

## *ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В КОНТЕКСТЕ ПРОВЕДЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО МЕРОПРИЯТИЯ*

**А.А. АРОЯНЦ, В.В. ЗАВГОРОДНЯЯ**

*Кубанский государственный технологический университет,  
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2,  
электронная почта: aroyanc@mail.ru*

В статье рассматривается железнодорожный транспорт не с позиции своей основной функции – транспортировки, а с точки зрения реализации иных социальных задач. В данном ракурсе представляет особый интерес опыт его развития в России с XIX века до наших дней. Направлением для исследования было избрано изучение возможностей железнодорожного транспорта в контексте проведения специального мероприятия. Реализуемые на «площадках» поездов акции вызывают интерес у общественности, позволяют установить связь поколений, дают возможность прикоснуться к культуре и истории нашей страны. Кроме исторических и художественных инсталляций в статье рассмотрены передвижные выставки «Инновационное развитие ОАО «РЖД» и «Молодежная и кадровая политика ОАО «РЖД».

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, ОАО «РЖД», ретро-поезд, агитация специальное мероприятие, передвижные выставки, социальная задача.

Железнодорожный транспорт стал неотъемлемым элементом в современной транспортной инфраструктуре. Однако его восприятие только как средства передвижения будет неполным, поскольку помимо своей основной функции – транспортировки – он выполняет множество других социальных задач.

Перспективным направлением для исследования является изучение возможностей железнодорожного транспорта в контексте проведения специального мероприятия. В данном ракурсе представляет особый интерес опыт его развития в России с XIX века до наших дней.

Следует отметить, что самый первый пассажирский поезд в мире отправился в путь 15 сентября 1830 года. Эту дату можно назвать отправной точкой в истории всемирной сети железных дорог.

По мнению экспертов, слава создателей первого поезда в России принадлежит талантливым инженерам-изобретателям, отцу и сыну, Ефиму Алексеевичу и Мирону Ефимовичу Черепановым. Несмотря на то, что они были крепостными людьми, занимали ведущие должности на заводах Нижнего

Тагила [3]. Именно Черепановы, переняв опыт английских коллег (в 1833 году Мирон Ефимович был командирован в Англию для ознакомления с устройством железных дорог), в 1834 году создали паровоз и запустили в эксплуатацию на металлургическом комбинате Нижнего Тагила первый отечественный поезд с локомотивной тягой. Через год Черепановыми был сконструирован более мощный паровоз, также под их руководством была проложена чугунная железная дорога, соединяющая фабрику и медный рудник.

В 1837 году состоялось торжественное открытие первого железнодорожного пути общественного значения, соединяющего Санкт-Петербург и Царское Село (позднее дорога была продлена до Павловска). 30 октября 1837 года по Царскосельской железной дороге начал курсировать первый пассажирский поезд, локомотив и вагоны для которого экспортировали из Англии и Бельгии.

Интересен тот факт, что полностью на паровую тягу поезда, курсирующие по Царскосельской железной дороге, перешли только в апреле 1838 года, до этого же времени паровозы использовались только в выходные дни, а по будням поезд приводился в движение посредством конной тяги [3].

Решительный поворот в политике железнодорожного транспорта, спустя несколько лет, произвели вернувшиеся из Америки инженеры П.П. Мельников и Н.О. Крафт. Они подготовили детальный доклад, который содержал в себе емкую информацию об иностранных железных дорогах. Особое внимание уделялось культурной полезности и экономической значимости железнодорожной системы. Совершенствование транспортных средств в условиях происходившего в те годы в России промышленного переворота позволяло более оперативно решать многие хозяйственные вопросы.

Исследователи выделяют ряд преимуществ железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами перемещений того времени: дешевизна перевозок, непрерывность и всепогодность, гарантия сроков доставок, а также быстрота движения.

1 февраля 1842 г. императором был подписан указ, в соответствии с которым предполагалось начать строительство Санкт-Петербурго-Московской железной дороги. Инициатором строительства этой первостепенной магистрали в этот раз выступило правительство, возложившее на казну финансирование данного предприятия.

При этом Николай I не препятствовал подробному изучению и рассмотрению правительственными органами предложений частных предпринимателей о строительстве тех или иных рельсовых путей. 11 августа 1842 г. был образован Департамент железных дорог, в котором сосредоточились все распоряжения о постройке новой линии, а впоследствии и других рельсовых путей.

Строительство дороги началось летом 1843 г. на основе проекта П.П. Мельникова, Н.О. Крафта и А.Д. Готмана. Дорога была задумана как двухколесный путь по кратчайшему направлению длиной около 604 верст (в разных источниках протяжённость линии Санкт-Петербург-Москва указывается в 603 и в 609 вёрст). Трасса была построена за восемь с половиной лет. В процессе проектирования и сооружения дороги были применены нестандартные инженерные решения, массовое использование крепостного труда, поточный метод производства работ, определились и параметры, которые в дальнейшем учитывались в железнодорожном строительстве. Так, ширина колеи в 1524 мм стала общегосударственной на сети железных дорог вплоть до нашего времени. Кроме того, были разработаны основы размещения станций и т.д.

Важным моментом с эстетической точки зрения является тот факт, что сооружением зданий вокзалов по предписанию Николая I занимались не инженеры, а архитекторы – К.А.Тон и Р.А. Желязевич [1, С. 9-13].

Первые пассажирские поезда в России имели в своем составе вагоны четырех классов: закрытые вагоны первого и второго классов, открытые вагоны с крышей и без нее третьего и четвертого классов соответственно [3].

В XIX веке поезда использовались не только как вид транспорта. Их образ являлся средством психологического воздействия на человека. Ярким примером такого воздействия может послужить фильм братьев Люмьер «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота». Их кинокартина имела весьма незамысловатый сюжет (на экране зритель увидел остановку поезда у железнодорожной платформы вокзала города Ла-Сьота и пассажиров, которые шли вдоль вагонов), она приобрела большую известность. Свидетели утверждали, что на первом показе фильма у зрителей началась паника, так как публика того времени была не совсем готова воспринять «оживший» поезд, показанный в натуральную величину [2].

Следовательно, братья Люмьер, воздействуя на психику людей, смогли добиться популярности своего фильма. Изначально картина вызывала страх у публики, который позднее стал перерастать в интерес. Спустя короткое время, идея фильма начала копироваться операторами по всему миру, которые создавали свои версии того же сюжета на разных вокзалах.

На современном этапе развития железнодорожный транспорт стали использовать как связующее просветительское звено с целевыми аудиториями. Проводимые на «площадках» поездов специальные мероприятия вызывают интерес у общественности, позволяют установить связь поколений, дают возможность прикоснуться к истории и еще раз вспомнить о важных датах из прошлого нашей страны.

Специальные мероприятия, посвященные тематике Великой Отечественной войны, не могут оставить аудиторию равнодушной. День Победы – один из самых главных праздников в России. К этой знаменательной дате было приурочено создание специального агитационного ретро-поезда «Победа». Это поезд времен Великой Отечественной войны, в состав которого вошли вагоны из экспозиции дорожного музея железнодорожной техники. В 2015 году участникам выставки была дана возможность лично прикоснуться к значительному этапу истории России. Пришедшие посетители смогли осмотреть паровоз и железнодорожные вагоны поезда времен войны. Они

рассматривали вагоны и платформу для перевозки военной техники. Данное мероприятие практически в каждом городе посещали самые дорогие гости – ветераны Великой Отечественной войны.

Еще одну возможность пополнить интеллектуальный багаж подарил жителям Беларуси, России и Казахстана передвижной выставочно-лекционный комплекс (ПВЛК) ОАО «Российские железные дороги». Он отправился в путь 24 мая 2015 года.

Внутри специальных вагонов была организована выставка, посвящённая железнодорожному транспорту и его истории с 1837 г. по настоящее время. Сотрудники выставки воссоздали модель вагона-теплушки времён Великой Отечественной войны, который использовался для перевозки войск (Рисунок 1). Все вещи в нем были оригинальными. По словам сотрудников музея во время создания данной композиции им не удалось найти только крышку от чайника временных лет.



Рисунок 1 – Вагон-теплушка времен Великой Отечественной войны [4].

В другом передвижном «зале» были представлены уменьшенные копии техники того времени. Посетители выставки также имели возможность увидеть такие тематические вагоны, как «Инновационное развитие ОАО «РЖД» и <http://ntk.kubstu.ru/file/1041>

«Молодежная и кадровая политика ОАО «РЖД». Тренажерные комплексы», где были представлены масштабные макеты современных локомотивов, вагонов, путевой и другой железнодорожной техники, макеты-панорамы, железнодорожные станции, переезды, тяговые подстанции и другие инфраструктурные объекты [4]. Посетителям выставки представилась возможность позаниматься на тренажерном комплексе машиниста современного электровоза (Рисунок 2).



Рисунок 2 – Тренажерный комплекс машиниста электровоза [4].

Необычная идея – художественная выставка в составе действующего поезда принадлежит руководству музея имени А.Н. Радищева.

Сотрудники музея старались, как можно полно представить все грани своей коллекции: живопись, графика, скульптура, фарфор, иконы. Посетители данной выставки – пассажиры поезда Москва-Саратов в июне 2003 года получили уникальную возможность прикоснуться к искусству. Музей посредством данного мероприятия выполнил свою просветительскую функцию необычным образом: не посетители пришли в музей, а музей пришел к посетителям [5].

На основании проведенного исследования можно с уверенностью констатировать, что железнодорожный транспорт в современном мире имеет значительный потенциал для проведения специальных мероприятий. Акции и тематические инсталляции, проводимые в поездах, призваны нарушить рутинный ход жизни. С их помощью создатели увеличивают интерес общественности к истории своей страны, дают возможность пережить заново некоторые исторические этапы различных эпох, расширить интеллектуальные горизонты.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России. От реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 340 с.
2. Алексеева З. Пять самых известных фильмов братьев Люмьер // Smart News [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://smartnews.ru/articles/14475.html>
3. Первый поезд в России: развитие ж/д транспорта с XIX века до наших дней [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://vokzal.ru/blog/pervyy-poezd-v-rossii-razvitie-zhd-tran/>
4. Потакашин А. Экскурсия по передвижному выставочно-лекционному комплексу ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.pokatashkin.com/bon-voyage/travel-notes/26677>
5. Проект «Выставка в поезде» продолжает свой путь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.museum.ru/N21584>

#### REFERENCES

1. Aksenenko N.E., Lapidus B.M., Misharin A.S. Zheleznyye dorogi Rossii. Ot reformy k reforme. M.: Transport, 2001. 340 s.
2. Alekseeva Z. Pyat samykh izvestnykh filmov bratev Lyumer // Smart News [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: URL: <http://smartnews.ru/articles/14475.html>

3. Pervyy poezd v Rossii: razvitie zh/d transporta s XIX veka do nashikh dney [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: URL: <https://vokzal.ru/blog/pervyy-poezd-v-rossii-razvitie-zhd-tran/>

4. Potakashin A. Ekskursiya po peredvizhnomu vystavochno-lektsionnomu kompleksu OAO «RZhD» [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: URL: <http://www.pokatashkin.com/bon-voyage/travel-notes/26677>

5. Proekt «Vystavka v poezde» prodolzhaet svoy put [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: URL: <http://www.museum.ru/N21584>

### *RAILWAY TRANSPORT IN THE CONTEXT OF HOLDING A SPECIAL EVENT*

**A.A. AROYANTS, V.V. ZAVGORODNYAYA**

*Kuban State Technological University,  
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072,  
e-mail: aroyanc@mail.ru*

The article considers the railway transport not from the position of the main function – transportation, but from the point of view of implementation of other social tasks. In this perspective it is particularly interesting to know the experience of its development in Russia from the XIX century to the present day. The direction for the research was selected the study of railway transport opportunities in the context of holding a special event. The actions realized on «platforms» of trains arouse interest in the public, allow to establish connection between generations, give the chance to touch culture and history of our country. Except historical and art installations the article considers travelling exhibitions «Innovative development of JSC «Russian Railways» and « Youth and HR policy of JSC «Russian Railways».

**Key words:** railway transport, JSC «Russian Railways», retro-train, agitation special event, travelling exhibitions, social task.