

# Железная дорога царских времён

## Техника безопасности

В первое время эксплуатации Царско-Сельской железной дороги вопросы безопасности движения ещё не были проработаны. И один из способов избежать столкновения попутно следующих поездов заключался в следующем.

Машинист поезда сбрасывал на насыпь зажжённый факел. Машинист идущего за ним поезда доезжал до этого факела и, если он уже догорел, следовал дальше, а если нет — ждал, когда он погаснет. И только после этого он мог продолжать движение.

## Предосторожность

В старину, когда семафоры были однопроводными, машинисты всегда возили с собой запас гвоздей. И вот почему.

При приёме поезда на занятый путь дежурный по станции легко мог свалить вину на машиниста, закрыв семафор и доказывая, что машинист проехал на закрытый сигнал. Машинисты перехитрили дежурного. В случае неправильного приёма поезда машинист немедленно приколачивал гвоздём провод к поддерживающему его деревянному столбику и лишал возможности закрывать семафор.

## Лекарство от пьянства

В первые годы эксплуатации Николаевской железной дороги, которая была открыта для движения по всей длине в ноябре 1851 года, было издано запрещение пассажирам пьянствовать. К нарушителям применялись следующие меры: пьяных высаживали на промежуточных станциях и пороли в подвалах.

## Дорогой ценой

При первой поездке Николая I с семейством по железной дороге Петербург-Москва на одной из станций остряк стрелки на главном пути был неплотно прижат к рамному рельсу. Отставной солдат-стрелочник заметил это и перед самым паровозом ногой поправил стрелку. Ему отрезало ступню. Такой ценой поезд не сошёл с рельсов, и была спасена жизнь Царской семьи.

## Прочёл с удовольствием

На Николаевской железной дороге перед войной одному из телеграфистов за какую-то мелкую провинность по службе объявили замечание и всем по линии предложили расписаться на приказе. Телеграфист, пародируя Николая II, однообразные и короткие резолюции которого часто появлялись в газетах, написал: «Прочёл с удовольствием», — и подписал фамилию.

За такое вольнодумство административное взыскание было усилено в виде штрафа, что ему и было вновь объявлено с предложением расписаться. Он написал: «Прочёл и прослезился».

## Имени меня!

Во времена царской России станций на железных дорогах было крайне мало, на некоторых магистралях не больше пяти. Но за соответствующую плату пассажиры могли сами устроить остановочный пункт и назвать его своим именем или именем своей жены.

Многие дороги шли навстречу желанию коммерсантов иметь вначале остановочный пункт с посадочной платформой его имени, которые потом нередко развивались в целые станции.

Начнём со скромных примеров, когда всего за три тысячи золотых рублей ведомство путей сообщения «устраивало» дачную остановку.

Это Подрезково на Николаевской дороге — (крупный домовладелец Подрезков), «миллионщик» Фирсановпотой же дороге; по Белорусской — Немчиновка (обошлась Михаилу Немчинову в 10 тысяч рублей). Именно так появилась, например, станция Расторгуево. Право на остановку и название купил Дмитрий Расторгуев за 10 тысяч золотых рублей. Сравнительной «мелочью» обошлись купцы братья Герасимовы, получив остановочный пункт Герасимовка, известный затем как Горки Ленинские; череда таких пунктов по Савеловской; станция Марк — платил Гуго Марк, станция Лианозово — нефтепромышленник из Баку М. Г. Лианозов, станция Катуар — раскошелился Лев Катуар.

Источник: «Исторические железнодорожные анекдоты», составитель В.А.Кудряшов