

175 лет со дня выпуска первого российского вагона

Колесо – одно из главных изобретений человечества. Около 7 тыс. лет назад неизвестный умелец заметил, что катить бревна легче, чем нести. Вырубив ровные диски и соединив их в одну систему, он придумал первую тележку. С тех пор пройден большой путь, а современные тележки вагонов – сложные устройства, над совершенствованием которых годами бьются инженеры.



постройку первых вагонов (как и паровозов), предназначавшихся для строящейся Петербурго-Московской железной дороги, решено было организовать на одном из лучших заводов того времени — Александровском чугунолитейном заводе, расположенном в Петербурге на берегу реки Невы. В связи с этим в 1843 г. Александровский чугунолитейный завод был передан Главному управлению путей сообщения и вскоре был переименован в Александровский механический завод. Руководили им американцы Гаррисон и Уайненс, с которыми был заключен контракт на 6 лет.



Томас Уайнанс



Джозеф Гаррисон

В 1846 году Александровский механический завод начал выпускать вагоны. Пассажирские вагоны изготавливались трех классов:

В вагонах 1-го класса, предназначенных для богатых людей, где помещалось 12 человек, стояли мягкие диваны, обитые красным бархатом.

В вагонах 2-го класса ставили глубокие мягкие кресла для двадцати пассажиров.

Вагон 3-го класса был для «простых» людей, для которых рядами стояли деревянные скамейки, где могли разместиться до 36 человек.

К весне 1847 года завод построил уже более сотни локомотивов и тендеров.





Строительство новых производственных цехов Александровского завода, конец XIX века

В 1847 году на техническом вооружении Александровского завода было 230 станков и машин, в том числе уникальное по тому времени оборудование: паровые молоты, стан для протяжки труб, зуборезный станок, специальная установка для испытания металлоконструкций, механический и гидравлический прессы.



**Директор Александровского
завода Матвей Кларк.
1840-е гг.**

Завод имел механический, лесопильный, литейный, машинно-кузнечный, слесарный и другие цеха, оборудованные новой техникой.

Император Николай I сам решил осмотреть парк новых машин, которым предстояло в скором времени курсировать по магистрали. После визита концессионеры получили в знак монаршего удовлетворения высокие награды.

В мае того же года был открыт участок дороги Санкт-Петербург – Колпино. К открытию первой российской магистрали условия контракта были выполнены: подготовлены к эксплуатации 43 пассажирских и 121 товарный паровоз, а также 2500 вагонов разных назначений.



С момента своего возникновения в начале XIX века железнодорожные вагоны прошли впечатляющую эволюцию.

Вагоностроители стали задумываться о сохранении тепла: перестали выпускать открытые «повозки», между стенами и обивкой проложили теплоизоляционный слой из войлока, отказались от отдельных боковых дверей и сделали два входа в торцах. В 1863-м ж/д транспорт оборудовали печами, которые через три года заменили паровым обогревом, а в 1877-м – водяным. Последний и сейчас используется в пассажирских поездах. С 1863-го по 1887-й появились: туалеты, а кое-где и умывальники; вытяжная вентиляция; двойные опускаемые окна с цельными стеклами; подъемные спинки диванов, которые образовывали верхние спальные места; электрическое освещение.

Для тех, кто желал путешествовать не просто в комфортных, а в шикарных условиях, американский вагоностроитель Джордж Пульман создал в 1860-х великолепное сооружение – мини-дворец на колесах с прекрасной декоративной отделкой, огромными окнами, дорогой мягкой мебелью.





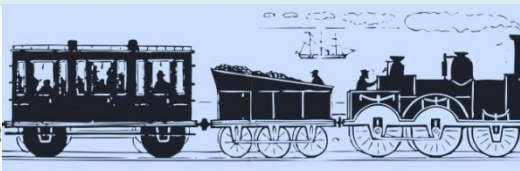
«Бизнес-класс» конца позапрошлого века. Пульмановский спальный вагон. 19 век. (feldgrau.info)

Из нынешних моделей с ним может сравниться только «Люкс», а вот истинный дух «пульмана» наиболее полно воплощен в "Золотом орле" – поезде для экскурсии по Транссибирской магистрали.

Транссибирский экспресс «Золотой орёл» входит в рейтинги самых комфортабельных поездов мира, и цена билетов на него доходит до \$75 тыс. за купе. Этот поезд – продукция компании «Циркон Сервис», уникального предприятия, уже четверть века создающего эксклюзивные вагоны по заказам компаний со всего мира.



Интерьеры поезда
"Золотой Орел"



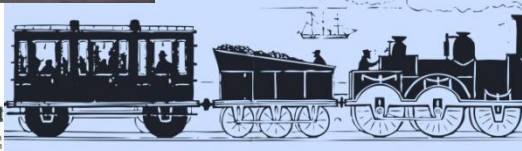
В 1859 г. Александровский завод начал строить открытые вагоны для перевозки экипажей, карет, военных санитарных фургонов, походных кухонь, артиллерийских двуколок. Был построен вагон для перевозки пороха и других взрывчатых веществ. Кузов его, покрытый снаружи стальными листами, не имел выступающих частей, а внутри был обшит войлоком и цинковыми листами, укрепленными медными гвоздями. На Юго-Западных дорогах имелись двухъярусные вагоны для перевозки мелкого скота (1882 г.). Существовали также специальные вагоны для перевозки живой птицы. Перевозки скоропортящихся грузов, для сохранения которых необходим определенный температурный режим, потребовали строительства изотермических вагонов, отличающихся теплоизоляцией кузова и наличием устройств для охлаждения груза, а иногда и приборов вентиляции. Первые изотермические вагоны с ледяным охлаждением (вагоны-ледники) появились в России в 1862 г., раньше, чем в США.



Изотермический вагон-ледник ОМС В47025.

Годы выпуска 1900 – 1918. Это крытый грузовой вагон для перевозки скоропортящихся грузов.

Музей железных дорог России, Санкт-Петербург.



Одним из уникальных российских заводов по производству вагонов является Коломенский машиностроительный завод, основанный в 1863 г. и отметивший в 2013 г. свое 150-летие.

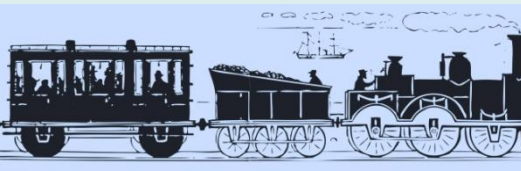
Среди всех сфер деятельности Коломенского завода вагоностроение занимало особое место в производственной программе предприятия около 70 лет. Именно в этот период строилось большинство типов отечественных пассажирских и грузовых железнодорожных ширококолейных и узкоколейных вагонов, вагонов-снегоочистителей, моторных, прицепных и специальных трамвайных вагонов.



Вагоносборочный цех Коломенского завода, 1879 г.



Колесная мастерская вагонного отдела Коломенского завода, 1900-е годы





Вагон Коломенского завода, 19 век

Коломенские платформы, полувагоны, крытые грузовые вагоны, цистерны и специальные вагоны использовались для перевозки самых разнообразных грузов по железным дорогам нашей страны начиная с 1865 г. Постройка грузовых вагонов на Коломенском заводе была завершена в годы первых пятилеток в 1930 г.

Коломенский завод массово строил пассажирские вагоны начиная с 1873 г. Это были двух-, трех-, четырех и шестиосные вагоны для перевозки пассажиров как на дальние расстояния, так в пригородном и местном движении.

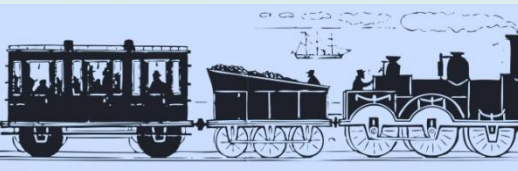
Пассажирский подвижной состав различался по уровню комфорта, конструктивному исполнению, назначению и выпускался как единичными образцами, так и крупными сериями.

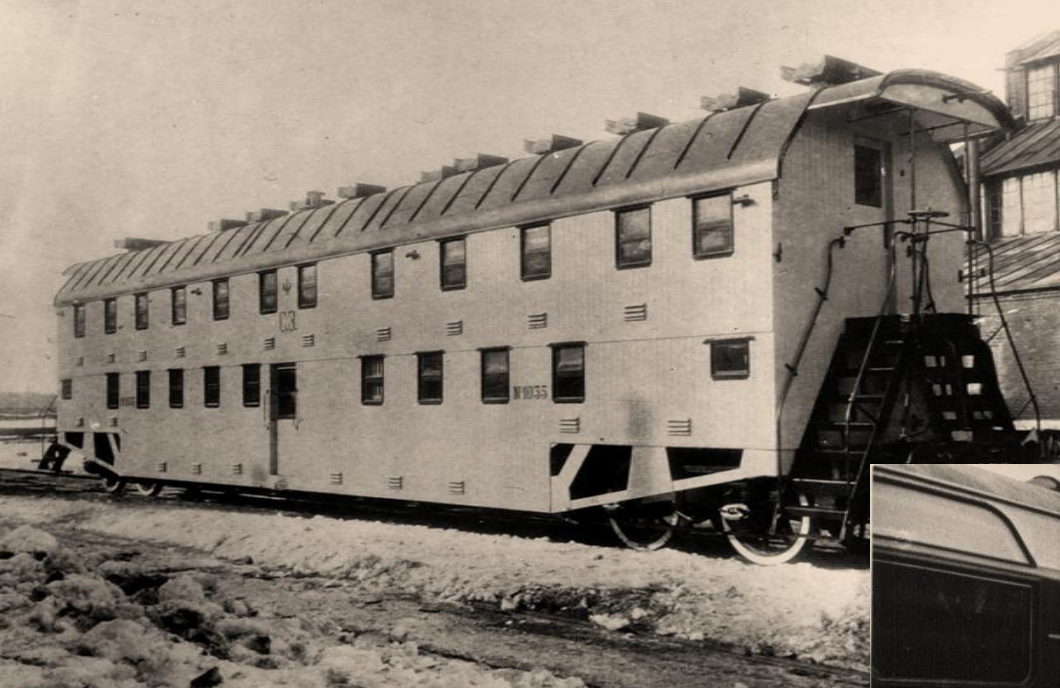
К первым предприятиям, занимавшимся вагоностроением, можно отнести и Путиловский завод в Петербурге, начавшем строить товарные вагоны с 1874 г.



Вагон-церковь. Изготовлен на Путиловском заводе в 1896 г.

Тип тележек вагона-церкви – «сибирские», однократного подвешивания. Вот что написано в фотоальбоме «Великий Сибирский путь» об этом вагоне: «Вагон-церковь сооружена на Путиловском заводе в ознаменование рождения Ее Императорского Высочества Великой Княжны Ольги Николаевны. ...Освящение церкви последовало 1 июля 1896 года в Новом Петергофе.... Вагон-церковь имеет своим прямым назначением облегчить выполнение религиозных обязанностей лицам, живущим на станциях Сибирской железной дороги, расположенных вдали от селений»)





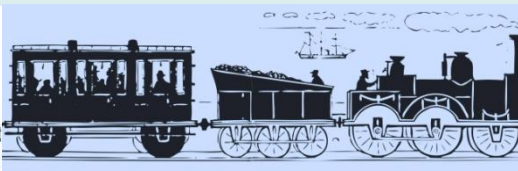
В 1905 году на Тверском вагоностроительном заводе был построен первый двухэтажный вагон в России.

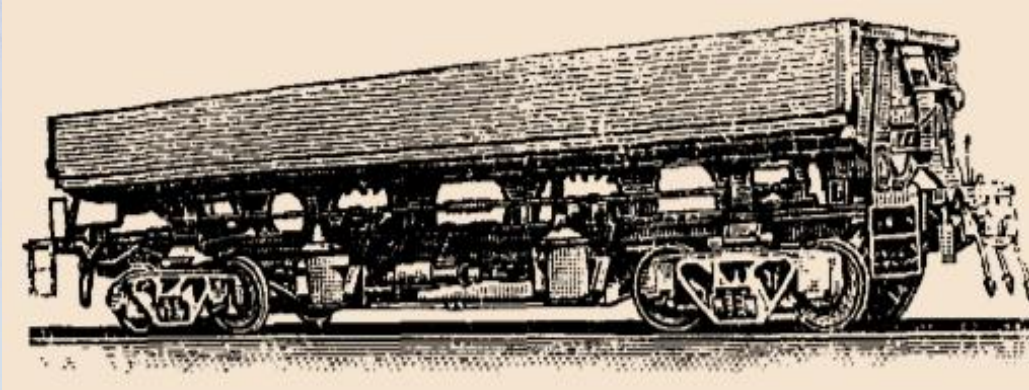
Следующим, кто попытался повсеместно ввести двухэтажные вагоны в нашей стране, был Хрущев. При нем активно осуществлялись попытки производства двухъярусных вагонов и проходила тестовая эксплуатация.

История началась с обкатки двухэтажных вагонов производства братской ГДР.

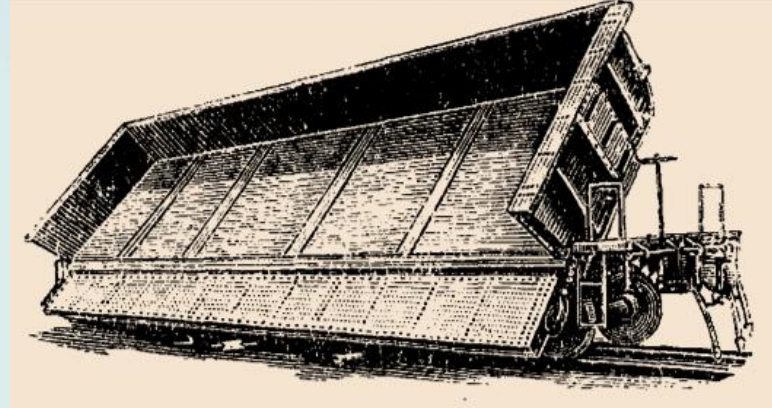


Харьков, Южный вокзал. Пригородный поезд Харьков-Белгород. 19 мая 1964 года



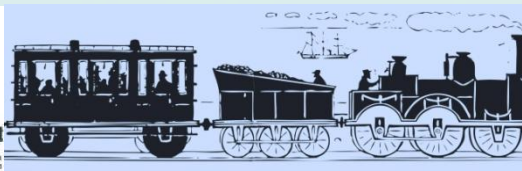


Опрокидывающийся балластный вагон в нагруженном виде



Опрокидывающийся балластный вагон в разгруженном виде

Предшественником современных вагонов с опрокидывающимся кузовом является балластный вагон, построенный в 1868 г., т.е. задолго до появления думпкаров в США. Для высыпания груза кузов мог наклоняться как в одну, так и в другую сторону. Вагон имел небольшую длину, тара вагона — 2 т. К первым специальным вагонам грузового парка относятся: пожарные с инструментом и обозом (1870 г.); для перевозки воды с деревянными баками (1872 г.); бани (1874 г.); для перевозки древесного угля с высокими кузовами (1878 г.); санитарные (1882 г.); для перевозки спирта (1885 г.); временно мясные и временно фруктовые; вагоны-лавки; вагоны-кухни; для перевозки серной кислоты; для перевозки хлористого цинка; шпалопропиточные; для перевозки смолы; для перевозки гашеной извести; вагоны-мастерские; вагоны-габариты; для ремонта сигналов; для ремонта телеграфа; вагоны-теплушки; молочные; для живой птицы; временно мясные; временно фруктовые; для минеральной воды; весовые; вагоны-мастерские подвижные; вагоны-фотографии; для садовников; для ремонта телеграфа; для ремонта сигналов; вагоны-габариты.



В 1978 году в Санкт-Петербурге был основан железнодорожный музей, расположен в корпусах бывшего локомотивного депо Петергофской железной дороги, построенных в 1850-х годах, что явилось предпосылкой создания современного музея. В 2014 году было начато строительство здания для размещения музейных экспонатов, в 2017 году музей открыл свои двери для посетителей.

В музее на площади более 50 000 квадратных метров размещается 3500 различных экспонатов. Среди них 118 единиц исторических подвижных составов, кроме того можно увидеть макеты и инсталляции, взаимодействовать с мультимедийными объектами, попробовать себя в роли машиниста.

Музей железных дорог в Санкт-Петербурге – самый крупный в России и Европе подобного типа. Его фонды насчитывают более 45 тысяч экспонатов железнодорожной тематики.



На сегодняшний день определяющим фактором развития российского вагоностроения является ориентация на грузоотправителя, оператора и владельца грузовых вагонов. Перед производителями стоит задача улучшения потребительски-коммерческих параметров грузовых вагонов, которая решается путем создания инновационных моделей вагонов и улучшения характеристик составных частей вагонов. Развитие экономики РФ связано с ростом потребностей в грузоперевозках и производстве подвижного состава. При этом все более актуальной задачей становится выход российских вагоностроителей на международные рынки.

Литература

1. Чурков, Николай Александрович. Генезис вагоностроения: учебное пособие для студентов специальности 190300 "Подвижной состав железных дорог", квалификация (степень) специалист, специализация №2 "Вагоны" / Н. А. Чурков, М. М. Соколов, И. Г. Морчиладзе ; ред. : С. М. Резер, Г. С. Дугин ; ПГУПС. - Москва : ВИНТИ РАН, 2013. - 280 с.
2. Молочников, Роман Валентинович. Коломенский завод. Вагоны/ Р. В. Молочников, И. Л. Индра , В. В. Боченков ; дар. И. П. Киселев. - Коломна : [б. и.], 2016. - 331 с. : ил., табл., черт. - Текст на рус. и англ. яз. - Библиогр.: с. 328-330.
3. Справочное издание. Вагоны пассажирские и грузовые колеи 1520 мм. Отраслевой каталог. Составители: В. И. Цыганкова, Т. Н. Зайцева. Изд. ИПЦ Желдориздат. М. 2004, 192 с.
4. Шпади Д. В. Основные направления развития современного российского вагоностроения. - Транспорт Российской Федерации, № 5, 2011.

