

Платова Екатерина Эдуардовна

д-р ист. наук, профессор, заместитель заведующего
ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет
путей сообщения императора Александра I»
г. Санкт-Петербург

DOI 10.31483/r-150806

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ – НОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ

Аннотация: в статье сделана попытка показать, как промышленный переворот в России и развитие железнодорожного транспорта параллельно с немислимыми масштабами развития сети железных дорог меняли быт и образ жизни всех слоев населения в XIX – начале XX вв. Автор обращает внимание на динамику позитивных перемен в комфортности железнодорожных пассажирских перевозок в период от поездки первого поезда на Царскосельской железной дороге в 1837 г. длиной в 27 км до поездов Транссибирской магистрали начала 1900-х гг. длиной почти в 9 тыс. км. Кроме того, проанализирована динамика развития комфорта на пассажирском железнодорожном транспорте от аскетизма до роскоши.

Ключевые слова: железные дороги, поезда, железнодорожная сеть, вагоны, комфорт, отопление, кондиционирование, освещение, образ жизни, сословия, классы комфортности.

Во второй половине XIX в. в Российской империи начался настоящий бум железных дорог. Железные дороги вызвали к жизни появление новых отраслей промышленности, экономики, строительства, архитектуры, транспортной науки и образования, изменили образ жизни населения страны. Возник новый мир скоростей и комфорта. Менялся облик государства, создавая индустриальный ландшафт. Время диктовало России ускорение темпов передвижения населения и грузов.

Вместе с тем, первоначальные железнодорожные перевозки в России ставили цель перевоза пассажиров, но не грузов [2, с. 24]. Таковой стала первая железная дорога общего пользования – Царскосельская, между Санкт-Петербургом и Пав-

ловском, торжественно открытая 30 октября 1837 г. По существу, это была экспериментальная дорога небольшой протяженности (около 27 км), ставшая историческим символом и формой организации отдыха для публики высших сословий.

Полноценное пассажирское сообщение началось 1 ноября 1851 г. с открытием движения на Петербургско-Московской железной дороге, когда пассажирский поезд пробыл в пути до Москвы почти 22 часа. Но уже с сентября 1853 г. на линию вышел первый скоростной поезд, который был в пути всего 12 часов и установил мировой рекорд скорости пассажирских перевозок. Несмотря на множество скептиков и противников железнодорожного транспорта и пассажирских перевозок со временем стало очевидно неоспоримое преимущество железнодорожного транспорта благодаря заметному снижению стоимости перевозок, значительному росту скорости передвижения, введению новых технологических решений для комфорта пассажиров и стимуляции просвещения населения.

Именно поэтому Император Николай I (1825–1855) уделял особое внимание железнодорожному строительству и данному транспортному сообщению. Уже в 1852 г. по железной дороге было перевезено 719 тысяч пассажиров, а всего через четыре года это число увеличилось до 1 млн. 400 тысяч пассажиров [6, с. 12].

После поражения России в Крымской войне развитие пассажирских перевозок получило дополнительный импульс, стала явной опасность отсутствия железнодорожной сети в южных регионах страны и объективная необходимость внедрения железных дорог по военно-стратегическим соображениям. В январе 1856 г. был обнародован высочайший указ Императора Александра II (1855–1881) «Об учреждении Главного общества российских железных дорог для постройки и эксплуатации первой сети русских железных дорог длиною 4000 верст», где отмечалось, что «... железные дороги в надобности коих были у многих сомнения еще десять лет назад, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для империи и сделались потребностью народной, желанием общим настоятельным» [5, с. 95]. В России было положено начало строительства сети железных дорог, когда к началу 1860 г. были построены первые участки москов-

ских железнодорожных направлений. В Москве появились Ярославский, Курский и Нижегородские вокзалы. Первым в истории страны министром путей сообщения стал выдающийся инженер Павел Петрович Мельников (1804–1880).

Позитивные сдвиги в железнодорожном строительстве были предприняты при Александре III (1881–1894) и связываются с деятельностью С.Ю. Витте (1849–1915), который способствовал притоку в железнодорожную отрасль капиталов из-за рубежа. В период с 1882 по 1904 гг. строится Екатерининская железная дорога, соединившая Донецкий угольный бассейн с южными регионами России. Эта дорога способствовала развитию топливно-металлургической базы, обеспечивала вывоз угля и железной руды на международные рынки. В конце 1880-х гг. была построена Закаспийская железная дорога, протяженностью более 2000 км. В феврале 1891 г. кабинет министров принял решение о необходимости сооружения Транссибирской магистрали, которая бы соединила страну от Москвы до Владивостока. Пресса того времени отмечала, что после открытия Америки и сооружения Суэцкого канала в экономической истории это событие стало самым значимым событием. Магистраль пересекала территорию двух частей света – Европу (1777 км) и Азию (7512 км). Экономическая эффективность магистрали была несомненной: количество пассажиров, перевозимых железными дорогами и прежде всего Транссибом, увеличилось в 322 раза (с 719 тыс. пассажиров в 1852 г. до 232 млн. человек в 1913 г.) [5, с. 269].

С развитием сети железных дорог в России совершенствовался и комфорт для пассажиров. В поездах развивались системы отопления, освещения и сервиса. На Царскосельской железной дороге комфортом пассажиров озаботился Франц Герстнер (1795–1840), австрийский подданный, приглашенный Императором Николаем I для устройства первой железной дороги в России. По его предложению с самого начала железнодорожной эры применялся принцип разделения вагонов на классы. Он делил их по уровню комфортности на первый, второй и третий классы (позже появился и четвертый класс). Первые вагоны – прообразы нынешних вагонов, так называемые «вагоны-кареты» не отапливались, вен-

тилировались за счет открытия окон снизу вверх, а вагоны третьего класса вообще не имели крыши, напоминая простые телеги-повозки. Самым фешенебельным был так называемый вагон первого класса, который вмещал 24 человека. Его называли «берлин» или «карета». Этот крытый вагон Герстнер описывал как «щеголеватый». Следующий вагон второго класса тоже имел крышу, но вмещал 30 человек и назывался «дилижанс». Полуоткрытый и жесткий вагон третьего класса, напоминающий крытую повозку, именовали «шарабан», где располагалось до 50 пассажиров. Была и просто открытая платформа с деревянными скамьями без всякой крыши для простого народа, куда могло войти до 90 человек. Она называлась «вагон» (от англ. слова «waggon» «повозка, воз»), которое определило само понятие помещения для перевозки пассажиров и грузов.

Позже к 60-м гг. XIX в. посредине вагонов второго и третьего классов появился проход, слева и справа располагались скамьи. Для пассажиров третьего класса сиденья были жесткими, в нем размещалось до 90 человек. Во втором классе стояли скамьи с мягким покрытием и вагон вмещал 52 человека. Вагон первого класса был рассчитан на 28 человек. В нем находилось 14 мягким диванов, рассчитанных на двоих пассажиров. Пассажиры могли получить услуги, исходя из финансовых возможностей и сословной принадлежности. Так паровоз заменил лошадь. С увеличением мощности паровой машины вагоны стали представлять собой как бы несколько соединенных карет. Купе вагона были изолированы, каждое имело свою входную дверь. Сиденья располагались друг против друга, общий коридор отсутствовал, выход на перрон осуществлялся из каждого купе. Это был максимальный уровень комфорта, доступный только для высших слоев общества. Низшие сословия довольствовались открытыми вагонами по типу обычных телег на стальных колесах.

Каретный стиль сохранялся до второй половины XIX в., когда увеличение скорости и дальности передвижения заставили внести значительные изменения в вагоностроение. Был поставлен вопрос об улучшении комфортности. В этот период меняется образ как паровоза, так и вагонов. Паровоз становится стилистической доминантой, символом технического прогресса. Это – уже не «Слон»,

«Машка» и «Проворный» на Царскосельской железной дороге, а «Генерал», паровоз ПЗ6, имевший величавый и статный вид [8, с. 2]. Между тем, стиль и композиция паровоза значительно отличались от присоединенных вагонов. Новое формообразование вагонов отрицает «каретный стиль». Их появлению общество обязано американскому бизнесмену Джоржу Пульману, который предложил новый уровень комфорта для пассажиров. В его вагоне были предусмотрены все новшества своего времени: вентиляция, освещение, отопление, туалетные комнаты, спальные места в купе, вагонный коридор, соединенный эластичным проходом между вагонами. Кроме того, Д. Пульман предложил ввести в состав отдельный вагон для питания – вагон-ресторан. Такой вагон стал функционировать на российских железных дорогах с 1896 г. Важно, что в интерьере вагона появляется открытое пространство салона коридорного типа, заменившее изолированные купе. Убранство вагонов подчиняется предпочтениям высшего общества и повторяет модели организации пространства частных домов и ресторанов. В вагонах появляются колонны, пилястры, резьба по дереву, используются элементы различных архитектурных стилей от эклектики до модерна.

В России первые комфортные пассажирские вагоны, оснащенные системой отопления, строятся на Александровском вагонном заводе в Санкт-Петербурге, чего не было в Европе. С 1860-х гг. все пассажирские вагоны начали оборудовать печами сухого отопления (дрова, древесный уголь, торф). Печь ставили в середине вагона, на лето печь убирали. К концу 1870-х гг. появляется паровое и воздушное отопление, введенное на основе предложений инженеров А. Леонова и И. Рерберга. Борьбу за комфортную температуру начали с перепланирования иностранных вагонов. Были заделаны боковые двери, устроены продольные коридоры, что сохраняло тепло и предотвращало случайное выпадение пассажиров. На Ковровском вагоностроительном заводе был построен первый отапливаемый пассажирский вагон, рассчитанный на дальние поездки. Через год эти вагоны вошли в серийное производство и были отмечены на Промышленно-художественной выставке 1882 г. в Санкт-Петербурге, получив право маркироваться

гербом России [4, с. 2]. Комфорт русских вагонов отмечал в своем дневнике известный французский литератор Теофиль Готье (1811–1872) во время путешествия из Петербурга в Москву. Он писал, что после декабрьской зимней ночи в Бологом, ужасного русского мороза, вернувшись в вагон, ощутил мягкую атмосферу тепла. Это было одним из самых приятных удовольствий его жизни когда, забравшись в уголок своего мягкого кресла в купе, он проспал до рассвета с особым чувством успокоения, которое испытывает человек, получивший приют в суровую погоду. Если бы не толчки вагона, он мог бы подумать, что находится в себя в комнате [3, с. 150].

В 1877 г. в пассажирские вагоны пришло газовое освещение, а электричеством вагоны осветили через десять лет. Это был настоящий прорыв в комфорте пассажиров, так как кроме вышеуказанных элементов сервиса для пассажиров в вагонах появились спальные полки. С этого времени, по настоянию Павла Петровича Мельникова, все поезда, находившиеся в пути более двенадцати часов, были сделаны спальными, но разных классов. Купейными, в современном понимании, были спальные места первого и второго классов. В этих вагонах появились двери, перегородки, мягкие диваны, столы с лампами. В них даже подавался чай и можно было заказать еду. В вагонах третьего класса вместо дверей были ширмы, отделявшие спальные места. Конечно, классовое деление общества того времени было несправедливо, но стоит заметить, что впервые в истории, несмотря на сословную реальность, пассажиры третьего и четвертого класса могли занимать спальные места [1, с. 321].

С 1879 г. пассажирские вагоны на железных дорогах России стали разноцветными. Их стали красить в разные цвета. Вагоны первого класса – в синий цвет, вагоны второго класса – в желтый, третьего класса – в зеленый, а четвертого – в серый или коричневый цвет. В 1910 г. в стихотворении «На железной дороге» Александр Блок отмечал эту ситуацию:

«...Вагоны шли привычной линией. Подрагивали и скрипели
Молчали желтые и синие, в зеленых плакали и пели...».

И.А. Бунин отмечал, что поезда того времени смотрелись торжественно, красиво и «занятно». Железная дорога становилась средоточием народной жизни. Хотя в вагонах третьего класса было тесно, спали вповалку, но здесь размещались все сословия. Статистика свидетельствовала, что в 1896 г. из 50,5 млн. человек первым классом было перевезено 700 тыс., вторым классом – 5 млн., третьим классом – 42,5 млн. человек [6, с. 38]. Таким образом, в третьем классе путешествовало более трех четвертей всех пассажиров Российской империи. Л.Н. Толстой в письме от 28 октября 1910 года из Козельска писал: «... Пришлось от Горбачева ехать в третьем классе. Было неудобно, но очень душевно и поучительно».

Воплощением железнодорожного комфорта стал Сибирский экспресс «Петербург – Иркутск». В этом поезде были вагоны только первого и второго класса. Они были оборудованы водяным отоплением, электроосвещением. В каждом вагоне было свое генераторное электропитание. Имелся вагон-ресторан как символ изысканного сервиса. В поездах данного типа можно было заказать горячую ванну, позаниматься спортом. Каждые три дня менялось постельное белье. Можно было посидеть в гостиной, помузицировать на пианино и даже позаниматься фитнесом в отдельном помещении. В купе подавался чай, принимались заказы по меню из ресторана. Интерьеры купе были самые замечательные и благородные и выполнены в сине-зеленых тонах [1, с. 221]. Этот экспресс – прообраз пророчества П.П. Мельникова о всеобщей востребованности железных дорог, которые стали не только инженерными сооружениями, но и особым образом жизни для всего населения России.

Список литературы

1. Вульф А.Б. Повседневная жизнь Российских железных дорог / А.Б. Вульф. – М.: Молодая гвардия, 2007. – 453 с. EDN QSGALX
2. Развитие систем транспортных сооружений и узлов в крупнейших и крупных городах / Г.Е. Голубев, Ю.А. Федутин, З.В. Азаренкова [и др.] // Архитектура. Районная планировка. Градостроительство. – Вып. 7. – М.: Стройиздат, 1985. – 48 с.
3. Готье Т. Путешествие в Россию / Т. Готье. – М.: Мысль, 1988. – 400 с.

4. Макрицына И. От аскетизма до роскоши / И. Макрицына // Гудок. – 2012.
5. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1936–1917 гг. – М.: Иван Федоров, 1994. – 336 с.
6. Памятная книжка главного общества российских железных дорог на 1859 год. – СПб.: Типография Безобразова, 1859. – 138 с.
7. Рерберг И.Ф. История эксплуатации Московско-Нижегородской железной дороги за первые 25 лет / И.Ф. Рерберг. – М.: Типография И.Н. Кушнерева, 1887. – 280 с.
8. «Слон» и «Машка» // Гудок. – 2008.
9. Шульгин В.В. Письма к русским эмигрантам / В.В. Шульгин. – М.: Соцэкгиз, 1961. – 95 с.