

Научная статья
УДК 625.1
doi:10.46684/2687-1033.2022.4.441-447

На пути к современным железным дорогам

А.Б. Вульф

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

АННОТАЦИЯ

Описываются исторические события, предопределившие современное состояние отечественных железных дорог в разрезе повседневной жизни соотечественников. Подчеркивается, что, породив новую традицию сообщений, россияне создали новую систему взаимоотношений с миром. Железная дорога сыграла в этом ведущую роль и имеет большую и почетную историю.

Железная дорога, знаменитая российская чугунка, имеет большую и почетную историю. Они дали огромный толчок развитию почты и телеграфа (телеграф был уже на первой магистрали Петербург — Москва, царь Николай изъявил к нему живейший интерес, попросил у телеграфиста узнать погоду в Санкт-Петербурге), практически поставив на новую ступень возможности общения людей, сжав время и расстояние.

Впоследствии облик чугунки изменился: на нее пришли контактная сеть с шагающим рядом столбов, современные локомотивы и вагоны, железобетонные шпалы, типовые сооружения, билет на поезд можно взять, не выходя из дома, — это неизбежно и правильно. В 1988 г. железные дороги СССР перевезли четверть мирового грузооборота. Без железных дорог нельзя представить себе историю и судьбу российского государства, причем буквально во всех областях ее жизни.

Ключевые слова: железные дороги; спальный вагон; железнодорожное хозяйство; транспортная наука; оборона государства; система обеспечения движения поездов; чугунка

Для цитирования: Вульф А.Б. На пути к современным железным дорогам // Техник транспорта: образование и практика. 2021. Т. 3. Вып. 4. С. 441–447. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2022.4.441-447>.

Original article

Towards modern railroads

Alexey B. Voulfov

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

ABSTRACT

The historical events that predetermined the current state of domestic railways in the context of the daily life of compatriots are described. It is emphasized that, having given birth to a new tradition of messages, the Russians have created a new system of relations with the world. The railroad played a leading role in this and has a long and honorable history.

The railway, the famous Russian cast-iron, has a long and honorable history. They gave a huge impetus to the development of mail and telegraph (the telegraph was already on the first highway St. Petersburg — Moscow, Tsar Nicholas expressed the liveliest interest in it, asked the telegraph operator to find out the weather in St. distance.

Subsequently, the appearance of the cast iron changed: a contact network with a walking row of poles, modern locomotives and wagons, reinforced concrete sleepers, standard structures came to it, a train ticket can be taken without leaving home — this is inevitable and correct. In 1988, the railways of the USSR carried a quarter of the world freight turnover. Without railways, one cannot imagine the history and fate of the Russian state, and literally in all areas of its life.

Keywords: railways; sleeping car; railway industry; transport science; state defense; train traffic support system; cast iron

For citation: Voulfov A.B. Towards modern railroads. *Transport technician: education and practice*. 2021;3(4): 441-447. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2022.4.441-447>.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ОБЩЕСТВО СПАЛЬНЫХ ВАГОНОВ

Дальность сообщений повлекла за собой также необходимость создания вагонов, приспособленных «для сна» (дореволюционный термин). Вплоть до 80-х годов XIX в. в пассажирских вагонах отсутствовали спальные полки, матрацы, белье, хотя первый вагон со спальными местами был создан Ковровскими мастерскими еще в 1866 г., но это был салон-вагон. Даже состоятельные пассажиры первого класса ехали сидя или полулежа на мягких диванах, вагон был отделан роскошно (красное дерево, бархат и т.п.). Применялись, правда, кресла-кровати — такие вагоны и называли «кресло-кроватьными», но до современной спальной полки было еще далеко.

С появлением сибирских дорог, когда дальность прямого сообщения превысила две тысячи километров, возникла потребность в появлении вагонов на мягком рессорном подвешивании со спальными местами, водяным отоплением и электроосвещением. И она была решена в 1890-х гг., чему поспособствовало вступление России в Международное общество спальных вагонов (МОСВ). «Сибирские поезда прямого сообщения» Петербург — Иркутск — Владивосток, «Владикавказские экспрессы» и поезда на черноморские курорты сделали Россию с учетом удобства для пассажиров большего габарита ее железных дорог и, следовательно, возможности большего объема купе, передовой страной в мире по уровню комфорта проезда пассажиров. В таких поездах в вагонах был такой сервис, что и сегодня позавидуешь: там был душ при каждом купе, заслонки управления подогревом воздуха, мягкие полки-диваны, гостиные, ванны, пианино и даже фотолaborатории, предусматривалась подача обеда и чая в купе, свежие газеты и прямой телефон на станциях. Вагоны российских поездов класса люкс назывались СВПС — спальный вагон прямого сообщения (в просторечии — «международный вагон»), снаружи они облицовывались буковым тиком и натирались медовым воском, накладные буквы были из бронзы.

А что означают слова «прямое сообщение»? Для нас теперь оно привычно, а вот до революции было роскошью. Термин «прямое сообщение» указывает на особенную ценность этой услуги, ведь вообще большинство пассажиров перемещалось с пересадками на узловых станциях. Дороги оставались частными вплоть до начала 1880-х годов и на них, что сегодня и представить себе нельзя, не только пассажиры переходили из поезда одной дороги в поезд другой дороги только потому, что у этих дорог разные хозяева и разные правила, но даже грузы перегружали из одного вагона в другой, потому что это были вагоны разных владельцев и

обращались такие вагоны строго в пределах только своей дороги. Беспересадочное грузовое сообщение удалось наладить лишь к середине 1880-х годов, да и то не везде.

Проезд в вагонах третьего класса, в которых, как сказал поэт, плакали и пели, всегда оставался скромным, хотя пылающая раскаленная печка и фонари-коптилки на стенах делали поездку в них пусть и малоудобной, но весьма романтической. Кстати, спальные полки, а точнее, лавки появились в этих вагонах раньше, чем в первом и втором классах — но это были верхние соединяющиеся полки «для сна вповалку» (представьте, был такой термин), лечь на них могли сразу трое... Между прочим, Россия прославилась гуманностью в отношении вагонов самого низкого — четвертого класса: если в Европе в аналогичных вагонах вообще могло не быть сидений, то в России дальность Транссиба побудила создать такой вагон для переселенцев, оснастив его даже спальными местами. Четвертым классом мог быть и простой товарный крытый вагон, в котором проделали окна и поставили деревянные скамьи с неременной печкой.

До 1946 г. все пассажирские вагоны в нашей стране имели деревянный кузов, т.е. были деревянными. Они сильно разрушались при крушении, по сути, были карточным домиком, и гуманно в отношении пассажиров было создание и широкое внедрение в середине XX в. цельнометаллических вагонов (ЦМВ), гораздо более прочных и комфортабельных. В них появились и титан для нагрева воды, и кран с питьевой водой, что уже не требовало от пассажиров на больших остановках бежать на платформу за кипятком (рис. 1).

Трогательный самобытный облик пассажирского поезда до революции был обусловлен разноцветностью вагонов: ведь маршрутных трафаретов



Рис. 1. Дровяной паровоз серии Г, построенный в 1863–1867 гг. на Александровском чугунолитейном заводе Санкт-Петербурга (ныне Пролетарский завод). Всего было построено 93 таких паровоза

на них еще не было, плацкарта («карта места», «карта площади») не существовала до 1920-х гг., и пассажир просто шел в вагон своего класса, в котором располагался там, где свободно, а не на какое-то определенное место (впервые места с плацкартой, т.е. с указанием номера места, появились в кассах МОСВ, в Москве таковые были в устроенной Саввой Мамонтовым гостинице «Метрополь». В советские времена пассажирские поезда стали зелеными, за исключением фирменных, имевших свой индивидуальный рисунок, а в настоящее время пассажирские поезда имеют стандартный серо-красный цвет компании ОАО «РЖД» с известным логотипом **РЖД**.

Первая дальняя магистраль Петербург — Москва была и по своей идее, и по исполнению учреждением военным: даже персонал ее в первые годы назывался «военно-рабочие роты». Собственно, и строить эту дорогу Николай I, которого мы считаем прародителем железных дорог в России, начал в первую очередь из стратегических соображений, учитывая скорость переброски войск из центра России в столицу. С тех пор механизм обеспечения безопасности движения поездов требовал строгой служебной дисциплины, личной ответственности работника, единоначалия руководства, неукоснительного исполнения инструкций. Это побудило к необходимости ношения форменной одежды, введения системы званий с разделением на рядовой, средний и начальствующий состав, как в армии. Форма на протяжении почти двух сотен лет существования этого вида транспорта менялась неоднократно, однако ее объединяло одно — возможность персонала пользоваться этой одеждой для ежедневного ношения, что было не только очень почетно, но и значительно экономило средства. До революции и в советское время простые железнодорожники получали форму практически бесплатно либо с большими льготами; форма эта была служебная и парадная, летняя и зимняя, входило в нее все вплоть до носок и трусов, не говоря о мундирах и головных уборах, и это была солидная экономия семейных бюджетов тружеников. Форма регламентировалась строго, и ношение ее требовало точного соблюдения знаков различия, как в армии, из-за чего железная дорога всегда имела несколько военизированное свойство при вполне мирном характере труда. Например, машинист никогда не тронулся бы с места, если бы ему подал сигнал дежурный по станции без красной фуражки.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БИЛЕТЫ, ВАГОНЫ-РЕСТОРАНЫ, ТЕЛЕГРАФ

Во все годы и до сего дня железнодорожники обеспечивались бесплатным проездом к месту ра-

боты и раз в год (а то и более) — бесплатным проездом до любой станции.

Дальность сообщения, обилие перемещений с пересадками потребовали разработки и совершенствования билетной системы. Железнодорожные билеты — платные и служебные — недаром так популярны у коллекционеров. Разнообразие их огромно, но наиболее характерными являются ныне вышедшие из употребления картонки Эдмонсона и бумажные вырезные билеты (отсюда и один из железнодорожных символов — ножницы кассира). Только в 1972 г. на Киевском вокзале была внедрена автоматическая система «Экспресс», появились билетопечатающие автоматы (в пригородном движении такие автоматы начали появляться уже перед революцией). Существовало множество бесплатных служебных билетов различных так называемых «форм» — речь о форме бланка, на котором печатается служебный билет. Такие служебные билеты имели литеры в зависимости от класса бесплатного проезда: например, литеры 1-А или 1-Б (их выдавали министру и заместителям министра путей сообщения, начальникам главных управлений ведомства) позволяли ездить бесплатно в любых вагонах любых поездов, включая СВ, на всех железных дорогах России. Впрочем, лица на уровне министра и его заместителей, начальников железных дорог имели, как правило, в своем распоряжении фешенебельные вагоны-салоны, в которых были ванная, буфет и гостиная с круговым обзором линии. Для рядовых служащих полагалась форма 4, ее называли «четвертая форма», по ней можно было бесплатно ехать в пригородных поездах, а по форме 6 — в плацкартных вагонах и купе (сегодня это не изменилось). Были посадочные талоны из личной брони начальника вокзала, на них нередко изображался сам вокзал или достопримечательности того места, где находится станция.

Вплоть до 1960-х годов на ряде станций практиковалось организованное питание пассажиров на вокзале во время длительных стоянок поезда, пока не были широко внедрены в поездах вагоны-рестораны, входившие в специализированный трест и имевшие собственную систему снабжения. Первые такие вагоны-рестораны опять-таки были рождены дальним расстоянием и появились в «Сибирских экспрессах» (рис. 2).

Уже до Октябрьской революции была налажена система питания пассажиров в пути следования лотошниками и разносчиками с непосредственным предложением питания по вагонам. После революции для питания служащих и пассажиров была организована система отделов рабочего снабжения (ОРС). Очень многие крупные предприятия железнодорожного транспорта (депо, мастерские, заводы) имели собственные подсобные хозяйства, применяли метод кооперации, сельхоззакупки. Это



Рис. 2. Вагон ресторан Транссибирского экспресса, представленный на Парижской всемирной выставке 1900 г.

тоже было большой привилегией железнодорожников, которые всегда обеспечивались продовольствием даже в периоды голода (а они до и после революции были весьма нередки). Путевые обходчики на «дальних сторожках» регулярно снабжались из вагонов-магазинов и специальных дрезин с продовольствием; кроме того, они имели льготы на покосы в полосе отчуждения и размеры личных усадебных хозяйств. Надо отметить, что железная дорога предоставляла им служебное жилье с нужниками, коровниками, погребами, сараями. На многих линиях по железной дороге в местных поездах курсировали вагоны-лавки, хлебные вагоны, назначались и молочные поезда со свежим молоком (их называли «молокан»).

Популярность дальнего железнодорожного сообщения была столь велика, что по всей дореволюционной России продавались открытки из серии «Привет с дороги» с изображением станции, где куплена такая открытка, и местных достопримечательностей, отправить открытку можно было здесь же — в почтовых вагонах был ящик, куда можно было опустить письмо с платформы.

Железные дороги дали огромный толчок развитию почты и телеграфа (телеграф был уже на первой магистрали Петербург — Москва, царь Николай изъявил к нему живейший интерес, попросил

у телеграфиста узнать погоду в Санкт-Петербурге), практически поставив на новую ступень возможности общения людей, сжав время и расстояние.

Уже в конце XIX в. поезда появились в районах жаркого климата. Первые попытки кондиционирования пассажирских поездов были предприняты в Средней Азии еще в начале XX в., для вентиляции вагонов применялась система вытяжных дефлекторов разных конструкций (характерные «грибы» на крышах вагонов), а для отопления, помимо знаменитой печки, которую нередко топили сами пассажиры зеленых вагонов, отопление паром от паровоза или вагона-паровика, а затем с 1880-х годов, и самое дорогое — водяное отопление. С распространением электровозов появилась современная система электроотопления от высоковольтной контактной сети, но во многих поездах на участках с тепловозной тягой до сих пор также применяются титаны на древесном угле.

Определившаяся в середине 1860-х гг. высокая доходность строительства и эксплуатации железных дорог (от грузовых перевозок, обусловивших громадное разнообразие типов товарных вагонов и их окраски) стала поводом для волны непомерно обогащения на строительных концессиях. Люди наживали фантастические многомиллионные состояния, причем замешан в махинациях был даже

царский двор Александра II, не говоря уже о менее именитых персонах. Эпоха 1860–70-х гг. даже получила название «железнодорожная лихорадка», а само слово «железнодорожник» пошло оттуда, вначале это слово означало человека, который участвует в «лихорадке» на строительстве железных дорог. Злоупотребления, конечно, были огромные: поставлялись гнилые шпалы, высота насыпи на несколько вершков делалась меньше требований, очень много недоплачивали рабочим, которые жили в тяжелейших условиях и часто бунтовали (вспомним стихотворение Н.А. Некрасова «Железная дорога»: «...Мы надрывались под зноем, под холодом с вечно согнутой спиной»). На разработке земляного полотна подрядчик мог положить себе в карман миллион рублей — фантастическую сумму для того времени, равную примерно миллиону нынешних евро. Особенно грабительской политикой прославилось так называемое Главное общество российских железных дорог (ГОРЖД). Оно состояло в основном из иностранцев и откровенно грабило казну в течение полувека.

В то же время система концессий обеспечила бурное развитие сети железных дорог в России, которых за десять лет с 1865 по 1875 гг. было построено больше, чем за предыдущие 30 лет.

Но это не все. Состоятельность железнодорожной отрасли сделала возможным широкое меценатство, невиданное и неслыханное по масштабам даже в передовых отраслях промышленности. Имена Карла Федоровича фон Мекк и его супруги Надежды Филаретовны — меценатки композитора П.И. Чайковского, Самуила Соломоновича Полякова, построившего первое в России железнодорожное училище в Ельце, Павла Григорьевича фон Дервиза, строителя Владимирской больницы в Москве, наконец, великого русского гражданина Саввы Ивановича Мамонтова — крупнейшего деятеля российской культуры — известны в масштабе истории далеко за пределами чисто ведомственными. Их меценатство позволило создать множество выдающихся творений культуры, лечебных и образовательных учреждений, заслуженно вошедших в историю государства и заслуживших добрую память потомков.

Если говорить об оплате труда, то на железных дорогах она была более высокой, чем у промышленных рабочих на заводах и фабриках. Конечно, уровень оплаты труда рабочих пути и чернорабочих в мастерских всегда оставался низким, 15–30 царских рублей в месяц, но у квалифицированных рабочих (токарей, кузнецов, слесарей высокого разряда) этот уровень был гораздо выше в зависимости от стажа и профессии. Привилегированные касты железнодорожников (машинисты и начальники станций) жили просто зажиточно (зарплата машиниста пассажирского паровоза

могла достигать до 3000 рублей в год, в 1913 г. — это равнялось годовому жалованью, например, профессора Петербургской консерватории), но добраться до службы на этих постах было очень непросто, хотя и возможно, в том числе для простолудинов, выходцев из крестьян и рабочих. Труд железнодорожников, связанных с движением поездов, особенно паровозников и сцепщиков при винтовых стяжках, был тяжелым и рискованным, сопровождался массовым травматизмом и аварийностью ввиду несовершенства техники, отсутствия нормальных условий и особенностей нормирования труда (дежурства составителя и бригады маневрового паровоза длилось сутки (!), рабочий день в депо и мастерских — 14 часов, и только к началу Первой мировой войны сократился до 10). Крушений и аварий было очень много вплоть до конца 1930-х годов, число их измерялось тысячами случаев в год (!), что гораздо больше, чем сейчас. В истории известны страшные тилигульская, кукуевская катастрофы, крушение царского поезда в Борках в 1888 г., эти трагедии обсуждал и оплакивал весь народ, до сих пор они памятливы.

Вместе с тем на рубеже XIX–XX вв. были сделаны большие шаги по гуманизации основных профессий железнодорожников — создание пенсионного фонда и сберегательных касс, повышение зарплаты и сокращение рабочего дня, обеспечение льготного образования детей железнодорожников, выплат пособий членам семьи на случай увечья или смертельной травмы работника и т.п. Но все равно труд в поездном движении и в мастерских был тяжелым и неблагодарным (высшее начальство получало жалованье примерно в пять раз большее, чем машинисты и начальники станций, при советской власти столь несправедливой дифференциации не было), что и привело в результате к знаменитым всеобщим железнодорожным стачкам 1905 и 1917 гг., возврату царского поезда в Бологое и недопущению его в столицу, в свою очередь обеспечивших революцию в России... Нужно учитывать, что железнодорожные рабочие были, в силу характера своего точного и регламентированного труда, более просвещены, чем фабричные (недаром у машиниста паровоза было уважительное прозвище «механик», что означало человека, системно обученного премудростям профессии, изучившего механику), имели большую возможность общения и консолидации благодаря пользованию служебным телеграфом, что значительно способствовало их революционной деятельности. Конечно, польза для Отечества от этого оказалась весьма дискуссионной, но это факт.

Так или иначе, железнодорожники пользовались в народе заслуженным почетом, престиж этой профессии был весьма велик вплоть до последней трети XX в., работа на транспорте давала

возможность развития личности, повышения квалификации и самообразования.

Ореол чугунок прошлых лет (утерянный ныне) был исключительно разнообразным по цветам, звукам, запахам, что прекрасно передано С.Я. Маршаком.

Большой интерес представляет галерея различных железнодорожных фонарей и оптических сигналов, замечательное разноцветье. За отсутствием автоматизации труда все держалось на ручном труде человека, его добросовестности, профессионализме, расторопности и ответственности. Фонари, стрелочные указатели (флюгарки) до появления аккумуляторов освещались свечами и керосинками, запахом нагретой жести фонарей был пропитан обиход чугунок. За отсутствием радиосвязи стрелочники дудели в рожки, паровозы вторили им громкоголосыми свистками, а с 1930-х годов, с появлением мощных паровозов «Феликс Дзержинский», — могучими пятитоновыми возгласами, слышимыми километров за пятнадцать. На станциях подавались сигналы ручными колоколами, кондуктора действительно давали свистки, без которых поезда не отправлялись, дежурный по станции до сих пор выходит отправлять поезд в непеременимой красной фуражке. Форма различных служб различалась, паровозники ходили с особыми дорожными сумками — «шарманками», кондуктора — с поездочными сумками и фонарями в руках, и на веревке на привязи, за что нередко кондукторов называли «собачники», а фонарь на привязи — «бобкой». Причем, главный кондуктор с его торжественным мундиром и свистком на металлической цепочке выглядел порой даже импозантнее машиниста. Паровозы дымили — запах этого дыма и горячего масла был настоящим духом эпохи, шпалы пропитывали специальной смолой — креозотом, и запах пути был истинным ароматом странствий...

Паровозы обликом и бегом своим (особенно курьерские) были настолько прекрасны, что посмотреть на проследование поезда выходили семьями, как на зрелище. Пассажирские паровозы красили в зеленый цвет, грузовые — в черный. Самыми знаменитыми паровозами в России, помимо первого черепановского — отца и сына Черепановых, а не братьев, как часто путают, были легендарная «овечка» серии О^в и не менее легендарный «эховский» паровоз серии Э выдающегося конструктора Вацлава Лопушинского. Эти локомотивы, подобные по значению в истории России царь-колоколу или царь-пушке, а по характеру деятельности — русскому солдату или пахарю, стали буквально локомотивами ее судьбы, выдержали все войны и стройки XX в., перевезли новейшую историю великой державы, без их удивительной неприхотливости, выносливости и простоты кон-

струкции не было бы победы в Великой Отечественной войне.

Знамениты были курьерский паровоз серии С — Сормовский, «Русский прери» конструктора Бронислава Малаховского: стремительный проход этого паровоза с курьерским поездом доставлял очевидцам эстетическое удовольствие, а настройку его свистка обеспечил сам регент нижегородского кафедрального собора. Паровоз серии С развивал скорость 125 км/ч. До революции был также знаменит «Владикавказский Пасифик» серии Л конструкции Лопушинского, после Октябрьской революции водивший и «Красную стрелу». В советские годы были прославлены паровозы «Феликс Дзержинский», который был самым мощным в Европе, и его пассажирская версия «Иосиф Сталин», замечательные пассажирские машины С^у и самый последний, очень любимый машинистами ПЗ6, который за прекрасные формы и декоративную красную полосу с полосками называли «генералом» и «Победой». Рекорд скорости паровоза в Советском Союзе был достигнут на опытном скоростном паровозе типа 2-3-2В — он составлял порядка 176 км/ч. После Великой Отечественной войны прославились «Лебедянки» — самые распространенные паровозы, созданные в Коломне под руководством выдающегося советского конструктора Льва Сергеевича Лебедянского, которые трудились во всех видах движения.

Для сохранения паровозов ОАО «РЖД» делает сегодня очень много: создана национальная коллекция действующих паровозов от самого старого в России «мягкого знака» постройки 1896 г. до последнего ПЗ6, множество паровозов сохраняется в музеях и на постаментах, принята программа дальнейшего восстановления паровозов до рабочего и музейного состояния. Осенью 2018 г. запущен уникальный проект — первый в России пригородный поезд на паровой тяге. Безусловно, эти прекрасные почтенные машины того заслуживают!

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Закончить хочется тем же, с чего и начался наш разговор. Железная дорога, знаменитая российская чугунка, имеет большую и почетную историю, представляет собой великую хронику героизма, труда, научной мысли и культуры. И все-таки главное — она красива. Это, как уже говорилось, эстетическое явление, а далеко не только история перевозок. Натянутые провода воздушной сети связи, полосатые шлагбаумы переездов и тупиковые упоры, фигурные указующие пальцы паровозных гидроколонок с красными хоботами и светофорчиками, строгие указатели и знаки, известные лишь посвященным, возвышающиеся над всем красные

«жирафы» семафоров, акробатическая передача кольца «жезловки» на ходу на станциях — все это придавало железной дороге особенные атмосферу и облик. Это был великий самобытный мир. Недалеко железнодорожные сцены есть у всех крупных русских и советских писателей XIX–XX вв. (кроме Н.В. Гоголя), точное классическое описание железнодорожного быта оставил великий И.А. Бунин, сцены и пейзажи на железной дороге отражены многими художниками-классиками (следует особенно отметить Г.Г. Нисского), о железных дорогах написано множество песен, начиная с самой первой — «Попутной» М.И. Глинки и Н.В. Кукольника, включая прекраснейшие «Пути-дороги» и «Дальнюю сторожку» И.О. Дунаевского, а в истории кино именно прибытие поезда стало первым в мире киносюжетом, да и вообще кинематограф просто немыслим без темы железных дорог.

Впоследствии облик чугуны изменился: на нее пришли контактная сеть с шагающим рядом столбов, современные локомотивы и вагоны, железобетонные шпалы, типовые сооружения, билет на поезд можно взять, не выходя из дома, — это неизбежно и правильно. В 1988 г. железные дороги СССР перевезли четверть мирового грузооборота. Без железных дорог нельзя представить себе историю и судьбу российского государства, причем буквально во всех областях ее жизни.

В тяжелые для России 1990-е годы вплоть до создания ОАО «РЖД» в 2003 г. железнодорожный транспорт оставался едва ли не единственной отраслью в России, которая продолжала развиваться,

несмотря на возникший естественным путем из-за перехода на рыночную экономику спад грузо-перевозок в 4–5 раз. Железнодорожники регулярно получали зарплату, что в России того времени было уникально, массового сокращения персонала не произошло. В этот период освоены разработка и выпуск нового пригородного подвижного состава на Демидовском и Мытищинском заводах, внедрены скоростные электропоезда «Экспресс» между крупными городами, продолжены работы по развитию скоростного движения на главных магистралях, созданы и серийно внедрены новейшие образцы локомотивов и вагонов, разработаны самый мощный пассажирский электропоезд ЭП200 и самый скоростной в мире тепловоз ТЭП80. Значительному совершенствованию подвергся пассажирский комплекс: культура обслуживания и перечень услуг в пассажирских поездах превысили имевшиеся ранее в советский период. В отличие от гражданской авиации или речного флота, железнодорожники в силу исторической традиции дисциплинированного, организованного труда, государственности, лежащей в основе технической и социальной политики отрасли, не позволили уничтожить научно-производственную базу своей отрасли, сохранили ее как мобильную структуру и обеспечили перспективу ее дальнейшего активного развития, которое и последовало с созданием ОАО «РЖД» на фоне роста экономики и промышленного производства в стране. Великое пространство России по-прежнему немыслимо без железных дорог.

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.