

## ПИСЬМО В НОМЕР

## ОСТАВИТЬ СЛЕД

НАДО УВЕКОВЕЧИТЬ ПОДВИГ  
ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ

ПАМЯТНИК ПАВЛУ МЕЛЬНИКОВУ

История железных дорог России неразрывно связана с историей нашего Отечества. Какую страницу ни открой и какое событие ни возьми, всюду найдешь след железнодорожников. Они и к полёту первого человека в космос причастны. Без железных дорог космодром бы не построили, и не смог бы он отправлять на орбиту космические корабли. Без «железных лошадок» не смогут работать и промышленные гиганты.

Но вот что тревожит душу в канун большой и громкой даты. А что останется в памяти наших потомков о тех, кто прокладывал первые пути сообщения там, где не было никаких дорог? Рисунки и фотографии из старых книг да модели старых паровозов в музеях?

В августе 2003 года одна большая историческая несправедливость была исправлена. На Комсомольской площади столицы установили памятник первому российскому министру путей сообщения Павлу Петровичу Мельникову. Он автор первой книги «О железных дорогах». Под его руководством разрабатывалась программа развития сети дорог. Вся жизнь этого человека была посвящена железнодорожному делу. Уйдя с высокого поста, он последние годы провёл в Любани, и там на его личные средства были построены школа-интернат для детей железнодорожников и храм Апостолов Петра и Павла в честь строителей магистрали Петербург – Москва.

Но лишь в 150-летие со дня его рождения в Любани установили бюст этого великого железнодорожника. А ещё полвека спустя решили наконец воздать ему должное с учётом масштаба всего, что он сделал для своей страны. И на средства МПС России заказали скульптору Салавату Шербакову памятник, а затем отлили его на заводе в Жуковском. Выбор места для него символичен – на площади, где расположены три главных вокзала столицы. Ленинградский вокзал – конечная точка задуманной и построенной Павлом Мельниковым Петербург-Московской, а ныне Октябрьской железной дороги. Ярославский вокзал – начало великого Транссиба, а Казанский связывает столицу с восточными регионами страны.

Но почему бы не поставить памятник и рядовым строителям первых железных дорог России? Тем, о которых с болью в душе писал поэт Некрасов в стихотворении «Железная дорога»:

«...Прямо дороженька: насыпи узкие,  
Столбики, рельсы, мосты.  
А по бокам-то всё косточки русские...  
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?..»

Никто не знает, сколько было положено жизней ради того, чтобы сегодня махали по рельсам поезда. Но это не десятки – тысячи. Почему бы их подвиг не увековечить?

Кому только сегодня не увидишь в наших городах памятников – нищим попрошайкам, сантехникам, создателям коксея... Удивляют они выдумкой, творческим подходом. А железнодорожники, не мудрствуя лукаво, везде ставят на вечные постаменты паровозы. В каждом городе – по паровозу, а в некоторых и по два. А может, собрать деньги всем миром на настоящий памятник первым строителям и железнодорожникам, представляющей художественную ценность? Чтобы к нему потом «не заросла народная тропа».

АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ,  
почётный железнодорожник

## ИСТОРИЧЕСКАЯ ХРОНИКА

## Алтайская «чугунка»

Первая чугунная дорога в России протяжённостью 1867 м была построена в 1806–1809 годах инженером Петром Фроловым на Алтае от завода до Змеиногорского рудника.

Причём треть её проложена по мосту и сваям. Рельсы использовались отечественного производства. Всего для фроловской «чугунки» на Томском и Змеиногорском заводах было отлито 3600 рельсов. Несмотря на исключительную сложность сооружения, дорога обошлась очень дёшево – 13700 руб. Иначе говоря, один километр «чугунки» стоил немногим более 7 тыс. руб. Это в 5 раз дешевле английских чугунных дорог того времени.

По рельсам перевозили руду конной тягой. Одна вагонетка вмещала 170 пудов груза. Три вагонетки, сцеплённые железными кольцами, составляли «поезд», который весил до 600 пудов (10 тонн).

## Помогли «паровые землекопы»

Строительство железной дороги Санкт-Петербург – Москва по трудностям, которые пришлось преодолеть, и техническим решениям, пожалуй, не имела себе равных. При общей длине дороги 644 км объём земляных работ составил 140 тыс. куб. м на один километр пути. Почти 166 км рельсовой колеи было проложено по болотам глубиной от 2 до 10 м. На строительстве этой дороги впервые применены «паровые землекопы». На трассе работали 4 экскаватора из 7 имевшихся тогда в мире (два в Америке и один в Англии). Они вынимали в день более 400 кубов грунта. Дорога от Петербурга до Москвы сооружалась 9 лет (1842–1851 годы), и почти 8 из них велись земляные работы.

В истории железных дорог России был очень интересный период строительного бума в 1860–1870-е годы, который сложно оценить однозначно.

После смерти Николая I поражение в Крымской войне было едва ли не целиком списано на отсутствие в стране современных путей сообщения. При этом начавшаяся эпоха либерализации всех сфер общественной жизни не могла не затронуть и транспорт. Идеи покрыть страну железными дорогами, которые бы явились катализаторами развития промышленности и торговли, стали необычайно популярными. Но где взять деньги? Казна была отягощена долгами, иностранный капитал шёл неохотно, собственные капиталисты ещё не выросли. Поэтому в России возобладал новый для неё инвестиционный инструмент – привлечение частных капиталов на железнодорожное строительство путём государственных гарантий доходности для инвесторов.

Весной 1856 года банкир Александр Штигиц выступил с предложением об образовании Главного общества российских железных дорог, которое бы представляло собой «частно-государственное предприятие». А 26 января следующего года Александр II утвердил Устав и Положение Главного общества, и через два дня последовал указ о создании в России сети железных дорог.

В документах значилось, что «правительство дарует обществу ручательство 5% чистого дохода в год». Спрос на первые же акции в 1857 году сразу превысил предложение. Годом позже правительство выпустило срочный внутренний облигационный заём на сумму 35 млн руб. под 4,5% годовых. Бумаги опять разошлись как горячие пирожки.

В 1856–1860 годах было учреждено ещё 7 железнодорожных компаний с общим капиталом 117,5 млн руб. На собранные под гарантии правительства средства началось массовое строительство дорог, вылившееся в настоящий предпринимательский бум.

Период второй половины 1860–1870-х годов нередко называют эпохой «железнодорожной лихорадки» в России. Она началась в 1866 году со строительства Павлом фон Дервизом и Карлом фон Мекком сначала Московско-Рязанской, а затем Рязанско-Козловской железных дорог и закончилась в 1878 году постройкой Уральской горнозаводской дороги Пермь – Екатеринбург, прозванной «губонинской».

За 1866–1870 годы образовалось уже 34 акционерных общества. После продажи Аляски на вырученные средства был образован Железнодорожный фонд, представлявший собой государственную систему страхования железнодорожных капиталов. Выгодность вложения денег в строительство дорог привела к тому, что все словно посподились у ума в стремлении добыть соответствующий подряд или хотя бы купить ценные бумаги.

При этом организаторы многих строек стали использовать в основном гарантированный облигационный капитал, оставляя акционерный за собой и пуская его в обеспечение новых государственных льготных ссуд. Вполне легально образовывались фиктивные акционерные общества. Нередко государство само же и выкупало свои облигации, наращая дефицит бюджета. Сметы строек искусственно завышались, и экономия подрядчиков официально шла им в карман. Всё это быстро пропиталось

## РЕТРОСПЕКТИВА

## Короли подряда

УЖЕ В XIX ВЕКЕ СТАЛО ПОНЯТНО, ЧТО РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА  
НЕВОЗМОЖНО БЕЗ ПОДДЕРЖКИ ГОСУДАРСТВА

ЧЛЕНЫ СОВЕТА ГЛАВНОГО ОБЩЕСТВА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

атмосферой небывалого взяточничества и придворных интриг.

Строительная лихорадка породила и «железнодорожных королей», то есть наиболее удачливых подрядчиков или возвращённых на казённые деньги олигархов, среди которых особенно выделялись Павел фон Дервиз, Карл фон Мекк, Самуил Поляков, Пётр Губонин, Василий Кокорев, Иван Блюх, Леопольд Кроненберг и другие. Проявляя завидные организаторские способности, предпринимательскую сметку, искусство полетеса и пробивную силу, они становились героями слётег, анекдотов и легенд, объектами зависти и проклятий, причём, казалось, обладали неограниченной вла-

стью, не останавливаясь даже перед смещением неугодных им министров. Между тем железнодорожная сеть действительно быстро росла, и новый вид транспорта воочию становился весомой хозяйственной составляющей страны. Если за 1837–1867 годы построили 5 тыс. км путей, то в 1868–1877 – 16 тыс. км, то есть темпы роста увеличились почти в 10 раз – до 1,6 тыс. км в год. Такого не знали потом даже в СССР, средний годовой прирост путей в котором составлял 683,7 км. (Правда, в США с 1830 по 1869 год было построено частными компаниями без всякого государственного вмешательства 85 тыс. км, то есть в среднем 2,2 тыс. км в год, но Россия, как известно, не Америка.)

В то же время в условиях работы железных дорог того периода существовал целый ряд системных проблем, порождённых главным образом методом их строительства. Получалось так, что магистрали создавались в значительной части не для собственного транспортного бизнеса и даже не для продажи на рынок, а для отчёта чиновникам. Будет ли будущая

магистраль рентабельной, нужна ли она конкретным грузовладельцам, что там повезёт – инвестору было безразлично. Важнейший рыночный инвестиционный механизм, когда капитал идёт туда, где он реально сможет заработать, а не просто получить из казны прибыль, здесь оказывался деформированным. Правительственные гарантии доходности в период эксплуатации дорог вносили в рынок железнодорожных перевозок сильнейшие диспропорции в вопросах эффективности работы компаний, клиентоориентированности, доходности, конкурентной политики, дальнейшей инвестиционной привлекательности. При этом совершенно

**Магистрали тогда создавались большей частью не для собственного транспортного бизнеса и даже не для продажи на рынок, а для отчёта**

в неравных условиях находились дороги с гарантиями и без таковых.

Между тем в 70-е годы XIX века работа дорог подвергалась жёсткой критике. «Существование многих наших железнодорожных обществ – мнимое; фирмы их – фальшивы; правления их – неправильны; акционеры их – подставные; акции их – не реализованы, а Министерство путей сообщения вынуждено оставаться безвластным свидетелем действий, прикрытых законными формами, но противных целям правительства, предприятия и казны», – писал царю министр путей сообщения Владимир Бобринский. Сергей Витте впоследствии также свидетельствовал, что «дороги в 1870-е годы держались на «живой» нитке».

В правительство поступали многочисленные жалобы промышленников, купцов, помещиков на то, что они сталкиваются на железной дороге с постоянными несправедностями, задержками, невообразимо медленным продвижением поездов, авариями, порчей товаров и т.д. Назначенная Александром II комиссия отмечала, что,

например, хлебные грузы, отправленные из Моршанска в начале декабря 1867 года, прибывали в Петербург только полгода спустя, в мае 1868 года. Нередки были случаи пропажи целых эшелонов различных продовольственных товаров.

Ещё более, чем хозяйственники, были недовольны военные. В апреле 1876 года военный министр Дмитрий Милютин в докладе Александру II писал: «Из 53 имеющихся в России железных дорог 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение они окажутся решительно несостоятельными и поставят государство в весьма большие затруднения».

Трудности в дальнейшем финансировании, снижение доходности вновь построенных дорог и рост их задолженности казне привели к постепенному свёртыванию во второй половине 1870-х годов темпов железнодорожного строительства. Начался новый этап развития дорог, связанный с выкупом в казну наиболее задолжавших компаний и усилением государственного регулирования железнодорожного транспорта.

Итак, с одной стороны, массовые государственные гарантии при строительстве железных дорог порождали известную оторванность такого механизма от экономической состоятельности самого проекта. Но, с другой стороны, возник мощный стимул для привлечения инвестиций и развития предпринимательства, позволивший запустить маховик нового вида деятельности в стране и затем уже полнее понять, как нужно наиболее эффективно его регулировать. Привлечь какие-либо иные инвестиционные инструменты в сложившихся в то время условиях правительство не видело возможным.

Впрочем, разве сегодня тема государственно-частного партнёрства в сфере строительства железнодорожных магистралей не является актуальной? Более чем. Но это уже тема другого рассказа.

АНДРЕЙ ГУРЬЕВ,  
кандидат исторических наук

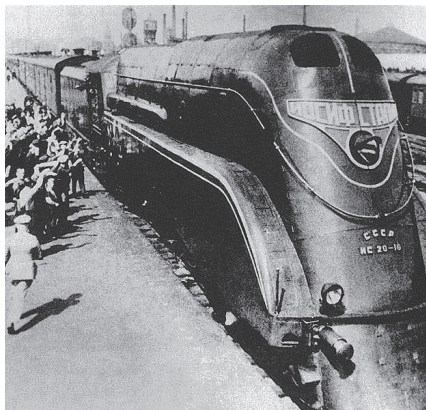
## ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

## Обтекаемый паровоз

Ровно 75 лет назад отечественный локомотив получил Гран-при в Париже

В начале 1930-х годов скорости движения пассажирских поездов на отечественных железных дорогах уже не удовлетворяли требованиям времени. Составлявшие основу парка паровозы серии Су, обладавшие мощностью 1,5 тыс. л. с., были способны разогнаться лишь до 125 км/ч. Правда, в 1932 году на Коломенском заводе создали вдвое более мощный локомотив ИС («Иосиф Сталин»), однако и эта машина не отличалась высокой скоростью.

Решить проблему смогли сотрудники ЦНИИ железнодорожного транспорта, которые совместно с коллегами из Московского авиационного института провели комплексные испытания модели паровоза в аэродинамической трубе. Оказалось, что при скоростях выше 100 км/ч применение обтекаемого кожуха благодаря снижению воздушного сопротивления может дать локомотиву выигрыш в мощности в 200–250 л.с. По результатам



ВОТ ТАК ВЫГЛЯДЕЛ «ОБТЕКАЕМЫЙ» ПАРОВОЗ

этих исследований в 1937 году на Ворошиловградском заводе изготовили паровоз ИС20-16 с кожухом-обтекателем. При испытаниях он развил скорость 155 км/ч. В том же году один из паровозов этой серии (а именно ИС20-241) получил Гран-при на Всемирной выставке

в Париже. Интересно, что павильон, в котором размещалась экспозиция, украшала знаменитая скульптура Веры Мухиной «Рабочий и колхозница».

В дальнейшем результаты испытаний в аэродинамической трубе конструкторы использовали при создании скоростных паровозов с осевой формулой 2-3-2 (П12 и № 6998). В частности, паровоз № 6998, выпущенный в Ворошиловграде в апреле 1938 года, имел колёса диаметром 2,2 м и обладал конструкционной скоростью 180 км/ч. На нём был установлен ряд деталей паровозов серий ФД и ИС. Так, от них новый локомотив получил большинство элементов парового котла (трубчатую часть, топку, арматуру), цилиндры, раму задней тележки, буксовые вкладыши и клинья, многое другое. В результате его было проще отремонтировать (особенно при наличии в депо паровозов ФД и ИС). Для облегчения конструкции использовалась сталь повышенной прочности, а вместо заклёпок широко применялась

сварка. Также при изготовлении движущего механизма на заводе впервые внедрились легированные стали, а все колёса паровоза были дисковыми. Поддерживающие, бегунковые оси и все оси тендера были оборудованы роликовыми подшипниками, кроме того был установлен широкотрубный пароперегреватель.

В июне 1938 года паровоз поступил в депо Славянск Южно-Донецкой железной дороги, где водил скорые и курьерские поезда на участках Славянск – Ростов-на-Дону и Славянск – Харьков. За месяц он прошёл около 6 тыс. км, после чего его передали на Октябрьскую магистраль для работы на участке Москва – Бологое. В одной из поездов паровоз развил на подъёме огромную по тем временам мощность 3,4 тыс. л.с. А спустя почти два десятилетия, в апреле 1957 года, именно на этом локомотиве поставили последний рекорд скорости для паровой тяги – 175 км/ч.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ