

Чемпионат работников железнодорожного транспорта
Российской Федерации по пляжным видам спорта

5-8 августа 2012
г. Москва

энергия движения





ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО



Илья ВДОВИН

Исполнительный директор
РФСО «Локомотив»,
советник президента ОАО
«РЖД»

Дорогие друзья!

От имени Российского физкультурно-спортивно-го общества «Локомотив» и себя лично приветствую участников и гостей Чемпионата работников железнодорожного транспорта Российской Федерации по пляжным видам спорта.

Приятно отметить, что с каждым годом в нашей стране растет популярность пляжного волейбола и особенно пляжного футбола. Во многом это связано с последними победами сборной России, костяк которой составляют игроки московского «Локомотива», чьими достижениями мы по праву гордимся.

Не сомневаюсь, что и вы сможете достойно представить свою дорогу, свой регион, город или поселок, и надеюсь, что участие в чемпионате принесет вам много радостных моментов, и вы непременно обретете на нем новых друзей.

Желаю всем вам красивой игры и запоминающихся побед. Пусть спорт в вашей жизни будет настоящим праздником!

С уважением,

И.А. Вдовин



Российское физкультурно-спортивное
общество «Локомотив»
Основано: 12 января 1936 года
Цвета: красно-зеленые

Москва ул. Пятницкая, д. 71/5 стр.8
Тел.: +7 (495) 641 5177
Факс: +7 (495) 641 5188
E-mail: info@rfsolokomotiv.org
Интернет: www.rfsolokomotiv.ru

РЕДАКЦИЯ:

Руководитель проекта: Артем Дорожкин
Фото: Архив РФСО «Локомотив»
Арт директор: Сергей Социлин
При подготовке использованы
материалы сайта ОАО «РЖД»

СОДЕРЖАНИЕ

Программа чемпионата.....	4
Календарь чемпионата.....	6
Оргкомитет	9
История дороги.....	10
Московские вокзалы.....	11
Проверь себя.....	14



ПРОГРАММА

проведения Чемпионата работников железнодорожного транспорта Российской Федерации по пляжным видам спорта

05 августа, воскресенье

№	Время	Место	Мероприятие
1.	08.00-23.00	Гостиница «Аэростар».	Приезд команд. Размещение.
2.	14.00-15.00	Ресторан «Аэростар».	Обед.
3.	19.00-20.00	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Ужин.
4.	14.00-21.00	Конференц-зал гостиницы «Аэростар».	Работа комиссии по допуску к соревнованиям.
5.	21.00-22.00	Конференц-зал гостиницы «Аэростар».	Совещание ГСК и представителей команд.

06 августа, понедельник

№	Время	Место	Мероприятие
1.	07.00-09.00	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Завтрак.
2.	08.00-08.15	Гостиница «Аэростар».	Отъезд к месту проведения Чемпионата (группы А, В).
3.	09.00-12.50	Водный стадион «Динамо».	Игры в группах А и В.
4.	11.45-12.15	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Обед (группы С, D).
5.	12.15-12.30	Гостиница «Аэростар».	Отъезд к месту проведения Чемпионата (группы С, D).
6.	14:00-18:00	Водный стадион «Динамо».	Игры в группах С и D.
7.	13.30-14.00	Водный стадион «Динамо».	Церемония открытия Чемпионата.
8.	14.00-14.15	Водный стадион «Динамо».	Отъезд к гостинице «Аэростар» (группы А, В).
9.	15.00-16.00	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Обед (группы А, В).
10.	19.00-19.15	Водный стадион «Динамо».	Отъезд в гостиницу «Аэростар» (группы С, D).
11.	19.30-20.30	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Ужин.
12.	20.45-21.00	Гостиница «Аэростар».	Отъезд на культурную программу.
13.	21.30-23.30	Причал «Б. Каменный мост», Берсеневская наб., 20/2.	Экскурсия, дискотека на теплоходах.
14.	23.30-23.45	Причал «Б. Каменный мост», Берсеневская наб., 20/2.	Отъезд в гостиницу «Аэростар».

Добро пожаловать
на официальный сайт
РФСО «Локомотив»
www.rfsolokomotiv.ru

сайт | rfsolokomotiv.ru

07 августа, вторник

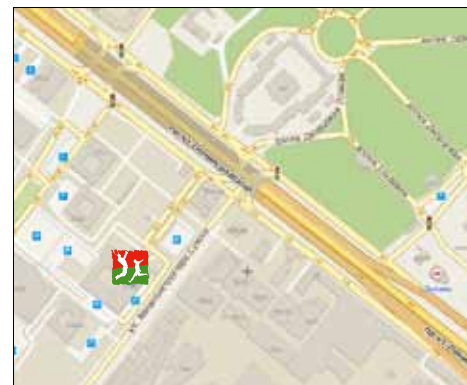
№	Время	Место	Мероприятие
1.	7.00-9.00	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Завтрак.
2.	8.00-08.15	Гостиница «Аэростар».	Отъезд к месту проведения Чемпионата (команды играющие за 9-16 места).
3.	9:00-12:50	Водный стадион «Динамо».	Игры за 9-16 места.
4.	11.30-12.15	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Обед (команды играющие за 1-8 места).
5.	12.15-12.30	Гостиница «Аэростар».	Отъезд к месту проведения Чемпионата (команды играющие за 1-8 места).
6.	14:00-18:00	Водный стадион «Динамо».	Игры за 1-8 места.
7.	13.15-13.30	Водный стадион «Динамо».	Отъезд в гостиницу «Аэростар» (команды играющие за 9-16 места).
8.	14.00-15.00	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Обед (команды играющие за 9-16 места).
9.	16.30-16.45	Гостиница «Аэростар».	Отъезд к месту проведения Чемпионата (команды играющие за 9-16 места).
10.	19.00-19.30	Водный стадион «Динамо».	Торжественное закрытие Чемпионата.
11.	19.30-19.45	Водный стадион «Динамо».	Отъезд в гостиницу «Аэростар».
12.	20.15-21.15	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Ужин.

08 августа, среда

№	Время	Место	Мероприятие
1.	07.00-10.00	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Завтрак.
2.	8.00-19.00	Гостиница «Аэростар».	Отъезд команд.
3.	13.00	Ресторан гостиницы «Аэростар».	Обед.

ГОСТИНИЦА «АЭРОСТАР»

Москва, Ленинградский просп., 37, корп. 9



ВОДНЫЙ СТАДИОН «ДИНАМО»

Москва, Ленинградское ш., 39



КАЛЕНДАРЬ

Чемпионата работников железнодорожного транспорта
Российской Федерации по пляжному футболу

Группа А								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	С-КАВ – КЛНГ (09.00 – 09.30)	1	3	С-КАВ – ДВОСТ (10.20 – 10.50)	1	5	С-КАВ – СВЕРД (11.40 – 12.10)	1
2	СВЕРД – ДВОСТ (09.40 – 10.10)	1	4	КЛНГ – СВЕРД (11.00 – 11.30)	1	6	ДВОСТ – КЛНГ (12.20 – 12.50)	1

А

Группа В								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	З-СИБ – ЗАБ (09.00 – 09.30)	2	3	З-СИБ – КБШ (10.20 – 10.50)	2	5	З-СИБ – ПРИВ (11.40 – 12.10)	2
2	ПРИВ – КБШ (09.40 – 10.10)	2	4	ЗАБ – ПРИВ (11.00 – 11.30)	2	6	КБШ – ЗАБ (12.20 – 12.50)	2

В

Группа С								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	ОКТ – КРАС (14.00 – 14.30)	1	3	ОКТ – МОСК (15.20 – 15.50)	1	5	ОКТ – В-СИБ (16.40 – 17.10)	1
2	В-СИБ – МОСК (14.40 – 15.10)	1	4	КРАС – В-СИБ (16.00 – 16.30)	1	6	МОСК – КРАС (17.20 – 17.50)	1

С

Группа D								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	СЕВ – Ю-УР (14.00 – 14.30)	2	3	СЕВ – Ю-ВОСТ (15.20 – 15.50)	2	5	СЕВ – ГОРЬК (16.40 – 17.10)	2
2	ГОРЬК – Ю-ВОСТ (14.40 – 15.10)	2	4	Ю-УР – ГОРЬК (16.00 – 16.30)	2	6	Ю-ВОСТ – Ю-УР (17.20 – 17.50)	2

D

За 9-16 места

№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	A3-C4 (09.00 – 09.30)	1	5	Проигравший в игре №1 Проигравший в игре №2 (10.20 – 10.50)	1	9	Проигравший игры №5 Проигравший игры №6 (11.40 – 12.10)	3
2	B3-D4 (09.00 – 09.30)	2	6	Проигравший в игре №3 Проигравший в игре №4 (10.20 – 10.50)	2	10	Победитель игры №5 Победитель игры №6 (11.40 – 12.10)	3
3	C3-A4 (09.40 – 10.10)	1	7	Победитель игры №1 Победитель игры №2 (11.00 – 11.30)	1	11	Проигравший игры №7 Проигравший игры №8 (12.10-12.40)	4
4	D3-B4 (09.40 – 10.10)	2	8	Победитель игры №3 Победитель игры №4 (11.00 – 11.30)	2	12	Победитель игры №7 Победитель игры №8 (12.10-12.40)	4

За 1-8 места

№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	A1-C2 (14.00 – 14.30)	1	5	Проигравший в игре №1 Проигравший в игре №2 (15.20 – 15.50)	1	9	Проигравший 5 игры Проигравший 6 игры (16.40 – 17.10)	1
2	B1-D2 (14.00 – 14.30)	2	6	Проигравший в игре №3 Проигравший в игре №4 (15.20 – 15.50)	2	10	Победитель 5 игры Победитель 6 игры (16.40 – 17.10)	2
3	C1-A2 (14.40 – 15.10)	1	7	Победитель игры №1 Победитель игры №2 (16.00 – 16.30)	1	11	Проигравший 7 игры Проигравший 8 игры (17.20-18.00)	1
4	D1-B2 (14.40 – 15.10)	2	8	Победитель игры №3 Победитель игры №4 (16.00 – 16.30)	2	12	Победитель 7 игры Победитель 8 игры (17.20-18.00)	2



КАЛЕНДАРЬ

Чемпионата работников железнодорожного транспорта
Российской Федерации по пляжному волейболу среди мужчин

Группа А								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	З-СИБ – КРАС (09.00 – 09.30)	2	3	З-СИБ – ГОРЬК (10.20 – 10.50)	2	5	З-СИБ – СВЕРД (11.40 – 12.10)	2
2	СВЕРД – ГОРЬК (09.40 – 10.10)	2	4	КРАС – СВЕРД (11.00 – 11.30)	2	6	ГОРЬК – КРАС (12.20 – 12.50)	2

А

Группа В								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	ПРИВ – КЛНГ (09.00 – 09.30)	4	3	ПРИВ – СЕВ (10.20 – 10.50)	4	5	ПРИВ – КБШ (11.40 – 12.10)	4
2	КБШ – СЕВ (09.40 – 10.10)	4	4	КЛНГ – КБШ (11.00 – 11.30)	4	6	СЕВ – КЛНГ (12.20 – 12.50)	4

В

Группа С								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	ДВОСТ – Ю-УР (14.00 – 14.30)	2	3	ДВОСТ – Ю-ВОСТ (15.20 – 15.50)	2	5	ДВОСТ – ЗАБ (16.40 – 17.10)	2
2	ЗАБ – Ю-ВОСТ (14.40 – 15.10)	2	4	Ю-УР – ЗАБ (16.00 – 16.30)	2	6	Ю-ВОСТ – Ю-УР (17.20 – 17.50)	2

С

Группа D								
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	В-СИБ – ОКТ (14.00 – 14.30)	4	3	В-СИБ – МОСК (15.20 – 15.50)	4	5	В-СИБ – С-КАВ (16.40 – 17.10)	1
2	С-КАВ – МОСК (14.40 – 15.10)	4	4	ОКТ – С-КАВ (16.00 – 16.30)	4	6	МОСК – ОКТ (17.20 – 17.50)	1

D

За 9-16 места

№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	A3-C4 (09.00 – 09.30)	2	5	Проигравший в игре №1 Проигравший в игре №2 (10.20 – 10.50)	2	9	Проигравший игры №5 Проигравший игры №6 (11.40 – 12.10)	2
2	B3-D4 (09.00 – 09.30)	4	6	Проигравший в игре №3 Проигравший в игре №4 (10.20 – 10.50)	4	10	Победитель игры №5 Победитель игры №6 (11.40 – 12.10)	4
3	C3-A4 (09.40 – 10.10)	2	7	Победитель игры №1 Победитель игры №2 (11.00 – 11.30)	2	11	Проигравший игры №7 Проигравший игры №8 (12.10-12.40)	2
4	D3-B4 (09.40 – 10.10)	4	8	Победитель игры №3 Победитель игры №4 (11.00 – 11.30)	4	12	Победитель игры №7 Победитель игры №8 (12.10-12.40)	4

За 1-8 места

№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл
1	A1-C2 (14.00 – 14.30)	2	5	Проигравший в игре №1 Проигравший в игре №2 (15.20 – 15.50)	2	9	Проигравший 5 игры Проигравший 6 игры (16.40 – 17.10)	2
2	B1-D2 (14.00 – 14.30)	4	6	Проигравший в игре №3 Проигравший в игре №4 (15.20 – 15.50)	4	10	Победитель 5 игры Победитель 6 игры (16.40 – 17.10)	4
3	C1-A2 (14.40 – 15.10)	2	7	Победитель игры №1 Победитель игры №2 (16.00 – 16.30)	2	11	Проигравший 7 игры Проигравший 8 игры (17.20-18.00)	2
4	D1-B2 (14.40 – 15.10)	4	8	Победитель игры №3 Победитель игры №4 (16.00 – 16.30)	4	12	Победитель 7 игры Победитель 8 игры (17.20-18.00)	4



КАЛЕНДАРЬ

Чемпионата работников железнодорожного транспорта
Российской Федерации и по пляжному волейболу среди женщин

Группа А									
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл	
1	З-СИБ – КРАС (09.00 – 09.30)	1	3	З-СИБ – КЛНГ (10.20-10.50)	1	5	З-СИБ – В-СИБ (11.40-12.10)	1	А
2	В-СИБ – КЛНГ (09.40 – 10.10)	1	4	КРАС – В-СИБ (11.00-11.30)	1	6	КЛНГ – КРАС (12.20-12.50)	1	

Группа В									
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл	
1	ГОРЬК – ДВОСТ (09.00-9.30)	3	3	ГОРЬК – С-КАВ (10.20-10.50)	3	5	ГОЬК – ОКТ (11.40 – 12.10)	3	В
2	ОКТ – С-КАВ (09.40-10.10)	3	4	ДВОСТ – ОКТ (11.00 – 11.30)	3	6	С-КАВ – ДВОСТ (12.20 – 12.50)	3	

Группа С									
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл	
1	СЕВ – Ю-УР (14.00 – 14.30)	1	3	СЕВ – ЗАБ (15.20 – 15.50)	1	5	СЕВ – ПРИВ (16.40 – 17.10)	1	С
2	ПРИВ – ЗАБ (14.40 – 15.10)	1	4	Ю-УР – ПРИВ (16.00 – 16.30)	1	6	ЗАБ – Ю-УР (17.20 – 17.50)	1	

Группа D									
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл	
1	МОСК – КБШ (14.00 – 14.30)	3	3	МОСК – СВЕРД (15.20 – 15.50)	3	5	МОСК – Ю-ВОСТ (16.40 – 17.10)	3	D
2	Ю-ВОСТ – СВЕРД (14.40 – 15.10)	3	4	КБШ – Ю-ВОСТ (16.00 – 16.30)	3	6	СВЕРД – КБШ (17.20 – 17.50)	3	

За 9-16 места									
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл	
1	A3-C4 (09.00 – 09.30)	1	5	Проигравший в игре №1 Проигравший в игре №2 (10.20 – 10.50)	1	9	Проигравший игры №5 Проигравший игры №6 (11.40 – 12.10)	3	Матч за 15-16 место
2	B3-D4 (09.00 – 09.30)	3	6	Проигравший в игре №3 Проигравший в игре №4 (10.20 – 10.50)	3	10	Победитель игры №5 Победитель игры №6 (11.40 – 12.10)	3	
3	C3-A4 (09.40 – 10.10)	1	7	Победитель игры №1 Победитель игры №2 (11.00 – 11.30)	1	11	Проигравший игры №7 Проигравший игры №8 (12.10-12.40)	4	
4	D3-B4 (09.40 – 10.10)	3	8	Победитель игры №3 Победитель игры №4 (11.00 – 11.30)	3	12	Победитель игры №7 Победитель игры №8 (12.10-12.40)	4	

За 1-8 места									
№	I тур	Пл	№	II тур	Пл	№	III тур	Пл	
1	A1-C2 (14.00 – 14.30)	1	5	Проигравший в игре №1 Проигравший в игре №2 (15.20 – 15.50)	1	9	Проигравший 5 игры Проигравший 6 игры (16.40 – 17.10)	2	Матч за 7-8 место
2	B1-D2 (14.00 – 14.30)	3	6	Проигравший в игре №3 Проигравший в игре №4 (15.20 – 15.50)	3	10	Победитель 5 игры Победитель 6 игры (16.40 – 17.10)	1	
3	C1-A2 (14.40 – 15.10)	1	7	Победитель игры №1 Победитель игры №2 (16.00 – 16.30)	1	11	Проигравший 7 игры Проигравший 8 игры (17.20-18.00)	2	
4	D1-B2 (14.40 – 15.10)	3	8	Победитель игры №3 Победитель игры №4 (16.00 – 16.30)	3	12	Победитель 7 игры Победитель 8 игры (17.20-18.00)	1	

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ:

ВДОВИН Илья Андреевич

Исполнительный директор РФСО «Локомотив»

ЗАМЕСТИТЕЛИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ:

КОРОЛЕВ Юрий Александрович

Начальник отдела реализации программ в области культуры и спорта Департамента социального развития ОАО «РЖД»

ДОРОЖКИН Артем Павлович

Заместитель исполнительного директора РФСО «Локомотив»

КИЧАТОВ Сергей Николаевич

Директор по спорту РФСО «Локомотив»

ЧЛЕНЫ:

ЛАРИН Илья Юрьевич

Заместитель директора по спорту РФСО «Локомотив»

КОВЕШНИКОВ Сергей Анатольевич

Главный специалист спортивной дирекции РФСО «Локомотив»

КУЗНЕЦОВ Павел Александрович

Специалист спортивной дирекции РФСО «Локомотив»

ТРАНСКРЕДИТБАНК



8 800 200 8222 (бесплатно по России)

8 495 500 3003 (телефон в Москве)

www.tcb.ru

ГЛАВНАЯ СУДЕЙСКАЯ КОЛЛЕГИЯ

ЛАРИН
Илья Юрьевич
Главный судья

ЛАРИНА
Анна Васильевна
Главный секретарь

КОНТАКТЫ

ЛАРИН Илья Юрьевич

Ответственный за организацию и проведение соревнований
+7 (915) 122 3921

КОВЕШНИКОВ Сергей Анатольевич

Председатель мандатной комиссии
+7 (926) 718 3601

КУЗНЕЦОВ Павел Александрович

Ответственный за питание
+7 (985) 334 2710

МУЛЛАГУЛОВА Альбина Ринатовна

Ответственный за взаимодействие с общественностью и СМИ
+7 (915) 224 8310

БАНКОМАТЫ

м. Динамо

Москва, ул. Верхняя Масловка 20/1
ОАО «Гипрониавиапром»
пн – пт, 9:00 – 19:00.

м. Динамо

Москва, ул. Юннатова 4
ОАО НПО «Наука», проходная, 1-й этаж
пн – пт, 06:00 – 20:00.

м. Белорусская

Москва, пл. Тверской заставы 7/1
Белорусский вокзал, 1 этаж
Круглосуточно

м. Театральная, Чеховская, Тверская

Москва, ул. Малая Дмитровка 10
НПО «Благополучие», 1-й этаж, холл
пн – пт, 8:00 – 21:00.





ИСТОРИЯ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В существующих границах Московская железная дорога организована в 1959 году в результате полного и частичного объединения шести дорог: Московско-Рязанской, Московско-Курской-Донбасской, Московско-Окружной, Московско-Киевской, Калининской и Северной.

История дороги берет начало с открытия движения в 1861 году до Петушков, а 1 августа 1862 года из Москвы до Нижнего Новгорода был отправлен первый поезд с пассажирами и грузами для открывшейся Нижегородской ярмарки, которая была известна далеко за пределами России.

В 1862 году поезда пошли до Сергиева Посада. Идея строительства этой линии принадлежит крупному промышленнику того времени Ивану Федоровичу Мамонтову - отцу известного мецената Саввы Ивановича Мамонтова.

В 1880 году протяженность железнодорожных линий, тяготеющих к Москве, уже превышала 2 тысячи километров, и темп строительства продолжал наращиваться. Малое кольцо, протя-

женностью 54 км было построено в 1908 году, БМО (Большое окружное кольцо), протяженностью 558 км - с 1943 по 1960.

Сегодня Московская железная дорога - 634 станции и 13 тысяч километров пути. Дорога обслуживает 10 субъектов Российской Федерации, на территории которых находятся 7 отделений. В районе тяготения дороги проживает почти треть населения страны (27%). На столичной магистрали трудятся 128 тыс. человек. Управление находится в Москве.

Характерная особенность дороги - существенная разветвленность. В Московском железнодорожном узле сходятся 11 радиальных направлений, которые связаны между собой Малым кольцом (54 км) и Большим окружным кольцом (БМО. 558 км).

Говоря о роли и месте Московской железной дороги в компании «Российские железные дороги», следует особо подчеркнуть, что это, прежде всего, пассажирская дорога. Сегодня МЖД осуществляет 50% всех пригородных перевозок компании и 25% дальних. Столичная

магистраль обеспечивает 30% доходов компании.

Пассажирский комплекс дороги - это 3 тысячи пассажирских вагонов, 400 электровозов, 2500 электросекций, 1505 остановочных пунктов, 2352 платформы и 493 вокзала. Это 7 пассажирских и 11 моторвагонных депо. Ежесуточно на дороге обрабатывается до 3 тысяч дальних пассажирских и пригородных поездов. На дороге формируется и готовится «главный» поезд страны - «Россия» Москва - Владивосток, следующий по самому протяженному в мире маршруту - 9298 км.

В пиковые часы интервал движения электропоездов в Мозуле составляет 4-6 минут.

На дороге выстроена определенная идеология пригородных перевозок в зависимости от их предназначения и платежеспособного спроса населения (массовые пригородные, межобластные поезда «Экспресс», поезда «Спутник», аэроэкспрессы).

В настоящее время между Московской и ближайшими областными центрами обращаются поезда «Экспресс» - в Рязань, Тулу, Орел и др.



ЛЕНИНГРАДСКИЙ, ЯРОСЛАВСКИЙ, КАЗАНСКИЙ – ДАЛЕЕ ВЕЗДЕ...

От трех вокзалов вели отсчет тысячекilометровые ленты рельсов и шпал, от них уходили и к ним возвращались бесчисленные поезда, на их перронах менялись судьбы людей. Созданные талантом архитекторов и инженеров, когда-то они были идеальными, прекрасными внутри и снаружи, но сменились столетия - и потоки людей и грузов необратимо переросли их. Любым другим зданиям после этого предстояло разрушение или вечная спячка исторического памятника. Вот только огромный город никогда не даст им уснуть, и нет у него сил разрушить их - вокзалы эти плоть от плоти города, они его нервы и артерии. Строго говоря, первыми железными дорогами Российской империи стали Царскосельская и Варшаво-Венская, но первая из них была слишком миниатюрной, а вторая, как и вся Польша, не совсем российской. Так что именно с Ленинградского, Ярославского и Казанского - трех вокзалов, составивших неповторимый ансамбль на пустынном Каланчевском поле, - началась в XIX столетии история большого железнодорожного строительства Российской империи, неотделимая от истории Москвы...

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ВОКЗАЛ

Этому старейшему из московских вокзалов в августе 2011-го исполнилось 160 лет.

Строился вокзал с 1844 по 1849 год, но самый важный из пробных поездов подкатил к его перрону 18 августа 1851 года. Это был небывало роскошный царский поезд из девяти вагонов, которым следовал сам Николай I - прибывший в Москву на 25-летие своей коронации вместе с супругой, наследником престола и многочисленной свитой. Любопытно, что из соображений безопасности вдоль всего рельсового пути были расставлены десятки тысяч солдат, а перед особо длинными мостами император выходил из вагона и преодолевал мост пешком вслед за

поездом. Впрочем, регулярное движение «всенародных» поездов началось чуть позже 1 ноября 1851-го.

Хотя начало всему этому было положено много раньше - 1 февраля 1842 года, когда Николай I подписал указ о строительстве двухпутной казенной железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы. Причем, как решил ценивший порядок Николай I, вокзалы в обеих столицах должны были быть абсолютно одинаковыми, и проектировал их любимец царя архитектор Константин Тон - создатель храма Христа Спасителя и Кремлевского дворца. Основной проблемой в Москве оказался выбор места для строительства вокзала. От двух первых вариантов - на

Трубной площади и у Тверской заставы - городское начальство отказалось по причине «адского шума» поездов и угрозы пожара из-за искр, вырывающихся из паровозных труб. В итоге самым безопасным местом было признано пустынное Каланчевское поле на тогдашней окраине Первопрестольной. Здание Петербургского вокзала (как и его близнеца - Московского вокзала в Санкт-Петербурге) архитектор задумал в стиле неоренессанса, с некоторыми деталями древнерусского зодчества, причем за счет башенки с часами вокзал напомнил ратуши западноевропейских городов. Облик здания определяли строгий двухэтажный фасад, равномерно деленный приставными колонками в межколонных простенках, наряд





ные арочные окна первого этажа и двухъярусная часовая башенка, над которой развевался флаг ведомства путей сообщения.

В сентябре 1855 года, после смерти Николая I, Санкт-Петербург-Московскую железную дорогу высочайшим повелением Александра II переименовали в Николаевскую. То был знак уважения к императору, учредившему в России принципиально новый вид путей сообщения. Николаевскими стали и оба вокзала – в Москве и Петербурге. В феврале 1923 года Феликс Дзержинский переименовал Николаевскую дорогу в Октябрьскую, так же стали называться и вокзалы. А после того как Северную столицу в 1924-м переименовали в Ленинград, и вокзал приобрел нынешнее имя Ленинградский.

В 1934 году, во времена предвоенного расцвета СССР, вокзал основательно переоборудовали – были расширены билетные кассы, появились комната для транзитных пассажиров, справочное бюро, почтовое отделение, телеграф и сберкасса, а царские покои отвели под комнату матери и ребенка. В 1948–1950 годах заново отделали все внутренние помещения, а в 1970-х был реконструирован весь вокзал – и теперь о XIX веке нам напоминает лишь фасад, обращенный на Комсомольскую площадь.



ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ

В гордом одиночестве Николаевский вокзал простоял на Каланчёвском поле недолго. Уже в 1862 году рядом с ним появился вокзал Московско-Троицкой железной дороги – маленький и скромный в сравнении со своим царственным собратом. Ну так и сама дорога заметно уступала Николаевской – до 1870 года ее поезда ходили лишь до Троице-Сергиева Посада. А существованием своим и вокзал, и дорога обязаны профессору Императорского Московского университета Фёдору Чижову. Увлеченный идеями железнодорожного строительства, в середине 1850-х он решил лично способствовать устройству путей сообщения между Москвой и Троице-Сергиевым Посадом. Планировалось строительство «образцово-показательной паровозной железной дороги» – исключительно на русские капиталы и силами русских инженеров и рабочих. Основными компаньонами Чижова стали Иван Мамонтов (отец знаменитого предпринимателя Саввы Мамонтова) и инженер-генерал майор Андрей Дельвиг. При этом для начала работ требовалось разрешение от правительства – но государственные чиновники и даже компаньоны сомневались в коммерческой целесообразности всей затеи и особенно в том, что новая дорога соберет достаточно пассажиров. Выход из ситуации нашелся довольно

неожиданный. Профессор Чижов нанял компанию студентов, и они в течение двух месяцев круглосуточно переписывали всех следовавших по Ярославскому шоссе. Выяснилось, что этим путем «в разных экипажах, от карет и дилижансов до телег, проезжает более 150 000 человек и перевозится до 4 миллионов пудов клади в год, и это не считая примерно 500 000 паломников в Троице-Сергиеву Лавру». Подключились к дискуссии и газеты, писавшие, что с постройкой дороги число паломников сильно возрастет, а в селениях вдоль дороги «разведутся огороды и скотные дворы, потому как доставка огородных овощей и масла будет стоить безделицу по сравнению с гужевой».

Так или иначе, в 1858 году было получено высочайшее разрешение, в мае 1859-го учреждено Общество Московско-Троицкой железной дороги, а весной 1860-го приступили к укладке рельсов от Сергиева Посада. Ежедневное движение поездов было торжественно открыто 18 августа 1862 года. Затем железнодорожную магистраль решили продлить до Ярославля – регулярное движение на этом направлении началось 18 февраля 1870 года. Дорога при этом была переименована в Московско-Ярославскую. Что же касается самого вокзала, то возводил его петербургский архитектор Роман Кузьмин. Двухэтажное белое здание, законченное в 1862-м, получилось изящным и строгим – и благополучно простояло до начала XX века, когда в Российской империи вовсю шло масштабное железнодорожное строительство. К тому времени дорога от Ярославля дотянулась до Архангельска, к ней были присоединены другие дороги – грузопассажирский поток на северном направлении возрос многократно, и старый вокзал с ним уже явно не справлялся.

В 1900 году дорога перешла в собственность казны, и была предпринята небольшая перепланировка вокзала с достройкой второго этажа – площадь здания выросла 490 м², но проблеме это никоим образом не решило.

Возведение нового вокзала, включающего в себя объемы старого здания, началось весной 1902 года. В первую очередь перестраивались корпус прибытия и боковые крылья, затем вестибюль. Шестель широко применял новейшие строительные материалы – металлоконструкции и железобетон. При этом характерное для древнерусского зодчества объединение в одно целое разных по размерам строений позволило объем главного пассажирского зала соединить с вестибюлем и аванзалом, что обеспечивало свободный проход к платформам.

Ярославский вокзал был закончен в 1904 году, хотя некоторые работы продолжались до 1907-го. Замысел архитектора воплотился полностью – но впереди вокзал ожидала долгая эпоха послереволюционных изменений...

КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ

Интереснее всего сложилась судьба самого «молодого» из трех, Казанского вокзала. Как и Ярославский, этот вокзал, сперва называвшийся Рязанским, возводился дважды – если не считать непримечательного деревянного домика, выстроенного к пуску Коломенского участка, первого на тогда еще Московско-Рязанской железной дороге. Впрочем, после того как с 20 июля 1862 года до Коломны пошли первые поезда, выяснилось, что дорога принята в эксплуатацию с большими недоделками. Газеты язвительно сообщали, что «в устройстве дороги много несовершенств», даже в Москве «пассажиров снимали с лест-

ниц вагонов, а дам – на руках», «ни на одной станции вокзалы еще не отстроены, платформы не готовы, и из вагонов приходится выпрыгивать». Впрочем, большинство недостатков было устранено уже осенью 1862-го.

Казанскому предстояло стать центром всего архитектурного ансамбля Каланчёвской площади, но помимо этого, вокзал должен был подчеркивать единство России и Азии, символизировать важнейшую роль этого железнодорожного направления. Щусев полностью отказался от архитектурной композиции старого вокзала Лестеста – он хотел, чтобы новое огромное сооружение в романтическом неорусском стиле отражало характер старой Москвы, объединяло традиции русского средневекового зодчества и мотивы искусства Востока.

В оформлении интерьеров помимо Рериха Н.К. должны были участвовать такие знаменитости, как Александр Бенуа, Евгений Лансере, Борис Кустодиев, Зинаида Серебрякова и Мстислав Добужинский. Бенуа выполнил эскизы скульптурного оформления потолка ресторана, общий эскиз его росписи и эскизы панно «Триумф Азии» и «Триумф Европы», а центральное панно «Россия соединяет народы Европы и Азии» должен был выполнить Лансере.



Все планы разрушила начавшаяся в августе 1914 года Первая мировая война. Несмотря на все усилия Щусева, строительство Казанского вокзала приостановилось, и стало понятно, что к 1 ноября 1916-го, как планировалось, здание закончить невозможно.

Тем не менее зимой 1916–1917 годов здание было возведено под крышу, а центральную башню оставалось завершить шпилем. Но весной и осенью 1917-го на страну обрушились две революции, преломившие всю реальность российского государства – вместе с судьбами и путями заказчиков и творцов Казанского вокзала.

Правда, из-за экономических и организационных неурядиц 1917-го и всей послереволюционной эпохи изначальный проект Казанского вокзала так и не был осуществлен. Величие замысла осталось лишь в чертежах, рисунках и гравюрах талантливых архитекторов.

Завершилась реконструкция в 1997-м, к 850-летию Москвы, когда в Рязанском проезде и на Новорязанской улице выросли новые корпуса, сохранившие оригинальный щусевский стиль.

НАЙДИ 5 ОТЛИЧИЙ

Многие встречали в детских журналах игру с заданием найти десять отличий. В этой игре почти такое же задание. С виду, две фотографии ничем не отличаются друг от друга, но это только на первый взгляд. Пять элементов в них разные. Необходимо найти эти 5 отличий.



Правильные ответы вы найдете на сайте www.rfsolokomotiv.ru



НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

СОХРАНЯЯ, ПРИУМНОЖАЕМ

№1

- По объему пенсионных накоплений
- По числу участников-вкладчиков программ негосударственного пенсионного обеспечения

8 800 775 1520

бесплатная справочная служба

www.npfb.ru

vkontakte.ru/npfb.ru

facebook.com/blagonpfb

www.npfb.ru

БЛАГОДАРНОСТЬ → БЛАГОРОДСТВО

БЛАГОНАДЕЖНОСТЬ → БЛАГОРАЗУМИЕ

БЛАГОПОЛУЧИЕ → БЛАГОЖЕЛАТЕЛЬНОСТЬ



175 лет вместе со страной

175 лет железным дорогам России

В 1837 году в России появились первые 26 км железной дороги. С тех пор проложено более 85 тысяч км путей, которые навсегда изменили облик нашей страны. Не останавливаясь на достигнутом, мы на высоких скоростях движемся в будущее.