

ОСНОВОПОЛОЖНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ*А. Б. БЕССОЛЬНОВ**Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Железнодорожный транспорт является важнейшей инфраструктурной отраслью России и Беларуси. Постройка уже первых железнодорожных магистралей в 40–60-х годах XIX века привела к бурному росту промышленного производства, освоению новых территорий, росту общей культуры населения, повышению его мобильности. Историю железнодорожного транспорта делали труженики стальных магистралей и его лидеры. У истоков его создания в Российской империи стояли офицеры Корпуса инженеров путей сообщения и Корпуса горных инженеров. Наибольший вклад в дело создания и развития нового вида транспорта внесли П. П. Мельников, Н. О. Крафт, М. С. Волков, А. И. Баландин, С. В. Кербедз, Н. И. Липин, С. В. Гурьев и др. Они с энергией и последовательностью боролись за поддержку проектов железнодорожного строительства и часто выдвигали ценные транспортные проекты и изобретения, опережавшие современную им инженерную мысль на Западе. Это они закладывали основы железнодорожной науки в России, готовили кадры будущих строителей железных дорог, а позднее возглавляли строительство первых железнодорожных линий.

К железнодорожному строительству в России привлекались и иностранные специалисты. К таковым относится Франц Антон Герстнер, чех по национальности, инженер, предприниматель, ставший проектантом и техническим руководителем строительства первой в России Царскосельской железной дороги в 1836–1937 годах.

Заслуги Ф. А. Герстнера и русского ученого, руководителя и первого министра путей сообщения Павла Петровича Мельникова следует отметить особо.

Мельников П. П. (1854–1880 гг.) являлся инженером, генералом, профессором, почетным членом Российской академии наук, членом Государственного совета, Главноуправляющим путей сообщения и публичными зданиями (11.10.1862–16.06.1865), министром путей сообщения (16.06.1865–20.04.1869). Окончил Институт Корпуса инженеров путей сообщения в 1925 году, был оставлен в нем репетитором, с 1833 г. назначен профессором прикладной механики, одновременно преподавал в Петербургском артиллерийском училище и Институте горных инженеров.

П. П. Мельников являлся одним из основоположников железнодорожного дела, автором первой книги «О железных дорогах» (1835 г.). В 1938–1839 годах он был командирован за границу с целью ознакомления с состоянием железных дорог и водных перевозок.

Павел Петрович был одним из авторов проекта строительства железнодорожной магистрали Петербург – Москва. Он впервые в России разработал методику выбора основных технических параметров и определения расходов при эксплуатации железной дороги при проектировании магистрали Петербург – Москва. 7 февраля 1842 года был подписан высочайший Указ о сооружении железной дороги Санкт-Петербург – Москва. П. П. Мельников в 1842–1851 годах возглавлял Северную дирекцию строительства этой магистрали, затем проводил изыскания для строительства железной дороги от Москвы до Черного моря [2, с. 50, 52].

В 1858 году П. П. Мельников был назначен членом Совета Главного управления путей сообщения и главным инспектором частных железных дорог, с 11 октября 1862 года – Главноуправляющим путей сообщения и публичными домами. 16 июня 1865 года вышел указ о переименовании Главного управления путей сообщения в Министерство путей сообщения России. Первым министром путей сообщения был утвержден П. П. Мельников [3, с. 15].

П. П. Мельников совершенствовал структуру возглавляемого им ведомства, при нем были переданы в другие ведомства учреждения, которые не имели прямого отношения к железным дорогам, сухопутным и водным путям. Он проводил ряд мероприятий по улучшению подготовки кадров для транспортного ведомства. В 1864 году Институт инженеров путей сообщения был преобразован в открытое гражданское учебное заведение; с 1867 года военная организация Корпуса инженеров путей сообщения в гражданскую. В 1869 году в г. Ельце было открыто первое железнодорожное училище, явившееся прототипом ПТУ и техникумов в России [3, с. 15]. В 1869 году состоялся

первый общий съезд представителей русских железных дорог. На нем было принято решение о введении прямого пассажирского и товарного сообщения на всей территории России. За время управления П. П. Мельниковым Министерством путей сообщения сеть российских железных дорог увеличилась на 7062 км.

В связи с возрастом и болезнью 20 апреля 1869 года П. П. Мельников был освобожден от должности и назначен членом Государственного Совета.

Ф. А. Герстнер прибыл в Петербург в августе 1834 года по приглашению горного ведомства. Он уже был известным в Европе специалистом в области строительства рельсовых дорог, хорошо знал состояние железнодорожного дела в Англии. Для ознакомления с особенностями ландшафта России, климатическими особенностями страны Герстнер совершил поездку в направлении Москва – Казань – Урал протяженностью более 4000 км и продолжительностью более чем три месяца. Результатом поездки была его обстоятельная записка императору Николаю I, где отмечалась настоятельная необходимость строительства железных дорог в России. В ней предлагалось строить железные дороги от Петербурга до Москвы, от Москвы в направлении Казани или Нижнего Новгорода.

У идеи строительства первых железных дорог было немало противников и оппонентов, которые, в частности, полагали, что эксплуатация железнодорожных линий в зимний период невозможна из-за снежных заносов, а в летнее время – из-за слабости грунта и железнодорожной насыпи. Поэтому Герстнер первоначально предложил построить небольшую железную дорогу, опыт использования которой опроверг бы этих скептиков.

В январе 1835 года на личном приеме у императора Николая I Ф. А. Герстнер получил высочайшее дозволение на постройку Царскосельской железной дороги. Для ее постройки была учреждена акционерная кампания с уставным капиталом в 3 млн рублей. Учредителями кампании помимо Ф. А. Герстнера были назначены А. А. Бобринский, Б. Б. Крамер, И. К. Плитт. Герстнер был утвержден в качестве руководителя строительства линии.

В записке от 31 января 1836 года Ф. А. Герстнер изложил проект Царскосельской дороги, а в марте опубликовал специальную брошюру. В ней приводились строительные, технические характеристики будущей линии и необходимые экономические расчеты. Планировалось, что железная дорога будет перевозить не менее 300 тыс. человек в год, что обеспечит 500 тыс. рублей чистого дохода. За 1938 год Царскосельской дорогой было перевезено 598 тыс. пассажиров, а через год их число достигло 726 тыс. [2, с. 34].

Официальное открытие железной дороги Петербург – Царское село состоялось 30 октября (11 ноября) 1837 года. Расстояние в 23 км поезд, управляемый Герстнером, преодолел за 35 минут. На обратном пути Герстнер, желая показать все возможности железной дороги и паровоза, развил фантастическую по тем временам скорость, покрыв весь путь за 27 минут при средней скорости 51 км/ч [2, с. 328]. Так была открыта эпоха железнодорожного строительства в России.

Список литературы

- 1 **Виргинский, В. С.** Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века / В. С. Виргинский. – М. : Государственное транспортное издательство, 1949. – 272 с.
- 2 История железнодорожного транспорта России / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина : в 2 т. Т. 1.: 1836–1917 гг. – СПб., 1994. – 336 с.
- 3 История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / под ред. А. А. Тимошина. – М. : ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. – 466 с.

УДК 656.2

ИЗ ИСТОРИИ ДВУХПАЛУБНИКОВ

А. А. ВАСИЛЬЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Прототип первого двухэтажного троллейбуса СССР был собран компанией English Electric Company в 1933 году. Он назывался АЕС 664Т и мог перевозить до 74 пассажиров, из которых