



О Царскосельской железной дороге



Франц фон ГЕРСТНЕР – автор проекта

Franz Anton Ritter von GERSTNER

Доклад действительного члена Общества В. И. Троицкого, 15 апреля 1886 года по случаю пятидесятилетия от начала железных дорог в России.

Торжественное открытие первой железнодорожной линии в России Санкт-Петербург–Царское Село состоялось 175 лет назад – 30 октября 1837 года. Этой знаменательной дате посвящена подборка материалов, подготовленных с участием библиотечных работников МИИТ. В университетских фондах сохранилось немало журнальных и газетных публикаций, связанных с историей российских железных дорог.

Ключевые слова: железная дорога, первая российская линия, проект, строительство, история.

Милостивые государыни и милостивые государи! После выслушанного вами доклада о начале и развитии железных дорог в России в минувшее 50-летие на мою долю выпадает сравнительно скромная, но в сегодняшнем торжестве нашем весьма уместная задача, состоящая в объяснении подробностей устройства и эксплуатации дороги между С.-Петербургом, Царским Селом и Павловском, называемой Царскосельской железной дорогой.

Вы уже изволили слышать, что в 1834 году прибыл в Россию австрийский подданный и чех по происхождению, инженер Герстнер, по приглашению К. В. Чевкина, заботившегося в то время о правильном устройстве русской горнозаводской промышленности.

Франц фон Герстнер, начиная с 1822 года, посвятил себя изучению сооружения железных дорог. Рядом непрерывных поездок в течение семи лет он изучил строительную часть и успехи железнодорожной механики в Англии, и почти в течение 20 лет с той же целью пребывал как в Америке, так и тех из европейских государств, где железнодорожная практика представляла в то время наибольший научный ин-

интерес. Если прибавить к этому, что сам фон Герстнер построил в 1824 году первую железную дорогу в Германии, протяжением в 12 верст из Будвейна (в Богемии) до Линца с целью соединения Молдавы с Дунаем, то можно с полным убеждением сказать, что инженер Франц фон Герстнер как техник был вполне достоин чести быть пионером железнодорожного дела в нашем отечестве.

Свою серьезную задачу Герстнер сознавал очень хорошо, так как прежде чем сделать известное вам предложение русскому правительству, он старался ознакомиться с Россией, объехав много губерний от Петербурга до Урала и собирая данные к выяснению действительной пользы от проведения железных дорог от С.-Петербурга до Москвы и Волги в Нижний-Новгород, и из Москвы до Одессы или Таганрога.

Деятельность Герстнера в этом направлении была настолько энергична и велика, что всю осень 1835 года он посвятил производству подробной нивелировки московского шоссе протяжением в 802 версты и направил с той же целью привезенных им заграничных инженеров для нивелировки многих сотен верст интересующих его железнодорожных направлений. В то же время Герстнер успевал поддерживать связи и в высшем кругу, так как мы знаем, что уже в начале 1835 года он имел счастье получить личную аудиенцию у Императора Николая Павловича, во время коей и представил Государю свои соображения о пользе и выгодах, которые казна, фабричная и горная промышленность, а также торговля и земледелие могут извлечь после проведения железных дорог в России.

Вам известно уже, как несмотря на сочувствие и далее личное благоволение могущественного Монарха трудно было провести Герстнеру в то время свой грандиозный проект, как этот проект был отложен на неопределенное время и как смелому инициатору поневоле пришлось ограничиться пробною постройкой 25-верстной железной дороги между С.-Петербургом и Павловском.

В этих 25 верстах энергичный и неутомимый пионер железнодорожного дела видел также достижение важного успеха. По его совершенно понятному расчету только устройством железной дороги в од-

ном из непостояннейших и суровейших климатов России и можно было сломить крайний пессимизм тогдашнего не только общеобразованного, но и специально учебного мира. Само собой разумеется, что раз дорога эта будет построена и открыта для общего пользования, так сказать, на глазах самого Императора, Высочайшего двора и знаменитейших и влиятельнейших сановников империи, враждебные, а подчас и нелепые толки и разные пересуды утихнут — и тогда-то настанет благоприятное время действовать пошире... Так несомненно думал Герстнер, потому что в этом направлении он действовал, и не без успеха. 21 декабря 1835 года по Высочайшему повелению инженер Франц фон Герстнер получил через Новосильцова уведомление о дарованном ему, Герстнеру, исключительном дозволении на составление компании акционеров с целью сооружения железных дорог из С.-Петербурга в Царское Село и Петергоф.

Образование компании делает также несомненную честь уму и прозорливости фон Герстнера. Успев ознакомиться с интеллигентным русским обществом, он, прежде чем к другим, обратился с предложением участия к графу Алексею Алексеевичу Бобринскому, о чем также вам было доложено. Граф Алексей Алексеевич достаточно известен как умнейший и просвещеннейший человек своего времени; он не мог не сочувствовать и не понимать значения развития железнодорожного дела в России.

Кроме графа Бобринского участниками в предприятии были негоцианты Бенедикт Крамер и Иван Плит. Все эти лица с Герстнером во главе разобрали акции на сумму 3 миллиона рублей ассигнациями и, имея в наличности пятнадцатую часть всей суммы на покрытие первоначальных расходов, энергично взялись за дело, мечтая открыть дорогу от Петербурга до Царского Села 1 октября 1836 года. По представлении Государю плана предполагаемого направления Царкосельской железной дороги Его Императорское Величество найти изволил: «что если провести железную дорогу по линии, означенной на плане г. фон-Герстнером, то, 1-е, надлежало бы устроить новую при выезде из С.-Петербурга заставу, и 2-е, сие направление лишило бы ар-





тиллерию единственного места, где опыты производимы быть могут».

Сверх сего Его Величеству угодно знать, согласится ли Его Императорское Высочество великий князь Михаил Павлович на проведение дороги через принадлежащий Его Высочеству сад в Павловске. Во внимание к сему Его Императорское Величество изволил назначить на плане другое направление, которое устраняет первые две невыгоды.

По произведенным лично Герстнером изысканиям и нивелировке для Царско-сельской железной дороги он полагал начать ее на левом берегу Фонтанки, в 170 саж. от Обухова моста, на площади между Введенским каналом и Фонтанкой, на которой тогда помещались деревянные бани. Площадь эта занимала 1774 кв. саж., что признавалось на первое время вполне достаточным для места сбора и отправления пассажиров. Дорога, полагалось, должна начинаться в центре города, что принесет ей значительные выгоды. Линия пройдет в черте города по набережной Введенского канала до Обводного в одном уровне с городскими мостовыми. Не считая такого устройства опасным для движения по улицам экипажей и пешеходов, Герстнер полагал необходимым не слишком только быстрый ход паровозов по городу. Через Обводной канал он проектировал деревянный на каменных устоях мост, отверстием 9 саж.; от этого моста дорога после небольшого поворота на 170 саж. должна была направиться по совершенно прямой линии в 24 версты на храм Апполона в Павловском парке, до места близ оранжерей, назначенного Его Императорским Высочеством великим князем Михаилом Павловичем.

Для удобства царскосельских жителей или лиц, едущих на прогулку, их предполагалось возить по городу, на вокзал и обратно, в омнибусах; а впоследствии могла быть построена вдоль Царскосельского бульвара побочная ветвь, дабы всякий мог выходить там, где ему надо.

21 марта 1836 года последовало Высочайшее утверждение «Положения об учреждении общества акционеров для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска», которое в иных своих пунктах

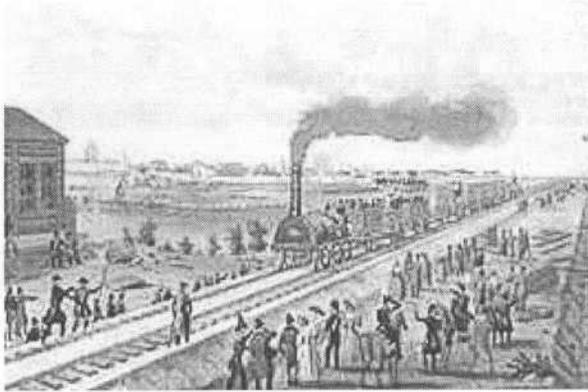
могло бы быть и в наше время образцом для железных дорог местного интереса.

По этому уставу постройка первой железной дороги в России была обставлена такими преимуществами, которых не получила от правительства ни одна из разрешенных впоследствии железных дорог. Главнейшими из привилегий, дарованных вновь образованному обществу, следует считать право бессрочного владения дорогою и право установления тарифа по усмотрению общества. Обе эти привилегии достаточно объясняются местным значением Царскосельской дороги.

Вообще руководители дела пользовались полнейшим вниманием Императора Николая. До какой степени этот мудрый Монарх был на стороне распространения в обществе идей о пользе железных дорог можно судить и из того, что Им было разрешено Герстнеру напечатанную брошюру «О выгодах построения железной дороги из С.-Петербурга в Царское село и Павловск, Высочайше привилегированною Его Императорским Величеством компаниею» раздавать бесплатно в Петербурге в 6-ти местах, в Москве в 4-х, в Риге в 3-х, в Варшаве в 2-х, а также в Ревеле, Дерпте, Митаве и Лейпциге.

На основании «Положения» на общество возлагалась обязанность нужное для дороги железо покупать в России, если по сделанному извещению русские заводчики согласятся ставить таковое в потребной доброте и форме, также и в определенные сроки, не более как на 15% дороже цен, по которым могло бы обойтись иностранное железо с поставкою онога в С.-Петербург. Если же русские заводчики сего условия не примут, то дозволяется беспшлянный ввоз железа иностранного, паровых экипажей, вагонов и прочих машин, нужных для железной дороги. Так как в России не было еще металлических заводов, которые бы приняли на себя поставку рельсов, подушек, паровозов и вагонов, то Герстнеру по необходимости пришлось приобрести их за границей.

Сделав главнейшие распоряжения и приготовления к постройке, Герстнер (28 марта) отправился в Лондон, Гамбург, Любек с целью осмотра построенных дорог и заключения контрактов с разными заводчиками (заключено 18 контрактов)



Первым рейсом из Петербурга в Царское Село управлял сам Герстнер. До Обводного канала в целях безопасности поезд шел медленно, и лишь перейдя мост, начал набирать скорость. Через 35 минут под громкие рукоплескания и крики «ура!» встречающих поезд подошел к платформе станции Царское Село. Здесь в двух больших залах приехавших ожидали накрытые столы, состоялся торжественный банкет.

на поставку: рельсов, подушек, паровозов, вагонов и других принадлежностей дороги.

Во время осмотра английских дорог Герстнер старался решить вопрос о наиболее выгоднейшей ширине пути. Ширина английской колеи в 4 фута 8 дюймов найдена им нерациональной. Двигавшиеся по этой колее сильные паровозы (в 30 и 35 сил) оказались, по его мнению, малоустойчивыми, диаметр махового колеса в 5 фут недостаточен; увеличить же его за сильным раскачиванием не представлялось возможным. Что касается вагонов, то при означенной ширине колеи их нельзя было делать шире 6 фут; иначе они сильно бы качались; такая ширина не соответствовала удобствам как пассажирского движения, так и перевозки скота и громоздких предметов.

В тогдашних английских вагонах помещалось от 18 до 25 человек пассажиров, что составляло 1—1½ тонны, а вагон весит 3 тонны; таким образом получалось слишком много мертвого груза. Все эти причины побудили Герстнера паровозы и вагоны для Царскосельской железной дороги заказать шириною в 8 фут. С целью следить за успешным ходом заказов Герстнер оставил в Лондоне двух инженеров и особого агента. Благодаря такой предусмотрительности все заграничные заказы были своевременно исполнены.

Вся линия Царскосельской железной дороги идет в насыпи, для предохранения ее от снежных заносов. На протяжении 2 верст и 160 саж. от Фонтанки до Лиговского канала линия повышается на 2,3 саж.; от Лиговки до московского шоссе, протяжением 10 верст и 110 саж. — повышается на 3,8 саж.; от московского

шоссе до станции Царское Село, на протяжении 9 верст и 230 саж.— 5,9 саж., и от Царского Села до Павловска, на пространстве 3 верст 250 саж., повышается всего на 0,4 саж. Таким образом общее повышение линии на 25 верст 250 саж. составляет 12,4 саж.

По сравнению Герстнером профили железной дороги с существующим шоссе оказалось: 1) что линия железной дороги короче шоссе и 2) что повышение ее в 25 раз меньше, чем на шоссе. Это привело строителя к заключению, что Царскосельская дорога будет одна из совершеннейших, и без сомнения, что при употреблении силы пара можно будет делать переезд от Обуховского моста до Царского Села в 35 минут, а до Павловска в 40 минут. Паровозы будут ходить без остановки для наполнения в пути водой.

Для передвижения по железной дороге предполагалось иметь 4 паровоза и 55 дилижансов.

К производству работ было приступлено 1 мая, и при возведении насыпи работало 2500 рабочих и 1400 солдат. Работы были распределены на участки и отданы многим подрядчикам и даже небольшим артелям в составе 30—40 человек. Устройство бутовой кладки было отложено до наступления более теплого времени.

Шпалы укладывались прямо на насыпь, укладка же рельсов началась 27 августа и производилась по линии одновременно в одиннадцати местах. В каждой партии под наблюдением инженера работало по укладке рельсов ежедневно 20 человек рабочих. Кроме самого Герстнера за работами наблюдали 17 инженеров, 30 смотрителей; а для установки машин и управления паро-





возами было выписано 10 англичан и 2 бельгийца.

По заявлению Герстнера, в его предприятии ему содействовали: русские, немцы, англичане, итальянцы и бельгийцы. И так на одном месте, у Павловского вокзала, в этом отдаленнейшем из уголков Европы, сошлись пять разных национальностей, и дружно соединились для положения начала величайшему из предприятий на земле русской!.. Между прочим, Герстнер с благородною откровенностью заявил также, что вполне успешным и сравнительно не дорогим сооружением Царскосельской железной дороги компания обязана неутомимости и ревностным заботам председательствующего в правлении графа А. А. Бобринского.

К концу сентября 1836 г. рельсы были уложены, но паровозы из-за границы еще не пришли; почему решено было до прибытия их открыть пассажирское движение между Царским Селом и Павловском, припрягая к вагонам обыкновенных ямских лошадей.

В октябре месяце прибыл и пущен на открытом участке первый паровоз Гакфорта, а вслед за ним прибыли и введены в дело паровозы Стефенсона и Кокереля.

На первых пробных поездках в качестве машиниста ездил сам Герстнер и первым же получил весьма сильный удар в грудь одним из тогдашних примитивных приспособлений для действия паровозами. Наконец 30 октября 1837 года, весьма торжественно, в присутствии членов государственного совета, дипломатического корпуса, знати и массы народа, состоялось освящение и открытие всей линии Царскосельской железной дороги. После молебствия из Петербурга отправился первый поезд восьмивагонного состава под управлением самого Герстнера. Толпы народа теснились по сторонам полотна дороги. Окна и крыши были усеяны зрителями. Эта маленькая дорожка произвела эффект; в первое время по открытии публика толпами спешила на вокзал и поездка по Царскосельской железной дороге сделалась модным и любимым удовольствием.

Что касается технической стороны дела, то здесь тоже на первых порах

не встречено выдающихся затруднений. Приобретенные паровозы ходили по дороге исправно, не взирая на морозы, превышавшие 18⁰, и на бури и метели. В поездках, кроме пассажиров, перевозили животных, разные экипажи, лесные и другие товары. Дорогу, на зло антагонистам и на радость сочувствующим, снегом не заносило, да и вообще в первое время движение происходило весьма спокойно без всяких несчастий; так что публика не только перестала бояться железной дороги, но начала даже относиться к условиям безопасности весьма беспечно; администрации дороги приходилось принимать меры к ограждению станционных путей от массы любопытных, не обращающих внимания на движение локомотивов.

Правление общества принимало также все меры к привлечению проезда пассажиров. В год открытия на Петербургской станции устраивались музыкальные вечера и даже допускались арфистки, а в Павловском вокзале играла музыка, правда, по сказаниям современников, далеко незавидная. Но уже с 1838 года в Павловском вокзале играли оркестры известных любителей петербургской публики Лабицкого, Германа, Иогана Гунгля и других.

Из журнала общего собрания акционеров Царскосельской железной дороги видно, что поездки от Петербурга до Царского Села при помощи паровозов после 30 октября 1837 г. производились по воскресным и праздничным дням. С 30 января 1838 г. началось ежедневное отправление поездов до Царского Села на лошадях; а с 4 апреля исключительно паровозами.

В течение 27 дней, с 4 по 30 апреля, проехало по дороге 13293 пассажира; причем общий приход за это время составил 26058 р. 35 к., или 965 р. в день. Общий же приход по 30 мая 1838 г. составил сумму 110999 р. 41 коп.

По соображениям и расчетам Герстнера, основанным на изучении характера местности, прилегающей к Царскосельской железной дороге, а также согласно с существующими ценами на рабочих и материалы и со стоимостью земель, подлежащих отчуждению, потребно было

на устройство насыпи с искусственными сооружениями, укладку путей, постройку гражданских зданий и на приобретение за границей материалов для верхнего строения и всего подвижного состава, с оборудованием мастерских, израсходовать 3 000 000 р. ассигнациями. Да на всякий случай, по его мнению, следовало иметь запасного капитала в 500 000 р. ассигнациями.

Согласно Высочайше утвержденному «Положению», основной капитал общества был 3 000 000 р. ассигнациями. Выпущено было 15 000 акций по 200 рублей каждая. 6 июня 1837 года основной капитал общества дополнен до 3 500 000 р. ассигнац., и выпуск акций достиг 17 500 акций. Капитал в 3 500 000 р. был собран и из него по 31 июля 1837 года израсходовано 3 431 600 р. 98 к. или слишком на 400 000 р. более первоначального предположения Герстнера.

Хотя по многим статьям расходов обнаружили значительные, против первоначальных предположений, сокращения, но Герстнеру, считавшему, что первая построенная им русская железная дорога должна служить образцом, пришлось уже при заказах рельсов, паровозов и вагонов израсходовать более 700 000 р. против своей расценки. Гражданские сооружения, вместе с Павловским вокзалом, требовали передержки в 600 000 р.; мосты около 1 000 000 р. да бутовая кладка на полотне дороги более 200 000 р. Таким образом для окончания дороги оказалось необходимым увеличить капитал на 1 500 000 р. ассигнациями.

По первоначальным предположениям Герстнера считалось, что по Царскосельской железной дороге проедет в течение года в оба конца 300 000 пассажиров и дорога получит столько прибыли, сколько дал бы паровоз в оба конца 2 100 000 пудов товаров. В действительности оказалось, что только с 1 апреля по 31 декабря 1838 г. перевезено было 597 665 пассажиров и сбор составил 768 891 р. 40 к.; таким образом каждый пассажир заплатил от Петербурга до Павловска по 1 р. 81^{3/4} коп.

Издержки со стороны общества на провоз каждого пассажира составили

41 к.; а все вообще расходы по дороге на ту же единицу выразились 1 р. 13^{1/2} коп.

При рассмотрении результатов эксплуатации Царскосельской железной дороги нельзя пройти молчанием того, что как первым строителем в России железной дороги, так и первым управляющим дорогой, первым кондуктором и машинистом был все тот же Герстнер, а установленный им порядок эксплуатации дороги не лишен интереса.

Герстнер выписал из заграницы одежду для кондукторов, завел, кроме пассажирских вагонов, еще открытые платформы для перевозки пассажиров в собственных их экипажах, устроил, во исполнение Высочайшего повеления, трубные снаряды на паровозах, состоявшие из 11 труб и 1 тромбона, для предвещения публики о приближении поезда; им было составлено расписание движения поездов по дороге: летом отправление из С.-Петербурга через каждые 2 часа: в 8, 10, 12, 2, 4, 6, 8 и 10 часов, или 8 раз в день; а из Царского Села тоже 8 раз в день, в 7, 9, 11, 1, 3, 5, 7 и 9 часов вечера, или еще раз позже.

Движение поездов производилось паровозами в том случае, когда собиралось пассажиров более 40 человек. При меньшем же числе пассажиров их отправляли в конном вагоне.

Для приема пассажиров и на промежуточных пунктах дороги устроены были особые помещения; между станциями пассажиры перевозились по дороге безостановочно, а для пассажиров промежуточных пунктов отправлялся вагон, запряженный лошадьми. Отсюда ясно, что Царскосельская была и первой в России действительно возившею конно-железной дорогой.

Так как ни оптического телеграфа, ни каких-либо других по дороге сигналов не имелось, то главною мерою предосторожности при движении служило время. При прямолинейности пути и при дневном только движении, позволяющем видеть от одного объезда до другого, кондукторы конных вагонов, снабженные верными часами, которые шли одинаково с часами в конторах, должны были сами судить, успеют ли они доехать до конца дороги прежде отхода следую-



шего поезда; если это оказывалось невозможным, они должны были остановиться на одном из объездов и, переждав поезд, продолжать путь.

Часы в конторах заводились каждую неделю и ключи от них хранились под замком; кроме того, на станциях были поставлены башенные часы.

В числе обыкновенных классных вагонов были изготовлены для дороги двухэтажные вагоны, каждый на 120 человек.

Словом, порядок эксплуатации, введенный Герстнером, составляет один из видов системы второстепенной эксплуатации железных дорог, рекомендуемой авторитетами железнодорожного мира для многих дорог и в настоящее время.

Из составленной уважаемым А. И. Баландиным со дня открытия правильной эксплуатации по 1876 год включительно и дополненной потом по 31 декабря 1884 года монографии Царскосельской железной дороги получается, что в общем итоге за все 47 отчетных лет:

Поездов было	241.474
Пассажиров	40.903.251
Валового дохода	17.723.415 р.
Расхода..	10.356.805
Отношение расхода к валовому доходу ...	58,43%

Наименьшее число пассажиров было в 1838 году — 597.665 человек, наибольшее в 1883 году — 1.177.519 человек.

Прогрессивное увеличение числа перевозимых по дороге пассажиров до 1870 г. и затем замеченное, хотя и небольшое, уменьшение движения по дороге вследствие конкуренции в пригородном движении со стороны дорог Финляндской и Балтийской побудили правление общества изыскать меры к обеспечению предприятия на будущее время и в крайнем случае к удержанию его в том положении, до которого оно уже достигло. С этой целью правление предположило приступить к устройству второго пути и связанных с ним переустройств, для чего оказалось нужным выпустить 5% облигаций на сумму 1800000 р. металл., и затем изменить многие §§ устава.

Исполнение такого решения вопроса о сохранении дороге приобретенного уже

его значения подтвердило мысли и сообщения, высказанные Герстнером во время сооружения дороги, что хотя на первое время можно ограничиться постройкою одного пути, но при увеличении движения легко пристроить второй путь. Правда, в 1873 году, когда окончательно решался этот вопрос, не все находили безусловно необходимым и настоятельным устройство второго пути на Царскосельской железной дороге; однако в последующем увеличении движения, с числа пассажиров 1871 года — 909690 человек до числа пассажиров 1883 года — 1187619 человек, кажется, уже можно видеть признаки значительного развития деятельности дороги.

Я незатрудню вас, милостивые государи и милостивые государи, подробностями устройства второго пути, ни его действительными последствиями. Замечу только, что, по случайному стечению обстоятельств, оказалось большое сходство в способе производства работ по устройству второго пути с первоначальной постройкой дороги. В роли Герстнера был управляющий дорогой Н. Н. Петерс, и хотя все работы были отданы в одни руки оптом, но подрядчик, для более успешного исполнения подряда, раздал почти все работы многим рядчикам, и таким образом линия оказалась так же, как и во время первоначального устройства, разбитою на мелкие участки. Принимавших участие в наблюдении за работами было, кроме Н. Н. Петерса, три инженера путей сообщения, архитектор, семь студентов института инженеров путей сообщения, четыре студента строительного училища и один техник, вскоре, уступившие свое место вашему докладчику. Если же прибавить сюда смотрителей и десятников правления и подряда, то сходство еще более увеличится.

С окончанием работ по устройству 2-го пути и связанных с ним переустройств Царскосельская ж. д., выстроенная в 1836 г., получила полное переустройство и ее по справедливости можно приравнять как по внешнему виду, так равно и по условиям эксплуатации к последне-построенным железным дорогам.

В заключение мне остается упомянуть об общем значении, которое выпало

на долю старейшей из русских железных дорог.

Царскосельская железная дорога как первое в России предприятие подобного рода и притом совершенное частными людьми на свои капиталы, несомненно, доказала возможность устройства железных дорог в России, в чем до того времени сомневались.

Существование же ее в течение первых восьми лет и вообще ход дел предприятия, несмотря на многие неблагоприятные обстоятельства, послужили положительным доказательством несомненной будущности железных дорог в нашем отечестве, изменили во многом прежние предубеждения на счет этого предмета и открыли, так сказать, путь к дальнейшим предприятиям подобного рода.

В первые годы существования Царскосельской железной дороги на ней, как известно, производились опыты над разными предметами, предназначенными для С.-Петербургско-Московской железной дороги.

Царскосельскую железную дорогу в отношении ее общего значения для сети русских железных дорог и по той цели, которая имелась в виду при разрешении ее сооружения, справедливо будет рассматривать подобно достопамятным потешным и ботику Императора Петра I, давшим России славные и победоносные гвардию, армию и флот.

Но кроме этого общего значения Царскосельская железная дорога имела немало важное местное значение, собственно для столицы и ее обывателей, на что, впрочем, рассчитано все ее существование.

Цель каждой железной дороги состоит в том, чтобы доставить публике новый способ сообщения, представляющий в сравнении с прежними сбережение издержек и времени и гораздо более удобств и внятности. Уплачивая за проезд обыкновенно половину прежних цен на шоссе

и сокращая наполовину или треть время, потребное на переезд, пассажиры Царскосельской железной дороги имеют и ту выгоду, что поездка в вагоне по железной дороге гораздо удобнее и приятнее, нежели по всякой другой дороге на том же расстоянии; путешественник выходит из вагона, не чувствуя ни малейшей усталости, между тем, как по окончании путешествия по обыкновенной дороге всегда имеют нужду в отдыхе. Царскосельская железная дорога, приблизив к Петербургу Павловск и Царское Село, расположенные на высокой местности с их роскошными парками, дала возможность столичным жителям уезжать на свободное время из Петербурга и дышать там лучшим, нежели в городе, воздухом. Таким образом старейшая железная дорога оказалась полезною и для здоровья жителей столицы; они действительно и не приминули ею воспользоваться, в чем наглядно убеждает нас колоссальная цифра общего числа пассажиров, проехавших по Царскосельской железной дороге в течение пока только первого пятидесятилетия ее действия.

Все эти выгоды, свойственные каждой пригородной железной дороге, очевидно, весьма существенны для жителей столицы, и если, милостивые государыни и милостивые государи, примем во внимание, что они доставлены усилиями частного акционерного общества на собственный его риск и страх, то, конечно, мы пожелаем этому обществу и этой дороге, равно их труженикам-служащим благоденствия, а учредителям общества — вечной памяти.

Великому же Монарху Императору Николаю I, даровавшему столице в Царскосельской железной дороге благоденствие, а образованным русским людям и технике первый опыт и первую науку для сооружения будущей колоссальной железнодорожной сети, — вечная слава! ●

ON THE TSARSKOYE SELO RAILWAY

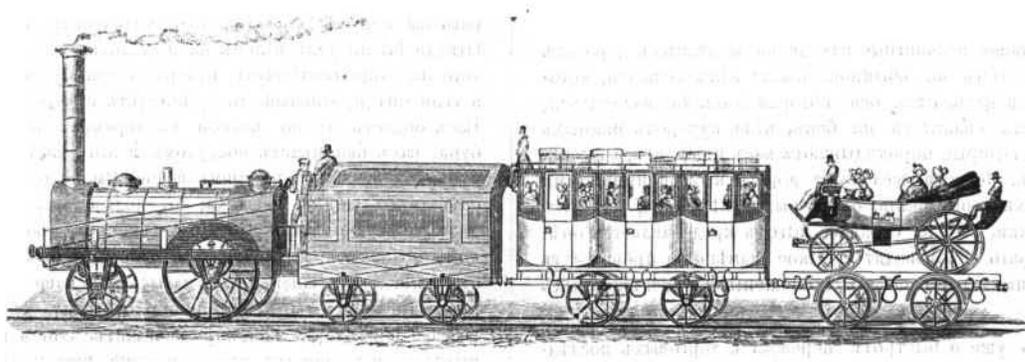
The inauguration of the first railway in Russia between St. Petersburg and Tsarskoye Selo took place 175 years ago, on October, 30, 1837. This date is commemorated by a set of short articles and extracts prepared with the help of the librarians of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT). The MIIT library contains many journal and newspaper articles on the history of Russian railways and the first part of the review is based on the speech of V. Troitsky pronounced in 1886 on the occasion of the 50th anniversary of the national railways and dedicated to Franz Anton Ritter von Gerstner, one of those who engineered the first railway in Russia.

Key words: railway, design, project, construction, history.





НА ПЛАТФОРМЫ СТАВИЛИ КОЛЯСКИ



• **Бланки официальной переписки первых распорядителей Царскосельской жел. дор.** — В первое время существования Царскосельской жел. дор. для официальной переписки употребляли бумагу с нижепомещаемым изображением поезда. Рисунок этот показывает между прочим поездку в собственном экипаже, установленном на платформе.

• **Тарифы на Царскосельской дороге,** установленные в 1838 г., существенно не менялись до второй половины 70-х годов. Проезд в ва-

гоне 1-го класса от столицы до Царского Села стоил 75 коп. серебром, в вагоне 2-го класса — 50, 3-го — 35 и 4-го — 20 коп. Билеты для проезда изготовлялись из латуни, их называли «жестянками». Они многократно использовались, что не требовало от администрации затрат на их воспроизводство. С апреля 1860 г. взамен «жестянки» дорога установила бумажные билеты разных цветов: для вагонов 1-го класса — белые, 2-го — розовые и 3-го — зеленые.



Здание первого Царскосельского вокзала, построенного в 1837 году архитектором Г. Фоссати.



В 1902–1904 годах вокзал перестроен архитекторами С.А. Брожевским и С.И. Минашем.

ВС. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ, ИЗ СТИХОТВОРЕНИЯ «ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА (1837)»

...Чтоб прославить новую дорогу,
В Павловске построили «Вокс-зал».

Каждый вечер завитой маэстро
От заката до ночной звезды
Потрясал неистовством оркестра
Павловские липы и пруды.

...Пестрой публикой шумел кургауз,
Властвовала Мода здесь сама.
Приезжал из Вены Иоганн Штраус,
Вальсами сводивший всех с ума.

Проводили вечер некороткий
Здесь, шурша листочками программ,
Офицеры, щеголи, кокотки,
Цветники великосветских дам.