

# *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.

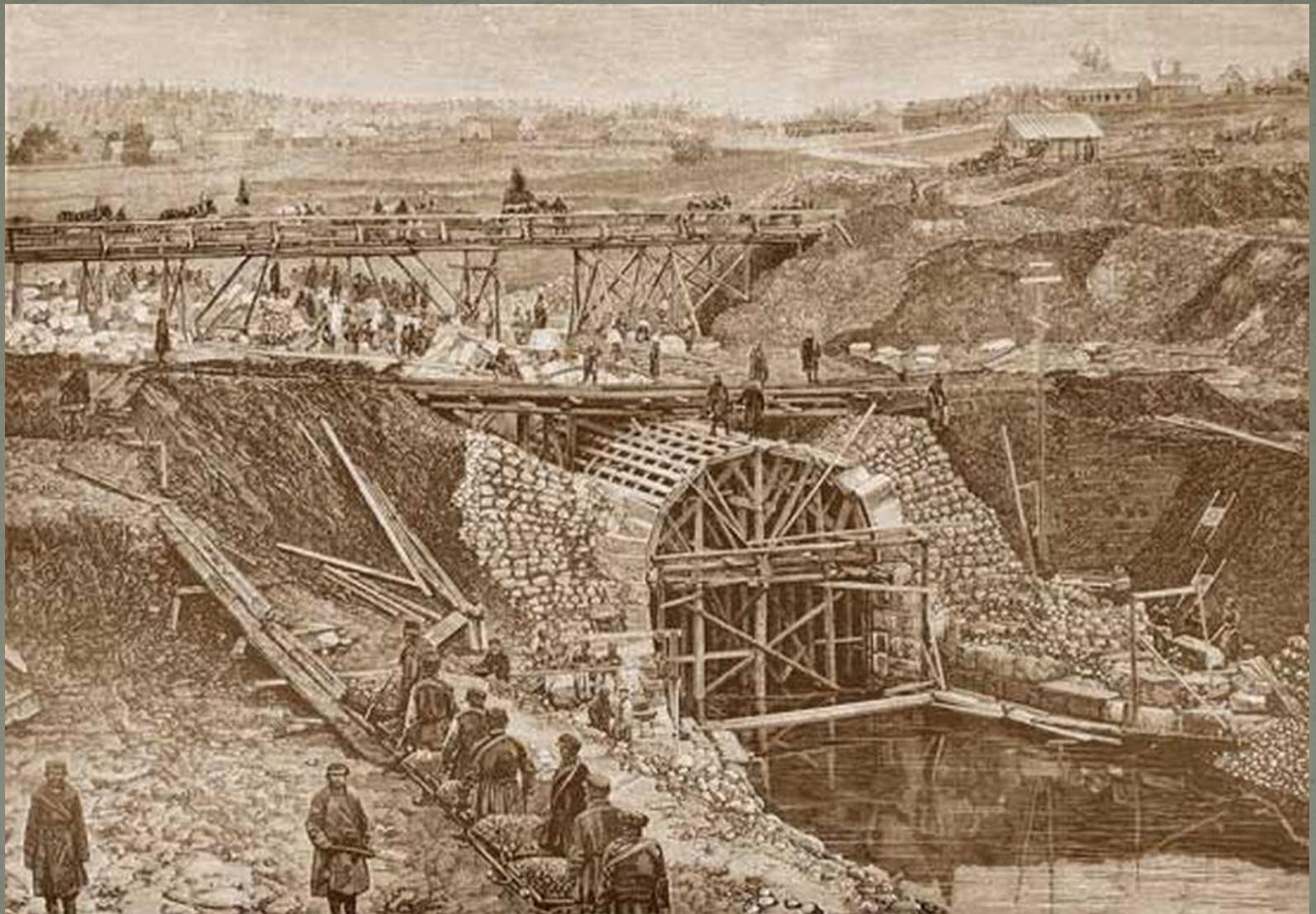
---

# 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*

