслей экономики. На основе исторического обзора рассматривается миссия железных дорог в совершенствовании российского социума, перечислены сферы влияния на общественную жизнь, эстетическое воспитание и обогащение облика ландшафта, развитие сферы просвещения и образования, миссионерства, сервиса. Приводятся примеры решения задачи дальнего круглогодичного сообщения, невзирая на климат, магистрального сообщения по просторам России, создания особой традиции перевозок, которая и обусловила донныне живущий повседневный стиль бытия российских железных дорог.

Породив новую традицию сообщений, люди создали иную систему взаимоотношений с миром. Железная дорога сыграла в этом ведущую роль и имеет большую и почетную историю, представляет собой великую хронику героизма, труда, научной мысли и культуры.

Исследование посвящено начальному этапу развития железных дорог и аспектам их влияния на жизнь россиян. Далее будут описаны исторические события, предопределившие современное состояние отечественных железных дорог в разрезе повседневной жизни соотечественников.

Ключевые слова: железные дороги; государство в государстве; пространство и время; вокзал; спальный вагон; железнодорожное хозяйство; вагоны-церкви; ресторанно-трактирная и буфетная система; эстетика; модели и макеты; транспортная наука; оборона государства; система обеспечения движения поездов; чугунка

Для цитирования: Вульф А.Б. Отечественные железные дороги через призму истории страны // Техник транспорта: образование и практика. 2021. Т. 2. Вып. 4. С. 454–462. <https://doi.org/10.46684/10.46684/2687-1033.2021.4.454-462>

Original article

Domestic railways through the prism of the country's history

Alexey B. Voulfov

Inter-Regional Public Organization the "Railroad Amateurs' Society" (VOLZD); Moscow, Russian Federation; avoulfov@gmail.com

ABSTRACT

The construction of railways in Russia, as well as throughout the world, contributed to the emergence of numerous new areas of social life, including stimulating the emergence of previously unknown new sectors of the economy. On the basis of a historical review, the mission of the railways in improving the Russian society is considered, the spheres of influence on public life, aesthetic education and enrichment of the appearance of the landscape, the development of the sphere of enlightenment and education, missionary work, and service are listed. Examples of solving the problem of long-distance year-round communication, regardless of the climate, main communication across the vastness of Russia, the creation of a special tradition of transportation, which determined the still living everyday style of life of Russian railways, are given.

Having spawned a new tradition of messages, people have created a different system of relationships with the world. The railway has played a leading role in this and has a long and honorable history, it is a great chronicle of heroism, labor, scientific thought and culture.

The study is devoted to the initial stage of development of railways and aspects of their impact on the life of Russians. The following will describe the historical events that predetermined the current state of domestic railways in the context of the everyday life of compatriots.

Keywords: railways; state within the state; space and time; railway station; sleeping car; railway economy; church cars; restaurant-tavern and buffet system; aesthetics; models and models; transport science; state defense; train traffic support system; cast iron

For citation: Voulofov A.B. Domestic railways through the prism of the country's history. Part I. *Transport technician: education and practice*. 2021;2(4):454-462. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/10.46684/2687-1033.2021.4.454-462>.

ВВЕДЕНИЕ

Миссия железных дорог

Мало какие сферы человеческой деятельности так сильно и стремительно повлияли на повседневную жизнь людей, как это сделали железные дороги, разве что реактивная гражданская авиация, посредством которой человек за семь часов смог добираться от Москвы до Иркутска. Это воздействие можно сравнить с изменением осознания самого понятия пространства и времени. Строительство железных дорог в России, как и во всем мире, вызвало появление новых направлений общественной жизни, не говоря о зарождении целых отраслей экономики. Миссия железных дорог не ограничивается одними только перевозками. Войдя в быт и быстро став одним из центров народной жизни (наряду с базаром, церковью, ярмаркой), железные дороги с самого начала так или иначе коснулись людей от мала до велика, причем любого сословия — бедных, богатых, купцов, ремесленников, учителей, крестьян — вагон и вокзал стали временным домом для всех.

Важно понять, что железнодорожники не просто бросили в поле шпалы и рельсы: сформировался новый мир, как бы новая планета, которая недаром стала называться «полоса отчуждения», «государство в государстве». Почему же отчуждения, т.е. отличия, отстранения от всего, жизнь в себе? Потому что эта область, как и армия, очень необычная, со своим командованием и управлением, законами и правилами, с очень особенной, ни на что не похожей деятельностью. Железнодорожное хозяйство с самого начала было необычайно обширным и, повторимся, далеко выходило за только чисто перевозочную, основную работу: от простого костыля, который вбивали в шпалу, чтобы пришить к ней рельс, до сложнейших путевых машин; от двухклассного ремесленного училища до огромных транспортных университетов; от одинокой сторожки на перегоне до «Железнодорожных» улиц городов, возникших благодаря же-

лезной дороге; от тачки и кувалды первых строителей до огромных мостов; от паровозного сарая до крупнейших заводов по выпуску локомотивов; от деповского духового оркестра и литературного кружка до великих деятелей нашей культуры — А. П. Чехова, М. А. Булгакова, А. П. Платонова, И. Ильфа и Е. Петрова, В. П. Астафьева, С. Я. Маршак, Б. Л. Пастернака, писавших о железных дорогах, И. О. Дунаевского, сочинявшего знаменитые песни на железнодорожную тему: «Пути-дороги», «Мы стоим и глядим на дымок паровоза...».

ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Почти двухсотлетняя история отечественных железных дорог свидетельствует о многогранном их влиянии на жизнь российского общества, в том числе на социальный ее аспект как в прошлом, так и в настоящее время, который все еще требует своего уяснения. Освещению отдельных явлений в жизни российского социума на длительном пути от возникновения и развития отечественного железнодорожного транспорта в историческом разрезе посвящена статья. Рассмотрено влияние железной дороги на изменения в повседневной жизни и в целом российского общества от первых «чугунок» и по настоящее время.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

В основу изложения положены материалы многолетних разысканий [1, 2] автора и некоторые результаты других исследователей [3, 4], позволившие выполнить обобщение проявлений влияния железных дорог в России на жизнь разных слоев населения с целью показать своеобразие железнодорожного мира как части русского общества, значимой его части — железнодорожников — и в то же время отразить отраслевые особенности и своеобразие.

АСПЕКТЫ ВЛИЯНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА РАЗЛИЧНЫЕ СТОРОНЫ ЖИЗНИ РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА

С возникновением железных дорог появилось множество ранее невиданного и в общественной жизни. Причем, если сейчас попытаться перечислять, то вначале, скорее всего, родится чувство крайнего удивления — какое отношение, казалось бы, это имеет к железной дороге? Далее изучим все подробнее, а пока только наметим и посмотрим, что получится при самом первом, беглом взгляде. В качестве примеров рассмотрим следующие.

Миссионерство. В Сибири, на Дальнем Востоке благодаря появлению железной дороги, привокзальных храмов и вагонов-церквей оказались приняты христианство многие тысячи людей. На каждой большой станции была часовня или церковь, а на малых станциях в залах ожидания — икона и кружка для пожертвований. Вагоны-церкви — это передвижные храмы, где крестили и венчали в самой глухой и необитаемой местности. Иногда проводились даже железнодорожные крестные ходы, совершавшиеся на платформах, на которых были колокола, с вагоном-храмом.

Книготорговля и библиотечное дело. Тоже, казалось бы, не железнодорожные занятия. Од-

нако известно, что самая богатая по содержанию книготорговля до революции существовала именно на вокзалах (славилась тогда издательство Сытин, Суворин и ряд других, которые выпускали книги от дорогих до дешевых красиво изданных народных сказок). Трудно представить себе, но книги продавались на больших станциях на... 18 языках (включая китайский). Буфеты и залы ожидания, особенно 1–2 классов, были настоящими читальнями, на станциях всегда продавались свежие газеты. Кроме того, на всех крупных станциях работали библиотеки, подчинявшиеся железнодорожному ведомству, как оно тогда называлось МПС (министерство путей сообщения). Железная дорога за счет своего достатка могла позволить их содержать. Огромное число людей получило образование благодаря этим библиотекам.

Бытовые услуги населению. Какая тут связь с железнодорожными перевозками? Дело в том, что с первых дней железная дорога сильно способствовала развитию бытовых услуг: бани, базары, парикмахерские возникали при станциях. Даже такое выражение есть просторечное «базар-вокзал», и оно не случайно. Нет сомнения, что железная дорога повлияла на развитие быта, мелкой торговли, личной гигиены.

Общественное питание. На железной дороге сложилась самобытная ресторанно-трактирная



Рис. 1. Никольский вокзальный храм, Церковь Николая Чудотворца в Уфе (вокзальная), 1910–1920 гг. (URL: <https://pastvu.com/p/420909>)

и буфетная система. В чем ее особенность? В первую очередь, в том, что она работала и теперь работает круглые сутки. Вообще история железных дорог в России началась, с одной стороны, с концертного зала, откуда и слово вокзал, т.е. «воксхолл», сад для гуляний и развлечений, и с ресторана, открытого для приезжающих богатых пассажиров на станции Павловск. Министр финансов граф Канкрин пошутил, когда построили в 1837 г. первую Царскосельскую дорогу: *«В других странах железными дорогами связывают важные промышленные пункты, у нас выстроили такую в... трактир!»* Первая железная от Петербурга до Павловска — Царскосельская дорога, с которой начинается история российских железных дорог, была туристического характера, своего рода аттракцион, и в Павловске пассажиров, особенно богатых, ждал хороший стол. С тех пор буфеты и рестораны на железной дороге — отдельная и очень «вкусная тема», воспетая в русской литературе и в различных легендах, великий Пушкин написал: *«... и заведет крещеный мир на каждой станции трактир!»*. Нет сомнения, что железные дороги сыграли заметную роль в области организации питания людей и в развитии гастрономии.

Эстетика. А здесь какая взаимосвязь? Железная дорога создала очень много примеров самобытной, только ей присущей красоты. Например, это нестандартная архитектура, порой огромной эстетической ценности, масштаба памятников культуры. Московские вокзалы или, скажем, Витебский вокзал в Санкт-Петербурге — прекрасные строения, настоящие художества. Красивыми были до революции вокзалы во всей стране, даже на маленьких станциях, известный меценат и строитель железных дорог Савва Иванович Мамонтов писал: *«Железная дорога должна приучать глаз народа к красивому»*. Он же говорил, что *«железная дорога не есть средство перевозок, но и средство просвещения народа»*, и не только говорил, но и делал, как мы можем убедиться по прекрасным вокзалам-теремам на построенных им железных дорогах нашего Севера, по живописи на вокзалах. Эта область архитектуры еще толком не оценена и не изучена. Можно утверждать, что строительство железнодорожных вокзалов, водонапорных башен, жилых домов до революции — это область зодчества, художества, причем ни на что, кроме железнодорожного мира, больше не похожего, а не просто сфера строительства.

Отдельно стоит сказать об эстетике хода поезда, красоте вагонов и локомотивов, светящихся сигналов. Недаром во всем мире с такой охотой энтузиасты воплощают их в моделях и макетах, в поезда так оживленно играют дети. Увлечение железной дорогой начинается у каждого с ее красоты, свое-

образия, какой-то особенной, только ей присущей живинки.

Обогащение облика ландшафта. Рассуждая об эстетике железной дороги, нельзя не вспомнить и феномен органичности вписывания ее в ландшафт, пейзаж. И, правда, удивительно — как это, будучи железным, рельсовый путь так красиво и естественно вписывается в облик природы! С появлением железных дорог образовалось новое явление в ландшафте России — железнодорожные линии, т.е. ряд рельсового пути, шпал, телеграфных столбов, такого раньше в этом пейзаже не было, а теперь оно вошло в него, и вписалось необычайно органично. Великие пейзажисты, такие как, например, Исаак Левитан, рисовали пейзажи с железной дорогой.

Развитие сферы просвещения и образования. Железная дорога создавала учебные заведения — от железнодорожных школ и училищ на небольших станциях до престижных транспортных вузов. Система отраслевого образования — одна из действующих для железнодорожного транспорта до сих пор. Железнодорожные изыскания сильно повлияли на развитие всех смежных наук, важно, что с их появлением «родились» даже новые науки, одна из которых так и называется «транспортная наука», и включает, например, мостостроение, проектирование локомотивов и вагонов, основы тяги поездов, железнодорожный путь и т.д. Появилось и множество новых профессий.

Оборона государства. С открытием железных дорог принципиально изменились возможности обороны. Теперь можно было обеспечить переброску войск на большое расстояние, и делать это очень быстро. Недаром Россия проиграла в Крымской войне с героической Севастопольской обороной в 1855 г. из-за отсутствия железнодорожного сообщения, а Русско-турецкую войну 1877–1878 гг. победила благодаря налаженному железнодорожному сообщению, которое к тому времени уже было, и это обусловило военные успехи России. Можно смело утверждать, что героический труд и профессиональная готовность железнодорожников обеспечили победу в Великой Отечественной войне, немислимую без четкой и напряженной работы железных дорог, обеспечивших все военные требования.

Строительство трансконтинентальных линий. Когда в начале XX в. построили Великий Сибирский путь через всю Россию от Челябинска до Владивостока, известный как Транссибирская магистраль, воедино соединилась не только страна, в которой отныне изменились представления о времени и пространстве (за три недели от Петербурга до Владивостока — казалось немислимым, раньше на такое уходил... год), соединились Азия с Европой. Это была новая, как сказали бы сейчас,

трансконтинентальная транспортная коммуникация. Выдающийся русский композитор Г.В. Свиридов сказал, что «... великое пространство России невысказано без железных дорог». Именно масштабы пространства побудили к развитию рельсового вида транспорта, без которого существование такого государства как Россия, и правда, невысказано.

Сервис, по сути своей гуманистический. Вокзал — пристанище для любого человека. С самого начала, от первых «карет», «дилижансов», «шарабанов» Царскосельской дороги чугунка обеспечила разнообразие спроса и при этом — гуманность к человеку: залы ожидания отапливались круглосуточно, пассажирские вагоны имели разные классы с отличающейся стоимостью проезда, вагоны и красились до революции в разный цвет: первый класс — в синий, второй — в желтый, третий — в зеленый, четвертый — в коричневый или серый. В стихотворении А. Блока написано: «... молчали желтые и синие, в зеленых плакали и пели». Поезда были различного уровня комфорта и скорости хода — курьерские, скорые, пассажирские, почтовые, людские, товаро-пассажирские. Все сословия могли пользоваться железной дорогой, у пассажир имел право выбора. На вокзалах были комнаты отдыха и буфеты, на станциях — горячая и холодная питьевая вода, ее наливали в специальных будках с надписью «Кипяток», затем воду научились кипятить в вагонах, и надобность в этих будках отпала.

Мир железнодорожных моделей и макетов, появление одного из самых популярных в мире хобби, игрушек на железнодорожную тему, детских железных дорог.

Железные дороги способствовали развитию многих жизненно важных отраслей:

- медицины — отраслевые больницы, фельдшерские пункты на станциях, собственная внутриотраслевая медицинская система;
- почтовых сообщений, глобальному ускорению доставки почты;
- совершенствованию телефонного и телеграфного сообщения;
- гастрольно-филармонической деятельности (благодаря возросшей скорости сообщений, коммуникабельности и принципиально новым перевозочным возможностям);
- культуры и искусства (меценатство, народные хоры и оркестры, народные дома и дворцы культуры, живопись на вокзалах, отражение железных дорог в искусстве, в первую очередь — в литературе и кинематографе; открытки на железнодорожную тему);
- семейной жизни и, соответственно, численному росту населения (знакомства на вокзалах и в поездах; коммуникабельность; появление высокооплачиваемых профессий, позволявших женам и матерям не работать; предоставление

казенного жилья с необходимой бытовой инфраструктурой; появление новых населенных пунктов и служебных жилых кварталов благодаря железной дороге; защищенность от голода и стихийных явлений, служебное обмундирование, создание рабочих мест и вакансий; семейные поездки);

- потребительских обществ, кооперации;
- борьбе с голодом, с стихийными бедствиями;
- экологическому развитию (посадка лесов и курстарников).

Вот далеко не полный перечень аспектов влияния железных дорог на общественную жизнь, и еще раз заметьте, все это без главного — без перевозок, мы до них в своих рассуждениях даже не дошли. Не говоря о появлении совершенно новой общей звуковой и цветовой палитры в жизни — гудков, сигналов, стука колес, шума станций, огней светофоров и фонарей, что замечательно точно передал поэт С. Маршак:

*«Нам открывается страна
С вокзального порога.
Отворишь дверь —
и вот она, железная дорога!
Дают свистки кондуктора,
поют рожки на стрелках,
И ударяют буфера
тарелками в тарелки.
Зеленый, красный свет горит,
И каждый миг сигналом
Вокзал с дорогой говорит,
И поезда — с вокзалом».*

Кстати, откуда это слово «чугунка»? Первые рельсы в середине XIX в. изготавливались из чугуна («быстро лечу я по рельсам чугунным», как сказал поэт Н. Некрасов в стихотворении «Железная дорога»). Но дело даже не в материале, из которого изготовлены рельсы (очень скоро ставшие железными и стальными). Народ не стал бы только из-за этого создавать такое прозвище. Дело в том, что слово «чугунка» означает принципиально новый способ передвижения по белу свету — по «чугуну», а не по земле.

РОССИЙСКИЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ КАК НОВАЯ СИСТЕМА ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С МИРОМ

Породив новую традицию сообщений, люди создали иную систему взаимоотношений с миром. В России эта традиция имеет особенность — дальность, крайняя протяженность сообщений при суровых климате и разнообразном ландшафте. Это обстоятельство главным образом и вызывало у многих справедливое сомнение в возможности «проложения» железных дорог перед началом

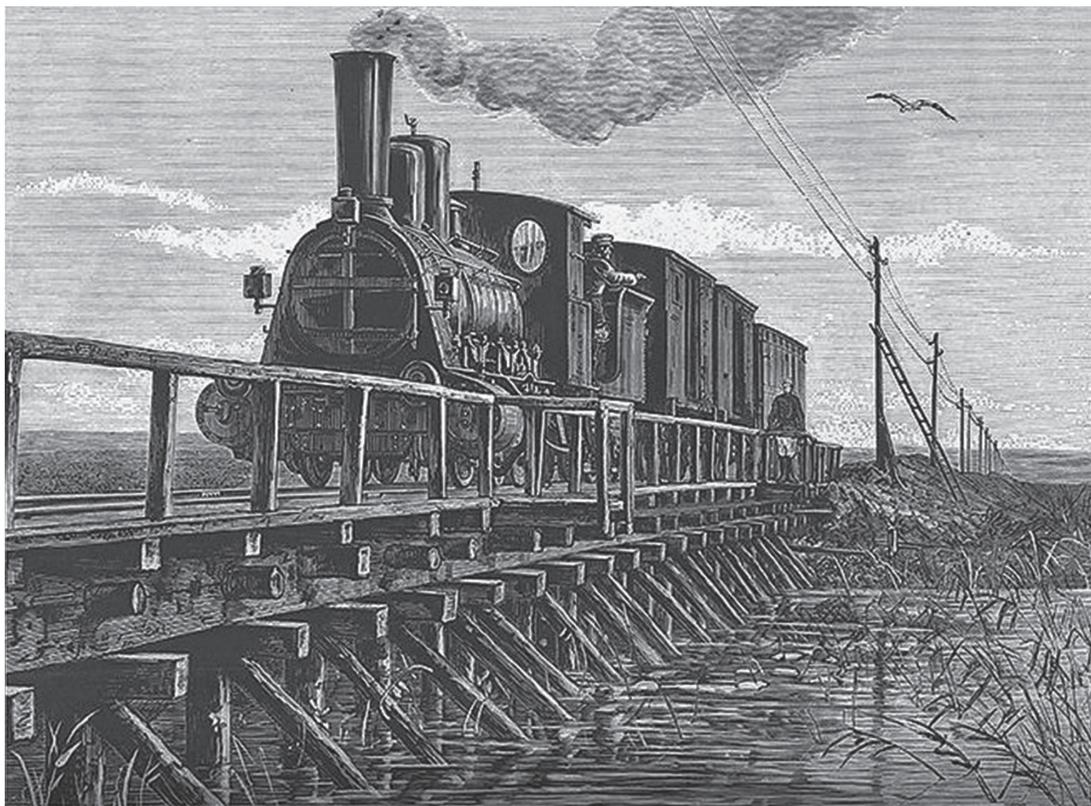


Рис. 2. Мост через реку (URL: https://phototass4.cdnvideo.ru/width/1020_b9261fa1/tass/m2/uploads/i/20170929/4570618.jpg)

строительства магистрали Петербург – Москва. В самом деле: кто мог тогда быть уверенным, что дороги попросту не заметет снегом? Недаром газеты писали: *«Русские вьюги не потерпят, занесут они, матушки, снегом колеи, в шутку, пожалуй, заморозят пары»*. Между прочим, так вначале и было — пути заметало вместе с составами, замерзали люди на чугунке, и даже... волки однажды напали на паровозную прислугу. Никто никогда не догадается, кто был автором идеи железнодорожного снегоочистителя. А им был... А.С. Пушкин. Именно он произнес пророческие слова: *«Для сего должна быть выдумана новая машина»*. Царско-сельская дорога Петербург – Павловск доказала возможность строительства и эксплуатации чугунки в российском климате, а также реальность регулярности, надежности, упорядоченности железнодорожного сообщения.

Но она, эта первая железная дорога, никак не затрагивала, так сказать, народную судьбу, являлась, по сути, прогулочным аттракционом для господ, хотя сразу же пользоваться ею начал и простой народ. Да и коротка очень была, лежала на равнине. А вот задача дальнего, магистрального сообщения по тем самым пространствам России сразу же вызвала необходимость создания особой традиции перевозок, которая и создала донные живущий повседневный стиль бытия российских железных дорог.

Например, дальность и круглогодичность сообщения, невзирая на климат, потребовали решения проблемы отопления и вентиляции вагонов и способа проезда в них пассажиров. Невозможно сейчас представить себе, что первые «вагоны» (слово писали через два «г», от английского *vaggon* — повозка) не имели туалетов и печей. Самые состоятельные пассажиры могли за приличные деньги заказать себе роскошь — нагретый ящик с углями, который ставили под ноги. Но ведь в санях тогда тоже не было ни туалетов, ни отопления — сразу никому и в голову не пришла необходимость этого. В первых «вагонах» не было и туалетов, не говоря об умывальниках.

Немыслимо вообразить также, что первые паровозы (их вначале называли «сухопутный пароход», или «локомотива» — в женском роде, поэтому в известной «Попутной песне» М. Глинки на слова Н. Кукольника про паровоз написано еще *«дым столбом, кипит, дымится пароход»*) в течение десяти лет существования русских железных дорог не имели будки машиниста, т.е. паровозники осыпались искрами, обволакивались дымом, мерзли, продувались до костей встречным ветром и морозом, а ведь поезда очень быстро начали двигаться со скоростью до 60 верст в час, газеты так и писали: *«шестьдесят верст в час — страшно подумать!»*. Но ведь и у ямщиков не было никаких будок, только открытый облучок, так что вначале ни у кого

и не было особых претензий, пока дальность пути и суровость климата не заставили укрыть труженников от непогоды и встречного ветра.

Вообще очень многое на чугушке пошло от прежнего ямщицкого, лошадиного промысла: такие слова как «дышло» — рычаг на паровозе, приводящий в движение колеса; «курьерский поезд» от самых шибких курьерских лошадей; «стойло» в паровозном депо — от стойла для лошади; «обоз» — этим словом обозначались первые поезда, да и «поезда» тоже «лошадиного» происхождения, так как «поездом» называли массовые выезды запряженных лошадей; «станция» — от описанных А.С. Пушкиным в повести «Станционный смотритель» станций для проезжающих на лошадях... Есть и другие примеры.

Классический русский пассажирский вагон, начиная с 1860-х годов, в отличие от западноевропейского, имел не набор купе с индивидуальным входом в каждое с улицы, а отдельную дверь (это так называемый каретный тип), причем с проходом вдоль вагона снаружи, а сквозной проход со входом в отделения вагона изнутри, тамбуры со входными дверями, утепленный кузов и нередко не одну, а две печи.

Дальность сообщения потребовала создать вагоны-ледники для скоропортящихся грузов, вагоны-теплушки (товарные вагоны с печкой и лавками) для провоза солдат и лошадей при переброске армий, крытые вагоны для провоза отдельных товаров, которые нужно укрывать от дождя и снега, и проч.

ЭСТЕТИЧЕСКОЕ СОВЕРШЕНСТВО «В ВИДАХ ОБЩЕСТВЕННОГО ПРИСУТСТВИЯ»

Сложная система обеспечения движения поездов (депо, мастерские, служебные строения, сторожки, казармы и т.д.) повлекла за собой появление новой сферы архитектуры — служебной железнодорожной, отличавшейся не только самобытностью и узнаваемостью, но и высоким эстетическим совершенством. По тогдашним понятиям, «в видах общественного присутствия» все должно было быть эстетически значимым. Красота, безупречность сооружений должны были влиять на повседневность. Первые «ротонды» — кирпичные круглые депо на Петербургско-Московской дороге, столичные вокзалы знаменитого архитектора К.А. Тона, водонапорные башни (водокачки), ажурные островные вокзалы линейных станций — все это сразу стало не только функциональной, но и эстетической областью архитектуры. Николай I, увидев депо в Спирово, воскликнул: «*Это храм! Это пантеон!*». Впоследствии на железных дорогах России до революции стиль архитектуры строившихся линий выражал историческую сущность местности, по которой они проходили и куда вели: к примеру, в облике Казанского вокзала архитектора А.В. Щусева присутствует образ башни Сююмбике в Казани; Ярославского вокзала архитектора Ф.О. Шехтеля — древнерусской старины; в вокзалах мамонтовских ярославских, архангельских, костромских дорог — теремкового лубяного на-



Рис. 3. Казанский вокзал

(URL: <https://i.pinimg.com/originals/90/e8/74/90e8744ea8cfde2b1f24ea4150b4ec85.png>)

родного зодчества; на западных линиях ощущается влияние готической и даже синагогальной архитектуры и т.д. Если посмотреть только на типы водонапорных башен русских железных дорог, можно поразиться эстетическому совершенству и разнообразию архитектурных традиций при преобладающем национальном стиле (модерн, псевдорусский и др.).

Несмотря на значительное удорожание строительства, эстетический подход при проектировании железнодорожных объектов, включая служебные, соблюдался неукоснительно. Посещая, например, мемориальное паровозное депо Подмосковная в Москве, поражаешься тому, какие красивые и монументальные сооружения были возведены на далекой глухой окраине, практически вне поля зрения публики. Это же касается и знаменитой Московской окружной железной дороги, эстетика и величественность которой выражали веру ее создателей в будущее, в процессе которого к границам дороги придет цветущий город-сад, и дорога должна быть его достойна (увы, этого не произошло: бесценные памятники дороги уничтожены, видоизменены либо растворены в невзрачном окружающем облике города). Станции непременно имели «садики», клумбы и палисадники при вокзалах, с ухоженными деревьями, были живописны.

Где бы они ни появлялись — в глуши или посреди городов, вокзалы и водонапорные башни, наряду с храмами и каланчами, становились одной из основных архитектурных доминант места. Необходимо помнить, что железные дороги в царской России везде параллельно со строительством линий возводили храмы при них. Эти храмы содержала железная дорога, включая зарплату священника. На станции Любань храм построен при участии выдающегося русского инженера и строителя, первого министра путей сообщения и энтузиаста железных дорог П.П. Мельникова.

ОБРАЗЦОВОЕ СОДЕРЖАНИЕ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Грандиозность российских сообщений отразилась в названиях железных дорог до революции, торжественно пространно соотносясь с расстоянием: Московско-Виндаво-Рыбинская, Рязанско-Уральская, Риги-Орловская, Владикавказская, Московско-Ярославско-Архангельская, Уральская

горнозаводская, Сызрано-Вяземская, Московско-Рязанско-Казанская, Московско-Киево-Воронежская... Пути на всех железных дорогах, где бы они ни пролегали, в пустыне Средней Азии или в сибирской таежной глуши, были в образцовом состоянии: бровки и кюветы выровнены, пикетные столбики и путевые знаки свежеевыкрашены, трава на откосах выкошена. После революции откосы полотна и пикетные столбики стали выкладывать звездами. Через каждые 3–5 верст стояла сторожка с угощем и пасущейся коровой. В этой сторожке жил путевой сторож или обходчик. В любую погоду шел он по путям в форме с пресловутым молотком, флажками, петардами и фонарем, совершая профилактику пути и наблюдая за его состоянием, а также смотрел, нет ли посторонних в пределах линии. Железнодорожный путь представлял собой живописное зрелище, удивительным образом гармонично вписанное в окружающий природный ландшафт (выдающийся писатель В.Г. Распутин говорил, что, когда он смотрит на Кругобайкалку, ему кажется, что она была всегда, от сотворения мира над берегом Байкала).

Мосты железных дорог России составляют особую и до конца не оцененную страницу отечественной истории. Во-первых, русское мостостроение было прославлено в мире. Награду российскому мостостроителю Л. Проскуракову за Енисейский мост в Париже вручал сам Г. Эйфель — создатель знаменитой Эйфелевой башни. Опыт сооружения мостов был особенно важен в России с ее великими реками. Строительство моста через большую реку порой означало новую страницу в истории всего государства, становилось рубежным моментом на историческом пути. Например, мост инженера Н. Белелюбского через Волгу у Сызрани, построенный в 1880 г. и названный именем императора Александра II в честь 25-летия его правления, обеспечил России железнодорожный выход в Среднюю Азию. Тогда это был самый длинный мост в Европе — длина 1436 м. Знаменитый Амурский мост наследника цесаревича Алексея, или, как его называли современники — амурское или русское чудо, инженера Л. Проскуракова (2600 м) в 1916 г. связал воедино Транссибирскую магистраль в обход Китая. Железнодорожный мост до Октябрьской революции воспринимался современниками не только как инженерное, но и как эстетическое и даже политическое явление: самым большим мостам, как уже отмечалось, присваивали имена царственных особ.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вульф А. История железных дорог российской империи. Все-таки строить! М.: Рипол классик, 2016. 744 с.
2. Вульф А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. 452 с.
3. История железнодорожного транспорта России. Т. I: 1836–1917 гг. СПб, 1994. 336 с.
4. Пивовар Е.И., Архипова А.Г., Бокарев Ю.П. и др. История железнодорожного транспорта России XIX–XXI вв. М.: Издательский дом Мещерякова, 2012. 736 с.

REFERENCES

1. Wolfov A. *History of the railways of the Russian empire. Still build!* Moscow, Ripol classic, 2016;744. (In Russ.).
2. Wolfov A. *Everyday life of Russian railways.* Moscow, Young Guard, 2007;452. (In Russ.).
3. *The history of railway transport in Russia.* Vol. I: 1836–1917. St. Petersburg, 1994;336. (In Russ.).
4. Pivovarov E.I., Arkhipova A.G., Bokarev Yu.P. et al. *The history of railway transport in Russia in the XIX–XXI centuries.* Moscow, Meshcheryakov Publishing House, 2012;736. (In Russ.).

Об авторе

Алексей Борисович Вульф — председатель; Межрегиональная общественная организация «Общество Любителей Железных Дорог» (МОО «ВОЛЖД»); 107140, г. Москва, Комсомольская пл., 4, стр. 2; avoulfov@gmail.com.

Bionotes

Alexey B. Voulfov — chairman; Inter-Regional Public Organization the “Railroad Amateurs’ Society” (VOLZD); build. 2, 4 Komsomolskaya square, Moscow, 107140, Russian Federation; avoulfov@gmail.com.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 12.10.2021 ; одобрена после рецензирования 13.03.2021 ; принята к публикации 30.09.2021 .
The article was submitted 12.10.2021; approved after reviewing 13.03.2021; accepted for publication 30.09.2021.

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА

В ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ» ЗАПЛАНИРОВАНЫ КУРСЫ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ В ОЧНОМ ФОРМАТЕ НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2021 ГОДА

1. Курсы повышения квалификации для заместителей руководителей образовательных организаций СПО по воспитательной работе по теме «Совершенствование воспитательной деятельности в профессиональных образовательных организациях с учетом современных требований» (8–9 ноября 2021 г., г. Саратов).

2. Курсы повышения квалификации для преподавателей, мастеров производственного обучения, ответственных за проведение практики, председателей цикловых комиссий, методистов по теме «Организация практической

подготовки обучающихся с использованием тренажерного программного комплекса “поездной участковый диспетчер, дежурный по железнодорожной станции» (24–25 ноября 2021 г., г. Ярославль).

3. Курсы повышения квалификации для заместителей руководителей образовательных организаций СПО по учебной работе по теме «Совершенствование образовательной системы профессиональной образовательной организации с учетом современных требований» (29–30 ноября 2021 г., г. Екатеринбург).