



А Н Д Р Е Й   Г У С А Р О В

# ОТ ФИНЛЯНДСКОГО ВОКЗАЛА ДО ВЫБОРГА

ИЗ ИСТОРИИ ФИНЛЯНДСКОЙ  
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Станции, люди, события

Путешествие в прошлое



**Андрей Юрьевич Гусаров**  
**От Финляндского вокзала**  
**до Выборга. Из истории**  
**Финляндской железной дороги.**  
**Станции, люди, события.**  
**Путешествие в прошлое**  
**Серия «Всё о Санкт-Петербурге»**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=17695916](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17695916)*

*От Финляндского вокзала до Выборга. Из истории Финляндской железной дороги. Станции, люди, события. Путешествие в прошлое. / Гусаров А.Ю. – М.: Издательство , . —: Центрполиграф;*

*Москва; 2016*

*ISBN 978-5-227-06316-8*

### **Аннотация**

История, изложенная в данной книге, сложилась благодаря трем факторам, соединившимся по воле неумолимого прогресса на рубеже XIX и XX вв. Мы совершим увлекательное путешествие в прошлое Финляндской железной дороги, в котором объединились стальной путь, образование Великого княжества Финляндского и дачный отдых жителей столицы

Российской империи. О том, как дорога строилась, как вдохнула новую жизнь во многие деревни и дачные поселки Карельского перешейка, и пойдет речь в книге.

# Содержание

Железные дороги в России	8
Финляндская и Карельская железные дороги	51
Конец ознакомительного фрагмента.	55



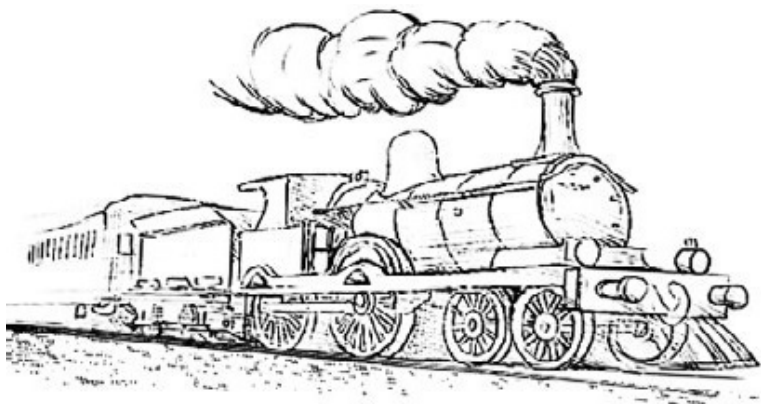
**Андрей Гусаров**  
**От Финляндского**  
**вокзала до Выборга. Из**  
**истории Финляндской**  
**железной дороги.**  
**Станции, люди, события.**  
**Путешествие в прошлое**



«Окно в Европу» встало на колеса,  
дорогою железной понеслось.  
Сие событие представилось колоссом  
и в сердце россиян отозвалось...

*С. Режский*

# Железные дороги в России

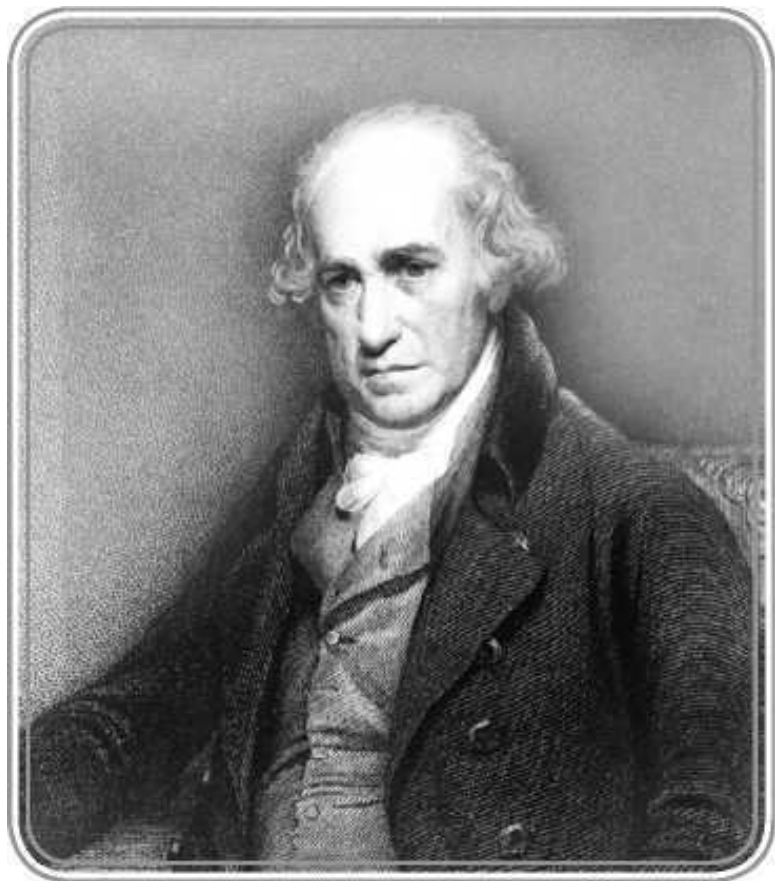


История, изложенная в данной книге, сложилась благодаря трем факторам, соединившимся по воле неумолимого прогресса на рубеже XIX и XX вв. Мы совершим увлекательное путешествие в прошлое Финляндской железной дороги, в котором объединились стальной путь, образование Великого княжества Финляндского и дачный отдых жителей столицы Российской империи. О том, как дорога строилась, как вдохнула новую жизнь во многие деревни и дачные поселки Карельского перешейка и чем закончилась ее история в XX столетии и пойдет речь в книге.

Для начала вспомним, с чего начиналась русская желез-



ная дорога, как Финляндия оказалась в составе России и почему петербуржцы в конце XIX в. полюбили дачи.



*Д. Уатт (грав. С. Вегстафф)*

До официального открытия первой в мире железной дороги человечество в разное время и в разных концах мира использовало для передвижения или перевозки грузов систему, близкую к железнодорожной, – специально проложенный путь из камня или металла служил тогда основой. В Древней Греции по диолку – специально каменному пути – волоком перемещали корабли, а в шахтах многих стран мира в XV–XVI вв. сооружали рельсовые пути из дерева. В этой связи вспоминается также перевозка в Петербург при императрице Екатерине II «Гром-камня», установленного на большую платформу, скользящую на металлических шарах по медным желобам с необычайной легкостью. В 1788 г. на Александровском пушечном заводе в Петрозаводске соорудили промышленную железную дорогу – на чугунных шпалах лежали металлические рельсы, по которым в вагонетках перевозились руда и заготовки пушек.

Но это, скажем так, одна сторона дела. Второй важной вехой в истории железных дорог стало изобретение паровой машины, появившейся во второй половине XVII столетия стараниями инженера Джеймса Уатта, и создание французским математиком и изобретателем Дени Папеном в 1690 г. первого парового двигателя.

Первую рельсовую дорогу, еще на конной тяге, построили в 1801 г. в Англии. Там же, через три года, пустили и первый паровоз, хотя его более или менее удачные конструкции по-

явились только в 1820-е гг. Первая английская дорога общего пользования построена в 1825 г., и ее длина не превышала 40 км. В Германии подобная дорога между Нюрнбергом и Фюртом сооружена в 1835 г., в США небольшая местная железная дорога появилась на 5 лет раньше.

Можно видеть, что наша страна почти сразу вступила в мировой железнодорожный клуб – в 1837 г. под руководством Ф.А. фон Герстнера построена дорога Санкт-Петербург – Павловск, а развитие русского железнодорожного транспорта при многих правительствах являлось приоритетным.

*Мчится, мчится железный конек!  
По железу железо гремит.  
Пар клубится, несется дымок;  
Мчится, мчится железный конек,  
Подхватил, посадил да и мчит.*

*Вон навстречу несется лесок,  
Через балки грохочут мосты,  
И цепляется пар за кусты;  
Мчится, мчится железный конек,  
И мелькают, мелькают шесты, —*

писал поэт Я.П. Полонский под впечатлением от поездки на поезде.

История русской железной дороги на все времена связа-

на с именем австрийского подданного, чеха по происхождению, инженера Франца Антона фон Герстнера, приехавшего в Россию в августе 1834 г. по приглашению Константина Владимировича Чевкина, возглавлявшего тогда штаб Корпуса горных инженеров. Этот государственный деятель немало сделал для появления и развития русского железнодорожного транспорта. Родился в семье подольского губернатора генерал-майора Владимира Ивановича Чевкина, что во многом определило его будущее – Константин Владимирович стал профессиональным военным, участником нескольких войн. В 1834 г. государь император назначил его начальником штаба Корпуса горных инженеров, и с этого момента талантливый военачальник превратился в превосходного управленца и государственного деятеля высочайшего уровня. Чевкин участвовал в проектировании и строительстве Николаевской железной дороги, занимался горной промышленностью империи, инспектировал горные и соляные промыслы Юга России и Урала. Именно К.В. Чевкин пригласил Ф.А. фон Герстнера в Россию для консультации по горному делу, и австрийский инженер взялся построить в России железную дорогу.



*Ф. А. фон Герстнер*

Преподаватель Венского политехнического института Герстнер слыл известным европейским инженером: еще в 1824 г. спроектировал и к 1832 г. построил железную дорогу в Австро-Венгрии протяженностью 182 версты.

Предварительно австрийский инженер провел изучение транспортной ситуации в разных губерниях Российской империи, состояние местной торговли и некоторых других вопросов и, в итоге, в 1835 г. предложил русскому правительству соорудить дорогу от Санкт-Петербурга до Москвы. Расчетная стоимость строительства этой магистрали, по расчетам Герстнера, составляла более 50 млн рублей. Предложение рассматривалось на высочайшем уровне, но было отвергнуто, причем граф А.Х. Бенкендорф (один из участников обсуждения) указывал на слишком высокую стоимость проекта. Но не это определило отрицательную позицию властей. Основными противниками строительства выступили главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями граф К.Ф. Толь и министр финансов граф Е.Ф. Канкрин, который считал, что имеющихся запасов угля и количества разработанных шахт недостаточно для удовлетворения железных дорог топливом. К тому же, говорил Канкрин, результатом сооружения магистрали станет вырубка лесов на всем протяжении в больших объемах, и затраты на прокладку рельс попросту не окупятся.

Второй противник проекта, граф Толь, в то время находился под влиянием идей французского инженера Мориса Гуговича Дестрема, считавшего, что России нужно развивать речной транспорт как самый экономичный и удобный. Почетный член (с 1842 г.) Петербургской академии наук, М. Дестрем перешел на русскую службу в 1810 г. и много

успел сделать в нашей стране. По его проекту возводились военная гавань в Ревеле (ныне – Таллин), сооружения Военно-грузинской дороги, черноморские порты и Благовещенский (Николаевский) мост в Петербурге.

Дополнительным препятствием к строительству послужил тот факт, что Герстнер потребовал права собственности на железную дорогу, а государь и правительство категорически отказывались удовлетворить это условие австрийца.



*Николай I*

В январе 1835 г. фон Герстнера принял император Нико-



лай I, и на встрече инженер подал записку на высочайшее имя. Николай поблагодарил Герстнера за участие и отдал документ К.Ф. Толю, присутствовавшему на аудиенции. Кроме этого, император распорядился создать специальный комитет, передав ему право решения железнодорожного вопроса.

Результатом жарких дискуссий противников и сторонников идей Франца фон Герстнера стало то, что вопрос о строительстве железной дороги в России был решен положительно. Для начала решили проложить два маршрута: Санкт-Петербург – Царское Село – Павловск (первая ветка) и Санкт-Петербург – Петергоф – Ораниенбаум (вторая ветка). Как известно, в жизнь воплотили лишь часть плана, построив только первую ветку.

Для проведения проектно-изыскательских и строительных работ зарегистрировали акционерное общество, участниками которого выступили уважаемые предприниматели: купец 1-й гильдии директор Русско-американской компании Бенедикт Крамер, владелец сахарных заводов граф А.А. Бобринский и консул свободного города Франкфурта-на-Майне купец Иоганн Конрад Плитт. Четвертым акционером стал сам Франц фон Герстнер, управляющий железной дорогой. Общий капитал общества составлял 3 млн. рублей, и его разделили на 15 тысяч акций по 200 рублей каждая.

Для ознакомления русской общественности с планами по строительству невиданного доселе вида транспорта, Франц фон Герстнер выпустил брошюру собственного сочинения,

которую раздавал всем желающим бесплатно. Ее тираж был по тем временам огромным – 20 тысяч экземпляров, причем 15 тысяч любопытная публика разобрала в течение нескольких дней.

В предисловии австрийский инженер писал: «Какие неисчислимы выгоды должны произойти от повсеместного введения железных дорог в России для земледелия, горных заводов, мануфактур, внутренней и внешней торговли и вообще для благосостояния всех классов жителей, это поймет всякий образованный человек, которому хотя несколько известны благодетельные последствия от облегчения сим способом сообщения в других землях. Будучи убежден в справедливости этого мнения, я, со времени прибытия моего в Россию в августе 1834 г., объездил многие губернии от С.-Петербурга почти до Урала, собрал повсюду статистические сведения и сравнивал оные с подобными сведениями о земледелии, горном деле, фабриках и торговле тех государств, с которыми Россия имеет наиболее сношений. Я посещал Англию в 1822, 1827 и 1829 годах, и с величайшим старанием изучал новейшие успехи механики и строительного искусства; в течение последних двадцати лет перебивал я во всех других европейских государствах и думаю, что могу судить довольно правильно: посему мне позволительно сказать свое мнение, что построение железной дороги в Москву и оттуда до Волги в Нижний Новгород необходимо для благосостояния большей части Российской империи».

В декабре 1835 г. председатель Государственного совета Н.Н. Новосильцев уведомил Герстнера о том, что его проект железной дороги до Павловска высочайше утвержден и можно начинать предварительную работу. Дополнительно австрийский инженер получил одобрение от брата императора, великого князя Михаила Павловича, лично осмотревшего 18 февраля 1836 г. в Павловском парке схему будущей магистрали. Спустя некоторое время в «Санкт-Петербургских ведомостях» появилось объявление о проведении конкурса на возведение железнодорожных построек в Павловске, за которые акционерное общество готово выплатить 20 тыс. рублей. Концессию на постройку дороги Герстнер получил 21 марта 1836 г., а 15 апреля государь подписал указ об утверждении «Положения об учреждении общества Акционеров для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска».

Этот документ определял порядок отчуждения земель под железнодорожное полотно, общие условия возведения дороги, регламент создания акционерного общества и форму управления им, а также решал другие вопросы, относящиеся к деятельности акционерного общества. «Положение» предоставляло Герстнеру привилегию (освобождение) в уплате налогов и возможность использования государственных ресурсов, позволяя Правлению привлекать на самых трудоемких земляных работах воинские формирования, что сильно удешевило строительство и ускорило пуск

магистрالی. Устав общества император утвердил 12 августа 1837 г.



*А.Х. Бенкендорф (худ. Дж. Доу, 1822 г.)*

В Уставе закреплялись правила избрания Правления общества, его директора, права и обязанности акционеров и администрации. Первым председателем Правления Царско-сельской железной дороги избрали одного из учредителей – известного промышленника и участника многих акционерных обществ графа Алексея Алексеевича Бобринского, потомка императрицы Екатерины II и графа Г.Г. Орлова. Не будем забывать, что первая русская железная дорога являлась частным предприятием, не связанным с государством. Но так продолжалось недолго. Со временем возросло число государственных чиновников в органах управления дорогой, что было связано с увеличением внимания государства к этой жизненно важной составляющей экономики страны. Так, в мае 1839 г. новым председателем Правления акционеры избрали генерал-адъютанта А.Х. Бенкендорфа, после смерти которого в 1845 г. во главе Царскосельской железной дороги встает шеф жандармов граф А.Ф. Орлов. Железная дорога превращается в стратегическую отрасль народного хозяйства.

Как самостоятельное предприятие (акционерное общество) железная дорога Петербург – Павловск просуществовала до 1 мая 1904 г. Еще раньше, в ноябре 1899 г., император Николай II подписал акционерному обществу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги разрешение на

приобретение первой русской железной дороги. И после поглощения дорога Петербург – Павловск растворилась в огромной компании.

Ежедневная эксплуатация железной дороги подлежала ведению управляющего, в подчинении которого находились служащие четырех частей: искусственной, движения, машинной и экипажной.

Искусственную часть дороги возглавлял инженер, которому подчинялись смотрители четырех отделений дороги, стоявшие над десятниками, сторожами на перегонах и при стрелочных переводах. В число обязанностей служащих искусственной части входило текущее содержание дороги, ремонт и охрана путей и имущества. Нужно помнить, что ремонт дорожного полотна и железнодорожных построек производился сторонними подрядчиками, нанимаемых Правлением.

Часть движения состояла из станций: Петербургской, Царскосельской и Павловской. Во главе каждой станции стоял комиссар, под управлением которого находились оберкондукторы, старшие и младшие кондукторы, кассиры, писари и сторожа. Комиссары напрямую подчинялись управляющему.

Машинная часть, как легко догадаться, занималась эксплуатацией и ремонтом паровозов. Ее возглавлял начальник мастерской, в подчинении которого находились специалисты по ремонту паровозов, смотритель за инструментом, стоившим огромных денег, чернорабочие, кочегары и ученики

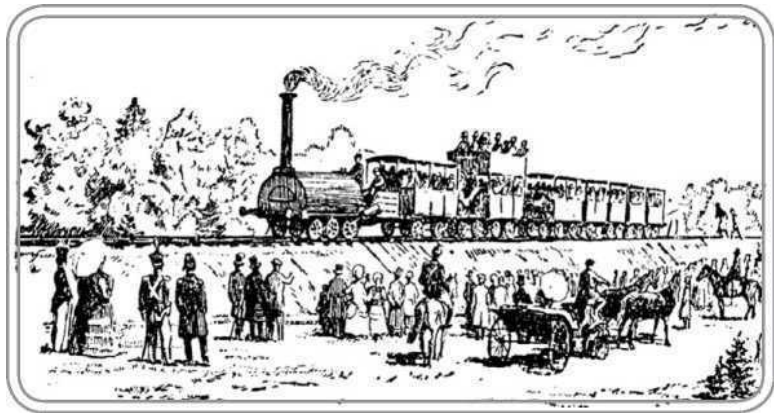
рабочих. Сами машинисты – водители паровозов, входили в основной штат машинной части. Примерно тот же состав служащих имела экипажная часть, занимавшаяся ремонтом вагонов и платформ, с мастером во главе. Он же руководил ремонтными мастерскими.

Уже в мае 1836 г. на дороге начались строительные работы, завершить которые предполагалось не позднее осени. Герстнер отмечал: «Так как все приготовительные работы для дороги в Царское Село с продолжением оной чрез часть Павловского парка уже кончены, построение этой дороги может быть немедленно начато, затем, если не встретятся какие-либо препятствия, дорога будет кончена к октябрю 1836 года...».

Во время подготовительных работ осушали заболоченные участки суши, в лесах прорубались просеки и возводились временные постройки, а 9 мая 1836 г. рабочие начали отсыпку насыпи под железнодорожное полотно. Под руководством строительного комитета на дороге трудилось 17 инженеров, а работы велись одновременно на нескольких участках артелями рабочих. В самый разгар строительства общее количество занятых на стройке достигало 1800 человек, а для ускорения работ летом 1836 г. на строительную площадку дополнительно привлекли 1400 солдат из лагерей под Красным Селом. Так как в России того времени строительный сезон заканчивался осенью с началом дождей и холодов, Правлению акционерного общества важно было успеть завершить

основные работы в течение теплого времени года. Укладка рельсов на подготовленное полотно началась 27 августа в районе Царского Села, а затем одновременно на одиннадцати участках дороги. Шпалы, называвшиеся тогда «поперечинами» (они представляли собой половину обычного бревна), укладывали к земле ровной пиленой стороной. Поперечины изготовляли из елей, купленных на ближайших к дороге лесозаготовках. Под шпалы готовили прочное основание: на утрамбованную землю выкладывали слой булыжного камня и засыпали его слоем щебня, затем выравнивали. Общая толщина каменно-щебеночной подушки получалась довольно большой: в среднем около 1 м, хотя местами была гораздо больше. Железные рельсы заказывались на разных заводах и имели разную длину: от 3,7 до 4,9 м, что усложняло монтаж, поскольку постоянно требовалась подгонка рельсов по месту.





### *Открытие Царскосельской железной дороги*

К концу сентября общая длина готового пути от Павловска в сторону столицы составила 22 версты. В Царском Селе на станции построили два теплых ангара для паровоза и вагонов, которые представляли собой простые дощатые сараи, и заложили фундамент вокзала. Большие работы велись и на станции в Павловске.

В 1836 г. дорогу не успели подготовить к началу эксплуатации – железнодорожный путь еще не достроили до конца, хотя назначенный ранее срок открытия уже подходил. Тогда власти и Правление акционерного общества решили открыть хотя бы участок между Царским Селом и Павловском, назначив на 27 сентября официальные мероприятия по этому поводу. Паровозов еще не было, но из Бельгии (куда они бы-

ли доставлены из Британии) поступили четыре вагона (экипажа) – два крытых и два открытых. Очевидец тех событий писал: «Около часу пополудни при прекрасной яркой погоде собралась у начала дороги (в Павловске. – А. Г.) разнообразная публика. Всего привезено из Англии и поставлено на железной дороге только четыре экипажа: два шарабана, т. е. крытые повозки, и два вагона – открытые повозки. Каждый шарабан был сцеплен с вагоном, так что всего было два экипажа, вмещающие по 60 человек каждый. <...> В каждый экипаж впрягли двух ямских лошадей, тощих, но крепких, взятых без выбору, впрягли „гусем“ (одну за другой. – А. Г.). По приглашению Герстнера экипажи наполнились любознательными зрителями и пустились по дороге во всю конскую прыть». С этого начались отечественные железные дороги.

Постепенно начали поступать новые паровозы и новые вагоны. В Царском Селе и Павловске проходили их испытания и пробные поездки (до деревни Большое Кузьмино), на одной из которых присутствовал и император с семьей, а паровозом управлял 17-летний сын Герстнера. В те же дни в Царском Селе проходили испытания английских паровозов, изготовленных на заводе Гакворта. На несколько дней все поездки по первой железной дороге (по сути – ознакомительные) официально объявили бесплатными. Только на следующий год, 30 октября 1837 г., Царскосельскую железную дорогу открыли официально, пока до Царского Села. Регулярное движение из столицы до Павловска началось 22

мая 1838 г.

В день официального открытия первый поезд состоял из паровоза «Проворный» завода Стефенсона и восьми вагонов, причем машинистом выступил сам инженер Ф. фон Герстнер. К поезду прибыли государь император Николай I, государыня Александра Федоровна и наследник цесаревич Александр Николаевич. Среди приглашенных в первую поездку гостей были члены Государственного совета, дипломаты, представители виднейших дворянских фамилий и крупнейших купеческих семейств. Вокзал в Петербурге, роль которого исполнял небольшой деревянный сарайчик, находился на дворе полковой церкви лейб-гвардии Семеновского полка (ныне – территория вокруг ТЮЗа).

В 12 часов 30 минут состав, ведомый Герстнером, плавно отошел от перрона и спустя тридцать пять минут, при средней скорости в 51 км/ч, прибыл на новую станцию в Царское Село, где гостей встретила недавно сооруженная гостиница с галереей и двумя большими залами – прообраз будущего вокзала. «Сливки» петербургского общества сошли с поезда и отметили первую поездку большим фуршетом с шампанским и разнообразными закусками, после чего вновь заняли места в вагонах для поездки обратно в Санкт-Петербург. Пассажиры первой официальной поездки вернулись в столицу быстрее – за 27 минут, Герстнер разгонял поезд до 64 км/ч. По прибытии в столицу пассажиры прокричали троекратное «ура!».

Популярная столичная газета «Северная пчела» писала в те дни: «Ныне в Петербурге уже никто не боится железной дороги, и все убедились, что дикий зверь, которого пронзительный свист сначала пугал самых отважных амазонок, послушнее самой выездженной дамской верховой лошади. <...> Собираясь на железную дорогу, надевайте бесстрашно лучшие платья: на них не сядет пылинка, потому что неутомимые колеи пробегают по изрытым болотам, посреди редких кустарников, куда не долетает свежайший шум, неразлучный с городской пылью; вы и не сомнете платья дорогой, и просидите полчаса в карете, как на лучшем диване».

Большая поддержка дела строительства и эксплуатации железной дороги шла со стороны императора (в первую очередь) и многих видных сановников русского правительства. Но успешная коммерческая деятельность акционерного общества Царскосельской железной дороги довольно скоро привела к пониманию в среде русского чиновничества исключительной важности железных дорог для дальнейшего развития России. Началась общегосударственная пропаганда. Типографии печатали тысячи лубков с изображением паровозов и самой дороги, а на миткалевых носовых платках набивным рисунком изображали железные машины, как и на коробках с конфетами и на почтовой бумаге.



*П.П. Мельников*

Железнодорожный транспорт в мгновение ока превратился в одно из важнейших событий русской жизни, причем многие воочию увидели огромную пользу стране от работы этого предприятия.

Герстнер решил отказаться от принятой в Европе ширины железнодорожной колеи, равной 1435 мм, которая показала себя ненадежной с точки зрения устойчивости, и первую в России железную дорогу проложили с более широкой колеей, увеличив ее до 1829 мм. В XX в. стандартная ширина колеи российских железных дорог составляла 1524 мм. Но первой такой дорогой стала Николаевская железная дорога, то есть магистраль Санкт-Петербург – Москва. В середине XIX столетия этот размер применялся на юге Соединенных Штатов Америки, но почему его приняли в нашей стране?

Точная причина, по которой в России власти выбрали именно этот стандарт, неизвестна. Возможно, что его предложили инженеры П.П. Мельников и Н.О. Крафт, строившие Николаевскую железную дорогу. Они изучали железнодорожное дело в Северной Америке и, конечно, использовали передовые разработки американской инженерной науки. К тому же в проектировании и строительстве Николаевской железной дороги участвовал американский железнодорожный инженер Джордж Уистлер, оказавший определенное влияние и обосновав ширину колеи точными расчетами. Инженер Дж. Уистлер (в России его звали Егор Вистлер) остался в истории Санкт-Петербурга как строитель деревянных

Американских мостов через Обводный канал, он же участвовал в проектировании Благовещенского моста через Неву. Так или иначе, широкая колея благополучно дожила в нашей стране до настоящего времени.

Но вернемся обратно в 1837 г. Как мы уже отметили, Царскосельская железная дорога стала не только самой первой в империи, но и самой широкой в Европе. Австрийский инженер тщательным образом продумал маршрут прокладки полотна и рассчитал все затраты с учетом стоимости местных строительных материалов. Рассчитывая общий пассажиропоток, Герстнер запланировал, что ежегодно пользоваться услугами Царскосельской дороги будут не менее 178 тысяч человек. Откуда взялась такая большая цифра? Герстнер принял во внимание важный факт: в Царском Селе и Павловске квартировало большое число военных офицеров – людей с большим (относительно горожан) доходом. В то же время инженер рассчитывал на дачников и планировал получать наибольший доход в летние месяцы, когда жители Петербурга выезжали на дачи.

«Павловск стоит около 15 саженъ выше уровня Невы, – отмечал инженер, – прекрасно содержимый парк и все окрестности представляют приятнейшее разнообразие, какое только в состоянии создать воображение. <...> Кто выходил из этого парка, не будучи удовлетворенным в полной мере! <...> Никакой сад, никакое место не представляет для сего таких удобств, как та часть Павловского парка, которую Велико-

му Князю Михаилу Павловичу угодно было позволить про-  
резать железною дорогою на протяжении 600 сажень. Париж,  
Вена, Мюнхен, почти каждый большой город имеют свое Ти-  
воли, Лондон – свой воксал, который блеском и великолепи-  
ем соперничает со всеми подобными заведениями. Только в  
Петербурге еще нет до сию пору Тиволи; но оно скоро воз-  
никнет».

Относительно Павловска фон Герстнер далее указывал на  
необходимость строительства здесь общедоступной гости-  
ницы вместимостью до 1000 (!) человек. Это могло стать  
важной составляющей успешной эксплуатации дороги, так  
как побуждало бы городских обывателей, желающих побы-  
вать на концерте, регулярно пользоваться ее услугами.

По расчетам фон Герстнера, общий доход от пассажир-  
ских и товарных перевозок должен был достигать до 1 млн  
рублей ассигнациями в год, при этом чистая прибыль дороги  
превышала 500 тыс. рублей. Тарифы на проезд и перевозку  
грузов устанавливала Дирекция дороги, и они, конечно, бы-  
ли довольно высокими. Поездка от Царского Села до Пав-  
ловска (небольшой участок дороги) зимой 1837 г. обходи-  
лась пассажиру от 40 до 80 коп. в зависимости от класса ва-  
гона. С начала эксплуатации всей дороги и до 1870-х гг. цена  
билета от Санкт-Петербурга до Царского Села не менялась:  
место в 1-м классе стоило 75 коп., в 2-м классе – 50 коп., в 3-  
м классе – 35 коп. и в 4-м классе, самом дешевом, – 20 коп.  
Дальнейший проезд до Павловска в вагонах 1-го и 2-го клас-



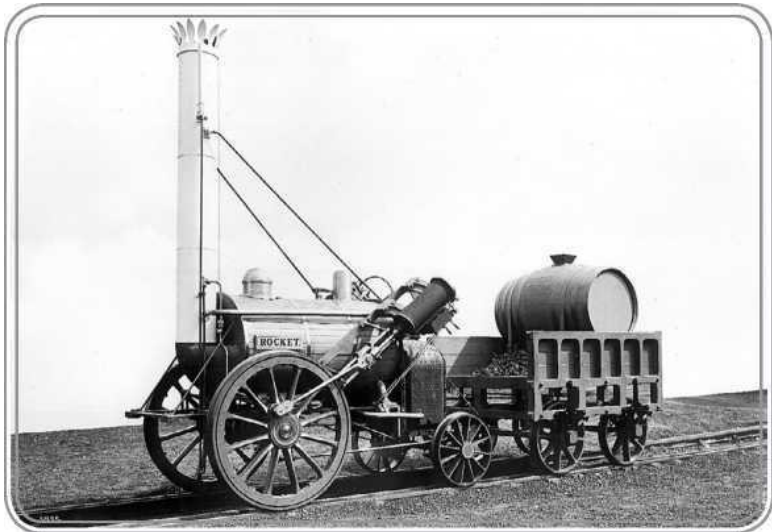
сов стоил 1 руб. и 65 коп. соответственно, причем вагоны с более дешевыми местами из Царского Села в Павловск вообще не ходили. Пассажиры возмущались, но не так, как это делают сегодня: жалуюсь или подавая иски в суд. В те времена не согласные с дороговизной билетов пассажиры били в вагонах стекла, срывали занавески с окон и рвали мягкую обивку сидений. Билеты на поездку назывались «жестянками», так как они представляли собой металлические жетоны размером 43 x 72 мм и использовались многократно. При посадке билет предъявляли кондуктору, а по завершении поездки сдавали. В конце дня кондуктор возвращал билеты в кассу вокзала, и если при этом обнаруживалась недостача, то ее вычитали из жалования кондуктора. Только в 1860 г. на дороге ввели бумажные билеты разного цвета в зависимости от класса вагона. Белые соответствовали 1-му классу, розовые – 2-му, а зеленые продавались в вагоны 3-го класса.

Все дополнительное оборудование, рельсы и крепления Герстнер закупал за границей – в России это, к сожалению, не производилось. Паровозы в количестве шести штук он заказал в Англии, и первый локомотив поступил в Петербург 3 ноября 1837 г. При их изготовлении производитель учитывал особые требования русской стороны: ширина колеи, мощность не менее 40 лошадиных сил и способность развивать скорость до 40 км/ч при полной нагрузке. В Англии и Бельгии приобрели 44 пассажирских и 19 грузовых вагонов.

Обкатка первого паровоза состоялась 6 ноября на участке

Царское Село – Павловск и прошла успешно.

Во время празднования первой годовщины открытия Царскосельской железной дороги, проходившего в 1838 г., всем ее локомотивам дали имена. Паровоз Гакворта назвали «Слон», два паровоза Стефенсона стали называться «Проворный» и «Стрела», два паровозы Тейлора получили имена «Орел» и «Лев» и, наконец, паровоз Кокериля назвали русским именем – «Богатырь». Из всех первых локомотивов дольше всех прослужили паровозы «Стрела» и «Проворный», что и неудивительно – инженер Роберт Стефенсон слыл наиболее удачным и талантливым изобретателем паровых машин (некоторых совместно с отцом – Джорджем) и стал директором первого в мире специализированного завода по производству паровозов.



*Паровоз Стефенсона «Ракета» (копия, 1920-е гг.)*

Средняя скорость движения на дороге была невелика – 32,8 км/ч – и существенно увеличилась только через десять лет. В вагонах категорически запрещалось курить (боялись пожаров) и проезжать в нетрезвом виде: пьяных и курильщиков штрафовали и высаживали, для чего поезд останавливали даже в чистом поле. Только в 1857 г. на маршруте появились вагоны для курящих пассажиров.

Так как железнодорожная инфраструктура на конечной станции в Павловске долгое время отсутствовала, а паровозы требовали большого количества чистой воды, перевозку пас-

сажиров Дирекция организовала следующим образом. Поезд из Санкт-Петербурга прибывал в Царское Село, и пассажиры пересаживались в другой состав, идущий уже от Царского Села до Павловска. Такая схема движения, не удобная для пассажиров, сохранялась до 1849 г.

Дорога и ее оборудование постоянно модернизировалось – все мировые новинки быстро внедряли и в нашей стране. Для обеспечения безопасности движения Правление дороги организовало специальный телеграф, состоящий из высоких мачт с шарами красного (для ночи) и черного (для дневного времени) цветов. Мачты располагались на протяжении всего маршрута следования поезда, и у каждой из них находилась будка телеграфиста, принимавшего сигналы и передававшего их далее по цепочке. Этот телеграф начал работу уже в 1838 г., тогда же на паровозах появились первые фонари зеленого цвета, которые вывешивались в целях предотвращения наезда на людей при возвращении состава в депо.

В выданной акционерному обществу концессии власти расписали все права и обязанности акционерного общества. В тексте документа предусмотрели, например, следующее: «...возвести некоторые строения для пристанища и удовольствия публики на железной дороге в Павловском парке с тем, чтобы планы построек и выбор места представлены были предварительно на утверждение Его Императорского Высочества Великого князя Михаила Павловича, августейшего владельца Павловска, а в соответствии с сим, Его Высо-

чество соизволилсЯ утвердить особое обязательство Правления Общества Царскосельской железной дороги, в коем указано: «устроенная в парке к удовольствию и увеселению высшего и среднего сословия людей гостиница должна быть содержима на общем законном основании и существующих правилах для подобных заведений в столице и окрестностях, как в отношении торговли, так и закрытия оной; но в случае назначения балов, танцев, маскарадов и других собраний, позволять посетителям оставаться и долее определенного времени”».

Великий князь Михаил Павлович, со своей стороны, подписал рескрипт директору города Павловска генерал-лейтенанту Ермолаю Карловичу Фридрици: «Вообще Я поручаю Вам иметь к заведениям Общества всякое снисхождение и особенно стараться, чтобы правление Общества видело одну только заботливость об обоюдных выгодах, а покровительство, оказываемое оному, удовлетворило бы его, что все распоряжения Павловского городского Правления имеют единственную цель – поддержать Общество». С этого начинается история знаменитого музыкального вокзала в Павловске.

Как видно из текста этих двух бумаг, идея строительства для пассажиров железной дороги общедоступного увеселительного заведения в Павловске поддерживалась на самом высоком государственном уровне. Безусловно, русскому правительству было важно, чтобы первый опыт сооружения и эксплуатации железной дороги стал удачным. Кроме

этого, дорога должна была способствовать развитию территории, по которой проходила.

Современным словом «вокзал» мы называем общественные здания (комплекс зданий и сооружений), предназначенные для обслуживания пассажиров железных дорог. Для других видов транспорта позже начали строить свои вокзалы: автовокзал, аэровокзал, морской вокзал. Но все эти названия произошли от английского слова Vauxhall (воксал) и напрямую связаны со строительством в России первой железной дороги и конкретно увеселительного центра в Павловске.

В Великобритании в XVIII – начале XIX столетий название Vauxhall носил общественный парк в пригороде Лондона, известный всей стране своими музыкальными вечерами и балами. Этимология этого названия уходит корнями во времена короля Джона и Генриха III, когда в этих местах было имение Fawkes Hall, название которого со временем трансформировалось. А русский язык, хорошо восприимчивый к иностранным словам, принял его как «воксал», видоизменившийся со временем в современный «вокзал».



*Парк Vauxhall Gardens в Лондоне (с карт. 1751 г.)*

Но «воксал» в Павловске не был первым в России. Напомню, что первый русский «воксал» — это, как и в Англии, парк с павильоном для развлечения публики. У нас, а точнее, в одном из предместий Москвы, его устроил английский театральный деятель Майкл (Михаил Егорович) Маддокс в 1783 г. «Воксал» Маддокса с большим круглым в плане павильоном и площадкой для оркестра давал представления только в теплое время года, с мая по сентябрь. Этот англичанин известен еще и тем, что открыл с князем П.В. Урусовым первый в России оперный театр, ставший впоследствии московским Большим театром.

Фон Герстнер подробно изучил функционирование подобных заведений, будучи в Лондоне, и даже заключил договор об устройстве фонтана в Павловске с Самуилом Граем, строителем фонтана в знаменитом лондонском театре «Коллизей». Австрийский инженер писал: «Так как здание в Павловске, коего построение уже началось, имеет вид полукружия и фасад его простирается на 350 футов, то господин Грай и вне оногo построит два фонтана, которые будут бить летом. Он прибыл с мастером в Петербург 26 июня и уже приступил к делу».

Как культурный центр вокзал в Павловске просуществовал до 1930-х гг., хотя его наибольший расцвет пришелся на 1880-е гг., когда дирижером местного оркестра выступал Штраус. До нашего времени деревянное здание вокзала не сохранилось, но существуют частные проекты по его воссозданию на прежнем месте.

Так обстояли дела с первой русской железной дорогой. Опыт оказался удачным, и в нашей стране началась железнодорожная эра.

Уже упоминавшаяся Николаевская железная дорога, которая до 1855 г. носила название Петербурго-Московской, связала столицу Российской империи с первопрестольной столицей Руси. Эта дорогу протяженностью 604 версты уже строили двухпутной, что тогда стало новшеством. Состав комиссии для работы над проектом дороги до Москвы государь утвердил весной 1841 г., председателем ее император назна-



чил А.Х. Бенкендорфа. После заседаний и обсуждений комиссия предоставила свои расчеты министрам, отвергшим, к удивлению многих, идею этого грандиозного строительства. Но в дело вмешался император Николай I, который 1 февраля 1842 г. подписал высочайший указ о сооружении дороги Санкт-Петербург – Москва. Для воплощения сложного и дорогого проекта создали особый комитет, возглавил который наследник престола великий князь Александр Николаевич. В состав комитета император ввел генералов Бенкендорфа и Толя, а также генерал-адъютанта Петра Андреевича Клейнмихеля, известного всем по стихотворению Н.А. Некрасова «Железная дорога».

Строительство дороги началось 27 мая 1843 г., а первый поезд прошел по магистрали в середине августа 1851 г. Официальное открытие Петербурго-Московской железной дороги прошло 1 ноября 1851 г., и первый состав преодолел расстояние между двумя столицами за 21 час 45 минут.

Стоимость проезда в вагонах 1-го класса составляла 19 руб., во 2-м – 13 руб., и в самом дешевом, 3-м классе – 7 руб. Можно было проехать и дешевле, но только в товарном вагоне. Летом, правда, прицепляли открытые платформы, места в которых стоили существенно дешевле 3-го класса.

На этой дороге уже использовали отечественный подвижной состав, изготовленный на Александровском чугунолитейном заводе в Санкт-Петербурге. Кроме паровозов, сто-

имость которых составляла 12 тыс. рублей, завод выпускал пассажирские и товарные вагоны, а также платформы.

После кончины в 1855 г. императора Николая I дорогу переименовали в память о царе в Николаевскую, а уже при Советской власти магистраль получила современное название – Октябрьская железная дорога.

Освоение юго-западного направления (на Беларусь и Польшу) началось с проектирования в 1852 г. Санкт-Петербургско-Варшавской дороги – с Варшавским вокзалом в столице, ныне выведенным из состава российских железных дорог и превращенным в торгово-развлекательный центр. Первой большой станцией новой магистрали стал Варшавский вокзал в Гатчине, куда с мая 1854 г. два раза в сутки ходили пассажирские поезда. Подвижной состав для новой ветки заказали во Франции, на заводе Кайля. Существующее здание петербургского Варшавского вокзала спроектировал архитектор П.О. Сальмонович, а строительство его продолжалось три года. Первых пассажиров вокзал на Обводном канале принял в 1860 г. Дорогу продолжали строить и далее. В 1859 г. началось движение до Пскова, а в середине декабря 1862 г. поезда пошли и в Варшаву.

В 1870 г. началось строительство второй ветки этой железной дороги – Балтийской, соединившей Петербург с Красным Селом, так что в Гатчину стало возможным попасть по двум линиям.

В 1910-х гг. поезда из Санкт-Петербурга в Гатчину и

обратно ходили регулярно, по утвержденному расписанию. Первый поезд в столицу выходил из Гатчины в 5.10 утра, а последний – в 00.18. Из Петербурга в Гатчину первый состав отправлялся утром в 7.10, а вечером – в 1.05. В летнее время по требованию пассажиров пускали дополнительные паровозы, так как количество приезжающих дачников было велико. Как и в наши дни, пассажиры жаловались на малое, по их мнению, количество составов и значительные перерывы в движении, особенно в обеденное время.

Важным событием явилось и открытие новой ветки Балтийской железной дороги на Ораниенбаум (ныне – Ломоносов). Движение поездов здесь торжественно открыли 7 июня 1864 г.

Строительством этой магистрали руководил инженер Г.И. Разминтальский, а в прокладке полотна и сооружении железнодорожной инфраструктуры участвовало более двух тысяч рабочих, множество инженеров и почти три тысячи солдат. Особенно трудным в техническом плане стало возведение высокой насыпи вдоль берега Финского залива при подъезде к Ораниенбауму, но и эти работы выполнили успешно. Одновременно с этим архитектор Фердинанд Логинович Миллер строит здание вокзала в самом Ораниенбауме, которое, с переделками, сохранилось до наших дней. Сейчас двухэтажное здание лишено какого-либо сложного декоративного убранства, хотя первоначально вокзал имел довольно нарядные фасады. При помощи рустованных углов вы-

делены три небольших выступа по фасаду, обращенному к Привокзальной площади. При этом центральная и боковые части противоположного, выходящего к железнодорожным путям фасада выступают гораздо сильнее. Главный вход расположен в центральной части здания, где устроили три двери с полуциркульным завершением. Ранее над входом находился металлический зонтик<sup>1</sup> с ажурными коваными дугами в петербургском стиле, утраченный ныне. Прямоугольные окна, как первого, так и второго этажей, имели фигурное обрамление наличником, утраченное при последующих переделках. Небольшой балюстрадой завершались все три части здания; центральная дополнительно имела завершение в виде небольшой надстройки, которая сейчас обозначена конструкцией с круглым оконным проемом, без рамы. В 2000-х гг. вокзал капитально отремонтировали.

Поначалу Балтийская железная дорога строилась на частные средства и, соответственно, принадлежала акционерам – эстляндскому губернскому дворянству. В 1907 г. дорога вошла в состав казенной Северо-Западной железной дороги. Аналогичная участь постигла и Петербурго-Варшавскую железную дорогу.

В завершение столь обстоятельного рассказа о начале русской железнодорожной истории отметим, что на рубеже XIX и XX вв. в Петербурге появились три небольших частных железных дороги, связавших Сестрорецкий курорт

---

<sup>1</sup> Так в Петербурге называли навес от дождя над парадным входом.

(Приморская Санкт-Петербурго-Сестрорецкая железная дорога), имение барона Корфа у Ладожского озера (Ириновская железная дорога) и всем известную Стрельну (Оранэла – Ораниенбаумская электрическая линия). Последнюю дорогу планировалось провести до Ораниенбаума и форта Красная Горка, но проект не был завершён из-за начавшейся Первой мировой войны.

Покончив с историей железной дороги, вспомним о соединении к Российской империи Финляндии в начале XIX столетия.

# Stc ALEXANDER I.

Sumalan Armosta,  
Keisari ja Keisardias yli koko Rußaamaan  
K. K. K.

Suuri Huhtinas Suomen maasta  
K. K.

Seuranne tietäväksi: Että sitte kuin ME Sen Korkeimman edeskoimisella olem-  
ma ottanut Suuren Huhtinan maan Suomen hallitsemme ala, olemma ME tämän  
kautta tahtoneet wahwistaa ja kiinnittää Maasta olevan Kristillisen Spirit ja perustus-  
lait niin myös niitä wapausia ja oikeuksia, kuin kutsin Edäty nimetysä Suuresta Hu-  
tinan maasta erinomattain, ja kaikki sen Huwajiset yhteisesti, niin pitäisiet kuin alhaiset  
tähän saakka Constitutionin eli säätämisen jälkeen ovat nautinneet: Lupaamme myös  
pitää kaikkia niitä etuja ja asetuksia wahwana ja järkästämättömänä heidän täydellisessä  
woluutaisissa. Suuremmaksi mişeyderi olemma ME tämän Wakutus-Kirian MEYDÄN  
omalla kädelämmä ala kirjoittaneet. Annettu Borgåssa sinä 22 päiväinä Maalis-  
Kuussa 1809.

Säätöja on korlammasti omalla kädellä allekirjoitettu

## ALEXANDER.

Että tämä on meidän Huseemme oikein Edäty,  
kädessä Remollimman Kiskon jälkeen  
K. K. K. ALEXANDER,  
Polmetussa leimä & M. Keisarin tylinä  
Suomen Wika.

### *Декларация 1809 года на финском языке*

Как известно, вхождение Великого княжества Финляндского в состав Русского государства произошло в результате последней Русско-шведской войны 1808—1809 гг. и последовавшего за ней Фридрихсгамского мирного договора. Ход военной кампании и политические события вокруг этой

войны мы опустим – это длинный разговор. Интересно другое: мирный договор, закрепивший право России на финские земли (где образовано Великое княжество Финляндское), подписан воевавшими сторонами 5 сентября 1809 г., хотя царский манифест о присоединении Финляндии подписан Александром I еще в марте 1808 г.

Для иностранных держав 16 марта 1808 г. русское правительство выпустило специальную декларацию «О покорении шведской Финляндии и о присоединении оной навсегда к России». Спустя четыре дня император Александр I и подписал манифест, в котором, в частности, говорилось:

«Из деклараций, в свое время изданных, известны праведные уважения, подвигнувшие нас к разрыву с Швецией и к введению войск Наших в Шведскую Финляндию. Безопасность Отечества Нашего взыскивала от нас сея меры.

Явная преклонность короля шведского к державе, Нам неприязненной, новый союз его с нею и наконец насильственный и неимоверный поступок с посланником Нашим в Стокгольме учиненный, происшествие столько же оскорбительное Империи Нашей, как и противное всем правам, в просвещенных государствах свято соблюдаемым, превратили меру воинской предосторожности в необходимый разрыв и сделали войну неизбежною.

Всевышний приосенил помощью Своею праведное Наше дело. Войска Наши, с мужеством им обычным, борясь с препятствиями и преодолевая все трудности им предстоявшая,

пролагая себе путь чрез места, кои в настоящее время считались непроходимыми, повсюду встречая неприятеля и храбро поражая его, овладели и заняли почти всю шведскую Финляндию.

Страну сию, оружием нашим таким образом покоренную, Мы присоединяем отныне навсегда к Российской Империи, и вследствие того повелели Мы принять от обывателей ея присягу на верное Престолу Нашему подданство.

Возвещая о сем присоединении верным Нашим подданным удостоверены Мы, что разделяя с Нами чувства признательности и благодарения к Промыслу Всемогущего, прольют они теплые молитвы, да вседействующая Его сила предъидет храброму воинству Нашему в дальнейших его подвигах, да благословит и увенчает оружие Наше успехами и отстранит от пределов Отечества Нашего бедствия, коими враги потрясти его искали».

Договор 1809 г. просуществовал до 1920 г., когда после подписания Тартуского мирного договора Россия признала независимость Финляндии.

Строительство железных дорог и развитие этого вида транспорта, в том числе выразившееся и в снижении стоимости поездок, привели к одному важному феномену – массовому дачному летнему отдыху петербуржцев. При этом, если на протяжении большей части XIX столетия загородный отдых оставался уделом состоятельной части русского общества – дворянства и купечества, то с конца XIX в. на дачу



начинают выезжать простые обыватели – мелкое чиновничество, семьи рабочих, интеллигенция, студенты.

Потребность в дачах привела и к развитию рынка услуг по предоставлению жилья в пригородах столицы. С прокладкой железных дорог появляются целые дачные поселки – территории, застроенные исключительно домами для летнего отдыха, а развитие там инфраструктуры (магазины, больницы, аптеки, школы и почтовые отделения) делает возможным круглогодичное проживание.

В определенной степени появление железной дороги в Карелии способствует развитию многих финских деревень не только по берегу Финского залива, но даже в глубине территории, богатой водными объектами – озерами и реками.

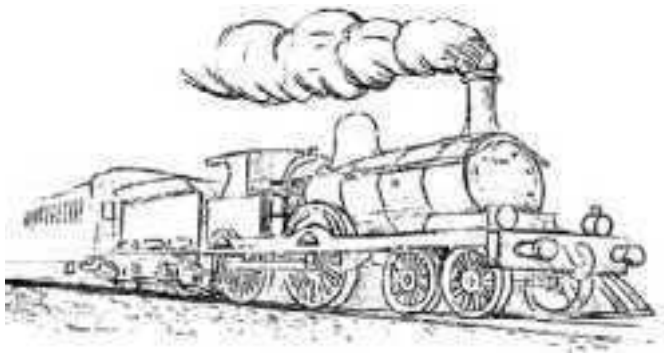
Наше последующее путешествие пройдет по Финской железной дороге, началом которой выступал Финляндский вокзал в Санкт-Петербурге и конечной остановкой – вокзал в финском городке Рихимяки. Мы не только познакомимся с историей строительства магистрали, но и прокатимся по маршруту, попутно вспоминая прошлое многочисленных станций этой железной дороги.

*Люблю в осенний день несмелый  
Листвы сквозящей слушать плач,  
Вступая в мир осиротелый  
Пустынных и закрытых дач.  
Забиты досками террасы,  
И взор оконных стекол слеп,*

*В садах разломаны прикрасы,  
Лишь погреб приоткрыт, как склеп.  
Смотрю я в парки дач соседних,  
Вот листья ветром взметены,  
И трепеты стрекоз последних,  
Как смерть вещающие сны.  
Я верю: в дни, когда всецело  
Наш мир приветит свой конец,  
Так в сон столицы опустелой  
Войдет неведомый пришлец.*

*В.Я. Брюсов. «Дачи осенью»*

# Финляндская и Карельская железные дороги



Вторая половина XIX столетия отмечена в Российской империи бурным строительством железных дорог, причем в это время появляются как стратегические магистрали, связывающие столицу с крупными промышленными центрами, так и небольшие дороги местного назначения, и даже дачные узкоколейки.

Общероссийский железнодорожный бум не обошел стороной и Великое княжество Финляндское, где первые рельсы положили в 1857 г., связав в итоге строительства города Гельсингфорс (ныне – Хельсинки) и Тавастгус (ныне – Хямеэнлинна).

Планы соединения столицы империи и столицы княжества существовали с 1849 г. и активно обсуждались в финском обществе. Особенную заинтересованность высказывали торговцы и промышленники Финляндии, полагавшие, что железная дорога позволит многократно увеличить объемы торговли с Россией, а следовательно, стимулировать местную промышленность и сельское хозяйство. Одно время существовало предложение устройства железной дороги на частные средства и организации акционерного общества для ее эксплуатации, но оно так и осталось лишь проектом.



*Н.В. Адлерберг*

Конкретные предложения и расчеты по строительству железной дороги до Санкт-Петербурга протяженностью 347 верст (394 км) появились в конце 1861 г. По плану, ее маршрут проходил через Выборг – крупный портовый город, далее дорога шла на Коуволу и Лахтис (ныне – Лахти) и завершалась в Рийхимяки. Этот городок в провинции Канта-Хяме находился в 70 км от столицы княжества.

В 1867 г. поддержку проекту оказал генерал-губернатор Великого княжества Финляндского граф Николай Владимирович Адлерберг. В докладной записке генерал-губернатора, поданной на высочайшее имя в 1866 г., говорилось: «Польза устройства жел. дороги между СПб и Гельсингфорсом очевидна. Финляндия прикрывает собою северную часть и столицу империи. В случае войны с первоклассными иностранными державами, обладающими могущественным флотом, стратегическое соображение враждебной силы, без сомнения, не потеряет из виду столь существенного обстоятельства и при направлении флота с десантом к берегам Финляндии не упустит попытаться овладеть ею <...>.

Кроме очевидной стратегической пользы, таковым сообщением явно высказывается польза коммерческая и смежная с нею, так сказать, нравственная народосближительная, которые вместе изображают собою вопрос о пользе как внутренней, так и внешней политики государства.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.