

Николаевская железная дорога

Михаил Собенков

2017

Содержание

1. Введение.

2. Предпосылки строительства дороги.

3. Начало строительства.

4. Строительство.

5. Открытие движения

6. Первый паровоз.

7. Подвижной состав.

Введение

Николаевская железная дорога (до 1855 года — Петербурго-Московская, с 1923 года переименована в Октябрьскую) — третья железная дорога по счёту в Российской империи, построена в середине XIX века для обеспечения железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой. Движение открыто в 1851 году. Николаевская дорога



стала первой двухпутной казённой железной дорогой в Российской Империи и положила начало созданию в государстве железнодорожной сети общегосударственного значения. Протяжённость дороги составила 645 км

Предпосылки строительства дороги

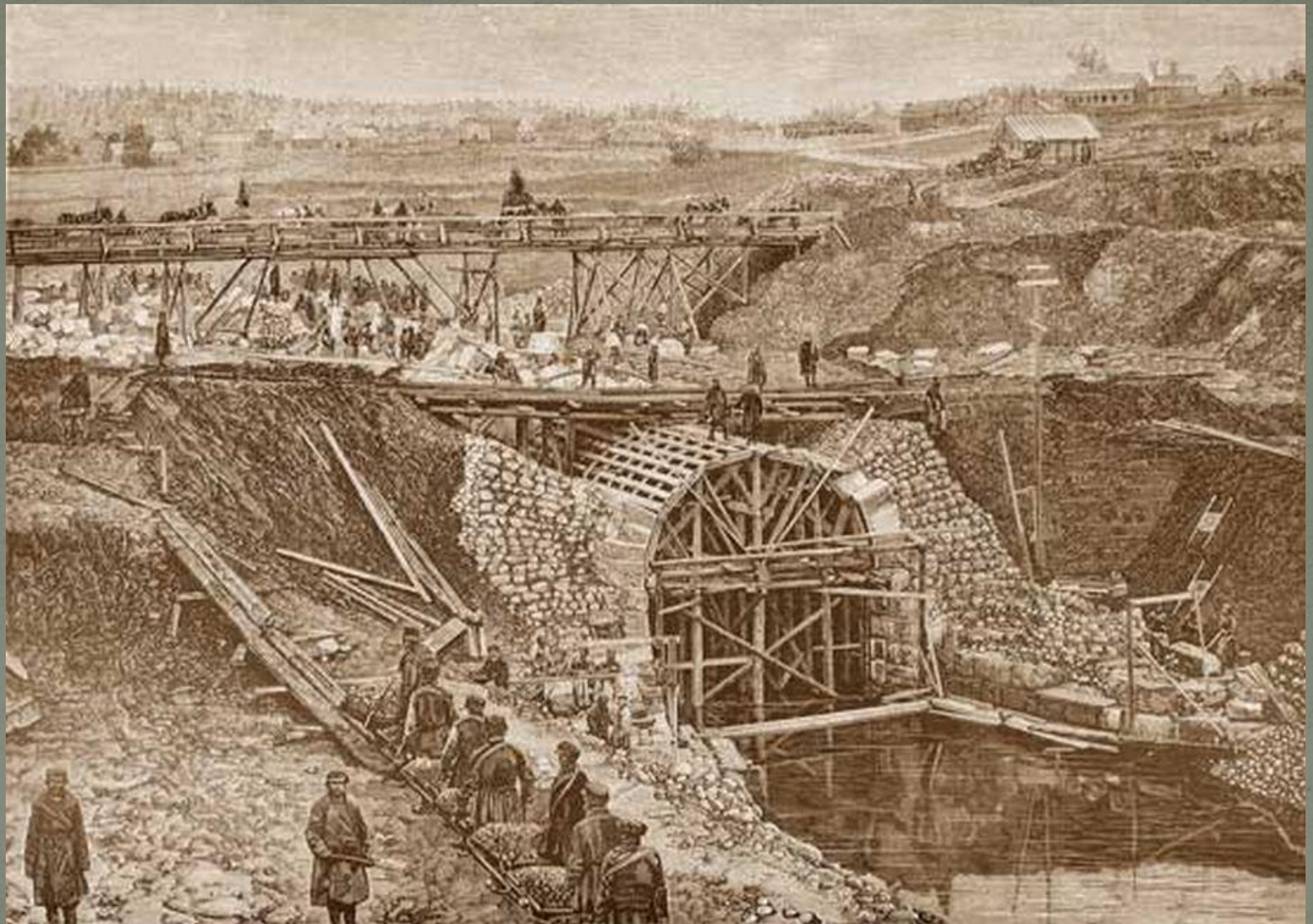
1703 год — в устье реки Невы основан город Санкт-Петербург. Проходит девять лет, и город становится столицей Российской империи. К концу XVIII века Санкт-Петербург — крупнейший город России по численности населения, важнейший центр торговли. Увеличивающиеся потребности растущего населения приводят к созданию различных путей сообщения столицы с остальными регионами страны: судоходные каналы, связавшие бассейн Балтийского моря с бассейном Волги и бассейном Белого моря; столичный тракт между Москвой и Санкт-Петербургом; Московское шоссе с гравийным покрытием. Но этого было недостаточно для растущего города.

Начало строительства

В 1830 году профессором Петербургского университета Щегловым было предложено и обосновано строительство чугунной железной дороги Санкт-Петербург — Тверь для кратчайшего соединения столицы с бассейном Волги. Позднее, в 1835 году, австрийцем Герстнером, инженером и предпринимателем, было предложено строительство железной дороги от Москвы до Петербурга. Была создана комиссия, которая отклонила предложение австрийца, но рекомендовала ему построить небольшую экспериментальную железную дорогу для изучения ее работы в зимних условиях. После этого выдвигались различные варианты создания железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой, но все отклонялись, пока в марте 1841 года Николай I не приказал создать комиссию для составления проекта железной дороги между Петербургом и Москвой, которую возглавил А. Х. Бенкендорф. Несмотря на то что проект, представленный комиссией в сентябре 1841 года, не был одобрен комитетом министров, император все-таки выступил за строительство магистрали.

Строительство

В конце апреля 1843 года трасса была нанесена на карту, утверждена и принята к руководству. Строительство магистрали началось 8 июня 1843 года. Линия была разделена на две дирекции, разграниченных в районе Бологое: Северную и Южную, возглавляемые П. П. Мельниковым и Н. О. Крафтом соответственно. Каждая дирекция делилась на участки по 50–60 километров, а те, в свою очередь, на дистанции по 10–12 километров. Вокзалы, крупные мосты отводились в отдельные самостоятельные строительные участки. Все объекты строились по подрядам, которые заключались непосредственно с Главным управлением путей сообщения и публичных зданий. Рабочих подрядчики нанимали как из крепостных, так и из государственных крестьян. При этом условия работы были ужасными. Государственные заключали договоры сами, но в силу того, что большинство из них не умело читать, им приходилось верить агентам на слово. Крепостные же крестьяне не имели права на юридическое участие при заключении договора, который подписывался помещиками и подрядчиками. Крестьянам приходилось жить в шалашах и землянках, а из заработанных денег они получали лишь часть, так как приходилось выплачивать помещикам оброк. Рабочий день длился от рассвета до заката с двухчасовым перерывом на обед и отдых. За болезни, неявку, невыполнение нормы рабочим приходилось платить штрафы по принципу круговой поруки, то есть страдали все за вину одного. В общей сложности строители за сезон могли заработать от 17 до 35 рублей в зависимости от выполняемой работы.



Открытие движения

С 14 по 16 августа 1851 года, до официального открытия движения, по Николаевской железной дороге в девяти поездах были перевезены в Москву два батальона лейб-гвардии Преображенского и Семеновского полков, два эскадрона лейб-гвардии Кавалергардского и Конного полков и дивизион гвардейской артиллерии. Через два дня, 18 августа 1851 года, в Москву отправился и царский поезд, который провел в пути в общей сложности 19 часов. Официальное открытие железной дороги состоялось 1 ноября 1851 года, оно было ознаменовано пуском «всенародного поезда», состоявшего из шести вагонов.

Первый паровоз

Первый паровоз Александровский завод построил в 1845 году. Товарные паровозы были двухцилиндровыми, на насыщенном пару, массой около 30 тонн.

В качестве горючего использовались дрова, парораспределение осуществлялось расширительными золотниками.

Колёса выполнялись чугунными без бандажей и противовесов. На паровозах отсутствовали будки для машиниста и помощника, площадка и перила вокруг котла, не было песочницы. Тендер (специальный вагон, прицепляемый к паровозу, предназначенный для перевозки запаса топлива для локомотива) был четырёхосным с деревянной рамой.



Подвижной состав

В качестве предприятия по выпуску подвижного состава для Петербург-Московской железной дороги был выбран Александровский чугунолитейный завод. Он был основан в 1824 году и находился возле Санкт-Петербурга на берегу Невы. В 1843 году завод был передан из Департамента горных и соляных дел в Главное управление путей сообщения и публичных зданий и переименован в Александровский механический завод. С американцами Уайнесом и Гарисоном был заключён договор о передаче завода под их управление сроком на 6 лет с обязательством последних оснащения завода новым оборудованием и строительства подвижного состава для железной дороги. К открытию дороги заводом были выпущены 121 товарный и 43 пассажирских паровоза, 239 пассажирских, 1991 крытый товарный вагон и 580 платформ. Производство паровоза с тендером стоило примерно 12 000 рублей, пассажирского вагона — 4500, грузового — 1400 рублей.

Конец

