**Разные факты о Нижегородской и Горьковской железной дороге**

150 лет назад началось строительство Нижегородской железной дороги, на которой работали 17070 человек.

    Первые проекты строительства Нижегородской железной дороги относятся к 30-м годам XIX века. Эту идею в 1836 г. поддержал один из прогрессивных деятелей того времени - М. С. Волков в своей статье о пользе железных дорог в России.
    10 мая 1847 г. императорским указом было одобрено строительство дороги от Москвы до Нижнего Новгорода. Но прошло более 10 лет, прежде чем началось строительство. В первой половине мая 1858 г. были организованы работы на участке Москва-Владимир, а на участке Владимир - Нижний Новгород строительство развернулось с весны 1859 г.

Все главные должности на строительстве магистрали получили французы, специально приглашенные руководить работами. Для удобства организации работ строители всю линию Москва – Нижний Новгород поделили на два отделения. Первое – участок от Москвы до Владимира, второе – Владимир - Нижний Новгород.

 На участке Москва – Владимир строительством ведал инженер Жюто. На участке Владимир – Нижний Новгород – инженер Пеллисон. Непосредственное же руководство работами лежало на русских инженерах-путейцах,. Однако отечественные специалисты занимали второстепенные должности. Это вызывало со стороны русских бурю негодования, вплоть до открытого неподчинения «лягушатникам». Вот как пишет об этом А.И. Дельвиг: «Вскоре появилась вражда между инженерами: с одной стороны, начальниками из французов и, с другой стороны, подчиненными из русских, и последние начали оставлять общество, несмотря на получаемое ими большое содержание». Неудивительно, что прочного делового сотрудничества зачастую не получалось.

    Проектировщики и строители Нижегородской дороги столкнулись с рядом трудностей. Мост, построенный через р. Клязьму у Коврова, еще не успел войти в эксплуатацию, как весной 1862 г. паводком была прорвана пойменная насыпь в двух местах. Срочно пришлось строить два временных моста, которые после восстановления насыпи были разобраны. 17 апреля 1867 г., когда уровень воды поднялся почти на 3 сажени, обрушился нижегородский устой моста. Такие же разрушения были на Галицком мостовом переходе через Клязьму. Фундаменты, установленные на наносных грунтах, не выдержали напора воды при паводке. После ввода трассы в эксплуатацию оказалось, что мосты - не единственное ее слабое место. При строительстве искусственных сооружений и проектировании земляного полотна иностранные инженеры не учли климатических особенностей России. Рельсы и металлические части мостов, а также и весь подвижной состав для Московско-Нижегородской железной дороги были заказаны за границей. Только в 1877 г. по инициативе управляющего дорогой И.Ф. Рерберга близ Нижнего Новгорода был открыт первый в России завод по пропитке шпал. Через несколько лет Центральные механические мастерские в Коврове начали выпускать собственные вагоны; там же были организованы и ремонтные мастерские.
    Ввод в эксплуатацию Московско-Нижегородской железной дороги явился большим событием в экономической жизни страны. Эта линия стала первой железной дорогой, соединившей европейскую часть России с ее восточными районами. Движение поездов по участку от Москвы до Владимира было открыто 14 июня 1861 года.
Железнодорожная станции Дреза была открыта в 1861 году(по другим источникам в   связи с увеличением грузовой и пассажирской работы в 1869 году была построена станция Дрезна).

Когда шло строительство Московско-Нижегородской железной дороги, развернулась борьба - где ей проходить. Есть свидетельства, что Зимин предлагал 50 тысяч рублей за то, чтобы линия шла по зуевской стороне, но его перебил давший 200 тысяч Морозов. И дорога от станции Дрезна свернула на ореховскую сторону, разделив Никольское на две части: северную и южную (сейчас Воронцовско-Пролетарский район).

Строительство железной дороги облегчило передвижение населения из провинции в Москву и промышленные города. Первоначально по Нижегородской дороге ходило три поезда: утренний из Москвы до Коврова и два - до Нижнего Новгорода (днем – почтовый, вечером – скорый). У пассажиров появился выбор: долго трястись в почтовом дилижансе или доехать на поезде. Выбор сделали в пользу последнего, более быстрого и удобного вида транспорта. За паровозом следовало четыре крытых вагона и девять платформ со скамейками. Первые предназначались для знати. На платформах размещалась публика попроще. По удобствам и цена. Билет от Москвы до Нижнего Новгорода первым классом стоил 12 рублей 30 копеек, вторым – 9 рублей 22 копейки, Стоимость билета в третьем классе – 5 рублей 12 копеек. Средний заработок рабочего за месяц тогда составлял около 10 рублей, и для простого люда зачастую билет был не по карману. Неудивительно, что многие стали пытаться доехать бесплатно, прибегая к разного рода уловкам. Так и появились безбилетники, называемые в народе «зайцами», «истребить»

## Из истории

Проигранная Крымская война 1853-1856 годов, когда грузы месяцами доставлялись до юга страны, показала необходимость строительства транспортных артерий в России и в первую очередь на Нижний Новгород и Курск.

Поскольку после войны денег в казне было не достаточно, в 1857 году Александр II разрешает построить железную дорогу на Серпухов и Тулу, Орел и Курск за счет средств инвесторов. В целях экономии первоначальный проект был упрощен, а на строительство дороги привлекались армия и арестанты. В 1866 году началось движение поездов до Серпухова и дорогу стали строить дальше на Курск.

Движение на Нижний Новгород началось еще с 1865 года, а место для Нижегородского вокзала за Камер-коллежским валом, официально признанным с середины 18 века границей города, выбрал сам министр путей сообщения П.П. Мельников.  Станция расположилась у Покровской заставы, недалеко от Большого Никольского переулка, известного сейчас как Путейский тупик. Земли в этих местах были недорогими, облагались невысокими налогами и требования по санитарии и охране труда были не такими строгими, как в Москве.  Деревянное здание станции было построено из дерева и по словам очевидцев, было узким и невзрачным. Возросший пассажиропоток требовал расширения станции и уже в 1865 году его увеличили двумя пристройками.

## Объединение Нижегородского и Курского вокзалов

Железная дорога на Нижний Новгород во многих документах называлась временной и учредители хлопотали о выделении земли под строительство нового вокзала. Собственник дороги - Главное Общество Российских железных дорог было ограничено в средствах и не могло самостоятельно решить проблему переноса станции ближе к центру.

В это время в России строятся новые железные дороги, перестраиваются старые здания станций и Курский вокзал было решено объединить с Нижегородским. В 1894 году Московско-Нижегородская дорога была выкуплена в казну, а в январе 1896 года происходит объединение и создается Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железная дорога. На Садовом кольце по проекту архитектора Н.И. Орлова строится новый вокзальный комплекс. Светлое здание станции, выполненное в псевдоклассическом стиле, украшали колонны и лепнина на стенах и потолке внутри помещения. Левое крыло было отдано  направлению на Курск, а правое – на Нижний Новгород. День 14 июня 1896 года стал Днем рождения Нижегородско-Курского вокзала, который вскоре стали именовать Курским.

Старая Нижегородская станция еще долго обслуживала товарные и воинские поезда. Особенно много грузов приходило на склады Красного Креста и Металлургического завода, завод Нобеля и другие предприятия во время первой мировой войны в 1914-1917 годах. Со временем новостройки столицы поглотили старую станцию и сейчас на этом месте находятся жилые дома.

В конце 1850-х годов была предпринята попытка архитектурно-планировочного объединения ярмарки с городом. По указу нижегородского губернатора А.Н. Муравьева в 1861 году на верхней террасе правого берега Оки была построена часовая башня, ориентированная на главную композиционную ось ярмарочного ансамбля. Высота семиярусной башни достигала 50 м, а диаметр циферблата часов, которые можно было видеть с ярмарки на расстоянии 1000 - 1200 метров, составлял 6,5 м. Интересная по своему архитектурному построению и использованию готических мотивов башня, однако, оказалась композиционно изолированной от города.

Важным фактором развития ярмарки стало открытие 1 августа 1862 года Московско-Нижегородской железной дороги. Необходимо отметить, что при этом строительстве одним "из главнейших соображений, руководивших Правительством при утверждении этой дороги было соединение Нижегородской ярмарки и Волжского бассейна с обеими столицами".

***День железнодорожника***

Этот профессиональный праздник был учрежден в 1896 году и был приурочен ко дню рождения императора Николая I, начавшего строительство железных дорог в России. В период его правления были построены в 1837 году первая прогулочная железная дорога в Царское село и в 1951 году первая всероссийская магистраль от Санкт-Петербурга до Москвы. Третьей дорогой, построенной в России в 1862 году, стала Московско-Нижегородская железная дорога, соединившая Москву с Нижним Новгородом.

Третьей железной дорогой, вошедшей в состав Главного общества, стала Московско-Нижегородская дорога, открывшаяся для движения поездов на всем протяжении от Москвы до Нижнего Новгорода 2 августа 1862 г.
Значительная часть этой дороги проходила по долине реки Клязьма и имела подъемы не выше 6%, что позволяло даже при относительно большом движении пользоваться долгое время только товарными паровозами типа 0-3-0. Главное общество заказало для дороги паровозы, одинаковые по конструкции с паровозами Петербурго-Варшавской железной дороги. Эти локомотивы также получили обозначение серии Г и имели общую с паровозами Петербурго-Варшавской дороги нумерацию.

Первые 25 лет эксплуатации Московско-Нижегородская железная дорога имела только два основных типа паровозов - пассажирские, или, как их называли тогда, товаро-пассажирские паровозы серии Б и товарные серии Г.

Третьей железной дорогой, вошедшей в состав Главного общества, стала Московско-Нижегородская дорога, открывшаяся для движения поездов на всем протяжении от Москвы до Нижнего Новгорода 2 августа 1862 г.
Значительная часть этой дороги проходила по долине реки Клязьма и имела подъемы не выше 6%, что позволяло даже при относительно большом движении пользоваться долгое время только товарными паровозами типа 0-3-0. Главное общество заказало для дороги паровозы, одинаковые по конструкции с паровозами Петербурго-Варшавской железной дороги. Эти локомотивы также получили обозначение серии Г и имели общую с паровозами Петербурго-Варшавской дороги нумерацию.

Для Московско-Нижегородской железной дороги такие паровозы строили в 1858г. французские заводы Кайль (№ 15 - 18), Графенштаден близ Страсбурга (№ 19 - 22), Гуэн (№23 - 26) и Шнейдер (№ 27 - 30, заводской тип 36) . Затем их выпускали в 1860 г. (№ 51 - 55) и 1861 г. (№ 56 - 66) завод Зигль, в 1860 г. (№76 - 87) и 1861 г. (№ 88 - 100) завод Кесслер в Карлсруэ, в 1870 г. (№ 171 - 192) и 1871 г. (№ 219 - 222) завод Гуэн.
Всего было построено 83 паровоза.
По сравнению с паровозами, серии Г Петербурго-Варшавской дороги (№ 1-14) паровозы Московско-Нижегородской дороги имели улучшенную конструкцию рамы. На паровозах с № 19 площадь колосниковой решетки была увеличена с 1,16 до 1,27 м2, с № 171 было произведено дальнейшее ее увеличение до 1,49 м2 с одновременным повышением испаряющей поверхности нагрева до 115 м2 и установкой сухопарника. Паровозы № 15 - 30, 51 - 66, 76 - 100 имели общие рессоры между второй и третьей колесными парами. Паровозы более поздней постройки, как и большинство аналогичных паровозов Петербурго-Варшавской железной дороги, оборудовались рессорами, расположенными у каждого колеса, и имели балансиры между рессорами второй и третьей осей с обеих сторон экипажа.

В отличие от паровозов Петербурго-Варшавской железной дороги паровозы серии Г Московско-Нижегородской дороги имели гладкие сухопарники. На паровозах № 19 - 22, построенных заводом Графенштаден, применялись двухосные тендеры.

Первые 25 лет эксплуатации Московско-Нижегородская железная дорога имела только два основных типа паровозов - пассажирские, или, как их называли тогда, товаро-пассажирские паровозы серии Б и товарные серии Г, причем многие детали у паровозов этих серий были однотипными. Это существенно снижало стоимость текущего и капитального ремонтов паровозов и создавало большие удобства в эксплуатации. Однако желание сохранить полную однотипность паровозного парка сдерживало развитие конструкции локомотивов. Например, для удовлетворения возросших потребностей в перевозках вместо заказа в 1870 г. 26 товарных паровозов типа 0-3-0 серии Г было бы уже целесообразно заказать паровозы типа 0-4-0. При заказе новых паровозов и их капитальном ремонте дорога ограничивалась лишь отдельными конструктивными изменениями, перечисленными выше.

С 1869 г. для уменьшения отдачи тепла в атмосферу котлы паровозов начали обшивать снаружи деревом, войлоком и листовым железом с оставлением слоя воздуха между котлом и деревом. Во избежание сильного ржавления с 1872 г. стальные основания дымовых труб начали заменять чугунными; с 1863 г. вместо питательных насосов стали применять инжекторы системы Фридмана; с 1873 г. вместо рычагов перемены хода начали использовать винтовые реверсы; с 1869 по 1874 г. на всех паровозах были установлены крытые будки с шестью окнами для защиты паровозной бригады от ветра, дождя и снега .
По распоряжению Министерства путей сообщения с 1861 г. на всех паровозах русских железных дорог, в том числе и Московско-Нижегородской, вокруг котла делались железные перила и уширялись будки для устройства в них дверей, через которые можно было выходить на площадки. С 1869 г. на пассажирских паровозах устанавливались контрпарные краны системы Лешателье. После введения в 1876 г. на дороге торфяного отопления параллельно с дровяным паровозы стали оборудоваться сифонами для усиления тяги во время стоянки.

**70 лет с именем Горького

14 мая исполнилось 70 лет как Горьковская железная дорога (ГЖД) получила свое нынешнее название. Приказом Народного комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича от 14 мая 1936 года была учреждена Горьковская железная дорога и ряд других железных дорог страны.**Однако горьковские железнодорожники отсчитывают историю своей магистрали от 1 августа 1862 года, когда было открыто движение на всем протяжении Московско-Нижегородской железной дороги, от Москвы до Нижнего Новгорода.

ГЖД — единственная в мире железнодорожная магистраль, которая носит имя литератора — известного русского писателя Максима Горького (Алексея Максимовича Пешкова, 1868—1936).

Руководство Министерства путей сообщения летом 2003 года дало задание руководителям Горьковской, Октябрьской, Куйбышевской и Свердловской дорог изучить вопрос о целесообразности изменения существующих названий данных магистралей. И эти “советские” исторические названия решено было оставить!

Л.Н.Толстой закончил печатать «Анну Каренину» в «Русском вестнике» в 1877 году, а на следующий год выпустил роман отдельным изданием. Томас Манн писал: «Русский читатель был потрясен трагедией, разыгравшейся на станции Обираловка». Перед тем, как совершить роковой поступок, Анна «быстрым, легким шагом спустившись по ступенькам, которые шли от водокачки к рельсам, (...) остановилась подле» - на снимке та самая водокачка! Знаменитая станция носила название Обираловка до 1939-го года (после - Железнодорожная).

Где-то читал, что Толстой ездил по этой дороге. Следовательно, знал обстановку временного Нижегородского вокзала за Покровской заставой. Наверняка в память запало название станции Обираловка. Бросить даму из заоблачных высот тогдашено общества под паровоз на станции с таким просторечным названием... Это же мечта! Название станции вполне соответствовало реалиям XVIII-XIX веков. Носовихинский тракт (кстати, деревенька Носовихи вошло позже в г. Железнодорожный) начинался у Рогожской заставы и через Перово и Никольское доходил до Вохны, где теперь стоит Павловский Посад. Дорога изобиловала шайками разбойников, обиравших проезжие обозы и одиночных путешественников. Так и прилипло название к одному из подорожных сёл, которое, в свою очередь дало имя станции Нижегородской железной дороги. Знаменательно, что чистоплюев тогда было, наверное, меньше, чем в XX веке. Поэтому для станции не стали придумывать "прогрессивного" названия, а довольствовались тем, что есть.

Сложной была процедура отправления пассажирского поезда. На стене вокзала, рядом с выходом на платформу, висел медный колокол с ручкой, свисающей с языка. За полчаса до отправления поезда следовало дать один удар в колокол – первый звонок, затем через 15 минут два удара – второй звонок, и перед отправлением поезда третий звонок, за которым следовал свисток обер-кондуктора, гудок паровоза, после чего поезд отправлялся.

*Третий звонок давался только по приказу начальника станции, который предварительно должен был удостовериться, что все готово для отправления поезда, что пассажиры заняли свои места и что дверцы заперты.*

*Станционный колокол подавал сигнал об отправлении поезда. Сигналы были введены одновременно с открытием железных дорог. Действовали колокола в полном соответствии со служебным приказом, который назывался «Колокола на станциях». В случае пожаров и других несчастий, требующих созыва всех служащих, станционные колокола употреблялись для набата. Звучали станционные колоколане один десяток лет. И звон их окончательно затих только летом 1914 года*

*Вагон, в зависимости от класса, окрашивали в разные цвета, принятые на Николаевской железной дороге: 1-й класс – синий, 2-й – желтый, 3-й – зеленый, почтовые вагоны – вишнево-коричневые. В поездах, идущих с запада на восток, сторона вагона, обращенная на юг, выгорала быстрее. Для избежания этого вагоны переворачивали несколько раз в год.*

*Вспомним стихотворение Александра Блока «На железной дороге»:*

*Вагоны шли привычной линией,*

*Подрагивали и скрипели;*

*Молчали желтые и синие;*

*В зеленых плакали и пели*

*1910 г.*

*Управление Московско-Нижегородской дороги тщательно следило за порядком на станциях и поездах, работой кондукторов и рабочих станций. Так, в приказах, изданных начальником дороги И.Ф.Кёнигом в 1864 году, читаем: «Самовары и медная посуда в буфетах Нижегородской линии должна содержаться в должной чистоте и опрятности и своевременно подвергаться лужению. Начальникам станций немедленно обязать арендаторов буфетов привести всякого рода медную посуду в должный порядок». Или в приказе от 10.07.1864 г. «Объявлять пассажирам, которые имеют при себе собак, чтобы собаки были непременно в намордниках с прочными ошейниками и не на простых сворах, а на цепях. Так как были два случая, что собаки прогрызали клетки и уходили из вагонов. За убежавших собак пассажиру должен платить начальник станции».*

Великий русский писатель Лев Николаевич Толстой избрал станцию Обираловку местом гибели главной героини романа «Анна Каренина».

*В 1875 году в журнале «Русский вестник» были напечатаны первые главы романа «Анна Каренина». Успех у читателей был ошеломительным. В 1877 году работа над романом была завершена. Если мы с вами обратимся к финальной сцене романа, то найдем уже знакомое нам описание станции Обираловки: «Быстрым, легким шагом спустившись по ступенькам, которые шли от водокачкик рельсам, она остановилась подле вплоть мимо ее проходящего поезда».*

**Об Анне Карениной**

Ясным и теплым майским вечером **1876 года,** в воскресенье, на **ж/д станции Обираловка** покончила с собой Анна Аркадьевна Каренина, урожденная Облонская, бросившись под колеса **товарного поезда**.

Несколько лет назад российские феминистки дружно “приняли в свои ряды” героиню романа Льва Толстого Анну Каренину, считая, что она была одной из первых женщин на Руси, восставших против своеволия и единоначалия мужчин. Отмечают даже годовщину со дня гибели этой литературной героини. В этом году в мае (хотя точную дату вроде бы установить невозможно) исполнится 130 года со дня трагической кончины Анны Карениной...

 Станция [Обираловка](http://laizans.nichost.ru/index.files/Page1292.htm) (в 1876 году вокзал IV класса) небольшого поселка с одноименным названием в 23 километрах от Москвы. На фотографии старая железнодорожная станция, недалеко от здания вокзала водокачка, которая будет впоследствии упомянута Л.Н. Толстым в его [романе](http://laizans.nichost.ru/index.files/Page1361.htm) "Анна Каренина".

Именно здесь закончится жизненный путь главной героини романа. В то время, когда станция Обираловка была конечной, в этом месте был поворотный круг, оригинальное устройство для разворота на 180 гр. единицы подвижного состава. Обычно паровоз у водокачки заправлялся водой и следовал обратно в Москву.

Слово "вокзал" пришло к нам из английского языка. Так назывался парк с концертным залом, который находился в пригороде Лондона (принадлежал Джейн Вокс). В России первоначально это слово обозначало место общественных увеселений, в том числе концертные залы. Один из них был сооружен в Павловске, куда послушать музыку специально приезжали из Петербурга. А в современном понимании этого слова, как место ожидания поезда, вокзал возник в Англии в 1825г. Несколькими годами позже сугубо станционное здание появилось и в России на линии Петербург-Царское село (1835). В наше время некоторые вокзалы стали достопримечательностями города, памятниками культуры. Например, Ярославский и Казанский вокзалы в Москве.

Именно в этом месте произошла, по Л. Толстому, жуткая трагедия. Прочитайте внимательнее [сцену гибели](http://laizans.nichost.ru/index.files/Page1361.htm) Анны Карениной: “…Она не спускала глаз с колес проходящего второго вагона. И ровно в ту минуту, как середина между колесами поравнялась с нею, она откинула красный мешочек и, вжав голову в плечи, упала под вагон на руки и легким движением, как бы готовясь тотчас же встать, опустилась на колена”.

История свидетельствует: как только появились поезда, так к ним тотчас потянулись самоубийцы. Но в мир иной они уходили обычным способом — прыгали на рельсы перед идущим составом. Вероятно, таких самоубийц было немало, поскольку даже изобретались специальные приспособления для паровозов, которые цеплялись к ним спереди. Конструкция должна была мягко поддеть человека и отбросить его в сторону. И опять-таки Лев Толстой пишет: "Заскрежетали колеса, зазвякали буфера, сцепки, затеплились станционные угольки". Анна Каренина поехала в последний путь

Кстати, товарный поезд, “переехавший” Каренину, был сделан на Александровском литейном заводе, весил он до 6000 пудов (около 100 тонн) и передвигался со скоростью примерно 20 километров в час. Рельсы, на которых упокоилась ее мятежная душа, были чугунными, высотой 78 миллиметров. Ширина железнодорожной колеи в то время составляла 5 футов (1524 миллиметра).

Несмотря на сомнительную (не касаясь, конечно, художественной стороны) сцену самоубийства, писатель тем не менее выбрал Обираловку не случайно, [Нижегородская дорога](http://laizans.nichost.ru/index.files/Page1358.htm) была одной из основных промышленных магистралей: здесь часто ходили тяжело груженные товарные поезда. Станция была одной из крупнейших. В XIX веке эти земли принадлежали одному из родственников графа Румянцева-Задунайского. По справочнику Московской губернии за 1829 год в Обираловке было 6 дворов с 23 крестьянскими душами. В 1862 году здесь была проложена железнодорожная ветка. В самой Обираловке протяженность запасных путей и разъездов составляла 584,5 сажени, имелось 4 стрелки, пассажирское и жилое здание. Ежегодно станцией пользовались 9 тысяч человек, или в среднем 25 человек в день. Пристанционный поселок появился в 1877 году, когда был опубликован и сам роман “Анна Каренина”. От прежних построек на нынешней станции ничего не осталось...

**Еще о вокзале**

Московский железнодорожный вокзал был построен в 1862 году. Именно в это время появились типичная для тех лет «гребенка» на фасадной стене и монументальные часы на башне, а также мозаика в зале на героические темы.
Это было длинное здание – три двухэтажных корпуса соединялись переходами с огромным вестибюлем в центре, залами ожидания, почтой, телеграфом, буфетами и ресторанами

В правом крыле вокзала были предусмотрены комнаты для приема высокопоставленных гостей: большой зал, кабинет царя, салон императрицы.
Московский вокзал до революции был совсем другим: уютным, оригинальным, напоминающим бывший Царский павильон, сохранившийся вблизи правого крыла.

Проведенная в последние годы реконструкция приблизила вокзал к европейским стандартам, а огромная люстра из Голландии в центральном зале стала своеобразной достопримечательностью и надежным ориентиром при встрече.

Вот как описал нижегородский журнал ["Деловой квартал"](http://dkvartal.ru/nnov/)       20 августа 2007 года в № 15 (34) в статье "Электрик на контактах" историю появления знаменитой люстры, которая буквально шокировала нижегородцев своими огромными габаритами и тяжеловесностью:

-"В 1996 г. один из нижегородских предпринимателей познакомил г-на Зыкина [Олег Зыкин, Генеральный директор Нижегородской Технической Компании (ООО "Фирма "НТК")] с начальником Горьковской железной дороги Омари Шарадзе, увлеченным в то время реконструкцией здания Московского вокзала. Омари Хасанович карандашом на листке бумаги нарисовал «загогулину» и сказал: «Хочу такую люстру». Специалисты НТК подготовили эскиз и техническое задание и выслали их в нидерландскую компанию «Инталайт». Вскоре «Инталайт» заключил договор с ГЖД на изготовление люстры, а НТК — на ее поставку и монтаж. 2,5-тонный светильник имел сложную конструкцию и состоял из нескольких сотен элементов. Монтировали ее целый год. Монтажник брал по четыре лепестка, поднимался с ними на гидравлическом подъемнике под потолок здания вокзала, крепил каждый элемент по отдельности, а затем опускался за новыми.
Люстру смонтировали вовремя. Реконструкция вокзала произвела впечатление…"

Сегодня Московский вокзал, пожалуй, самое оживленное место города. Подсчитано, что через привокзальную площадь ежедневно проходит до полутора миллионов человек.

**Императорский павильон Московского вокзала и сохранение культурного наследия на Горьковской железной дороге**

Горьковская железная дорога – многопрофильное предприятие, главной задачей которого является перевозка грузов и пассажиров в 14 регионах России, расположенных в Приволжском, Центральном, Уральском, Северо-Западном округах. Длина ее линий – свыше 5,6 тыс км. Она обслуживает 64 города, среди которых крупнейшие – [Нижний Новгород](http://www.gttp.ru/map_NN/NNsity_zone.htm) и Казань.

Первый поезд по линии Петушки – Владимир прошел в 1861 году, в Нижнем Новгороде станция была открыта 1 августа 1862 года. Предприятие с такой историей не может не располагать объектами культурного наследия. И Горьковская железная дорога имеет их и заботится в последние десятилетия об их состоянии.

К числу самых интересных таких объектов относится Императорский павильон на Московском вокзале Нижнего Новгорода.

Это одноэтажное небольшое каменное здание на современной площади Революции справа от вокзала - с гербом Российской империи и надписью «С нами Бог» на фронтоне.

Построен павильон был по инициативе ярмарочного купечества в 1891 - 1894 годах.

Назначение здания - служить для приема, для кратковременного отдыха царственных особ и других почетных гостей, приезжающих в Нижний Новгород по железной дороге. Проектировал и здание, и интерьеры, которым было уделено большое внимание, представитель известной династии русских архитекторов Дмитрий Чичагов (1835 – 1894). Он был сыном архитектора Николая Чичагова, который участвовал в работах над Большим Кремлевским дворцом в Москве. Дмитрий Чичагов - автор дома Московской городской думы, а также десятков интересных небольших построек в центре Москвы, в том числе Тургеневской библиотеки, которые были снесены при новой застройке в ХХ веке. Дмитрий Чичагов - учредитель Московского архитектурного общества. Как историк архитектуры он занимался обмерами соборов Кремля.

Императорский павильон предоставлял все удобства для кратковременного отдыха. Был запроектирован центральный зал, украшенный парадным портретом императора и резным камином из белого итальянского мрамора. В императорском кабинете-приемной можно было провести важную встречу, там был установлен телефон. Уютна комната императрицы: Чичагов лично выбирал шелковую материю, которой были обиты стены этого помещения. Имелись помещения для свиты и туалетные комнаты, которым также было уделено достаточно внимания («с наливными ящиками, всеми приборами и проведением фаянсовых труб и отделкой сидений двух клозетов красным деревом и одного клозета ясеневым деревом»). Павильон имеет вестибюли, выходящие на площадь и первую платформу в том самом месте, где останавливается первый вагон поезда.

Материал предоставлен Николаем Морохиным в качестве доклада на семинар [*«Журналистика и культурное наследие: ребрендинг территорий»*](http://www.gttp.ru/subs/fol_15.htm)

**Императорский павильон Московского вокзала и сохранение культурного наследия на Горьковской железной дороге**

Горьковская железная дорога – многопрофильное предприятие, главной задачей которого является перевозка грузов и пассажиров в 14 регионах России, расположенных в Приволжском, Центральном, Уральском, Северо-Западном округах. Длина ее линий – свыше 5,6 тыс км. Она обслуживает 64 города, среди которых крупнейшие – [Нижний Новгород](http://www.gttp.ru/map_NN/NNsity_zone.htm) и Казань.

Первый поезд по линии Петушки – Владимир прошел в 1861 году, в Нижнем Новгороде станция была открыта 1 августа 1862 года. Предприятие с такой историей не может не располагать объектами культурного наследия. И Горьковская железная дорога имеет их и заботится в последние десятилетия об их состоянии.

К числу самых интересных таких объектов относится Императорский павильон на Московском вокзале Нижнего Новгорода.

Это одноэтажное небольшое каменное здание на современной площади Революции справа от вокзала - с гербом Российской империи и надписью «С нами Бог» на фронтоне.

Построен павильон был по инициативе ярмарочного купечества в 1891 - 1894 годах.

Назначение здания - служить для приема, для кратковременного отдыха царственных особ и других почетных гостей, приезжающих в Нижний Новгород по железной дороге. Проектировал и здание, и интерьеры, которым было уделено большое внимание, представитель известной династии русских архитекторов Дмитрий Чичагов (1835 – 1894). Он был сыном архитектора Николая Чичагова, который участвовал в работах над Большим Кремлевским дворцом в Москве. Дмитрий Чичагов - автор дома Московской городской думы, а также десятков интересных небольших построек в центре Москвы, в том числе Тургеневской библиотеки, которые были снесены при новой застройке в ХХ веке. Дмитрий Чичагов - учредитель Московского архитектурного общества. Как историк архитектуры он занимался обмерами соборов Кремля.

Императорский павильон предоставлял все удобства для кратковременного отдыха. Был запроектирован центральный зал, украшенный парадным портретом императора и резным камином из белого итальянского мрамора. В императорском кабинете-приемной можно было провести важную встречу, там был установлен телефон. Уютна комната императрицы: Чичагов лично выбирал шелковую материю, которой были обиты стены этого помещения. Имелись помещения для свиты и туалетные комнаты, которым также было уделено достаточно внимания («с наливными ящиками, всеми приборами и проведением фаянсовых труб и отделкой сидений двух клозетов красным деревом и одного клозета ясеневым деревом»). Павильон имеет вестибюли, выходящие на площадь и первую платформу в том самом месте, где останавливается первый вагон поезда.

---

В 1896 году маленький дворец использовался по назначению – здесь принимали императора Николая II и членов его семьи, приехавших на Всероссийскую промышленно-художественную выставку. Встречали их губернатор Николай Михайлович Баранов, городской голова Дмитрий Николаевич Дельвиг. С того времени дом этот назывался Императорским павильоном (в обиходе его принято именовать Царским).

Во второй раз здесь принимали императора и его семью в 1913 году, в дни празднования 300-летия Дома Романовых.

Дом, стоящий на площади у вокзала, оказался в центре революционных событий 1905 года. Его захватили восставшие рабочие и некоторое время удерживали. Однако после уличных боев он был восстановлен. После 1917 года в павильоне размещались комитет партии большевиков рабочего района [Канавино](http://www.gttp.ru/map_NN/NNsity_zone_kanavino.htm), районная ЧК, позднее железнодорожная поликлиника. И в послевоенные годы - предварительные кассы. Ремонты, переоборудования практически ничего не оставили от прежней отделки этого маленького дворца.

Однако Горьковская железная дорога приняла решение его возродить. В 1985 году он был переоборудован в зал для депутатов и официальных делегаций.

В 1997 году павильон был отремонтирован с восстановлением части интерьеров в соответствии с фотографиями и обнаруженным в архиве проектом.

Полностью были реставрированы помещения в 2005 году: два вестибюля, центральный зал с камином, кабинет императора, комната императрицы, туалеты, холопская. Реставрацию по проекту научно-производственного предприятия «Этноса» вело предприятие НТП «Практика» под руководством Сергея Константиновича Забелина.

Стоимость реставрационных работ составила 8 млн. рублей. В зале установлен портрет Николая II работы Юрия Васильевича Васильева. В других помещениях экспонируются предметы рубежа XIX и ХХ веков, работы нижегородских художников. Они погружают посетителя в торжественную атмосферу, которая и была задумана при проектировании дома. Павильон имеет статус зала для официальных делегаций, принадлежит Горьковской железной дороге. В здании проводятся важные встречи и переговоры с участием руководства Горьковской железной дороги и ОАО «РЖД», награждение лучших железнодорожников, пресс-конференции

В 2011 году планируется внешний декоративный ремонт здания ко Дню железнодорожника.

Горьковская железная дорога бережет и многие другие объекты культурного наследия.

Это, в частности, памятники старинной техники. Они собраны на станции Нижний Новгород-Сортировочный в организованном в 1996 году музее под открытым небом «Паровозы России». Среди его 14 экспонатов есть уникальные: паровоз ЭЧ, затопленный в 1941 году в Керченском проливе, чтобы заградить немецким подводным лодкам доступ в Азовское море, и затем работавший в депо Керчь, ТЭ – трофейный паровоз, сделанный в Германии для работы на железных дорогах колеи 1520, С – паровоз, на котором каталась принцесса Диана. Еще 15 локомотивов установлены на узловых станциях, среди них – тепловоз одной из первых серий – в Юдине, вагоны начала ХХ века вагоны сохраняются в вагонном ремонтном депо [Шахунья](http://www.gttp.ru/map_NN/shahynya.htm) и на станции Владимир.

Восстановлены старинные вокзальные здания. Первым среди них был вокзал в Казани, построенный в 1890-х годах. Проведена научная реставрация вокзалов, спроектированных великим архитектором Алексеем Щусевым: Керженец, Муром, [Сергач](http://www.gttp.ru/map_NN/sergach.htm), в ходе восстановления последнего потребовалось изменить уровень перрона: за долгие годы в ходе ремонтов нарастал балласт, который поднял пути, и вокзал оказался как бы закопанным со стороны линии. Во всех случаях пришлось решать непростую задачу – сохранения за зданиями функциональности несмотря на изменившиеся технологии обслуживания пассажиров – не в ущерб облику зданий. В нынешнем году начата реставрация вокзала в Красноуфимске. Добросовестно содержатся типовые вокзалы, построенные по проекту Щусева на линии [Арзамас](http://www.gttp.ru/map_NN/arzamas.htm) – Канаш: Бобыльская, Перевозская, Смагино, Пильна. На станции Шумерля такой вокзал, уже не отвечавший по размеру увеличившемуся пассажиропотоку, был реконструирован по проекту «Нижегороджелдорпроекта». И созданный Щусевым образ вокзала-ворот стал важным элементом этой обновленной постройки, который был повторен в ней в таком же и более крупном масштабе.

На дороге в последние годы восстановлены и вокзальные здания XIX века, не связанные с громкими именами архитекторов. Среди них старейшее на дороге – в Петушках (1861), в Гороховце (1862), в Арзамасе-1, [Лукоянове](http://www.gttp.ru/map_NN/lukoyanov.htm), Кирове-Котласском, Красном Узле.

Горьковская железная дорога сохраняет постройки по проектам великого инженера Владимира Шухова: это водонапорная башня на станции Петушки и резервуар для нефтепродуктов на станции Владимир.

Дорога располагала уникальной постройкой великого инженера Николая Белелюбского – Романовским мостом через Волгу у станции Свияжск (1912). Однако его состояние вынудило сейчас, сохраняя опоры, демонтировать пролетные строения. Последнее пролетное строение, которое заменяется в 2011 году, будет сохранено и установлено на постамент на станции Свияжск.

Также дорога позаботилась о сохранении построенного в 1910 году в Уральских горах уникального виадука через Рябиновый лог у станции Красноуфимск. Его длина – около 800 м, высота – 33 м. Сейчас с виадука, который не в состоянии больше обеспечивать высокую скорость поездов, снято движение, однако он сохранен.

## Московский вокзал Нижний Новгород

Начало возведения первого здания центрального вокзала Горьковской железной дороги датируется 1862 годом в связи с открытием полностью достроенной к тому времени Московско-Нижегородской железной дороги. Со временем вокзальные помещения несколько раз переделывались, а в 1965 году по проекту архитектора С. Готлибома Горький-Московский вокзал принял очертания современного здания, состоящего из двух взаимосвязанных корпусов. Фасад здания был выполнен в четком монументальном стиле по примеру московского Дворца съездов. Настоящей достопримечательностью Московского вокзала стали старинные деревянные застройки, служившие залом ожидания для царской семьи. Царский павильон, возникший в центре вокзала в 1894 году по инициативе купечества, представлял собой настоящий дворец в миниатюре, где останавливалась царская семья, прибывшая на ежегодную, известную на всю Россию, промышленно-художественную ярмарку. Располагался царский павильон строго напротив места, где останавливались первые вагоны прибывающих поездов. С особым шиком был оформлен и интерьер помещений для привилегированных особ, оформленный лично архитектором Д.И. Чичаговым. В 1995 году эти помещения были вновь отреставрированы и стали служить отдельными залами для официальных мероприятий и приемов.

Начиная с 2002 года, здание вокзала постоянно модернизируется и оснащается современными техническими средствами: введена система автоматической проверки билетов, появляются банковские терминалы и постовые отделения, воспользовавшись услугами которых Вы сможете быстро и удобно совершать почтовые и денежные переводы, оформить банковскую карту, осуществить международные переговоры, получить или отправить телеграмму. В справочно-информационных отделах вокзала или на онлайн портале Вы сможете узнать расписание поездов дальнего следования до Санкт-Петербурга, Сибири, Астрахани, Челябинска, Воркуты, Ижевска, Адлера, Екатеринбурга, Ярославля, Самары, Новороссийска. На портале Вы так же сможете предварительно [купить билет на поезд ржд онлайн](http://bilets.org/) с пригородным сообщением на Владимир, Казань, Муром, Заволжье, Мызу. Процесс оформления электронного билета через интернет портал довольно прост и не займет много времени: для этого нужно всего лишь зайти на сайт, выбрать нужное Вам направление поезда, предполагаемую дату отбытия, вагон и место в обычном или скоростном фирменном поезде, а затем ввести свои личные данные и подтвердить сделку о получении жд билета, информация и реквизиты которого в течение короткого времени придут на указанный Вами в форме заказа электронный почтовый адрес, так что Ваш билет Вы отныне не потеряете никогда!

В 2010 году по решению компании Российские Железные Дороги бывший Горький вокзал был переименован в Московский.

Так и здесь, Пастернака, если почитаем, эти все его "поездные" стихотворения, Маршака: "Нам открывается страна с вокзального порога. Отворишь дверь – и вот она, железная дорога! Дают свистки кондуктора, поют рожки на стрелках, и ударяют буфера тарелками в тарелки". И так далее, и так далее. Видел музыку, красоту всего этого происходившего

**Так почему "вокзал"?**

Это слово было введено в обиход неким богатым англичанином еще в конце семнадцатого века.
В своем обширном поместье на берегу Темзы близ Лондона он устроил
что – то типа парка развлечений.
Сюда в экипажах приезжала местная знать. Здесь они танцевали, играли, катались на лодках, заводили любовные романы.
Фамилия этого веселого джентльмена – Воксал - и дала название его парку развлечений.
Вскоре подобные "вокзалы" появились возле других европейских столиц. В том числе и в Санкт – Петербурге, а, точнее, в двадцати пяти верстах от него, в Павловске. Этот парк просуществовал дольше других – почти до начала двадцатого века.
Благодаря популярности павловского "вокзала" среди столичной знати, первая российская железная дорога была проложена именно между ним и столицей. Такой сюрприз сделал Император Николай Первый для своих придворных.
Поездка в Павловск в вагоне железной дороги стала очень популярной. Веселье начиналось уже в поезде.
Возбужденные гости устраивались на деревянных скамейках, здоровались со знакомыми, взвизгивали от неожиданности, когда это необычное сооружение на колесах, после сложной церемонии звонков, трогалось в путь.
Первый поезд прибыл в Павловск 30 октября 1837 года. От этого дня и ведется отсчет возраста Российских железных дорог.
Для торжественной церемонии открытия движения композитор Глинка на слова поэта Кукольника написал песню, которая дошла до наших дней. Помните – "Православный веселится наш народ, и быстрее, шибче воли, поезд мчится в чистом поле".
Скрипучее, окутанное облаком пара, сооружение на колесах прибывало почти к главному входу во дворец. Здесь была построена небольшая платформа.
Эта первая в России железнодорожная станция так и называлась "Вокзал". Имелось в виду место ее расположения – парк развлечений, подобный тому, который был у того веселого и богатого англичанина.
После открытия линии Санкт – Петербург – Павловск - новомодной игрушки императорского двора, в России всерьез стали задумываться о строительстве железной дороги, как средства передвижения. Первая "нормальная" линия должна была соединить, прежде всего, две столицы.
Проектирование железной дороги Санкт – Петербург – Москва началось в 1842 году.
Согласно Указу Императора Николая Первого, эта трасса должна была быть выполнена в едином комплексе. Проект включал в себя не только собственно линию, но и здания всех промежуточных станций, построенные в одном стиле, а в начале и конце, то есть в "старой" и "новой" столицах – два больших железнодорожных вокзала – близнеца.
То, что их проектирование, по указанию Императора, было поручено К. Тону, уже говорит о важности и степени приоритетов.
В то время это был один из самых известных архитекторов. Достаточно назвать две его работы – Большой Кремлевский дворец и Храм Христа Спасителя.
Московский вокзал в Санкт – Петербурге возвели почти в самом центре города, на Знаменской площади. Там, где прямая стрела Невского проспекта меняет свое направление, переходя в свое продолжение - Старый Невский.
В Москве место для Петербургского вокзала искали долго. Сначала рассматривались два варианта - у Тверской заставы и на Трубной площади. Однако оба были отвергнуты из-за "боязни пожаров от огня и искр, вырывавшихся из топки паровозов и производимого ими "адского шума".
Звучит логично, учитывая процент деревянных строений старой Москвы.
Но, вероятнее всего, истинная причина – "балаган" с земельной собственностью, сложившийся из – за хаотического, в отличии от Санкт – Петербурга, развития Москвы.
Если "северная столица" была построена сразу по единому плану, то Москва развивалась как дерево, постепенно прирастая кольцами новых районов, при этом сам материнский ствол, центр города, так и оставался скоплением кривых улочек, застроенных так, как сложилось в течении нескольких столетий.
Балаган с собственностью на земельные участки, порой уходивший корнями еще в допетровские времена, в большинстве случаев был очень выгоден их владельцам, но, с неизбежным ростом города, все больше и больше парализовывал управление им.
Дело кончилось тем, что первый московский вокзал был построен на окраине города, на Каланчевском поле, а точнее – на пустыре.
Чтоб никому не было обидно.
Похожее на дворец, здание одиноко возвышалось среди огромной площади. Вокруг непролазная грязь и маленькие деревянные домики. Зато внутри – великолепная отделка и роскошь в каждой детали. Официальное открытие магистрали состоялось 1 ноября 1851 года. Петербургская газета "Северная пчела" писала - "Сегодня, в четверток, 1-го Ноября, двинулся первый всенародный поезд по новой дороге в Москву. С утра большое число публики столпилось перед станцией и наполнило обширные ее сени. В одном отделении записывали виды проезжающих, в другом продавали билеты на поезд, в третьем принимали багаж. Пассажирские вещи принимаются в окно, их помечают, взвешивают и тут же кладут в особый вагон - багажный, стоящий под стеклянным навесом, так, что вещи не могут испортиться от дождя или снега. Получив билет, пассажиры входят в просторные залы, где ожидают отправления. Для дам отведена особенная комната, изящнее прочих. На вокзале граждане обязаны предъявлять особым чиновникам письменные виды проезжающих, званию их присвоенные, с надлежащим полиции удостоверением. От предъявления письменных видов освобождаются едущие в загородные имения и на дачи, дети, крестьяне с продуктами на продажу и крепостные при своих господах. Чиновники, изучив предъявленные документы, записывают данные в специальную книгу, а на документ ставят штемпель, означающий, что "к отъезду по железной дороге препятствий нет". С такой отметкой можно идти в кассу за билетами". Поведение на вокзале было строго регламентировано.
Например, пункт 56 "Положения о движении" гласил - "Время выхода пассажиров из пассажирских зал определяется особым на станции звонком", а пункт 57 предупреждал - "До звонка никто из пассажиров не может быть на галерее – перроне, откуда отправляется поезд".
В кассе было незыблемое правило - "Раздача билетов начинается за час и прекращается за десять минут до отправления поезда, после чего никакие причины и ни от какого лица к получению билетов не приемлются".
Подобные жесткие паспортные ограничения и прочая регламентация на железной дороге существовали до осени 1857 г., пока новый император Александр II их не отменил.
. Через несколько дней после открытия движения по дороге проехал Император Николай I. После этого оба столичных вокзала стали называться Николаевскими, так же, как и вся линия.
Так продолжалось до 1923 года, когда, согласно указанию новой власти в лице Ф. Э. Дзержинского, дорога получила новое, сохранившееся и поныне, название – Октябрьская.
Вокзал в Москве стал Ленинградским, а поезда сегодня отправляются отсюда по Октябрьской железной дороге в город Санкт – Петербург Ленинградской области.

**Главное общество железных дорог**

В начале шестидесятых годов XIX века, после печального исхода Крымской кампании, которая показала, во что обходится большой стране бездорожье, начался настоящий железнодорожный бум.
Было создано Главное общество железных дорог, которое разработало что – то типа Генерального плана развития отрасли. На карте Российской Империи прочертили множество линий, которые должны были заменить шоссейные дороги страны, которых фактически не существовало.
Линии начертили, но на деле все происходило иначе. Между членами "общества" постоянно возникали споры, порой доходящие до рукоприкладства.
Каждое планируемое направление имело свое "лобби" в этой бюрократической организации. Поэтому начало постройки любой новой железной дороги сопровождалось то лихорадкой, то остановками, то приступами энергии.
После завершения строительства "великосветской" Николаевской дороги, настала очередь для решения "земных" проблем.
Решением "общества", после многочисленных заседаний, предписывалось строительство двух новых трасс – на Нижний Новгород и Курск.
В России постепенно стали понимать, что означает для страны и для каждого отдельного населенного пункта железная дорога.
В "северной столице" требовали развития западного направления. Один из историков железнодорожного дела в России не без основания полагал, что делалось это исключительно ради удобства поездок состоятельных людей на европейские курорты.
Имущие люди юга России смотрели на Север. И не только смотрели, но настаивали и требовали. Созданный, в дополнение к "обществу", комитет меньше всего думал о том, где взять деньги, а долго и ожесточенно решал, куда вести линию.
Средств для того, чтобы удовлетворить всех "интересантов" не было. Строительство Николаевской железной дороги разорило казну. Каждая верста обошлась в несколько раз дороже, чем предполагалось.
Но здесь помогли инвесторы. Американец Шифнер предложил свои услуги и деньги для развития южного направления - до Харькова, а далее на Феодосию и Одессу. Уже почти было подписано соглашение, но американцу предпочли англичанина Гоппе.
Под свои инвестиции он получал право на полную эксплуатацию железной дороги в течение 99 лет. Однако и здесь все сорвалось. "Камнем преткновения" стало требование Гоппе привлекать для строительства войска и беспошлинно закупать за границей строительные материалы. Этого же хотел главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями, тоже выступавший в роли инвестора.
В конце концов, решили строить дорогу до Орла, а там будет видно. Спустя год было принято новое решение – строить до Курска, а дальше – по обстоятельствам.
Как и на Николаевской линии, начались проблемы с выбором места для Главного вокзала в Москве.
Современный Курский вокзал мог оказаться на другом конце "второй столицы" – возле Дорогомиловской заставы, там, где сейчас возвышается красавец Киевский или около Тверской заставы, на месте Белорусского вокзала.
Когда зарубежные инвесторы узнали, в какие, по сравнению с запланированными, суммы обошелся проект Николаевской линии, они сразу потеряли интерес к постройке железных дорог в России.
Нужно было срочно вернуть их назад. Строительство Курской дороги стало своеобразной рекламой. По всей трассе можно было видеть арестантов с кирками и лопатами. Об этом говорили много и часто, чтобы видно было, что больших денег на рабочую силу не понадобится. Кроме того на строительные работы привлекалась и армия.
Однако кое о чем предпочитали умалчивать. Проект упростили везде и всюду, где только было можно, а металлические устройства заменяли деревом.
Дорога до Серпухова открылась в ноябре 1866 года, а потом потянулась дальше — к Туле, Орлу, Курску.
К этому времени уже была построена линия, которая связала Москву с одним из крупнейших торговых центров России Нижним Новгородом.
Положение Нижегородского вокзала уже с самого начала было нестабильным. Долгие годы в документах он именовался "временным". Учредители пытались добиться от властей места ближе к центру города, поэтому много средств на постройку "временного" вокзала и не выделяли.
Вместе с тем с началом движения уже в 1865 году появилась необходимость расширения этого скромненького вокзала, пришлось его увеличивать двумя пристройками.
Практически, около тридцати лет продолжалась переписка на самом высоком уровне о судьбе этого вокзала, рассматривались варианты его более удобного расположения.
В частности, был вариант по Садовой, у Гороховой улицы.
Затем предполагалось за счет расширения сделать единым Николаевский вокзал с Нижегородским, имея в виду проложить ветку от Николаевской дороги - через пути Ярославской - до станции Кусково. И далее уже прямо до Волги, на Нижний Новгород.
Окончательно же проблема с Нижегородской станцией была решена следующим образом. После выкупа этой и ряда других дорог царским правительством в казну прежний Нижегородский вокзал решено было объединить с Курским, новым вокзалом, что уже строился на Садовом кольце.
Здание в том виде, который помнят москвичи старшего возраста, было закончено в 1897 году. В, изданном немного позже, Архитектурном атласе, в котором помещены фасады и планы самых знаменитых зданий Европы и Америки, есть и изображения Курского вокзала. Они шли вслед за снимками и чертежами парижского Сен – Лазара – одного из самых красивых вокзалов французской столицы.
С Курского вокзала ездил А. П. Чехов – в имение, которое он приобрел уже, будучи знаменитым писателем, незадолго до своей преждевременной смерти.
В поезде его часто узнавали, не стесняясь, рассматривали, а он делал вид, что не замечает этого.
А вот с другим знаменитым пассажиром все произошло в точности наоборот.
Как – то в Туле в вагон первого класса сел пассажир в простой крестьянской одежде. В дороге он достал из узелка селедку и ржаной хлеб. Сидевший напротив барин очень возмутился и, вызвав проводника, во весь голос, не стесняясь соседа, долго выговаривал ему, что в вагоны первого класса стали пускать простолюдинов и это безобразие нужно немедленно пресечь. В конце своего громогласного монолога он потребовал убрать от него этого крестьянина. Барин так кипятился, что не слушал проводника, который десять минут шептал ему в ухо, кто сидит напротив.
Когда он все – таки понял, то не поверил своим глазам. Этому скандальному барину выпала честь ехать в одном купе с самим графом Львом Николаевичем Толстым.
Почти до конца девятнадцатого века по Московско-Курской дороге ходили английские, французские и немецкие поезда с наружными входами в каждое купе. Вагон был поделен на отсеки, которые не сообщались между собой.
В первом классе на скамье сидело по три человека, во втором – по четыре.
Первые в Европе вагоны с ватерклозетами появились на Николаевской дороге. Немного позже здесь стали ходить спальные вагоны. В ночь на 11 августа 1866 года впервые в мире, пассажирам начали выдавать подушки и спальные принадлежности.
Следом за Николаевской этот сервис пришел на Московско-Курскую дорогу. А в конце девяностых годов здесь появились вагоны со сквозными проходами.
Для Курской дороги особой роскоши не требовалось, но и к простоте не стремились.
Поезд, в основном, предназначался для "приличной", то есть имеющей деньги публики. Что – то вроде современного "среднего класса".
Это видно даже по железнодорожным правилам. В них предусматривалась возможность удалить пассажира, если он нарушает покой других, ведет себя неприлично или "вследствие буйства".
Железные дороги практически не имели конкурентов, но, как следствие этого, заносчивость ее работников, особенно высшего звена, очень раздражала государственную бюрократическую машину.
Ко времени окончания строительства Курского вокзала, управление дороги перебралось из Санкт – Петербурга в Москву.
К важному железнодородному начальству во "второй столице" относились с интересом, каждого знали по фамилии и должности. Они были "шишки" более важные, чем "отцы города", восседавшие в городской управе. И она, эта управа, вредила, в чем могла. Вот пример.
Совет управления дороги постановил строить рядом с вокзалом здание для начальника станции. С деньгами затруднений не было. Но требовалось разрешение городских властей.
Совет обратился в городскую управу с прошением, которое, страшно сказать, было напечатано на пишущей машинке.
Для того времени это было верхом дерзости и заносчивости. В самой городской управе не было такой техники. Конечно, ответ был отрицательный.
В, тщательно написанном от руки, письме сообщалось, что при выборе места постройки здания вокзала, на площади перед ним предусматривалась разбивка сквера для отдыха пассажиров в хорошую погоду. Поэтому, вместе с отказом на разрешение строительства здания для начальника станции, городская управа требовала от железной дороги немедленно выполнить предыдущее решение по организации сквера.
Впоследствии оказалось, что это письмо, написанное с совершенно иной целью, послужило интересам пассажиров. Вокзал, построенный широко и просторно, неожиданно оказался тесным. Резкое увеличение числа поездов привело к тому, что, рассчитанное на прием определенного количества пассажиров на долгие годы вперед, здание просто не могло их всех вместить.
И здесь пригодился тот самый сквер, который в хорошую погоду стал дополнительным залом ожидания.
В тридцатые годы прошлого века над путями вокзала появились толстые провода – пошли электрические пассажирские поезда.
Сначала они ходили только в ближние пригороды, немного позже наряду с электричками, новенькие электровозы повели тяжелые составы дальнего следования.
В 1933 году начались работы первого этапа реконструкции вокзала. Проект был настолько грандиозным, что средств хватило лишь на начальную стадию. В целом предусматривался снос старого здания и постройка на его месте нового, с огромным центральным залом, высотой до сорока метров в средней его части.

**История фирменных поездов** на российских железных дорогах насчитывает более 70 лет: 10 мая 1931 года отправился в путь первый фирменный поезд "Стрела".

Фирменный поезд - это современное оснащение вагонов и неповторимый дизайн, высококлассный сервис и широкий перечень услуг. Каждый фирменный поезд имеет уникальное название, связанное с его маршрутом.

Первый фирменный поезд в СССР — «Красная стрела» начал курсировать между Ленинградом и Москвой с 1931 года. На время блокады Ленинграда его курсирование прерывалось, но сразу после ликвидации блокады курсирование этого поезда было возобновлено.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 061Ж/062В | Буревестник-1 | Нижний Новгород - Москва | Фирменные поезда на российских железных дорогах |
| 119Г/120Г | Буревестник-2 | Нижний Новгород - Москва | Фирменные поезда на российских железных дорогах |
| 059Г/059А | Волга | Нижний Новгород - Санкт-Петербург |  |

### Колокола на станциях.

Одновременно с открытием железных дорог были введены сигналы для отправления поезда. С самого начала для этого применялись станционные колокола. Служащие пользовались ими в полном соответствии со служебным приказом. Назывался он звучно: «Колокола на станциях». «*Первый звонок служит для обозначения: на оконечных станциях дозволение садиться в поезд всем пассажирам, а на промежуточных – времени прихода поезда. Сигнал этот выражается звоном и затем одним ударом в колокол. Второй звонок служит для объявления пассажирам требования садиться на свои места. Второй звонок выражается звоном и затем двумя ударами в колокол. Третий звонок объявляет отправление поезда и выражается звоном и тремя ударами в колокол. Звоном того же колокола, но без счета ударов, возвещается служащим на станции о выходе поезда с соседней станции. В случае пожаров и других несчастий, требующих созыва служащих, станционные колокола могут быть употребляемы для набата*». Звучали станционные колокола не один десяток лет. И звон их окончательно затих только летом 1914 года. Непременным атрибутом дорожных сторожей или стрелочников был сигнальный рожок. Днем они должны были иметь при себе флажки (красный и зеленый), а ночью и в туманную погоду – «зажженный фонарь» и всегда, без исключения, сигнальный рожок. К примеру, на Петербург - Московской железной дороге, вскоре после ее открытия, один продолжительный звук рожка означал команду «Слушай». Когда же сторож видел приближающийся поезд, его рожок звучал дважды и достаточно долго. А несколько отрывочных и часто повторяемых сигналов возвещали о тревоге, созывая соседних сторожей и ремонтных рабочих.

В нашем городском краеведческом музее можно увидеть некоторые из станционных фонарей, флажки, и даже услышать сигнальный рожок.

Сегодня мы можем смело сказать, что со строительства Нижегородской железной дороги началось развитие поселка Обираловка. С введением в эксплуатацию второго железнодорожного пути в 1877 году улучшилось движение поездов и работа станции. Прибавилось и железнодорожных рабочих, строивших свои дома вдоль проезжих дорог от станции на Кучино, Обираловку и Саввино. 27 августа 1939 года Обираловка канула в Лету, и на карте Московской области появился поселок Железнодорожный, который в 1952 году станет городом.

**Горьковская железная дорога**

Горьковская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») пролегает по территории Нижегородской, Владимирской, Кировской, Рязанской областей и республик: Мордовия, Чувашия, Удмуртия, Татарстан, Марий-Эл. Ветка Агрыз-Солдатка проходит по территории Пермского края, Свердловской областей и республики Башкортостан. Управление дороги находится в Нижнем Новгороде.

В нынешние границы дороги входят участки Горьковской и Казанской железных дорог, которые в свою очередь были сформированы из Московско-Нижегородской, Московско-Казанской, Вятско-Двинской железных дорог.

Общая протяженность — 5734 км. Общая развернутая длина путей — 12 086 км.

**14 июня 1861 года** произошло замечательное событие в истории нашего города: было официально открыто движение поездов от Москвы до Владимира, а год спустя — 1 августа 1862 года — поезда из Москвы шли уже до Нижнего Новгорода. Дорога имела огромное экономическое значение: она соединила столицу с крупнейшей Нижегородской ярмаркой и волжским водным путем. Предположения о сооружении этого пути высказывались много раньше. Еще в 1830-е годы шла дискуссия о его необходимости. В 1840-е годы был даже составлен проект и начались изыскательские работы, которые, правда, быстро закончились из-за недостатка средств. И лишь после поражения в Крымской войне правительству пришлось полностью сменить экономический курс и всерьез задуматься о расширении железнодорожного строительства.

В январе 1857 года был утвержден устав акционерной компании, которая брала на себя строительство железных дорог в России, в том числе и Нижегородской. Ведущую роль в компании играл французский банк «Креди мобилье», директором компании был француз Карл Коллиньон, да и основные должности занимали французы. У России не было достаточных средств для инвестирования такого громадного предприятия, поэтому русское правительство охотно шло на привлечение и использование иностранных капиталов и технологий. Руководителем проекта и строительства был знающий специалист — француз Жакелин; на 1 участке (Москва-Владимир) работами руководил инженер Жюто, на 2-м (Владимир-Н.Новгород) — инженер Пеллиссон. Достаточно быстро были проведены изыскательские работы, несмотря на оказываемое сопротивление: владельцы земли затевали тяжбы о плате за отторгаемые для строительства земли, а крестьяне — из недоверия к иностранцам, которым они оказывали всяческие противодействия: не давали лошадей, уничтожали вехи и т.д. Тем не менее, в 1858 году были подписаны контракты с подрядчиками одновременно на строительство двух участков с условием закончить полностью строительство дороги к 1 июля 1861 года.

На участке Москва-Владимир работы начались в мае 1858 года с обязательством окончить их к 17 июля 1860 года. Поверстная плата определялась в 21600 рублей. Подрядчиками были купцы 1-й гильдии И.А. Бусурин, А.Н. Бухтеев и В.Ф. Епишкнн. Для строительных работ подрядчики заключали договоры с крестьянами Московской, Владимирской, Рязанской, Орловской, Тверской, Тульской, Смоленской и Могилевской губерний. Крестьяне-землекопы стали первыми строителями железной дороги. За время строительства железной дороги было занято попеременно более 60 тысяч человек. На работу стали принимать и русских инженеров. Из 25 человек па одном участке 15 были русские.

Работы шли не останавливаясь. Летом расчищали лес, вели землеустройство, укладку шпал; зимой подвозили материалы для сооружения мостов, шпалы, рельсы и т.д. Рельсы доставлялись как из-за границы, так и по договорам с местными промышленниками (Демидов, Яковлев). И все-таки работы немного затягивались по сравнению с проектными сроками. На 1 участке работа шла быстрее. И уже в начале 1861 года дорога была практически готова. 19 марта по ней из Москвы доставили первый груз: это было «Положение о крестьянах, выходящих из крепостной зависимости» для Владимирской губернии. Но официальное открытие было разрешено главноуправляющим путями сообщений [К.В. Чевкиным](http://vladregion.info/people/vladimirskaya-entsiklopediya-zemlyaki/pochetnye-grazhdane/chevkin-konstantin-vladimirovich) после освидетельствования дороги с. 14 июня 1861 года. Вторая очередь дороги Владимир — Н. Новгород была открыта 1 августа 1862 года.

Наблюдая многие современные долгострои приходится признать, что строительство такой дороги было достаточно быстрым: ежегодно сооружалось 82 версты. Кроме того, строительство отмечено некоторыми новшествами, в частности, созданием хорошей ремонтной базы. В Коврове были открыты мастерские, где разрабатывались новые типы вагонов. Если сначала они строились по заграничным образцам, то потом стали учитывать местные условия. С. 1886 года не проходные вагоны английского тина, где вход был прямо в купе, заменили вагоном со сквозным проходом и тамбурами на концах. Для утепления стенки и окна вагонов делались двойными. Усовершенствовалось отопление. Если в вагонах Николаевской железной дороги под ноги пассажирам ставили ящики с раскаленными кирпичами, то на Нижегородской сразу стали устраивать в вагонах чугунные печки, а с. 1872 года вводить воздухо-надувное, а затем водяное отопление. В Коврове же был разработан тип товарного вагона, утвержденный для всех русских вагоностроительных заводов; в нем можно было перевозить любые грузы, а при небольших переделках и людей — это известные и до сего дня «теплушки»: «8 лошадей или 40 человек». Здесь же был построен вагон для перевозки живой рыбы. Впервые на участке Москва-Петушки в качестве топлива использовали торф. Позднее торф стал применяться повсеместно. Впервые на дороге Москва-Н. Новгород была применена пропитка шпал от гниения. Опыт был привезен из-за границы, но уже вскоре в Н. Новгороде построен завод по пропитке шпал — первый в России. Он дал 50-процентную экономию в использовании дерева.

**Московско-Нижегородская железная дорога** — одна из старейших железных дорог России. Строительство началось в мае 1858 года, сквозное движение от Москвы до Нижнего Новгорода (расстояние — 440 километров) было открыто в 1861 году. Протяжённость железной дороги на территории Москвы и Московской области — 98 километров. Железная дорога трёхпутная на участках Москва-Курская — Железнодорожная и Дзержинск — Нижний Новгород (в Нижегородской области), двухпутная на остальных участках.

Московско-Нижегородская железная дорога изначально была частной, строилась Обществом Московско-Нижегородской железной дороги. Первоначально железная дорога была однопутной. В 1877 году был открыт второй путь на участке Москва — Ковров, позднее — на участке Ковров — Нижний Новгород.

В 1893 году Московско-Нижегородская железная дорога была выкуплена государством. С 1 января 1894 года железная дорога перешла в казённое управление.

Первоначально Московско-Нижегородская железная дорога имела собственный вокзал в Москве. Вокзал располагался за Покровской (ныне Абельмановской) заставой, у Рогожского вала. Здание вокзала было деревянным, изначально строилось как временное. Вокзал работал до 1896 года. С 14 июня 1896 года все поезда Московско-Нижегородской железной дороги стали отправляться от нынешнего Курского вокзала, который в то время назывался Курско-Нижегородским.

Вплоть до нынешнего времени линия Московско-Нижегородской железной дороги — единственная магистральная железная дорога, начинающаяся в Москве, которая не имеет своего вокзала. В 2008 году активно обсуждались планы строительства вокзала в районе нынешней платформы Серп и Молот, но едва ли это осуществится в обозримом будущем.

На месте закрытого Нижегородского вокзала вплоть до 1960-х годов действовала грузовая станция Москва-Товарная-Горьковская. В начале 1960-х годов она была ликвидирована, территория станции была застроена жилыми домами. В память об исчезнувшем вокзале на карте Москвы осталась Нижегородская улица. Начальная (ближайшая к центру) точка Нижегородской улицы находится вблизи места, где был Нижегородский вокзал.

Вплоть до 1931 года Московско-Нижегородская железная дорога являлась тупиковой. По ней нельзя было уехать дальше Нижнего Новгорода. Ситуация изменилась в 1931 году, когда был открыт [железнодорожный мост через Волгу в Нижнем Новгороде](http://sbchf.narod.ru/28/mohgory.html) и стало возможно сквозное движение по маршруту Нижний Новгород — Котельнич. С этого времени Московско-Нижегородская железная дорога является одним из трёх транзитных ходов из Москвы на Средний Урал и далее на восток. Другие транзитные ходы — через Вековку — Казань — Агрыз (кратчайший по расстоянию) и через Ярославль — Буй (исторически являлся первым, но существенно длиннее двух других и имеет более слабую техническую оснащённость, поэтому для транзитного движения из Москвы почти не используется).