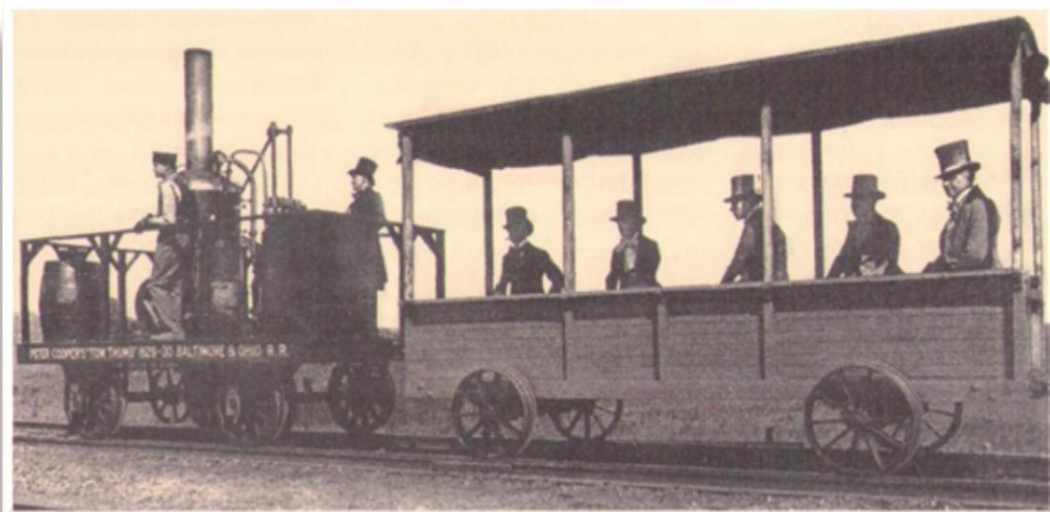


185 лет первой железной дороге
в России.

185 лет Царскосельской железной дороге

С высот, нами достигнутых, железная дорога представляется чем-то обыденным, даже отсталым. Трудно поверить, что сравнительно недавно, в девятнадцатом столетии в России, она воспринималась даже не символом прогресса, а инженерной нелепицей, тупиковым курьезом цивилизации — как, например, Вечный двигатель или Философский камень.



Американский паровоз «Мальчик-с-пальчик»
Питера Купера (1829 г.)

При этом в Англии, во Франции, в Америке железные дороги всюду функционировали, а в России большей частью вызывали лишь скептическую ухмылку.

185 лет Царскосельской железной дороге

Первые рельсовые дороги в России, как и в большинстве стран, появились в рудниках, шахтах и на металлургических производствах, нуждавшихся в средствах, облегчающих перемещение тяжелых грузов. Так, в 1788 г. на Александровском пушечном заводе в Петрозаводске механиком А.С. Ярцевым была построена рельсовая чугунная дорога, по которой вагонетки передвигались людьми



185 лет Царскосельской железной дороге

В 1809г. инженер П.К. Фролов построил по своему проекту чугунную дорогу с конной тягой протяженностью около 2 километров для перевозки руды между Змеиногорским рудником и Корбалихинским сереброплавильным заводом на Алтае. Он также предложил построить колейную дорогу с тягой длиной 150 км между озером Эльтон и рекой Волгой. Это был, по мнению историка В.С. Вергинского, первый проект дороги общего пользования, увы, неосуществленный



Петр Козьмич Фролов (1775-1839)



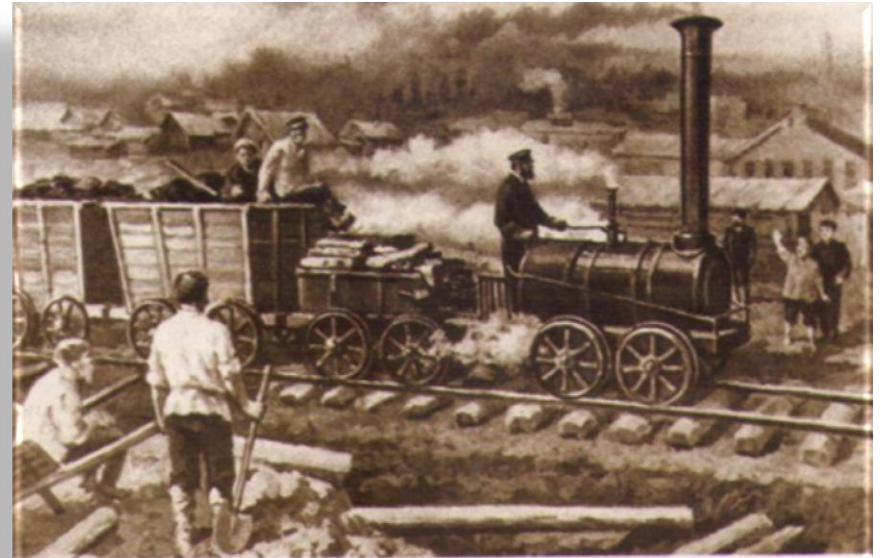
185 лет Царскосельской железной дороге



Е. А. Черепанов (1774—1842)



М. Е. Черепанов (1803–1849)



Дорога Черепановых. 1836

Первая в России рельсовая дорога с паровой тягой была построена в 1834 г. на Нижнетагильском металлургическом заводе Демидовых. Это стало результатом многолетней творческой работы талантливых крепостных мастеров-умельцев: отца — Ефима Александровича и сына — Мирона Ефимовича Черепановых. Длина рельсовой дороги составила 854 метра, ширина колеи — 1645 мм.

185 лет Царскосельской железной дороге



Отец и сын Черепановы – первые в России в 1833—1834 гг. создали первый в России паровоз, а затем в 1835 году — второй, более мощный, тем самым сделав значительный рывок в отечественном машиностроении. Однако Черепановым было отказано в патенте на паровоз на том основании, что он "зело вонюч".

185 лет Царскосельской железной дороге



Начальный этап становления железных дорог в России имел существенные особенности по сравнению с передовыми странами Западной Европы. Зарождение железнодорожного транспорта в нашей стране началось в крепостническом обществе, находившемся в завершающей стадии своего развития. Исторические документы свидетельствуют, что в 20-40-е годы XIX века в России подавляющая часть государственных деятелей, включая министров, была против строительства железных дорог.

185 лет Царскосельской железной дороге



Журнал «Общепользные сведения» сообщал: «Русские вьюги сами не потерпят иноземных хитростей, занесут снегом колеи, в шутку, пожалуй, заморозят пары».

Солнце русской поэзии, Александр Сергеевич Пушкин, не отрицая, впрочем, появления железных дорог вообще, писал другу Одоевскому: «Некоторые возражения противу проекта неоспоримы. Например: о заносе снега. Для сего должна быть выдумана новая машина».



И подобные идеи были общим местом.

А один из журналов поместил материал под названием «Мысли русского крестьянина-извозчика о чугунных дорогах и пароходных экипажах между С.-Петербургом и Москвой»: «Куда же мы, бедные люди, тогда денемся, за что возьмемся? На чем будем платить подати и оброки? Кому будут сбываться степных заводов лошади? Куда распродается избыток украинского овса?»

185 лет Царскосельской железной дороге



В этих условиях постройка первой железной дороги общего пользования в конце 1830-х годов стали возможны благодаря относительно небольшой группе людей, которые первыми в России осознали огромные перспективы железнодорожного транспорта. Это влиятельный политический деятель и предприниматель граф А.А. Бобринский, инженеры путей сообщения, ученые, профессора и преподаватели А.Д. Готман, Н.О. Крафт, Г. Ламе, Н.И. Липин, П.П. Мельников, М.С. Волков, Н.П. Щеглов, предприниматель А.В. Абаза и еще не более в лучшем случае 30 человек в стране.

У Царской башни Казанского вокзала Москвы есть памятник «Создателям Российских железных дорог». Памятник был открыт 1 августа 2013 года.

На гранитном постаменте шесть бронзовых фигур: отца и сына Черепановых, Франца Антона фон Герстнера, Павла Мельникова, Михаила Хилкова, Сергея Витте. Венчает памятник бюст императора Николая I.

185 лет Царскосельской железной дороге



Франц Антон фон Герстнер



Рис. 2.10. Рукопись письма Ф.А. Герстнера русскому императору Николаю I, в котором он обосновывал «выгоды построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск»



Первоначальная идея заключалась в том, чтобы создать сообщение между Петербургом и Москвой, однако вопрос об эффективности, а главное о прибыльности такого предприятия для вкладчиков оставался открытым. Как гласит народная мудрость, «не попробуешь — не узнаешь». Комиссия и всевозможные совещания, которые созывались для решения проблемы, не давали внятного и точного ответа. В итоге приглашенному в 1834 году профессору Венского политехнического института и строителю первой железной дороги общего пользования в Европе Францу Герстнеру предложили строить дорогу, которая «сцепит» пригороды Петербурга — Царское Село и Павловск.

185 лет Царскосельской железной дороге



Говоря об акционерах, стоит отметить, что в покупке соответствующих бумаг приняло участие 700 человек. Чтобы создать капитал, было выпущено пятнадцать тысяч акций. Нужную сумму в три миллиона рублей собирали по подписке в течение шести месяцев.

Одним из ярких сторонников строительства стал известный сахарозаводчик, граф Алексей Алексеевич Бобринской — сын генерал-майора Алексея Бобринского, рожденного во внебрачной связи Екатерины II и Григория Орлова. Внук великой императрицы приобрел акции на 250 тысяч рублей.

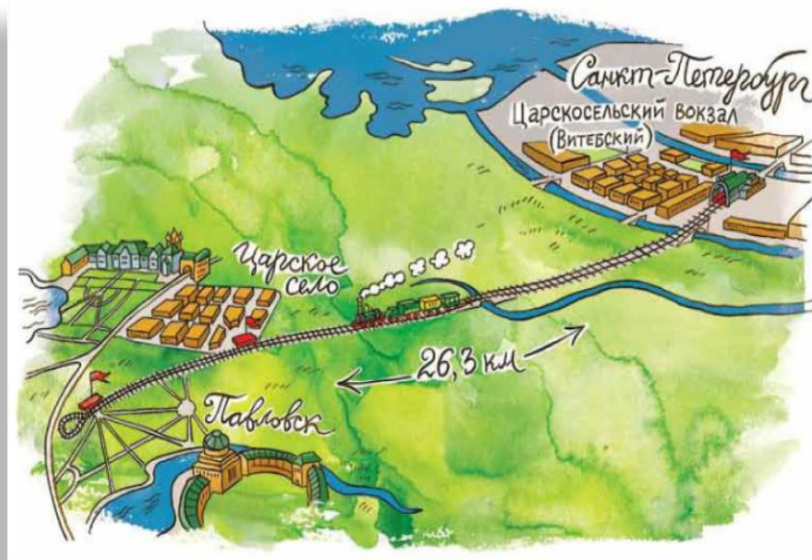
185 лет Царскосельской железной дороге



Строительство дороги началось 1 мая 1836 года с наиболее сложного участка трассы в районе Шушарских болот, откуда насыпь возводили в обе стороны — к Павловску и к Санкт-Петербургу. В самый активный период на строительстве было занято 1800 рабочих и 1400 солдат. Всю трассу разделили на участки, отдаваемые подрядчикам с артелью в 30-40 человек, вооруженных нехитрым инструментом — лопатами, кирками и тачками; дальние перевозки грунта осуществлялись на лошадях. Наблюдение за качеством работ вели 17 инженеров.

185 лет Царскосельской железной дороге

Медленно продвигавшееся строительство порождало в обществе недоверие и к идее железной дороги, и к ее строителю. Все это отлично понимал и сам Герстнер. В январе 1836 года он писал председателю Государственного совета и Комитета министров Н.Н. Новосильцеву: «Все трудности предприятия лежат на мне одном. Если дорога в Царское Село построена не так прочно и скоро, как сказано в моей записке, и если не исполнятся всё содержащиеся в обещании, то конечно никто уже не будет иметь ко мне доверия... Если же дорогу нельзя будет открыть в октябре 1836 года для пользования будущей зимою, то и решение вопроса о пользе железных дорог в России замедлится целым годом>>».



185 лет Царскосельской железной дороге



Эти обстоятельства побудили его начать осенью 1836 года частичное движение по наиболее готовому участку между Царским Селом и Павловском. Так как к этому времени из подвижного состава поступили только четыре экипажа для перевозки людей (так тогда назывались вагоны), то, соединив их, сформировали два состава, которые должны были тянуть лошади. Движение, позволившее познакомить русскую публику с железной дорогой и одновременно провести некоторые важные для строителей опыты, открылось 27 сентября 1836 года.

3 ноября по 7,5-километровому участку поезд впервые провел паровоз, начались экспериментальные поездки, которые продолжились и зимой. Их результаты оказались обнадеживающими, и Ф.А. Герстнер отмечал: «Все были довольны, кроме тех, которые предсказывали, что дорогу занесет снегом».

185 лет Царскосельской железной дороге



С.-Петербургъ: Новый мостъ черезъ Обводный каналъ, на Царскосельской желѣзной дорогѣ.

Съ фотографіи Бутримовича, гравир. Л. А. Сѣряковъ.

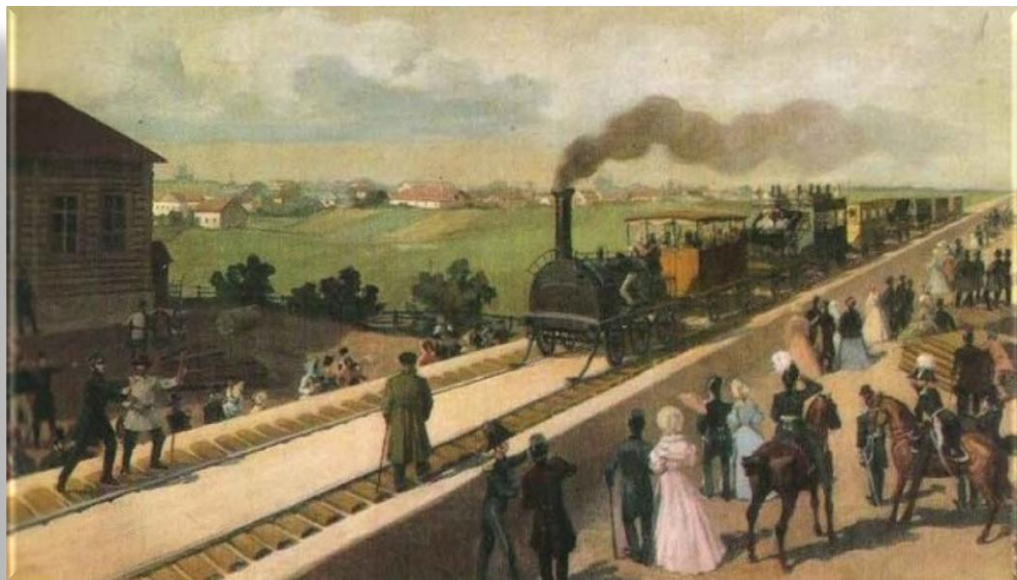
С приходом весны работы на трассе возобновились, но к осени 1837 года все же многое оказалось не сделанным. Особенно сложно обстояло дело в Санкт-Петербурге: землю вблизи Фонтанки акционерам выкупить не удалось, и началось строительство станции на небольшом участке, выделенном правительством вдоль Загородного проспекта, там же возводились и мастерские. Сосредоточив все силы на сооружении мостов, которых вместо 23 оказалось 42, строители не успели возвести станционное здание у Московского шоссе и привести в порядок территорию Павловского парка в районе трассы линии.

185 лет Царскосельской железной дороге



Тем не менее, 25 сентября 1837 года начались опытные поездки от Санкт-Петербурга до 5-й версты. Учредители же и строители деятельно готовились к официальному открытию. В Павловском парке восстановительные работы завершить так и не удалось, поэтому до весны следующего года решили начать движение только на участке Санкт-Петербург—Царское Село.

185 лет Царскосельской железной дороге



Торжественное открытие дороги на трассе Петербург—Царское Село состоялось 30 октября 1837 г. Поезд, украшенный флагами, расцвеченный флажками, состоявший из восьми вагонов с пассажирами, в одном из которых был Николай I со свитой, управляемый Герстнером, шел с невиданной до этого времени скоростью — около 60 верст в час. Расстояние между столицей и царской летней резиденцией он прошел за 35 мин. Так началось первое железнодорожное сообщение в России.

185 лет Царскосельской железной дороге



На другой день корреспондент «Санкт-Петербургских ведомостей», ехавший среди гостей, с восторгом писал: «Шестьдесят верст в час, страшно подумать... Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение; только ветер свистит, только конь пышет огненной пеною, оставляя за собой белое облако пара. Какая же сила несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне; какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила — ум человеческий!»

185 лет Царскосельской железной дороге



Последующие три дня в Царское Село и обратно ездили все желающие. Ежедневно ходило пять пар поездов. Билеты стоили относительно недорого. Так, 31 октября за проезд в один конец в каретах I и II классов платили соответственно 1 руб. 40 коп. и 1 руб. серебром, а в линейках — 70 коп. серебром. В будние дни 1 и 2 ноября цена билета соответственно составила 1 руб., 80 и 46 коп. С 31 января 1838 г. началось ежедневное движение двух пар поездов на конной тяге. Первый из Петербурга отправлялся в 10 часов утра, второй — в 7 вечера. Из Царского Села — соответственно в 8 утра и в 5 вечера.

185 лет Царскосельской железной дороге



Машинист в форме 1861 г.



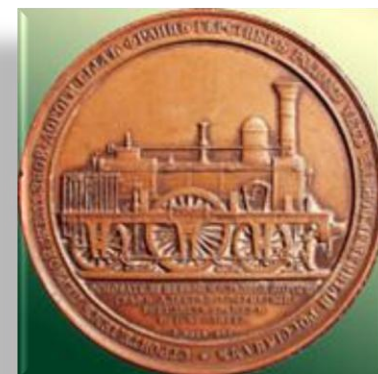
Машинист в форме 1878 г.

Паровозы водили поезда только по воскресным и праздничным дням. На дороге пытались установить наиболее выгодное число поездов, вид тяги и время отправления. С 6 по 14 февраля ходило четыре поезда в сутки: три вели паровозы и один — лошади. С 4 апреля 1838 г. перешли исключительно на паровую тягу. На Царскосельской дороге первоначально не было никаких сигналов, кроме паровозного свистка. Порядок и безопасность движения поездов регулировались только расписанием и временем их следования, для чего машинисты и кондукторы снабжались точными часами, которые устанавливались по станционным, закрывавшимся на ключ.

185 лет Царскосельской железной дороге

Работавшие на дороге шесть паровозов, изготовленные на заводах Англии и Бельгии, были однотипны. Их мощность составляла 75—120 л. с, а максимальная скорость достигала 60 км/ч. Наиболее надежные машины, построенные на заводах Стефенсона и Кокериля, беспрерывно отработали с поездами более 20 лет. В первую годовщину открытия дороги были присвоены персональные имена: «Проворный», «Стрела», «Богатырь», «Слон», «Орел» и «Лев».

Паровоз «Слон» и «Богатырь»



185 лет Царскосельской железной дороге

В первые десятилетия существования Царскосельской дороги для перевозок людей использовались четыре типа экипажей трех классов: кареты-«берлины» I класса и «дилижансы-II класса; линейки-«шарабаны» II класса и «вагоны» III класса. Грузы перевозились в специальных товарных вагонах и на платформах.

Паровоз "Проворный".
Построен на заводе Стивенсона.

"Берлин" "Дилижанс" "Шарабан"

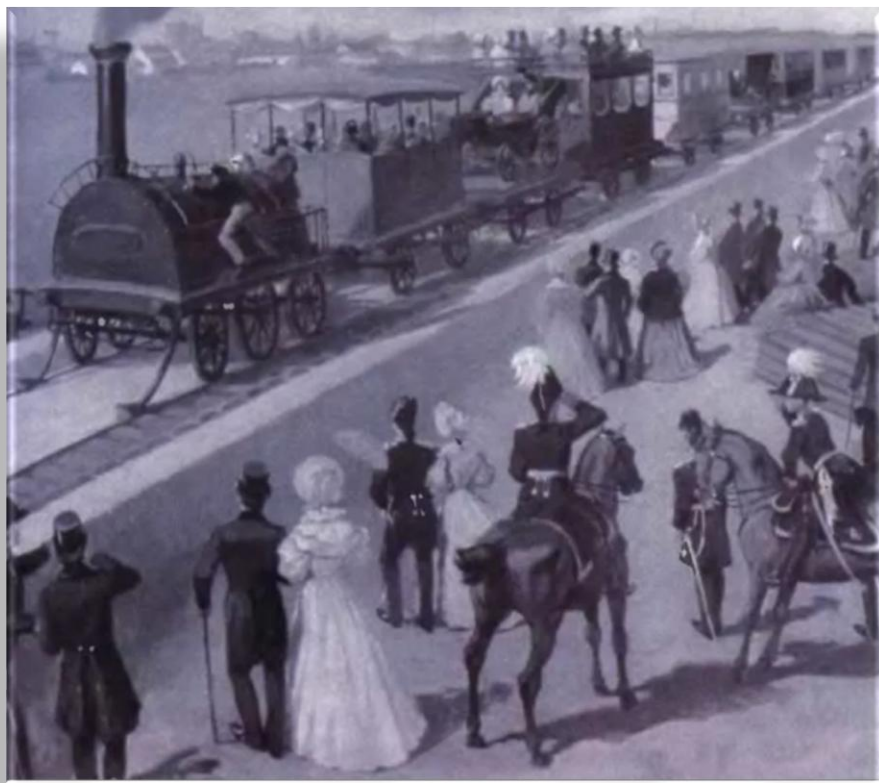


Поезд Царскосельской железной дороги

Вагоны первых поездов были четырех типов, каждый из которых имел определенное название:

наиболее комфортабельными считались «берлины» (1-й класс) и «дилижансы» (2-й класс), представлявшие собой закрытые повозки. «Шарабаны» предназначались для пассажиров 3-го класса.

185 лет Царскосельской железной дороге



Постоянное расписание движения пяти пар поездов в сутки впервые было введено 15 мая 1838 года.

Когда Ф. А. Герстнер разрабатывал проект дороги, он полагал, что в течение года по ней должно проезжать 300 тыс. человек. В действительности уже в 1838 г. число пассажиров составило 598 тыс., а через год достигло 726 тыс. Это объяснялось тем, что хорошее транспортное сообщение между столицей и ее пригородами привлекало горожан, которые охотно снимали дачи в Царском Селе, Павловске и их окрестностях. Грузовые же перевозки, как и предполагалось, составляли всего лишь 4—5% от общего объема

185 лет Царскосельской железной дороге

За первые пять лет были окуплены не только все средства, потраченные на строительство но и то, что тратили на эксплуатацию: дорога приносила существенный доход и позволяла предполагать, что дальнейшее строительство новых станций принесет воистину баснословный доход.



185 лет Царскосельской железной дороге

