



Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века

Техническая библиотека на ст.Бабаево

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Ленинградский, как и другие вокзалы Москвы, в настоящее время оборудован всем необходимым для комфортного пребывания пассажиров.

Ничего не говорит о том, что это самый старый вокзал столицы. Только фасад здания, конечно же, отреставрированный, может напоминать о том, что в путь с тогда еще Николаевского (а позже Октябрьского) вокзала люди отправлялись, начиная с XIX века.

Как же проходил обычный день на данном московском вокзале в XX веке?

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Вряд ли кто-то лучше извозчиков знал расписания поездов и распорядок дня московских вокзалов. На Каланчевской площади, где их было три, за каждым ямщиком был закреплен свой. Действовало неписаное правило: никто из кучеров не влезал на чужую территорию. Привозить ездоков можно было на любой вокзал, а вот забирать – только со своего.

Такой уклад, по преданию, сложился в самые первые месяцы существования каждого станционного здания. Сохранялся он и в XX веке, без изменений пройдя лихолетье революций, войн, смуты, голода и разрухи. И по наследству достался таксистам, которые вместе с метро к середине 1930 годов полностью и окончательно вытеснили с площади всех ямщиков.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Вплоть до войны с германцем, начавшейся в 1914 году, у Николаевского вокзала пользовался популярностью и авторитетом Николай Аношкин. В просторечии – Никола Кашинский, из крестьян Тверской губернии.

Ладная, со смазанными рессорами, чистая бричка, кожаный тент ярко коричневого цвета, всегда сытая и ухоженная кобыла, ее крепкая сбруя и, конечно же, опрятность в одежде и всем внешнем виде этого ямщика отличали в нем главного.

Его имя часто встречается в архивах жандармского управления и, как правило, в качестве свидетеля, который становился миротворцем в разных конфликтах.

Весь колхоз извозчиков, оседлавший Николаевский вокзал, выстраивался у него, как на параде, перед приходом каждого пассажирского поезда.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Особым уважением у ямщиков пользовались поезда из Санкт-Петербурга, Твери и Великого Новгорода. На них в Москву, как правило, прибывал народ небедный, а то и просто богатый. Все купцы, фабриканты и заводчики да землевладельцы. Другие поезда – из Бологого, Торжка, Великих Лук, Пскова и прочих мест ямщики встречали не столь массово.

Прибытие поезда на Николаевский вокзал Москвы. 1914 год.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Собственно, и весь распорядок дня Николаевского вокзала был привязан к отправлению и приходу поездов. Начинался с прибытием к перронам первого и заканчивался с отправлением последнего состава. На ночь, в отличие от нынешнего времени, помещения закрывались – через час после отправления последнего поезда уходящего и открывались за час до прибытия первого состава нового дня.

В начале прошлого века первый прибывал в 6 часов 50 минут утра. А последний уходил в 11:50 вечера. В те года еще не было исчислений времени по принципу 13, 16, 20 или 0 часов.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Посадка заканчивается!

День Николаевского открывал поезд из Великого Новгорода. За час до его прихода дежурный, сопровождаемый чином линейной (железнодорожной) жандармерии, отворял связкой ключей все двери вокзала, начинали работу буфеты, багажное отделение, аптекарский магазин, туалеты.

К отправляемым поездам выходили перронные кондукторы. Их бригадир (старший) каждые 10 минут бил в колокол (на некоторых других вокзалах Москвы и промежуточных станциях его заменял свисток). И громко извещал о скором отходе состава. Другие кондукторы ходили по перрону и следили за посадкой пассажиров, также покрикивая о скором отправлении паровоза.

За 10 минут до прибытия каждого поезда на перрон выходили полицейские, жандармы и те же кондукторы, катили свои тележки носильщики в форменной одежде с огромными бляхами на правой стороне груди. За одно место поклажи они брали 50 копеек, если ее везли. И не меньше 80 копеек, если, по желанию клиента, несли груз на руках.

Перронные кондукторы, также как и при отправлении, каждые 5 минут ударами колокола (чуть позже его заменили звонком) и громким криком извещали о прибытии поездов. Посадка в вагоны начиналась за час до отправления состава.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Самый ожидаемый ямщиками и вокзальной обслугой в начале XX века был курьерский поезд из Санкт-Петербурга.

Ведомый мощным, развивающим скорость до 110 километров в час, паровозом "С", состав из Санкт-Петербурга о 9 вагонах, в которых отсутствовал третий класс, прибывал к перрону Николаевского вокзала, в 8 часов 55 минут утра. В 1900–1910 годах он преодолевал расстояние в 649 километров за 10 часов 50 минут, а уже в 1913 году за 9 часов 30 минут.

Как правило, у этого поезда по приходу всегда было много встречающих, а по отбытию – провожающих. Именно в это время, уже после остальных пунктов обслуживания пассажиров, открывалась ресторация вокзала. При ней в сажени (2,13 метра) от входа всегда накрывались столы, похожие на нынешние шведские.

Публика у Николаевского вокзала. Начало XX века.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века

На столах, отгороженных массивными бархатными шторами, стояли:

напитки:

- сельтерская;
- обычная содовая;
- холодная ключевая вода;
- клюквенный и смородиновый морсы;
- водка, уже разлитая в чарки (0,123 л), шкалики (0,061 л) и просто в штофах (1,2 л);
- коньяки;
- ром;
- вина в бутылках.

бутерброды и закуски:

- с черной и красной икрой;
- с окороком и ветчиной;
- порции осетрины горячего копчения;
- порции красной рыбы, сельди;
- соленые белые грибы;
- огурцы;
- квашеная капуста с клюквой.

Услужливые официанты в мгновение ока могли принести уже готовые горячие закуски – блины с икрой и красной рыбой, жареные немецкие колбаски, жульены и пироги с мясом.



Вид одного из вокзальных ресторанов

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века

Выносные столы в ресторации пользовались большим спросом потому, что один из каждодневных ритуалов пассажиров Николаевского вокзала: выпить – закусить. Среди отъезжающих и провожающих – за удачную дорогу, на посошок, а среди прибывающих и встречающих – за встречу и удачное окончание путешествия.

В самой ресторации всегда были, в частности, щи суточные, уха из разных рыб с водкой, говядина томленная в чугушке, осетр на пару под голландским соусом. И горячий кофеи шести наименований.

В лавках и на рынках, где обычно закупались ресторации, средняя стоимость килограмма говядины была 45, осетра 90 копеек, черной паюсной икры – 1 рубль 80 копеек. По негласному договору между столичными рестораторами, наценку на еду более 20 процентов в питейных заведениях не поднимали.

А водка – всюду была по государственной цене. "Белоголовка" – бутылка (0,61 л) водки двойной очистки с белой крышкой стоила 60, "красноголовка" – такая же бутылка с красной крышкой или "казенка", самый массовый продукт россиян того времени, 40 копеек – на 10 копеек дешевле, чем средняя стоимость извозчика от Николаевского до Курско - Нижегородского вокзала.



Вид одного из вокзальных буфетов

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Еще один ритуал дня пассажиров Николаевского в начале XX века: отбить телеграмму перед отходом поезда. На здешнем телеграфе одновременно работали не менее четырех операторов. При этом, бланки телеграмм для удобства их подателей были сделаны по лекалу. В тексте от руки оставалось проставить только город, адрес, фамилию получателя, а также время прибытия поезда, номера его и вагона. Все остальное было уже отпечатано на бланке. Даже слово "встречайте". Стоимость одного слова телеграммы – 5 копеек.



Почтовые карточки начала XX века

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Печатное слово "Встречайте" могло быть вычеркнуто адресантом сообщения. По разным причинам: не доставлять лишних хлопот родне или друзьям, некому встречать в пункте прибытия и тому подобное. Однако, по преданию, слово "встречайте" имело двойной смысл: первый означал, что за отправителем телеграммы с этим словом близкие приедут на своих экипажах, а то и на автомобилях, что были уже не редкостью не только в очень богатых семьях или у чиновников высоких рангов.

Второй смысл не зачеркнутого глагола "встречайте" – своеобразный пароль, означавший: закуска и спиртное на вокзале при встрече будет за счет гостя. Это уж потом, в доме, где он остановится, его будут кормить и поить, как настоящего гостя дорогого. Но на вокзале – свое правило.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века

По регламенту, утвержденному МПС Российской империи, между конечными пунктами каждого включенного в государев реестр железных дорог маршрута, полагалось иметь в ходу не менее двух поездов в сутки. Причем, один должен был быть ночным. Другой – непременно дневным.

От Николаевского вокзала в начале прошлого века ночные и дневные поезда шли до Санкт-Петербурга, Твери и Великого Новгорода. При этом, как правило, дневные поезда были в пути значительно дольше, нежели ночные. Так, дневной Москва – Великий Новгород вез пассажиров 12 часов с 10:21 до 10:23 вечера, а ночной всего 9 часов 20 минут.

Совсем уж медленным был дневной поезд Москва – Тверь. Расстояние в 167 километров он преодолевал за 6 часов 20 минут. Отходил из первопрестольной в 11:35 и пребывал в купеческую столицу в 5 часов 55 минут вечера.

Тихоходным был и один из двух дневных поездов Москва – Санкт-Петербург. Путь, протяженностью в 649 километров 700 метров он одолевал за 17 часов. Уходил из стольного града ровно в 7 утра, а приходил в столицу империи в 12 часов ночи. Не удивительно, ведь основное назначение дневных поездов – остановки на всех станциях, полустанках и железнодорожных постах.



Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Вид Николаевского вокзала и Каланчевской площади в Москве

Дневные поезда, как правило, состояли исключительно из шести – семи вагонов третьего и двух-трех вагонов четвертого, самого низшего, класса. К некоторым прицепляли один вагон второго класса – исключительно для тех, у кого свое дело (фабрика, промысел, торговый дом, лавка и т.п.), дача или поместье находились рядом с какой-то незначительной станцией или полустанком.

Извозчики не жаловали дневные поезда, да и их пассажиры, как правило, передвигались по Москве на своих двоих, таская огромные поклажи на плечах. Редко – на телегах, которые подгоняли их родня или знакомцы к приходу состава. Отличительная черта прибытия и отхода дневных поездов на Николаевском: их встречала и провожала большая (усиленная) группа полицейских и жандармов. Они ненавязчиво, но внятно делали все, чтобы эта когорта пассажиров, как можно скорее, убралась из помещений вокзала – в вагоны или на Каланчевскую площадь.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Вагон 3 класса начало XX века

Различали вагоны по цветам. Первый класс красили в синий. Второй – в желтый. Третий – в зеленый. Четвертый – в серый. Стоимость билета из Москвы до Санкт-Петербурга в первом классе – 16 рублей, во втором – 9.60, в третьем – 6.40. В вагоне четвертого класса, где было 90 сидячих мест, между Питером и Москвой имперское МПС катало за 4 рубля 05 копеек.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Особой графой в расписание обычного дня Николаевского вокзала в Москве в начале прошлого века вписаны уборщики. Они, причем обязательно под присмотром одного полицейского и одного железнодорожного чина, наводили чистоту каждые два часа.

В сообществе вокзального клининга начала века было четкое разделение труда. Одни мыли полы в залах ожидания, другие убирали перроны, третьи чистили уборные. В туалетах предписывалось каждые два часа делать влажную протирку не только полов, но и стен. Непонятно, как успевали уборщики справиться свою работу в перерывах между наплывом пассажиров прибывающих и отходящих поездов?

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века

В 1901 году Николаевская чугунка перевезла 4,67 миллиона, в 1910-м – 11,5 миллиона, в 1913-м – почти 14 миллионов пассажиров.

С осени 1914 года в ее расписания, как и других вокзалов Москвы и Петрограда (так срочно переименовали немецкое имя российской столицы), каждый день вбивали так называемые литерные поезда.

Их формировали из трех-четырех вагонов первого и второго классов для офицеров, пяти-семи платформ с военной техникой и теплушек для лошадей и рядовых чинов.

Литерные составы, как правило, вели два, в сбойке, паровоза. Конечные станции таких поездов были известны только их начальникам – высшим офицерам императорской армии. И шли они с минимальным числом остановок – на дозаправку топливом и водой.



1904-1905 Николаевский вокзал.

Обычный день из жизни Николаевского вокзала в начале XX века



Николаевский вокзал в Москве - 1910 год.

Началась первая война с германцем. Потом в России скинули царя, чуть позже – Временное правительство. И первое твердое расписание Николаевского вокзала и его новый распорядок дня для пассажиров сформировали только в 1921 году...

Источник:
https://www.m24.ru/articles/vokzaly/05072016/109457?utm_source=CopyBuf

Благодарю за внимание!