

B2006(6)

В.В.МИКОНИ.

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

1825



39392

B2006(6)



В. В. МИКОНИ.



39392

B2006(6)

ИСТОРИЯ

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

КРАТКИЙ ОЧЕРК.

1825—1925.

□□□

ЛЕНИНГРАД.

1925.

I. Появление первой жел. дороги в Австрии и России.

В Австрии еще в 1808 году выдающийся Инженер-директор Университета математических и технических наук в Праге фон-Герстнер очень настойчиво агитировал, как на словах, так и в печати, за постройку конных рельсовых дорог. Но лишь спустя 16 лет было получено разрешение на постройку такой дороги— I на Европейском материке. Интересно

что в то время, вследствие недостатка опытности, клали сначала каменное основание на кладки, а потом уже поверх насыпали насыпь и укладывали шпалы с рельсами. Конечно это удорожало постройку, которая к тому же подвигалась медленно. I жел. дорога была построена и открыта в 1837 г. Теперь если мы проследим распространение жел. дорог дальше, то увидим, что VII—следующей страной получившей жел. дороги была Россия. Это вызывает изумление, потому что Россия в то время очень сильно отставала в технике от многих других государств. Оказывается, такое быстрое введение нового вида транспорта было вызвано одним очень интересным случаем. В 1834 году в Россию, на Урал, был командирован с научными целями профессор Венского Политехнического Института Герстнер, сын вышеупомянутого. Он

технического Института Герстнер, сын вышеупомянутого. Он также, как и отец, был большой сторонник жел. дорог. Попавши в Россию Герстнер сразу же обратил внимание на очень благоприятные условия для распространения жел. дорог у нас. Равнинная местность, громадные расстояния и почти полное отсутствие удобных путей сообщения. Но нельзя сказать, что это обстоятельство первым учел и оценил иностранец. В то же время на это обратил внимание один русский, некто Гурьев. Им была издана в 1837 году книга: „Учреждение торговых дорог и сухопутных пароходов в России“. Гурьев предлагал покрыть Россию целой сетью „колесопроводов“ в помощь жел. дорогам. По его проекту по шоссе должны были вымощиваться торцовыми шашками 2 полосы,

по которым предполагалось движение целых составов, состоящих из повозок при помощи паровых тракторов, названных им сухопутными пароходами. Но его записки и доклады потонули в недрах канцелярии, а самую мысль отвергли. Герстнер же решил, что заняться вопросом о русском железнодорожном строительстве будет очень выгодно. Составив план постройки в России железнодорожной сети Герстнер передал его в правительственные органы, заявив о своем желании провести этот план в жизнь, для чего испрашивал разрешение. Но ввиду того, что постройка эта будет длиться долго и еще неизвестно принесет ли ему доход, он кроме разрешения на постройку, просил себе еще целый ряд привилегий. Эти „привилегии“ настолько любопытны, что стоит их привести полностью:

„ПРИВЕЛЛЕГИИ ГЕРСТНЕРА“.

1. Владельцу привеллегии и его наследникам должно быть в течение 20 лет предоставлено исключительное право постройки жел. дорог во всем Российском государстве.

2. Необходимые для постройки жел. дороги казенные земли, должны быть уступлены бесплатно, частные же по оценке, с добавкой 20%.

3. Назначение тарифных ставок предоставляется владельцу привеллегии, казенные же транспорты перевозятся за половинную плату.

4. Дороги остаются собственностью владельца на вечные времена, а через 20 лет прекращается лишь исключительное право постройки.

5. Владелец привеллегии получает право строить гостиницы по обеим сторонам своих жел. дорог, в расстоянии, однако, не далее одной версты, причем необходимые для того казенные земли уступаются ему бесплатно, а за частные он рассчитывается, как выше сказано.

6. Ближайшее определение направления жел. дорог зависит от владельца привеллегии.

7. Привеллегия может быть нарушена если в течение 4 лет будет выстроено менее 100 верст. Срок этот однако подлежит продлению на 2 года, если не будет разрешен беспошлинный ввоз рельсов из заграницы.

Конечно такой договор был очень выгоден для Герстнера, но совершенно неприемлем для государства. Поэтому вполне естественно, что предложение Герстнера было правительством Николая I отвергнуто. Но Герстнер продолжал настаивать на разрешении постройки в виде опыта, хотя бы дороги между Петербургом и Царским селом. Наконец ему было разрешено построить эту линию в виде пробы. Дорога начала строиться (длиною $25^{1/2}$ верст) но денег не хватило — у правительства была взята ссуда. Наконец дорога была построена и открыта 30 Октября 1837 года.

Движение на ней происходило и лошадиной и паровозной тягой. Паровозы были привезены из заграницы. Поезда с конной тягой проходили весь путь в течение 1 часа, а с паровозной в 40 минут, разница была не такая уж большая.

Поезда с паровозной тягой ходили по праздникам и воскресеньям, а также в те дни, когда собравшаяся публика, не меньше 50 человек, высказывала желание ехать с паровозом. Место на проезд до Царского села стоило; в карете I класса 2 р. 50 к. в дилижансе (II кл.) 1 р. 80 к. „в простом открытом дилижансе для простого народа“ (III кл.)—80 коп. Лишь 16 Апреля (по старому стилю 4) 1838 года, дорога перешла полностью на паровозную тягу и таким образом эту дату надо считать моментом появления в России 1 железной дороги.

Царскосельская дорога приносила убытки и дальнейшее строительство Герстнеру было запрещено.

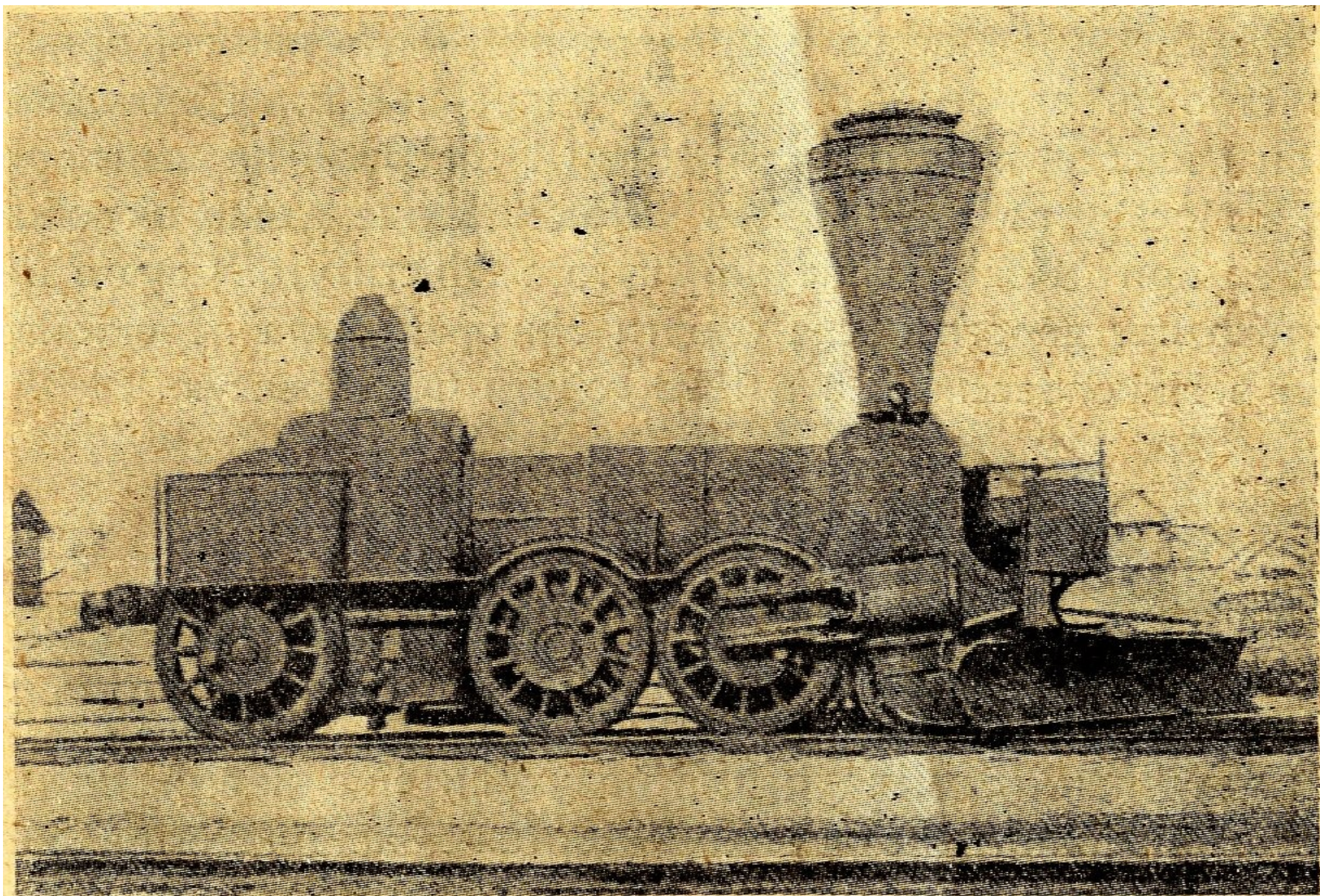


№ 16. Поезд жел. дороги Царское Село—С.-Петербург. 1837 год.

XIV. Постройка в России 1-го паровоза и постройка С.-Петербурго-Московской (ныне Октябрьской) жел. дороги.

1 паровоз был у нас построен еще в 1833 году на Урале на Нижне-Тагильском заводе техником Черепановым. Модель его и посейчас хранится в музее при Ленинградском Институте Инженеров Путей Сообщения. После постройки 1-й жел. дороги, правительством была сделана еще одна попытка производить постройку усилиями частных лиц. Но образовавшееся было частное железнодорожное общество для постройки, не смогло выстроить очередной линии (Варшаво-Венской) и передало ее в незаконченном виде правительству. Это заставило производить постройки на

счет казны, несмотря на всевозможные возражения тогдашнего министра финансов графа Канкрин—большого противника железных дорог. Не сразу было разгадано большое экономическое значение жел. дорог, но сразу было учтено их большое значение в жизни страны. В указе Николая I о постройке С.-Петербурго-Московской жел. дороги предписывается построить: „на пользу общую сообщение, столь важное для всей промышленной и деятельной жизни государства“. Указ предписывает первую жел. дорогу, как „начатие дела“, „удержать в руках правительства“. Николай I уже предугадывал большое значение нахождения такого



№ 17. Товарный паровоз С.-Петербурго—Московской жел.
дороги. 1851 год.

важного средства сообщения в руках государства. 1 Ноября 1851 года дорога открылась для общего пользования. Дорога была построена под руководством русских инженеров Крафта и Мельникова. Постройка была поручена им, так как они только что вернулись из командировки из Америки, где изучали железнодорожное строительство. На постройку было потрачено 9 лет. Каждая верста дороги обошлось очень дорого—165 тысяч рублей, но зато дорога была выстроена очень хорошо и могла считаться одной из самых лучших

железных дорог не только России, но и всей Европы. Интересно отметить большую прямолинейность этой дороги. В то время, как точное расстояние между Петербургом и Москвой по прямой линии определяется около 604 верст, длина дороги равняется 609 верстам. О причине этого рассказывают историю, что комиссия, которой было поручено наметить направление будущей дороги, долго не сходилась во мнениях. Каждый предлагал свое. В частности дорогу предполагалось провести через Новгород. О том, что комиссия

никак не может придти к какомунибудь определенному решению было доложено Николаю I. В ответ на это он будто бы взял со стола линейку, приложил ее на карте к Петербургу и Москве и прочертил прямую линию, приказав строить дорогу по такому направлению. Подлинный вагон I класса, в котором Николай I совершил первый переезд в Москву по этой дороге находится уже давно в особом сарае, при музее вышеупомянутого Института. Спустя несколько лет дорога после смерти Николая была переименована в Николаевскую, а в 1923 году в Октябрьскую.
