

# Поезд, идущий через века

## ДОРОГА И ЛЮДИ

альная нить, связующая и столицу с Севером, и века». «Великое створное чудо». Так на торжественном открытии юбилейной ставки «Из века XIX в век XXI» в ярославском музее-заповеднике а названа Северная железная дорога. Ей в этом году исполнилось лет. Красную ленточку перерезали и директор ЯГИАХМЗ Елена динова, начальник службы по связям с общественностью СЖД на Бузакова и заместитель начальника СЖД по кадрам и социаль- вопросам Вячеслав Ульяновский.

## ЭКСПРЕСС В ИСТОРИЮ

16 сентября 1868 года от- лось движение по Шуйско- новской ветви – первой ли- Северной дороги. А в 1870 г уже пошли первые паро- вы по Ярославско-Москов- ой дороге. Таково начало од- из крупнейших магистрал- России.

Заслуга основания дороги надлежит известному про- сленнику и меценату Савве новичу Мамонтову. Ещё в юм начале строительства ни он предрёк своему дети- великое будущее. Слова оказались пророческими: ное развитие северных ре- нов, богатых энергетичес- и сырьевыми ресурсами, дня невозможно без сталь- Северянки.

Отец Саввы Мамонтова жил свои капиталы в строи- тельство дороги от Москвы до гиева Посада, стал членом правления, затем – крупным мером и директором Об- тва Московско-Ярослав- й железной дороги. Этот т после его смерти занял Савва.

В своей научно-исследова- ской работе доцент Рос- ского государственного от- го технического универ- та путей сообщения, кан- ит исторических наук Нико- Рязанцев пишет, что в на- е 1890-х годов правление ковско-Ярославской доро- риняло решение продол- ь железнодорожную линию рославля до Архангельска. га изначально мыслилась «бездоходная». И главная её строительства состоя- в том, чтобы обеспечить овольствием население рных губерний и вывозить да в больших количествах удукцию местного произ- тва.

Постройка магистрали ос- ялась неблагоприятными атическими условиями. га должна была пройти че- сплошные болота и тундру, которых местах пришлось енно тянуть ветку на сва- в районе Исакогорки неод- атно смывало насыпь. Не- ько паровозов и экскавато- асосало в болото, а потом насыпь с путями ушла под . Постоянно не хватало ра-

бочей силы, так как дорогу про- кладывали по малонаселённой местности. Но, несмотря на все трудности, в 1898 году откры- лось постоянное движение по Вологодско-Архангельской ли- нии, протяжённость которой со- ставила почти 600 вёрст.

Одновременно общество построило несколько неболь- ших дорог: Ярославль – Ры- бинск (1898), Москва – Савёло- во (1900), Иваново-Вознесенск – Тейково (1896) и другие. Все- го Общество Московско-Ярос- лавско-Архан- гельской желез- ной дороги име- ло к началу XX века более 1000 вёрст рельсовых путей, более 200 паровозов, почти 4000 товар- ных и более 400 пассажирских вагонов.

В эти же го- ды Мамонтов резко увеличил масштаб своей предприним- тельской дея- тельности, выйд- я далеко за рамки железнодорожного строи- тельства. Об- щество арендо- вало у казны Невский механи- ческий завод в Петербурге, ко- торый после его модернизации должен был по- ставлять на же- лезные дороги подвижной состав. Для произ- водства требовался металл, и Савва Мамонтов приобрёл ме- таллургический завод в Иркут- ской губернии. Таким образом, он взял курс на создание моно- полистического объединения высшего типа – концерна, за- долго до появления таких пред- приятий в России.

Северная магистраль на протяжении всей своей исто- рии шла в ногу со временем, а иногда и обгоняла его. На каж- дом этапе развития Северянки непременно появлялось что-то новое, способствовавшее её стремительному продвижению вперёд.

Сейчас СЖД проходит че-



ФОТО АННЫ СОЛОВЬЕВОЙ



рез десять субъектов Российской Федерации, связывая Архангельский морской порт с Центральной Россией, а порты Северо-Запада и Санкт-Петербургский промышленный узел – с Уралом и Сибирью. Воркутинское направление – это дорога к природным ресурсам Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Коми.

Длина железнодорожных путей Северной магистрали – более восьми с половиной тысяч километров, станционных путей – около трёх тысяч, подъездных путей – порядка шестисот. СЖД обслуживает террито- рию более пятидесяти миллио- нов гектаров. В состав до-

роги входит 380 железно- дорожных станций, 236 из кото- рых открыты для грузовых опе- раций, 33 вокзала, около 150 билетных касс дальнего сооб- щения, свыше 140 платформ и перронов. В среднем в сутки магистраль отправляет по 58 пассажирских и 189 пригород- ных поездов. Обслуживают это хозяйство 62 000 человек.

## ОТ МОРЗЕ ДО ТРЕГГЕРА

На входе посетителей без- молвно и торжественно встре- чают огромный паровоз, сло- женный из разноцветных воз- душных шариков, и изображение здания самых красивых вокзалов Северной магистра- ли – Ярославль-Главный, Вельск, Архангельск, Котлас, Лабитнанги. Экспонаты, пред- ставленные на выставке, – жи- вые свидетели, а подчас и участники главных событий в истории Северной железной дороги.

Содержание экс- курсии разделено на тематические блоки: Савва Мамонтов и его семья, уголок начальника станции, строительство же- лезнодорожного мос- та, аппарат Треггера, строительство Северо-Печорской желез- ной дороги, участие в Великой Отечест- венной войне и т.д. В блоке Мамонтовых есть настоящий дей- ствующий граммо- фон, проигрываю- щий пластинку с пес- ней «Эй, ухнем!». На столе начальника станции лежит прейскурант цен на железнодорожное обо- рудование, стоит чернильница, самовар и телеграфный аппа- рат системы Морзе. Рядом – альбом исполнительных черте- жей и сборник пояснительных записок с расчётами.

В следующем зале – оде- жа железнодорожников раз- ных специальностей и эпох. Френчи, рубахи, гимнастёрки, шинели, кители, пиджаки... Проводник 1943 – 54 гг., работ- ник службы тяги (те же годы), стрелочник (начало XX века), инженер Министерства путей сообщения третьего класса (1869 г.), ...и это только не- сколько персонажей из длин-

ного ряда прекрасно выпол- ненных моделей-кукол, де- монстрирующих униформу же- лезнодорожников разных эпох. Также здесь можно полюбо- ваться на петлицы, погоны, эмблемы, нарукавные знаки, настоящие таблички и гербы с вагонов. Особый интерес представляют награды, кото- рыми отмечались лучшие ра- ботники магистрали – напри- мер, знак «Почётному желез- нодорожнику», являющийся и сегодня высшей наградой для всех сотрудников СЖД.

В этом же зале – макеты паровозов и локомотивов. Можно увидеть макет финско- го паровоза серии Н2 – на та- ком в 1917 году Ленин возвра- щался из Финляндии в Петер- бург, макет паровоза серии Ов – самого популярного русского паровоза в начале XX века, в



просторечии именуемого «Овечкой».

На выставке представлен настоящий чум – традиционное жилище народов Крайнего Севера. Он здесь не случайно: только благодаря строитель- ству железной дороги жители Ямало-Ненецкого автономного округа получили надёжную связь с центральными регио- нами страны.

## КАК СОЗДАВАЛАСЬ ВЫСТАВКА

Изначально строить вы- ставку собирались по террито- риально-хронологическому принципу. Но потом решили,

что тематические блоки – это наиболее удобный и интерес- ный для посетителей музея ва- риант.

– Экспонаты нам предоста- вили те, кто откликнулся на наш призыв сделать выставку, – рассказывает Артём Уша- ков, заместитель начальника службы по связям с обще- ственностью СЖД. – Это му- зей-усадьба Мамонтовых «Аб- рамцево», Переславский па- ровозный музей, музей исто- рии Ярославского вагоноре- монтного завода, вагон-музей СЖД и музей истории СЖД, расположенный в Ярославле в ДК железнодорожников, мате- риалы, предоставленные ОАО ЧерМК «Северсталь». Также к ним присоединились несколь- ко частных коллекционеров – они дали нам сигнальные фо- нари и старинные узкоколей- ные рельсы (в те времена рельсы могли различаться по ширине), награды, значки и др.

Музей «Абрамцево» предо- ставил не только много экспо- натов, но и необходимую ин- формацию о самом Савве Ма- монтове. А настоящим граммо- фон, который участвует в вы- ставке, был куплен у одного из антикваров Ярославля.

Первую экскурсию по вы- ставке провела Екатерина Са- marina, методист музея Се- верной железной дороги, отку- да на выставку прибыли доку- менты, фотографии, телеграф- ный аппарат и электрожелезы аппарата Треггера.

– Телеграфный аппарат – с далёкой северной станции Ма- лошуйка, он работал там аж до 1972 года! – рассказывает Ека- терина. – Но вот про Морзе слышали почти все, а для же- лезнодорожников очень боль- шое значение имел ещё и ап- парат Треггера, о котором ма- ло кто знает. Этот прибор ну-

жен был для контроля движе- ния поездов и их учёта. За каждым составом был за- креплён свой жезл с опре- делённой маркировкой. Поезд не мог отправиться, если ма- шинисту не давали жезл, кото- рый надо было сдать на следу- ющей станции и получить дру- гой и ехать дальше, либо от- правиться назад – это была своего рода эстафета. Но от- дать жезл машинисту можно было, только достав его из спе- циальной установки с помо- щью электричества. Электри- ческое устройство, из которого извлекали жезлы, и называ- лось аппаратом Треггера.

Надежда ШЕСТЕРИНА.

