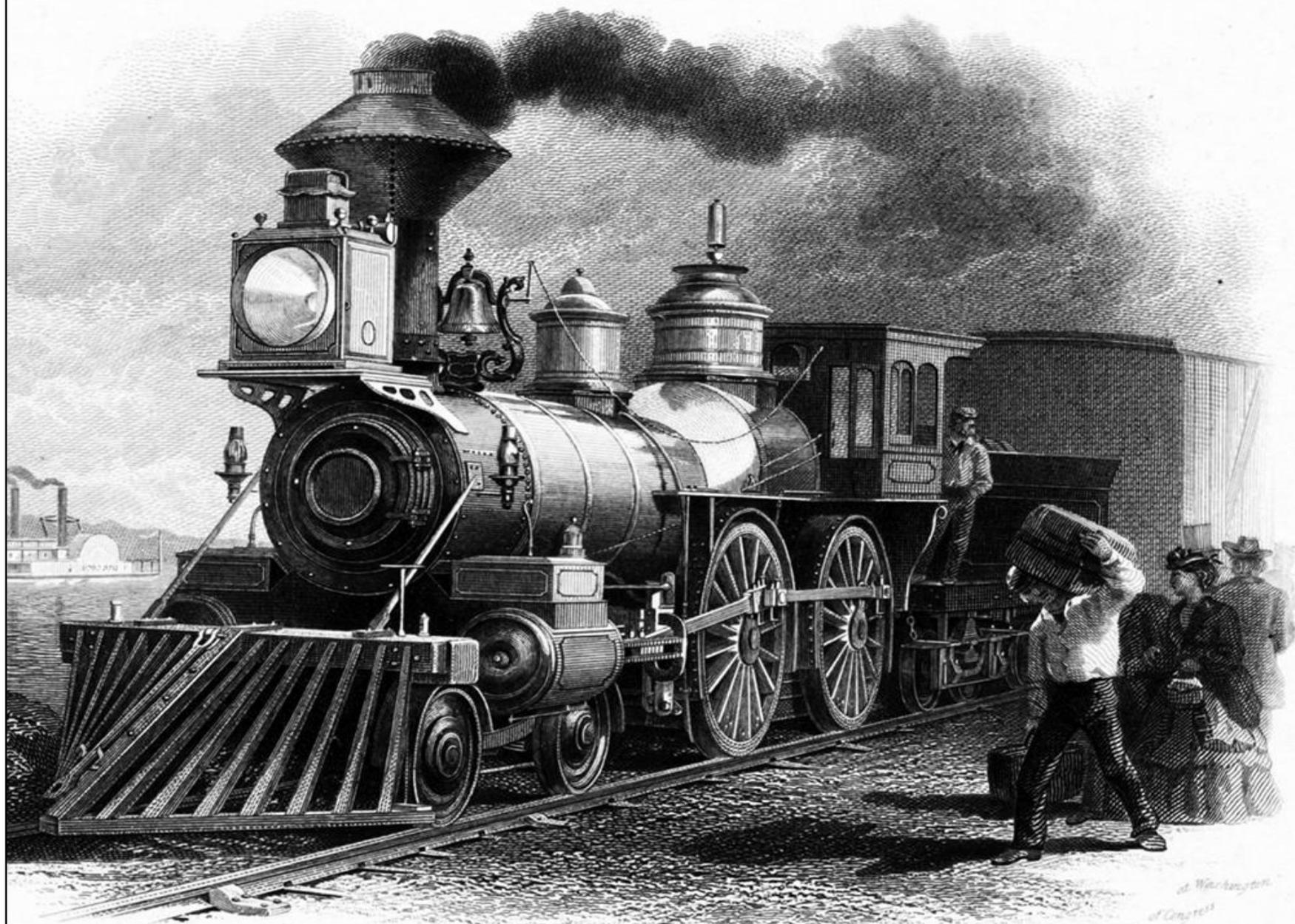




«Отцы-основатели
российской
железной дороги»

Составитель: ведущий библиотекарь НТБ Кавецкая О.В.

Российские железные дороги занимают второе место в мире по протяженности. Кто был основателем Российских железных дорог? Кто стоял в начале освоения необъятных пространств нашей России? Принято считать, что в России все началось с дороги в Царское село, но история начинается на просторах Алтайского края...



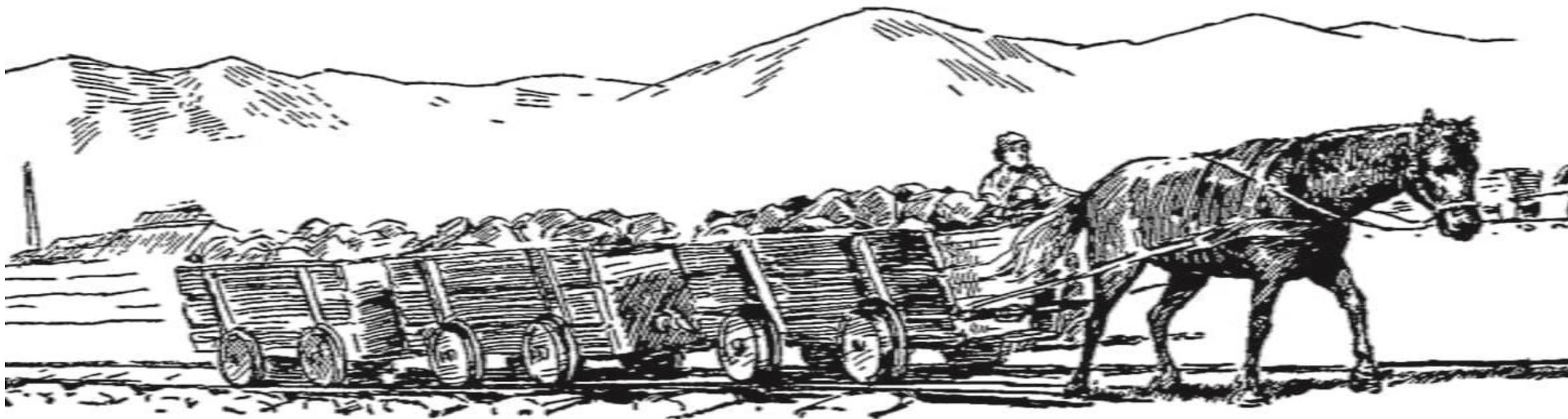
Engraving of a steam locomotive pulling a passenger train, likely from the late 19th century. The image is a detailed illustration showing the locomotive, passenger car, and people on the tracks.



Петр Козьмич Фролов (1775-1839)

Первой из известных прародительниц железных дорог была Змеиногорская чугушка на Алтае, спроектированная и построенная инженером Петром Козьмичем Фроловым в 1809 году. Проект рельсовой дороги на конной тяге, встроенной в горный пейзаж намного опередил свое время и не имел аналогов в мире. Дорога соединяла Змеиногорский рудник и Корбалихинский сереброплавильный завод. На пути всего 1,8 километров применили все известные сегодня железнодорожные сооружения: мост через реку высотой 11 метров, постепенно снижающийся виадук, выемки глубиной 5 метров.

Змеиногорская чугушка — первая в мире надземная магистраль. Чугунные рельсы длиной 1,8 метра отливались в Томске и Змеиногорске. Чугунка увеличивала эффективность перевозки руды в 25 раз!





Змеиногоorsk. «Музей горного дела»

В 1831 году Петр Фролов был вызван в Петербург, где произведен в тайные советники и занимался делами особой государственной важности. Змеиногоorskская дорога проработала примерно 25 лет. После смерти Фролова обслуживание и ремонт прекратились и постепенно она пришла в упадок. Сейчас на месте Змеиногоorskской чугунки установлен мемориальный камень. В городе работает музей, посвященный дороге.

Ефим и Мирон Черепановы

Ефим Черепанов (1774-1842) и его сын Мирон Черепанов (1803-1849) были главными самородками династии Демидовых на Уральском нижнетагильском металлургическом заводе. Вместе они внедрили целый ряд уникальных изобретений: токарные, винторезные, строгальные, сверлильные, гвоздильные станки превратили горные заводы в настоящее производство. В 1824 году Ефим Черепанов сконструировал паровую машину мощностью в четыре лошадиные силы. С 1828 по 1830 годы сооружается установка мощностью уже 40 лошадиных сил. Всего Черепановыми было изготовлено более 25 паросиловых установок мощностью от 5 до 60 л.с. За успехи в этой области кабинет министров наградил Ефима Черепанова серебряной медалью на Аннинской ленте.



Ефим Алексеевич
(1774-1842)

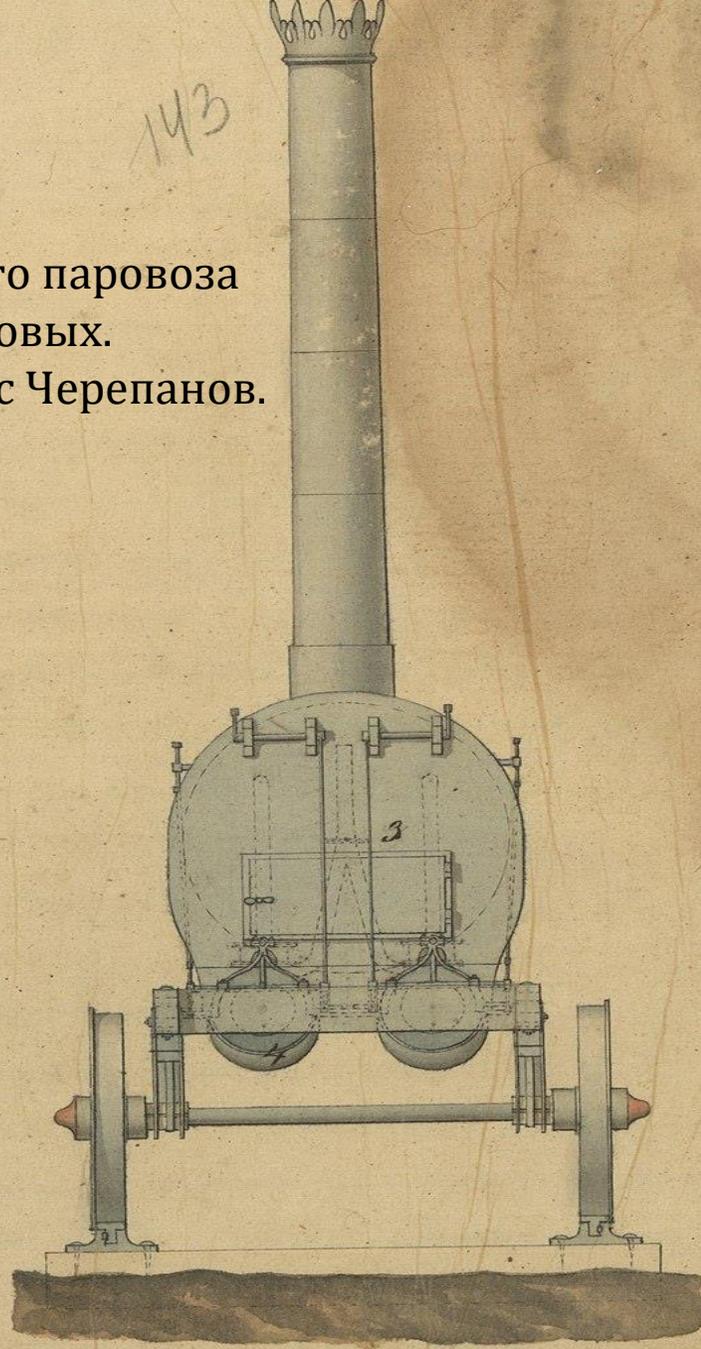
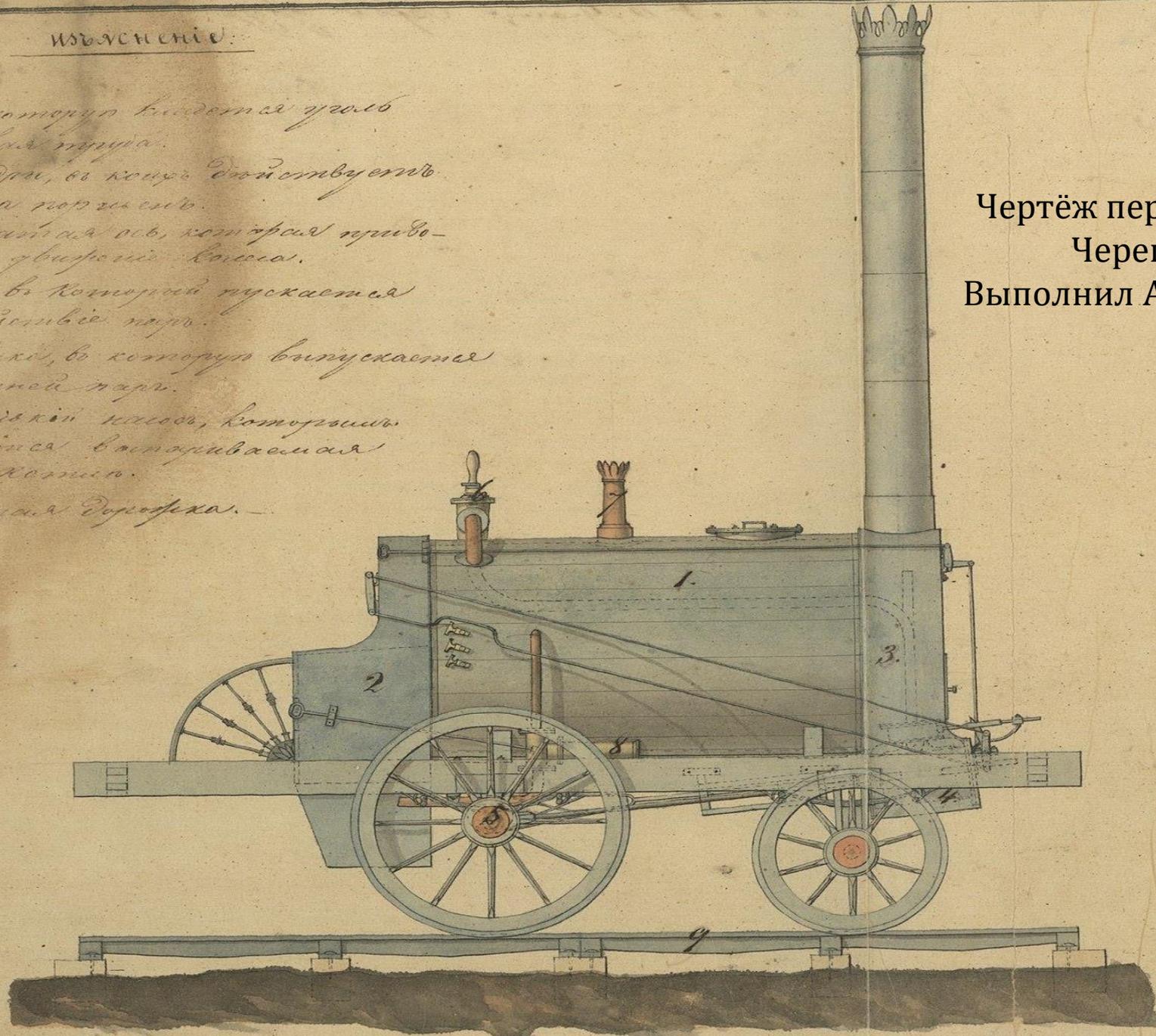


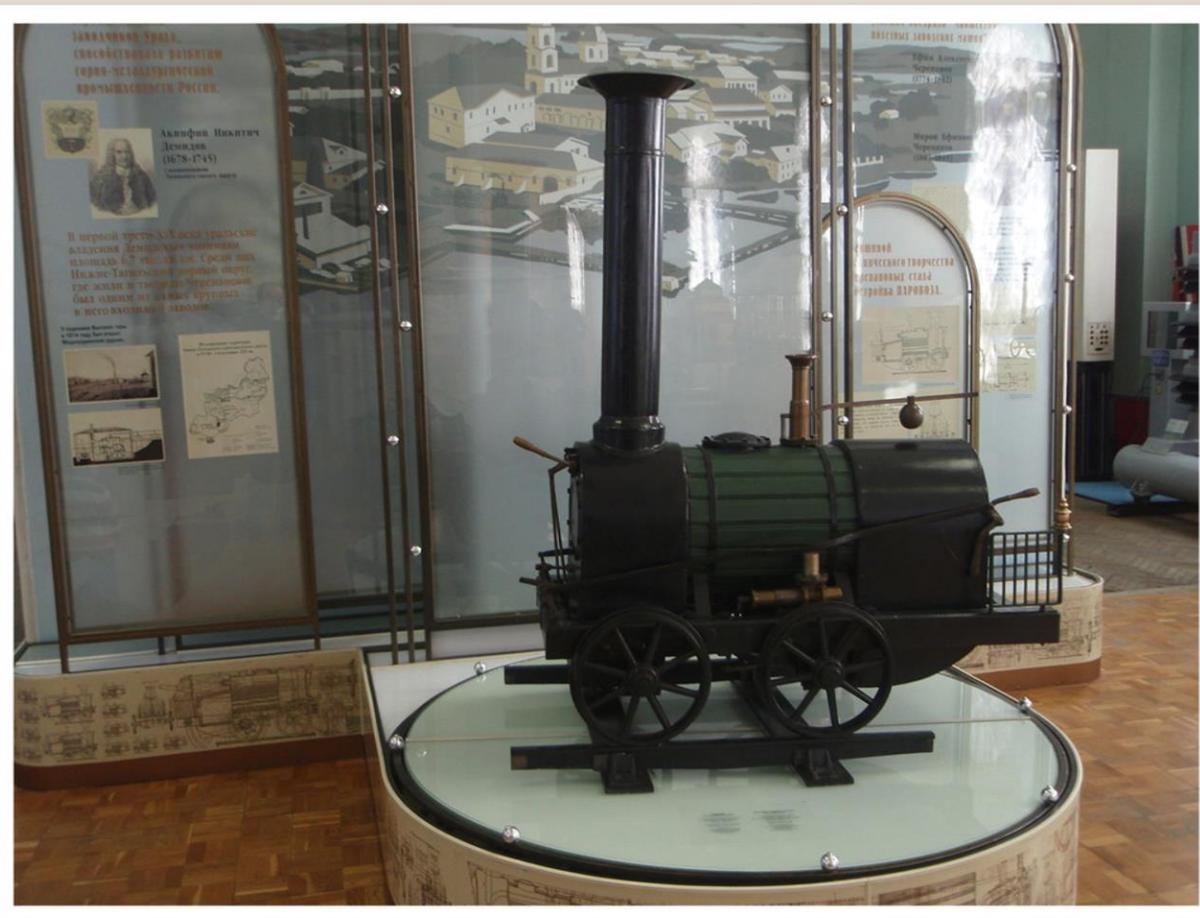
Мирон Ефимович
(1803-1849)

143

1. Камина.
2. Чугунная труба, в которую вводится уголь.
3. Дымовая труба.
4. Цилиндры, в которых действует парь на поршнях.
5. Кинематическая ось, которая приводит в движение колеса.
6. Крыльцо, в которое пускается парь для движения парь.
7. Трубопровод, в который выпускается лишняя парь.
8. Масляный насос, который добавляется в паровую воду в камин.
9. Трубопровод дымовых.

Чертёж первого паровоза
Черепановых.
Выполнил Амос Черепанов.





Паровоз Черепановых. Государственный политехнический университет. Москва.

В октябре 1833 года на Выйском заводе начались работы по сооружению «сухопутного парохода», как тогда его называли. В феврале 1834 года начались испытания. Первый паровоз Черепановых перевозил состав весом более 3 тонн со скоростью 15 км/час. Протяженность пути составляла около 900 метров. Осенью 1834 года началась постройка второго паровоза. Он был более мощным и мог перевозить до 16 тонн груза. По отстроенной от медного рудника к Выйскому заводу чугунной дороге перевозилась медная руда.



Во время посещения Нижнего Тагила в 1837 году будущий император Александр II с восторгом знакомился с «диковинной машинной премудростью» Черепановых. Сдержанные на поощрения и похвалу заводчики Демидовы отмечали заслуги семьи Черепановых. Им и их семьям были дарованы вольные. Они получали высокое жалование и имели собственный двухэтажный каменный дом (сейчас в нем музей). На родине в Нижнем Тагиле великим изобретателям установлен памятник.



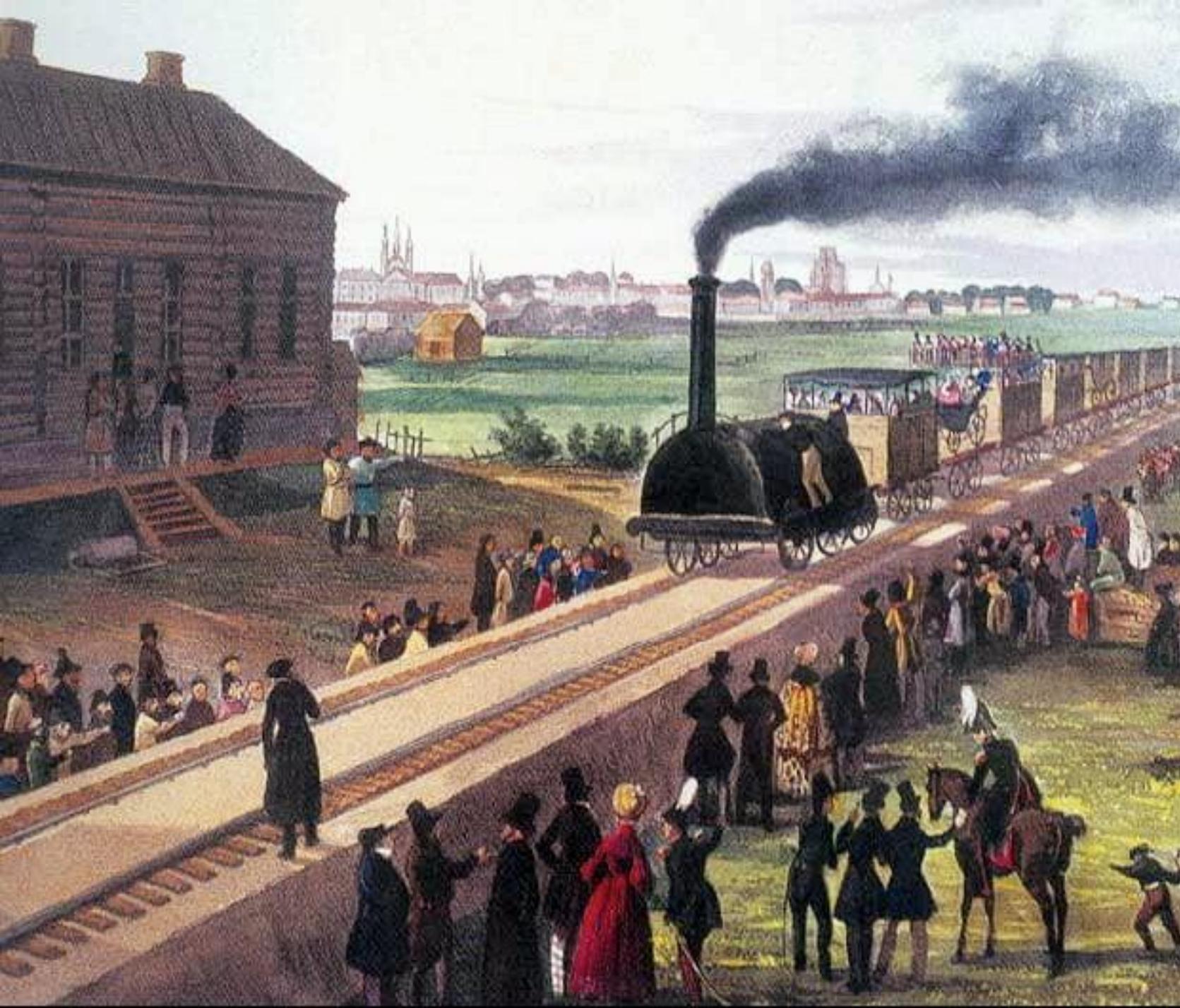
Франц Антон фон Герстнер (1792-1840)

Франц Антон фон Герстнер — родился в Чехии и известен во всем мире как выдающийся инженер, руководитель строительства Царскосельской железной дороги, первой в России железной дороги общественного пользования. Уже будучи достаточно известным строителем железных дорог в Европе, профессор фон Герстнер по приглашению Горного ведомства прибыл в августе 1834 года в Россию для ознакомления с горными заводами. Здесь он загорелся идеей создания железных дорог в России.

В 1835 году фон Герстнер написал письмо императору Николаю I со своими мыслями о перспективах строительства железной дороги в России. Его фраза из письма стала крылатой: «Нет такой страны в мире, где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения». Далее он предполагал проложить железную дорогу между Санкт-Петербургом и Москвой, затем связать Москву с Казанью и Нижним Новгородом.



Карта России. XIX век



В январе 1835 года фон Герстнер с одобрения Николая I и авторитетной комиссии получил разрешение на строительство Царскосельской железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское село и Павловск. Фон

Герстнер лично произвел нивелировку местности и заказал все необходимое в Бельгии и Австрии для строительства дороги: локомотивы, вагоны, рельсы, инструменты. В ноябре 1836 года на участке между Павловском и Царским селом был впервые в России испытан локомотив Гакворта, который вел 17-летний сын Гакворта Джон с небольшой бригадой.

Пробная поездка проходила в присутствии Николая I с семьей и огромного количества людей из всех классов общества. Официальное открытие Царскосельской железной дороги состоялось 30 октября 1837 года.

Франц Антон фон Герстнер



Император и цесаревич находились в Москве и на церемонии не присутствовали. Во временном здании Царскосельского вокзала в Санкт-Петербурге собрались члены государственного совета, кабинета министров, высокопоставленные чиновники, представители дипломатического корпуса, ученые и промышленники, а так же огромная толпа зрителей: столица чествовала Франца Антона фон Герстнера и его блистательный успех. В 1838 году фон Герстнер приступает к организации строительства Николаевской железной дороги, но повторить свой успех ему не суждено – в 1940 году, находясь в Филадельфии, не дожив семь дней до своего 44 дня рождения он неожиданно умирает. 30 октября 2007 года в честь 170-летия Российских железных дорог, в здании Витебского вокзала в Санкт-Петербурге был открыт памятник фон Герстнеру. Скульптура работы Салавата Щербакова изображает австрийского инженера с макетом паровоза в руках.



Павел Мельников (1804-1880)

Сын небогатого коллежского асессора, Павел Мельников обладал острым умом, огромным стремлением к знаниям и необычайной работоспособностью. Мельников очень быстро получил признание в научных кругах и уже в 29 лет носил звание профессора. Начало профессиональной деятельности Мельникова совпало с постройкой первых железных дорог с паровой тягой. В 1835 году выходит его книга «О железных дорогах». За эту книгу, изданную невиданным тогда тиражом 600 экземпляров, Мельников получает награду от главного управления путей сообщения — бриллиантовый перстень. Книга привлекла внимание императора Николая I. В 1835 году академик М.В. Остроградский знакомит его с чешским инженером фон Герстнером. Так началось их тесное сотрудничество.



П. П. Мельниковъ,
Генер.-Лейт., Главно-Управляющій Путиами
Сообщенія.

1 февраля 1842 года был объявлен указ Николая I о строительстве железной дороги. Павел Мельников назначался начальником Северной дирекции Петербург — Бологое. Он активно разрабатывает способы сооружения земляного полотна в неблагоприятных гидрологических условиях. Из 325 километров строительства северного участка, около 20 километров проходили через болота. Существует легенда о странном изгибе совершенно прямой магистрали в районе станции Веребье. По преданию, планируя трассы дороги, император Николай I прочертил на карте прямую линию между Петербургом и Москвой, но в одном месте карандаш обогнул палец императора, получился изгиб. Исполнители выстроили точно по схеме. В народе Веребьинский изгиб так и прозвали «палец императора».



Памятник Николаю I. Барельеф «Открытие
Верёбинского моста на железнодорожной магистрали
Петербург — Москва»

Во время контрольной поездки императорский поезд, доехал до Верёбинского моста. Увидев сам мост длиной 590 метров с высотой опор 53 метра, царь-батюшка не решился ехать. Он приказал прогнать по мосту пустой состав, а сам со свитой переправился по низу.

Николаевский (Московский) вокзал в Петербурге стал первым сооружением в стране, где было построено металлическое покрытие над пассажирскими платформами. Основную работу по вопросам эксплуатации новой дороги опять пришлось решать Павлу Петровичу Мельникову со вчерашними учениками.



В 1862 году Павел Мельников был назначен Главным управляющим путей сообщения. Его разработки легли в основу железнодорожного строительства на десятилетия, в том числе план соединения центральных губерний с Дальним Востоком. Мельников представляет правительству план, по которому намечалось строительство железнодорожных линий протяженностью 7117 км. За этот труд Павел Мельников был награжден Орденом Святого Владимира 2-ой степени. В 1865 году Павел Мельников стал Первым министром путей сообщения.



При нем строительство железнодорожных путей превратилось из забавы в планомерное расширение сети железных дорог в России. За время пребывания Павла Мельникова в министерском кресле (1862-1869) в России было построено около 470 километров железных дорог. По его инициативе организовано отечественное производство паровозов, вагонов, рельс и возможного оборудования для транспорта. В Любани на свои средства он учредил: школу для детей железнодорожников, церковь, приют для сирот, богадельню для престарелых женщин, железнодорожных рабочих и служащих. В 1871 году Мельников приобрел каменный дом в Петербурге, в котором жили его близкие друзья и знакомые по строительству железной дороги. В 2005 году была учреждена медаль Павла Мельникова, которой награждаются деятели различных направлений, внесшие существенный вклад в развитие железнодорожного дела.



Сергей Витте (1849–1915)

Сергей Юльевич Витте происходил из балтийских немцев. Он родился в 1849 году в Тифлисе. Являлся кандидатом физико-математических наук в Новороссийском университете Одессы. Из-за финансовых трудностей в семье он отказался от научной карьеры. Министр путей сообщения граф А.П. Бобринский, хорошо знавший его отца, предложил работу Сергею в качестве специалиста по эксплуатации железных дорог. С 1 мая 1870 года Витте стал работать в Управлении Одесской железной дороги.



Во второй половине 1870-х Витте стал одним из ближайших сотрудников директора Русского общества пароходства и торговли Н.М. Чихачева, возглавил Службу эксплуатации Одесской железной дороги. Карьера 26-летнего Витте чуть не оборвалась, после Тилигульской катастрофы под Сочи в 1875 году— крушение поезда со множеством жертв. Чихачев и Витте были преданы суду и приговорены к четырем месяцам тюрьмы. Пока тянулось расследование, Витте, оставаясь на службе, сумел отличиться в перевозке войск к театру военных действий Русско-турецкой войны. Он обратил на себя внимание Великого князя Николая Николаевича, по велению которого тюрьма была заменена на двухнедельную гауптвахту, где Витте только ночевал.



В 1879 году Витте разрабатывает проект Устава русских железных дорог, в 1883 году выпускает книгу «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». По легенде, когда Витте был на приеме у Александре III, он на глазах императора вступил в конфликт с царскими адъютантами, доказывая, что нельзя использовать два мощных грузовых паровоза с целью разгона царского поезда до высоких скоростей. Александр III убедился в правоте Сергея Витте после крушения царского поезда в 1888 году.



Укладка пути. Альбом «Великий путь. Виды Сибири и Великой сибирской железной дороги» 1899

Пользуясь поддержкой сверху, Витте начал преобразования в России. Важнейшим делом он считал всемерное ускорение вялотекущего строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, которая должна была связать пустующие отдаленные районы востока страны с ее европейской частью. Витте набирает на строительство Транссибирской магистрали лучших специалистов — практиков. Здесь восходит звезда Михаила Ивановича Хилкова.



Михаил Хилков (1834-1909)

Михаил Хилков блестяще организовал работу по сооружению Китайской-Восточной железной дороги.

Грандиозные работы были развернуты на Транссибирской магистрали. Именно Хилков вбил последний костыль 13 сентября 1904 года, после чего произошла стыковка Великого Сибирского пути. Будущий министр родился в 1834 году в Тверской губернии в семье князя Ивана Хилкова. Он окончил Петербургский пажецкий корпус и в звании штабс-капитана перешел на статские должности. Хилков раздает крестьянам большую часть родовых земель и отправляется путешествовать в Америку. Там он устраивается под именем Джона Мэджилла в Англо-Американскую трансатлантическую компанию простым рабочим.



Министр путей сообщения князь М. И. Хилков с группой служащих у здания министерства.

Он быстро выслужился до начальника службы подвижного состава дороги. По поручению компании Джон Мэджилл направлен в Аргентину на железнодорожное строительство. Оттуда Хилков переехал в Англию, где начал все сначала — устроился простым слесарем на паровозостроительный завод. Вернувшись в Россию, Хилков работал машинистом, затем начальником службы тяги на Московско-Рязанской дороге. Во время Русско-турецкой войны он стал уполномоченным Российского общества Красного креста при санитарном поезде, который находился под покровительством императрицы Марии Федоровны. Это знакомство, в сочетании с высоким профессионализмом, ускорило карьерный рост князя.

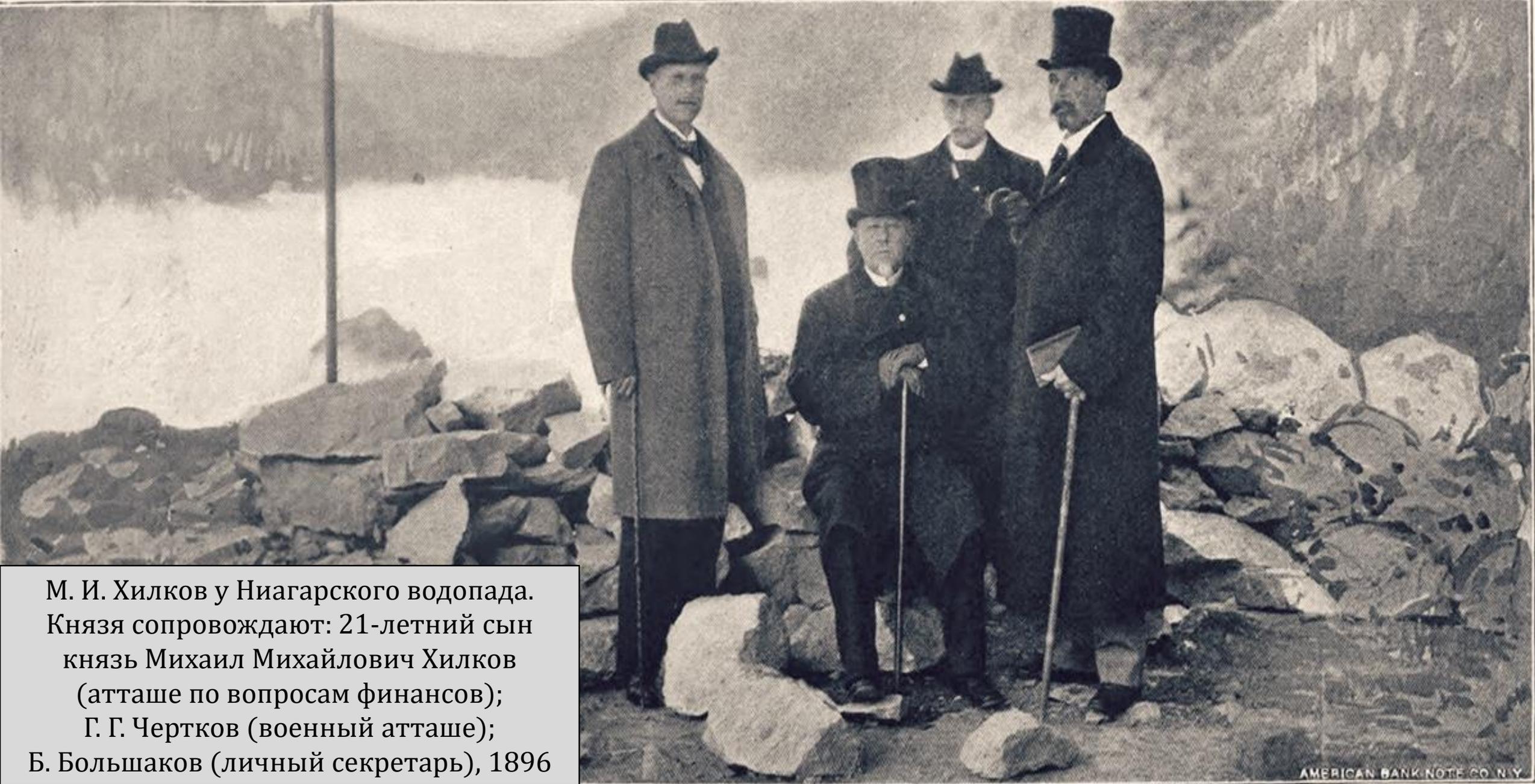


С марта 1893 года Михаил Иванович занимает должность Главного инспектора Российских железных дорог, а 4 января 1895 года становится Управляющим Министерства путей сообщения. На министерский пост Хилкова предложил Сергей Витте, которого связывала с последним многолетняя дружба. С приходом нового министра работа этого ведомства приняла крайне интенсивный оборот. Ежегодно возводилось около 2,5 тысяч километров железнодорожных путей (таких темпов не было даже в Советский период) и около 500 километров автомобильных дорог. Протяженность железнодорожного полотна выросла с 35 до 60 тысяч километров, а их грузооборот удвоился.



Михаил Хилков

В 1896 году открыто Московское инженерное училище. Именно Хилков учреждает в 1896 году профессиональный праздник железнодорожников, который отмечается и поныне. Он блестяще организовал постройку Китайско-Восточной железной дороги. В 1897 году была получена концессия, рабочее движение открыто в 1901 году. КВЖД сдана в эксплуатацию в 1903 году и имела протяженность 2 523 километра. Грандиозные работы развернуты на Транссибирской магистрали. Хилков ускоряет и заканчивает строительство уникальной Кругобайкальской железной дороги.



М. И. Хилков у Ниагарского водопада.
Князя сопровождают: 21-летний сын
князь Михаил Михайлович Хилков
(атташе по вопросам финансов);
Г. Г. Чертков (военный атташе);
Б. Большаков (личный секретарь), 1896

AMERICAN BANK NOTE CO. N.Y.

COPYRIGHT, 1896, BY GEORGE H. DANIELS, GENERAL PASSENGER AGENT.

LIEUT. G. TSCHERTKOFF, PRINCE MICHEL HILKOFF, PRINCE MICHEL M. HILKOFF, MR. B. BOLCHAKOFF
AT THE WHIRLPOOL RAPIDS, NIAGARA FALLS, OCTOBER 19TH, 1896.



Вновь изобрѣтенныя носилки, князя Мих. Ив. Хилкова.
(Рис. А. Бальдингера, грав. В. Брауне).



Памятник М.И. Хилкова в Слюдянке

В январе 1904 года началась Русско-японская война, на Восток по вновь построенным железным дорогам пошли воинские эшелоны. Английская газета «Times» подчеркивала, что князь Хилков оказался для Японии более опасным соперником, чем Министр обороны Куропаткин. В мирное время оба министра безотлагательно взялись за формирование тарифной политики на железнодорожном транспорте. В результате тарифы на Транссибирской магистрали были самыми низкими в мире и способствовали экономическому развитию обширных пространств на Востоке России. Вдоль железной дороги расселялись многочисленные переселенцы, бурно развивалась промышленность и сельское хозяйство. Николай II недолго любил Сергея Юрьевича Витте, а заодно и его выдвиженцев. Воспользовавшись революционными волнениями 1905 года как предлогом, он отправляет Сергея Витте и Михаила Хилкова в почетную отставку. Попытки Петра Столыпина продолжить воплощение идей Витте успеха не имели.



У Царской башни Казанского вокзала Москвы стоит замечательный памятник скульптора Салавата Щербакова «Создателям Российских железных дорог». Он был открыт 1 августа 2013 года. Торжественное событие приурочили к Дню железнодорожника, который отмечается каждое первое воскресенье августа. Ранее, 2 сентября 2011 года в основание памятника была произведена торжественная церемония закладки капсулы с обращением к потомкам. 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.



Спасибо за внимание!

*Все материалы взяты из открытых источников