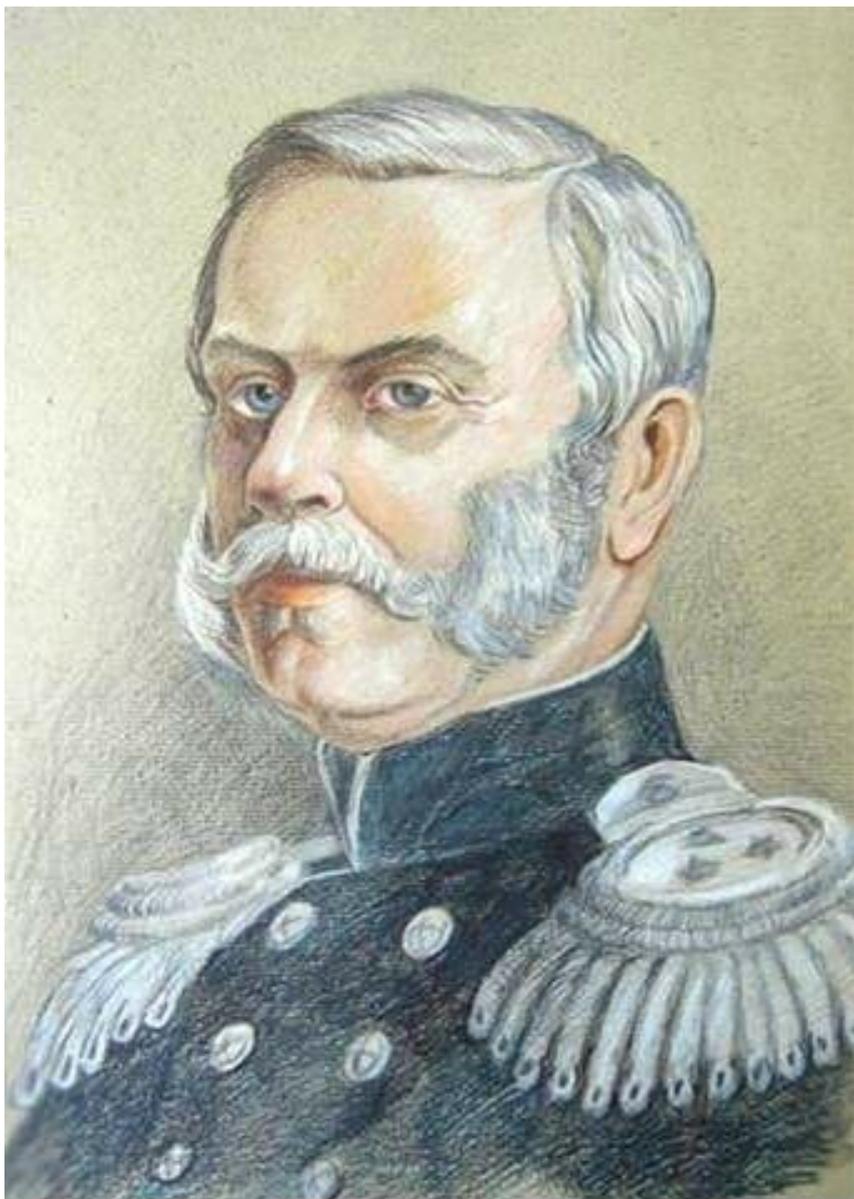


Первые железные дороги России



П.П. Мельников

В 1837 г. на Царскосельской железной дороге впервые для очистки пути от снега были применены щеточные снегоочистители. Вот как описывает это событие современник: «Многие явились для того, чтобы посмотреть, каким образом машина будет действовать при сильной метели. Для сего опущены были с паровоза до поверхности рельсов четыре щетки... К изумлению многочисленной публики, рельсы были совершенно очищены от снега. Путь в 7 верст совершен был за 17 минут».

В 1837–1841 гг. было перевезено 2,5 млн пассажиров. Чистый доход от работы дороги за это время составил 360 тыс. рублей. Строительство дороги обошлось в 5 млн рублей ассигнациями. Царскосельская железная дорога более 13 лет была единственной в России. «Мы твердо убеждены, – писала в то время газета «Санкт-Петербургские ведомости», – что Царскосельская железная дорога будет первым шагом к устройению в нашем Отечестве этих

сообщений и что они произведут благотворные последствия, которых даже нельзя предвидеть».

В честь открытия Царскосельской железной дороги была выпущена памятная медаль.

В 1839 г. Ф.А. Герстнер уехал из России и в г. Лейпциг (Германия) опубликовал на немецком языке «Сообщение о состоянии железной дороги Петербург— Царское Село». После отъезда Герстнера руководство Царскосельской железной дорогой было передано шефу жандармов А.Х. Бенкендорфу.

Следующей была построена в 1839—1848 гг. Варшаво-Венская железная дорога, связавшая Россию с Западной Европой. До границы длина дороги составила 300 км; была принята европейская ширина колеи 1435 мм.

Несмотря на успешный опыт Царскосельской железной дороги, надежных данных об экономической эффективности магистральных железных дорог, о степени влияния эксплуатационных расходов и тарифов на общую доходность перевозок еще не было. Требовалось объективно обобщить опыт эксплуатации построенных линий и исследовать их экономические показатели. С этой целью в июне 1837 г. за границу на 15 месяцев были командированы профессор Института корпуса инженеров путей сообщения П.П. Мельников и С.В. Кербедз. Они знакомились с железными дорогами Западной Европы, встречались с Дж. Стефенсоном и другими учеными и предпринимателями, слушали лекции по вопросам строительной и прикладной механики. Возвратившись домой, ученые составили обзор увиденного и подвели итоги собственных исследований по основным транспортным проблемам.

В 1838 г. вышла книга сторонника железных дорог А. Правдина «О железных и торцовых дорогах в России», в которой автор предлагал построить железную дорогу от Петербурга до Москвы и далее до Черного моря, считая, что «...это есть самое важное для России». В том же году московский помещик и предприниматель А. В. Абаза опубликовал брошюру, в которой доказывал необходимость строительства железной дороги между Петербургом и Москвой.

Для рассмотрения этих предложений в марте 1838 г. под председательством известного военачальника А.П. Ермолова был создан «Особый комитет для предварительного составления и рассмотрения проекта железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы в отношении техническом и коммерческом...».

Николай I счел целесообразным послать в Северную Америку для «обозрения железных дорог» двух специалистов. С июня 1839 г. сроком на один год в США были откомандированы российские ученые Н.О. Крафт и П.П. Мельников.

15 сентября 1841 г. императору Николаю I были представлены разработанные П.П. Мельниковым и Н.О. Крафтом «Соображения об устройстве железной дороги между Петербургом и Москвой».

Под председательством императора 13 января 1842 г. состоялось совещание, на котором было решено строить Петербург- Московскую железную дорогу по кратчайшему пути.

Указ о сооружении железной дороги Петербург—Москва Николай I подписал 1 февраля 1842 г. В указе говорилось: «...Признавая за благо даровать Отечеству Нашему сообщение, которого устройство хотя и сопряжено с значительными расходами, но обещает Государству выгоды и соединит обе столицы как бы воедино. Мы положили возвести железную дорогу от С.-Петербурга до Москвы и по примеру других держав возвести оную за счет казны, дабы удержать постоянно в руках Правительства и на пользу общую сообщение столь важное для всей промышленной и деятельной жизни Государства».

Одновременно был образован Комитет Петербург-Московской железной дороги «для общих распоряжений» и строительная комиссия при нем «для ближайшего надзора».

Решение императора «Железную дорогу Петербург— Москва строить» было по достоинству оценено передовой общественностью России. На памятной медали в честь сооружения железной дороги Петербург—Москва было выгравировано: «Николай I, достойный преемник Петра Великого, ввел в России железные дороги ».

В период царствования Николая I все железные дороги (кроме Царскосельской) строились за счет казны. При Александре II (1855—1881) железные дороги развивались за счет средств акционерных компаний и обществ.

В 1842 г. в качестве совещательного инженера по вопросам строительства Петербург- Московской железной дороги в Россию был приглашен майор американской службы Джордж Вашингтон Уистлер (*Whistler*) как «человек опытный в железнодорожном деле». Его профессиональные советы оказались полезными, и в последующем Дж. Уистлер был награжден орденом Святой Анны II степени В том же году Главнуправляющим путями сообщения и публичными зданиями и заведующим канцелярией комитета по строительству железной дороги Петербург—Москва назначается П.А. Клейнмихель.

Проектируемая линия была разделена на два строительных участка: Петербург–Бологое (Северная дирекция) во главе с П.П. Мельниковым и Бологое– Москва (Южная дирекция) во главе с Н.О. Крафтом.

Одним из наиболее трудных вопросов был вопрос о выборе варианта магистрали. На заседании Особого комитета 4 февраля 1843 г. императором было принято окончательное решение: «...дорогу устроить по прямому направлению».

Строительство началось летом 1842 г. Земляное полотно сооружали сразу под два пути практически по всей длине трассы. Впервые часть земляных работ выполнялась паровыми экскаваторами («паровыми землекопами»), привезенными из Америки. Позже Н.И. Липин, работавший на строительстве дороги, писал, что «...на Николаевской дороге паровые землекопы были не всегда выгодны, что должно отчасти приписать дурному устройству... Составные части машин мало-помалу переломались, были заменены новыми и тогда только работа пошла успешнее».

Работы разворачивались от опорных пунктов, которые размещались в местах примыкания трассы железной дороги к водным путям сообщения. Через эти пункты строительные участки снабжались материалами и оборудованием. Железная дорога вводилась в эксплуатацию поэтапно, что давало возможность ускорить и удешевить строительство. Технические характеристики дороги имели надежное технико-экономическое обоснование и обеспечивали необходимую к началу эксплуатации на линию было поставлено 164 паровоза и 2669 вагонов.

Линейный персонал железной дороги именовался «составом», который подразделялся на дорожный, станционный, подвижной и телеграфический. Каждый из этих составов разделялся на роты. Через 17 лет после открытия железной дороги военизированное деление линейного обслуживающего персонала на линейные составы и роты было заменено службами.

В начале августа 1851 г. строительство было завершено, а 16 августа из Петербурга в Москву прошли первые поезда, перевозившие батальоны лейб- гвардии Преображенского и Семеновского полков. Спустя три дня из Петербурга в Москву прошел императорский поезд, с которым в Москву прибыли Николай I и члены его семьи.

Регулярное движение на Петербург- Московской железной дороге – самой длинной в то время в мире двухпутной железной дороге – было открыто в 1851 г.: 1 ноября 1851 г. в 11 ч 15 мин из Петербурга вышел первый поезд, который через 21 ч 45 мин прибыл в Москву.

Первый скорый поезд из Петербурга в Москву был отправлен 1 сентября 1853 г. На весь путь он затратил всего 12 ч (в том числе 1 ч 20 мин на остановки). Средняя скорость поезда составила 60,4 км/ч. В те годы это была рекордная для магистральных железных дорог скорость.

В 1854 г. на железной дороге был введен в действие первый в России график движения поездов.

В 1855–1923 гг. дорога носила название Николаевской железной дороги.

Николаевская железная дорога в те годы по размерам движения и валового дохода была одной из первых в мире. Ежегодный чистый доход на версту составлял около 10 тыс. руб. Однако в первой половине XIX в. Россия отстала от наиболее развитых государств в строительстве железных дорог.

Перед Крымской войной (1853–1856) в России было всего немногим более 950 верст железных дорог. К тому времени в Англии уже было построено более 11 тыс. верст железнодорожных линий и более 25 тыс. различных искусственных сооружений.

Поражение России в Крымской войне показало, насколько пагубно сказывается отсутствие железных дорог на безопасности страны. Правительство России задумалось о безотлагательном строительстве разветвленной сети железных дорог и создало самые выгодные условия для железнодорожного строительства: займы компаний приравнивались к государственным, доходность их гарантировалась. Поначалу Россия получала кредиты, в основном, в Англии и Германии, а в конце XIX в. две трети государственных займов были сделаны во Франции.

В 1857 г. вышел указ об организации Главного акционерного общества российских железных дорог. В то же время две трети железных дорог были казенными и находились в ведении Главного управления путей сообщения. Остальными дорогами владели акционерные общества на условиях, определенных соглашениями с правительством.

Правительство собиралось в это время построить еще четыре магистрали общей протяженностью около 4000 км. Для реализации проекта предполагалось привлечь иностранный капитал. В Акционерном обществе группу иностранных инвесторов возглавлял французский банкир И. Перейра, а в России – император Александр II, которому принадлежало 1200 акций.

Финансовая и административная элита увидела в железнодорожном проекте возможность быстрого обогащения. Уставной капитал стали расхищать сразу же после его создания. Государственная комиссия, расследовавшая многочисленные факты хищений, доложила правительству, что через несколько лет большинство банкиров-учредителей уехали за границу, оставив огромное число недостроенных и непригодных для использования железнодорожных сооружений, а также долг свыше 80 млн золотых рублей.

Однако даже воровство не могло остановить железнодорожное строительство. Для его развития в 1865 г. был создан «Железнодорожный фонд» с небывало большим уставным капиталом – 1 млрд рублей. В Фонд перечислялись доходы от государственных железных дорог, огромные займы, сделанные на денежных рынках Англии и Франции, а в 1867 г. в Фонд были перечислены все 11 млн золотых рублей, полученных Россией от продажи Соединенным Штатам Америки Аляски.