

Зверев Иван



*Первые 50
лет работы*

Станция
Пески

Иван Зверев

**Станция Пески Казанской ж. д.
Первые 50 лет работы**

«Издательские решения»

Зверев И. А.

Станция Пески Казанской ж. д. Первые 50 лет работы /
И. А. Зверев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-692826-8

Книга познакомит читателя с работой станции Пески Казанской железной дороги. На дистанции Москва — Коломна ст. Пески была открыта в числе первых, в 1862 году. В данном исследовании читатель найдёт ряд материалов о работе станции в дореволюционный период.

ISBN 978-5-00-692826-8

© Зверев И. А.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Расписание и стоимость проезда	7
Пассажирский поток	13
Как выглядели пассажирские вагоны?	14
Конец ознакомительного фрагмента.	16

Станция Пески Казанской ж. д. Первые 50 лет работы

Иван Александрович Зверев

© Иван Александрович Зверев, 2026

ISBN 978-5-0069-2826-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

В данном издании речь пойдёт об истории станции Пески Московско-Казанской железной дороги. Несмотря на то, что станция существует уже более ста шестидесяти лет (строительство железнодорожной ветви между Москвой и Коломной было начато весной 1860 года, движение на участке открыто 20 июля 1862 года ¹), работы на данную тему отсутствуют. В настоящем исследовании мы попытаемся восполнить данный пробел в историко-краеведческом знании, рассмотрим дореволюционный период работы станции Пески и по мере возможности ответим на следующие вопросы:

1. Как из года в год менялись расписание поездов и стоимость пассажирских билетов.
 - 1.1. Как выглядели пассажирские поезда и чем отличались вагоны I, II и III класса.
2. Как выглядела станция Пески.
3. Какие грузы отправляла и получала станция, в каком количестве.
4. Кто, когда и в какой должности работал на станции Пески.

Расписание и стоимость проезда

Предварить главу можно парой любопытных фактов, которые помогут читателю слегка проникнуться духом эпохи. Правила пассажирского движения, утверждённые 23 ноября 1865 года, гласили: «Раздача билетов, приём багажа и собак прекращается за 10 минут, приём товаров и экипажей за 2 часа до отправления поезда. Дети на руках провожатых перевозятся бесплатно, прочие же платят за целое место».

1867 год.

Поезда Москва – Рязань

Поезд №1 отходил от Москвы в 11:30. Он прибывал в Пески в 14:32, отбывал в 14:34 (остановка 2 минуты). Стоимость проезда – 2,85 руб., 2,13 руб. и 1,18 руб. I, II и III классом соответственно (этой же схемы мы будем придерживаться на протяжении всей главы). На станцию Ново-Коломна поезд приходил в 14:54, отправлялся в 15:01 (остановка 7 минут). В Коломну поезд приходил в 15:05 и после 18-минутной остановки, в 15:23, отправлялся дальше. Стоимость проезда до станций Ново-Коломна (совр. ст. Коломна) и Коломна (совр. ст. Голутвин) была идентичной: 3,37 руб., 2,55 руб. и 1,46 руб. Время прибытия в Рязань – 18:20. Стоимость проезда до конечной станции составляла 5,55 руб., 4,16 руб. и 2,31 руб. I, II и III классом соответственно.

Поезд №3 отправлялся из Москвы в 17:30. Время прибытия в Пески – 20:40. В 20:42 поезд продолжал следование по маршруту и в 21:02 оказывался на Ново-Коломне. Стоянка семь минут – и в 21:09 поезд отправлялся к станции Коломна, куда прибывал в 21:14. Здесь поезд стоял целых двадцать минут. В 21:34 он продолжал следование в сторону Рязани, где оказывался в 00:30.

Поезда Рязань – Москва

Поезд №2 отправлялся из Рязани в девять часов утра. На станцию Коломна он приходил в 11:48, дальше отправлялся в 12:08. К 12:13 состав оказывался на Ново-Коломне, где стоял 7 минут. Стоимость проезда от Рязани до двух коломенских станций составляла 2,38 руб., 1,81 руб. и 1,05 руб. В 12:20 поезд продолжал следование и в 12:42 прибывал в Пески. Стоимость проезда – 2,73 руб., 2,04 руб. и 1,13 руб. На Москву поезд отправлялся в 12:44, где оказывался в 16:00. Стоимость проезда та же, что за билет от столицы до Рязани (см. выше).

Поезд №4 выезжал из Рязани в три часа пополудни. Он прибывал на станцию Коломна в 17:50 и отбывал оттуда в 18:10, в 18:15 подъезжал к Ново-Коломне, откуда отправлялся в Пески после 7-минутной остановки. В Песках состав оказывался в 18:44, дальше в сторону Москвы отправлялся в 18:46. На конечную поезд прибывал в десять часов вечера.²

Следует отметить, что стоимость пассажирских билетов, судя по сохранившимся источникам, оставалась неизменной с 1867 и как минимум до 1876 года.³

1868 год.

Поезда Москва – Рязань

Поезд №1 отходил от станций: Москва – в 10:35, Пески – в 14:07, Ново-Коломна – в 14:38, Коломна – в 15:03, после 20-минутной остановки.

Поезд №3 отходил от станций: Москва – в 21:00, Пески – в 00:28, Ново-Коломна – в 00:59, Коломна – в 01:23, после 20-минутной остановки.

Поезда Рязань – Москва

Поезд №2 отходил от станций: Рязань – в 04:03, Коломна – в 07:03, после 18-минутной остановки, Ново-Коломна – в 07:15, Пески – в 07:42.

Поезд №4 отходил от станций: Рязань – в 14:40, Коломна – в 17:42, после 18-минутной остановки, Ново-Коломна – в 17:52, Пески – в 18:18.⁴

Аналогичное расписание поездов приводит «Иллюстрированный календарь на 1870 год». ⁵

В 1872 году к пассажирским поездам прибавляются почтовые и смешанные. Смотрим.

Пассажирский поезд №1 отправлялся со станций: Москва – в 12:00, Пески – в 15:32, Ново-Коломна – в 16:01, Коломна – в 16:25.

Смешанный поезд №3 отправлялся со станций: Москва – в 16:30, Пески – в 21:44, Ново-Коломна – в 22:26, Коломна – в 23:02.

Почтовый поезд №5 отправлялся со станций: Москва – в 21:00, Пески – в 00:33, Ново-Коломна – в 01:03, Коломна – в 01:25. ⁶

1873 год.

Москва – Рязань

Пассажирский поезд №1 отправлялся со станций: Москва – в 11:00, Пески – в 14:30, Ново-Коломна – в 15:00, Коломна – в 15:26. Время прибытия в Рязань – 18:00.

Пассажирский поезд №3 отправлялся со станций: Москва – в 16:30, Пески – в 19:48, Ново-Коломна – в 20:16, Коломна – в 20:39. Время прибытия в Рязань – 23:00.

Почтовый поезд №7 отправлялся со станций: Москва – в 22:00, Пески – в 01:16, Ново-Коломна – в 01:45, Коломна – 02:08. Время прибытия в Рязань – 04:30.

На станции Коломна поезд стоял 20 минут, чтобы пассажиры могли посетить станционный буфет.

Рязань – Москва

Почтовый поезд №2 отправлялся со станций: Рязань – в 03:00, Коломна – в 05:51, Ново-Коломна – в 06:01, Пески – в 06:26. Время прибытия в Москву – 09:50.

Смешанный поезд №6 отправлялся со станций: Рязань – в 09:45, Коломна – в 12:27, Ново-Коломна – в 12:36, Пески – в 13:00. Время прибытия в Москву – 16:15.

Пассажирский поезд №8 отправлялся со станций: Рязань – в 15:00, Коломна – в 17:53, Ново-Коломна – в 18:05, Пески – в 18:30. Время прибытия в Москву – 22:00.

На станции Коломна поезд стоял 20 минут, чтобы пассажиры могли посетить станционный буфет. ⁷

1878 год. Здесь мы наблюдаем не только очередную смену расписания, но и поднятие тарифов на пассажирские билеты.

Москва – Рязань

Пассажирский поезд №1 отправлялся из Москвы ровно в полдень. Он прибывал в Пески в 15:14, отправлялся на Коломну в 15:16. Стоимость проезда от Москвы до Песков незначительно возросла и составляла теперь 2,85 руб., 2,17 руб. и 1,19 руб. I, II и III классом соответственно. В 15:38 поезд прибывал на ст. Ново-Коломна, отбывал в 15:41. В 15:47 поезд останавливался на будущей станции Голутвин. Следование на Рязань он продолжал в 16:02, после 15-минутной стоянки. Проезд от Москвы до коломенских станций стоил 3,27 руб., 2,45 руб. и 1,36 руб. I, II и III классом соответственно.

Пассажирский поезд №3 отправлялся из столицы в 16:30. В Песках он совершал остановку в 19:50, отправлялся в 19:52. На Ново-Коломну пассажиры прибывали в 20:14. Отправлялся состав в 20:22. Через шесть минут поезд прибывал на станцию Коломна, возобновляя движение на Рязань в 20:47.

Пассажирский поезд №5 покидал первопрестольную в 17:40. Через три с половиной часа он делал в Песках двухминутную остановку, после чего в 21:11 отправлялся в Коломну. На ст. Ново-Коломна состав прибывал в 21:33, отправлялся в 21:41, достигая ст. Коломна в 21:47. Времени отправления поезда на Рязань источник не содержит.

Рязань – Москва

Почтовый поезд №2 отправлялся от станций: Рязань – в 02:30, Коломна – 05:12 (после остановки протяжённостью 20 минут), Ново-Коломна – в 05:25 (после 8-минутной остановки), Пески – в 05:47 (после минутной остановки).

Пассажирский поезд №4 отправлялся от станций: Рязань – в 04:30, Коломна – 07:08 (после 15-минутной остановки), Ново-Коломна – 07:19 (после 5-минутной остановки), Пески – 07:43 (после 2-минутной остановки).

Пассажирский поезд №2 отправлялся от станций: Рязань – в 13:20, Коломна – в 15:17 (после 10-мин. остановки), Ново-Коломна – в 15:24 (после 3-мин. остановки), Пески – в 15:42 (остановка меньше минуты).⁸

К 1882 году проезд от Москвы I, II и III классом соответственно стоил: до станции Пески – 3,56 руб., 2,66 руб. и 1,36 руб.; до станций Ново-Коломна и Коломна – 4,21 руб., 3,19 руб. и 1,68 руб. От Рязани до станции Коломна – 2,89 руб., 2,16 руб. и 1,10 руб.; до станций Пески и Ново-Коломна – 3,41 руб., 2,56 руб. и 1,31 руб.⁹ Данные тарифы продержались как минимум до 1883 года.¹⁰

1885 год.

Москва – Рязань

В полдень из Москвы уходил почтовый поезд №3. Время отправления от станции Пески – 15:19, от станций Ново-Коломна и Коломна (будущ. Голутвин) – 15:43 и 15:58 соответственно. В Рязань поезд приходил в 18:45.

Пассажирский поезд №7 отходил от станции Москва в 12:45, от Песков – в 16:14, от Ново-Коломны – в 16:40, от Коломны – в 17:00. В Рязани пассажиры могли сойти в 19:51.

Пассажирский поезд №5 выезжал из столицы в 15:20. От станций Пески, Ново-Коломна и Коломна отправление происходило в 18:21, 18:43 и 19:05 соответственно. На конечную поезд прибывал в 21:40.

Пассажирский поезд №9 отправлялся из Москвы в 17:00. Отходил со станций Пески, Ново-Коломна и Коломна в 20:27, 20:51 и 21:11 соответственно. Поезд шёл до Луховиц, где оказывался в 21:50.

И наконец, в 23:00 покидал первопрестольную пассажирский поезд №1. Время его отправления от станции Пески – 02:17, от Ново-Коломны – 02:38, от Коломны – 02:58. В Рязань поезд прибывал в половине шестого утра.

Рязань – Москва

В 17:30 от станции Луховицы отходил пассажирский поезд №10. Ст. Коломна он покидал в 18:23, ст. Ново-Коломна – в 18:33, ст. Пески – в 18:54. В Москву поезд прибывал в 22:25.

В 01:15 от станции Рязань отправлялся пассажирский поезд №8. От станций Коломна, Ново-Коломна и Пески он отправлялся в 04:32, 04:49 и 05:10 утра соответственно. В Москве, на конечной, пассажиры оказывались в 08:45.

Пассажирский поезд №6, как утверждает источник, прибывал в Рязань в 02:45 и отправлялся в сторону столицы в 03:30, выезжая со станций Коломна в 06:14 утра, Ново-Коломна – в 06:21, Пески – в 06:39. На станцию Москва поезд прибывал в 09:45.

Следующим по расписанию отходил из Рязани почтовый поезд №4. Время его прибытия в Рязань – 04:22, время отправления – 05:15. От станций Коломна, Ново-Коломна и Пески почтовый поезд отправлялся в 08:18, 08:30 и 08:50 соответственно, в Москву – в 12 часов дня.

И наконец, последний пассажирский поезд уходил на Москву в два часа дня. От Коломны он отправлялся в 17:12, от Ново-Коломны – в 17:19, от Песков – в 17:37. В половине девятого вечера пассажиры оказывались в столице.¹¹

1886 год.

Москва – Рязань

Расписание почтового поезда №3 не изменилось, как и пассажирских №1 и №5.

Пассажирский поезд №7 отправлялся из Москвы в час дня – на 15 минут позже, отсюда соответствующее смещение в расписании: со станций Пески, Ново-Коломна и Коломна состав отходил в 16:29, 16:55 и 17:12 соответственно.

Пассажирский поезд №9 уходил из столицы в пять часов вечера, как и прежде, но доезжал до Коломенского уезда немного быстрее: время его отправления от станции Пески – 20:15, Ново-Коломна – 20:37, Коломна – 20:54.

Рязань – Москва

Расписание поездов №8, №6 и №4, отправлявшихся из Рязани, осталось без изменений.

Пассажирский поезд №10 отходил от Рязани в 15:21. От станций Коломна, Ново-Коломна и Пески – в 18:23, 18:33 и 18:54 соответственно.

Пассажирский №2 трогался в путь в два часа дня. От станции Коломна он отходил в 16:54, от ст. Ново-Коломна – в 17:01, от ст. Пески – в 17:19.¹²

«Московский бесплатный календарь **на 1887 год**» приводит следующие цены на билеты: проезд от Москвы I, II и III классом соответственно стоил до ст. Пески – 3,56 руб., 2,68 руб. и 1,27 руб.; до ст. Ново-Коломна и Коломна – 4,13 руб., 3,10 руб. и 1,59 руб.¹³ Сравним с тарифами 1882 года: от Москвы до станции Пески – 3,56 руб., 2,66 руб. и 1,36 руб.; до станций Ново-Коломна и Коломна – 4,21 руб., 3,19 руб. и 1,68 руб. Как мы видим, проездные билеты несколько подешевели (если рассматриваемый «Календарь...» приводит верные сведения).

В Российской государственной библиотеке есть два издания. Называются «Москва. Справочник. **1898**» и «Москва. Справочник. **1899**». У них отсутствуют выходные данные (год и место издания), а также нумерация страниц. Тем не менее, оба справочника содержат раздел «Железные дороги», в которых мы видим тарифы на пассажирские билеты на 1898—1899 год: проезд от Москвы до ст. Пески стоил I, II и III классом соответственно – 3,43 руб., 2,06 руб. и 1,37 руб.; до ст. Ново-Коломна – 3,85 руб., 2,31 руб. и 1,54 руб.; до ст. Коломна – 3,90 руб., 2,34 руб. и 1,56 руб. Как мы видим, две коломенские станции перестали составлять одну тарифную зону.

Автору не удалось выявить источники 1900—1910 гг. Ряд сведений по интересующему нас вопросу содержит «Календарь и записная книжка земского корреспондента Московской губернии **на 1912 год**». На этом издании мы остановимся более подробно.

В частности, здесь мы обнаруживаем «Важнейшие правила для проезда по железным дорогам»:

«Всякий пассажир должен взять проездной билет того класса, в котором он желает ехать, и предъявлять его по требованию агентов железной дороги.

Пассажир, не имеющий билета, обязан уплатить двойную стоимость билета, считая от той станции, где перед этим был контроль билетов, и до ближайшей остановки поезда.

Каждый пассажир может занимать в поезде лишь одно место, которое в случае его требования указывается ему агентами железной дороги. При неимении мест в низшем классе пассажир может требовать перевода его в высший класс (из III-го во II-й), а при неимении мест во всём поезде – возвращения ему проездной платы.

Провоз детей. Пассажир может провезти бесплатно одного ребёнка до 5 лет, если ребёнок не занимает отдельного места. За провоз второго ребёнка, а также детей от 5 до 10 лет, взимается четверть платы взрослого пассажира. За детей свыше 10 лет взимается та же плата, как и за взрослого.

Багаж. Пассажир может внести с собой в вагон лёгкую ручную кладь, тяжёлые же вещи должен сдавать в багаж. Перевозка вещей в багаже до 1 пуда совершается бесплатно, для этого необходимо только предъявить пассажирский билет. За тяжесть свыше пуда взимается плата согласно указанному дальше расчёту.

Срок действия билетов. Пассажирские билеты считаются действительными: на расстояние до 200 вёрст 1 сутки...

Невыезд пассажира с поездом, на который выдан ему билет. Если пассажир почему-либо не отправится с тем поездом, на который он взял билет, то он должен заявить об этом начальнику станции или лицу, его замещающему, которые и ставят на его билет штампель со словами: «остановка, станция такая-то». Затем, при возобновлении пути, пассажир должен вновь представить свой билет в кассу для отметки на нём месяца и дня отъезда и номера поезда. Без указанных отметок билеты считаются недействительными.

Остановки в пути. Пассажир может прервать свой проезд на любой станции своего следования, но должен соблюсти те же формальности, что и при невыезде с поездом, на который выдан ему билет. Продолжительность остановки в пути должна согласовываться с указанным выше временем годности билета: в указанные сроки действительности билетов пассажир должен окончить весь свой путь».

О стоимости проездных билетов рассматриваемое нами издание сообщает в несколько ином формате, нежели ранее изученные источники. Во-первых, здесь содержатся цены только на пассажирские билеты III класса и на провоз багажа. Во-вторых, цены на билеты приводятся по т.н. «общему тарифу», который напрямую зависел от количества вёрст между станциями. Так, расстояние от ст. Москва до ст. Пески – 95 вёрст. По приведённой таблице это 1,43 руб. (напомним: здесь и далее цены указаны только на билеты III класса). До станций Коломна и Голутвин – 108 и 110 вёрст, цена билета – 1,62 руб. и 1,65 руб. соответственно. Можно предположить, что доехать от Песков до Коломны и до Голутвина (13 и 15 вёрст) пассажиру стоило 20 и 23 копейки соответственно.¹⁴

Далее мы остановимся на «Календаре и записной книжке земского корреспондента Московской губернии **на 1917 год**». Здесь мы видим аналогичные «Важнейшие правила для проезда...», но с важными для нас дополнениями:

«Проездная плата во 2 классе в 1,5, а в 1 классе в 2,5 раза выше соответственной платы 3 класса. <...>

С 26-го ноября 1914 года ввиду военных событий временно введён на всех пассажиров, берущих железнодорожные билеты, налог в размере 25% стоимости билета».

Сам «обыкновенный тариф» за пять лет не изменился, однако в связи с введением налога пассажиры платили за билет от Москвы до станций (произведём расчёт): Пески – 4,48 руб., 2,69 руб. и 1,79 руб. I, II и III класса соответственно (здесь и далее). От Москвы до Коломны – 5,08 руб., 3,05 руб. и 2,03 руб. От Москвы до Голутвина – 5,15 руб., 3,09 руб. и 2,06 руб. От Песков до Коломны – 63 коп., 38 коп. и 25 коп. От Песков до Голутвина – 73 коп., 44 коп. и 29 коп. за билет I, II и III класса соответственно.¹⁵

Лето 1925 года.

Пассажирский поезд. Время отправления от станций: Москва – 00:50, Пески – 04:16, Коломна – 04:41. В Голутвин, где по-прежнему действовал буфет, поезд прибывал в 04:46. Далее следовала десятиминутная остановка, и поезд отправлялся дальше, прибывая в Рязань в 07:30.

Пассажирский поезд. Время отправления от станций: Москва – 09:50, Пески – 12:37, Коломна – 13:02. Время прибытия в Голутвин – 13:07, отправления – 13:15. В Рязань поезд приходил в 15:45.

Почтовый поезд. Время отправления от станций: Москва – 15:35, Пески – 18:32, Коломна – 18:55. Время прибытия в Голутвин – 19:00, отправления – 19:09. В Рязань поезд приходил в 21:15.

Пассажирский поезд. Время отправления от станций: Москва – 18:00, Пески – 20:43, Коломна – 21:05. Время прибытия в Голутвин – 21:10, конечная остановка.

Почтовый поезд. Время отправления от станций: Москва – 21:30, Пески – 00:05, Коломна – 00:26. Время прибытия в Голутвин – 00:31, отправления – 00:40. В Рязань поезд приходил в 02:50.

Пассажирский поезд. Время отправления от станций: Москва – 21:50, Пески – 00:58, Коломна – 01:23. Время прибытия в Голутвин – 01:28, отправления – 02:05.¹⁶

Отдельно стоит сказать о т.н. рабочих поездах. Первое известное автору упоминание о том, что таковые ходили до изучаемой нами станции, относится к 1915 году:

«За проезд рабочих по месячным билетам в товарных вагонах или в вагонах IV класса специальных рабочих поездов, отправляемых ежедневно от станции Голутвин до станции Пески Московско-Казанской жел. дороги и обратно, взимается плата по 1 р. 88 к. за месяц с каждого рабочего».¹⁷

В 1924 году о них сообщает коломенский статистик Н. И. Петропавлов: «Между станциями Голутвин – Воскресенск ежедневно курсируют местные поезда специального назначения (рабочий и дачный), имеющие в указанном пролете 2 доп. остановки».¹⁸ Шестнадцатого июля 1936 года на одном из таких рабочих поездов, который отходил со станции Пески в час дня, отправилась в Коломну Анна Андреевна Ахматова на поиски дома Бориса Пильняка. Её сопровождали Сергей Васильевич Шервинский и Лев Владимирович Горнунг.¹⁹

Пассажирский поток

Вы задумывались когда-нибудь, как много – и много ли – пассажиров садилось в поезд на станции Пески больше ста лет тому назад? Давайте обратимся к отчётам Правления Общества Московско-Рязанской ж. д., где указано количество проданных на станции Пески билетов I, II и III класса соответственно (мы будем приводить их через запятую).

1866 год. 102, 249 и 7023.²⁰

1867 год. 61, 247 и 7624.²¹

1868 год. 89, 241 и 7973.²²

1869 год. 71, 186 и 8081.²³

1870 год. 28, 164 и 8318.²⁴

1871 год. 11, 255 и 9406.²⁵

1872 год. 20, 348 и 9835.²⁶

1873 год. 39, 243 и 9286.²⁷

1874 год. 45, 291 и 9578.²⁸

1875 год. 80, 373 и 9245.²⁹

1876 год. 37, 342 и 8191.³⁰

1877 год. Билетов I-ого класса было продано 22 взрослых, II-ого класса – 163 взрослых и 1 детский, III-его – 6622 взрослых и 98 детских.³¹

1878 год. Со ст. Пески отправилось воинских чинов в кратковременном отпуске – 1; I-ым классом 16 взрослых; II-ым классом 137 взрослых и 4 ребёнка; III-им – 6671 взрослый и 73 ребёнка.³²

1879 год. Воинских чинов в кратковременном отпуске 1; билетов I класса продано 24 взрослых и 1 детский, II класса – 218 взрослых и 6 детских, III класса – 6691 взрослый и 180 детских.³³

1880 год. Воинских чинов в кратковременном отпуске; билетов I класса продано 14 взрослых, II класса – 108 взрослых и 2 детских, III класса – 6893 взрослых и 174 детских.³⁴

1882 год. Воинских чинов в кратковременном отпуске 6; билетов I класса продано 35 взрослых, II класса – 191 взрослый и 5 детских, III класса – 6370 взрослых и 158 детских, IV-ого – 262 взрослых и 3 детских.³⁵

1883 год. Воинских чинов в кратковременном отпуске 9; билетов I класса продано 61 взрослый, II класса – 305 взрослых и 16 детских, III класса – 6837 взрослых и 171 детский, IV-ого – 160 взрослых и 1 детский.³⁶

1888 год. Со ст. Пески отправилось пассажиров I-ым классом 57, II-ым классом – 234, III-им – 7710 и 1 льготный, а также 17 воинских чинов, IV-ым классом – 248.³⁷

Далее мы можем обратиться лишь к сведениям середины 1910-ых гг, которые, увы, куда менее подробны. Так, **в 1914 году** на станции Пески было продано 37532 пассажирских билета,³⁸ **в 1915-ом** – 38852.³⁹

Как выглядели пассажирские вагоны?

Давайте немного отвлечёмся от исследуемой темы и взглянем на поезд глазами пассажира, ехавшего по железной дороге в начале XX столетия. В этом нам поможет любопытнейшая книга «Вагоны русских железных дорог», составленная инженером В. Арцишем и опубликованная в 1903 году. Ознакомимся с выдержками из данного издания.

«Устройство кузова»

Для постройки кузова пассажирских вагонов употребляют преимущественно дуб... Для образования крыши кузова... располагают на известном расстоянии потолочные дуги, обыкновенно более или менее выгнутые. Для образования пола укрепляют в продольных брусках нижней обвязочной рамы поперечные бруски. <...>

Обшивка кузова

Стенки кузова пассажирских вагонов обшивают с внутренней стороны сосновой или еловой шалёвкой [шалёвка – тонкие, не толще 1 см, доски. – Прим.], расположенной горизонтальными рядами, с наружной же стороны покрывают листовым железом. Для лучшего сохранения теплоты вагона зимой и предупреждения накаливания его летом располагают иногда шалёвку и с наружной стороны стенок под железной обшивкой или же делают внутреннюю обшивку двойной с прокладкой войлока. <...>

Для образования потолка и крыши вагона покрывают потолочные дуги такой же шалёвкой, как и стенки кузова, и большей частью с наружной и внутренней стороны, так как одиночная потолочная обшивка промерзает в холодное время, потеет, и вода капает на пассажиров или течёт по стенкам вагона. Крышу кузова покрывают большей частью железом. Для стока дождевой воды устраивают вдоль крыши, по бокам её, желоба... или настенные желоба, как на обыкновенных кровлях. По углам крыши для отвода воды в сторону имеются трубки. Устройства эти представляют мало выгоды, так как желоба вскоре забиваются песком и пылью. <...>

Пол вагона делается также двойной, в предупреждение промерзания... Междуполье... обычно выстилают слоем войлока.

Устройство тамбура

Концевые площадки пассажирских вагонов бывают или открытые с боков, или же закрытые; в последнем случае они называются тамбурами. Тамбуры устраиваются лишь в вагонах I кл. и отчасти II кл.; в вагонах же III кл. их невыгодно делать, так как при большой массе пассажиров, постоянно входящих и выходящих, замедляется движение и кроме того, в особенности зимой, наносится в них много грязи и сырости, и двери не претворяются. Впрочем, в последнее время вагоны III кл. строят также с тамбурами. Обыкновенно тамбуры представляют собой продолжение кузова и снабжены тремя дверьми – двумя боковыми для входа в вагон с любой стороны и третьей средней, в лобовой стенке вагона, для прохода вдоль всего поезда. <...>

Перронные запоры

С целью предупредить выпадение пассажиров на ходу поезда делают на входных площадках так называемые перронные запоры. <...>

Перронный запор... состоит из деревянного бруска, укрепленного на железной планке, вращающейся на шарнире у стенки вагона. В обыкновенное время для прохода пассажиров эта перекладина находится в вертикальном положении и удерживается сверху особым крючком. Для ограждения же площадки она приводится в горизонтальное положение и укладывается свободным концом в особое гнездо. <...>

Клозеты и умывальники

В каждом пассажирском вагоне обязательно имеется небольшое отделение для помещения в нём клозета. Самое обыкновенное устройство клозета состоит из деревянного стуль-

чака, внутри которого помещается чугунная или цинковая труба, выходящая сквозь пол наружу вагона... Сверху стульчак покрывается деревянной крышкой на петлях, которая, будучи закрытой в обычное время, не допускает проникания пыли и запаха в помещение клозета. <...> Кроме стульчака в помещении клозета имеется ещё писсуар, цинковый или фарфоровый. <...>

Кроме клозета в вагонах I кл., а иногда и вагонах II кл., устраивают ещё умывальник или в том же отделении для клозета, или же в особом помещении. <...>

Внутреннее устройство вагонов III класса

Сиденья в вагонах всех классов располагаются... поперёк продольных стенок и в редких исключениях вдоль кузова. Проход в вагонах оставляется или посередине (и в таком случае скамьи располагаются по сторонам симметрично), или же проход делается ближе к одной стороне, так что с одной стороны помещается сиденье лишь для одного пассажира, а с другой – на троих. Сиденья вагонов III кл. представляют собой деревянные скамейки, очертание которых соответствует форме человеческого туловища в сидячем положении. Спинки сидений обыкновенно немного наклонны, что необходимо для большего удобства пассажиров при далёких путешествиях. <...>

Внутренняя окраска вагонов производится большей частью масляной краской дикого цвета или под дуб; потолок кроется исключительно белилами, а пол охрой. Наружная окраска кузова, как отличительный признак вагонов III класса, обязательно должна быть зелёного цвета; нижний же постав вагона с ходовыми частями – чёрного цвета.

В некоторых вагонах III кл. делают внутри переборки с дверьми, отделяя таким образом часть вагона для некурящих или для дам, и кроме того встречаются ещё особые отделения для поездной прислуги или для артельщиков. <...>

Устройство вагонов II класса

Сиденья в вагонах II кл. представляют собой мягкие диваны на пружинах, покрываемые большей частью серым сукном. Диваны бывают двухместные, короткие, или же один короткий на одного пассажира и один длинный – на троих. <...>

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.