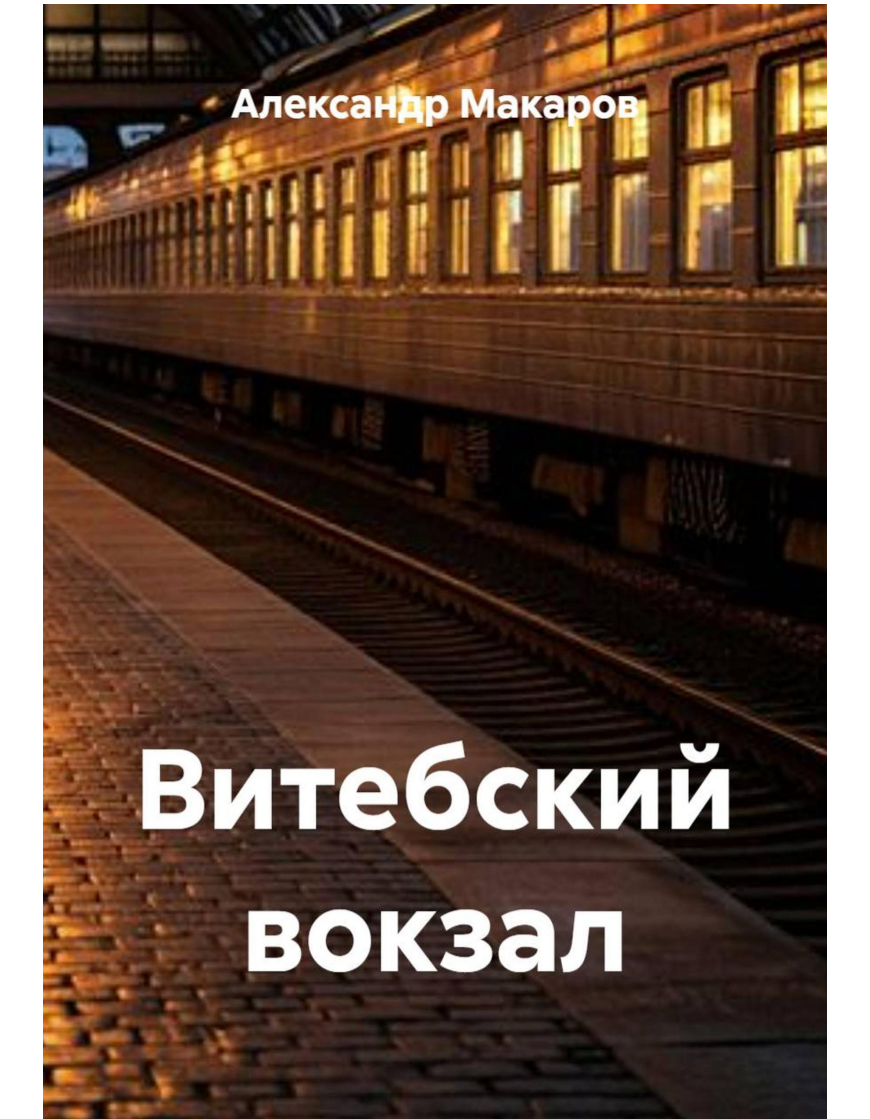


A photograph of a train at a station platform at night. The train is dark, but its windows are brightly lit from within, creating a warm glow. The platform is made of cobblestones and has a white safety line. The tracks and rails are visible in the foreground, receding into the distance. The overall atmosphere is quiet and somewhat nostalgic.

Александр Макаров

Витебский вокзал

Александр Макаров

Витебский вокзал

<https://litres.ru/74520478>

SelfPub; 2026

Аннотация

Есть в Петербурге места, где город говорит не криком, а шёпотом — и надо только остановиться, чтобы расслышать. Витебский вокзал как раз из таких. Он не просит восхищаться собой, он просто стоит, помнит и встречает. В этих восьми главах — не сухая хроника, а живой голос вокзала - мрамор, который помнит шаги разных эпох, стеклянный купол, сквозь который льётся питерский свет, старые часы, что отсчитывают время сразу для всех времён. Здесь сплетаются стук колёс и тишина, парадная красота и тихая память — от первого поезда Проворный до Поезда Победы, который каждый январь напоминает о связи времён. Это история для тех, кто любит Петербург не за открытки, а за его дыхание, за его характер, за то, как он умеет хранить прошлое и оставаться живым. Для тех, кому дороги детали и тихие городские истории.

Содержание

Витебский вокзал	4
Деревянное чудо на Семёновском плацу (1832–1837)	5
Каменный вокзал Тона и первая перестройка (1849–1876)	10
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Александр Макаров

Витебский вокзал

Витебский вокзал

Деревянное чудо на Семёновском плацу (1832–1837)

Всё началось не с камня и не с купола. Всё началось с дерева — и с человека, который поверил, что поезда возможны в России.

Франц Антон фон Герстнер приехал в Петербург в 1834 году. Профессор Венского политехнического института, инженер, уже построивший первую железную дорогу общего пользования в Европе. Для него рельсы были не дерзкой мечтой, а делом, которое просто нужно сделать. В Россию его пригласило Горное ведомство — не строить, а убедить. Герстнер написал записку на имя императора, изложил экономические и социальные выгоды железных дорог, скорость перевозок, удешевление торговли, связь между регионами. Николай I прочитал. И, в отличие от многих своих советников, поверил.

В конце 1835 года создали акционерное общество для строительства Царскосельской железной дороги — первой в России. Маршрут, Санкт Петербург — Царское Село, с продолжением до Павловска. Двадцать четыре версты. Три мил-

лиона рублей собрали по подписке за шесть месяцев — не от казны, от частных инвесторов. Общество обязалось покупать железо у российских заводчиков. Это было принципиально, дорога должна была стать не только первой, но и отечественной.

Герстнер предложил начать с опытного участка — не сразу бросаться на трассу Петербург–Москва, а построить короткую линию, доказать, что это работает. Николай I согласился. В мае 1836 года начали возводить насыпь. Всю трассу, кроме участка вблизи Петербурга — землю там не удалось выкупить, — распределили между частными подрядчиками. Герстнер выбрал колею шириной 1829 миллиметров, шире европейского стандарта, но решение было осознанным — он считал, что для российских условий, с их расстояниями и морозами, нужна более устойчивая колея.

Первоначально вокзал в Петербурге планировали строить на берегу Фонтанки, рядом с Обуховским мостом. Но землю выкупить не удалось — владелец не уступал. Тогда решили, строить временную деревянную станцию на Семёновском плацу, на краю Загородного проспекта, рядом с местом, где сейчас стоит станция метро «Пушкинская».

Первое здание вокзала возвели ещё в 1832 году — задолго до первого поезда. Простая деревянная платформа с поме-

щением для пассажиров. Доски были ещё сыроваты, и от них тянуло терпким, чуть горьковатым духом свежей древесины — таким, что в горле першило, будто вдохнул саму новизну. Со стороны Семёновского плаца провели специальный подъезд к станции, широкие доски настила глухо поскрипывали под колёсами экипажей, и этот скрип казался частью какого-то большого, ещё не собранного механизма. Ближе к Обводному каналу расположились помещения для паровозов и экипажей, мастерская, сарай, кузницы, дома персонала. Здание рассчитывали на один два года эксплуатации — никто не предполагал, что именно отсюда начнётся вся история российских железных дорог.

Внутри вокзал был по-деловому скромн. Вдоль стен тянулись простые лавки, обитые некрашеными досками. Над окошком кассы покачивалась на гвозде жестяная табличка, и всякий раз, когда открывали дверь, она тихонько позвякивала, будто подавала голос. Пол слегка пружинил под ногами, а в щели между досками задувал колючий ветер, напоминая, что петербургская осень не любит церемоний. Пахло не вокзальной пылью, а деревом и льняной олифой — ей пропитывали доски, чтобы хоть немного сберечь их от сырости. В этом запахе было что-то домашнее, почти уютное, и оттого контраст с тем, что должно было здесь вот-вот случиться, становился ещё острее.

30 октября (11 ноября по новому стилю) 1837 года состоялось торжественное открытие. Холодный петербургский воздух был густ от запахов, дымок из кузниц смешивался с терпким духом дерева и маслянистым запахом машинного масла. Над рельсами вился лёгкий пар, будто сама земля дышала в такт будущему движению. На Семёновском плацу стоял густой гул толпы — сотни голосов сливались в один взволнованный рокот, в котором тонули отдельные выкрики, смех, изумлённые вздохи.

Первый поезд, ведомый паровозом «Проворный», отправился из Санкт Петербурга в Царское Село. Восемь вагонов. Машинистом был сам Франц Герстнер. Среди почётных пассажиров — император Николай I.

Толпа, собравшаяся посмотреть на невиданное, шарахалась от свистка паровоза. Свист пугал. Тогда его заменили звуками органной музыки — чтобы смягчить впечатление, чтобы чудо не казалось угрозой. Поезд тронулся не под гудок, а под музыку. Над гулом толпы поплыли торжественные аккорды, и этот контраст — холодный пар над рельсами и тёплый звук органа — сделал момент почти нереальным, будто время на секунду замерло, чтобы запомнить эту первую поездку.

Деревянный вокзал еле вмещал зевак. Железная дорога

вошла в моду мгновенно, поездка до Царского Села стала развлечением, событием, предметом разговоров в гостиных. Деревянное здание перестало справляться с потоком — и через двенадцать лет его снесли.

Но именно отсюда, из этой деревянной постройки на краю Семёновского плацу, пошёл первый поезд. И именно поэтому Витебский вокзал, каким бы он ни был сейчас — каменным, модерновым, с куполом и часовой башней, — остаётся первым вокзалом России. Не по зданию. По месту.

Каменный вокзал Тона и первая перестройка (1849–1876)

Деревянная станция прослужила ровно двенадцать лет — столько, на сколько её и рассчитывали. К 1849 году пассажиропоток вырос настолько, что временное здание стало казаться нелепым: оно будто бы само стеснялось своей хлипкости среди всё более оживлённого города. Акционерное общество Царскосельской железной дороги приобрело у Кабинета императорского двора большой участок на набережной Введенского канала — освобождённый после разборки старой деревянной церкви Введения во храм. Здесь и решили строить настоящий вокзал, каменный, двухэтажный, на века.

Проект поручили Константину Андреевичу Тону — одному из самых востребованных архитекторов николаевской эпохи. Тон уже был известен, он проектировал храм Христа Спасителя в Москве, Большой Кремлёвский дворец, Оружейную палату. Позже он построит Петербургский (ныне Ленинградский) вокзал в Москве и Николаевский (Московский) в Санкт Петербурге. Но Царскосельский вокзал был его первым железнодорожным проектом — и в каком то смысле пробным, здесь архитектор учился говорить на язы-

ке вокзальной архитектуры, где красота не должна мешать делу.

Здание возводили с 1849 по 1852 год. Двухэтажное, каменное, обращённое фасадом на Загородный проспект, поставленное в линию с корпусами казарм. На первом этаже — билетные кассы, гулкие и деловые, где уже с утра слышался торопливый пересчёт монет и шуршание бланков. На втором — правление железной дороги и квартиры для некоторых служащих с семьями. Залы ожидания тоже разместили на втором этаже, оттуда открывался вид на перрон, и пассажиры могли следить, как над путями поднимается лёгкий пар, будто город пробуждался раньше людей.

Архитектура была простой и строгой, без излишеств. Тон работал в «русско византийском» стиле, но для вокзала выбрал более сдержанный язык, здесь не нужны были пышные детали, здесь нужна была ясность. Функция определяла форму, широкие двери, чтобы не создавать заторов, высокие потолки, чтобы в залах не становилось душно от толп, прочные стены, чтобы выдержать и петербургскую сырость, и гул поездов. Камень казался вечным, и в этом была его главная сила, он обещал, что теперь всё всерьёз.

Каменный вокзал Тона прослужил двадцать пять лет. Дорога расширялась, пассажиров становилось больше, и к 1870

м годам здание снова перестало вмещать всех. Оно уже не справлялось с ритмом города, который ускорялся с каждым годом.

В 1874–1876 годах архитектор Михаил Бернацкий перестроил и расширил вокзал. Фасад удлиннили до шестидесяти метров, и теперь он будто вытянулся вперёд, стараясь обнять больше пространства. С левой стороны пристроили новый боковой флигель с парадным подъездом — для пассажиров первого класса, для тех, кто ехал не просто поездом, а ехал с достоинством. Над подъездом мягко поблескивали латунные детали, а ступени были выложены так ровно, что даже в слякоть казалось, будто это вход не на вокзал, а в хороший городской дом.

Появился товарный двор с двумя железнодорожными путями — для приёма и отправления грузов. Теперь здесь пахло не только углём и паром, но и мешками муки, тюками ткани, ящиками фруктов: вокзал становился не только пассажирским, но и торговым сердцем района. По утрам товарные составы стояли тихо, будто набирались сил перед долгой дорогой, а грузчики перекрикивались над платформами, и их голоса сливались с гулом города.

К 1876 году акционерное общество закончило строительство второго пути. Царскосельская железная дорога стала

двухпутной — провозная способность удвоилась. Вокзал Тона Бернацкого работал ещё четверть века, но было ясно, он не вечен. Город рос, пассажиропоток рос, и здание середины XIX века уже не отвечало ни новым объёмам, ни новому представлению о том, каким должен быть главный вокзал столицы империи. Теперь вокзалу полагалось не просто вмещать людей, а поражать их, обещать скорость и простор.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.