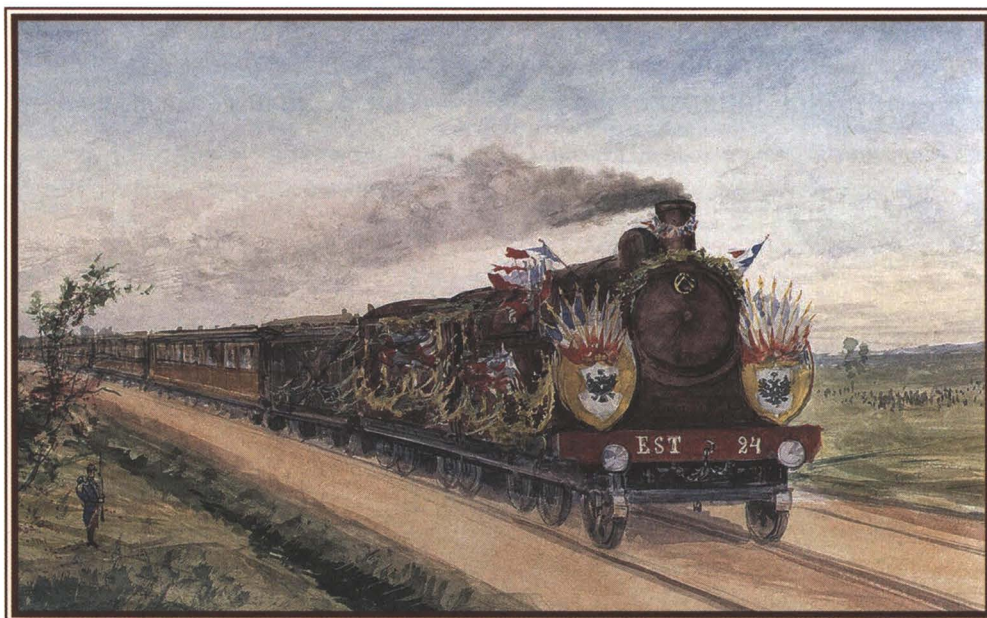


Издано при финансовой поддержке Федерального агентства по печати
и массовым коммуникациям в рамках Федеральной целевой программы
«Культура России (2012–2018 гг.)»

Наталья Майорова,
Геннадий Скоков

МЧИТСЯ ПОЕЗД

История железных дорог в России



Воскресный
день

«Кипит, дымится пароход...»

В ноябре 1836 года жителей Царского Села и окрестностей ожидало преудивительное зрелище. Все высыпали из домов и столпились вдоль недавно построенной необыкновенной дороги. Дорога эта представляла собой насыпь, по которой были проложены рельсы. По рельсам вот уже с месяц как бегали вагончики на конной тяге, в которых приглашали покататься всех желающих. А нынче обещали настоящее чудо: вместо лошадей вагончики потащит механическая повозка на паровом ходу! Вроде той, что еще в 1834 году построили на Уральском Нижнетагильском заводе крепостные умельцы Ефим и Мирон Черепановы. Ну, про уральское-то диво мало кто знал, а тут — вот оно! Заревело, загре-

Ф. Мартенс. Прибытие первого поезда в Царское Село



Памятник отцу и сыну Черепановым в Нижнем Тагиле

мело, засверкало! Мчится чудесная повозка, окутана дымом, пускает искры, как Змей Горыныч! А за ней, как длинный змеиный хвост, цепочка вагонов. Все вместе называется «поезд». Да, такое привычное для нас слово звучало тогда ново и необыкновенно. До тех пор поездом именовали вереницу конных экипажей, телег или саней. Они, понятное дело, не ездили по рельсам, и уж тем более не тянула их чудесная паровая повозка. Как назвать эту повозку, тоже решили не сразу. Сначала было — «пароход»:

*Дым столбом — кипит, дымится
Пароход...*

*Пестрота, разгул, волнение,
Ожиданье, нетерпенье...*

*Православный веселится
Наш народ.*

*И быстрее, шибче воли
Поезд мчится в чистом поле...*



Так писал поэт Н.В. Кукольник в знаменитой «Попутной песне», музыку для которой создал М.И. Глинка. Эта песня замечательно передает стремительное движение, от которого захватывает дух. А правда, с какой скоростью двигались первые «пароходы»?

Сначала, признаться, не очень быстро. Почти год поезда бесплатно возили публику между Царским Селом и Павловском, проходя не больше 24 верст (1 верста — примерно 1067 метров) в час. Но вот к осени

1837 года была закончена линия железной дороги от Царского Села к Петербургу. 30 октября состоялось торжественное открытие. Первым рейсом управлял сам главный строитель — профессор Венского политехнического института Франц Антон фон Герстнер. Под его руководством поезд пробежал расстояние в 21,5 версты всего за двадцать семь минут. На некоторых участках он разогнался до скорости, по тем временам совершенно неслыханной — 60 верст в час!

«Пароходный дилижанец»

В 1821 году по поручению знаменитого уральского горнозаводчика Н.Н. Демидова в Англию отправился его крепостной — Ефим Алексеевич Черепанов. Британские компаньоны Демидова недоумевали: что может смислить в инженерном деле этот бородатый мужик в армяке? Газетчики и вовсе объявили, что Черепанов — русский шпион! А бороду, мол, носит для маскировки — чтобы лица не было видно...

На самом-то деле Ефим Черепанов, его младший брат Алексей и его сын Мирон были знатными механиками. У себя на Урале они уже сделали немало полезных изобретений. В Англии Ефима больше всего заинтересовало то, как местные умельцы используют силу пара. Когда в 1833 году туда отправился и Мирон, там уже действовала большая железная дорога между Манчестером и Ливерпулем.

Черепановы загорелись идеей построить свою машину!

И вот в августе 1834 года первый русский паровоз был построен! Вернее, тогда еще «пароход». Или — «пароходный дилижанец», как называли



Макет первого русского паровоза, изготовленного в 1834 году в Нижнем Тагиле отцом и сыном Черепановыми

свое изобретение сами умельцы. Для него протянули рельсы, и «дилижанец» начал службу на Медном руднике. Вскоре Черепановы построили и вторую машину, куда более мощную.

Весной 1837 года демидовские заводы посетил наследник престола Александр Николаевич. Среди прочего показали ему и «сухопутный пароход». Назвали имя изобретателя — Мирон Черепанов. В то время уже строилась железная дорога от Петербурга до Царского Села — повозкой на паровом ходу цесаревича было не удивить... Но история все расставила по своим местам. И навсегда сохранила имена создателей первого русского паровоза.

Испытание паровоза Черепановых в августе 1834 года





Концерт в Павловском вокзале. Литография XIX века

«Шестьдесят верст в час, страшно подумать... — восторженно рассказывала на другой день газета «Петербургские ведомости». — Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение; только ветер свистит, только конь пышет огненною пеною, оставляя за собой белое облако пара. Какая же сила несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне; какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила — ум человеческий!»

Сейчас нам трудно представить этот восторг. Мы давно привыкли к чудесам науки и техники. Если что-то нас и удивляет, так только нерасторопность прогресса. «Как так, на Луне еще городов не строят? Давно пора!»

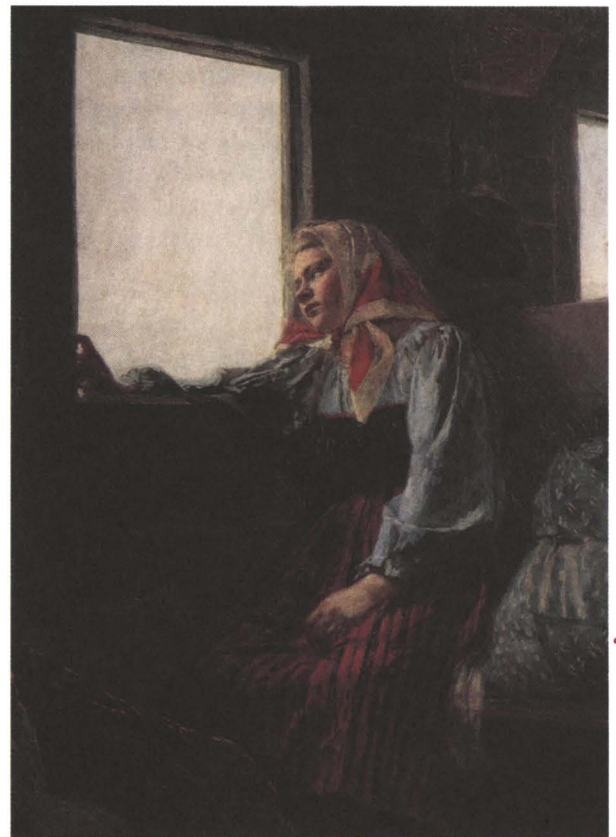
А тогда...

Тогда техническая эра только-только начиналась. Еще свежи в памяти были времена, когда самоходные повозки казались возможными только в сказках. И вот сказка начала становиться былью прямо на глазах! Появились особенные, знающие люди — инженеры. Они умели разбираться в механизмах,

создавать их и управлять ими.

Прекрасным инженером был Франц Антон фон Герстнер. Он уже имел опыт железнодорожного строительства. Когда его пригласили работать в Россию — ездил на Урал, изучал достижения тамошних умельцев. После чего представил императору Николаю I доклад. Там говорилось: Россия — огромная страна, для того чтобы она развивалась, ей просто необходимы железные дороги! Они свяжут между собой ее необъятные пространства. А прежде всего — свяжут две столицы, старую и новую, Москву и Петербург...

К. Костанди. В люди



Кто придумал паровоз?

А где появился самый первый пассажирский паровоз? Было это в Великобритании. Там в 1781 году родился Джордж Стефенсон – будущий знаменитый изобретатель. Его отец работал в угольной шахте, и мальчик с ранних лет начал помогать ему. На учебу не хватало времени, даже грамоту Джордж освоил только к восемнадцати годам. Но к механике его всегда тянуло.

От городка Уайлем, где жила семья, до реки Тайн тянулась деревянная дорога с колеями, по которой лошади, запряженные в вагонетки, перевозили добытый на шахте уголь. Стефенсон и подумал: а нельзя ли здесь применить паровую машину? Ту самую, которую еще в XVIII веке изобрел его соотечественник Джеймс Уатт? И вот в 1814 году механик-самоучка сконструировал свой первый локомотив. Это был самый настоящий паровоз, очень похожий на те, что строились и позднее. Изобретатель назвал его «Блюхер» – в честь прусского генерала, героя войны с Наполеоном.

Для новой машины понадобились и новые дороги: со стальными рельсами и насыпью, чтобы избежать ям и колдобин. Как строить такие дороги, тоже придумал Стефенсон. В 1823 году он основал первый в мире паровозостроительный завод. Там два года



Паровоз Стефенсона на Геттонских коях

спустя был изготовлен знаменитый мощный паровоз, который мог развивать скорость до 39 километров в час.

Открытие новой дороги, построенной специально для паровозов, состоялось 27 сентября 1825 года. Поезд, которым управлял сам Стефенсон, проехал девять миль за два часа. Он вез 80 тонн угля и муки, а еще тянул специальный пассажирский вагон под названием «Эксперимент», в котором ехали члены приемочной комиссии.

Впервые в мире паровая машина провезла по рельсам людей. Эти люди еще и не знали, что открывают новую эру. Ведь и после знаменитого первого рейса конные экипажи оставались основным транспортом на сухопутных дорогах. Но их время быстро уходило в прошлое. Наступила эпоха скоростей – эпоха железных дорог...

Макет паровоза «Ракета» Джорджа Стефенсона

Не всем эти планы пришлись по душе. Чиновники из Ведомства путей сообщения еще в 1826 году – вскоре после того, как англичанин Джордж Стефенсон построил первую в мире железную дорогу, – решили: России такого не надо! «Русские вьюги сами не потерпят иноземных хитростей, – посмеивались тогдашние газеты, – занесут, матушки, снегом колеи, в шутку, пожалуй, заморозят пары. Да и где взять такую тьму топлива, чтобы вечно не угасал огонь под ходунами-самоварами?»

Однако император оказался прозорливее чиновников. И постановил: построить сначала небольшую дорогу – для пробы. Из Петербурга до Павловска через Царское Село. Конечно, для этого требовалось много денег. Но инженер фон Герстнер нашел выход. Средства собирали по подписке. За полгода удалось собрать все, что нужно: три миллиона рублей. А еще у него родилась замечательная идея, как привлечь пассажиров. В Павловске – на конечной станции – было построено роскошное здание с фонтанами, рестораном и кон-



А. Соломон. *Первый класс. Встреча*

цертным залом. «Вокзал», в общем. Так называли летние павильоны для увеселений и прогулок. А теперь это слово прочно вошло в железнодорожный обиход.

Вот так и заработала первая российская железная дорога. Пассажиры к ней быстро привыкли и очень полюбили. Нашлось и название для самоходной паровой повозки: паровоз. Придумал его писатель Н.И. Греч (слово «пароход» ему показалось неподходящим, вернее, он его уже использовал недавно, назвав так корабль на паровом ходу).

А у первого паровоза имелось даже свое имя — «Проворный». Этот паровоз был настоящей знаменитостью! О нем слагали стихи и песни. Его портреты помещали на плакатах и даже



А. Соломон. *Второй класс. Расставание*

на конфетных фантиках. А в Александринском театре игрался водевиль «Поездка в Царское Село», где паровоз был главным персонажем!

Конечно, с самого начала строители первой в России железной дороги понимали, что такой скоростной транспорт — дело опасное. Первые пять дней после открытия движения фон Герстнер лично водил поезда. Но, конечно, он не мог этого делать все время. Наняли машинистов — англичан. Те считались тогда лучшими механиками. Своих-то еще не выучили.

Вот такой машинист и устроил в августе 1840 года первую в России железнодорожную катастрофу! Забыл, что в пути следовало сделать остановку, согласно расписанию, разогнался на всех парах — и врезался во встречный

поезд! Многие тогда испугались. Шутка ли: это ведь не две кареты столкнулись. Чтобы не допустить аварий, охрана железной дороги была поручена жандармам во главе со знаменитым Бенкендорфом.



И. Владимиров
Катастрофа



Институт Корпуса инженеров путей сообщения (бывший Юсуповский дворец)

Петербург — Москва

Само собой ничего, конечно, не делается. Железнодорожников надо было учить.

Где учить — понятно: в Институте Корпуса инженеров путей сообщения. Он еще с 1810 года размещался в прекрасном Юсуповском дворце — в Петербурге, на берегу Фонтанки. В 1830-е годы там преподавал молодой профессор П.П. Мельников. Он начал читать студентам лекции о железных дорогах. А в 1835 году опубликовал первый учебник на эту тему, который так и назывался: «О железных дорогах». Вот он-то вместе с коллегой Н.О. Крафтом и решил разработать план прокладки железной дороги Петербург — Москва. Это была непростая задача! Ведь Россия и впрямь — огромная страна. Где еще можно встретить такие пространства да набраться опыта? Разве что — в Соединенных Штатах Америки. Там, кстати, железные дороги строились тогда одна за другой. И вот по императорскому распоряжению инженеры отправились за океан. В ко-

мандировке они провели целый год. Все изучили.

Наконец план Мельникова и Крафта лег на стол Николая I. И 1 февраля 1842 года император подписал указ о начале сооружения железной дороги. Летом начались работы. Для их организации были созданы две Дирекции, Северная и Южная. Первой руководил Мельников, второй — Крафт. Прославленный архитектор К.А. Тон создал проекты двух Николаевских вокзалов: в Москве (ныне — Ленинградский) и в Петербурге (ныне — Московский). Эти замечательные здания, кстати, открыты для пассажиров и по сей день. А всего планировалось построить 34 железнодорожные станции.

Восемь с половиной лет шло строительство. Через поля и леса, холмы, реки и болота тянули рабочие железнодорожное полотно. Большое — чтобы два рельсовых пути проложить рядом. Ох, и тяжелый же это был труд! Десятки тысяч крепостных крестьян и наемных работников гнули спины от рассве-



*Штаб-офицер
и кондуктор Николаевского
Инженерного училища*



*Знак об окончании
Института
Корпуса инженеров
путей сообщения*



*Николаевский (Ленинградский) вокзал
в Москве*



*Николаевский (Московский) вокзал
в Санкт-Петербурге*

та до заката. Ночевали в шалашах, землянках, наспех построенных бараках. Недоедали, болели...

*Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.*

А по бокам-то все косточки русские... — с горечью писал Н.А. Некрасов в знаменитом стихотворении «Железная дорога».

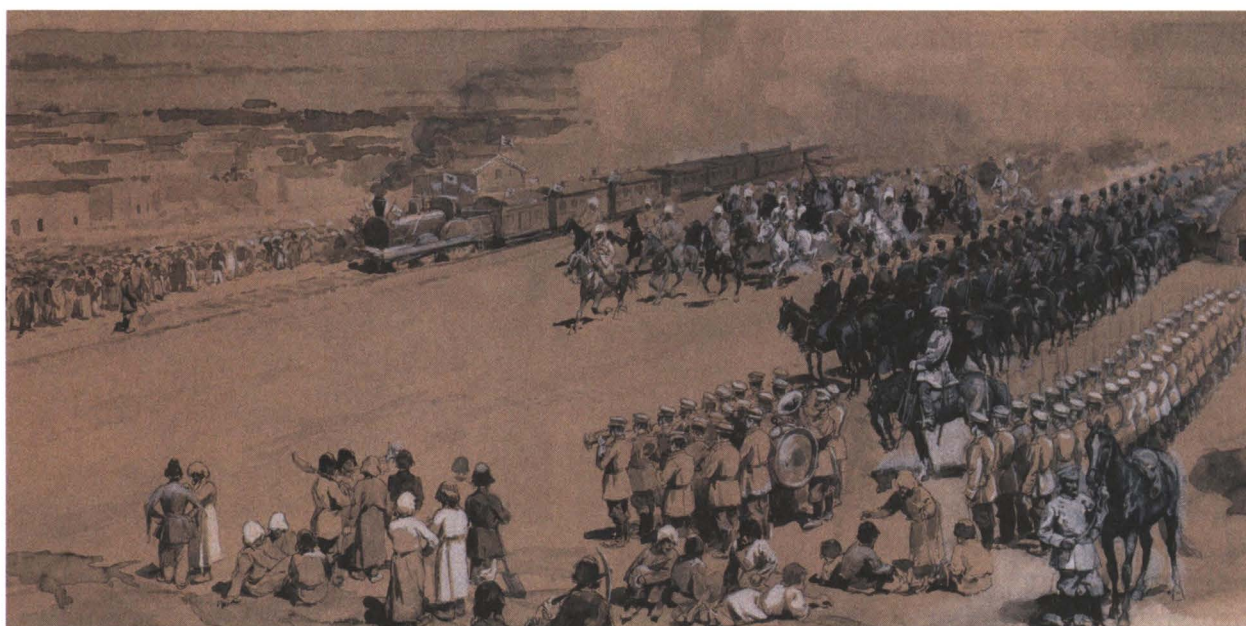
Настоящий подвиг совершили эти рабочие. В труднейших условиях они построили первоклассную железную дорогу. Она стала одной из лучших в Европе.

Паровозы и вагоны для новой дороги

К. Савицкий. Первый поезд. Фрагмент

решили за границей не покупать. У себя, на Александровском чугунолитейном заводе в Петербурге, научились делать не хуже. Завод стал называться «Александровским главным механическим Петербурго-Московской железной дороги». И к 1849 году полностью обеспечил магистраль подвижным составом.

И вот наступил день открытия: 1 ноября 1851 года. В 11 часов 15 минут зазвонил станционный колокол, паровоз дал гудок — и отправился в путь! В путь неблизкий — от берегов Бал-



тики к самому сердцу России, мимо старинных городов и деревень, еще никогда не видавших такого дива! Весь день и всю ночь шел поезд. И только на следующее утро — ровно в девять часов — прибыл в Москву.

Вслед за этим поездом побежали и другие... Каждые сутки — два пассажирских и четыре товарных. Паровоз с тендером, багажный вагон, почтовый и пять вагонов с пассажирами — вот и весь состав. Меньше нынешней электрички. И шел он, по нашим меркам, не очень быстро — со скоростью 40 километров в час, добираясь до Москвы примерно за 18 часов (но все-таки быстрее, чем первый поезд). Впрочем, уже в 1853 году по магистрали начали ходить скоростные поезда. Шестьдесят с лишком километров в час — всего 12 часов в пути! По тем временам это был настоящий мировой рекорд.

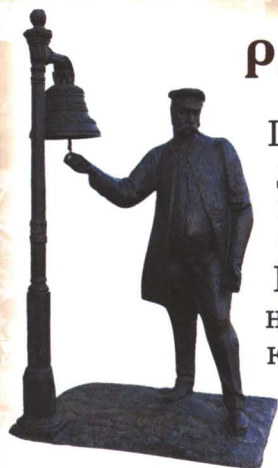
В. Перов. *У железной дороги. Фрагмент*



В. Пукирев. *Строительство железной дороги*



Россия, вперед!



«Станционный смотритель». Скульптура в Екатеринбурге

Путешествовать поездом оказалось удобно и приятно. Пассажиры быстро освоились. На станциях покупали небольшие латунные карточки — билеты. Их после поездки собирал кондуктор и снова сдавал на станцию.

С 1860 года вместо латунных стали продавать бумажные билеты: для пассажиров первого класса —

белые, второго — розовые, третьего — зеленые. Купил билет — и поезжай. В дороге и подремать можно, и природой в окно полюбоваться, и почитать. И подумать на досуге... например, о том, как еще совсем недавно добирались из одной столицы в другую на перекладных.

Тогда по всему пути располагались почтовые станции, на которых держали свежих лошадей для путешественников. С лошадьми везло не всегда. Бывало, приедет путник на станцию,



Л. Пастернак. *К родным*

а на последней тройке вот только что кто-то укатил! И сиди, жди — сутки, а то и больше. А в дороге веди долгие разговоры с ямщиком да слушай, как он поет протяжные песни... Лучше всего, конечно, было писателям: столько

историй успевали услышать в пути! Вот вольнодумец Радищев свой роман так и назвал: «Путешествие из Петербурга в Москву». А Александр Сергеевич Пушкин написал чудесную повесть «Станционный смотритель» — о судьбе смотрителя почтовой станции и его дочери. Грустную и светлую, как бесконечные российские просторы...

Да, неторопливые были времена. Не то, что теперь:

И. Баннов

Станционный смотритель



утром купил билет, сел в поезд — и вечером на месте!

Словом, приручили люди грозного Змея Горыныча.

Приручили... да, пожалуй, что не совсем! Разве одной дороги могло хватить огромной России? С запада на восток, с юга на север — тысячи и тысячи верст! И ползут этими верстами медлительные караваны: из Сибири везут лес, с Урала — металл и машины, из южных степей — зерно. По рекам, на баржах — быстрее, по суше, на волах — совсем тихо. А заводы и фабрики тем временем простаивают в ожидании сырья, люди ждут товаров... Может, раньше и можно было так жить, не торопясь, но теперь-то на дворе XIX век — век технического прогресса! Европа с Америкой уже рванули вперед на паровозах, того и гляди вовсе скроются за горизонтом, не догонишь.

Во всей своей неприглядной красе предстала эта проблема во время Крымской войны, разразившейся в 1853 году. Сначала это была война с Турцией —

Ф. Рубо. Оборона Севастополя в 1854–1855 годах. Батарея на Малаховом кургане. Фрагмент



К. Моне. Вокзал Сен-Лазар в Париже. Фрагмент

противником хоть и грозным, но известным и не сильным экономически. Русские туropol привыкли побеждать. Но тут, опасаясь усиления России на Средиземном море, в войну вступили Англия и Франция. В Крыму высадились их войска и осадили Севастополь. Защитники города сражались героически. Они выдерживали осаду целый год. Но как победить, если припасов —



нет, и подвезти их не на чем? Если войска на помощь идут пешком, а не мчатся по рельсам? Если у противника — самое современное оружие, а Россия делать такого не может, потому что транспорт не развит...

Поражение в Крымской войне стало ударом для всего российского общества. Не дождавшись унижительного финала, занемог и скончался император Николай I. Его наследник Александр II понимал: надо строить железные дороги. Иначе Россия очень скоро превратится в отсталую страну, с которой никто не будет считаться.

26 января 1857 года он подписал указ о создании в России первой сети железных дорог. Был разработан план, рассчитанный на десять лет. Согласно этому плану, стальные пути должны были

А. Менцель. *Железопрокатный завод. Фрагмент*



Н. Лавров. *Император Александр II Освободитель*

соединить Петербург с Варшавой и западной границей империи, а Москву — с Крымом и Волгой. Для того чтобы добиться задуманного, создавалось Главное общество российских железных дорог. А небольшие, второстепенные железные дороги разрешили строить частным предпринимателям на свой страх и риск.

А тем временем Европа и США все строили дороги да строили. И чем больше строили, тем богаче становились. России надо было поспевать. В 1861 году наконец-то вышел долгожданный императорский «Манифест об отмене крепостного права». Крестьяне стали свободными! Теперь развитию страны ничто не мешало. Только дороги, дороги...





К. Лассаль. Железнодорожный вагон

И вот в 1862 году главноуправляющим путями сообщения был назначен П.П. Мельников. Тот самый! Лучше него в России никто не разобрался в железнодорожном деле. И дело это сразу пошло на лад. Первой дорогой, за которую он взялся, стала магистраль Москва — Севастополь. Кстати, строить ее помогала бывшая военная противница — Англия. Вернее, английские банкиры. С ними удалось заключить выгодный контракт. Хорошо, когда все довольны — и воевать не надо.

«Давно желанная Южная дорога строится, — с воодушевлением писала газета «Русские ведомости». — Все рады, все с нетерпением ожидают новой чугулки».

* * *

Это было только начало! В апреле 1865 года вышел новый Закон о развитии железных дорог. Нужно было не просто возводить насыпи и проклады-вать рельсы. Паровозы и вагоны — где их делать? Старых заводов мало, нужны новые! Сами собой паровозы тоже не побегут — нужен уголь, чтобы кидать в топку. Нужны машинисты, чтобы везти паровозы по рельсам, где их учить? На станциях тоже нужны грамотные работники и сложная техника. А еще — вокзалы, платформы, тоннели, мосты...

На фронт по расписанию



И. Репин. Портрет министра финансов С.Ю. Витте

Немалую роль в развитии российских железных дорог сыграл знаменитый государственный деятель, реформатор граф Сергей Юльевич Витте. И не только тогда, когда был председателем Совета министров, подписывал важнейшие бумаги и принимал

решения, определявшие судьбы всей империи. Свою карьеру молодой Витте начал в 1870 году — в Одесской железнодорожной компании, где благодаря выдающимся способностям быстро занял важную должность начальника движения. А в 1877 году началась Русско-турецкая война. Нужно было отправлять войска на фронт, под Плевну. Много войск! И как можно скорее.

Тогда считалось, что на перегоне от станции до станции, соединенных телеграфной связью, может находиться только один состав. Иначе, мол, катастрофа неизбежна. Но Витте недаром блестяще окончил математический факультет! Он все рассчитал и решил рискнуть. Начал отправлять составы с интервалом в 15–20 минут. Да, риск был велик! Законы военного времени суровы: случись что — и не сносить бы графу головы. Но расчеты не подвели. Все поезда благополучно доходили до места назначения!

Так будущий премьер-министр положил начало непрерывному движению составов по точному расписанию.

И. Репин
Железнодорожный сторож. Хотьково





Катастрофа в Борках

Пожалуй, никто из русских императоров не уделял такого внимания развитию железных дорог в России, как Александр III. Именно по его инициативе началось строительство великого Транссибирского пути. 19 мая 1891 года его сын, цесаревич Николай Александрович, заложил во Владивостоке первый камень будущей магистрали.

А ведь этому императору довелось познакомиться с железной дорогой и с совсем другой стороны – драматической.

В октябре 1888 года царская семья возвращалась из Крыма в Петербург. И вот на перегоне между Харьковом и Курском, возле станции Борки, состав внезапно тряхнуло. Да так, что десять вагонов слетели с высокой насыпи! Некоторые смялись так, что внутри не выжил ни один человек. Вагон-столовая, где как раз находились император с близкими и свитой, пострадал почти так же. Он был просто сплюснен! И каково же бы-


Спасов скит был основан в 1889 году близ села Борки на месте спасения царской семьи при крушении поезда 17 октября 1888 года



Храм и часовня в селе Борки, возведенные на месте крушения царского поезда (вверху слева) Крушение царского поезда близ села Борки (справа)

ло изумление уцелевших пассажиров, когда они увидели царскую семью живой и почти невредимой! Выбраться сумели все, кто был в вагоне. Рассказывали, что удалось это благодаря силачу-императору, который держал на плечах смятую крышу вагона до тех пор, пока внутри не осталось ни одного человека.

И после этого Александр не покинул место крушения: организовывал спасательные работы, а его жена, хоть и сама была ранена, помогала пострадавшим. Причины крушения так и не были до конца установлены, хоть следствие и вел знаменитый русский юрист А.Ф. Кони. Согласно основной версии, виновата была техника. Но говорили и другое. Мол, это террорист подложил бомбу под царский поезд, настроил ее на определенное время, а сам преспокойно сошел на последней станции... Так или иначе, по высочайшему указу незаконченное следствие было прекращено. А на месте чудесного спасения царской семьи возвели храм Христа Спасителя.



Вот сколько всего. Есть где развернуться деловым людям!

И российские капиталисты, которые совсем недавно с недоверием поглядывали на железнодорожное строительство — иноземная забава, ненадежная! — наперобой пустились вкладывать в него деньги. Начался настоящий железнодорожный бум!



Памятник
П.П. Мельникову —
первому министру
путей сообщения

П.П. Мельников разработал план превращения России в железнодорожную державу. Связать между собой все крупные города. Подвести пути к речным и морским портам, чтобы удобно было перевозить товары по воде и по суше. Проложить линии туда, где добывают каменный уголь и железную руду, ведь сырье и топливо необходимы, как воздух. Направить железные дороги к Уралу и Сибири, к Балтике и Каспию, и, наконец — в пустыни Средней Азии!

И вот этот грандиозный план прямо на глазах начал становиться реальностью. Только за пять лет (с 1868 по 1872 годы) было построено почти в два

П. Верещагин. Урал. Станция Чусовая. Фрагмент



Донецкий музей паровозов

раза больше стальных путей, чем за предыдущие тридцать!

К югу пролегали две дороги: Донецкая (каменноугольная) и Криворожская (железорудная). На западе построили Полесские железные дороги: создалась целая железнодорожная сеть, которая связала с центром и югом России литовские и белорусские города и порты на Балтике. К Уралу протянулись две восточные магистрали. Вторая, законченная к 1892 году, пересекла Уральский хребет и дотянулась до Западной Сибири.

Жетон общества
Лозово-Севастопольской
железной дороги





Александровский железнодорожный мост через Волгу в районе Сызрани. Построен по проекту Н.А. Белелюбского



Станция Бахми Закаспийской железной дороги в 1890 году

Встрепенулась провинциальная Россия! Жители больших и малых городов нетерпеливо ждали, когда же и к ним проложат рельсы и новенькие вокзалы начнут принимать столичные поезда. Активно участвовали местные жители в сооружении магистрали к Самаре, Пензе и дальше — к Оренбургу, к богатым хлебом поволжским степям. Там в 1880 году по проекту петербургского профессора Н.А. Белелюбского был построен железнодорожный мост через Волгу — самый длинный в Европе!

Надо сказать, знаменитые российские ученые вообще с большим инте-

ресом вникали в проблемы железных дорог. Великий химик Д.И. Менделеев, например, предложил целую систему перевозки топлива: в чем перевозить и как, каким должен быть график движения поездов, чтобы вагоны не простаивали, какие механизмы использовать при погрузке и разгрузке.

Заинтересовался российскими железными дорогами и прославленный французский писатель Жюль Верн.

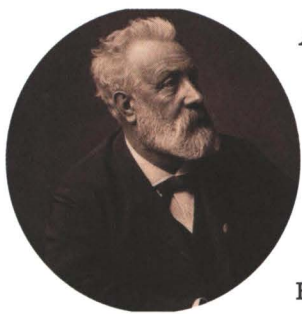
Случилось это во время строительства Закаспийской дороги. Это была не простая магистраль! Она протянулась от Михайловского залива в Каспийском море к самому центру Средней Азии — через пустыню Каракум. Даже сейчас трудно представить себе, каково это: вести рельсовый путь через глубокие песчаные барханы, которые, как медленные волны, перемещаются по просторам пустыни, повинувшись горячему ветру. Стоит ветру усилиться — песок вздымается в воздух и начинается буря! Такие бури, случалось, навсегда погребали в песках целые караваны.



Н. Каразин. Буря в пустыне



На железнодорожном вокзале. XIX век



Жюль Верн

А палящее солнце? Каждый глоток воды — на вес золота... Да еще — засилье термитов, которые мигом превратят в труху все, что сделано из дерева! Как шпалы прокладывать?

Словом, в таких условиях еще никто никогда железных дорог не строил. А вот теперь — сумели. Для защиты от песка возводили щиты, поливали барханы глиняными и соляными растворами, сажали деревья. Чтобы уберечься от термитов, пропитывали шпалы нефтью. А рельсы — впервые в России — укладывали при помощи механизмов, которые стали прообразом путеукладчика. В итоге дорога была построена очень хорошо и быстро.

Понятно, что Жюль Верн просто не мог не обратить на это внимания! Знаменитый фантаст и горячий пропагандист технического прогресса очень любил Россию. У страны, в которой

живут такие пытливые и самоотверженные люди, считал он — великое будущее.

В романе «Клодиус Бомбарнак», опубликованном в 1882 году, он так писал о строительстве Закаспийской железной дороги: «Часто говорят о той необычайной быстроте, с какой американцы проложили железнодорожный путь через равнины Дальнего Запада. Но да будет известно, что русские в этом отношении им ничуть не уступают, если даже не превосходят как быстротой строительства, так и смелостью индустриальных замыслов».



К. Моне. Поезд в снегу



К. Савицкий. *Ремонтные работы на железной дороге. Фрагмент*

Великая Сибирская магистраль

Не только Жюль Верн — вся Европа восхищалась русскими строителями-железнодорожниками. По заслугам ценили их и собственники. Многие мальчишки играли не только в войну и в индейцев, но и в железные дороги — а подрастая, мечтали поступить в Петербургский институт Корпуса инженеров путей сообщения. Стать инженером-путейцем! Прокладывать дороги в неизведанных землях, изобретать сложнейшие механизмы, принимать решения, от которых будут зависеть безопасность и благополучие многих и многих людей! Этому стоило посвятить жизнь. Понятно, что стать студентом Института было непросто. Очень много желающих, да и требования строгие. Институт выпускал только первоклассных инженеров. С 1896 года их на-



«Вечный студент». Скульптура у здания Московского института инженеров транспорта

чали готовить и в Москве — в Инженерном училище Ведомства путей сообщения. В эти годы специалисты были нужны, как никогда.

Ведь Россия начала строить Транссибирскую магистраль!

Это была грандиозная задача. Равной ей — даже приблизительно — не решалось еще нигде в мире. Потому что ни в одной стране мира нет пространства, подобного Сибири. Вековая тайга и могучие реки, горы и болота... Богатства — немереные, а людей мало, иногда на сотни верст — ни одного жилья. Да что там жилье, эти земли еще и на карту не были толком нанесены! А далеко-далеко за этими просторами, на берегу Тихого океана, стоял русский порт Владивосток. Добраться до него — целая история.

* * *

В общем, дорогу необходимо было строить. Иначе на сибирских богатствах, а заодно и на торговлей с Китаем и другими странами Дальнего Востока пришлось бы ставить крест.

Лучшие государственные умы собрались для обсуждения проекта. И 6 июня 1887 года приняли решение: дорога

от Петербурга до Владивостока будет построена! И началась подготовка. В Сибирь отправились отряды специалистов: геологов, картографов, речников, землемеров. Они должны были учесть абсолютно все. Проложить на бумаге путь — самый удобный, самый де-

шевый, рассчитать, как легче подвозить припасы, а заодно и разведать полезные ископаемые. Эта работа заняла несколько лет. А затем (в феврале 1891 года) вышел указ о «великом народном деле» — строительстве «сплошной через всю Сибирь железной дороги».

Москва – Владивосток

Транссибирская магистраль – самая длинная железная дорога в мире.

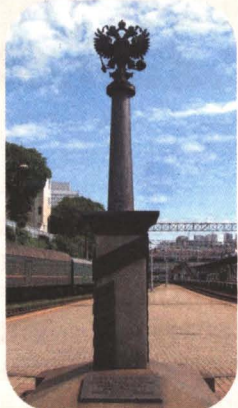
Ее начало – во Владивостоке, конец – в Москве. Два вокзала в двух городах очень похожи друг на друга. В Москве это – Ярославский вокзал. А тот, что во Владивостоке, имеет еще и необычную особенность: он не только железнодорожный, но еще и морской! На площади перед этим вокзалом стоит локомотив, превращенный в памятник. Когда-то он тянул составы по магистрали. Потом паровозы сменили более современные машины – тепловозы и электровозы. Последний локомотив на паровом ходу и занял почетное место на постаменте.

Сейчас от Москвы до Владивостока – а это 9288 километров – можно доехать за шесть суток и два часа. Столько времени находится в пути скорый

пассажирский поезд № 1 «Россия». Впрочем, жителям некоторых других городов, чтобы попасть на Дальний Восток, не обязательно делать пересадку в Москве. Жители Киева, например, могут сесть в вагон у себя дома. На берегу Тихого океана они окажутся через 187 часов 50 минут, преодолев за это время расстояние в 10 259 километров – почти половину земного шара!

Почти весь этот громадный путь ведет через места с суровым климатом. Бегут по рельсам поезда, как кровь по жилам, живет страна... В Забайкалье приходится пересекать горы. Между станциями Яблоновая и Тургутуй рельсы проходят на высоте 1040 метров над уровнем моря. А в зонах сплошной вечной мерзлоты температура иногда падает ниже 60 градусов по Цельсию! Каково было прокладывать пути в этих местах, каково теперь содержать их в порядке!

Почти весь этот громадный путь ведет через места с суровым климатом. Бегут по рельсам поезда, как кровь по жилам, живет страна... В Забайкалье приходится пересекать горы. Между станциями Яблоновая и Тургутуй рельсы проходят на высоте 1040 метров над уровнем моря. А в зонах сплошной вечной мерзлоты температура иногда падает ниже 60 градусов по Цельсию! Каково было прокладывать пути в этих местах, каково теперь содержать их в порядке!



Памятный столб на железнодорожном вокзале во Владивостоке

В. Казанцев

На полустанке. Зимнее утро на Уральской железной дороге



Знаменитая галерея на Яблоновом перевале. Транссиб



Будущую Транссибирскую магистраль поделили на семь частей: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую, Северо-Уссурийскую и Южно-Уссурийскую. Строить начали сразу все, кроме Амурской — самой сложной. Вместо нее решили пока провести дорогу через Маньчжурию до города Порт-Артур, который Россия арендовала у Китая.

И началось «великое народное дело»! И, правда — великое и народное. Ведь строили гигантскую магистраль простые люди. Работников привозили из самых разных уголков Российской империи. Нанимали и местных крестьян — обычно на сезон, им доставался самый тяжелый ручной труд. Впрочем, и остальные работали больше вручную. Лом да лопата, топор и пила — как при сооружении дороги Петербург — Москва. Только условия труда и жизни теперь были лучше. Это подтвердил, например, знаменитый путешественник Фритьоф Нансен. Он побы-

Поезд-экспресс на Южно-Маньчжурской железной дороге



Посидим у моря, подождем погоды
Русский плакат начала Русско-японской войны

вал на магистрали в 1913 году, когда строилась ее последняя часть — Амурская. Нансен назвал Транссиб чудом техники. «...Состояние многочисленных рабочих относительно недурно, — писал он. — На больших станциях имеются больницы... Везде там светло и чисто...»

Десятки, а иногда и сотни тысяч человек трудились на строительстве магистрали. Руководили работами инженеры — выпускники Института



инженеров путей сообщения. На их долю тоже хватало сложных задач. Суровая Сибирь требовала особых подходов. Много приходилось изобретать: например, новые сорта бетона, которые могли бы выдержать вечную мерзлоту, небывалые мосты для громадных сибирских рек...

Весной реки разливались, грозя наводнениями, летом стояла жара, зимой трещали морозы. А когда строили Китайско-Восточную железную дорогу — ту, что до Порт-Артура, — в Северном Китае произошло восстание.

Восстали и маньчжуры — против чужаков, которые, как они думали, непременно придут в их края вместе с дорогой. Они нападали на строителей, убивали их и разрушали железнодорожные пути.

В общем, работать было трудно. Очень трудно. Однако Транссибирская магистраль росла с каждым днем. В 1897 году вступила в строй ее самая восточная часть — Уссурийская. В 1903 году поехали по Китайско-Восточной железной дороге. В том числе и пассажирские: четыре комфортабельных состава каждую неделю. Теперь пассажир мог занять уютное купе в Москве — и через шестнадцать дней, налюбовавшись в окно пейзажами едва не половины земного шара, прибыть к берегу Тихого океана — в Порт-Артур и порт Дальний.

Увы, недолгое время спустя началась Русско-японская война — несчастли-



Маньчжурский гвардеец XIX века

вая для России. Оба порта в Китае были потеряны. После войны разразилась первая русская революция... Только в 1908 году страна смогла вернуться к Великой Сибирской магистрали. Государственная дума приняла решение построить Амурскую железную дорогу.

Строилась дорога долго и тяжело. Главным препятствием стал Амур — великая река. Через нее, казалось, просто невозможно было перекинуть мост! Да тут еще Первая мировая война началась. Рабочих стало не хватать, многих инженеров тоже призвали

в армию. Корабль, на котором везли металлические части для моста, затонул в Индийском океане.

И все-таки мост построили. Его открытие состоялось 5 октября 1916 года. Этот мост длиной в 2590 метров стал самым большим во всей Евразии.



Башкирский стрелочник на перегоне между Уфой и Челябинском. Транссибирская магистраль. Фото С. Прокудина-Горского



Итак, «великое народное дело» было сделано. Сибирь встала на рельсы! Конечно, она по-прежнему оставалась громадным неизведанным краем, где множество чудес и троп нехоженых... Она и сейчас такой остается. Но судьба ее переменялась круто. Построив Транссибирскую магистраль, Россия доказала, что она — настоящая хозяйка всего этого необозримого пространства. Она сумеет с ним совладать и знает, как разумно использовать его богатства.

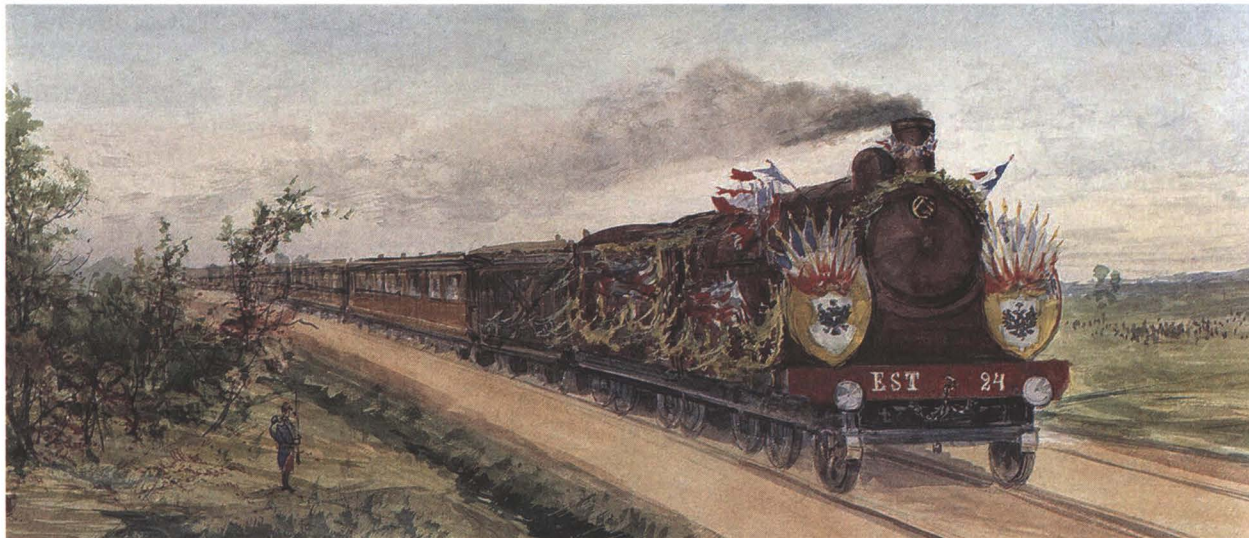
Там, где прошла дорога, выросли новые города. Один из них — Новосибирск — стал настоящей столицей края. Население старых городов увеличилось во много раз. Люди теперь приезжали в Сибирь, не опасаясь, что окажутся на краю света. Особенно много переселенцев приняла Сибирь в начале XX века, во время реформы П.А. Столыпина. Это были бедные крестья-

не, которые здесь, на сибирских просторах, получали большие наделы земли, помощь и поддержку. На первых порах их даже освобождали от налогов. А на железнодорожных станциях специально для них организовывали пункты медицинской помощи.

Строители магистрали совершили настоящий трудовой подвиг. Они прекрасно понимали, какое значение имеет их работа. И стремились сохранить ее подробности для потомков. Были подготовлены альбомы с пояснительными записками, чертежами и фотографиями. В них — история строительства каждой из дорог, составивших Транссиб. В мировой истории, писала иностранная пресса тех лет, не так уж много событий, имеющих глобальные последствия для человечества. За последние пятьсот лет это открытие Америки, сооружение Суэцкого канала и постройка великой Транссибирской магистрали.

Почтовый блок России «100 лет Транссибирской магистрали». На марке блока изображены тоннель, проложенный в Яблоновом хребте, и знаменитый Амурский мост





П. Пясецкий. *Визит императора Николая II во Францию в сентябре 1901 года. Фрагмент панорамы*

Тучи сгущаются

Вот так Россия сумела сделать рывок и за полвека догнать своих европейских соседей. Ну, почти догнать. Уж очень велика наша страна. И задачи перед ней стояли тоже огромные. К 1914 году она имела свыше семидесяти тысяч километров железнодорожных путей — больше, чем у любого другого государства в Европе. Но ей нужно было еще больше!

Особенно страдали от нехватки железных дорог окраины империи.



Впрочем, и в центре их не хватало. Те, что были, уже не справлялись с перевозками. Ведь страна быстро развивалась. Строились новые заводы, росли города, разрабатывались месторождения полезных ископаемых. Словом, работы для железнодорожников — просто непечатый край.

И они работали! Одна за другой прокладывались новые линии: на Алтае, в Поволжье, в Прибалтике, в угольных районах Южной России. Строились большие станции: пассажирские и отдельно — товарные.

Сооружались окружные пути вокруг больших городов, чтобы разгрузить их вокзалы. В 1908 году такая дорога была построена вокруг Москвы.

Но хорошо работает в мирное время. А как быть, когда страну одолевают невзгоды? XX век начался для России тя-

С. Виноградов
На железнодорожном мосту



К. Савицкий. Всеобщая железнодорожная забастовка. Октябрь 1905 г.

жело — проигранной войной с Японией. Это было особенно обидно из-за того, что поначалу никто не сомневался в победе. Проиграли, надо признаться, еще и потому, что слишком мало было на Дальнем Востоке железных дорог: не на чем подвозить солдат и припасы.

Поражение стало серьезным уроком. В государстве многое надо было менять. Разрушить и построить что-то новое? Такой вопрос Россия впервые задала себе во время революции, которая началась в 1905 году. Тогда она ответила: нет, не стоит! — и государство уцелело.

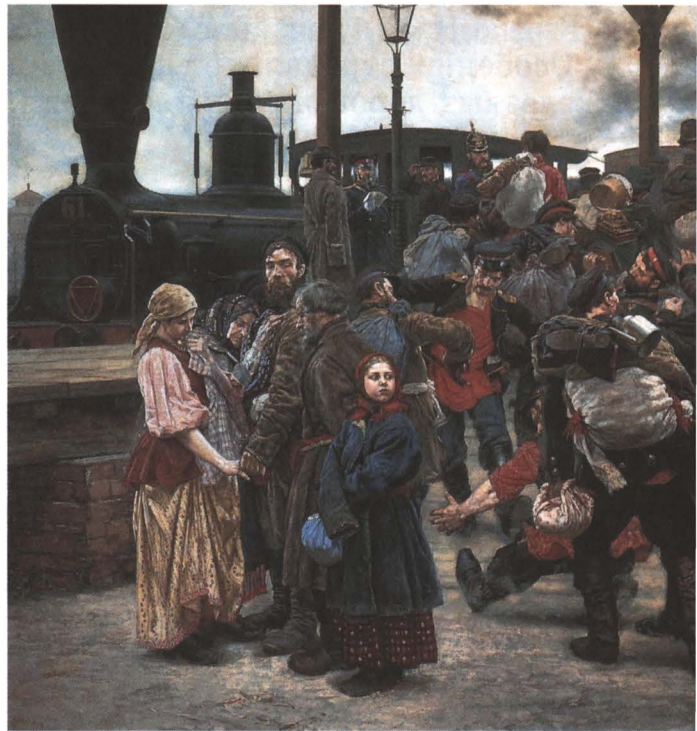
Ненадолго показалось — беды позади. Но проблемы, назревшие в стране, решить так и не удалось. К тому же вконец «испортилась» международная обстановка. Европейские страны припоминали друг другу старые обиды. Самой обиженной чувствовала себя Германия, которая совсем недавно собрала, наконец, свои земли в единое государство. И теперь требовала, чтобы ее признали великой державой, а главное — поделились колониями. Она объединилась с Италией и Австро-Венгрией в Тройственный союз. В ответ Франция, Англия и Россия созда-

ли свой союз, названный «Антантой».

Над Европой сгущались тучи Первой мировой войны...

Если начнется война и вражеские корабли войдут в Черное и Балтийское моря — а такое, конечно, сразу произойдет, — у России останутся два свободных порта: Архангельск и Владивосток. Но до Владивостока — полмесяца пути. А возле Архангельска Белое море замерзло. Тогда решили построить железную дорогу к незамерзающему Кольскому заливу — Мурманскую магистраль. Идея возникла еще в 1894 году, но тогда за нее не взялись: построить дорогу в условиях Крайнего Севера казалось почти невозможным. Строить начали в 1913 году — сперва до Петрозаводска. А по-

К. Савицкий. На войну





С. Прокудин-Горский едет на дрезине по Мурманской железной дороге вдоль Онежского озера

том, уже во время Первой мировой войны, началось сооружение дороги за полярным кругом.

Это был дикий, суровый край, где почти никто не жил. Полгода — полярная ночь, полгода — блеклый холодный день над гранитными плато, россыпями валунов, озерами и болотами. Здесь даже лошадей кормить было не-



Железнодорожный мост через реку Шую. Фото С. Прокудина-Горского. 1915 год

чем, потому что трава толком не росла. Любую мелочь приходилось везти издалека. Строить в таких условиях железную дорогу — труднейшая задача! Бывало, уже возведенные насыпи оседали в трясину вместе с поездами. К тому же — война, у государства и без того забот хватало...

Но — построили, конечно. Качественно и очень быстро: почти полторы тысячи километров железнодорожных путей за двадцать месяцев. В ноябре 1916 года по Мурманской магистрали было открыто сквозное движение. А вот что писала еще до этого английская газета «Таймс»: «Встречались бесконечные трудности, которые не в состоянии изменить ни знания, ни человеческая энергия. Преодолевая их, по колону в воде или болотной грязи, среди камней и корней деревьев русские рабочие и инженеры одновременно с двух концов прокладывают дорогу. Когда все будет закончено, когда на берегу Ледовитого океана засвистит, наконец, первый паровоз, Россия будет вправе заявить, что ею еще раз выполнена титаническая работа; тогда в полной мере оценят железную волю, знания и неутомимую энергию строителей дороги».



Новая страница истории

А между тем война разгоралась. Железнодорожных путей требовалось все больше: для быстрой переброски войск и подвоза припасов. Появилось и новое грозное оружие — бронепоезда! Это были настоящие движущиеся крепости. Окутанные дымом, изрыгающие огонь из тяжелых орудий, они наводили ужас на врага. Словом, без железных дорог в XX веке воевать было уже невозможно.

А вот воевать без денег невозможно во все времена. Из воздуха их не возьмешь. Приходилось повышать налоги. Поднимать цены. Задерживать зарплаты. Жить становилось все тяжелее. В газетах — патриотические лозунги: все для победы! Но очень многие россияне по-

нять не могли: зачем им эта война? Разве Германия собиралась захватить Россию? Кого же мы защищаем? Может, они бы и поняли, если б им хорошо объяснили. Но объяснять никто не спешил... Вернее, объяснили большевики: это капиталисты ведут войну за свои прибыли, а простому народу от нее ничего, кроме страданий, не будет. Надо свергнуть царя и его министров и установить новую власть — диктатуру пролетариата! Рабочих, значит.

Так и вышло. В России разразилась революция. Император отрекся от престола, к власти пришли большевики. Они заключили мир с Германией, по которому ей досталось много российских земель. Те, кому все это не понравилось, срочно собрали армию. Началась Гражданская война.

Б. Кустодиев. *Большевик*



Все это продолжалось долго. Только в 1922 году военные действия утихли. Большевики сумели удержать власть. Они объединили Россию и национальные окраины империи в новое государство — Союз Советских Социалистических Республик. Открылась новая страница нашей истории. В ее начале страна буквально лежала в руинах.

Новая власть не собиралась никого уговаривать. Чтобы хоть как-то наладить работу железных дорог в условиях Гражданской войны и разрухи, в январе 1920 года Совет рабоче-крестьянской обороны объявил трудовую мобилизацию всех лиц железнодорожных специальностей. Все должны были вернуться на рабочие места — даже те, кто давно уже трудился в других организациях. Тех, кто отказался, ждала суровая кара. В декабре 1920 года VIII съезд Советов принял решение о планировании хозяйства. Единственному плану должна была подчиниться и работа железных дорог.

Железных дорог в стране много, но вместе они — система. И только так могут работать. Иначе побегут поезда по рельсам кто во что горазд, и, кроме аварий, ничего из этого не выйдет.

В том же, 1920 году был принят и план электрификации всей страны — знаменитый ГОЭЛРО. Словом, дело начало понемногу налаживаться. Ремонтировались рельсы, добывалось топливо, начали выпускать новые паровозы и вагоны. А в 1924 году на железнодорожных путях нашей страны появились новые, невиданные прежде локомотивы: тепловозы. Сердце тепловоза — не паровая машина, как у паровоза, а механизм куда более совершенный — двигатель внутреннего сгорания. Поэтому он мощ-



Б. Кустодиев. 27 февраля 1917 года

нее, и топлива ему нужно меньше. Русские инженеры трудились над проектами тепловоза еще в начале XX века. Но тогда довести его до ума не успели. А вот теперь тепловозы вступили в строй.

А в 1932 году встали на рельсы и совсем новые машины — электровозы! Это начал работать план ГОЭЛРО. Самый первый поезд с электровозом прошел по рельсам в Кавказских горах. Эта машина была сделана в США. В том же году появились и первые электровозы отечественного производства. Их начали выпускать на Коломенском заводе и на заводе «Динамо» в Москве.

А впереди строителей-железнодорожников ждали новые проекты. И первый, самый важный и трудный, — Туркестано-Сибирская магистраль.

ВЛ-19 — первый советский электровоз



Турксиб

В Сибири — хлеб, лес, уголь, руда. В Средней Азии — хлопок, шерсть, мясо, фрукты. Как поменяться? Через Москву везти — выйдет так накладно, что ничего не захочешь. А ведь соседи! Железную дорогу проложи и вози товары туда-сюда.

Идея хорошая... если забыть про сухие степи, жаркие пустыни, скалистые перевалы Тянь-Шаня. Ну, российских железнодорожников препятствиями не испугать. Еще в конце XIX века, когда велось строительство Транссиба, появились первые планы соединить линией Среднюю Азию (которую тогда чаще называли «Туркестан») и Сибирь. И не просто планы. В городе Верном (потом он стал называться «Алма-Ата») создали комиссию, которая занялась подготовкой к строительству. Готовились долго. Слишком уж сложные условия, да и денег у государства на все не хватало. А потом началась революция, и стройка вовсе остановилась. Продолжалась она только в Сибири, которой управлял в то время адмирал Колчак. Но после свержения его власти рельсы — непонятно, почему — были разобраны...

И вот в декабре 1926 года на заседании Совета труда и обороны СССР было принято решение: магистраль надо построить! Тут же начались подготовительные работы. Первыми за дело взялись научные экспедиции. Ученые поработали на совесть. Выяснили, что самое опасное место — это северные отроги Тянь-Шаня. Там случались сильные землетрясения. Последнее было не так уж давно — в 1911 году. В любой момент земля могла задрожать снова! Еще одна серьезная опасность — текущие песчаные барханы. С ними наши железнодорожники уже умели бороться. Сразу принялись высаживать вдоль будущей магистрали защитные лесополосы. Осенью 1927 года все было готово. Можно начинать!

19 ноября все жители станции Луговая собрались возле железнодорожной насыпи. Над ней возвышалась праздничная арка. Она была сделана в виде юрты. Под сводами такой юрты по казахскому обычаю проносят ребенка, только что появившегося на свет. На одной стороне арки надпись — «Туркестан», на другой — «Сибирь». Вот раздался гудок, запыхтела паровая машина — и первый паровоз прошел под аркой в сторону севера. Туда, где еще не было железной дороги, но скоро непременно появится! Яркий кумачовый лозунг на



Памятник
А.В. Колчаку
в Иркутске. 2004 год



Колчаковский бронепоезд
«Сибиряк». 1919 год



Станция Луговая (Казахстан) – конечная станция Турксиба

паровозе видно было издалека: «Дашь Сибирь!»

Прокладывать трассу решили с двух концов — с севера и юга. От станции Семипалатинск и станции Луговая. А посередине пути должна была произойти торжественная смычка. Но от этого события железнодорожников отделяли месяцы и годы тяжелого труда.

Невыносимые жара и сушь. Песок скрипит на зубах. Чтобы напиться, приходится рыть глубокие колодцы, да и в тех вода — соленая, в рот не возьмешь. Ночью в палатку, где спят строители, запросто могут заползти скорпион или ядовитая змея... И это еще ничего — хуже, когда налетит буран, поднимет в воздух тучи песка и пыли, сорвет палатки, все, до чего дотянется, ломает, расшвыряет, засыплет песком! Такой буран может и несколько дней бушевать. Работать в это время, понятно, нельзя, а когда ветер стихнет — многое придется начинать сначала.

В пустыне — зной, а в горах — лютые холода и сугробы в человеческий рост. На Чокпарском перевале морозы стояли в сорок градусов!

А весной 1928 года строителей

Грабари

На строительстве Туркестано-Сибирской магистрали, конечно, применялось много техники. Но все-таки главной рабочей силой были люди. Пожалуй, самой востребованной строительной «специальностью» считались грабари — так называли рабочих, которые возводили насыпи под рельсы. Имелись и «грабари-телеги», которые эти люди привозили с собой, когда приезжали на строительство. А ехали они часто целыми семьями, иногда издалека — например, с Урала. Работали, не щадя себя, — все, от стариков до подростков. И зарабатывали немало. Грабарей уважали: считалось, что выполнять эту работу могут только люди знающие. Частенько начальники разных участков Турксиба переманивали к себе чужих грабарей. Обиженные жаловались высокому начальству — вплоть до Совнаркома! Так строили Турксиб. Позднее насыпи возводили уже землеройные и транспортные машины. Профессия грабарей ушла в прошлое. Старые железнодорожники вздыхали: техника — это замечательно... но прежней трудовой романтики больше нет.

И. Кузнецов. *Грабари на котловине*



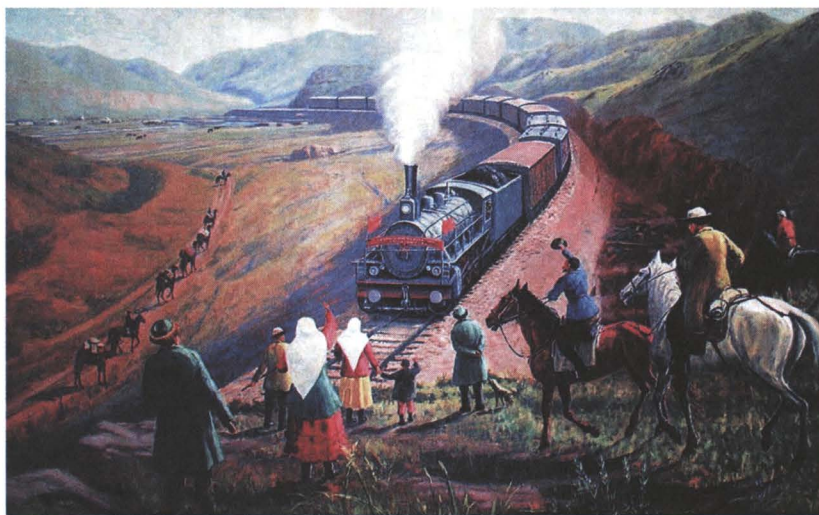
ждала новая напасть. Небывалое половодье! Новую дорогу размыло в двадцати четырех местах. Поезда ходили по рельсам, залитым водой. Пострадали и местные жители. Строители магистрали помогали вывозить детей из затопленных домов, устраивали тех, кто потерял крышу над головой.

С самого начала строительства в нем активно участвовали местные казахи-кочевники: привозили на верблюдах воду, припасы и топливо.

Вот так общими усилиями и строили Туркестано-Сибирскую магистраль.

В апреле 1930 года дороги, что тянулись навстречу друг другу с юга и севера, встретились! Это была долгожданная смычка Турксиба. Случилась она на станции Айна-Булак — Зеркальный Ручей (такое красивое название станция получила как раз в честь этого события, раньше она называлась по-другому). Строительство магистрали длиной в 142 километра завершилось!

А. Кастеев. *Турксиб*

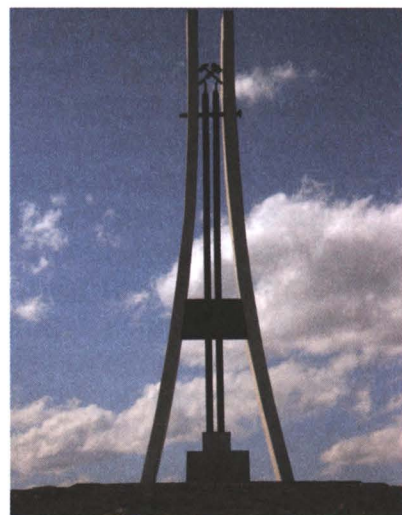


*Смычка Турксиба.
Казахстан. 1930 год*

На месте стыковки рельсов был торжественно забит символический серебряный костыль. А потом состоялся митинг, где было много гостей. В том числе — два молодых журналиста из московской газеты «Гудок». Эти журналисты, они же известные писатели Илья Ильф и Евгений Петров, недолгое время спустя описали строительство дороги и праздник смычки в своем знаменитом романе «Золотой теленок». В книге они окрестили дорогу «Восточной Магистралью», а станцию назвали «Гремящий

Ключ». Там Остап Бендер настигает подпольного миллионера Корейко и отбирает у него миллион. Очень выразительная картина получилась: два авантюриста изо всех сил стараются обмануть друг друга, а в это время в степи, где пролегли новенькие рельсы, люди празднуют трудовую победу. Память об этой победе не ушла со временем. В 1974 году паровоз Э-1441, который первым провез по новой магистрали ее строителей, встал на почетную стоянку в городе Алма-Ата.

Монумент по случаю открытия Турксиба вблизи станции Айна-Булак





Паровоз П. Кривоноса в Славянске



Юбилейный вагон лондонского метро № 353

Даешь метро!

Это были тяжелые годы. Тяжелые — и необыкновенные. Много несправедливостей тогда творилось. Но и хорошего было много. Главное — люди искренне верили, что они строят светлое будущее для страны, для всего мира. Для своих детей. И готовы были работать день и ночь, чтобы это будущее приблизить.

Героями тогда становились люди труда. Например, шахтер Стаханов, который нарубил за смену угля в четырнадцать раз больше нормы. По его почину железнодорожники тоже начали ставить рекорды. Первым был донецкий машинист П.Ф. Кривонос. Он доказал, что тяжелые составы с углем можно водить гораздо быстрее, чем это делали до тех пор. Ведь стране нужно было много сырья! Угля, руды, нефти, леса! Строились огромные электростанции. Заводы для выпуска новых, невиданных прежде машин.

И железные дороги в то время тоже начали строить такие, каких еще не бывало прежде.

Подземные!

Вообще-то метрополитен — это рельсы и поезда не обязательно под землей. Но обязательно в городе. А в городе,

как известно, по дорогам другой транспорт бегаёт. Вот и приходится поездам двигаться под землей, лишь иногда выбираясь на поверхность. Первую линию метро построили в Лондоне еще в 1863 году. Потом — в Нью-Йорке, Будапеште, Вене, Париже, Берлине, Мадриде... В Москве тоже собирались — еще с 70-х годов XIX века. В начале нового столетия был уже создан и проект, но городская дума его отклонила. Дескать, денег на такое строительство нужна целая прорва, а пассажиров в Москве не так уж много — трамваи довезут.

Строительство метрополитена.

Барельеф у подножия скульптуры «Встреча на Лондонском вокзале»



Метро, и правда, — дело дорогое. Но к началу 1930-х годов стало ясно, что без него не обойтись. Очень уж выросла древняя столица. За последние двадцать лет, считай, вдвое. Трамваи уже никак не справлялись с перевозкой пассажиров.

И вот в 1931 году началось строительство Московского метро. Участвовала в нем вся страна. Очень помогли шахтеры из Донбасса: уж они-то знали, как прокладывать тоннели под землей! Урал и Сибирь поставляли на стройку металл, Украина — строительные материалы, Ленинград (так тогда назывался Санкт-Петербург) — машины.



Ретропоезд на станции «Воробьевы горы». Такими были первые вагоны Московского метро

А еще Московскому метро нужен был мрамор — красивейший строительный камень, им украшают королевские дворцы. А Московское метро должно было стать самым красивым в мире!

И стало. Каждая станция в нем прекрасна по-своему. Одна похожа на тронный зал, в другой — хоть балы устраивай, третья — как музей...

15 мая 1935 года Московский метрополитен впервые открыл двери для пассажиров. Пока это была всего одна линия — от станции «Сокольники» до станций «Парк культуры» и «Смоленская». Но в первый же день по ней проехали 370 тысяч человек! Спускаясь под землю, пассажиры просто теряли дар речи от восхищения. Они попадали в настоящую сказку! Тут и лестница-чудесница, которая сама везет, и волшебные дворцы, и ручной Змей Горыныч, выползающий из темного тоннеля, сверкая огненным глазом... А сотворили все эти чудеса простые люди — метростроевцы. Их чествовали, как героев!



Комсомольцы метро. Плакат



Поезд до станции «Сокольники»

Вскоре были построены еще две линии метро. Одна продолжилась от станции «Смоленская» и стала называться «Арбатской». Вторая — Горьковско-Замоскворецкая — соединила станции «Сокол» и «Площадь Свердлова» (теперь «Театральная»). Москвичи очень гордились своей подземной железной дорогой. Гости, приезжавшие в столицу, стремились теперь посмотреть не только Красную площадь и Кремль, но и — в первую очередь — метро. Ведь это и было — оно, то самое светлое будущее, о котором все так мечтали! Прошлого — так тогда казалось — не стои-

Станция метро «Арбатская»



ло жалеть. Москвичи посмеивались над его приметам, уходящими навсегда. Напевали вслед за Леонидом Утесовым знаменитую песенку о старом извозчике и его верной подружке — лошади Маруське:

*Чтоб запрячь тебя, я утром
отправляюсь*

*От Сокольников до Парка
на метро...*

Однако на самом деле до светлого будущего было еще далеко. Стране по-прежнему не хватало обычных железных дорог. В первую очередь — на просторах Сибири

и Дальнего Востока. Еще в 1917 году родилась идея соорудить магистраль, которая помогла бы перегруженному Транссибу. Гражданская война помешала этим планам. Строительство началось только в 1932 году. Будущую дорогу назвали «Байкало-Амурской магистралью». Судьба у нее оказалась трудной. Рельсы предстояло проложить в таких диких краях, что ни инженеры, ни рабочие просто не хотели туда ехать. Боялись!

Работать над сооружением дороги пришлось заключенным. В те годы это были не обязательно преступники. Мно-

Вестибюль станции метро «Киевская-кольцевая»



гих осуждали по ложным доносам. Они-то и стали первыми строителями БАМа. Но построить до конца все равно не смогли. Слишком уж трудной по тем временам оказалась эта задача. Байкало-Амурскую магистраль проложат позднее — через несколько десятилетий. А пока взялись за другую железную дорогу, которая тоже была очень нужна стране: Южно-Сибирскую.

Щедрый край — Южная Сибирь! Природные богатства здесь огромные и на любой вкус. Могучие леса, поля с плодородными землями. Каменный уголь, железная руда, месторождения меди, золота и других ценных металлов. А великий Транссиб обходил эти благодатные места стороной. В общем, в 1939 году начали строить. Сроки строительства планировались рекордные: восемь месяцев! И, кажется, все получилось: к концу 1940 года по Южсибу уже пошли поезда. Но Сибирь — край не только богатый, но и коварный. То жара, то морозы, то наводнения. Болота — на десятки километров. В таких местах надежную дорогу быстро не построишь. В те годы частенько бывало: мчитесь поезд, а рельсы под ним шатаются.

Спасение поезда



Музей истории ГУЛАГа. На стене за колючей проволокой портреты Н. Вавилова, М. Тухачевского, О. Мандельштама, В. Мейерхольда и др.

Такую дорогу называли «живой». Не было ни водонапорных башен, ни семафоров. Чтобы указать путь машинисту, дежурные по станции выходили к насыпи с фонарями. Мосты через реки — временные. Иногда зимой рельсы прокладывали прямо по льду!

Словом, работы на магистрали хватало. Почти вся она лежала на плечах все тех же подневольных строителей — заключенных. Их никто не жалел. Но они старались работать на совесть. Ведь дорога была очень нужна стране. И не просто для того, чтобы возить сырье и товары, строить новые заводы и фабрики. Дело обстояло куда как серьезнее. На горизонте собиралась черная туча новой войны.

Годы грозные

Назревала война уже давно. Все это знали. Но, кажется, нисколько не боялись. По радио звучали бодрые песни:

*Если завтра война,
Если завтра в поход —
Будь сегодня к походу готов!*

С кем придется воевать — знали тоже. Фашистская Германия наращивала силы, мечтая о мировом господстве. Но вот того, что война начнется так скоро, пожалуй, не ожидал никто. Дело в том, что Советский Союз подписал с Германией Пакт о ненападении — фашисты нарушили его. Напали ранним утром 22 июня 1941 года, даже без объявления войны.

Тут-то и выяснилось, что враг подготовился к войне гораздо лучше. Советским войскам пришлось отступать почти до Москвы. И не выстоять бы нашей Родине, если бы в это страшное время на борьбу с врагом не поднялись все: и воины, и мирные труженики, мужчины, женщины, старики, дети: все, до последнего человека.

Что такое на войне железные дороги? Это — кровеносные сосуды, это —



Эшелон Уральского добровольческого танкового корпуса по дороге на фронт

жизнь. Не смогут ходить по рельсам поезда, не будет и победы. Советские железнодорожники сумели очень быстро перестроить работу на военный лад. Это было не просто трудно — почти невозможно. Враг стремительно наступал, захватывая одну за другой железнодорожные станции. Многие путейцы ушли на фронт. Те, что остались, трудились без отдыха, с ходу ос-

П. Кривоногов. *Защитники Брестской крепости. Фрагмент*



ваивая новые специальности. Многие выполняли норму на двести, а то и на триста процентов. Их называли «двухсотники» и «трехсотники». Их девизом стал призыв «работать не только за себя, но и за товарища, ушедшего на фронт».

Важнейшей задачей была эвакуация мирных жителей. В самый первый день войны из-под вражеских бомб и снарядов уходили на восток поезда. Только со станций Белосток и Гродно удалось в этот день отправить тридцать составов! Так же стремительно вывозились из прифронтовых районов заводы и фабрики, которые могли работать на оборону. Станки и машины грузили в вагоны и отправляли в тыл — за Волгу, на Урал и в Сибирь. Там предприятия сразу же вступали в строй — иногда и под открытым небом! Вот когда пригодились магистрали, которые с таким энтузиазмом строили в мирные годы. Их и теперь продолжали строить — день и ночь, под палящим солнцем и проливными

П. Блок. *Эшелон*



Е. Данилевский. *Оборона Москвы*



Скульптура «Родина-мать зовет!». Мемориал героям Сталинградской битвы на Мамаевом кургане в Волгограде

дождями прокладывая новые километры стальных путей.

В суровые декабрьские дни враг вплотную подошел к столице. Здесь он и должен быть остановлен! Так решили советские военачальники. И стали готовить контрнаступление. К Москве потяну-





И. Евстигнеев. *Под Сталинградом*

лись поезда из Сибири и Средней Азии. Железнодорожники так сумели организовать их движение, что фашисты, непрерывно бомбившие окрестности столицы, ничего не заметили! Составы привозили солдат, которые сразу шли на передовую. Началась великая битва под Москвой. Страшного врага, до сих пор непобедимого, удалось не только остановить, но и обратить в бегство.

Но это была лишь первая победа. Фашистская армия, громадная и очень сильная, продолжала наступать. Она рвалась к Волге. Захватить пути на восток — означало отрезать советские войска от пополнения и припасов. Этого ни за что нельзя было допустить. Главная битва Великой Отечественной войны разыгралась на берегах великой реки. Там еще в 1941 году была сооружена первая очередь Волжской рокады. Рокада — это железная дорога, которая идет вдоль линии фронта. Волжская рокада соединяла Сталинград с городами Саратов, Сызрань и Ульяновск.

Замена рельсов на железнодорожной станции. Волжская рокада. 1942 г.

Когда фашисты подошли к Сталинграду, дорога эта оказалась просто бесценной.

«Железные дороги ежедневно подавали 1300 вагонов грузов, — вспоминал позднее маршал Г.К. Жуков. — Войска и грузы для Сталинградского фронта перевозились в исключительно сложных условиях...» Вражеские самолеты непрерывно кружили над железнодорожной линией. Только в октябре 1942 года станции и поезда под Сталинградом





А. Рылов. Паровоз. Фрагмент

Под пулями и бомбами

О подвигах железнодорожников в годы Великой Отечественной войны можно рассказывать бесконечно. Сами герои, в общем-то, и не думали, что совершают подвиги.

Совсем не считал себя героем мурманский машинист Ивченко, когда в апреле 1944 года прибыл спасать горящий поезд – на помощь тяжело раненному товарищу. Над поездом кружили вражеские самолеты, кочегар и помощник были убиты. Рискуя жизнью, машинист отцепил горящий вагон и вывел состав из-под обстрела. А позже снова попал в пути под фашистские бомбы. И снова сумел потушить пожар и спасти поезд. А вот сам в этот раз уцелеть не сумел – погиб смертью храбрых...

Самые простые ремонтные работы на войне требовали героических усилий с риском для жизни. Например, устранить течь в паровом котле. Не очень трудное дело, когда паровоз долго стоит и котел холодный. А если поезд только с дороги? Охлаждать котел – значит, терять почти сутки, значит, груз, который, как воздух, нужен фрон-

*Бронепоезд
в Великую Отечественную войну*



ту, не придет вовремя! И вот машинист спускается в раскаленную топку... Неисправность ликвидирована – можно продолжать движение!

Чем занимаются начальники станции, дежурные, дорожные мастера? Принимают и провожают поезда, следят, чтобы не нарушалось расписание, чтобы пути были в порядке... Обычная, рутинная работа. А если на станции идет бой, и ее вот-вот захватят фашисты? Как это было в Донбассе, на станции Шипилово, в июле 1942 года. Под вражескими пулями железнодорожники не только разгружали вагоны с боеприпасами, но и передавали по селектору в штаб сведения о количестве вражеских войск, помогали артиллеристам наводить орудия. Там, у селектора, их и схватили, и казнили на станционном дворе.

Шипиловским героям – начальнику станции Степану Нехаю, дежурному Сергею Слюсаренко, дорожному мастеру Моисею Вахненко, ремонтному рабочему Степану Анисимову – теперь поставлен памятник.

А сколько таких самоотверженных людей остались безвестными! Ведь они трудились и гибли не ради славы.

Они делали свою работу. А война – ну что ж, война и есть война...

бомбили 1020 раз! Но путейцы не сдавались. Быстро разбирали завалы, строили обходные ветки. И снова летели вперед поезда!

Бесценной стала и знаменитая ленинградская «Дорога жизни». Ее железнодорожные участки были достроены в 1942 году — уже в разгар блокады, под непрерывными бомбежками врага.

В 1942 году в строй был введен постоянный мост через Печору, завершивший строительство Северо-Печорской железной дороги. К этому времени по магистрали уже давно ходили поезда. Зимой пересекали реки по временным рельсам, положенным прямо на лед. Везли на фронт снаряды и боевые машины. Увозили на восток, от войны, детей и стариков...

День Победы!



*Белорусский вокзал.
Май 1945 года. Встреча
советских воинов-победителей*

Великая битва под Курском окончательно переломила ход войны. Теперь наступление советских войск уже нельзя было остановить. Как и в Гражданскую войну, разъезжали по фронтовым дорогам бронепоезда. Правда, теперь у них была уже другая задача. Вооруженные зенитными орудиями, они защищали железнодорожные станции от вражеской авиации.

И вот, наконец, пришел этот прекрасный весенний день — День Победы. Не только наша страна, но и вся Европа освободи-

лась от угрозы черного фашистского ига. Десятки миллионов людей заплатили за это жизнью. Среди них было и немало железнодорожников.

Светлая им память!



«Слышишь, время гудит — БАМ!»



«БАМ — стройка века». Значок

Закончилась война. И снова, как в 1920-е годы, стране пришлось лечить тяжелые раны. Поднимались из руин города и села, разрушенные фашистами. Возвращались домой мирные жители. Заново строились заводы и электростанции.

Прокладывались железнодорожные пути.

Конечно, просто восстановить разрушенное — это был самый первый шаг. А дальше — вперед, только вперед! Советский Союз должен стать самой могучей, самой развитой, самой передовой державой! Все будут ува-

А. Евстигнеев. *Здесь пройдет БАМ*

жать его. Увы, отношения с бывшими союзниками, вместе с которыми СССР победил фашистскую Германию — США, Англией, Францией, — складывались не лучшим образом. Очень уж по-разному было все устроено в этих государствах. Бывшие друзья теперь мерялись силой, угрожая друг другу страшным ядерным оружием. В таких условиях, даже если хочешь мира, ни в коем случае нельзя показывать свою слабость. А значит — вперед, только вперед!

Без новых железных дорог, оснащенных по самым современным стандартам, тут было никак не обойтись. И дороги строились. Только в 1951 году по вновь проложенным путям СССР перевез больше грузов, чем Англия и Франция, вместе взятые. Конечно,





Ремонт моста на Байкало-Амурской магистрали

и по размерам наша страна куда больше любой другой. Однако железных дорог к востоку от Урала все равно не хватало.

И вот в 1967 году советское правительство приняло решение: строительство Байкало-Амурской магистрали надо возобновить. Да-да, той самой магистрали, на которую не хватило сил еще перед войной. Кстати, в 1942 году с уже готового участка этой дороги — в районе поселка Тында — были сняты рельсы и фермы мостов. Их отвезли к Сталинграду — для срочного строительства Волжской рокады. Так Дальний Восток помог Волге. Теперь пришла пора для всей страны помочь уже ему.

Кто же будет строить новую магистраль? Ведь с предвоенных лет

в стране многое поменялось. Ушли в прошлое времена, когда одних заставляли работать на великих стройках в наказание, а другие, отказывая себе во всем и не щадя самой жизни, строили светлое будущее для потомков. Но как быть? Ведь будущее все-таки надо строить. И кому же это делать, как не тем, у кого оно впереди?

И в 1974 году БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Комсомол — это органи-

БАМ. Исторический первый поезд



зация, объединявшая тогда всю советскую молодежь. Отправиться в неизведанный край, жить в палатках среди вековой тайги — и покорить этот край, утвердить там величие человека! Чем не задача для юных, жаждущих романтики и подвига?

Дерзко звучали над страной стихи Роберта Рождественского, ставшие песней:

*Слышишь, время гудит — БАМ!
На просторах крутых — БАМ!
И большая тайга покоряется нам.
Слышишь, время гудит — БАМ!
На просторах крутых — БАМ!
Этот колокол наших сердец молодых...*

Молодые строители приезжали на БАМ со всех концов огромной страны. Соревновались: посланцы какой республики, области, города быстрее и лучше построят участок пути или железнодорожную станцию. Москва строила Тынду, Ленинград — Северобайкальск, Украина — Новый Ургал,

«Даешь магистраль века!». Плакат



Медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали»



Белоруссия — Муякан, Грузия — Икабью и Нию, Молдавия — Алонку...

Через десять лет, в октябре 1984 года, основная часть магистрали была завершена. Это был настоящий трудовой праздник. Героям-бамовцам вручали медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали». О них писали статьи в газетах и снимали телевизионные передачи, их знала вся страна.

Вовсю планировалось дальнейшее строительство. Привести дорогу на

«БАМ — труда и жизни школа». Плакат





Строители БАМа



БАМ. Обход Северо-Муйского тоннеля

Крайний Север, к Чукотке! Это были не просто мечты — ведь уже с 1970 годов велась прокладка магистрали от Тюмени к Сургуту, Уренгюю и Ямбургу. Через тундру, по вечной мерзлоте. Эти суровые края хранят богатейшие месторождения полезных ископаемых, в первую очередь — нефти и газа. Впрочем,

планы железнодорожников шли еще дальше! Собирались, например, проложить тоннель в океане — под Беринговым проливом — и соединить рельсовым путем Россию с Аляской и Евразию — с Америкой...

Но в это время страна уже стояла на пороге новых перемен.

Неизвестный художник. *Комсомольская стройка*





*Северо-Муйский тоннель.
Въездной знак – вагонетка в кольце*



*Чертов мост
в отрогах Северо-Муйского хребта*

Дорога в будущее

Прошло несколько лет — и Советский Союз распался. Россия, Украина, Грузия, Молдавия и другие республики, которые в течение столетий входили в состав одного государства, стали соседями. Разделилась и единая прежде железнодорожная система. Байкало-Амурскую магистраль достраивала уже одна Россия. В декабре 2003 года поехали поезда по гигантскому Северо-Муйскому тоннелю — 15 343 метра длиной! Свое название тоннель получил от горного хребта в Бурятии, который он пронзает насквозь. Строили его 26 лет. Многие в то время считали, что такую огромную и дорогую магистраль, как

БАМ, проложили напрасно. Мол, некому по ней ездить и нечего возить. Народа в тайге живет мало, крупных предприятий почти нет. То есть их надо бы построить, но когда это еще будет...

Может, в чем-то критики и правы. Но все-таки не в главном.

Время идет вперед, его не остановить. Мир вокруг нас меняется стремительно. Растут новые города. Каждый день мы узнаем о новых удивительных открытиях и изобретениях. Всего каких-то двадцать лет назад, например, и представить было невозможно, что люди смогут носить в кармане телефон и через Интернет заводить друзей на другом краю света! А сейчас нас это уже не удивляет. Мы привыкли к прогрессу.

И понимаем, что — хочется нам этого или нет — жизнь в суровых краях сибирского Севера и Дальнего Востока, и теперь еще почти безлюдных, тоже очень скоро изме-

Т. Юшманова. Вокзал





Первый участок «Синкансэн» Токио – Осака (Токайдо-синкансэн) длиной 515 километров

нится. И тогда одного БАМа, пожалуй, не хватит. В последние годы железные дороги строят в Якутии — там, где добывают алмазы, — и в Приморье. Идет реконструкция магистрали от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. Планируется перебросить рельсы с материка на остров Сахалин.

* * *

Можно, конечно, задать вопрос: а разве железная дорога еще не устарела? Ведь этому виду транспорта уже двести лет! И что, мы и в XXI веке будем ездить на «самоваре», который когда-то встречали, как чудо, жители Царского Села?

Представьте себе: не устарела. Конечно, на «самоварах» мы уже не ездим. Хотя, впрочем, кое-где по рельсам и до сих пор бегают паровозы. А где-то и лошади возят грузы! Там, где это экономически выгодно. Мы, кажется, научились не использовать технику ради нее самой. Научились... нет, все-таки — еще учимся не покорять природу, а сотрудничать с ней. Совсем не обязательно строить гигантскую элек-

тростанцию, если нужную энергию можно добыть с помощью ветряной мельницы!

Но дело не только в этом. Есть такие изобретения человека, которые — на все времена. Кажется, к их числу принадлежит и железная дорога. Еще не так давно многие ревнители прогресса склонны были объявить ее достоянием прошлого. В Венесуэле, например, вовсе перестали прокладывать рельсы: обойдемся, мол, скоростными шоссе. Но ни один самый мощный автомобиль не перевезет столько грузов, сколько поезд! И ни один самолет тоже. Чтобы развивалась не только столица, но и окраины страны, венесуэльцам пришлось таки вернуться к железнодорожному строительству.

Перевозка грузов — ладно, это понятно. Но и пассажирам в последние годы больше нравится ездить на поездах, чем летать на самолетах! Конечно, если это — специальные высокоскоростные поезда. Первый такой поезд прошел по рельсам еще в октябре 1964 года — в Японии. Он назывался

«Синкансэн» (по-русски — «новая магистраль»). «Синкансэн» развил скорость 140 километров в час и, пройдя полтысячи километров, прибыл из Токио в Осаку через четыре часа после отправления. С тех пор линии скоростных поездов протянулись по всей Японии. Один из самых новых, N-700, может мчаться со скоростью 300 километров в час! И в других странах появились такие магистрали. По ним во-

дят и пассажирские, и грузовые поезда. Установленные на грузовых вагонах компьютерные системы позволяют следить за грузом и дорогой в течение всего пути. Чуть что не так — и можно сразу исправить, не дожидаясь аварии. А скоро появятся и совсем новые поезда — на магнитной подушке. Они достигнут скорости 600—700 километров в час! По сравнению с ними нынешние экспрессы — просто улитки.

Поезда – не игрушка

Железная дорога – вещь очень нужная и серьезная. Работают на ней специалисты высокого класса. Ведь в поезде едут сотни людей – и все доверяют свои жизни машинистам, диспетчерам, дорожным мастерам. Такая ответственность! Не каждый на это решится.

Так можно ли представить себе железную дорогу, на которой и машинисты, и проводники, и дорожные мастера – дети? Да-да, обычные дети – примерно от десяти до пятнадцати лет. И пассажиры большей частью – тоже дети. А ведь таких дорог на свете немало.

Особенно любили их строить в Советском Союзе – государстве, частью которого до недавних пор была Россия. Первая советская детская железная дорога появилась в 1935 году в Грузии – в Тбилиси. Через год одна за другой открылись такие же дороги в Днепропетровске, Красноярске и Актюбинске (этот город потом назывался Целиноградом, а ныне это Астана, столица Казахстана).

*Красноярская детская железная дорога.
Локомотив*



Строились такие дороги, конечно, не для того, чтобы по ним перевозить людей и важные грузы. А зачем? Для развлечения? В общем, и для этого тоже. Но главное – чтобы воспитывать и обучать будущих железнодорожников. Ребята, хоть раз попробовавшие себя в роли машиниста, кочегара или проводника, навсегда «заболели» дорогой! И навсегда сохраняли в сердце детские впечатления, такие яркие и драгоценные...

Но бывало, когда и детские железные дороги работали, как настоящие. Например, во время войны по Свободненской дороге, в Приамурье, перевозили серьезные грузы. Эта дорога, кстати, самая длинная из всех детских железных дорог: одиннадцать с половиной километров! Кстати, она жива и сейчас. В трудные 1990-е годы ее чуть было не закрыли: где взять деньги, чтобы содержать такое дорогое удовольствие? Но деньги все-таки нашли, дорога уцелела, а сейчас еще и выросла. Теперь ее поезда развозят местных ребят по оздоровительным лагерям.

*Донецкая детская железная дорога была
открыта еще в 1936–1937 годах*





«Сапсан». Кабина машиниста



Салон вагона высокоскоростного поезда «Сапсан»

А что же Россия? Ведь нашей стране с ее необозримыми просторами такие магистрали нужнее, чем кому бы то ни было. До сих пор пассажиру, путешествующему на поезде из Москвы во Владивосток, приходится проводить в дороге самое меньшее — неделю. Строятся ли скоростные пути у нас?

Конечно, строятся. Например, магистраль Екатеринбург — Иркутск. Когда она будет готова, поезда смогут

Высокоскоростной поезд «Сапсан» связал Москву с Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом



преодолевать расстояние в три тысячи с лишним километров всего за двенадцать с половиной часов. Это вчетверо быстрее, чем сейчас! С такой дорогой жизнь сибиряков станет куда комфортнее.

Уже сейчас сверхбыстрые поезда «Сапсан» перевозят пассажиров из Петербурга в Москву, из Москвы — в Нижний Новгород. Такие поезда, кстати, потребляют гораздо меньше энергии, чем другие виды транспорта. И грязи в атмосферу выбрасывают меньше. И пробок на железных дорогах не бывает — не то, что на шоссе в «час пик»!

Словом, железнодорожный транспорт не собирается стареть! Скоро, в 2025 году, он отметит свой 200-летний юбилей. На самом-то деле он еще старше: ведь первые рельсовые пути, правда, не на паровой, а на конной тяге, строились еще в XVIII столетии. И сегодня, в XXI веке, железная дорога по-прежнему остается дорогой в будущее.

СОДЕРЖАНИЕ

«Кипит, дымится пароход...»	2
Петербург — Москва	7
Россия, вперед!	10
Великая Сибирская магистраль	18
Тучи сгущаются	23
Новая страница истории.....	26
Турксиб	28
Даешь метро!	31
Годы грозовые	35
«Слышишь, время гудит — БАМ!»	40
Дорога в будущее	44

Серия «История России»

Наталья Олеговна Майорова,
Геннадий Константинович Скоков

МЧИТСЯ ПОЕЗД

История железных дорог в России

Когда и где впервые появились железные дороги, кто придумал первый паровоз и почему его поначалу называли «пароходом», какую роль железные дороги играли в тяжелые для страны времена, как строили Великую Сибирскую магистраль и БАМ, как прокладывали под землей первые линии метро и какие удивительные высокоскоростные поезда мчатся сегодня по стальным магистралям России — обо всем этом расскажет книга «Мчится поезд».

Составитель Н. Астахова
Редактор Н. Старостина
Корректор О. Назимова
Научный консультант Г. Коненкин
Компьютерная верстка Ю. Вейдаш, В. Поволоцкая

ISBN 978-5-7793-3008-4

ООО «Печатная слобода»
111394, Москва, ул. Полимерная, д. 8,
офисы 306, 310. Тел. (495) 514-01-35
E-mail: mail@vstdn.ru

Редакция «Воскресный день»
Посетите наш интернет-магазин
«Воскресный день»
на сайте www.vstdn.ru
Тел. (495) 641-3100

Там же работают виртуальный музей
и семейный клуб

По вопросам приобретения книг
по издательским ценам обращайтесь по адресам:

105264, Москва, ул. Верхняя Первомайская,
д. 47, корп. 11, этаж 5
Тел.: (499) 290-39-11, 290-39-12
www.belygorod.ru

111394, Москва, ул. Полимерная, д. 8, офис 207
Тел. (495) 304-54-13

192029, Санкт-Петербург,
пр. Обуховской обороны, д. 105
Тел.: (812) 365-41-39, 607-54-43

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленного электронного оригинал-макета
в типографии филиала

ОАО «ТАТМЕДИА» «ПИК «Идел-Пресс»
420066, г. Казань, ул. Декабристов, д. 2
E-mail: idelpress@mail.ru

Тираж 5000 экз. Заказ А-2855.

Электронный вариант книги:

Скан, обработка, формат: manjak1961

Редакция  представляет

серию «История России» — единственную серию книг для детей, наиболее полно раскрывающую перед юными читателями уникальный мир русской истории. Интересный текст и хорошие иллюстрации сделали эти книги популярными.

Серия выпускается с 1998 года и насчитывает более 150 книг.

Тираж серии 2 500 000 экземпляров!

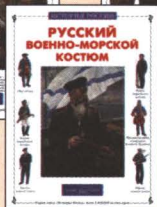
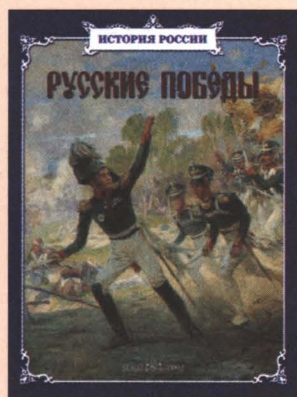
Для того чтобы легче было ориентироваться в книгах серии, мы условно разбили их на темы. Для читателя не составит труда собрать свою коллекцию по интересующей его теме.

Некоторые книги могут быть представлены в двух темах.

Вышли в свет тематические сборники «Герои русской истории», «Древняя Русь», «Москва. Иллюстрированная энциклопедия», «Российские императоры», «Русский быт», «Русские победы», «Русские цари». Мы благодарим всех наших читателей за поддержку и желаем вам приятного чтения.

Знаком отмечены книги, которые вошли в сборник.

Русские победы



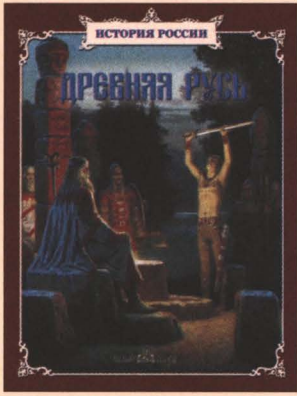
Немало испытаний вынесли русские люди от чужеземных завоевателей. Летопись русской истории наполнена многими славными победами. Военная история России, ее героическое прошлое — тема сборника «Русские победы».

История XX века

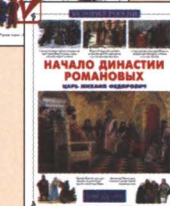
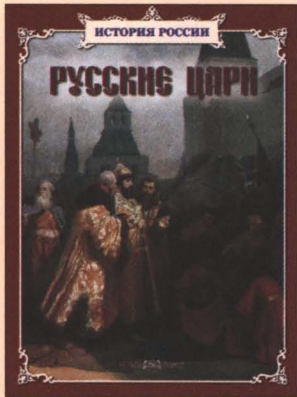


Двадцатый век стал самым сложным в истории нашей страны. В чем смысл уроков, которые преподнес непредсказуемый век жителям России? Об этом размышляют все, кому небезразлично будущее великого государства.

Древняя Русь



Цари и императоры



Может ли один человек изменить ход истории? Какова роль личности в развитии государства? Победы и поражения, взлеты и падения, случившиеся в истории России, авторы пытались проанализировать на примере судеб русских царей, стоявших во главе великой страны. Именно они принимали решения, влиявшие на судьбы многомиллионного народа.



Герои русской истории

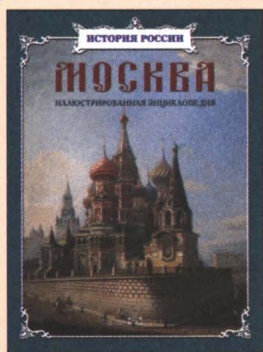


Записки путешественника



Эта серия позволит читателям совершить увлекательное путешествие по нашей необъятной стране.

Москвоведение



Москва — особенный город. Сама История прошла по улицам древней столицы, оставив на них свои следы.

Православная культура



Русский быт



Русская словесность



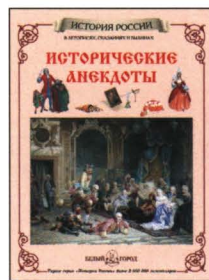
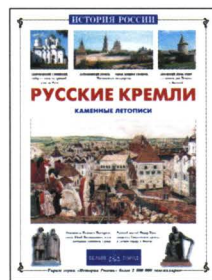
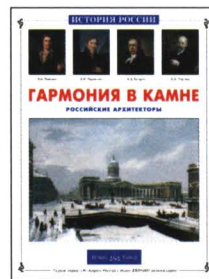
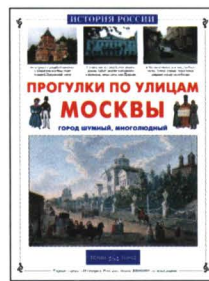
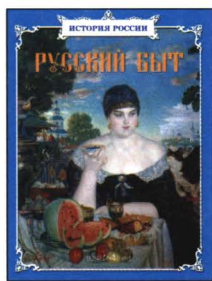
Изобразительное искусство



Талант великих русских художников вырос из народной культуры, которая вобрала в себя события истории и чаяния народа. Эта серия еще ждет своего продолжения.

ИСТОРИЯ РОССИИ

Серия «История России» — единственная серия книг для детей, наиболее полно раскрывающая перед юным читателем уникальный мир русской истории. Интересный текст и хорошие иллюстрации сделали ее популярной. Серия выпускается с 1998 года и насчитывает более 150 книг. Тираж серии 2 500 000 экземпляров!



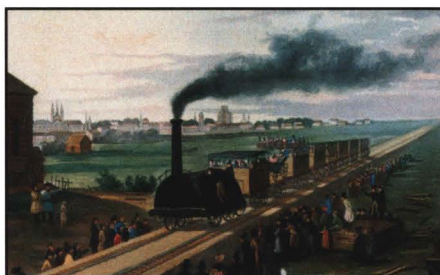
ISBN 978-5-7793-3008-4



9 785779 330084



Путешествовать поездом было удобнее и быстрее, чем конными экипажами



Осенью 1837 г. была построена железная дорога Царское Село — Санкт-Петербург



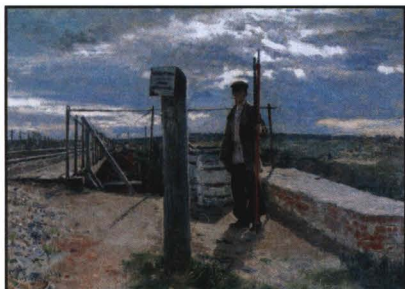
Толпы народа собрались, чтобы увидеть новую необыкновенную дорогу



МЧИТСЯ ПОЕЗД

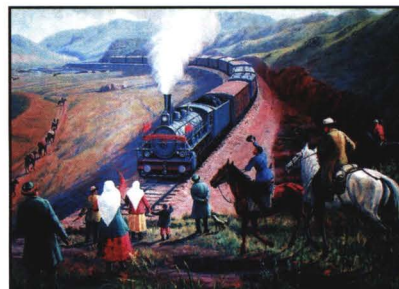


ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РОССИИ



Железные дороги — это «кровеносные сосуды», жизненно необходимые такой необъятной стране, как Россия

Протяженность Байкало-Амурской магистрали более 4000 км, из них 1000 — в условиях вечной мерзлоты



БЕЛЫЙ ГОРОД

