

3.00 РОССИЯ  
ROSSIA - 2004



летчик-испытатель  
В.П. ЧКАЛОВ 1904-1938

# История Государства Российского 2014

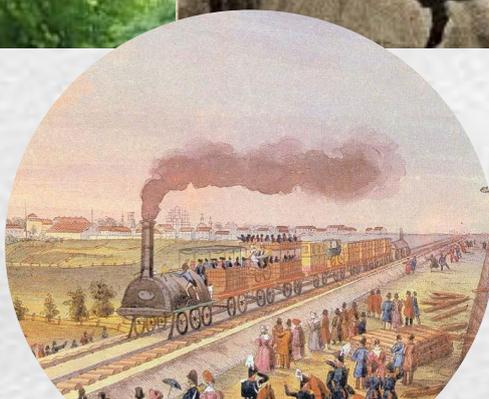
110 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В.П. ЧКАЛОВА



## Интересные статьи

5-летие интронизации Святейшего Патриарха Московского и Всея Руси Кирилла

7  
стр.



Интересные статьи  
«ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

10  
стр.



История русских городов  
«Господин Великий Новгород»

8  
стр.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>110 лет со дня рождения В.П. Чкалова</b> .....	3
Начало службы в авиации.....	3
Летно-испытательная работа.....	4
Рекордные перелеты.....	5
Гибель Чкалова.....	5
<b>Православная страница</b> .....	7
5-летие интронизации Святейшего Патриарха Московского и Всея Руси Кирилла.....	7
<b>История русских городов</b> .....	8
«Господин Великий Новгород».....	8
<b>Интересные статьи</b> .....	10
Первая железная дорога.....	10
<b>Список использованной литературы</b>	13

Больше информации вы сможете найти на нашем официальном сайте проекта:

[www.rus-history.ucoz.ru](http://www.rus-history.ucoz.ru)

Здесь вы найдете фотографии и картины, связанные с историей нашей страны, интересные статьи и факты, исторические документы и многое другое. Также не забудьте найти нас в социальных сетях, где мы обсуждаем самые интересные темы и события об истории Российского государства.

Сезон 2014 года на проекте «История Государства Российского» посвящен нескольким историческим годовщинам: 700-летие со дня рождения преподобного Сергия Радонежского, 100-летие Первой Мировой войны.

Если у вас возникли вопросы по поводу нашего проекта или у вас есть предложения по улучшению проекта, если вы обладаете какими-нибудь старыми документами или фотографиями, пишите нам на электронную почту: [istoria.russian@yandex.ru](mailto:istoria.russian@yandex.ru) или [istoria.rossii@yandex.ru](mailto:istoria.rossii@yandex.ru).

Официальное открытие проекта состоялось 10 апреля 2010 года.

Проект официально действует на территории Москвы и Московской области Российской Федерации.

Официальные странички вы сможете найти в интернете в социальных сетях:



<http://vk.com/history.russian>



<http://www.odnoklassniki.ru/istoriyag>



История Государства Российского

Проект «История Государства Российского» © 2014

Официальный некоммерческий проект по истории России

## 110 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ВАЛЕРИЯ ПАВЛОВИЧА ЧКАЛОВА



*Валерий Павлович Чкалов* родился 20 января (2 февраля) 1904 года в селе Василёво Нижегородской губернии (ныне город Чкаловск) в семье котельщика василёвских казённых мастерских. Мать умерла рано, когда Валерию было 6 лет.

В семь лет Валерий пошёл учиться в василёвскую начальную школу, затем — в училище. В 1916 году по окончании школы отец направляет его на учёбу в Череповецкое техническое училище (ныне БОУ СПО ВО «Череповецкий лесомеханический техникум им. В.П.Чкалова»). В 1918 году училище было закрыто, и Валерию пришлось вернуться домой. Он стал работать подручным у отца, молотобойцем в кузнице, а с началом навигации поступил на работу кочегаром на землечерпалку.

**НАЧАЛО СЛУЖБЫ В АВИАЦИИ.** В 1919 году Валерий Чкалов работал кочегаром на пароходе «Баян» на Волге и тогда впервые увидел самолёт. После этого он, уволившись с парохода, в том же году ушёл служить в Красную Армию. Его направили слесарем-сборщиком самолётов в 4-й Канавинский авиационный парк в Нижнем Новгороде.

В 1921 году Чкалов добился направления на учёбу в Егорьевскую военно-теоретическую школу ВВС, после её окончания в 1922 году направлен на дальнейшую учёбу в Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков, окончил её в 1923 году. В 1923—1924 годах в соответствии со сложившейся в то время практикой подготовки военных лётчиков он также проходил обучение и в Московской военно-авиационной школе высшего пилотажа, а затем в Серпуховской высшей авиационной школе стрельбы, бомбометания и воздушного боя.

В июне 1924 года военный лётчик-истребитель Чкалов был направлен для прохождения службы в Ленинградскую Краснознамённую истребительную авиаэскадрилью имени П. Н. Нестерова (Комендантский аэродром). За время службы в эскадрилье он проявил себя как дерзкий и отважный лётчик. Совершал рискованные полёты, за что получал взыскания и неоднократно отстранялся от полётов. По легенде, один раз Чкалов даже пролетел под мостом Равенства (Троицким) в Ленинграде. Для фильма «Валерий Чкалов» этот полёт повторил лётчик Евгений Борисенко. В то же время имел серьёзные проблемы с дисциплиной, которые окончились крупными неприятностями — 16 ноября 1925 года был осуждён военным трибуналом к одному году лишения свободы за драку в пьяном виде, затем срок был снижен до 6 месяцев.

В 1926-м году 1-я Краснознаменная истребительная авиационная эскадрилья перебазировалась с Комендантского аэродрома на аэродром Троцка (сегодня — Гатчина), где Чкалов служит с 1926 по 1928 годы.

В 1927 году Чкалов женился на ленинградской учительнице Ольге Ореховой. В марте 1928 года переведён на службу в 15-ю Брянскую авиационную эскадрилью, жена с сыном Игорем остались в Ленинграде.

В Брянске Чкалов совершил аварию, был обвинён в воздушном лихачестве и многочисленных нарушениях дисциплины. Приговором военного трибунала Белорусского военного округа от 30 октября 1928 года Чкалов был осуждён по статье 17 пункт «а» Положения о воинских преступлениях и по статье 193-17 УК РСФСР к одному году лишения свободы, а также был уволен из Красной Армии. Отбывал наказание недолго, по ходатайству Я. И. Алксниса и К. Е. Ворошилова менее чем через месяц наказание было заменено на условное и Чкалов был освобождён из Брянской тюрьмы.

Будучи в запасе, в начале 1929 года Чкалов вернулся в Ленинград и по ноябрь 1930 года работал в Ленинградском Осоавиахиме, где руководил школой планеристов и был лётчиком-инструктором.

**ЛЕТНО-ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА.** В ноябре 1930 года Чкалов был восстановлен в воинском звании и направлен на работу в московский Научно-исследовательский институт ВВС РККА.

За два года работы в НИИ он совершил более 800 испытательных полётов, освоив технику пилотирования 30 типов самолётов. 3 декабря 1931 года Чкалов участвовал в испытаниях авиаматки (воздушного авианосца), которая представляла собой тяжёлый бомбардировщик, несший на своих крыльях и фюзеляже до пяти самолётов-истребителей.

В 1932 году НИИ ВВС был переведён с Ходынского поля в Москве на аэродром в районе города Щёлково Московской области. Перебазирование из

обыденного события превратилось в первый в СССР воздушный парад с пролётом над Красной площадью. 45 самолётов летели колонной по три машины в ряд, а во главе шёл бомбардировщик ТБ-3 с бортовым номером 311, управляемый экипажем Валерия Чкалова.

С января 1933 года Валерий Чкалов вновь в запасе и переведён на работу лётчиком-испытателем Московского авиационного завода № 39 имени Менжинского. Совместно со своим старшим товарищем Александром Анисимовым испытывал новейшие самолёты-истребители 1930-х годов И-15 (биплан) и И-16 (моноплан) конструкции Поликарпова. Он также принимал участие в испытаниях истребителей танков «ВИТ-1», «ВИТ-2», а также тяжёлых бомбардировщиков «ТБ-1», «ТБ-3», большого количества опытных и экспериментальных машин ОКБ Поликарпова. Автор новых фигур высшего пилотажа — восходящего штопора и замедленной бочки.

5 мая 1935 года авиаконструктор Николай Поликарпов и лётчик-испытатель Валерий Чкалов за создание лучших самолётов-истребителей были награждены высшей государственной наградой — орденом Ленина.



*Сталин, Ворошилов, Каганович, Чкалов и Беляков.  
Встреча после перелёта на Дальний Восток. Щёлковский аэродром, 10 августа 1936 г.*

**РЕКОРДНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ.** Осенью 1935 года лётчик Байдуков предложил Чкалову организовать рекордный перелёт из СССР в США через Северный полюс и возглавить экипаж самолёта. Весной 1936 года Чкалов, Байдуков и Беляков обратились в правительство с предложением провести такой перелёт, но Сталин указал другой план маршрута: Москва — Петропавловск-Камчатский, опасаясь повторения неудачной попытки Леваневского (в августе 1935 года полёт С. Леваневского, Г. Байдукова и В. Левченко по маршруту Москва — Северный полюс — Сан-Франциско был прерван из-за неисправности).

Перелёт экипажа Чкалова из Москвы на Дальний Восток стартовал 20 июля 1936 года и продолжался 56 часов до посадки на песчаной косе острова Удд в Охотском море. Общая протяжённость рекордного маршрута составила 9375 километров. Уже на острове Удд на борт самолёта была нанесена надпись «Сталинский маршрут», сохранённая и при следующем перелёте — через Северный полюс в Америку. Оба чкаловских перелёта официально носили это название вплоть до начала «борьбы с культом личности Сталина» и литературных подчисток. За перелёт на Дальний Восток весь экипаж был удостоен звания Героев Советского Союза с вручением ордена Ленина: медаль Золотая Звезда, введённая в 1939 году уже после смерти Чкалова, была вручена только в 2004 году его детям. Кроме того, Чкалову был подарен личный самолёт У-2 (сейчас находится в музее в Чкаловске). Об исключительной важности этого перелёта для своего времени говорит то, что И. В. Сталин лично приехал 10 августа 1936 года на Щёлковский аэродром близ Москвы встречать возвратившийся самолёт. С этого момента Чкалов приобрёл всенародную известность в СССР.

Чкалов продолжал добиваться разрешения на совершение перелёта в США, и в мае 1937 года разрешение было получено. Старт самолёта АНТ-25 состоялся 18 июня. Полёт проходил в значительно более сложных условиях, чем предыдущий (отсутствие видимости, обледенение и т. д.), но 20 июня самолёт совершил благополучную посадку в городе Ванкувер, штат Вашингтон, США. Протяжённость перелёта составила 8504 километра.

За этот перелёт экипаж был награждён орденами Красного Знамени.

12 декабря 1937 года Валерий Чкалов был избран депутатом Совета Национальностей Верховного Совета СССР от Горьковской области и Чувашской АССР. По просьбе жителей Василёва их посёлок был переименован в Чкаловск.

И. Сталин лично предложил Чкалову занять должность Наркома НКВД, но он отказался и продолжал заниматься лётной испытательной работой.

1 декабря 1938 года он был срочно вызван из отпуска для проведения испытаний нового истребителя И-180.

**ГИБЕЛЬ ЧКАЛОВА.** Чкалов погиб 15 декабря 1938 года при проведении первого испытательного полёта на новом истребителе И-180 на Центральном аэродроме.

Полёт готовился в спешке, чтобы успеть до конца года. Выпуск самолёта на аэродром назначался на 7 ноября, 15 ноября, 25 ноября... 2 декабря на собранной машине было выявлено 190 дефектов. Н. Н. Поликарпов протестовал против ненужной гонки при подготовке И-180 к первому вылету, ввиду чего был отстранён от этих работ. 7 декабря И-180 вывезли на аэродром; 10 декабря В. П. Чкалов произвёл рулёжку самолёта по земле, при которой мотор часто «глох»; 12 декабря при повторной рулёжке сломалась тяга управления газом мотора.

13 декабря Поликарпов представил программу испытаний И-180: полётное задание предписывало совершить пробный полёт по кругу в течение 10—15 минут без уборки шасси; затем после тщательного осмотра всей машины осуществить ознакомительный полёт и 1—2 полёта по 30—68 минут; наконец полёт с убраным шасси до высоты 7000 метров. Валерий Чкалов должен был совершить только первый, самый дорогой по оплате, полёт, после



*АНТ-25 в полёте*

чего машина переходила в руки другого лётчика — С. П. Супруна.

По воспоминаниям Д. Л. Томашевича, в этот день температура воздуха была «около минус 25 °С... Поликарпов будто бы отговаривал Чкалова вылетать, но тот не согласился». Уже при заходе самолёта на посадку двигатель М-88 остано-

вился. Чкалов, как отмечено было в акте комиссии по расследованию причин аварии, «до последнего момента управлял самолётом и пытался сесть и сел вне площадки, занятой жилыми домами». Но при посадке самолёт зацепился за провода и столб, а лётчик ударился головой об оказавшуюся на месте падения металлическую арматуру. Через два часа он скончался в Боткинской больнице от полученной травмы.

Похоронен Валерий Чкалов в Москве, урна с его прахом установлена в Кремлёвской стене.

После гибели Чкалова был арестован ряд руководителей авиационного завода, причастных к организации этого полёта, они были приговорены к длительным срокам лишения свободы за выпуск в полёт самолёта с многочисленными неисправностями, повлёкшими гибель лётчика.

#### ***Приказ НКВД N 070 от 4 июня 1939 года***

...Число летных происшествий в 1939 году, особенно в апреле и мае месяцах, достигло чрезвычайных размеров. За период с 1 января до 15 мая произошло 34 катастрофы, в них погибло 70 человек личного состава. За этот же период произошло 126 аварий, в которых разбит 91 самолет. Только за конец 1938 и в первые месяцы 1939 гг. мы потеряли 5 выдающихся лётчиков — Героев Советского Союза, 5 лучших людей нашей страны — тт. Бряндинского, Чкалова, Губенко, Серова и Полину Осипенко.

Эти тяжелые потери, как и подавляющее большинство других катастроф и аварий, являются прямым результатом:



*Памятник Чкалову в Киеве.*

а) преступного нарушения специальных приказов, положений, летных наставлений и инструкций;..

е) самое главное, недопустимого ослабления воинской дисциплины в частях Военно-Воздушных Сил и расхлябанности, к сожалению, даже среди лучших летчиков, не исключая и некоторых Героев Советского Союза...

2. Герой Советского Союза, известный всему миру своими рекордными полетами, комбриг В.П.Чкалов погиб только потому, что новый истребитель, который комбриг Чкалов испытывал, был выпущен в испытательный полет в совершенно неудовлетворительном состоянии, о чем Чкалов был полностью осведомлен. Больше того, узнав от работников НКВД о состоянии этого самолета, т. Сталин лично дал указание о запрещении т. Чкалову полетов впредь до полного устранения недостатков самолета, тем не менее комбриг Чкалов на этом самолете с не устраненными полностью дефектами через три дня не только вылетел, но начал совершать свой первый полет на новом самолете и новом моторе вне аэродрома, в результате чего, вследствие вынужденной посадки на неподходящей захлавленной местности, самолет разбился и комбриг Чкалов погиб.

Вблизи места катастрофы самолёта Чкалова установлен памятный камень. Находится близ дома № 52, корп. 2 по Хорошёвскому шоссе.

## Православная страница | 5-летие интронизации Святейшего Патриарха Московского и Всея Руси Кирилла



1 февраля 2009 года в Москве в храме Христа Спасителя прошла интронизация шестнадцатого Патриарха Московского и всея Руси Кирилла. Возведение на патриарший престол, совершаемое во время Божественной литургии, — эпохальное событие в жизни Православной Церкви, поэтому всегда отличается особой торжественностью.

Новоизбранного Патриарха приветствовали праздничным перезвоном колоколов со всех пяти колоколен храма Христа Спасителя. У входа в храм Патриарха встретили два старших священника и мирянин с хлебом-солью. А на самой торжественной литургии

присутствовали около 4 тысяч человек.

Каждая годовщина интронизации Святейшего Патриарха Московского и всея Руси Кирилла отмечается Божественной литургией в кафедральном соборном Храме Христа Спасителя.

Ритуал принятия самого высшего церковного сана дошел до наших дней с древних веков, претерпев лишь незначительные изменения. В церемонию входит возведение избранного

Патриарха на Горнее место в алтаре (горнее — слав. высокое, место в алтаре между престолом и восточной стеной). При этом митрополиты трижды возглашают: «Аксиос!», что в переводе с греческого означает «Достоин!».

Литургия начинается обычным архиерейским чином, а завершается патриаршим: первую часть службы нареченный Патриарх совершает как митрополит в голубой мантии, а завершает в зеленой патриаршей мантии, как предстоятель Церкви.

День интронизации Патриарха Московского и всея Руси Кирилла - 1 февраля - ежегодный праздник Русской Православной Церкви, наравне с Днем тезоименитства (именин) Святейшего Патриарха Кирилла, который отмечается 24 мая в День памяти Кирилла и Мефодия, просветителей славян.

## История русских городов | «Господин Великий Новгород»

Первые стоянки и поселения появились у истока Волхова еще в эпоху неолита, их возраст составляет от 6 000 до 7 000 лет. Самая ранняя дата существования Новгорода, упомянутая в русских летописных источниках – 859 год. 859-й официально считается годом основания города, но среди исследователей нет единства во мнениях по этому вопросу. Согласно выводам археологов и фактам, изложенным в "Повести временных лет", к 862 году, когда варяг Рюрик был приглашен на Княжение в Новгородскую землю, Новгород уже был довольно большим поселением. Удачное географическое расположение дало импульс развитию ремесел, торговли и культуры. Горожане занимались кузнечным, плотницким и ювелирным делом, выделкой кож.

В 1136 году изгнание новгородского князя Всеволода Мстиславича положило начало периоду республиканского правления. Новгородцы сформировали орган местного самоуправления – городское вече, наделенное законодательной властью, полномочиями объявлять войну и заключать мир, призывать и утверждать новгородских князей, устанавливать размеры податей и так далее. В полномочия князя (который, как правило, приходил из соседнего Владимиро-Суздальского княжества) входили оборона новгородских земель в военное время, гражданский суд и так далее. В грамотах веча город упоминался под названием Господин Государь Великий Новгород.

Земли, находившиеся под властью Новгорода, простирались от Кольского полуострова до города Торжок. Интенсивно развивалась торговля. В это время существовали торговые связи с Фландрией, городами Ганзейского союза, Югорской землей, Скандинавией, Астраханью, Константинополем. Среди статей экспорта видное место занимали пушнина, лен, воск, кожевенное сырье. В период расцвета республики в XIV и первой половине XV века Новгород состоял из пяти самоуправляющихся городских районов – концов.

На протяжении двух столетий – с середины XIII до середины XV века – Новгород занимал центральное положение в обороне русских земель от внешних агрессоров – Швеции и Ливонского ордена. В июле 1240 года новгородские ополченцы под командованием князя Александра Ярославовича разгромили шведские войска в Невской битве. После этого сражения князь Александр получил прозвище Невский. В 1242 году собранное в Новгороде войско под командованием Александра Невского разбило армию тевтонских рыцарей в Ледовом побоище на Чудском озере. Город не пострадал от монголо-татарского нашествия,

но отправлял дань Золотой Орде. Великий Новгород времен феодальной республики сыграл огромную роль в становлении русской архитектуры, живописи и прикладного искусства. Период высокой социальной напряженности, начавшийся с середины XII века, был отмечен несколькими бунтами, поднятыми посадскими людьми против светских и церковных феодалов и купцов.

В июле 1471-го московские войска под командованием Даниила Холмского одержали победу над нижегородцами в Шелонской битве. В 1478-м Новгород и все земли, находившиеся под его властью, были присоединены к Московскому княжеству. Центральная власть практически без промедления принялась за борьбу с новгородской "вольностью". Около 7.000 новгородцев – представителей боярства, духовенства и купечества – были насильственно переселены в центральные области России. Черной страницей в истории города стала зима 1569-1570, когда войско опричников под командованием Ивана Грозного, устроило расправу над горожанами. Поводом к этому стало подозрение в государственной измене.

В ходе карательных действий десятки тысяч горожан подверглись пыткам и были казнены, купеческое, церковное и монастырское имущество было конфисковано.

В 1611-м Новгород был оккупирован шведскими войсками под командованием генерала Якоба Делагарди. Оккупация, продлившаяся до 1617 года, сопровождалась разграблением Новгорода и истреблением его жителей. К ее завершению город лежал в руинах, а численность его населения сократилась в несколько раз.

В XVIII веке развитие Санкт-Петербурга привело к угасанию экономического значения Великого Новгорода. Крупное промышленное производство в этот период было представлено адмиралтейской парусной фабрикой, производившей парусину для нужд Балтийской флотилии, восьмью кожевенными заводами. В 1708 году Великий Новгород вошел в состав Ингерманландской губернии (которая с 1710 года носила название Санкт-Петербургская губерния), в 1727-м стал центром Новгородской губернии. С 1776-го Новгород – административный центр Новгородского местничества, преобразованного в Новгородскую губернию в 1796 году. Период упадка продолжался несколько столетий. В середине XIX века в городе насчитывалось приблизительно 1330 домов, 31 церковь и 260 лавок. Промышленность и торговля больше не играли ключевой роли в жизни Новгорода. После упразднения Новгородской губернии в 1927 году Новгород стал окружным городом, а в 1930-м вошел в число районных центров Ленинградской области.

В августе 1941-го Великий Новгород был оккупирован немецкими войсками. Войска Волховского фронта освободили город в ходе Новгородско-Лужской операции в январе 1944-го. В том же году Новгород получил статус административного центра Новгородской области.

В августе 1941-го Великий Новгород был оккупирован немецкими войсками. Войска Волховского фронта освободили город в ходе Новгородско-Лужской операции в январе 1944-го. В том же году Новгород получил статус административного центра Новгородской области.





области. В послевоенные десятилетия разрушенный город был отстроен заново по проекту, разработанному архитектором Алексеем Щусевым, при этом сохранилась большая часть исторических зданий и архитектурных памятников.

К числу историко-архитектурных памятников Великого Новгорода и его окрестностей принадлежат Новгородский кремль (Детинец, основан в X веке); на территории кремля: Софийский собор (XI век), Софийская звонница (XV век), Митрополичьи покои, здания Владычного (Епископского) дворца с Грановитой палатой, дозорная башня "Ча-

созвоня", Архиепископский дворец, памятник "Тысячелетие России"; Ярославово дворище и древний Торг, музей народного деревянного зодчества "Витославлицы", церковь Власия, церковь Андрея Стратилата, Церковь Параскевы Пятницы, церковь Спаса Преображения, Знаменский собор, церковь Федота Стратилата, Антониев монастырь, Церковь Симеона Богоприимца, Юрьев монастырь, Спасо-Преображенский монастырь, Николо-Вязищский монастырь, церковь Рождества Христова, церковь Спаса Преображения, церковь Успения, Клопский монастырь, Рюриково городище, церковь Апостола Филиппа и Николая Чудотворца, церковь Николы на Липне, Перекомский-Николаевский-Розважский монастырь, Церковь Благовещения в Аркажах, Церкви Архангела Михаила и Благовещения на Торгу и так далее. Другие достопримечательности: Государственный музей художественной культуры Новгородской земли, Новгородский государственный объединенный музей-заповедник, Новгородский академический театр драмы.

## Интересные статьи | Первая железная дорога в России

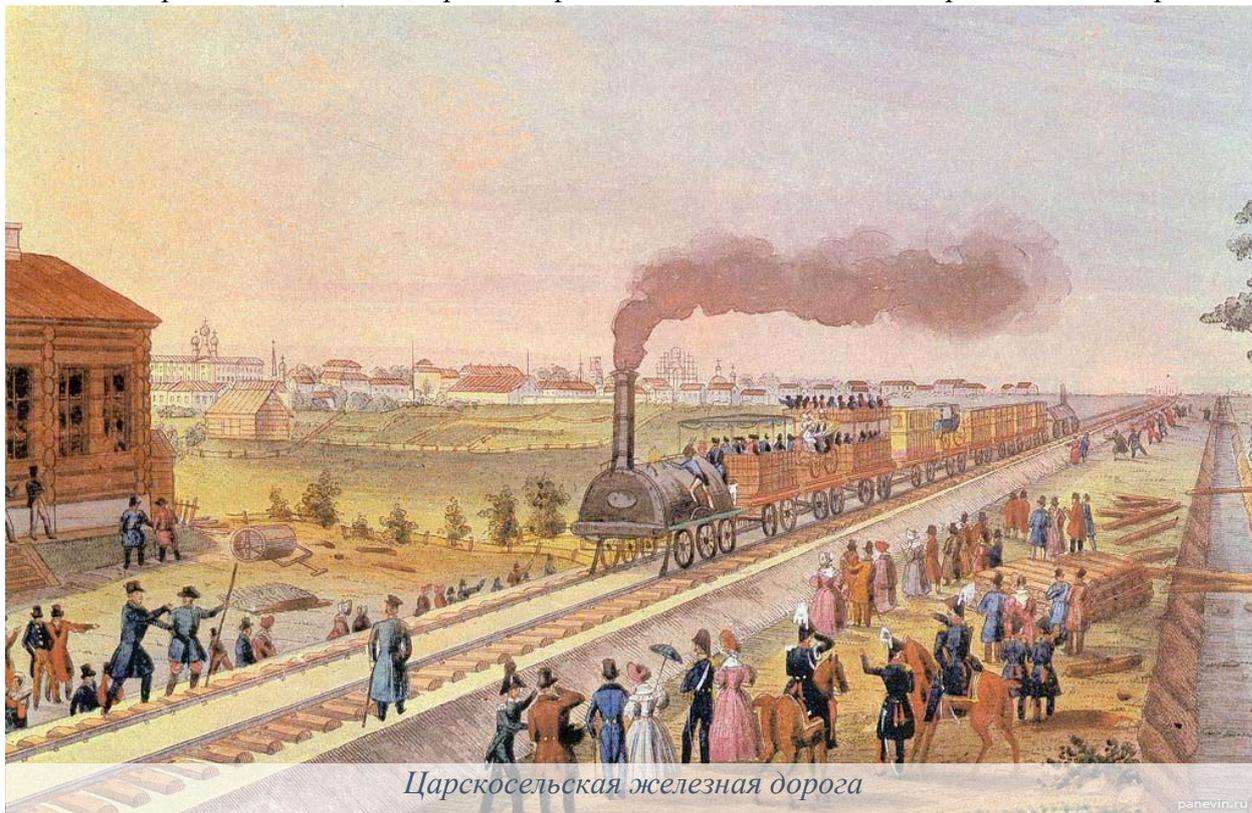
Николаевская железная дорога (до 1855 года — Петербурго-Московская, с 1923 года переименована в Октябрьскую) — построена в середине XIX века для обеспечения железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой. Движение открыто в 1851 году.

Николаевская дорога стала первой двухпутной казённой железной дорогой в Российской Империи и положила начало созданию в государстве железнодорожной сети общегосударственного значения. Протяжённость дороги составила 645 км (604 версты).

Позже к Николаевской железной дороге были присоединены другие линии. Дорога проходила по территориям Петербургской, Московской, Новгородской, Тверской, Псковской, Витебской и Смоленской губерний.

В марте 1841 года Николай I приказал учредить комиссию для составления проекта железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой. Председателем комиссии был назначен

А. Х. Бенкендорф, в числе других в неё вошли Мельников и Крафт. В сентябре 1841 года комиссия представила доклад-проект с финансово-экономическими расчётами постройки и



эксплуатации железной дороги.

Между Петербургом и Москвой большая часть грузов направлялась в сторону Санкт-Петербурга, при этом город снабжался главным образом по водным путям. Так, в 1839 году внутренними водными путями в Петербург прибыло 1,3 млн т грузов. В сравнении с этим показателем железная дорога, по проекту, должна была перевозить существенно меньшее количество грузов — 0,4 млн т. Дорога проектировалась как ещё один вид путей сообщения, способный частично разгрузить водный и гужевой транспорт и обеспечить более быструю доставку грузов и пассажиров. Согласно проекту стоимость трассы должна была составить 43 млн рублей, из них: земляные работы — 10,4, верхнее строение пути — 9, подвижной состав — 7,8, искусственные сооружения — 3,5 млн рублей. Ежегодная чистая прибыль — 2,6 млн рублей. Объём земляных работ, при двухпутной железной дороге кратчайшего направления и максимальных уклонах в 2,5 ‰, рассчитывался в 50,5 млн м<sup>3</sup>. Проект предусматривал ежегодную перевозку 400 тыс. тонн грузов и 270 тыс. человек при скорости в 16 км/ч — для грузовых и 37 км/ч — для пассажирских поездов.

Комиссия, рассматривавшая данный проект, сочла завышенными показатели грузо- и пассажирооборота и эксплуатационные расходы. По её расчётам, чистая прибыль составляла 0,79 млн рублей. Проект и оба варианта экономических расчётов рассматривались комитетом министров, где большинство выступило против постройки железной дороги. Однако, несмотря на это, Николай I выступил за строительство магистрали, и 1 (13) февраля 1842 года императором был подписан указ о сооружении железной дороги Петербург—Москва.

Руководство строительством дороги было возложено на Особый межведомственный комитет под председательством наследника престола цесаревича Александра Николаевича. В него входили министры, главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями

К. Ф. Толь, генерал-адъютанты А. Х. Бенкендорф, П. А. Клейнмихель и другие. При комитете учреждена Строительная комиссия. Линия была разделена на два строительных участка, разграниченных в районе Бологое: Северная дирекция во главе с П. П. Мельниковым и Южная, возглавляемая Н. О. Крафтом. Решением межведомственного комитета в качестве главного консультанта строительства из США был приглашён инженер Дж. Уистлер, имевший опыт строительства железных дорог. После смерти Уистлера в 1849 году на его место пригласили инженера Т. Брауна. 1 (13) августа 1842 года руководство строительством линии было передано от межведомственного комитета в Главное управление путей сообщения и публичных зданий. Вместо скончавшегося К. Ф. Толя главой управления был назначен П. А. Клейнмихель. Упразднилась Строительная комиссия. В Главном управлении путей сообщения учреждён департамент железных дорог во главе с К. И. Фишером. В департамент входила комиссия по надзору за проектированием и строительством дороги (глава — инженер М. Г. Дестрем).

Рекогносцировочные изыскания начались в феврале 1842 года, и в конце апреля 1843 года трасса дороги была нанесена на карту, утверждена и принята к руководству при строительстве. Одновременно с трассированием линии проводились гидрометрические и инженерно-геологические изыскания. Общая протяжённость исследованных вариантов трассы составила 6000 км. Изыскания производились по двум маршрутам: прямому и по маршруту Петербург — Новгород — Вышний Волочёк — Москва. Новгородский вариант трассы был длиннее на 30 км и дороже на 17,5 %, но несколько увеличивал объёмы перевозок. На заседании Особого межведомственного комитета мнения высших государственных чиновников о маршруте прохождения железной дороги разделились. Точку в обсуждении поставил Николай I, приняв решение о прохождении дороги по прямому направлению без захода в Новгород.

**СТРОИТЕЛЬСТВО.** Строительство железной дороги началось 27 мая (8 июня) 1843 года. Линия строилась двухпутной, под колею шириной 1524 мм (5 футов), ставшую впоследствии стандартной на русских железных дорогах. Существовавшая в то время Царскосельская дорога имела ширину колеи 1829 мм (6 футов), а строившаяся Варшаво-Венская — 1435 мм, как в некоторых странах Европы.

Северная дирекция руководила стройкой из Чудово, а южная — из Вышнего Волочка; позже из Твери. Дирекции делились на участки по 50—60 км, а те, в свою очередь, на дистанции по 10—12 км. Большие мосты, вокзалы и крупные станции выделялись в самостоятельные строительные участки. Все участки возглавлялись инженерами путей сообщения. Все объекты линии строились подрядным способом. Подряды на работы заключались непосредственно с Главным управлением путей сообщения и публичных зданий. Согласно договорам, подрядчики не подчинялись начальникам управлений, которые не могли контролировать подрядчиков в вопросах труда и оплаты рабочих.

На работы подрядчики нанимали как крепостных крестьян, так и государственных. Контракты между подрядчиком и помещиком заключались без юридического участия крепостных крестьян. Часть заработанных денег они должны были отдать помещику в качестве оброка. Государственный крестьянин заключал договор самостоятельно, но ввиду массовой неграмотности, зачастую не мог его прочесть и верил агенту на слово. Большинство строителей вербовались на период с 1 (13) мая по 1 (13) ноября, но существовал и подённый наём. Иногда работы производились и зимой. Рабочие жили в шалашах или землянках, реже в бараках. Рабочий день длился всё светлое время суток, в середине дня полагался двухчасовой перерыв на обед и отдых. На земляных работах нормы выработки доходили до 9,2 м<sup>3</sup>

грунта в сутки вместе с его перемещением на определённое расстояние. Контракты не предусматривали заработной платы, она определялась на месте для каждой артели, в зависимости от её специальности. В случае болезни с работника вычиталось ежедневно по 15 копеек на питание и 5 копеек на лазарет. Во всех случаях вычетов зарплаты (болезнь, штраф, невыход на работу, невыполнение нормы) рабочие отвечали друг за друга круговой порукой — деньги вычитались из заработка всей артели. Рабочий, в зависимости от выполняемой работы, мог заработать от 17 до 35 рублей за сезон при бесплатном питании.

Наибольшее число рабочих приходилось на землекопов, которых на строительстве находилось ежегодно до 40 000 человек. Грунт перемещался рабочими на тачках либо лошадьми на телегах. Кроме того, по проекту П. П. Мельникова было сделано 465 «землевозных вагонов» на рельсовом ходу под конскую тягу. Для них было изготовлено 10 тыс. рельсов длиной от 3,7 до 5,6 метра. Для механизации работ были закуплены в США 4 паровых копра и 4 паровых экскаватора на рельсовом ходу. Всё оборудование передавалось подрядчикам бесплатно во временное пользование. Экскаваторы использовались с 1 (13) июля 1845 года по 15 (27) декабря 1847 года между Лыкошино и Березайкой на сооружении выемки. Экскаватор, при работе без поломок, вырабатывал за 12 часов до 1000 м<sup>3</sup> грунта, средняя выработка составляла 500 м<sup>3</sup>. В 1848 году экскаваторы были куплены Демидовым и использовались на Урале на вскрышных работах.

Земляные работы велись вначале на участках от Петербурга до Чудово и от Вышнего Волочка до Твери, а с 1845 года — на всём протяжении трассы. Параллельно с земляными работами строились здания и сооружения. Укладка верхнего строения пути велась из Санкт-Петербурга и Вышнего Волочка. Рельсы и подвижной состав доставлялись в Вышний Волочёк водным путём из Петербурга. Движение на дороге открывалось частями: небольшой участок пути от станции в Петербурге до Александровского механического завода, где строили подвижной состав, был открыт в 1846 году, первый участок дороги от Петербурга до Колпино был открыт в мае 1847 года, в июне 1849 года паровое движение открыто от Колпино до Чудово, в августе того же года — от Вышнего Волочка до Твери. 1 (13) ноября 1851 года дорогу открыли официально на всем её протяжении.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- Богданов Н. Г. «В небе — гвардейский Гатчинский»
- М. Л. Галлай «Через невидимые барьеры»
- История железнодорожного транспорта России, 1994