

М. И. ШМУЛЕВИЧ

ЗАО «ПромтрансНИИпроект», г. Москва, Российская Федерация

«СТАНЦИОННЫЙ СМОТРИТЕЛЬ» А. С. ПУШКИНА И ТЯГОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОЕЗДОВ

Одна из «Повестей Белкина» А. С. Пушкина, повесть «Станционный смотритель», посвящена событиям, происходящим на почтовой станции, и судьбам станционного смотрителя и его дочери. Почтовые станции располагались на основных дорогах России и были предназначены для организации перевозок почты, передачи правительственных указаний и обслуживания господ, проезжающих либо с государственными поручениями, либо просто путешествующих.

Перевозки обычно выполнялись на всем пути следования в одном и том же «подвижном составе» – собственной карете пассажира или дилижансе, а при перевозке почты или посылок – в сменном тарантасе с запряженной в него тройкой с колокольчиками. В этой структуре основная функция станции и ее смотрителя состояла в смене уставших от предыдущего перегона лошадей другими, отдохнувшими и накормленными, то есть в обеспечении транспортного средства «*тяговым подвижным составом*». При этом тяговое обслуживание перевозок станция совмещала с гостиничным сервисом, обеспечивая проезжающих ночлегом и горячим питанием, что вполне соответствует современным тенденциям к обеспечению максимальных удобств для пассажиров и развитию транспортного бизнеса.

Помещение станции состояло из двух частей: «чистой» (для путешествующих господ) и «ямщицкой» (для пребывания ямщиков). Транспортные вузы и техникумы, готовящие станционных смотрителей и ямщиков высокой квалификации, в то время в России отсутствовали. В этих условиях, учитывая необходимость обеспечения станций персоналом ямщиков, достаточным для выполнения перевозок государственных грузов и должностных лиц, для части населения до XVIII века существовала «ямская повинность», что решало кадровые проблемы простейшим путем.

Документальное оформление перевозок и в настоящее время во многом восходит к временам почтовых станций. Так, обязательным документом для получения казенных лошадей при проезде через станцию являлась «подорожная грамота», ныне – «подорожная карта», обязательная для водителей грузовых и легковых служебных автомобилей. И, хотя в современной подорожной отсутствуют слова, с которых она раньше начиналась: «По Государеву Цареву и Великого Князя указу...», в составе документа сохранились

те же реквизиты: пункт отправления, пункт назначения, промежуточные остановки. В современный документ добавлены показания спидометра при выезде из гаража и возвращении в гараж, в старой подорожной не фиксировалось количество съеденного лошадей овса, возможно, ямщикам больше доверяли. Еще одно удобство старой подорожной: грамота предписывала в обязательном порядке в пунктах остановки предоставлять ее владельцу «верховых лошадей с седлом и уздой», что обеспечивало приезжающих транспортным средством для выполнения своих функций при длительной остановке в промежуточных пунктах и в пункте назначения. На каждой станции имелись «шнуровые книги», и в эту базу данных вносились подорожные документы, необходимые для проезда по почтовой дороге. А с выездом за рубеж уже тогда было не просто: зарубежные подорожные подписывались только самим императором или назначенным им сенатором.

Поскольку тогда, как и теперь, далеко не все пассажиры были довольны оказанными им услугами, в частности продолжительностью ожидания и качеством предоставленных им лошадей, было найдено решение, вероятно, забытое в ОАО «РЖД»: специальным указом императрицы Анны Иоановны было запрещено «непристойно ругать» работников станций (правда, в указе не разъяснено понятие «непристойно», что оставляет место для его широкой трактовки и ущемления прав пассажиров). В любом случае следует иметь в виду, что в списке нормативных документов, действие которых прекращено приказом Минтранса РФ от 22.05.2019 № 152, этот указ отсутствует.

В 1783 г. было принято решение, позволявшее частным лицам содержать станции и использовать по своему усмотрению получаемую ими плату за проезд по почтовым дорогам. Видимо, этот год можно считать началом затянувшегося процесса *перехода российского транспорта к рыночным отношениям*. При этом те, кто содержит станции, были обязаны использовать такое количество лошадей, которое обеспечивало бесперебойную доставку почты и пассажиров. Как видим, возможность «бросания» поездов из-за отсутствия тяговых средств в те годы даже не рассматривалась. Количество лошадей, необходимых каждой станции для обеспечения перевозок, определялось почтовым ведомством. Эксплуатационные затраты станций рассчитывались в зависимости от числа верст («длины участка») и числа лошадей («парка подвижного состава») и составляли 3 копейки за версту и лошадь для ведомственных станций и 4 копейки для государственных. Метод учета инфляции, как и влияние санкций на работу почтового ведомства, в литературе не отражены.

Количество и оснащённость станций росли. В конце XIX в. (1896 г.) их число в России превышало 4 тыс., число единиц тягового подвижного состава (лошадей) на станциях – 35,4 тыс., при этом часто использовалась тройная тяга (коренник в оглоблях и две пристяжные) без модной сейчас

виртуальной сцепки. Со временем структура системы тягового обслуживания существенно изменилась: в настоящее время на Московской железной дороге работают 15 (а с учетом подразделений – 31) эксплуатационных локомотивных и 15 моторвагонных депо. Остальные депо выполняют не свои собственные почтовым станциям функции: ремонт (15 депо) и эксплуатацию грузовых (9 депо) и пассажирских (еще 7 депо) вагонов; это новая функция, ремонт и содержание карет, телег и дилижансов почтовыми станциями не выполнялись. Что же касается 11 (а с подразделениями – 19) *локомотиворемонтных* депо, работающих на Московской ж. д., то, применительно к эпохе почтовых станций, это вообще ближе к функциям ветеринаров (не будем вспоминать вышедший в 1969 году фильм Поллака «Загнанных лошадей пристреливают, не правда ли?»). Все это демонстрирует тенденцию к значительному расширению функций, связанных с тяговым обеспечением перевозок, и вызванной этим расширением специализации объектов.

Следует обратить внимание на значительный рост тягового плеча (участка обращения тяговых средств): до 800–1000 км с первоначальных 20 км (такое было среднее расстояние между станциями, так как лошадь может пройти за сутки 40 км и, пройдя 20 км до соседней станции, должна была в те же сутки вернуться, т. е. пройти расстояние от основного депо до оборотного и обратно). По этой причине между Москвой и Тулой были размещены шесть почтовых станций. Иногда между станциями были постоянные дворы, где можно было отдохнуть (аналогично пунктам отдыха локомотивных бригад) или накормить лошадей, т. е. выполнить экипировку непосредственно на приемоотправочных путях при перевозке транзита без переработки.

Выполненный анализ позволяет оценить не только описанные А. С. Пушкиным личные качества, но и производственную сторону деятельности персонажей «Станционного смотрителя».