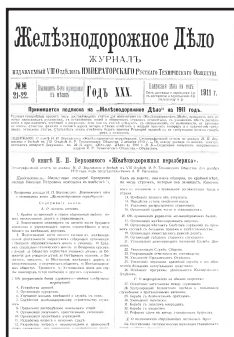




Вагоны-самоходы на русских железных дорогах



Пресс-архив

Заметка в журнале «Железнодорожное дело» в 1911 году предлагала читателям новости о первом техническом задании на производство вагонов-самоходов или – в современных терминах – автомотрис. Предполагалось апробировать несколько моделей с различными двигателями, в том числе, и электрическим. Несмотря на длительные дискуссии по поводу экономичности такой техники по сравнению с обычными многовагонными поездами, звучали рациональные высказывания об их пригодности для пригородного и местного сообщения на линиях с небольшим пассажиропотоком.

Ключевые слова: история транспорта, вагон-самоход, автомотриса, пригородное движение.

Образованная при Министерстве Путей Сообщения, под председательством члена Комитета Управления железных дорог, действительного статского советника Н. К. Гофмана, особая комиссия закончила выработку технических условий, которым должны отвечать предположенные к постройке новые вагоны-самоходы. Первоначально предположено заказать 10 вагонов-самоходов с различными системами двигателей (электромоторной, паровой и внутреннего сгорания). После испытания вагоны-самоходы с лучшей системой двигателей будут заказаны

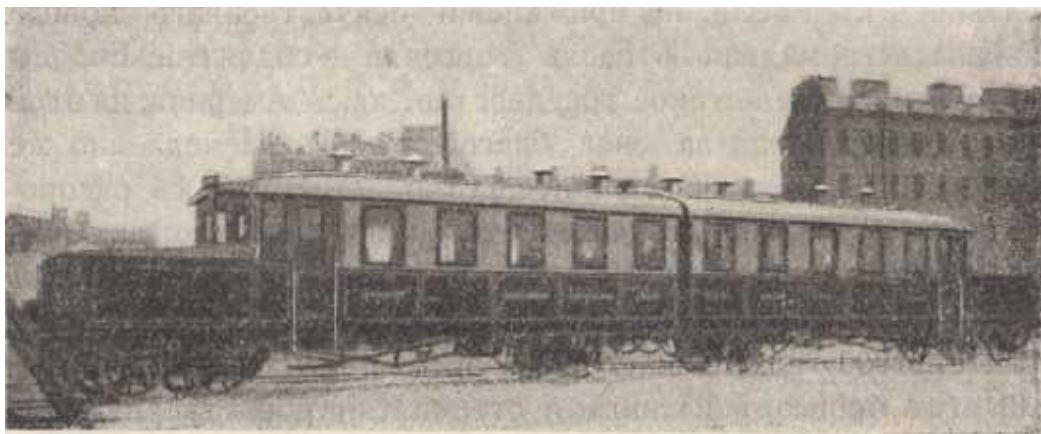
для нужд казённых железных дорог как для обслуживания пригородного движения, так и для замены ими поездов местного сообщения в тех местностях, где назначение отдельных поездов представляется убыточным («Вестник путей сообщения», № 5, 1911 г.).

Приветствуем это начало, предпринятое, вероятно, благодаря почину Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, устроившей такой же поезд двухвагонного состава, для движения, в виде опыта, на своей Царскосельской линии, с аккумуляторным электрическим двигателем.

Для цитирования: Вагоны-самоходы на русских железных дорогах // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 5 (96). С. 119–120.
DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-5-15>.

Благодарность. Редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.



Новый электрический аккумуляторный вагон Брянского завода.



Станция Ржев Московско-Виндавской железной дороги.

Что касается Императорского Русского Технического Общества, то первый доклад в VIII Отделе нашего Общества о паровых самодвижущихся вагонах сделан был Н. И. Чайковским ещё в 1881 году 21 октября, т.е. более 29 лет тому назад (см. «Жел.-дор. дело» 1882 года, стр. 3). Это был первый тип отдельно следующих вагонов для коротких железнодорожных ветвей и перегонов на главных линиях. Такие вагоны в России большого распространения не получили, главным образом, вследствие существующего у нас исключительного взгляда на пассажирское движение, по его убыточности, и на пассажиров, как на груз, подлежащий перевозке, по возможности, без убытка, а не как на индивидуумов, которыми ведётся вся жизнь страны, в том числе и образование действительных грузов, перевозка которых для железных дорог выгодна. Упомянутый исключительный

взгляд для уменьшения убыточности требует поездов большого состава, а удобства населения, вообще, возрастают с числом поездов в сутки и с распределением их по часам суток сообразно с местными интересами. Установление наиболее удачного соответствия в осуществлении на деле этих двух начал – требовании экономии и требований жизни – составляет предмет и искусство эксплуатации железных дорог.

В «Жел.-дор. деле» имеется много сведений о самодвижущихся вагонах и о местных поездах: 1883 г., стр. 212 и 294; 1884 г., стр. 280; 1888 г., стр. 79; 1889 г., стр. 123; 1890 г., стр. 278; 1893 г., стр. 443; 1896 г., стр. 31, 136 и 162; 1902 г., стр. 31, 198 и 362; 1905 г., стр. 28; 1908 г., стр. 73; 1909 г., стр. 63.

(Железнодорожное дело. – 1911. – № 8. – С. 54; № 25. – С. 184) ●