

Общие проблемы истории науки и техники

ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В РОССИИ. [К 150-летию постройки]

В. С. ВИРГИНСКИЙ

Подготовка и начало промышленного переворота в дореформенной России были связаны не только с появлением первых паровых сообщений, но и с назревшей необходимостью прокладки рельсовых дорог с паровой тягой.

Самое раннее изображение «самокатной машины» (т. е. локомотива) появилось в русской печати в 1815 г. в связи с деятельностью П. К. Фролова (1775—1839) — строителя первой в России конной рельсовой дороги длиной около 2 км у Змёногорского рудника на Алтае, законченной в 1810 г. Два года спустя Фролов выдвинул обширный проект почти 150-километровой рельсовой чугунной дороги для перевозки соли силою волов от Эльтонских соляных промыслов к Волге.

Подобные проекты солевозных дорог отвергались Горным ведомством, хотя переловая общественность проявляла к ним интерес. Так, И. Х. Гамель (1788—1861), ученый, специалист по точным и техническим наукам, посланный в 1814 г. в Англию для изучения новых технических достижений, обращал внимание на применение в этой стране силы пара не только на водном, но и на рельсовом транспорте. Напоминая об английских «самокатных машинах», он задавал вопрос: нельзя ли будет на проектируемых солевозных рельсовых дорогах «с выгодой употребить такую машину» [1]? «Северная почта» в 1815 г. также опубликовала заметку «О самокатной паровой машине» с изображением паровоза Мёррея, работавшего на углевозной дороге Мидлтон — Лидс [2]. Но такие публикации все же были единичными.

Прокладка шоссе, а тем более рельсовых путей казалась руководителям путейского и финансового ведомств делом дорогостоящим, беспокойным и требующим дополнительной подготовки специалистов. Постоянные починки грунтовых дорог, по выражению П. А. Вяземского, «возрастали до степени народного бедствия» [3, т. VIII, с. 112].

Особое предубеждение к железным дорогам с паровой тягой проявляли Е. Ф. Канкрин — министр финансов с 1823 г., заодно отрицавший и необходимость введения парового судоходства, главноуправляющий путями сообщения герцог Александр Вюртембергский и его преемник К. Ф. Толь, а также их консультанты. Свою позицию они обосновывали климатическими, географическими, экономическими и даже политическими условиями, считая, например, что железные дороги способствуют распространению в государстве демократических идей.

Однако и среди высокопоставленных государственных деятелей встречались сторонники железнодорожного строительства. К ним принадлежал Н. С. Мордвинов (1754—1845). «Паровая машина может проходить в сутки от 300 до 400 верст, — писал он, — следовательно, грузовые тяжести по железным дорогам от Екатеринбурга, Астрахани, Одессы могли бы доходить до С.-Петербурга в 6 и 10 дней» [4, т. IX, с. 69—70]. В 1835 г. он писал Ф. А. Герстнеру, что давно уже составил для себя карту железных дорог, необходимых России.

В 1830 г. петербургский профессор физики и химии Н. П. Щеглов (1794—1831), неприменный секретарь Вольного экономического общества, стал издавать газету «Северный муравей». В первых двух номерах была помещена его статья «О железных до-

рогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами». Щеглов доказывал, что пресловутый санный гужевой транспорт не идет ни в какое сравнение с перевозкой по «чугунным дорогам» (этот термин у него объединял дороги с чугунными и железными рельсами). Статья сопровождалась рисунками различных элементов верхнего строения пути и вагонов.

В целях экономии он предлагал — и в этом была слабость его идеи — сооружение преимущественно конных рельсовых дорог. Основанием для подобного утверждения послужило то, что Щеглов в качестве образца использовал все тот же зубчато-колесный паровоз Мёррея, для которого «дорога делается... зубчатая, ибо колеса сих последних необходимо должны быть зубчаты», в то время как «для обыкновенных повозок» (вагонов) — «гладкая» [5, № 2, с. 14].

Вопрос о создании первых отечественных паровозов был практически решен в сфере заводского транспорта — на горно-металлургических заводах Урала. Это техническое достижение связано, как известно, с именами механиков-самородков Ефима

ма (1774—1842) и Мирона (1803—1849) Черепановых и их постоянного консультанта инженера Ф. И. Швецова (1805—1855). Все трое вышли из среды демидовских заводских крепостных и получили волюные лишь в 30-х годах [6, с. 126—136; 7, с. 91—94].

Первый паровоз Черепановых, построенный в августе 1834 г., мог возить составы весом до 3,3 т со скоростью от 13 до 16 км/ч. Затем Черепановы приступили к постройке второго, более мощного паровоза, которая была закончена в марте 1835 г. Он мог возить составы весом до 16 т. Паровозы предназначались для перевозки медных руд по рельсовой «чугунке» длиной около 3,5 км. Замысел этот, однако, не был осуществлен, паровозы остались без практического применения: хозяева нижнетагильских заводов и заводская администрация предпочитали использовать для грузовых перевозок труд крепостных заводских работников и гужевой транспорт.

Третий русский паровоз строился на Пожевском заводе Всеволожских (расположенном в 130 км от Перми) под руководством братьев Тетов. Еще в 1828 г. В. А. Всеволож-

ский (1769—1836) заключил с П. Э. Тетом договор на постройку «паровых фур для перевозки руды и угля по чугунным дорогам». Строительство, прерываемое авариями, шло медленно. Паровоз, названный «Пермяком», был закончен лишь к 1839 г. и экспонировался в Петербурге на промышленной выставке. Но и этот паровоз не был использован по назначению. На заводских «чугунках» Всеволожских применялась конная тяга, а локомотив превратился в стационарный двигатель одного из цехов.

* * *

В это же время в столичном Институте инженеров путей сообщения (ныне ЛИИЖТ) сложилась группа молодых инженеров — поборников создания в России сети железных дорог с паровой тягой: М. С. Волков (1802—1878), П. П. Мельников (1804—1880), Н. О. Крафт (1789—1857) и др. Они добились того, что в институтские лекционные курсы были введены разделы, посвященные железнодорожному делу, а в 1835 г. Мельников выпустил иллюстрированную книгу «О железных дорогах» — первую научную работу на русском языке на эту тему, где автор «вынужден был придумывать номенклатуру многих технических слов, которые и поныне сохранились в технике инженеров» [8, л. 3]. Книга состояла из трех частей.

В первой описывалось верхнее строение пути и вагонов («фур»), разбирались технические преимущества железных рельсов перед чугунными. Во второй части рассматривался вопрос о сопротивлении «движению фур по горизонтальной полосной до-



Павел Петрович Мельников.
1804—1880

роге». В третьей говорилось о различных видах тяги на первых рельсовых дорогах: конной, самотасках, стационарных паровых машинах и локомотивах. На одной из иллюстраций Мельников изобразил «Ракету» Стефенсона с трубчатым котлом — победительницу на Рейнхилдских состязаниях 1829 г.

Парадокс состоит в том, что автор не знал о созданных в России черепановских паровозах с трубчатыми котлами, имеющими гораздо больше трубок, чем «Ракета». Ведь книга писалась в 1834 г., а первые (и единственные!) сообщения о локомотивах Черепановых появились в печати в мае — июле 1835 г.

Вопрос о преимуществах железнодорожного транспорта продолжал подниматься в печати. Журнал «Библиотека для чтения» писал в 1835 г.: «Пары произвели совершенный переворот в образе действия новейшего мира... Правительства, купцы и промышленники с самого начала постигли могущество паров; однако чугунные дороги устриваются в Европе с удивительной медленностью». Вина за это возлагалась на «упорство или невежество некоторых теоретиков, тесные понятия земледельцев и алчность их» [9, с. 106]. Противники железных дорог в России особенно ожесточились после того, как началось официальное обсуждение предложений Герстнера.

Австрийский подданный, чех по национальности, А. Ф. Герстнер (1793—1840) был сыном видного ученого, специалиста по механике и математике, Ф. И. Герстнера (1756—1832) — организатора Политехнического института в Праге, поборника рельсовых путей. Австрийское правительство, неохотно продвигавшее по службе чешских деятелей, все же наградило ученого-просветителя дворянским титулом. Под руководством отца А. Ф. Герстнер получил хорошую научную и техническую подготовку. Но в отличие от отца Герстнер-младший был в первую очередь предпринимателем. С 1824 г. он участвовал в строительстве конной рельсовой дороги Будейовицы — Линц. Он задумал переехать для предпринимательской деятельности в Россию в 1831 г., однако приглашение получил лишь в 1834 г. от К. В. Чевкина (1802—1875), возглавлявшего Горный департамент Министерства финансов, который был сторонником проведения железных дорог.

В январе 1835 г. Герстнер подал на имя Николая I докладную записку о необходимости постройки сети железных дорог, в первую очередь Петербург — Москва, Москва — Нижний Новгород — Казань, Москва — Одесса или Москва — Таганрог. Император в то время разделял мнения его противников, и все же Герстнер решил добиться согласия царя, если не экономическими, то военно-политическими доводами. «Дорога из Петербурга в Москву», — писал он, — дала бы возможность быстро перевозить из одной столицы в другую не только пассажиров и грузы, но и воинские корпуса с артиллерией и обозом». В записке от 20 апреля 1835 г. он говорил без всяких обиняков: «Если б Петербург, Москва и Гродно или Варшава были соединены железной дорогой, можно было бы покорить мятежных поляков в четыре недели»¹.

Об источниках финансирования намеченного предприятия в записках Герстнера говорилось уклончиво. Но Герстнер требовал для себя и своих преемников полувековой монополии на сооружение железных дорог с правом строить промышленные заведения в трехверстной полосе отчуждения, обязуясь при этом построить за 6 лет со времени выдачи ему концессии не менее 100 верст железных дорог.

Получив докладные записки Герстнера, Николай I заинтересовался возможностью использования железных дорог в военных целях и распорядился о создании при Главном управлении путей сообщения специальной комиссии для рассмотрения записок. Первая комиссия была организована 14 января 1835 г. под председательством инженерного генерала К. И. Потье. Членом ее был назначен и П. П. Мельников. Несмотря на скромный чин майора, Мельников играл в комиссии активную роль, убедив Потье и многих других в целесообразности и возможности строительства железных дорог в России. Требования Герстнера представлялись комиссии, однако, чрезмерными, хотя она и не зафиксировала, как вспоминал впоследствии Мельников, «все неприличные претензий предлагателя» [8, л. 22].

12 февраля 1835 г. по приказу императора был создан Особый комитет из членов Государственного совета Е. Ф. Канкрин, М. М. Сперанского (1772—1859) и др. (туда вошел также глава III Отделения А. Х. Бенкендорф) для всестороннего рассмотрения

¹ Речь идет о польском восстании 1830—1831 гг. Цит. по [10, с. 131].

проблемы. 28 февраля комитет собрался в присутствии царя для обсуждения двух вопросов: 1) о пользе железных дорог и 2) «об удобстве допущения предлагаемых Герстнером условий». Члены Комитета, за исключением Канкрин, «признали пользу такового учреждения неоспоримую» (цит. по [10, с. 138]).

Николай благожелательно отнесся к предоставлению Герстнеру «исключительной привилегии на сооружение и употребление железных дорог» по всей империи (кроме заводских рельсовых линий). Высказанное М. М. Сперанским и некоторыми другими членами комитета опасение, что привлекаемые Герстнером капиталы «будут иностранные, а следовательно, все доходы от устройства дорог будут принадлежать навсегда иностранцам» [10, с. 139], Николай отклонил. Он разрешил Герстнеру привлекать для работы знающих и опытных иностранцев. Вопрос об использовании отечественных инженеров Корпуса путей сообщения в то время не ставился. А между тем они участвовали в работе комитета.

Для уточнения вопроса о создании частной компании, способной в финансовом отношении осуществить замыслы Герстнера, был создан более узкий комитет в составе Толя, Сперанского, Бенкендорфа и статс-секретаря М. А. Корфа. Комитету нетрудно было убедиться, что создание частной компании — русской или иностранной — для сооружения сети больших железных дорог — дело нереальное. Герстнеру было предложено составить смету на постройку одной магистрали Петербург — Москва и произвести соответствующие расчеты ее будущей доходности.

Герстнер представил поверхностные и произвольные расчеты о сооружении магистрали, которые комитет счел неубедительными. Тогда «предлагатель» 9 марта 1835 г. внес новое предложение — о постройке дороги от Петербурга до Царского села (ныне г. Пушкин), Павловска и Колпина. На протяжении нескольких недель первоначальные планы строительства дорог в несколько тысяч километров свелись к сооружению магистрали между столицами, а потом и вовсе к пригородной линии под Петербургом.

М. М. Сперанский утратил доверие к Герстнеру, а П. П. Мельников полагал, что этот инженер вообще не собирался «устроить в России большую линию железной дороги», добиваясь лишь получения привилегии, чтобы «спекулировать такой небывалою монополией на рынках Европы» [8, л. 20, 35].

Герстнер, однако, продолжал хлопоты, утверждая, что рассматривает Царско-сельскую дорогу как часть будущей магистрали Петербург — Москва, и испрашивал разрешение производить нивелировку и триангуляцию «по Московскому шоссе, боковым дорогам и в селениях» для составления проекта дороги между столицами. Ему был выдан на это «Открытый лист». В августе-сентябре 1835 г. такая нивелировка была произведена Герстнером, немецким инженером Фасманом и некоторыми их помощниками.

И все же желающих вложить в это предприятие капиталы не находилось.

Весной 1835 г. «Журнал общепользных сведений» (редактор — А. П. Башуцкий) поместил от имени «русского крестьянина-извозчика» фельетон, где этот мужичок демагогически объявлял железные дороги, в частности проекты строительства от Москвы до Петербурга и до Нижнего Новгорода, «заморскими затеями» богатых господ. «Русские выюги, — утверждал он, — сами не потерпят иноземных хитростей, занесут, матушки, снегом колен, в шутку, пожалуй, заморозят пары» [11, с. 177].

До Башуцкого редактором журнала был Наркиз Атрешков — так подписывался Н. И. Тарасенко-Отрешков, псевдоученый делец, связанный с извозпромышленниками, и агент III Отделения (Пушкин называл его «Отрыжков»). Еще в начале 1835 г. он в завуалированной форме высказал в болгаринской «Северной пчеле» отрицательное отношение к «колейным дорогам» [12, с. 108]. Со времени же обсуждения проектов Герстнера Атрешков говорил об этом напрямую. Булгаринские журналы («Сын отечества», «Северный архив», «Северная пчела») публиковали его невежественные выдумки. Постройка магистрали между столицами должна была принести, по его мнению, «ежегодного чистого и неперменного убытка до 23,3 млн. руб.» [13, с. 19].

Первой выступила против Атрешкова и его единомышленников «Библиотека для чтения», где они сравнивались с колодами, которые ложатся поперек дороги всякого нового, непонятного для них дела [14, с. 39 и сл.]. В журнале «Телескоп» (накануне его закрытия за публикацию «Философского письма» П. Я. Чаадаева) был помещен отзыв на одну из брошюр Герстнера [15], содержащий принципиальные высказывания

о железных дорогах. Анонимный автор отзыва принадлежал к той части защитников рельсового транспорта, которые видели в последнем не просто средство развития народного хозяйства, а силу, способную преобразовать общество. «И когда пролягут всюду эти железные проводники между народами... то самым естественным образом составитя из всего рода человеческого одно великое семейство, связуемое взаимною зависимостью, выгодой и уважением, тот вечный мир, о котором мечтал добрый Генрих IV» [16, с. 282—283].

Сходных утопических взглядов придерживался и инженер М. С. Волков, написавший статью против Атрешкова, в защиту предложений Герстнера, к которому относился с полным доверием. Статья была передана В. Ф. Одоевским осенью 1836 г. А. С. Пушкину для публикации в журнале «Современник». Пушкин, однако, от публикации воздержался, возмущенный претензиями Герстнера. Постройка Царскосельской дороги в качестве «попытки» казалась Пушкину ненужной и слишком дорогой [17, т. X, с. 615].

* * *

Через посредничество С. И. Мальцова Герстнеру удалось привлечь к участию в компании богатейшего помещика и дельца А. А. Бобринского (1800—1868). Последний взял акций на 250 тыс. руб., что обеспечило успех в организации дела. Другими учредителями (кроме Герстнера) были Б. Крамер, богатый петербургский купец, и консул Франкфурта-на-Майне купец И. К. Плит.

Последний должен был осуществлять связь с немецкими акционерами. Но главным доверенным лицом Герстнера за границей был Антонин Вах — инженер пражского строительного управления. Герстнер поручил ему наем инженеров и техников, преимущественно чехов².

Устав «Общества Царскосельской железной дороги» был утвержден летом 1837 г. Привилегия давалась на 10 лет. Капитал по уставу разрешалось увеличивать до 3,5 млн. руб. Но этого оказалось недостаточным. Общая сумма, затраченная на сооружение дороги, составила 5 млн. руб. Правление сделало заем в 1,5 млн. руб., главным образом у правительства (к великому неудовольствию Канкринна). Как технический директор Герстнер должен был получать 17,5% от суммы строительных расходов, иными словами был заинтересован в увеличении затрат, а не экономии средств [8, л. 19].

Дорога, протяжением 25,6 км, должна была начаться у р. Фонтанки, в устье ныне засыпанного Введенского канала, но в связи с трудностью выкупа земельного участка станция отправления стала строиться на том месте, где сейчас расположен наземный вестибюль ленинградской станции метро «Пушкинская», возле нынешнего Витебского вокзала. Затем дорога шла до Обводного канала и почти по прямой направлялась в Павловский парк. По окружности Царского села компания получила разрешение построить «другую, побочную железную дорогу».

Герстнер хлопотал также о праве строить еще одну пригородную линию: Петербург—Петергоф (ныне Петродворец) — Ораниенбаум (ныне Ломоносов). Разрешения на это ему не дали.

Однако он информировал Ваха, будто получил привилегию на сооружение «двух железных дорог в Петербургской губернии общим протяжением... 76 км» [8, с. 281; письмо от 24.XII 1835]. В том же письме Герстнер просил Ваха подыскать ему хорошо подготовленных помощников для нивелировки, триангуляции и иных работ, знающих чешский язык, что должно им помочь скорее научиться русской речи. Соответствующие объявления помещались Вахом в местной печати («Интеллигенц-Блатт дер Прагер Цайтунг» и др. [18, с. 284]).

Еще в 1835 г. Герстнер принял на работу чешских техников Яна Богачека и Либора Клейно, а также хорошо знавшего русский язык торгового агента Зейдемана. В марте — мае 1836 г. Вах заключил соглашения с инженерами Йозефом Крессом, Вилемом Чермаком, Вацлавом Бурдой, Филиппом Бользе, Петром Лютдом, Фердинандом Богачеком, Эразмом Кломнинеком, помощником инженера Эмануэлем Лего, а так-

² Роль чешских помощников Герстнера освещается впервые по [18—20]. Об их взаимоотношениях с Герстнером в основном и пойдет речь дальше.

же — и это было особенно ценно — с талантливым молодым инженером Яном Пернером (1815—1845), впоследствии сыгравшим выдающуюся роль в строительстве чешских железных дорог.

Работы начались с мая 1836 г. разметкой трассы и осушкой местности. Правление сэкономило на строительстве казарм или других помещений для строителей. Лето 1836 г. было дождливым, местность болотистая — часто приходилось работать по колено в воде и в грязи. Многие строители бежали. Герстнер признавал в одном из печатных отчетов, что из 3000 человек, работавших летом, к октябрю осталось около 750. Правление прибегло к привлечению принудительного труда солдат. Почти все полотно дороги было расположено на сплошной насыпи высотой в среднем 3,7, шириной 5,3 м.

Дорога строилась в один путь. Для верхнего строения пути применялись закупленные Герстнером в Англии железные двухголовые рельсы, укрепляемые в чугунных

подушках. Последние крепились на шпалах. Балласт, состоявший из слоя булыжника и верхнего слоя щебня (гравия) имел высоту около 0,5 м. Он был утрамбован так, чтобы между рельсами могли ходить и лошади.

По настоянию Герстнера, ширина колеи составила 6 футов, т. е. 1829 мм. Он думал, что она сохранится и в будущем на русских железных дорогах. На деле же ширина колеи в нашей стране составила впоследствии 1524 мм, и колею Царкосельской дороги пришлось перешивать.

Вместо 23 мостов, которые предполагалось построить по первоначальному проекту Герстнера, на дороге было сооружено 42 деревянных маленьких моста и мост через Обводный канал длиной в 25,6 м.

7 июля 1836 г. было начато строительство знаменитого Павловского вокзала, снабженного сложными устройствами по водоснабжению. Сооружалось станционное здание и в Царском Селе. В Петербурге временное деревянное двухэтажное здание станции начали возводить лишь в августе 1837 г.

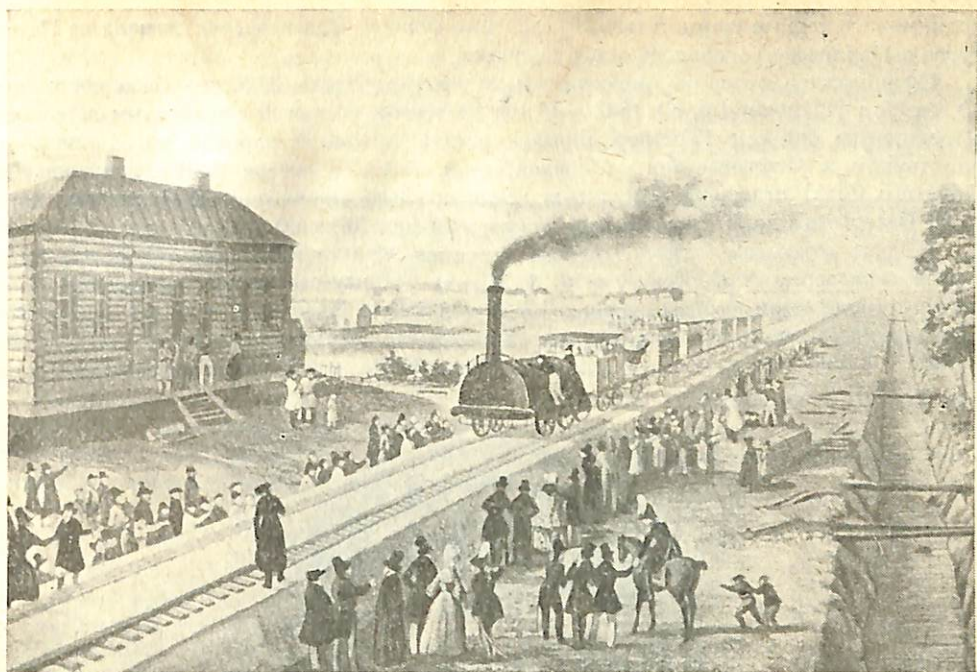
К осени 1836 г. между чешскими инженерами и Герстнером сложились напряженные отношения. Я. Веселы пишет, что Герстнер «был шеф строгий и немилосердный», к тому же недобросовестный, не просто эксплуатировавший молодых инженеров, но унижавший их, стремившийся доказать, то ему нужны лишь технические помощники, действующие по его указаниям: «Вся научная часть всей работы исходит единственно от моей особы», — безапелляционно утверждал Герстнер [20, с. 211].

Сильно пострадали чешские специалисты и от прожектерства Герстнера (Веселы называет это «оптимизмом»). В письмах Ваху и в печати Герстнер объявлял о наборе специалистов в масштабах строительства больших магистралей. Поскольку этим планам не суждено было осуществиться, ему было необходимо избавиться от значительной части своих помощников после завершения ими основных работ. Начались придирки, обвинения в неопытности, зазнайстве, нарушениях дисциплины, легкомыслии. Для расторжения договоров использовались разные поводы (Пернер, например, получил расчет из-за конфликта с неким полицейским чином из охраны).

В ноябре 1836 г. первая группа чешских инженеров выехала из России. В конце того же года у Герстнера осталось 12 специалистов чехов и 1 немец. А к началу 1838 г. большая часть инженеров вернулась на родину. Лишь Клейн и Бурда остались в России и начали работать на первых русских железных дорогах [20, с. 212].



Ян Пернер.
1815—1845



Железная дорога из Петербурга в Павловск. Гравюра Фредерика Мартенса. Конец 30-х годов XIX в. Русский музей

Для Царскосельской дороги Герстнер закупил за границей, в Англии, семь локомотивов: два — с завода Р. Стефенсона в Ньюкасле, получившие в России названия «Проворный» и «Лев»; три — с завода Т. Хакуорта в Нью-Шилдоне («Стрела», «Орел» и «Слон»), один — с завода Коккерилля в Сэрэне в Бельгии («Богатырь», позднее переименованный в «Россию»); один — с завода Ч. Тейлэра и Стефенсона («Вадим»).

Наиболее совершенными из них были паровозы завода Стефенсона (трехосные I—I—I, без сцепных дышл) типа «Патентовладелец», считавшегося тогда наилучшим образцом пассажирского локомотива. Впервые выпущенные в 1834 г. для Манчестер-Ливерпульской дороги, паровозы этого типа снабжены были ведущими колесами 1,5 м в диаметре, причем для более легкого прохода по кривым путям они не имели реборд. Диаметр внутренних горизонтальных паровых цилиндров этого паровоза составил 305, ход поршня — 457 мм. Паровозы на Царскосельской дороге отапливались вначале березовыми дровами, потом каменным углем.

Кроме того, были закуплены различные повозки, игравшие роль вагонов: дилижансы на 40 мест, открытые шарабаны на 40 мест, берлины (кареты) и линейки с мягкими сиденьями, омнибус и др. Тогда же началось и производство собственных вагонов. В реестре подвижного состава дороги от 1 сентября 1837 г. говорится о «8 вагонах и 5 шарабанках сдешних», т. е. отечественной выделки. Именно с этого времени входит в обиход слово «вагон» вместо прежних выражений «повозки», «фуры» и т. д.

Пробные поездки на отстроенных участках дороги начались в сентябре с конной тягой, в ноябре 1836 г. — с паровой. Средняя скорость движения составляла даже в 1838 г., т. е. после полного перехода на паровую тягу, 33, а самая большая — 58 км/ч.

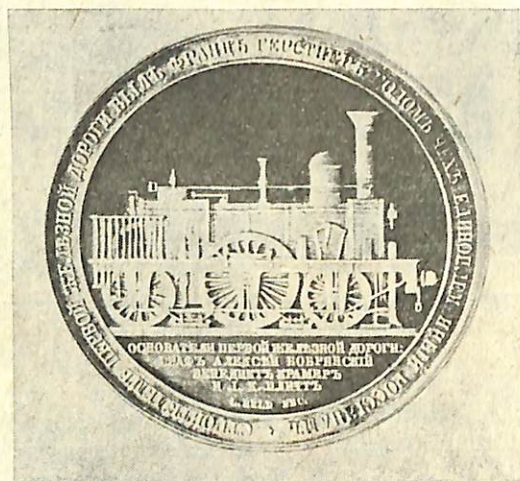
Николай I потребовал с самого начала «иметь на паровых экипажах колокольчики или другие предвещательные знаки». Кроме колскольчиков на паровозах за тендером была помещена повозка с музыкальным инструментом, составленным из 11 труб и 1 тромбона, приводимым в движение вручную специальным служащим. Рельсы от снега очищались специальными щетками, прикрепленными к паровозу.

Дорога была оборудована шаровым оптическим телеграфом. Через каждые 1—2 версты были установлены мачты с горизонтальными перекладинами, на которых днем

поднимались черные шары, а ночью — красные фонари. Для передачи сигнала из Петербурга в Павловск требовалось около получаса.

Официальное открытие дороги на участке Петербург — Царское Село состоялось 30 октября (11 ноября н. с.) 1837 г. Поезд из восьми экипажей с трехосным паровозом «Проворный» вел сам Герстнер. Вначале поезда ходили с паровой тягой лишь по праздникам, в остальные дни — с конной тягой. С 4 (16) апреля 1838 г. движение (до Царского Села) стало осуществляться исключительно локомотивами. Полностью дорога от Петербурга до Павловска была открыта 22 мая (3 июня) 1838 г.

В честь открытия железной дороги Герстнер заказал на Берлинской мануфактуре Лосса медальерам А. Ф. Кенигу и А. Л. Хельду чеканку серебряной медали. На ее лицевой стороне были выбиты рисунок и текст; в тексте Николай I, который ввел в России железные дороги, изображался как «достойный преемник Петра Великого». На оборотной стороне был изображен паровоз «Проворный», перечислены основатели первой



Оборотная сторона серебряной медали, изготовленной по заказу Герстнера Берлинской мануфактурой Лосса по окончании строительства Царскосельской дороги. Государственный Эрмитаж

железной дороги — Бобринский, Крамер и Плитт. По ободу шла надпись: «Строителем первой железной дороги был Франц Герстнер, родом чех, единоплеменный россиянам»³.

Вручение медалей предполагалось на торжественном открытии дороги 30 октября. Однако медаль не «удостоилась» одобрения Николая I, и вручение не состоялось. Для Николая Герстнер представлял интерес как «австрийский дворянин», как делец, но вовсе не как представитель единоплеменного народа. Кроме того, Николай был сердит на него за то, что тот писал о проекте дороги Петербург — Ораниенбаум как об одобренном царем, дезинформировав тем самым деловые круги.

В 1838 г. не наладив ни одного крупного железнодорожного предприятия, Герстнер уехал из России.

Небольшую линию Царскосельской дороги, с которой начинается 150-летняя история нашего железнодорожного транспорта, необходимо рассматривать в связи с общим развитием российского железнодорожного дела. Конечно, официальное открытие линии Петербург — Царское Село — дата условная. Но четырехлетие 1834 — 1838 гг. — от испытания первого паровоза Черепановых на Выйской «чугунке» до полного применения паровой тяги на железной дороге Петербург — Павловск — это эпоха рождения механизированного рельсового транспорта в нашей стране.

³ Приношу благодарность за исчерпывающие сведения о медали Е. С. Шукиной, старшему научному сотруднику Государственного Эрмитажа, где эта медаль хранится.

Эти годы явились началом научного и учебного изучения железнодорожного транспорта в столичном Институте инженеров путей сообщения, временем создания специальных правительственных комитетов для рассмотрения железнодорожных вопросов. Хотелось бы обратить внимание на некоторые мысли, высказанные в «журнале» (протоколе) Особого комитета за ноябрь 1835 г.

Во-первых, там ставился вопрос о возможности в дальнейшем непосредственного участия правительства в железнодорожном строительстве. Это был уже шаг к идее постройки Петербургско-Московской дороги на средства казны. Во-вторых, отмечалось, что в России есть инженеры-путейцы, которые могут исполнить это дело не хуже Герстнера и других иностранных инженеров. В-третьих, проводилась мысль о необходимости приобретения строительных материалов для железных дорог собственно в России, а не за рубежом.

Таким образом, готовясь к строительству небольшой Царскосельской дороги, некоторые члены комитета заглядывали в будущее.

И действительно, следующим шагом в развитии русского железнодорожного дела явилось строительство магистрали Петербург—Москва.

Литература

1. Северная почта. № 81. 10.X 1814.
2. Северная почта. № 24. 24.III 1815.
3. Вяземский П. А. Полн. собр. соч. Т. I—IX. СПб., 1878—1883.
4. Архив гр. Мордвиновых. Т. VI—X. СПб., 1903.
5. Щеглов Н. П. О железных дорогах//Северный муравей. 1830.
6. Виргинский В. С. Черепановы — выдающиеся поборники машинной техники (К 150-летию изобретения первого русского паровоза)//ВИЕТ. 1984. № 3.
7. Виргинский В. С. Ценная находка Нижнетагильского музея — чертеж первого паровоза Черепановых//ВИЕТ. 1985. № 4.
8. ЦГИА. Ф. 229. Оп. 2/в. Д. 364 (Мельников П. П.). Сведения о русских железных дорогах. Отд. I. Кн. I (1871).
9. Чугунные дороги//Библиотека для чтения. 1835. Т. VII. Отд. III.
10. Виргинский В. С. Возникновение железных дорог в России. М., 1949.
11. Мысль русского крестьянина-извозчика о чугунных дорогах и пароводных экипажах...//Журн. общепользньх сведений. 2.VI 1835. № 18.
12. Атрешков Н. Письмо к издателью «Северной пчелы» о пароводных экипажах//Северная пчела. 1835. № 27.
13. Атрешков Н. Об устройнии железных дорог в России. СПб., 1835.
14. Об устройнии железных дорог в России. Соч. Н. Атрешкова//Библиотека для чтения. 1835. Т. XIII. Отд. V.
15. Герстнер [Ф. А.] О выгодах построения железной дороги из С.-Петербурга в Царское Село и Павловск. СПб., 1836.
16. «О выгодах построения железной дороги...» Соч. Ф. А. Герстнера//Телескоп. 1836. Т. 33.
17. Пушкин А. С. Полн. собр. соч. Т. I—X. М., 1956—1958.
18. Hons J. U kolebky železnych drah. Praha, 1956.
19. Hons J. Velká cesta. Ostrava — Praha, 1947.
20. Vesely J. Jak čeští inženýři stavěli první ruskou železnici//Z vývoje české technické tvorby (sborník). Praha, 1940.
21. Железная дорога от С.-Петербурга до Царского Села и Павловска. СПб., 1837.