

С. В. ЗАВЬЯЛОВА

*Филиал Самарского государственного университета путей сообщения,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

А. А. ЗАВЬЯЛОВА

МБОУ «Школа 60», г. Нижний Новгород, Российская Федерация

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ГЛАЗАМИ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

С развитием железнодорожного транспорта осуществлялись не только грузовые, но и пассажирские перевозки. Пользоваться услугами железной дороги стали простые граждане и поэты, писатели, журналисты, литературоведы, археологи, ученые.

В России первые пассажирские перевозки были открыты в 1837 г. на Царскосельской железной дороге. Александр Сергеевич Пушкин – русский поэт, драматург и прозаик – за год до строительства первой в России Царскосельской железной дороги написал: «Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород была бы нужнее дороги из Москвы в Петербург – и мое мнение было бы: с нее и начинать» [1]; возможно связав это с тем, что в Нижегородской области в селе Большое Болдино было родовое имение Пушкиных, и поэт значительно быстрее смог бы добираться до своего имения.

Поэты писали и от лица провожающего, и от лица пассажира, ожидающего поезд, путешествующего, делясь впечатлениями, эмоциями от поездки, передавая то, что может чувствовать провожающий, остающийся на перроне, или пассажир, который не может получить информацию о поезде.

Борис Петрович Корнилов писал:

Отходит поезд

С грохотом и гулом –

Известный ненавистник тишины,

Уже на полках

Чемодан с баулом

Удобно, хорошо размещены.

И ничего на легком сердце, кроме

Спокойствия. Глаза печаль таят.

А на дощатом узеньком перроне

Шеренгой провожатые стоят... (1936 г.) [2].

Строки стихотворения Корнилова свидетельствуют о том, что пассажирские поезда в 1930-е годы XX в. осуществляли движение с грохотом, стуком колес, шумом, взрывающими тишину всюду, где бы не проходил состав вагонов. Перроны дощатые, узкие, не вмещают всех провожающих, которые

могут выстраиваться только друг за другом и махать рукой в след уходящему поезду, уносящему в далекие дали родных, знакомых, близких людей.

Владимир Маяковский, делясь своими впечатлениями о медленной скорости поездов местного назначения в сравнении с движением скорых поездов, осуществляющих движение в масштабах страны, подметил:

За версты, за сотни,

За тыщи, за массу

За это время заедешь, мчась, а мы

Ползли и ползли к Арзамасу

Со скоростью верст четырнадцать в час (1927 г.) [3].

Поэт пишет, по всей вероятности, о поезде, который отходил с Ромодановского вокзала города Горького по направлению к Арзамасу.

Самуил Яковлевич Маршак (1887–1964 гг.) осветил в поэтических строках обратную сторону железной дороги:

Пассажир с вещами бродит,

Изнывая от тоски...

Как узнать, когда отходят

Поезда на Петушки?

Но в угрюмом, мрачном зданье

Получить ответ хитро:

Устарело расписание,

Пусто в справочном бюро.

Не спросить ли у кассира?

Но захлопнул он давно

Перед носом пассажира

Полукруглое окно.

Безответственный дежурный

Что-то глухо проворчал,

А носильщик нецензурной

Крупной бранью отвечал.

Все орут. Орет кондуктор,

И уборщица ворчит.

Не ворчит лишь репродуктор,

Потому что он молчит...

Строки Маршака рисуют картинку вечернего или ночного вокзала, в котором отсутствует информация о движении поездов. Поэт подчеркнул надлежащее исполнение обязанностей работниками железной дороги.

Работники вокзальных справочных бюро Курска, Тулы и других станций Московско-Курской дороги небрежно относились к своим обязанностям, часто путали, делали неточные справки о времени прибытия и отправления поездов [4].

Проза и поэзия отражают изменения, происходящие на железнодорожном транспорте с момента его становления, тонкости удивительного железнодорожного полотна, по которому курсируют, мчатся поезда, особенности привокзальной жизни и оборудования. Железная дорога способствовала развитию творческой идеи мастеров слова.

Современные исследователи в своих впечатлениях о железной дороге отмечают и скорость поездов, и то, что вагоны усовершенствованы, отмечают профессионализм работников железнодорожного транспорта.

Лев Самуилович Клейн (1927–2019 гг.) – российский археолог, этнограф, доктор исторических наук, профессор: «Я помню эту бесконечную дорогу, это ощущение неразберихи, пугающее отсутствие свежих новостей... Но были и железнодорожники. И я видел: они делают свое дело как обычно. На станциях есть и еда, и кипяток. Значит, все в стране не так плохо. И доброе слово услышишь – все понимали, что переживают те, кто едет в эвакуацию... Вот Волгу переехали, леса кругом. Йошкар-Ола – деревянный вокзал, здесь нас ждут, здесь нас определяют – мы не пропадем» [5].

Александр Алексеевич Сизов (1949–1997 гг.) – русский писатель, журналист, нижегородский поэт: «А там уж и ночная маета Сортировки, где зелеными мастодонтами застыли на путях, ожидая перецепки, электровозы. Поезд притормозит, встанет, и тогда явственно услышишь грохот расцепляемых вагонов на горке, раскатистое, с картавинкой, переругивание динамиков над путями... А за леском уже колыхается, то растягиваясь, то сжимаясь, как мехи гармоники, темно-кирпичное, терракотовое зарево – кузницы Сорново, Автозавода... Нижний» [5]. Тишину нарушает уже не только грохот и стук колес, но и эхо динамиков, свидетельствующих о скоплении поездов, а не просто об одиночном движении, тяге, основанной на электричестве.

Иван Андреевич Есаулов (1960 г.) – литературовед, доктор филологических наук: «Я часто езжу между Москвой и Нижним Новгородом. Любимые поезда – «Сапсан» и «Буревестник». Комфортабельные, чистые, современные вагоны, внимательное обслуживание. Но главное для меня: они удивительно сочетают скорость и возможность видеть Россию, когда она разворачивается перед тобой с ее пейзажами, с древним Владимиром, с храмом Покрова на Нерли. Самолет – это совершенно не то» [5].

Железная дорога, изменения, происходящие на ней, впечатляли и продолжают впечатлять деятелей культуры, науки, которые отражают ее усовершенствования: и скорость поездов, и удобства, и преимущества перед другими видами транспорта – в целом, феноменологию железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Васькин, А. Первая российская железная дорога, протяженность которой составила всего 23 км, связывала Санкт-Петербург с Царским Селом и служила больше

для развлечения, чем для дела. Однако именно с нее все и началось... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : историк.рф/journal_ monthi/тема-номера-своя-колея/. – Дата доступа : 01.03.2021.

2 Корнилов, Б. – Я буду жить до... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : 7lafa.com>books/217259/30. – Дата доступа : 07.03.2021.

3 Маяковский, В. По городам Союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : rustih.ru/vladimir-mayakovskij-po-gorodam-soyuza/. – Дата доступа : 07.03.2021.

4 Маршак, С. Когда отходят поезда на Петушки? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : s-marshak.ru>works/poetry/poetry403.htm. – Дата доступа : 10.03.2021.

5 О дороге. Горьковская ЖД [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://gzd-1.rzd.ru/ru/1981/page/3290?id=2360>. – Дата доступа : 11.03.2021.

656.025:94(476)''1941/1945

О. П. КИЗЛЯК, Т. Г. СЕРГЕЕВА

*Петербургский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (по материалам трудов И. В. КОВАЛЕВА)

В статье выполнен обзор исследований генерал-лейтенанта технических войск, доктора военных наук Ивана Владимировича Ковалева, в годы Великой Отечественной войны начальника Центрального управления военных сообщений, члена Транспортного комитета при Государственном Комитете Обороны, Наркома путей сообщения. В его трудах содержится богатый материал о работе советского транспорта в сложных военных условиях, обобщается опыт транспортного обеспечения стратегических операций Великой Отечественной войны и нужд народного хозяйства [1,2].

В первые часы войны, реализуя свой молниеносный план и стремясь парализовать работу транспорта, немецко-фашистская авиация начала поражать с воздуха железнодорожные объекты на приграничных территориях. К исходу первого дня войны враг занял почти все приграничные станции, на ряде участков высадил воздушные десанты для захвата железнодорожных мостов, а также забросил в тыл диверсантов. Телефонная связь на многих дорогах была прервана. Основные магистрали уже к 25 июня превратились в тупиковые линии.

В период с 22 июня по 1 июля 1941 года немецкая тактическая авиация бомбила только места скопления большого числа поездов – Минский, Оршанский, Брянский, Смоленский железнодорожные узлы. Налеты производились ежедневно в одно и то же время с 21 до 6 ч. Разрушения в узлах, завалы, опрокинутый подвижной состав значительно снижали пропускную