

Обзорная статья

УДК 625

doi: 10.46684/2687-1033.2024.2.223-228

Этапы формирования интерьера современного пассажирского вагона: исторический обзор

И.Ю. Лучинин¹, М.Г. Патрушева^{2✉}

^{1,2} Медицинский колледж Уральского государственного университета путей сообщения (МК УрГУПС); г. Екатеринбург, Россия

¹ ILuchinin@usurt.ru

² MPatrusheva@usurt.ru✉

АННОТАЦИЯ

Пассажирские перевозки в вагонах подвижных составов на железных дорогах России последней трети XIX – начала XXI вв. освещаются с точки зрения комфорта для пассажиров, создаваемого обустройством кузова вагона. Рассмотрены отличительные особенности интерьера пассажирских вагонов I, II, III и IV классов дореволюционной России (1872–1916 гг.). Сопоставление интерьера вагонов разных классов на железных дорогах конца XIX – начала XX вв. с интерьером купейных и плацкартных вагонов, использовавшихся для перевозок в Советской России, и вагонов современной России позволяет проследить эволюцию технологических решений во внутреннем обустройстве вагонов.

Приведена характеристика основной детали интерьера — мест для сидения и лежания пассажиров, которая принята за основной показатель комфорта для пассажиров. Обзор справочных и исторических данных подкрепляется приведением отрывков из произведений русской классической литературы последней трети XIX в., дополнительных сведений о местах для сидения пассажиров.

Сделан акцент на использовании в качестве иллюстративного материала сведений об интерьере пассажирских вагонов I, II, III и IV классов, почерпнутых из произведений русской литературы последней трети XIX в., в ходе освоения студентами темы «Дороги дореволюционной России» при изучении дисциплины «Общий курс железнодорожного транспорта» по программам высшего и среднего профессионального образования.

Ключевые слова: Николаевская железная дорога; пассажирский вагон; пассажир; классы вагонов; интерьер; степень удобств; место для сидения; мягкий диван; кресло

Для цитирования: Лучинин И.Ю., Патрушева М.Г. Этапы формирования интерьера современного пассажирского вагона: исторический обзор // Техник транспорта: образование и практика. 2024. Т. 5. Вып. 2. С. 223–228. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.2.223-228>.

Review article

Stages of formation of the interior of a modern passenger railway carriage: historical overview

Ivan Yu. Luchinin¹, Maria G. Patrusheva^{2✉}

^{1,2} Medical college of Ural State University of Railway Transport (Medical college of USURT); Ekaterinburg, Russian Federation

¹ ILuchinin@usurt.ru

² MPatrusheva@usurt.ru✉

ABSTRACT

Passenger transportation in rolling stock railway carriage on Russian railways in the last third of the 19th – early 21st centuries are considered from the point of view of comfort for passengers created by the arrangement of the railway carriage body. The distinctive features of the interior of passenger cars of classes I, II, III and IV in pre-revolutionary Russia (1872–1916) are considered. Comparison of the interior of cars of different classes on

© И.Ю. Лучинин, М.Г. Патрушева, 2024

railways of the late 19th – early 20th centuries. with the interior of compartment and second-class carriages used for transportation in Soviet Russia, and carriages of modern Russia, allows us to trace the evolution of technological solutions in the internal arrangement of carriages.

The characteristics of the main interior detail are given — the seating and lying areas for passengers, which is taken as the main indicator of comfort for passengers. The review of reference and historical data is supported by excerpts from works of Russian classical literature of the last third of the 19th century, and additional information about the seating areas for passengers.

The emphasis is placed on the use of information about the interior of passenger cars of classes I, II, III and IV, drawn from works of Russian literature of the last third of the 19th century, as illustrative material, in the course of students mastering the topic “Roads of pre-revolutionary Russia” when studying the discipline “General course of railway transport” for higher and secondary vocational education programs.

Keywords: Nikolaevskaya railway; passenger railway carriage; passenger; car classes; interior; degree of amenities; seating area; soft sofa; armchair

For citation: Luchinin I.Yu., Patrusheva M.G. Stages of formation of the interior of a modern passenger railway carriage: historical overview. *Transport technician: education and practice*. 2024;5(2).223-228. (In Russ.) <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.2.223-228>.

ВВЕДЕНИЕ

На протяжении истории существования железнодорожного транспорта и парка пассажирских вагонов в мире важная роль отводится соответствию внутреннего обустройства кузова пассажирских вагонов требованиям эксплуатации железнодорожного транспорта. Другими словами, необходимо, чтобы обустройство внутри вагона соответствовало требованиям техники безопасности, длительности пребывания пассажиров в поезде и дальности маршрута подвижного состава, поскольку этим обуславливается комфорт пассажиров в пути. Именно высокий уровень удобства в пассажирском вагоне является одним из факторов роста пассажирооборота¹. Обстоятельство, заключающееся в том, как развиваются пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте России, зависит не только от количественных показателей, среди которых количество перевезенных пассажиров на необходимое расстояние за определенный период времени, пассажирооборот, но и от показателя качества и комфорта перевозок. Современным условиям размещения пассажиров в купейном или плацкартном вагоне предшествуют этапы формирования более комфортных условий, представления о которых последовательно менялись в течение примерно двух столетий вместе с развитием общественной жизни.

МЕСТА ДЛЯ СИДЕНИЯ И ЛЕЖАНИЯ ПАССАЖИРОВ В ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

Первой деталью интерьера, играющей основополагающую роль в создании комфорта в вагонах первого, второго и третьего классов, стали места для сидения и лежания пассажиров. Степень удобства мест для сидения в первую очередь приобретала значение для главной магистрали России с 1851 г. — Николаевской железной дороги, соединявшей Петербург и Москву, вплоть до строительства Транссибирской магистрали, т.е. до 1891–1916 гг. Курсировавшие во второй половине XIX в. в России пассажирские поезда состояли из локомотива и пассажирских вагонов, различавшихся по классам (разрядам, которые устанавливались в зависимости от степени удобств для пассажиров), а именно вагоны первого, второго и третьего классов. Уровень удобств вагона определял стоимость поездки. Вагоны I класса отличались наиболее высокой степенью удобств, поэтому путешествие в таких вагонах могли позволить себе представители дворянского сословия, зажиточные граждане, располагавшие достаточными денежными средствами для комфортной поездки.

Поезд, курсировавший по маршруту Москва – Петербург, в последней трети XIX в., был пассажирским поездом дальнего следования. В связи с этим

¹ Макарова Е.А., Еришиков Н.В., Малахова Т.А. Анализ развития системы организации пассажирских перевозок в вагонах беспересадочного сообщения // Бюллетень результатов научных исследований. 2018. № 3. С. 51–52.

для поездки формировались вагоны I и II классов с мягкими сидениями, поезд следовал по данному маршруту примерно 20 часов. В одном купе вагона первого класса такого поезда размещались шесть пассажиров на трех «широких креслах с высокими спинками» по три человека напротив троих. Характерной особенностью мест для сидения являлась возможность пассажира менять положение спинки кресла в зависимости от того, желает ли он ехать лицом по ходу движения поезда, или оставаться вне поля зрения для своих попутчиков за спинкой собственного кресла.

До появления первых спальных мест в вагонах до 11 августа 1866 г., когда Ковровские мастерские построили первый в России вагон, оборудованный местами для сна, пассажиру приходилось спать сидя или полулежа, облокотившись на спинку кресла и вытянув ноги вперед.

Хорошей иллюстрацией этого служат примеры классической русской литературы. Так, в романе «Анна Каренина» в первой части, гл. XXIX Л.Н. Толстой показывает, как Анна располагается в «спальном вагоне» ночного поезда во время возвращения из Москвы в Петербург в феврале 1872 г. Каждый из героев сидел в кресле, на спинку которого можно было откинуться.

Известный русский и американский писатель XX в. Владимир Набоков в «Лекциях по русской литературе» среди прочего обратил внимание на детали в интерьере пассажирского вагона, в котором ехала Анна. Она сидит в купе у окна, находящегося с правой стороны, на кресле с подушечкой на коленях. Слева от Анны сидит горничная Аннушка, слева от нее располагается «толстая старуха», которая «укутывала ноги и выражала замечания о топке». Напротив Анны «больная дама укладывалась уже спать». Рядом с «больной дамой», справа от нее, сидят две дамы, которые пытаются завести с Анной разговор и с которыми Анна обменивается «несколькими словами»². Данное видимое расположение главной героини и второстепенных персонажей в купе «спального вагона» дополняется деталями, вводимыми Л.Н. Толстым: Анна имеет возможность установить свой фонарик на ручке кресла для чтения английского романа, «толстая старуха» вынуждена «укутывать свои ноги в плед», чтобы согреть их.

В связи с тем, что в вагонах каждого класса этого периода уже использовалось газовое освещение, в ночное время пассажиру при необходимости приходилось освещать свое место наиболее доступным способом, когда системы освещения



Рис. 1. Внутренний вид вагона I класса в дореволюционной России (URL: upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/Dolgorukaya_benkendorf.jpg)

вагона было недостаточно. Располагался дополнительный источник света на ручке кресла, как в ночном поезде Москва – Петербург. Обозначаемый В. Набоковым как «примитивное приспособление со свечой внутри, рефлектором и металлической ручкой, которую можно было прикрепить к подлокотнику железнодорожного кресла»², фонарик освещал место пассажира и делал доступным продолжительное чтение.

Места для сидения не были оборудованы отопительными приборами. Несмотря на то, что с 1863 г. не применялись для согрева ног металлические ящики с помещавшимися внутри накаливаемыми кирпичами, вагоны отапливались «сухим топливом — углем, дровами, торфяными брикетами», сжигавшимися в печи. Печь находилась в середине вагона и «хорошо грела поверху, но почти не согревала пол и углы вагона»³. Работа системы отопления была неравномерной, и пассажиры вынуждены были согревать ноги пледом, как Анна и ее пожилая попутчица, испытывавшая неудобства от изменения температуры в вагоне.

Вид ткани, которой были обиты места для сидения пассажиров, зависел от класса вагона. Диваны в вагонах I класса покрывали мягким бархатом (рис. 1).

В произведении другого классика А.П. Чехова, в его рассказе «Загадочная натура» (1883 г.), героиня — «хорошенькая дамочка», путешествующая в купе первого класса, делится историей своей жизни и любви с сидящим напротив нее «молодым начинающим писателем», по должности «губер-

² Набоков В.В. Лекции по русской литературе / пер. с англ. С. Антонова, Е. Голышевой, Г. Дашевского и др. СПб.: Азбука, Азбука-Аттикус, 2018. С. 330.

³ Пассажирские перевозки в историях и лицах. Екатеринбург, 2009. С. 46.

наторским чиновником особых поручений», который публикует в «губернских ведомостях» рассказы из жизни большого света. Подчеркивается отличительная особенность мест для сидения в вагоне первого класса: *«На диване, обитом малиновым бархатом, полулежит хорошенькая дамочка»*.

В стихотворении А. Блока «На железной дороге» (1910 г.) героиня стоит на платформе и видит, как за окном вагона, проходящего мимо поезда, гусар одаривает ее улыбкой:

*«Лишь раз гусар, рукой небрежною
Облокотясь на бархат алый,
Скользнул по ней улыбкой нежною...
Скользнул — и поезд в даль умчал»*.

А.А. Блок имел в виду, что героиня видит гусара, который едет в вагоне I класса. Факт того, что в вагоне сидения были обиты бархатом, указывает на принадлежность вагона первому классу. Необходимо отметить, что в основу стихотворения А.А. Блок положил один из эпизодов романа Л.Н. Толстого «Воскресение» (1889–1899), а именно ч. I, гл. XXXVII, в которой Екатерина Маслова возвращается воспоминаниями к князю Дмитрию Нехлюдову и оценивает его роль в своей судьбе: *«Катюша Маслова на маленькой станции видит в окне вагона Нехлюдова в бархатном кресле ярко освещенного купе первого класса»*⁴. Это дополнение служит запечатленным в русской литературе свидетельством того, что места для сидения в вагонах первого класса дореволюционной России отвечали требованиям комфорта по своим размерам и материалу, который использовался для их драпировки.

В вагонах II класса также устанавливались диваны, но обивались они снаружи сукном. Диван был рассчитан на двух пассажиров, разделялся подлокотниками, имел подпружиненные сиденья и спинки⁵.

За период с 1865 по 1880 г. места для сидения были приведены в соответствие со стандартом. В частности, в вагонах II класса по ширине один диван рассчитан на три посадочных места с учетом того, что вагон этого класса вмещал 52 пассажира⁶. В течение этого же периода установлена определенная глубина сидений относительно

спинки дивана для пассажирских вагонов I, II и III классов. Так, для вагонов II класса она составляла 650 мм, что на 100 мм выше, чем для сидений в вагонах I класса и на 200 мм ниже, чем для сидений вагонов III класса⁷.

За вагонами III класса закрепилось определение «жесткие» вагоны. В данном классе вагонов места для сидения представляли собой деревянные парные скамьи, не имевшие подушек. Скамьи располагались в направлении длины боковых стен, в результате чего в середине салона кузова образовывался проход⁸. В вагонах III класса могли путешествовать представители всех сословий. В романе Л.Н. Толстого «Воскресение» князь Дмитрий Нехлюдов из Москвы ехал в вагоне третьего класса пассажирского поезда в Нижний вслед за арестантским поездом, в котором ехали осужденные арестанты к месту ссылки. В вагоне вместе с князем Нехлюдовым *«были <...> прислуга, мастеровые, фабричные, мясники, евреи, приказчики, женщины, жены рабочих, был солдат, были две барыни <...> и строгого вида господин с кокардой на черной фуражке»*⁸. В этом же вагоне по пути в Нижний ехало «человек двадцать» рабочих, возвращавшихся с торфоразработок. По точному определению А.Б. Вульфо́ва, председателя Межрегиональной общественной организации «Общество любителей железных дорог» (МОО «ВОЛЖД»), «третий класс — сгусток народной жизни, истинное проявление ее»⁹. Примечательно, что в 1880 г. в вагоне III класса, билет на который был куплен ввиду недостатка денежных средств, из Варшавы в Петербург возвращались родители будущего русского поэта А. Блока Александр Львович Блок и Александра Андреевна Блок (до замужества — Бекетова).

Отражение в русской классической литературе картин внутреннего устройства пассажиров во время поездок в вагонах III класса позволяет обнаружить неудобства, с которыми они могли сталкиваться, а именно то, что мест для сидения подчас не хватало, и люди вынуждены были сидеть на собственном багаже, а иногда и спать под сиденьями. На это обратил внимание А.П. Чехов в рассказе «Список лиц, имеющих право на бесплатный проезд по русским железным дорогам»

⁴ Орлов В.Н. Примечания // Блок А.А. Стихотворения и поэмы. Избранное. Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1976. С. 135.

⁵ Гайдамакин А.В., Лукин В.В., Четвергов В.А. и др. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие / под ред. А.В. Гайдамакина, В.А. Четвергова. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. С. 236.

⁶ Тарасова В.Н., Беспалько С.В. Пассажирские вагоны дореволюционной России // Мир транспорта. 2016. Т. 14. № 3 (64). С. 283.

⁷ Там же. С. 284.

⁸ Толстой Л.Н. Воскресение. М.: Художественная литература, 1977. Часть вторая, глава XLI. С. 279.

⁹ Вульфов А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. URL: https://royallib.com/read/vulfov_aleksey/povsednevnyaya_gizn_rossijskih_geleznih_dorog.html#823478

(1886 г.). В рассказе говорится о возможности для лиц, «уплативших за I или II класс, но не нашедших себе места в вагонах I и II классов, набитых бесплатными пассажирами», «ехать стоя» в вагоне III класса. В примечании добавляется информация о том, что «правление Либаво-Роменской дороги разрешает им также, буде угодно, лежать под скамьями или висеть на крючках»¹⁰. Проезд в вагонах III класса для состава, курсировавшего по магистрали между Москвой и Петербургом, был платным и в первые годы эксплуатации составлял семь рублей¹¹.

Вагоны IV класса входили в состав поездов, которые предназначались для доставки рабочих торфоразработок, заводских и горнопромышленных районов на предприятия из пригородов¹². Поезд, состоявший из вагонов IV класса, являлся поездом местного сообщения, или «местным», поскольку понятия «пригородный поезд» в последней трети XIX в. и первых двух десятилетиях XX в. не существовало, оно появилось в годы СССР⁹. При этом поезд местного сообщения мог состоять и из вагонов I или II класса, которые эксплуатировались вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции 1917 г. У вагонов IV класса кузов был оборудован «лавками для сидения, расположенными близко друг к другу»¹³.

В четырехосном вагоне IV класса постройки 1893 г., который предназначался для эксплуатации на Петербурго-Московской железной дороге, кузов оборудован двумя задвижными дверьми, установленными в каждой продольной стене. Вагон мог вмещать 80 пассажиров. Увеличение вместимости вагонов сказывалось на стоимости поездки. Проезд в вагонах IV класса был в полтора раза дешевле, чем в вагонах III класса. Условия, в которых находились рабочие во время поездки в вагонах IV класса поездов, курсировавших по Петербурго-Московской железной дороге, уступали сравнительному «удобству» вагонов III класса. Продольные скамьи для сидения, стоявшие вдоль вагона, располагались в четыре ряда с отсутствием их против дверей и у печи¹⁴. В вагоне не предусматривались «полки для багажа над скамьями и подъемные спинки для

лежания»¹⁴, что обуславливалось коротким временем пребывания рабочих в вагоне пригородного пассажирского поезда. В 1898–1899 гг. построены двухосные вагоны IV класса местного сообщения. Первый тип вагонов предназначался «для дорог Уральского района» и вмещал 43 пассажира, второй — для Донецкого бассейна с меньшей длиной кузова, вмещавший 32 пассажира¹⁵.

С началом функционирования Сибирской железной дороги в 1901 г. началось движение переселенцев, которое потребовало увеличения количества вагонов IV класса, или вагонов «сибирского типа». Такие вагоны со временем становились более совершенными. Происходила постепенная реконструкция отопляемого вагона для перевозки людей и скота, на время переоборудованного из товарного, именуемого в обиходе «теплушкой». На смену ему пришел усовершенствованный пассажирский вагон IV класса.

Внутреннее обустройство двухосных вагонов «сибирского типа» включало 40 мест для сидения, четырехосных — 81 место. Места для сидения в двухосных вагонах этого типа представляли собой скамьи, оборудованные подъемными спинками и откидными полками, что приводило к совпадению числа мест для сидения с числом спальных мест¹⁶. Вагон делился на пять отсеков, в каждом отсеке имелись полки для багажа, на которых, в случае необходимости, мог разместиться пассажир. Полки располагались в три яруса, все они могли раскладываться в сплошные полаты, занимавшие всю ширину отсека. В каждом отсеке было 8 сидячих и 9 лежащих мест¹⁷. Общее число пассажиров рассчитывалось путем умножения количества мест для сидения в каждом отсеке на количество отсеков¹⁷.

В рамках аграрной реформы, проводимой премьер-министром России П.А. Столыпиным с 1906 по 1917 г., крестьяне, вышедшие из общины, переселялись за Урал в малонаселенные районы с целью получения во владение незанятых участков земли. Именно для переселявшихся в Сибирь крестьян в период с 1908 по 1916 г. строились новые жесткие вагоны IV класса. Такие вагоны в народе

¹⁰ Чехов А.П. Пассажир первого класса: рассказы, повести. СПб.: Азбука, Азбука-Аттикус, 2020. С. 68.

¹¹ Степанов А.Д. Комментарии // Чехов А.П. Пассажир первого класса: рассказы, повести. СПб.: Азбука, Азбука-Аттикус, 2020. С. 318.

¹² Тарасова В.Н., Беспалько С.В. Пассажирские вагоны дореволюционной России // Мир транспорта, 2016. Т. 14. № 3 (64). С. 285.

¹³ Садовникова Г.В. История Усть-Катавского вагоностроения // Техника железных дорог. Исторический альманах. Сборник статей. М.: ООО Типография Сити Принт, 2019. С. 21.

¹⁴ Мокрицкий Е.И. История вагонного парка железных дорог СССР. М.: Изд-во и 1-я тип. Трансжелдориздата, 1946. С. 151.

¹⁵ Там же. С. 149.

¹⁶ Никифорова Н.В., Анциферова Н.В. Вагоны для перевозки переселенцев // Культура. Наука. Образование. 2019. № 1 (50). С. 128.

¹⁷ Там же. С. 130.



Рис. 2. Вагон IV класса «Столыпинский» в дореволюционной России (URL: <https://cf.ppt-online.org/files/slide/o/ouqVED1Ys6LUBRm03FfTl4Ic9n8xyMzN7OgCdi/slide-14.jpg>)

получили название «столыпинские» (рис. 2). Тип двухосного вагона IV класса использовался для перевозок переселенцев на дорогах Востока и Сибири и получил распространение на всех русских железных дорогах¹⁴.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Разделение вагонов на классы, в зависимости от степени предоставляемых пассажирам удобств, осуществлялось с 1879 г. и продолжалось до Великой Октябрьской социалистической революции 1917 г. Гражданская война и установление советской власти на территории бывшей Российской империи значительно снизили темпы вагоностроительства. Возрождение этой отрасли промышленности началось лишь в 30-е годы XX в. с началом периода индустриализации страны.

Об авторах

Иван Юрьевич Лучинин — директор; **Медицинский колледж Уральского государственного университета путей сообщения (МК УрГУПС)**; 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, д. 66; РИНЦ ID: 1136405, ORCID: 0000-0001-7401-4868; ILuchinin@usurt.ru;

Мария Геннадьевна Патрушева — заведующая учебно-методическим отделом; **Медицинский колледж Уральского государственного университета путей сообщения (МК УрГУПС)**; 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, д. 66; MPatrusheva@usurt.ru.

Bionotes

Ivan Yu. Luchinin — director; **Medical college of Ural State University of Railway Transport (Medical college of USURT)**; 66 Kolmogorova st., Ekaterinburg, 620034, Russian Federation; ID RSCI: 1136405, ORCID: 0000-0001-7401-4868; ILuchinin@usurt.ru;

Maria G. Patrusheva — head of educational and methodological department; **Medical college of Ural State University of Railway Transport (Medical college of USURT)**; 66 Kolmogorova st., Ekaterinburg, 620034, Russian Federation; MPatrusheva@usurt.ru.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.

Автор, ответственный за переписку: Мария Геннадьевна Патрушева, MPatrusheva@usurt.ru.

Corresponding author: Maria G. Patrusheva, MPatrusheva@usurt.ru.

Статья поступила в редакцию 06.06.2023; принята к публикации 28.05.2024.

The article was submitted 06.06.2023; accepted for publication 28.05.2024.