

О.Т. Авдеев

Петербург–Московская (Николаевская) железная дорога

**Москва
2005**

УДК 656.2(09)(084)

ББК 85

A201

A201 **Авдеев О.Т.** Петербург–Московская (Николаевская) железная дорога: Иллюстрированное издание. — М.: Маршрут, 2005. — 120 с.

ISBN 5-89035-183-4

Этот альбом предоставляет возможность вернуться в XIX в. и «увидеть» события, связанные со строительством Петербург–Московской (Николаевской) железной дороги в 1851 г.

Все иллюстрации основаны на историческом материале и документальных свидетельствах современников. Используя свой опыт кинооператора, художника и историка, автор стремился наполнить сюжет внутренней динамикой, определенным поэтическим настроением, придать каждому «кадру» альбома эмоциональную выразительность.

Альбом предназначен для всех, кто интересуется историей, а также для многочисленных любителей «старого паровоза».

УДК 656.2(09)(084)

ББК 85

ISBN 5-89035-183-4

© Авдеев О.Т., 2005

© УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте, 2005

© Издательство «Маршрут», 2005

Предисловие

В произведениях русской классической литературы XIX в. (о чем, в частности, писал А.И. Солженицын), как и в живописи, к сожалению, почти не отражен происходивший в те времена в России технический прогресс.

Прежде всего это относится к появлению «парового транспорта».

После начала успешной работы Царскосельской железной дороги император Николай I сделал первые шаги к созданию Петербург–Московской железной дороги. В 1839 г. в Америку за приобретением опыта строительства протяженных железных дорог были отправлены два профессора — П.П. Мельников и Н.О. Крафт. На поданной ему докладной записке Николай I написал: «Послать инженеров, знающих языки и непьющих». Надо сказать, что Мельников свободно владел тремя иностранными языками, Крафт — двумя. Ученые пробыли в Америке 18 месяцев. Вернувшись, они представили обстоятельный доклад.

Николай I дал им личную аудиенцию. Император обратился к Мельникову с вопросом: «Я нуждаюсь в вашем мнении: выписывать ли нам паровозы и рельсы из Европы или производить их у себя?»

«Я отвечал, — вспоминал Мельников, — что признаю не только полезным, но даже необходимым локомотивы и вагоны устроить дома, хотя это и обошлось бы дороже для казны...» «Если наши рабочие, — продолжал Мельников, — сами будут создавать паровозы, то именно из них явятся машинисты для их обслуживания. Закупая же паровозы за границей, мы сразу обречем себя на зависимость от иностранных машинистов».

«Я уже обещал это русским заводчикам, — ответил император, — но я не знаю, что из этого выйдет!»

По рекомендации Мельникова были приглашены американский конструктор паровозов Джозеф Гаррисон и инженер, «знаток дела» Уильям Уайненс. Последний не только занялся строительством вагонов, но и осуществлял общее руководство на Александровском механическом заводе в Петербурге, который временно передали им для изготовления подвижного состава для этой дороги. Вместе с энтузиастами строительства железных дорог в России, каковыми были, в частности, П.П. Мельников и Н.О. Крафт, следует назвать графа А.А. Бобринского, который не только сыграл особую роль в осуществлении строительства Царскосельской железной дороги, но также оказал большое влияние на формирование у Николая I мнения

о необходимости проведения железнодорожной магистрали, соединившей бы Санкт-Петербург и Москву. «Известный как умнейший и просвещеннейший человек своего времени, он не мог не сочувствовать и не понимать значения развития железнодорожного дела в России»¹.

Но в России были и противники строительства железных дорог. В 1835 г. в «Журнале общепольных сведений» появилась статья «Мысли русского крестьянина-извозчика о чугунных дорогах и паровых экипажах между Петербургом и Москвой». «Дошли до нас слухи, — писал этот "крестьянин", — что наши богатые господа, прельстясь заморскими затеями, хотят завести между Питером, Москвою и Нижним чугунные колеи, по которым будут ходить экипажи, двигаемые невидимой силою, с помощью паров...» И далее: «Но русские вьюги сами не потерпят иноземных хитростей, занесут, матушки, снегом колеи, в шутку, пожалуй, заморозят и пары. Да и где взять такую уйму топлива, чтобы вечно не угасал огонь под ходунами-самоварами? Али тратить еще деньги на покупку заморского угля для того, чтобы отнять насущный хлеб у православных? Стыдно и грешно!» А редактор журнала А. Башуцкий добавил, что железнодорожное дело в России «совершенно невозможно, очевидно бесполезно и крайне невыгодно»².

В январе 1842 г., когда встал вопрос о проектировании и выборе направления, Николай I, зная о негативных настроениях среди членов Комитета по строительству железной дороги Санкт-Петербург—Москва, вызвал к себе Мельникова, и, обратившись к нему, сказал: «В направлении дороги из Петербурга в Москву возникло немало различных мнений. Ты, наверное, знаешь, что богатые купцы Новгорода никаких денег не пожалеют, чтобы дорога на Москву прошла через Новгород».

История сохранила ответ Мельникова: «Дорога обязана связать две русские столицы, а из Москвы дорогу предстоит прокладывать к югу и на восток, дабы связать ее со всей Россией. Отклонение пути к Новгороду нарушит прямизну генеральной линии магистрали, удлинит путь на 80 верст, а следовательно, станет дороже и билет для пассажира. Если мы сейчас уступим новгородским Титам Титычам, то лет через десять или двадцать России все равно предстоит снова сыпать в болота миллионы, прокладывая прямой путь из Петербурга в Москву...»

В январе 1842 г. Николай I созвал специальное совещание министров для рассмотрения вопроса о строительстве железной дороги на Москву. Большинство выступавших министров, приводя различные ар-

¹ Железнодорожное дело, 1886, № 15.

² Гумилевский Л. Железная дорога. М., 1946.

гументы, фактически высказались против строительства. Тогда недовольный император поднялся и заявил: «Дорогу строить будем!» И, указывая на наследника Александра, произнес: «Он возглавит комитет по строительству». Но Александр не смог возглавить этот комитет. Однако, забегаая вперед, следует отметить, что в годы его царствования (1855–1881) развернулось интенсивное строительство железных дорог, и Россия заняла второе место после Америки по этому показателю (2000 верст в год).

Первого февраля был издан именной высочайший указ № 15265, в котором, в частности, сообщалось: «Мы положили возвестить железную дорогу от Санкт-Петербурга до Москвы и, по примеру других держав, возвестить оную на счет казны, дабы удержать постоянно в руках правительства и на пользу общую — сообщение, столь важное для всей промышленности и деятельной жизни государства».

И, по свидетельству современника, «на протяжении всей стройки этой железной дороги Николай I действительно постоянно вникал во все подробности ее сооружения».

В 1842 г. начались изыскательские работы по всей трассе будущей дороги, были образованы два строительных участка: северный и южный, которые возглавили П.П. Мельников и Н.О. Крафт. В строительстве принимали участие десятки инженеров — выпускников Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения. Среди них: строитель мостов Д.И. Журавский, инженеры Н.И. Миклухо, А.И. Штукенберг, В.И. Граве, архитекторы К.А. Тон и Р.А. Желязевич. В том же году из Америки приехал инженер Г. Уистлер, имевший большой опыт строительства железных дорог у себя на родине. Он был назначен «совещательным инженером». Между ним и Мельниковым сложились дружеские и деловые отношения, и именно он предложил установить ширину колеи в 5 футов (1524 мм), против 6 футов на Царскосельской железной дороге.

В 1843 г. началось строительство дороги. Первый паровоз был построен в марте 1847 г. К началу открытия дороги в 1851 г. на Александровском заводе были построены 164 паровоза и более 2500 вагонов различного назначения.

Официальное открытие магистрали состоялось 1 ноября 1851 г. Эта крупнейшая железная дорога, в ходе строительства которой был использован передовой опыт мировой науки и техники, вызывала восхищение и у иностранцев.

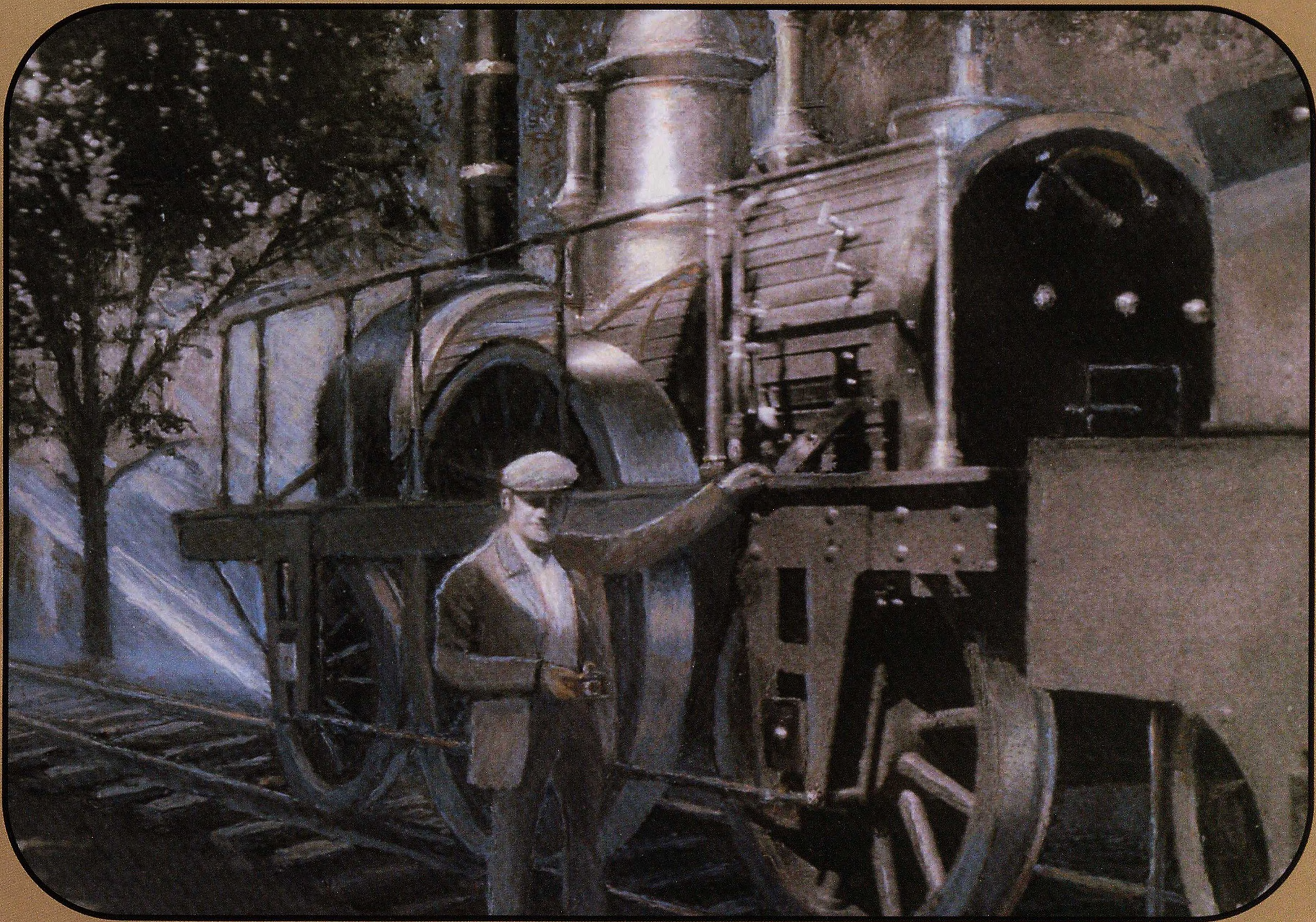
В сентябре 1855 г. распоряжением Александра II Петербург–Московская железная дорога была названа Николаевской, а вокзалы в Петербурге и Москве — Николаевскими.



1990 г. Санкт-Петербурга

Автор альбома О.Т. Авдеев у паровоза «Проворный».

Прикосновение к легендарному паровозу, открывшему железнодорожную эру в России, и стало импульсом к созданию «железнодорожной серии», посвященной первым железным дорогам.

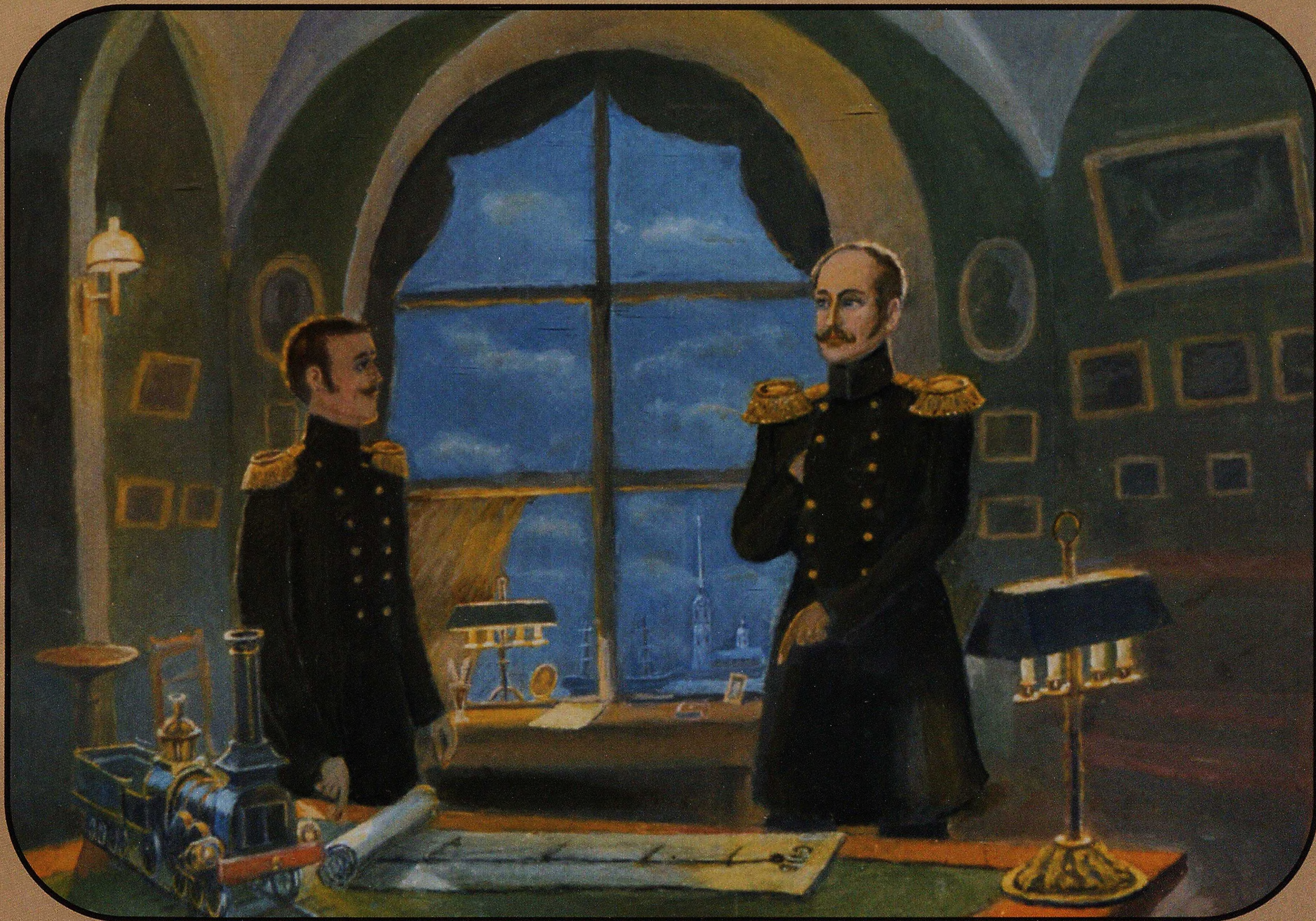




«Веди дорогу прямо!»

Зимой 1842 г. Николай I вызвал к себе с докладом П.П. Мельникова. Зашел разговор о выборе направления трассы будущей железной дороги Санкт-Петербурга–Москва. На убедительные доводы Мельникова, что дорога между двумя столицами должна быть проложена по кратчайшему пути, минуя ряд городов (в частности, Новгород), император, выразив полное согласие с Мельниковым, приказал: «Веди дорогу прямо!»

На столе — макет паровоза американского конструктора Дж. Гаррисона [модель 1849 г.]. Их производство, по предложению Мельникова, было организовано на Александровском заводе в Санкт-Петербурге. Весной 1847 г. была проведена обкатка первого собранного паровоза на семикилометровой железнодорожной ветке от Александровского завода до Петербурга. К 1 ноября 1851 г. были построены 121 товарный паровоз [типа 1-3-0] и 43 пассажирских магистральных паровоза [типа 2-2-0].





На стройке Петербурга-Московской железной дороги

В 1845-1847 гг. на Кузнецовской выемке между Валдайской и Березовской станциями использовались четыре «механических землекопа» из Америки. Длина выемки составляла около 2 км, а глубина — 30 м. Паровые «землекопы» были установлены по два вдоль выемки и, по свидетельству участника стройки, инженер-капитана А.Я. Штукенберга, работали очень неплохо.

Слева на картине изображена группа из трех людей: в центре американский консультант, «советательный инженер», инженер-майор Г. Уистлер, справа — начальник строительства северного участка П.П. Мельников.

Мальчик с палкой — это Джозеф Уистлер (1834-1903) — будущий знаменитый американский художник, который первые уроки рисования получил в Петербургской академии художеств.





Землекоп, лопата, тачка

При строительстве Петербурга-Московской железной дороги для прокладки путей крепостными крестьянами было вырыто и перемещено 97 млн куб. м земли — цифра, колоссальная не только для того времени. Каждый рабочий должен был по норме выкопать за день около 5 куб. м грунта (около 10 т) и перенести их на 100 м.

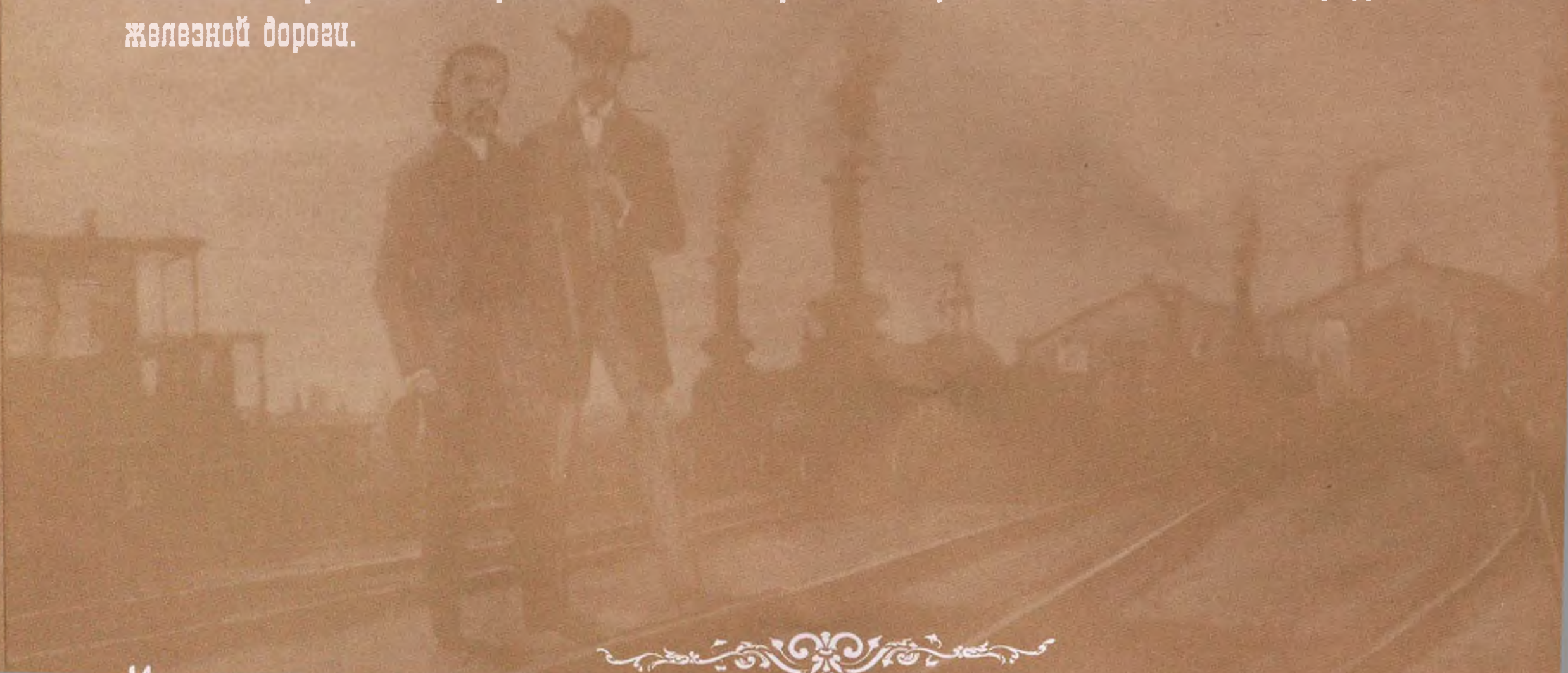
Это была очень тяжелая работа. Рабочим приходилось толкать тяжелую тачку с одним колесом, балансируя на досках, уложенных на землю вокруг возводимой насыпи. На подъеме им помогали «крючники», которые зацепляли тачку и втаскивали ее на насыпь. На дороге работали крестьяне в основном из Витебской и Смоленской губерний, «имевшие опыт земляных работ».





На Александровском главном механическом заводе

На Александровском заводе под руководством американских инженеров Дж. Гаррисона и У. Уайненса было организовано производство магистральных паровозов и вагонов для Петербурга-Московской железной дороги.



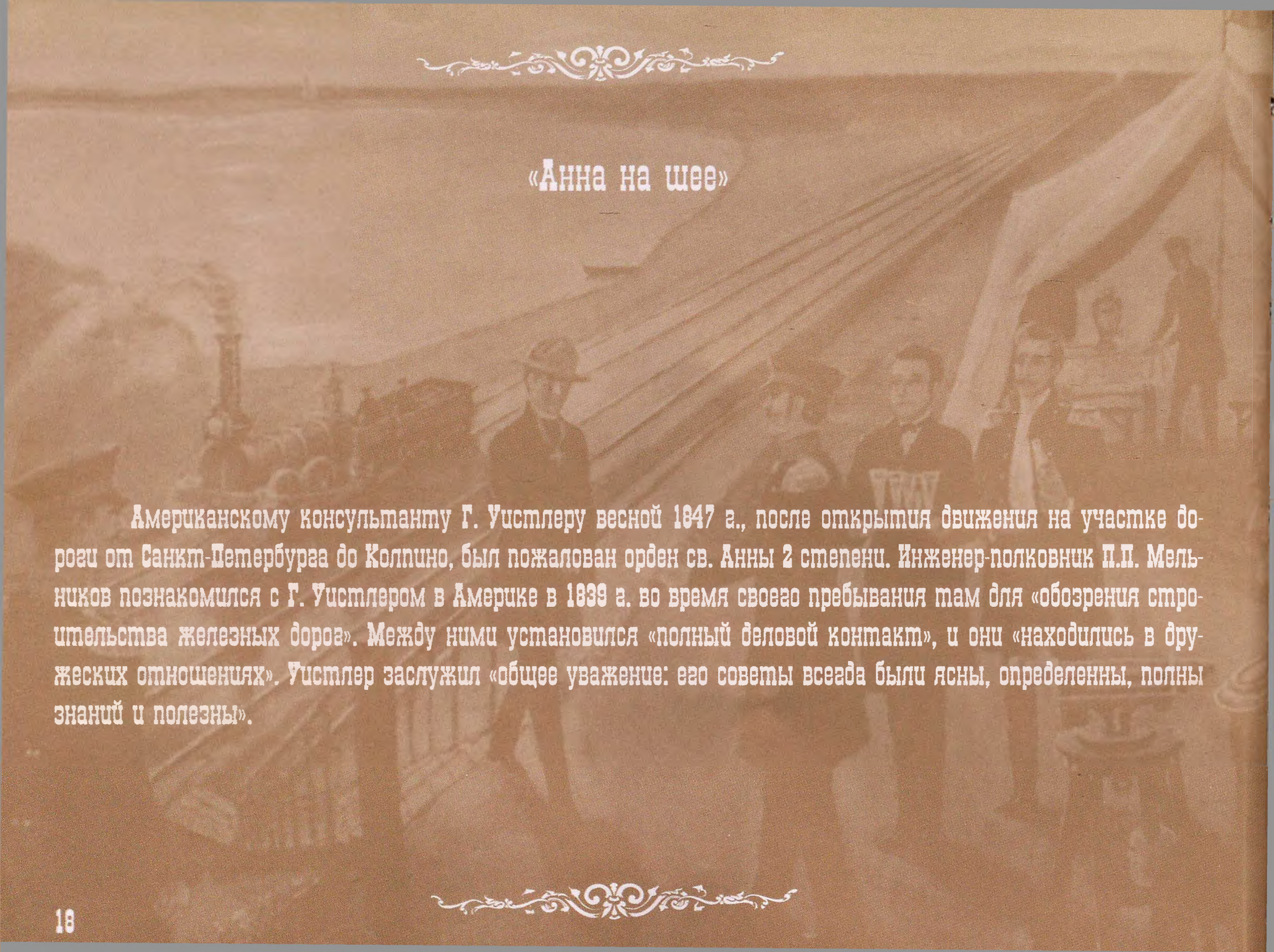




По первому пути

Весной 1847 г. был введен в эксплуатацию рельсовый путь длиной в 7 км от Санкт-Петербурга до Александровского завода, где строились паровозы и вагоны для будущей железной дороги.





«Анна на шее»

Американскому консультанту Г. Уистлеру весной 1847 г., после открытия движения на участке дороги от Санкт-Петербурга до Колпино, был пожалован орден св. Анны 2 степени. Инженер-полковник П.П. Мельников познакомился с Г. Уистлером в Америке в 1839 г. во время своего пребывания там для «обозрения строительства железных дорог». Между ними установился «полный деловой контакт», и они «находились в дружеских отношениях». Уистлер заслужил «общее уважение: его советы всегда были ясны, определены, полны знаний и полезны».





1849 г. На станции Вышний Волочек

За два года до открытия железной дороги Санкт-Петербург-Москва, поздней осенью 1849 г. император Николай I в сопровождении графа А.Ф. Орлова приехал на станцию Вышний Волочек.

Инженер-капитан А.И. Штукенберг записал: «Мы увидели в коляске подъехавших Николая Павловича с графом Орловым вместе, оба в одинаковых шинелях с бобром и в белых фуражках. Отдохнув в небольшом деревянном пассажирском доме, царь вышел на платформу в сопровождении графа Орлова и Крафта [директора южного участка строительства дороги]. Между тем коляска была поставлена на «открытый вагон изготовленного для царя поезда, в котором император проехал по уже готовому участку дороги до Клина и далее до Кольцова».

На станциях 3-4-го классов с каждой стороны дороги находились два каменных здания («водоемные дома») для «снабжения паровозов водой» и «помещение для запасного паровоза». На верхнем этаже находились баки для воды. «На нижнем этаже помещался кипятильник с трубками в означенные баки и посредством его вода в баках зимой нагревается». «Вода накачивается сюда посредством водопровода» при помощи паровой машины из ближайшего водоема или реки.





«Вот какую я себе лошадку нажил!»



В августе 1850 г. состоялась поездка Николая I по железной дороге из Санкт-Петербурга в Москву. По этому поводу инженер-строитель А.И. Штукенберг рассказывал: «Я ожидал царский поезд на станции Вышний Волочек. Наконец поезд подошел. Николай Павлович вышел на платформу. Царь, высокий, видный, был весел, держал себя просто и был очень разговорчив, возле него вертелся граф Клейнмихель... Подойдя к локомотиву, царь, обращаясь к людям, окружавшим его, сказал: "Вот какую я себе лошадку нажил!" Потом все уселись в поезд и он покатил дальше...»





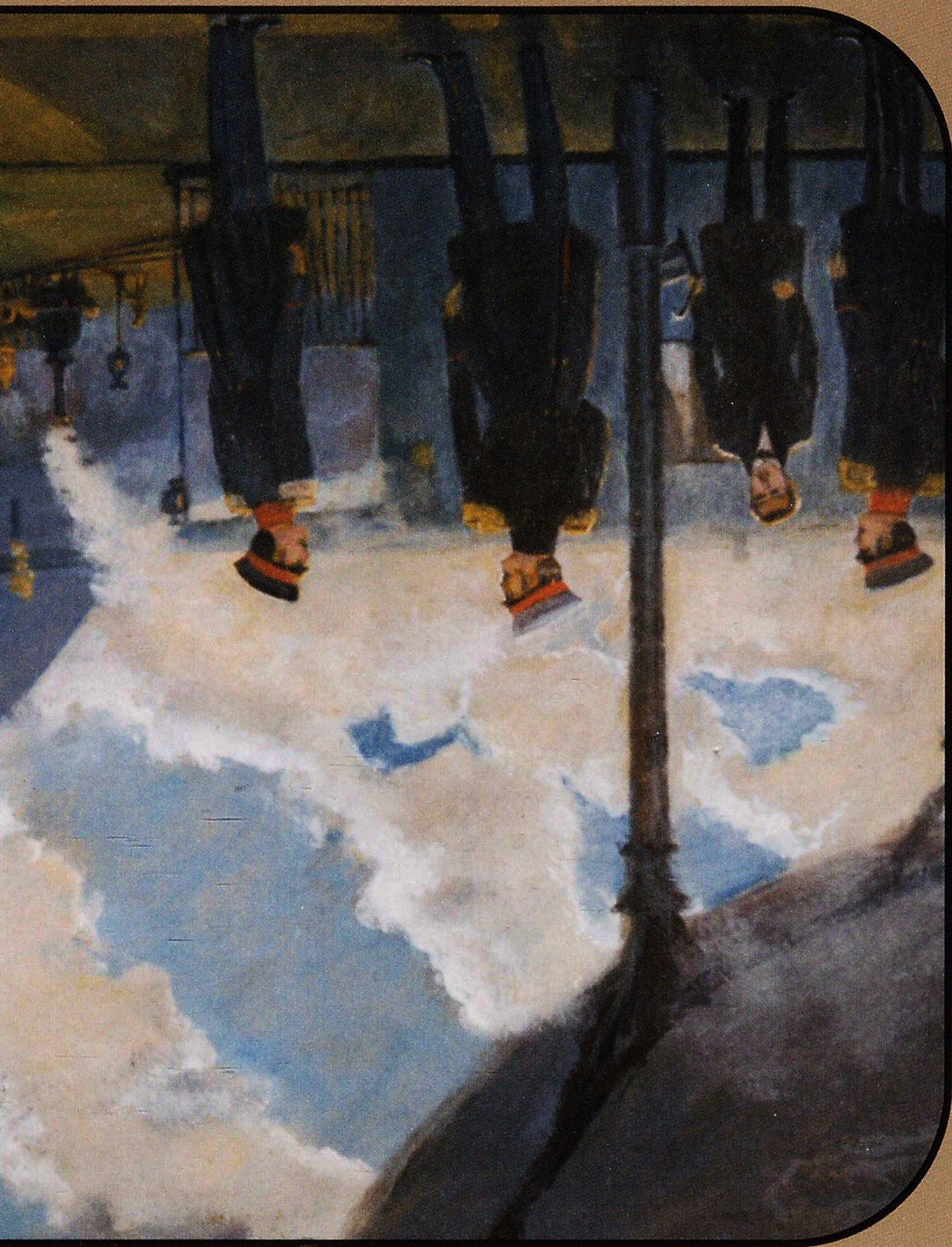
1850 г. На станции Спирово

Осматривая эту станцию, император Николай I обратил особое внимание на локомотивное депо, «которое представляло колоссальную ротонду 30 сажень [60 м] в диаметре, с высоким железным куполом, что придавало ему оригинальность».

Царь, остановившись на платформе пассажирского дома и, указывая на локомотивное депо, воскликнул по-французски: «C' est un Panteon! C' est un Temple!» [«Это пантеон! Это храм!»].

На станциях 1-2-го классов были построены локомотивные здания «по американскому образцу — круглые, со стойлами для 18 паровозов, с поворотной платформой в середине здания, над которой возвышался железный купол...».







«В добрый путь!»

В августе 1850 г., за год до официального открытия железной дороги, император Николай I, «совершая торжественный проезд из Петербурга в Москву», с интересом осматривал все крупные сооружения. По свидетельству А.И. Штукенберга, «император Николай Павлович был в восхищении от Веребинского моста и отнесся с особой похвалой о нем».

При осмотре моста произошел забавный эпизод. Царь вышел из вагона и со свитой спустился вниз, на дно оврага, чтобы наблюдать прохождение поезда. «В самом низу долины император, чтобы лучше все видеть, отошел от моста, а с ним и свита, и, взглянув наверх, где перед мостом стоял поезд, махнул платком. По этому сигналу поезд двинулся вперед, паровоз прошел устой моста и... остановился. Видно было, что машина работает, был даже слышен стук колес. Но поезд продолжал стоять на месте...»





Курьезный случай на Веребынском мосту



В это время на паровозе находились американцы, инженер У. Уайненс и обер-машинист Батлер — «лучшие знатоки дела». Увидев, что Николай I подает сигнал к началу движения, они дали ход локомотиву, который, пройдя только на длину устоя моста, остановился, «хотя колеса паровоза вертелись на месте, стуча и дрожа, или, как говорят, буксовали». Тогда Уайненс соскочил с паровоза, чтобы узнать, в чем дело. И каково было его удивление, когда он увидел, что рельсы на мосту были выкрашены черной краской, которая не успела высохнуть. Тогда он приказал посыпать рельсы золой и песком. После этого поезд тронулся вперед. Оказалось, что дорожный мастер, видя, «что рельсы очень заржавели при отличной отделке во всем остальном», решил их покрасить.

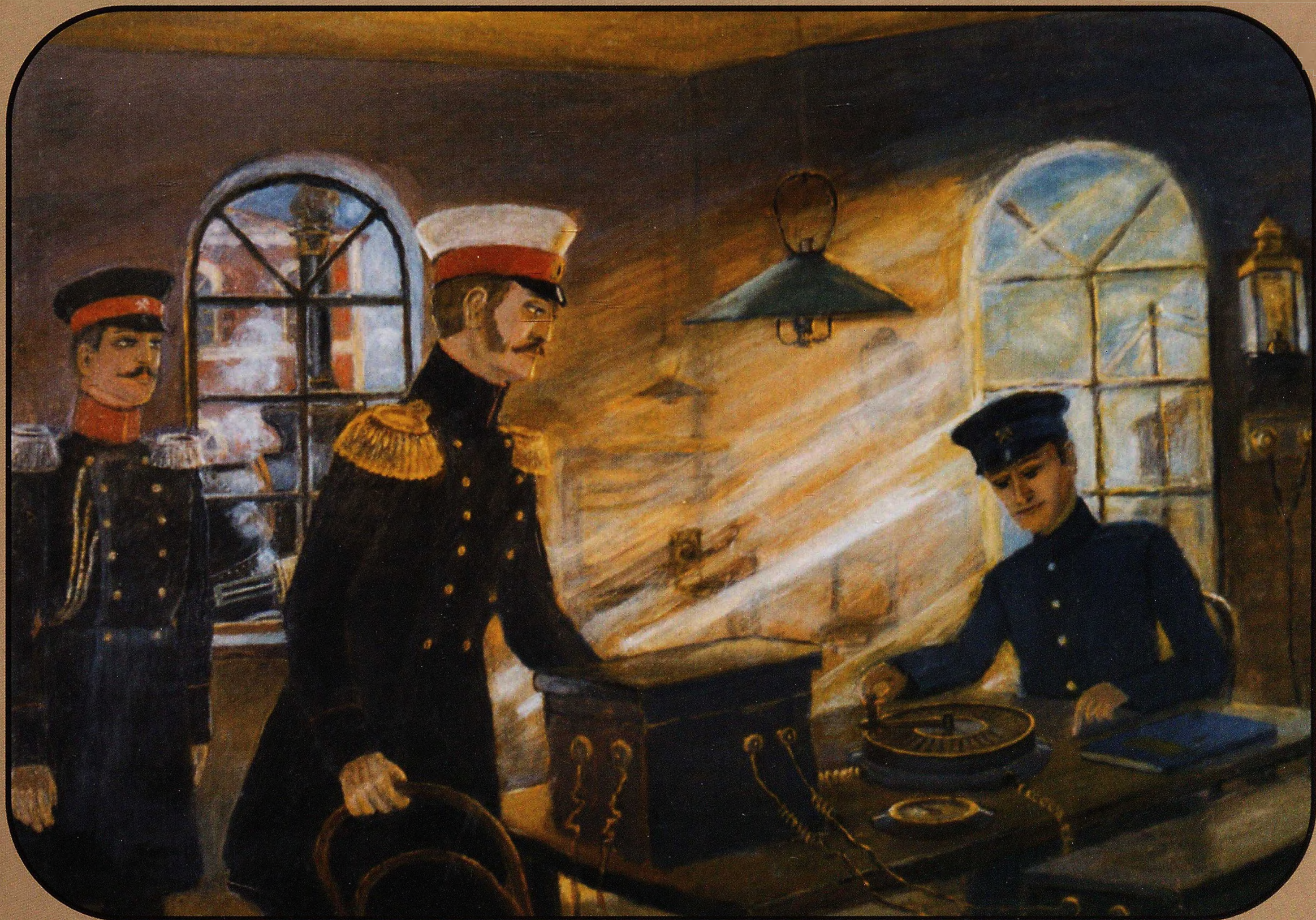




«Какая в Петербурге теперь погода?»

Первоначально телеграфная связь на железной дороге обеспечивалась синхронно-синфазными аппаратами фирмы «Сименс и Гальске». Николай I проявил интерес к телеграфу.

Инженер А.И. Штукенберг рассказал следующий эпизод: «В 1851 г., до открытия железной дороги для публики, был еще проезд императора Николая Павловича в августе месяце. Я ожидал Его Величество, будучи начальником 5-го отделения, на станции Березайская. Наконец поезд остановился, и император со свитой вышел на платформу. Меня представили императору. После нескольких вопросов император спросил меня: "Есть ли телеграф на станции?" И на утвердительный ответ сказал: "Ну, покажите мне эту машину", — я показал дорогу государю в один из водоемных домов, где внизу помещался телеграф, и он, войдя в него, сказал: "Что бы спросить?" — "Ну, спросите: какая в Петербурге теперь погода?" Вопрос по телеграфу был дан... Между тем доложили, что поезд готов к отправлению...»



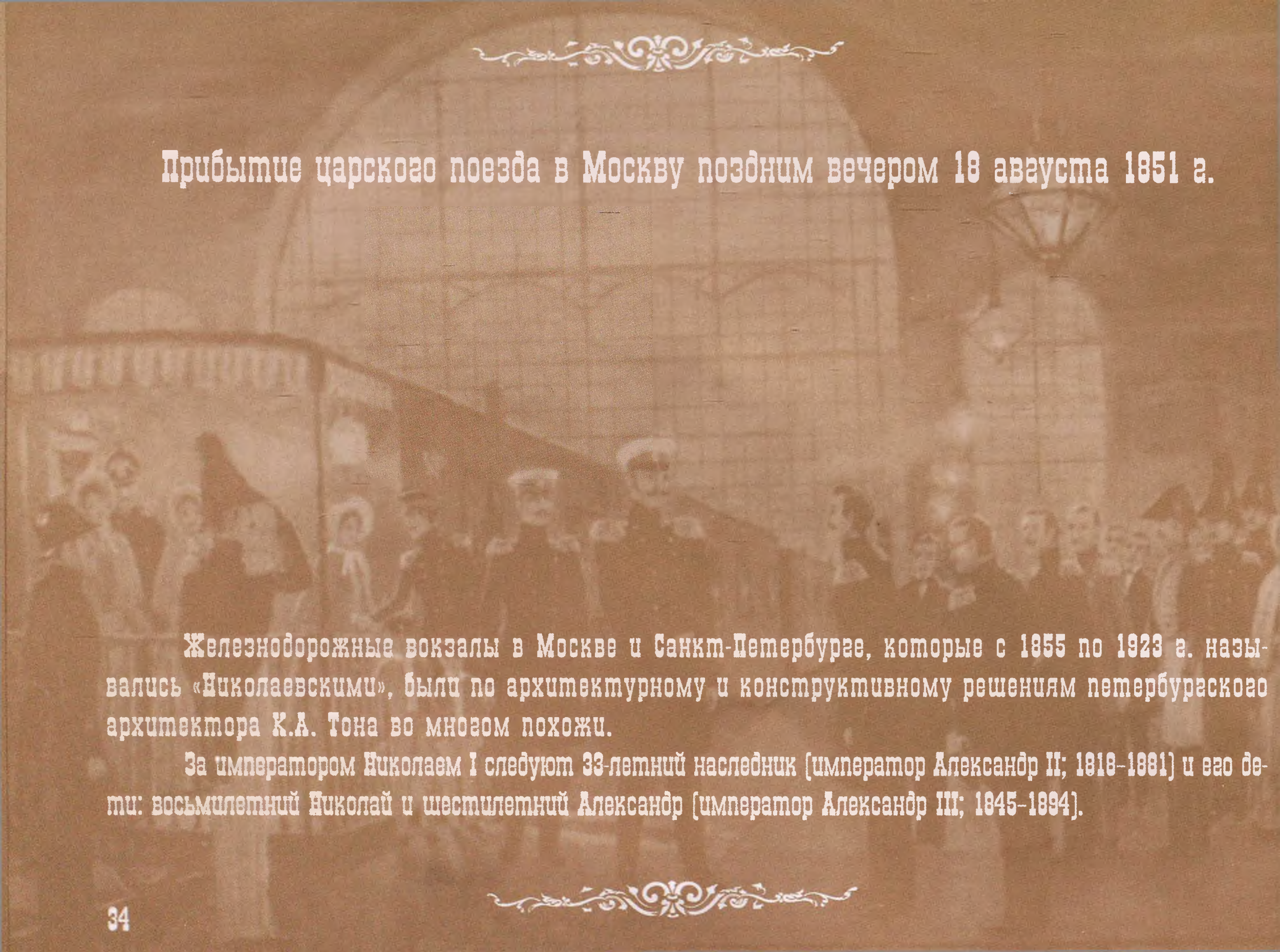


Поезд в пути

Петербурга-Московская железная дорога — крупнейшее инженерное сооружение своего времени. Магистраль длиной 644,5 км была построена за восемь с половиной лет.



Прибытие царского поезда в Москву поздним вечером 18 августа 1851 г.



Железнодорожные вокзалы в Москве и Санкт-Петербурге, которые с 1855 по 1923 г. назывались «Николаевскими», были по архитектурному и конструктивному решениям петербургского архитектора К.А. Тона во многом похожи.

За императором Николаем I следуют 33-летний наследник (император Александр II; 1818–1881) и его дети: восьмилетний Николай и шестилетний Александр (император Александр III; 1845–1894).





1858 г. Николаевский вокзал в Санкт-Петербурге



Французский писатель Теофиль Готье в своей книге «Путешествие в Россию» описал его так: «...и вот я наконец на необъятном железнодорожном вокзале в ожидании часа отправления поезда, назначенного на полдень. Русский поезд состоит из нескольких сцепленных вагонов, сообщающихся между собой через двери... Поезд еще не отходил и, заняв себе место сумкой со спальными принадлежностями, я прогуливался вдоль перрона, взгляд мой привлекла странной формы труба паровоза. Воронка наверху делала ее похожей на венецианские печные трубы с колпачками вверх раструбом... Русские поезда топят дровами, а не каменным углем, как в западных странах. Березовые или сосновые поленья уложены в поленицы на тендере, и запас их пополняется на станциях, где устроены дровяные склады...»



Третий звонок. Грусть расставания

Иллюстрация к фильму «Роман императора» (Беларусь, «Синемарек». Режиссер Д. Нижниковская, 1993 г.)

Фильм повествует о романтической любви императора Александра II и княжны Екатерины Долгорукой и его трагической судьбе.



Т. Готье во время поездки по Николаевской дороге в 1858 г.

Затем Т. Готье сел в свой вагон. Поезд, набирая скорость, помчался в Москву. Смеркалось... Был сильный мороз, однако Готье решил выйти на открытую площадку вагона во время хода поезда: «Надвинув шапку, запахнув поплотнее шубу, засунув руки в варежки, я смело отправился к открытой площадке вагона. Какой-то солдат-ветеран в военной шинели со многими медалями на груди стоял там, следя за ходом поезда, казалось, нисколько не страдая от холода. Небольшие чаевые, в один рубль серебром, которых он не просил, но от которых не отказался, заставили его отвернуться в другую сторону в то время, как я недозволительно зажег великолепную сигару, купленную у Елисеева».





Между Санкт-Петербургом и Москвой

Поезда курсировали между Санкт-Петербургом и Москвой в любое время года.





«Позвольте представиться!»

На станции Бологое поезда стояли, как правило, более получаса, чтобы пассажиры могли немного отдохнуть, прогуляться по платформе, посетить вокзальный ресторан.

Участник строительства Петербурга-Московской железной дороги и первый начальник этой станции инженер-полковник А.И. Штукенберг на склоне лет вспоминал: «Бологоевская станция, где я служил, находится на середине между столицами, и поэтому здесь поезда сходились вместе, один справа, другой слева островного расположения здания вокзала, и залы наполнялись народом, особенно при пассажирских поездах, что было около 10 часов вечера. Через полчаса после ухода поездов вокзал пустел, и все погружалось во мрак и молчание, так что станция походила на волшебный замок, который вдруг освещался, наполнялся народом и потом вдруг смолкал и пустел».





Николаевская железная дорога в ночное время

Локомотивное депо в Санкт-Петербурге было построено архитектором Р.А. Желязевичем «по американскому образцу», круглое со стойлами на 18 паровозов, имеющее, кроме того, четыре сквозных выезда. Движение паровозов «совершалось посредством поворотной рамы в середине здания, над которым возвышался железный купол диаметром 15 саженей [32 м], а всего диаметр здания — 30 саженей [64 м]».

Мимо следует поезд с паровозом типа 1-3-0 серии «Д», изготовленный на Александровском заводе. Справа — указательная лира с фонарем на стрелочном переводе рельсового пути. По положению лиры (перпендикулярно или вдоль пути) и цвету фонаря в ночное время машинист видел издали положение стрелочного перевода. Отдельно переводились крестовина и тупиковые концы рельсов, поэтому на каждом стрелочном переводе стояло по две лиры.





В лунную ночь

Первый поезд на Петербурга-Московской железной дороге отправился от перрона вокзала в Петербурге в 11 часов 15 минут 1 ноября 1851 г. «Всенародный поезд», как назвала его столичная газета «Северная пчела», пробыл в пути 21 час 45 минут. «Заслуга строителей дороги заключается в том, что проложена она по кратчайшему расстоянию и имеет исключительно прямое направление».





Случай на перегоне

Петербург-Московскую железную дорогу проложили в стороне от городов, среди болот, там, где не ступала нога человека. В глухих лесах было множество волков. Первые паровозы не были еще достаточно совершенными. Однажды зимой на перегоне неожиданно остановился товарный поезд с грузом шерсти. Ночь, тишина и темный лес... Кондуктор пошел до ближайшей станции за помощью. Время шло, из леса вышла стая волков и окружила паровоз, на котором находилась бригада из трех человек. В это время промчался, не останавливаясь, встречный пассажирский поезд. Волки стали нападать. Люди бросали в них зажженные поленья из паровозной толки до тех пор, пока в ней не погас огонь...





Запоздалая помощь

Наутро прибывшие на паровозе спасатели увидели кровавую развязку ночной трагедии.





Почтовая тройка зимой

К пассажирскому поезду прицепляли специально оборудованный почтовый вагон для перевозки почтовой корреспонденции и посылок. С появлением железных дорог сроки доставки писем и другой почтовой корреспонденции значительно сократились.





Путь свободен!

Обходчик пути встречал поезд на перегоне. Фонарь в его руке, повернутый зеленой стороной к поезду, показывал, что путь в порядке и свободен. На задней площадке каждого вагона находился «тормозильщик» [кондуктор]. При приближении поезда к станции машинист давал сигнал гудком паровоза. Если следовали три длинных паровозных свистка, это означало, что нужно приводить в действие тормозную систему вагона, если затем подавались два длинных гудка, то следовало отпустить тормозные колодки, что делалось посредством специального штурвала.





Мартовским вечером

Вид проносящегося поезда в пустынном месте всегда приятен одинокому охотнику.







Прибытие поезда в Тверь — станцию 1-го класса

На 2-м пути стоит «усиленный пассажирский паровоз» типа 3-2-0 под номером 165, построенный в 1858 г.

После нескольких лет перерыва на Александровском заводе было возобновлено строительство новых паровозов усовершенствованной конструкции. И на новых, и на старых паровозах теперь стояли будки, что улучшило условия труда машинистов. Использовались трубы с улучшенной системой искрогашения.

На заднем плане круглое паровозное депо (архитектор Р.А. Желязевич). Подобные депо на Николаевской железной дороге были возведены на девяти станциях: в Санкт-Петербурге и Москве, на станциях 1-го класса: Малая Вишера, Бологое и Тверь, а также на станциях 2-го класса: Любань, Окуловка, Спирово, Клин.





Ночной экспресс

Днем и ночью неслись поезда по огромным равнинам России, чтобы точно по расписанию прибыть в пункт назначения.





В НОЧНОМ

У сельских мальчишек проносящийся мимо поезд вызывал желание совершить путешествие в незнакомые города и далекие страны.





Прибытие ночного поезда

1 ноября 1851 г. было открыто «правильное движение по железной дороге для пассажиров от Петербурга до Москвы». «Поезда приходили и уходили, паровозы двигались взад и вперед по путям станции, раздражая с непривычки нервы своим стуком и свистом...»

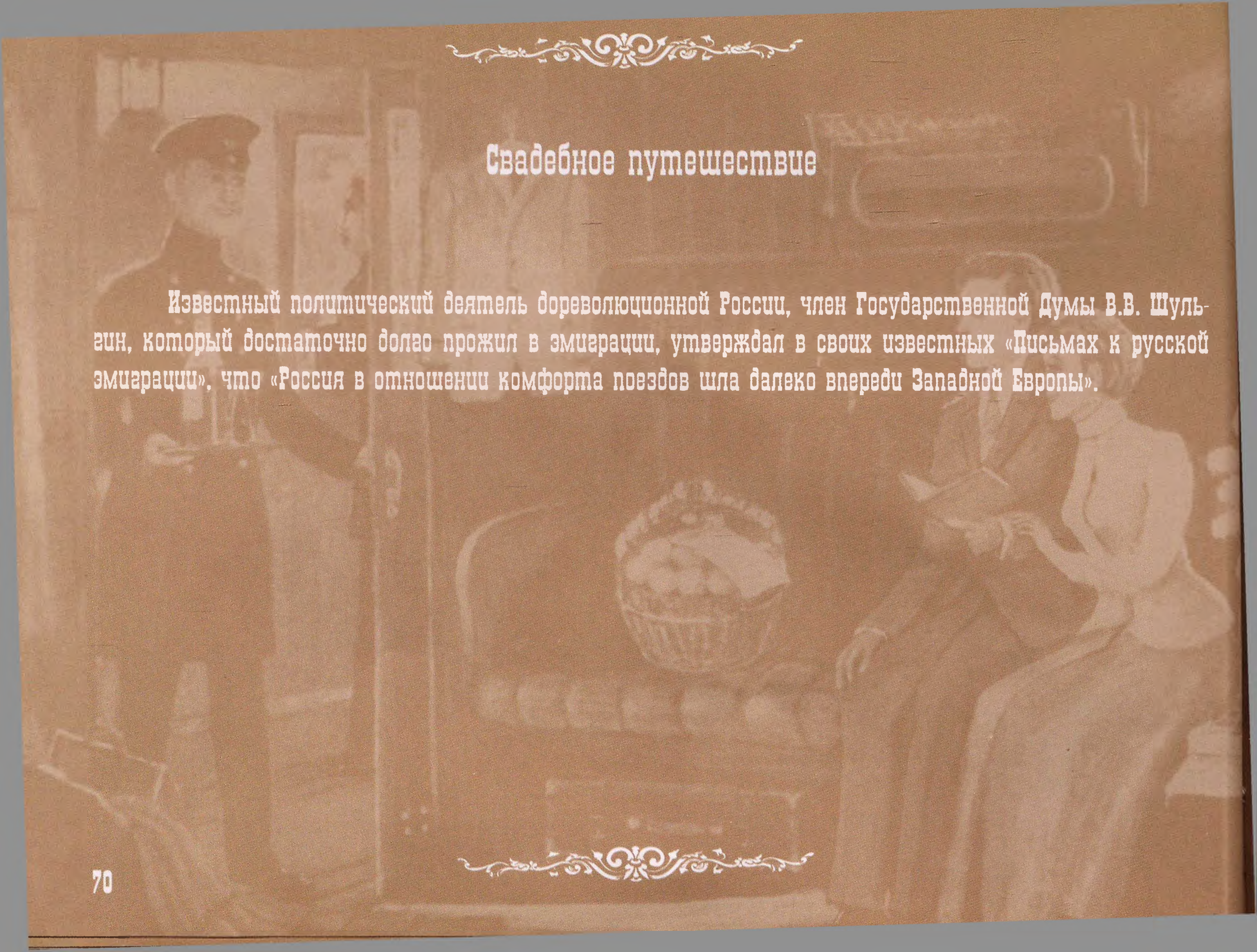




На перроне

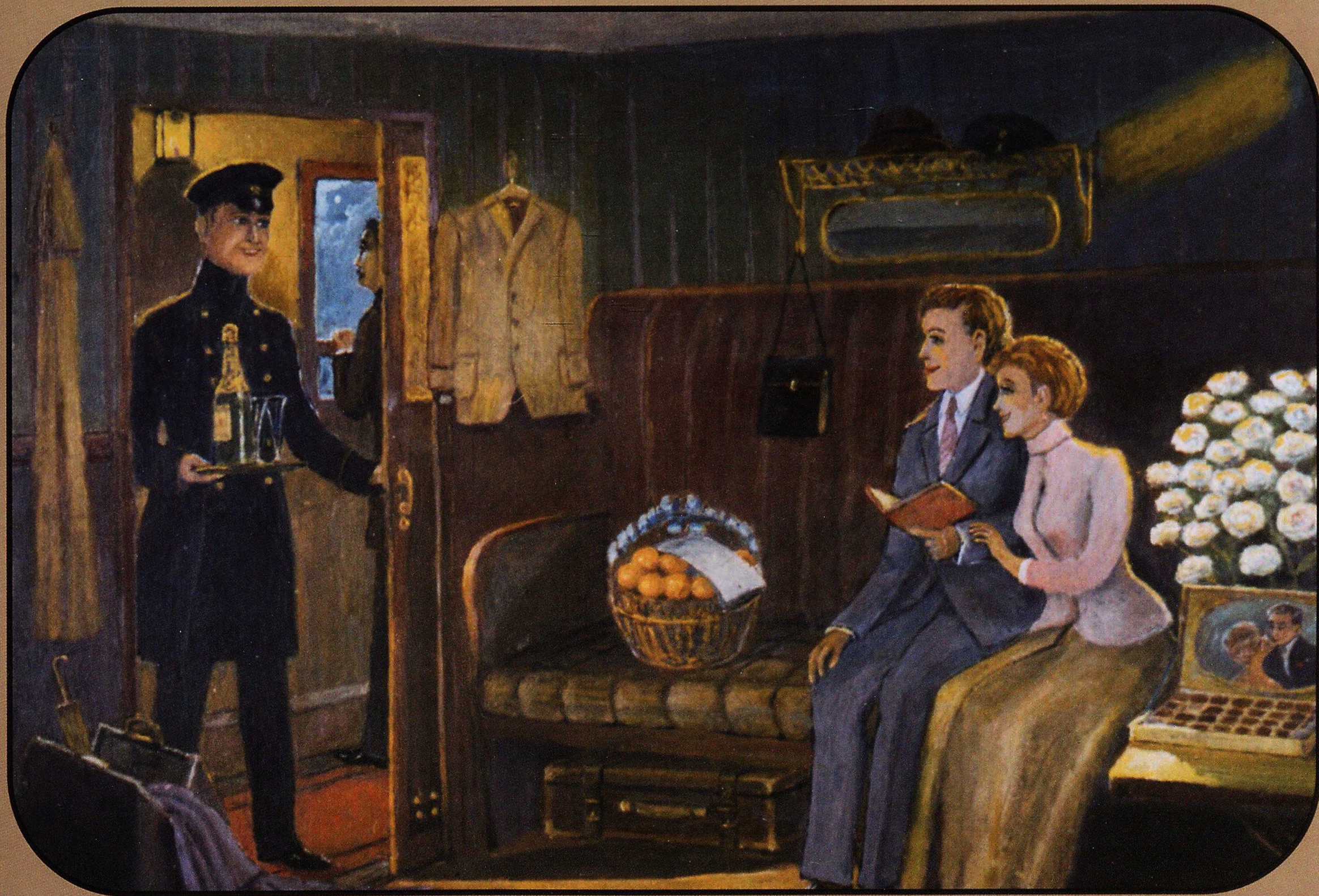
Железная дорога действовала строго по расписанию. Пассажиры ожидали прибытия поезда на станции, и он вовремя «подкатывал к перрону вокзала».





Свадебное путешествие

Известный политический деятель дореволюционной России, член Государственной Думы В.В. Шульгин, который достаточно долго прожил в эмиграции, утверждал в своих известных «Письмах к русской эмиграции», что «Россия в отношении комфорта поездов шла далеко впереди Западной Европы».





Утренний мираж

Тогда многие почувствовали пленительную романтику только что построенной железной дороги, поэтическое своеобразие нового вида человеческой деятельности.





Романтики из XIX в.

Русская литература XIX в., как и живопись, не отразила в своих произведениях возникновение и быстро развивавшийся вид «парового транспорта» — железную дорогу и ее огромное влияние на жизнь и сознание людей своего времени.

Между тем это «чудесное создание Стефенсона¹» потрясло воображение современников, и сколько своеобразной поэзии оно внесло в жизнь.

¹ Р. Стефенсон — управляющий завода по производству паровозов в Ньюкасле-на-Тайне (Англия).





Почти в полете

Строителям железных дорог часто приходилось прокладывать рельсы по сильно пересеченной местности, изобилующей глубокими оврагами, крутыми склонами и подходами к большим рекам.

Поэтому для обеспечения определенного, горизонтального уровня движения поезда возводились земляные насыпи, высотой доходившие иногда до нескольких десятков метров.





Солнечные лучи

Николаевская железная дорога была впервые в мире проложена в сложных климатических условиях северных широт.







Неожиданная встреча

Несмотря на то, что в России в 70-е годы XIX в. началось интенсивное железнодорожное строительство, жители некоторых губерний впервые смогли увидеть железную дорогу лишь спустя многие годы.



Осень

Шлейф дыма и пара, который стелился за поездом, был своеобразным украшением осеннего леса.





Веребьинский мост

Мосты на Петербурга-Московской железной дороге строились на каменных опорах (устоях и речных быках) с деревянными фермами над пролетами, так как «железные мосты не были еще тогда в употреблении». В середине XIX в. построено 188 различных мостов, среди них мосты через реки Волхов, Веребье, Мста, Цна, Тверца, Волга, Сходня и др.

Самым высоким был Веребьинский: рельсовый путь был поднят над глубоким оврагом с небольшой речкой на высоту 50 м, его протяженность составила более 500 м. Строитель — известный инженер Д.И. Журавский, выпускник Института инженеров путей сообщения 1842 г.





В солнечный осенний день

У человека, живущего в сельской местности, в тиши лесов и полей, поездка на станцию железной дороги всегда вызывала волнение, предвкушение чего-то нового и удивительного.







Вблизи города

С появлением железной дороги пригороды стали ближе и доступнее для дачной застройки, летнего отдыха людей.





В вагоне 3-го класса

Поездка по железной дороге стала доступной для всех слоев населения.





В купе вагона 1-го класса

Железная дорога предоставила возможность быстрого переезда из одной страны в другую и в весьма комфортных условиях.





Расставание в конце лета

Железная дорога внесла нечто новое и необычное в российский «меланхолический пейзаж» — дворянские усадьбы, окруженные парками и прудами.



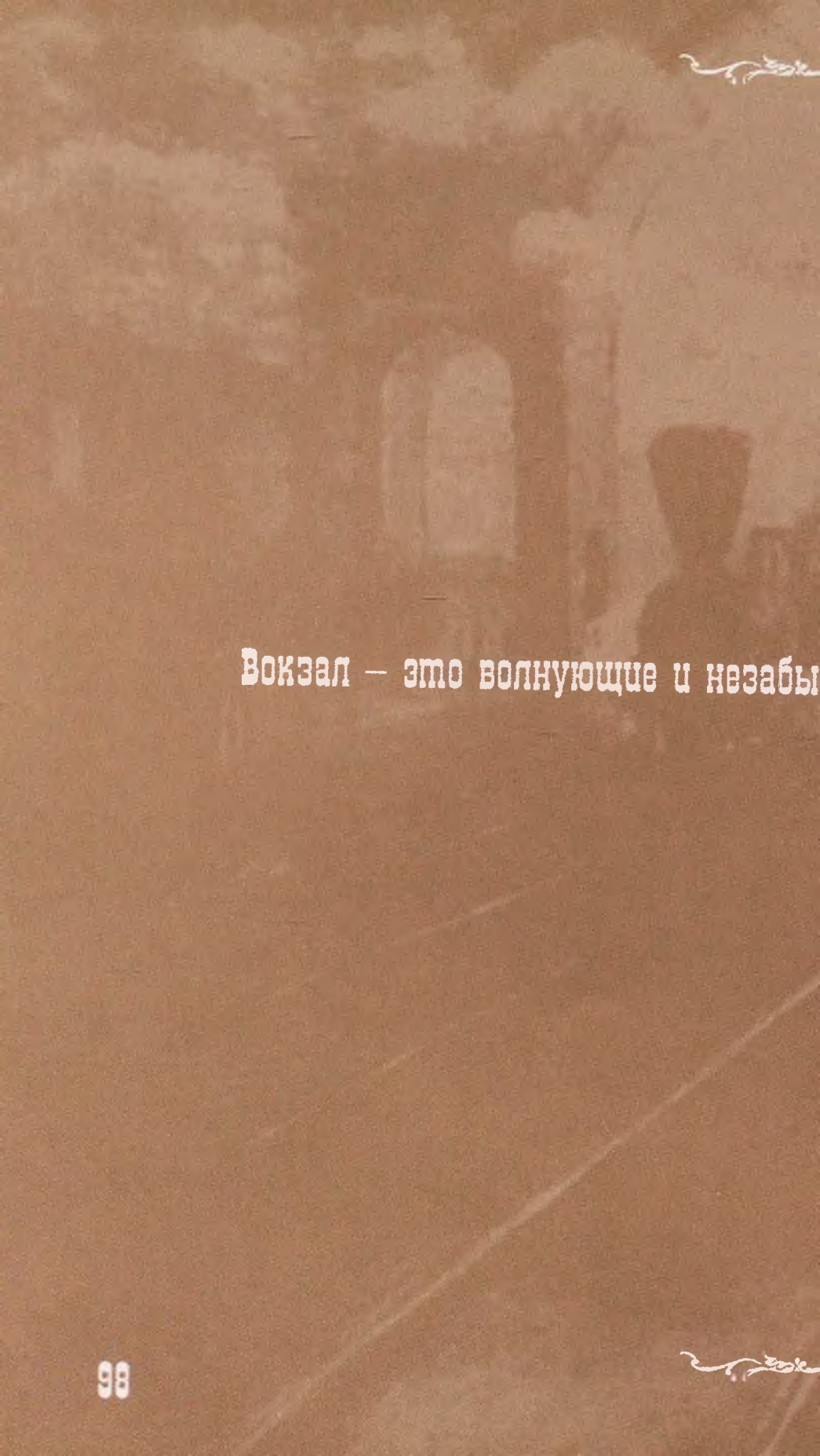


На театр военных действий

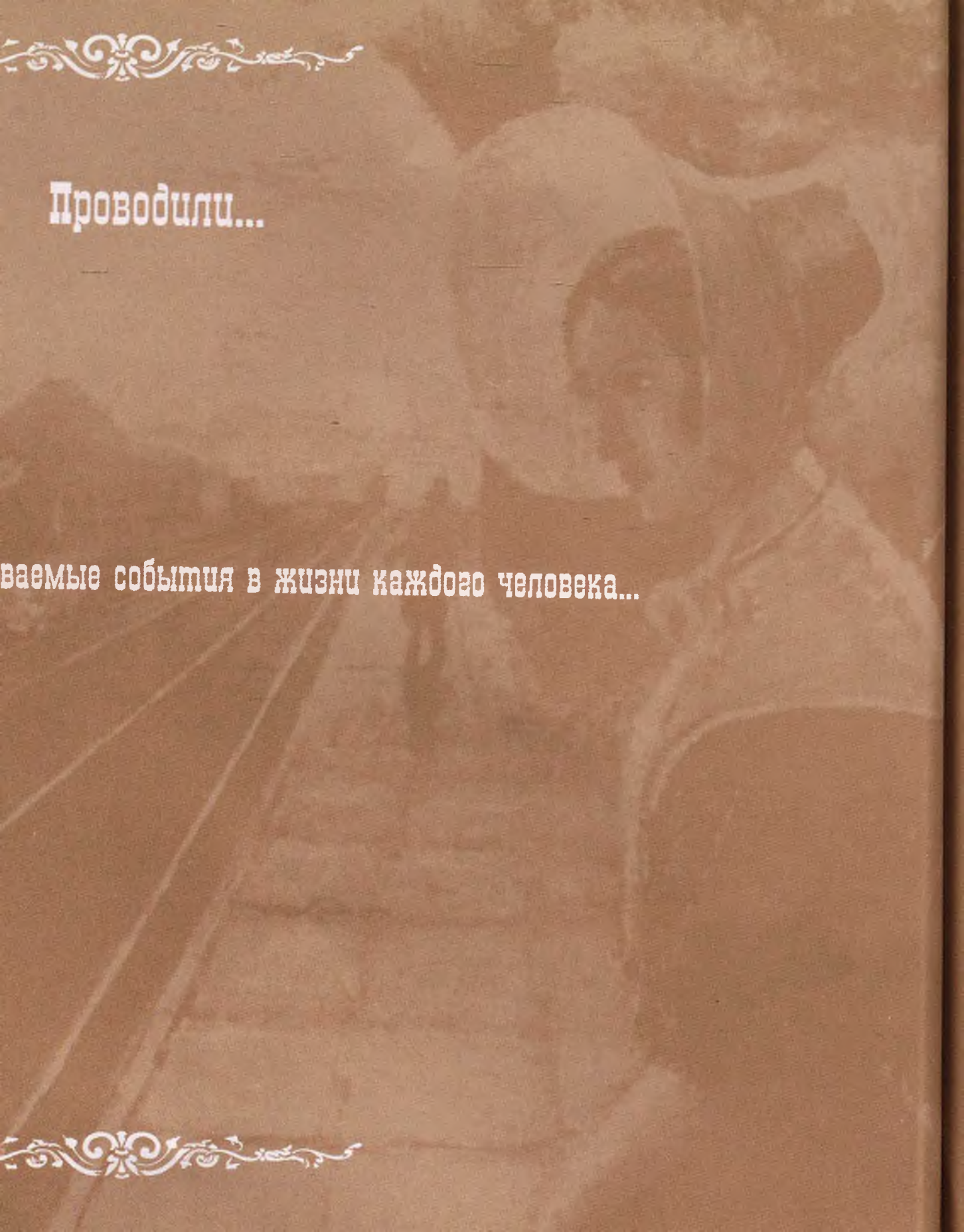
С железной дорогой были связаны не только радость встреч, но и горечь расставаний...







Вокзал — это волнующие и незабы



Проводили...

ваемые события в жизни каждого человека...







К новым мечтам и надеждам...

Вопль







Вечерний поезд из Москвы в Санкт-Петербурга

На подъезде к Москве железнодорожный путь плавно огибает православную церковь иконы Знамение Божией Матери, построенную в XVIII в. Так уважительно поступили инженеры при трассировке будущей магистрали.





И снова стало тихо на полустанке

Поезд увез любимого человека...

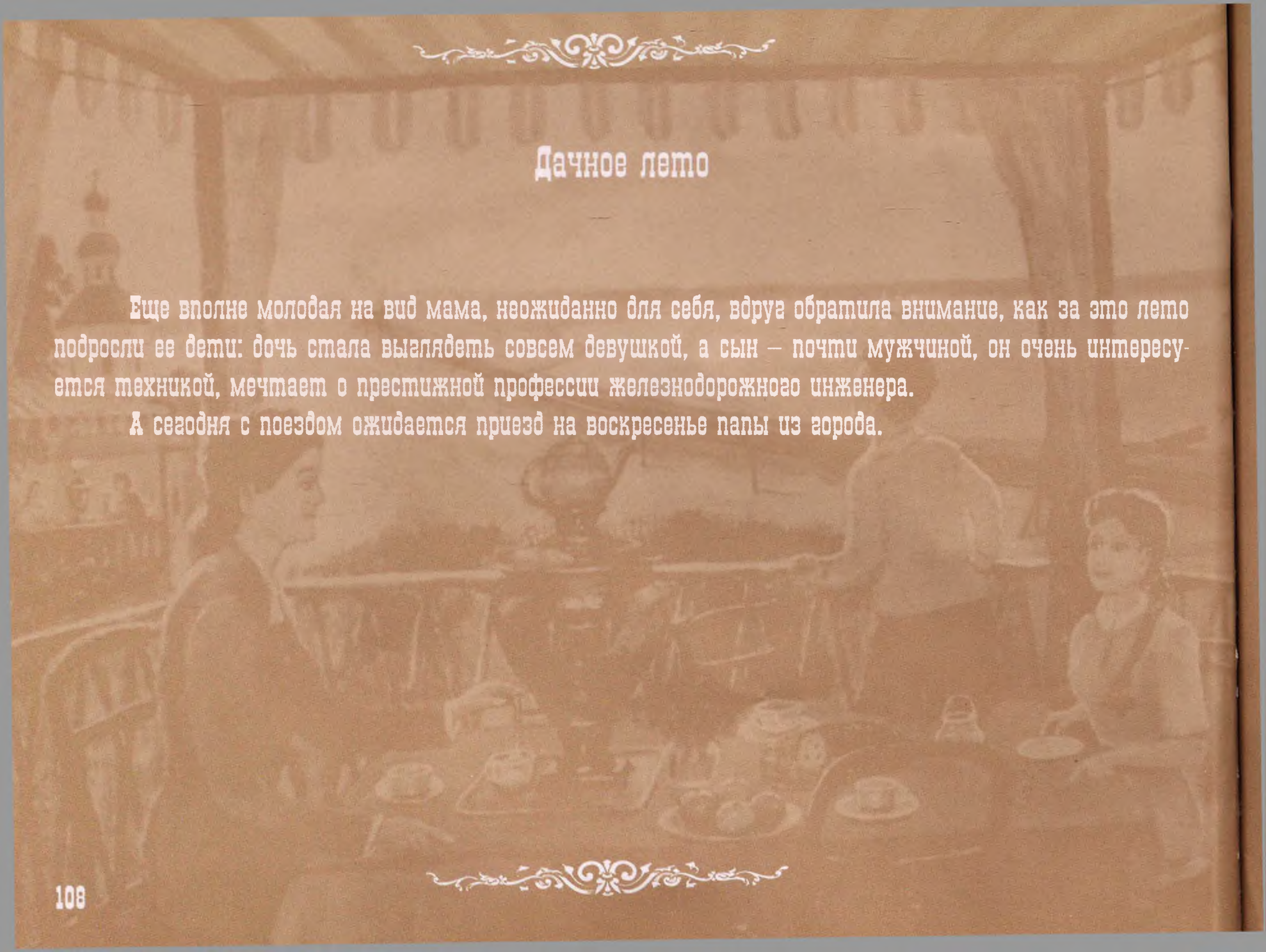




Устремление

Петербург-Московская железная дорога стала своеобразным «полигоном» для обкатки новых моделей российских паровозов и вагонов, а также для испытания новейшей телеграфной аппаратуры.

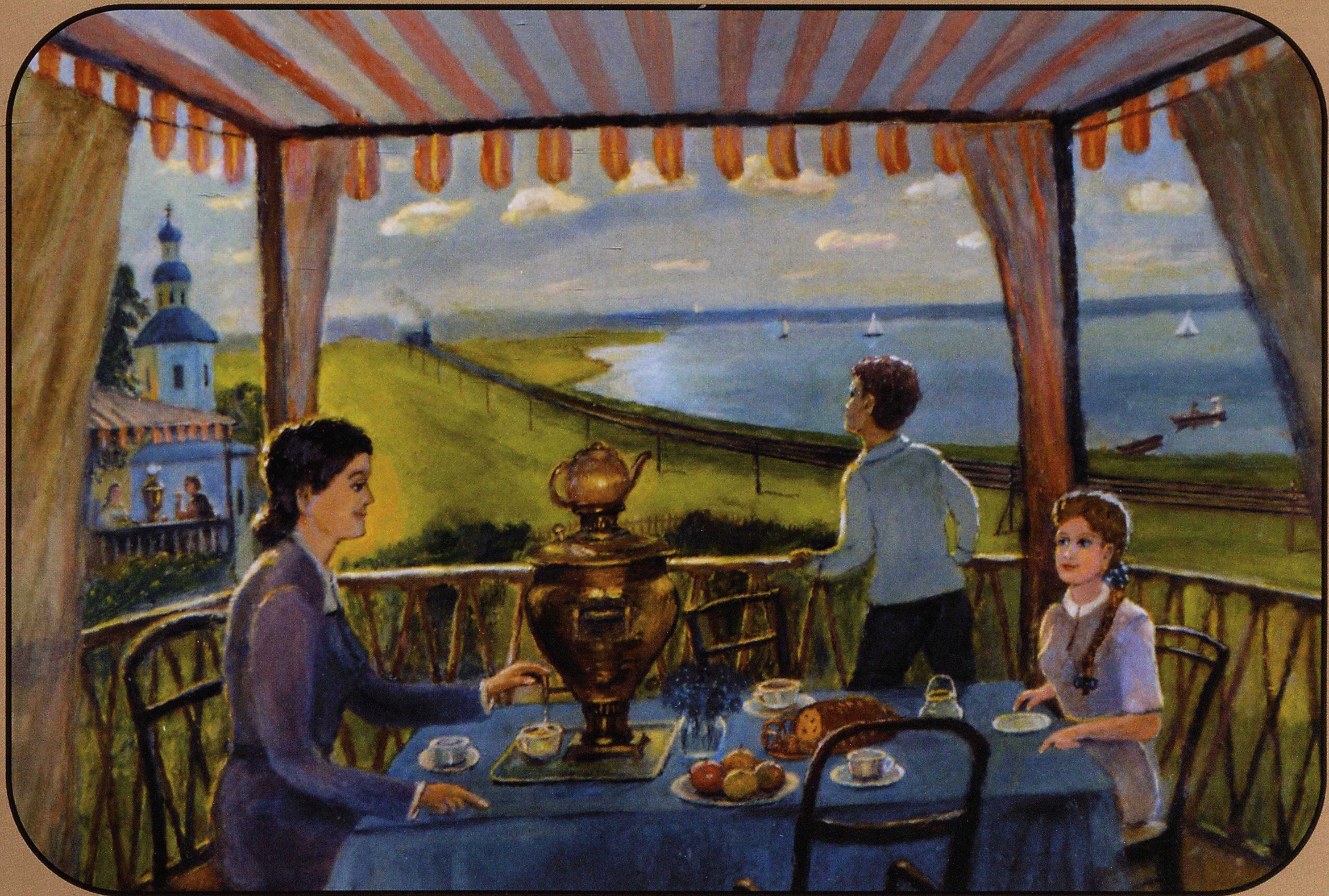


A sepia-toned illustration of a family sitting at a long table in a dacha. A woman is on the left, a man stands in the background, and a young girl sits on the right. The table is set with plates, cups, and a teapot. The scene is framed by a decorative flourish at the top and bottom.

Дачное лето

Еще вполне молодая на вид мама, неожиданно для себя, вдруг обратила внимание, как за это лето подросли ее дети: дочь стала выглядеть совсем девушкой, а сын — почти мужчиной, он очень интересуется техникой, мечтает о престижной профессии железнодорожного инженера.

А сегодня с поездом ожидается приезд на воскресенье папы из города.



Игра в теннис

Во 2-й половине XIX в. в Петербурге и Москве появилось новое увлечение — игра в теннис. Состязания проводили как на площадках в городе, так и в дачной местности.

В это же время обновился и внешний вид паровозов. Их теперь строили Балтийский, Путиловский, Невский (в Санкт-Петербурге), Воткинский, Коломенский, Мальцевский (в Бежице) заводы. К концу века к ним присоединились Харьковский, Николаевский, Луганский, Брянский, Сормовский и Люблиновский. Всего с 1869 по 1917 г. были построены 21 347 паровозов.



Неохраняемый переезд

Сотни подобных переездов встречаются на железнодорожном пути. Нынешние скоростные железные дороги полностью исключают эти опасные неудобства для стремительного движения поездов.





Счастливого пути!

«Поезд Олега Авдеева» покидает эту станцию пребывания: автор альбома прощается со своими читателями и зрителями с наилучшими пожеланиями...

Авдеев О.Т.



Об авторе

Ветеран белорусского кино, один из ведущих кинооператоров киностудии «Беларусь-фильм», Заслуженный деятель культуры, Олег Авдеев снял немало кинокартин. Среди них «Девочка ищет отца», «День, когда исполняется 30 лет», «Волчья стая», «Роман императора» и др.

Работая над фильмами, в том числе основанными на историческом материале, Олег Авдеев, талантливый художник, не упускал случая поближе ознакомиться с историей своего Отечества. Так, в свое время его внимание привлекли факты, связанные с началом строительства железных дорог.

Сведения о начале железнодорожного строительства в Российской империи, почерпнутые из различных документальных источников, настолько увлекли Авдеева, что он занялся иллюстрированием отдельных событий, почувствовав внутреннюю необходимость зримо представить эпизоды прошлого уже не с помощью привычной кинокамеры, а используя кисть живописца.

Согласимся, сочетание в одном лице многоопытного кинооператора и дебютанта-живописца — явление неординарное, однако этот альбом — красноречивое свидетельство того, что Авдеев, иллюстратор давних событий, не подвел Авдеева, ветерана кинооператорского дела. Опытный кинематографист проявил себя с неожиданной стороны, что свидетельствует о его богатом творческом потенциале.

А. Красинский, доктор искусствоведения

Содержание

Предисловие.....	3
1990 г. Санкт-Петербург.....	6
«Веди дорогу прямо!».....	8
На стройке Петербург–Московской железной дороги.....	10
Землекоп, лопата, тачка.....	12
На Александровском главном механическом заводе.....	14
По первому пути.....	16
«Анна на шее».....	18
1849 г. На станции Вышний Волочек.....	20
«Вот какую я себе лошадку нажил!».....	22
1850 г. На станции Спирово.....	24
«В добрый путь!».....	26
Курьезный случай на Веребьинском мосту.....	28
«Какая в Петербурге теперь погода?».....	30
Поезд в пути.....	32
Прибытие царского поезда в Москву поздним вечером 18 августа 1851 г.	34
1858 г. Николаевский вокзал в Санкт-Петербурге.....	36
Третий звонок. Грусть расставания.....	38
Т. Готье во время поездки по Николаевской дороге в 1858 г.	40
Между Санкт-Петербургом и Москвой.....	42
«Позвольте представиться!».....	44
Николаевская железная дорога в ночное время.....	46

В лунную ночь.....	48
Случай на перегоне.....	50
Запоздалая помощь.....	52
Почтовая тройка зимой.....	54
Путь свободен!.....	56
Мартовским вечером.....	58
Прибытие поезда в Тверь — станцию 1-го класса.....	60
Ночной экспресс.....	62
В ночном.....	64
Прибытие ночного поезда.....	66
На перроне.....	68
Свадебное путешествие.....	70
Утренний мираж.....	72
Романтики из XIX в.	74
Почти в полете.....	76
Солнечные лучи.....	78
Неожиданная встреча.....	80
Осень.....	82
Веребьинский мост.....	84
В солнечный осенний день.....	86
Вблизи города.....	88
В вагоне 3-го класса.....	90
В купе вагона 1-го класса.....	92
Расставание в конце лета.....	94

На театр военных действий.....
Проводили... ..
Вдаль.....
Вечерний поезд из Москвы в Санкт-Петербург.
И снова стало тихо на полустанке.....
Устремление.....
Дачное лето.....
Игра в теннис.....
Неохраняемый переезд.....
Счастливого пути!.....
Об авторе.....

.....	96
.....	98
.....	100
.....	102
.....	104
.....	106
.....	108
.....	110
.....	112
.....	114
.....	116

Альбом
Авдеев Олег Тихонович
Петербург–Московская (Николаевская) железная дорога

Редактор *Н.М. Васенева*
Корректор *Н.Ю. Абрамова*
Компьютерное оформление *Ю.В. Осипов*

Изд. лиц. ИД №04598 от 24.04.2001 г.
Подписано в печать 01.09.05 г.
Формат 108x84 1/16. Усл. печ. л. 12,6. Тираж 2000 экз.

УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте
Издательство «Маршрут»
107078, Москва, Басманный пер., д. 6
Заказ № 891.

ГУП «Московская типография № 2»
Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям.
129085, г. Москва, пр-кт Мира, 105. Тел.: 682-24-91.