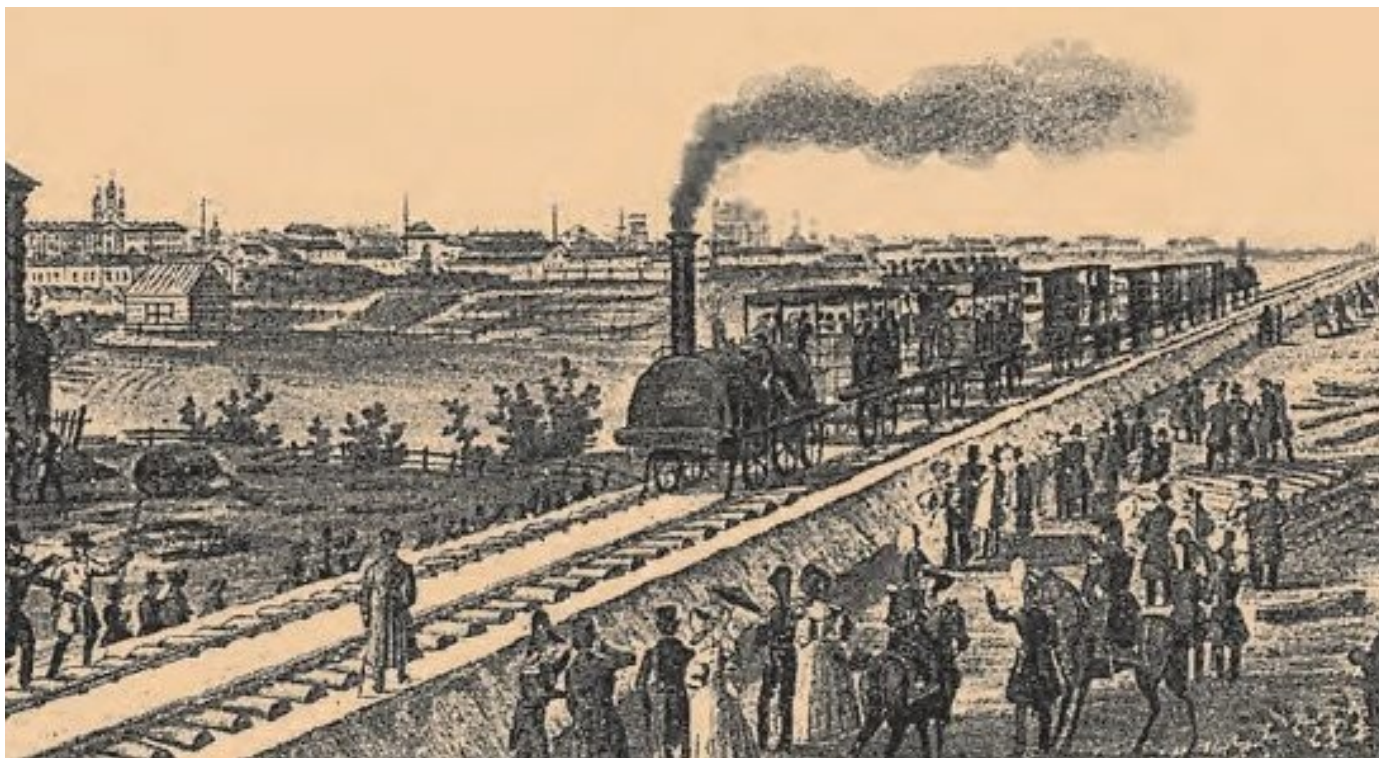


Первые железные дороги России



Первый поезд на линии Санкт-Петербург—Царское село (1838 г.)

Самостоятельной отраслью транспорт в России стал с начала XIX в., когда в 1809 г. было учреждено Ведомство путей сообщения.

Первые промышленные дороги явились прообразом будущих железнодорожных линий общего пользования. В начале 1830 г. профессор Николай Прокофьевич Щеглов (1790—1831) в газете «Северный муравей» опубликовал большую статью «О железных дорогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами». Н.П. Щеглов предлагал построить рельсовую дорогу с конной тягой между С.-Петербургом и Тверью через Новгород. Это был первый из целого ряда проектов, который не был осуществлен. Однако строительство железных дорог было для России, видимо, первым видом крупномасштабного производства, которое требовало концентрации усилий и больших капиталовложений .

Идея постройки железных дорог в России была реализована Францем Антоном Герстнером, который построил часть железной дороги с конной тягой между Линцем и Будеёвице в Европе и был охвачен желанием строить рельсовые дороги в России. «Нет такой страны в мире, — писал Ф. Герстнер, — где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения».

В августе 1834 г. по приглашению горного ведомства Герстнер прибыл в Россию для организации в России строительства железных дорог. В сентябре Герстнер выехал из Петербурга

через Москву и Казань на Урал для ознакомления с реальными условиями и возможностями железнодорожного строительства.

По возвращении в Петербург он подал императору Николаю I (1796–1855) обстоятельную записку, в которой изложил свои соображения о строительстве железных дорог в России. Он предлагал построить дорогу между Петербургом и Москвой, затем линии Москва– Казань и Москва–Нижний Новгород. Герстнер предлагал также предварительно построить какую-либо небольшую железную дорогу, чтобы рассеять имевшиеся сомнения в возможности использования железных дорог в суровых климатических условиях России.

В январе 1835 г. Ф.А. Герстнер был принят императором Николаем I и произвел на него положительное впечатление. 31 января 1836 г. Герстнер изложил проект Царскосельской железной дороги с необходимыми экономическими, техническими и строительными расчетами. Необходимость такой дороги Герстнер обосновал в брошюре «О выгоде постройки железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска».

14 января 1835 г. при Главном управлении путей сообщения и публичных зданий была создана комиссия по рассмотрению предложения Ф.А. Герстнера, которая указала, что «климатические условия России не могут служить препятствием к устройству железных дорог».

Ф.А. Герстнер совместно с графом А.А. Бобринским и при участии немецкого и американского капитала основал акционерное общество по строительству первой в России железной дороги. Герстнер был ее первым техническим директором, он же затем провел по дороге первый поезд.

14 апреля 1836 г. был опубликован указ Николая I о сооружении Царскосельской железной дороги, 1 мая начались первые земляные работы, а осенью уже проводились опытные поездки по рельсам.

Дорога проектировалась с предельным уклоном 2‰, единственная кривая имела радиус 448 м, почти все полотно дороги располагалось на насыпи шириной 5,3 м и высотой 3,7 м, что предотвращало снежные заносы. На дороге были построены 42 деревянных моста, мост через Обводной канал; было уложено около 2000 т железных рельсов. Ширина колеи была принята 6 футов (1829 мм).

Линия была разбита на восемь отделений. Земляные работы производились вручную, с помощью лопат, кирок и тачек. Дальние перевозки осуществлялись на лошадях.

Строительство велось силами 3000 сезонных рабочих и 1500 солдат военизированных строительных батальонов Главного управления путей сообщения.

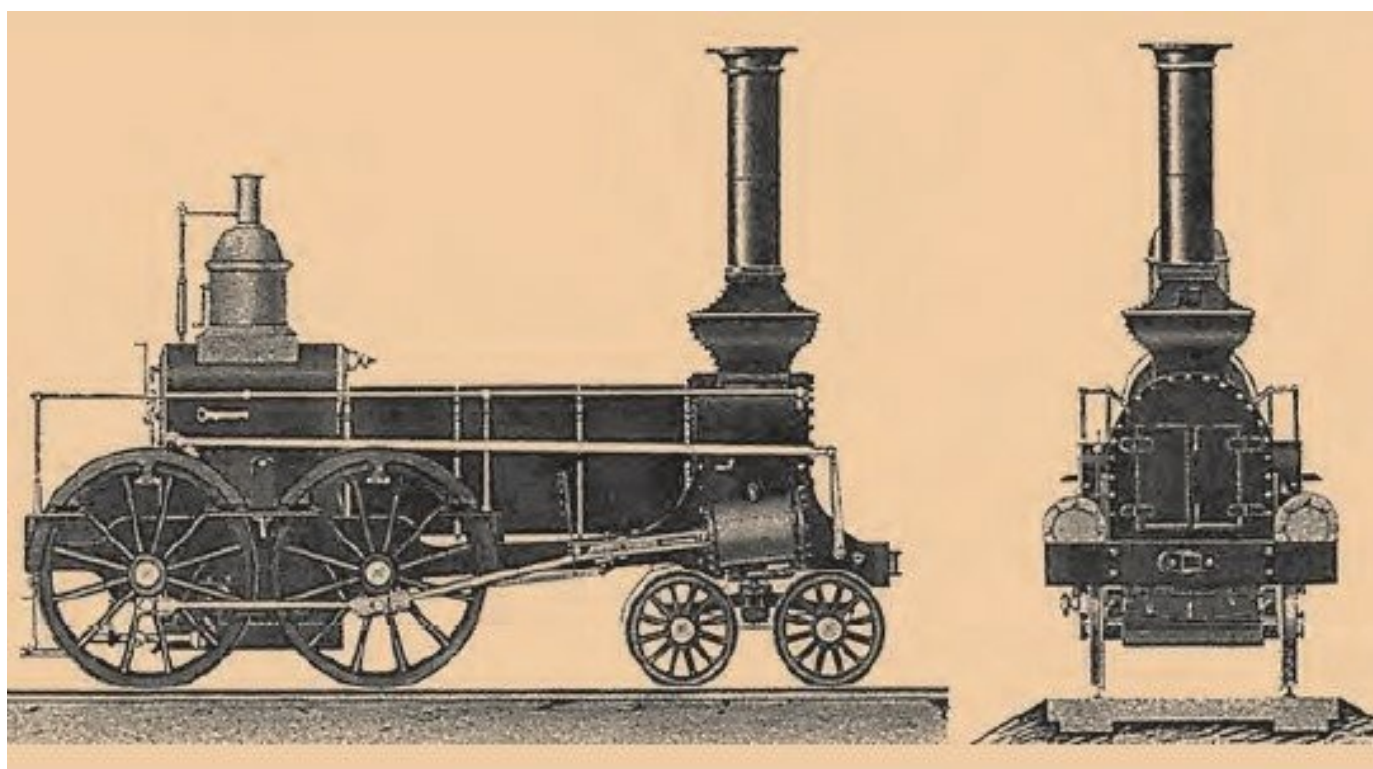
Открытие железной дороги Петербург–Царское село длиной 27 км (рис. 2.5) состоялось 11 ноября 1837 г.; постоянное расписание было введено 15 мая 1838 Г.

Путь от Царского Села до Петербурга первый состав из восьми вагонов с паровозом впереди преодолел за 27 мин с невиданной тогда средней скоростью 51 км/ч. На отдельных участках скорость поезда превышала 60 км в час.

«Санкт-Петербургские ведомости» на следующий день писали: «Какая же сила несет эти огромные экипажи с быстротой ветра в пустыне; какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила – ум человеческий...».

В 1837 г. «обоз» (как тогда называли поезд) был доведен до 23 «повозок», из которых 12 были пассажирскими и 11 грузовыми.

Для Царскосельской железной дороги были построены в Англии и Бельгии шесть паровозов, различные экипажи. Позже в 1843 г. для Петербург- Московской железной дороги были получены паровозы из Англии и США. Первый отечественный паровоз был построен в 1845 г. на Александровском заводе в Петербурге; к 1878 г. было выпущено 323 отечественных паровоза.



Первый отечественный паровоз (1845 г.)

В 1844 г. на том же заводе было построено «вагонное заведение» для выпуска первых отечественных пассажирских и грузовых вагонов. Именно грузовые вагоны (открытого бункерного типа или платформы для «неответственных» товаров) и назывались вагонами (от англ. *waggon* – повозка). В «Реестре имущества» Царскосельской железной дороги на 1 сентября 1837 г. слово «вагон» впервые упоминается официально. По этим данным в состав поезда включались «повозка с трубной машиной, две берлины, два дилижанса, два вагона, два шарабана, повозка миной 15 м, предназначенная для перевозки строевого леса, на которой были предусмотрены и сидячие места для 100 пассажиров». Окончательно название «вагон» закрепилось за грузовым вагоном в 1838 г. в первом печатном курсе «Железные дороги», написанном выдающимся российским инженером Н.И. Липиным (1813–1877).

В дальнейшем паровозы стали строить еще на восьми заводах. К 1917 г. завод в Коломне выпустил 4619, завод в Петербурге – 3512, завод в Брянске – 2825 и в Харькове – 2622 паровоза. К концу XIX в. в России производилось в год около 30 тыс. грузовых и 2 тыс. пассажирских вагонов.

В 1838 г. на Пожевском заводе на Урале под руководством механика Э.Э. Тета был построен магистральный паровоз «Пермяк», который в 1839 г. был представлен на Петербургской промышленной выставке. Э.Э. Тет был награжден Золотой медалью «За постройку первого паровоза в России».

Пассажирские вагоны в зависимости от конструкции и удобств для пассажиров назывались каретами, шарабанами, дилижансами. Первоначально они устанавливались на специальные платформы, а затем стали включаться в состав поезда. В тот же поезд входили также платформы и открытые вагоны для грузов.

Первые пассажирские поезда состояли из вагонов четырех классов. Самыми комфортабельными были вагоны I класса (так называемые кареты, или берлины), которые имели закрытый кузов, мягкие сиденья и были разделены на 3–4 отделения – купе с собственным входом. В отделении повозки первого класса могли разместиться 8 человек, во втором классе – 10.

Открытые повозки, или линейки, были двух типов и назывались шарабанами, или «вагонами». Стенки этих повозок доходили только до середины высоты кузова. Шарабаны имели крышу, а у «вагонов» она отсутствовала. Более благоустроенными были дилижансы. Экипажи всех типов ни освещения, ни отопления не имели.

Вагоны соединялись между собой с помощью винтовых стяжек. Рабочий-сцепщик при соединении винтовых стяжек находился между вагонами, что делало его работу особенно опасной.

Право на проезд давали металлические жетоны (билеты) многоразового использования, так называемые «жестянки». На них указывались тип вагона, место пассажира и время отправления. Полученный в кассе билет предъявлялся кондуктору при посадке, а при выходе на конечной станции или сдавался кондуктору, или возвращался в кассу. Билет стоил довольно дорого, поэтому поездки в поезде были по карману лишь весьма состоятельным людям.

Время следования из Петербурга в Царское село составляло 42 мин при средней скорости 32,8 км/ч. В дальнейшем скорость достигла 42,7 км/ч, а время хода – 32,3 мин.

Чтобы заинтересовать население столицы в поездках по железной дороге, Герстнер открыл в Царском Селе и Павловске при станциях гостиницы, где приехавшие могли отдохнуть и интересно провести время. В Павловске станционное здание было размещено в доме, где проводились концерты, а в парке возле него – гулянья. Слово «вокзал» появилось в русском языке именно благодаря этому конечному пункту первой отечественной магистрали.

Станция способствовала расширению города; здесь устраивались концерты и танцевальные вечера. В 1841 г. напротив станции построили ипподром, что еще более увеличило приток пассажиров.

Самый большой мост Царскосельской железной дороги был построен через Обводной канал в Петербурге длиной 24 м и шириной 19 м. Однопролетный арочный деревянный мост был сооружен под два пути на свайном основании в 1836 г. и прослужил свыше 30 лет.

На Царскосельской железной дороге в 1838 г. была применена сигнальная система обеспечения безопасности движения поездов, так называемый «оптический телеграф». Вдоль всего пути на определенном расстоянии друг от друга были установлены будки путевых сторожей, которые передавали сигналы с помощью черных шаров (днем) и красных фонарей (ночью). Сигнал от одного конца дороги до другого «проходил» за полчаса. Передавались только три команды: для остановки поезда на перегоне; востребования резерва в виде одиночного локомотива; востребования целого поезда.

В последующие годы стали появляться семафоры, а затем и светофоры. Лишь в 1909 г. были изданы «Общие правила сигнализации».