

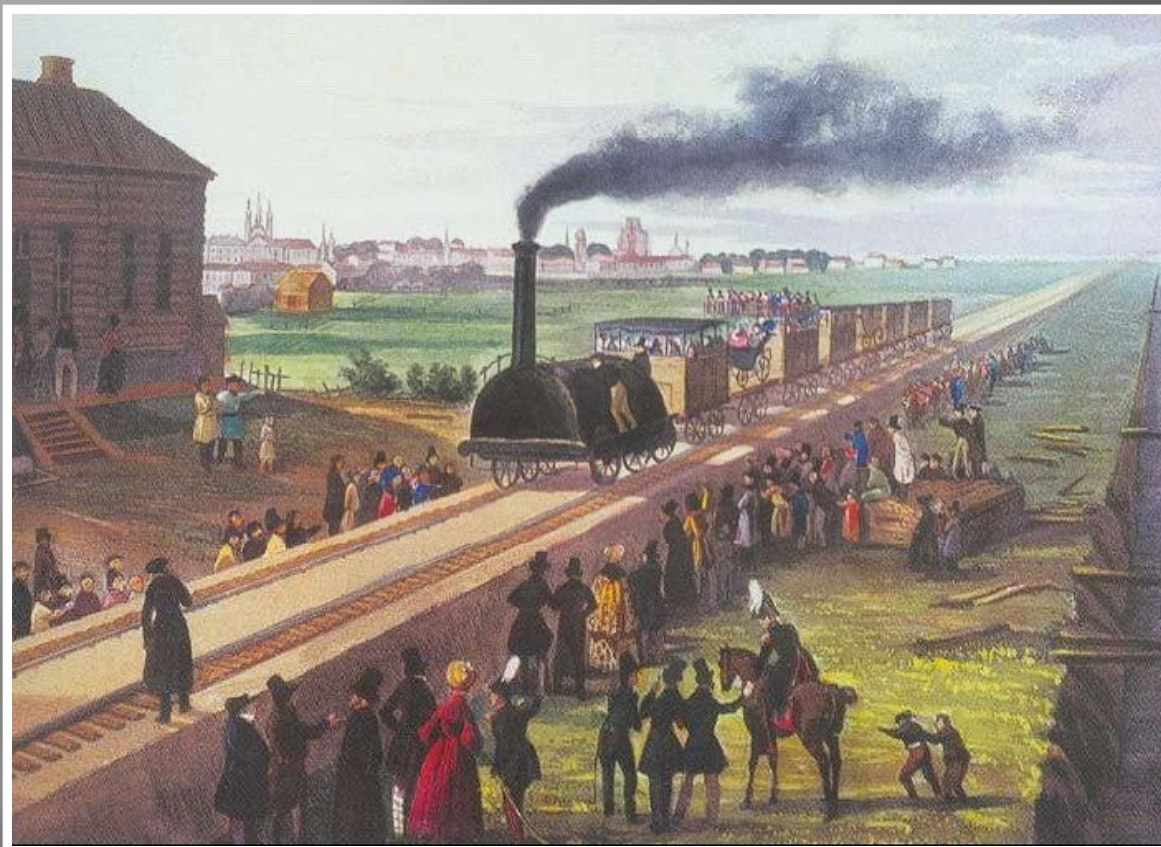
Николаевская Железная Дорога.

Россия – это, прежде всего, огромное пространство, требующее наличия достаточного количества транспортных коммуникаций, чтобы связывать это пространство, не давая ему превращаться в некую аморфную массу, лишенную динамики существования.

Никола́евская желе́зная доро́га (до 1855 года — Петербург-Московская, с 1923 переименована в Октябрьскую) — построена в середине XIX века для обеспечения железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой. Движение открыто в 1851 году.



Николаевская дорога стала первой двухпутной казённой железной дорогой в Российской Империи и положила начало созданию в государстве железнодорожной сети общегосударственного значения. Протяжённость дороги составила 604 версты (645 км).



Позже к Николаевской железной дороге были присоединены другие линии. Дорога проходила по территориям Петербургской, Московской, Новгородской, Тверской, Псковской, Витебской и Смоленской губерний.

8 марта 1841 года Николай I приказал учредить комиссию для составления проекта железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой. Председателем комиссии был назначен Бенкендорф, в числе других в неё вошли Мельников и Крафт. В сентябре 1841 года комиссия представила доклад-проект с финансово-экономическими расчётами постройки и эксплуатации железной дороги.



Па́вел Петро́вич Ме́льников (22 июля (3 августа) 1804 — 22 июля (3 августа) 1880, Любань) — российский инженер, один из авторов проекта железной дороги Санкт-Петербург — Москва, первый министр путей сообщения Российской империи (1865—1869). Являлся выпускником нашего университета ЛИИЖТа, ныне ПГУПСа. Павел Петрович Мельников, как один из авторов проекта железной дороги Петербург — Москва, лично убедил императора Николая I начать ее строительство. Первый министр путей сообщения России (1866—1869), инженер-генерал, профессор прикладной математики, почетный член РАН, член Государственного совета. За время его управления Ведомством путей сообщения (переименовано из Главного управления путей сообщения в 1865 г.) сеть российских железных дорог увеличилась на 7 тыс. 62 км. Автор первой русской книги о железных дорогах и первых Технических условий проектирования станций.



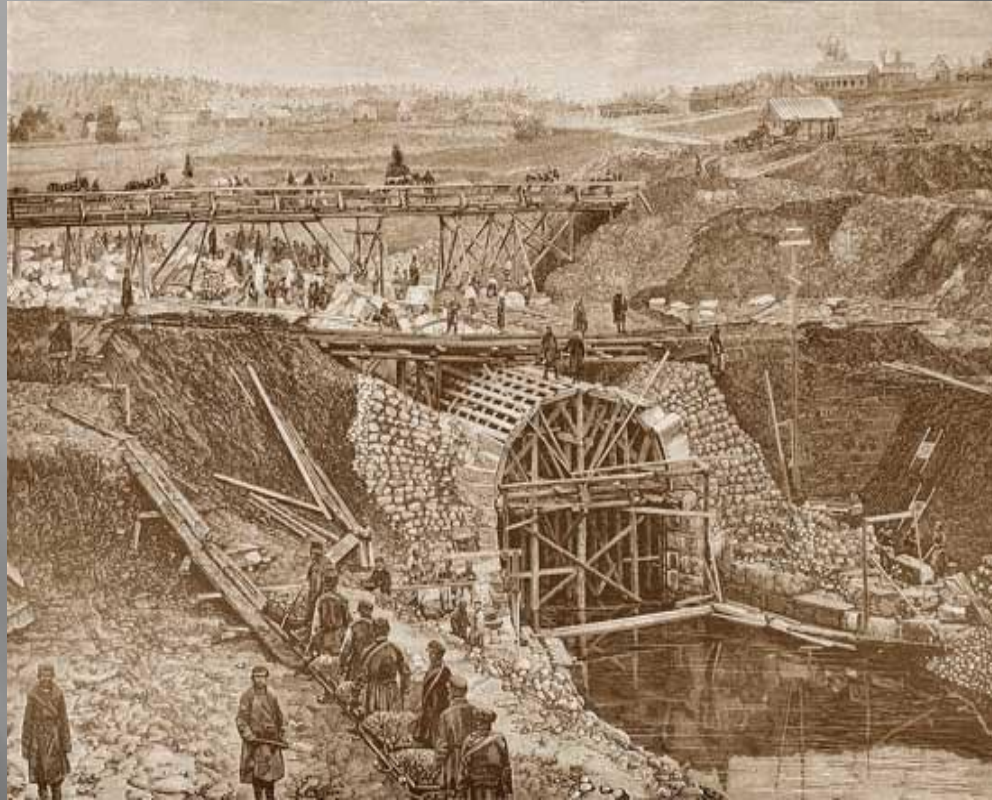
В институте П.П. Мельников учился успешно, закончил его в 1825 г. первым по успехам и был оставлен преподавателем курса прикладной механики. Но Павел Петрович не ограничивался преподавательской деятельностью и каждый год выезжал на проектно-изыскательские работы. В 1835 г. вышла книга П.П. Мельникова “О железных дорогах”. Это было, по его словам, “первое сочинение об этом предмете на русском языке”. Мы говорим “железная дорога”, “разъезд”, “стрелка”, не подозревая, что эти и другие слова-термины введены в употребление П.П. Мельниковым еще 160 лет тому назад. Книгу встретили с одобрением не только студенты, но и работники ведомства путей сообщения. Автор был награжден бриллиантовым перстнем.

Никола́й О́сипович Крафт (1798 — 1857, Санкт-Петербург) — русский инженер, генерал-майор.

В 1820 году окончил Институт корпуса инженеров путей сообщения в Петербурге. При изысканиях путей соединения Волги с Доном разработал проект шлюзованного канала между реками Иловлей и Камышенкой. С 1836 года преподавал в Институте корпуса инженеров путей сообщения. Принимал участие в разработке технического проекта Петербургско-Московской железной дороги и сметы её строительства; в 1852 — 1855 годах был начальником этой дороги.

Совместно с П. П. Мельниковым и Н. И. Липиным разработал методы возведения железно-дорожного земляного полотна в болотистой местности и технические условия на проектирование земляного полотна, верхнего строения, искусственных сооружений, станций этой дороги. Обосновал целесообразность применения пятифутовой (1,524 м) ширины колеи, ставшей нормальной колеёй железных дорог страны.





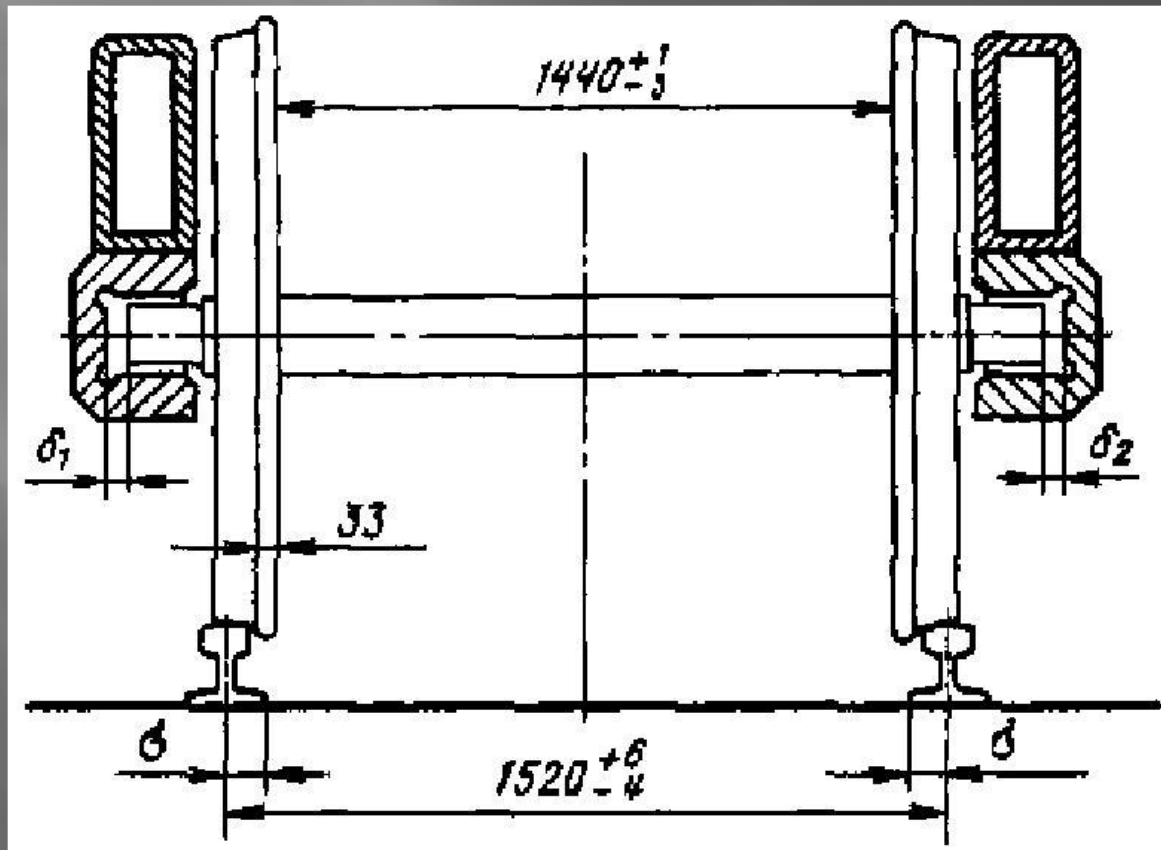
Петербурго-Московская ЖД, первая магистральная ЖД в России, была построена в 1851 году.

По своему объёму, сложности и монументальности проектно-изыскательных работ эта дорога не имела себе равных в мире. Она оставила далеко позади американскую практику строительства ЖД без экономического обоснования мощностей отдельных ЖД сооружений и устройств.

Талантливые инженеры М.С. Волков, П. П. Мельников, Н. О. Крафт, Н. И. Липин впервые в мире наиболее полно разработали теоретические основы изыскания шоссейных и ЖД, выбора направления проектируемой линии, технико-экономического сравнения вариантов, расчёта отверстий мостов, труб и проектируемого земляного полотна на болотах.

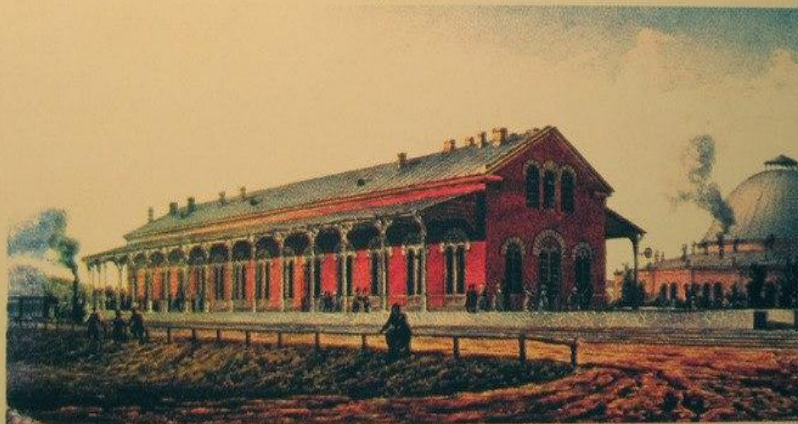
Инженеру Мельникову принадлежит приоритет в области разработки главных принципов выбора основных элементов проекта (тоисть числа главных путей, руководящих уклонов по направлениям.) и мощности железнодорожных сооружений в зависимости от ожидаемых размеров движения, установлены принципы размещения и классификации станций. Он составил первые в России технические условия на проектирование и строительство земляного полотна, станций, искусственных сооружений и верхнего строения.

Строительство железной дороги началось в 1843 году. Линия строилась двухпутной, под колею шириной 1524 мм (5 футов) ставшую впоследствии стандартной на русских железных дорогах. Существовавшая в то время Царскосельская дорога имела ширину колеи 1829 мм (6 футов), а строящаяся Варшаво-Венская — 1435 мм, как в некоторых странах Европы.

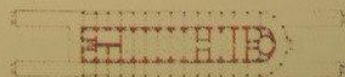


ВСЕГО НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ БЫЛО ВЫПОЛНЕНО ОКОЛО 46 МЛН М³ ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТ. НА ЛИНИИ ПОСТРОИЛИ 2 БОЛЬШИХ ВОКЗАЛА В СТОЛИЦАХ, 34 СТАНЦИИ, 8 БОЛЬШИХ, 182 МАЛЫХ И СРЕДНИХ МОСТОВ, 69 ТРУБ И 19 ПУТЕПРОВОДОВ. СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕТЕРБУРГ-МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОБОШЛОСЬ В 67 МЛН РУБЛЕЙ. ДЛЯ СРАВНЕНИЯ, ГОДОВОЙ БЮДЖЕТ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В 1842 ГОДУ СОСТАВИЛ 187 МЛН РУБЛЕЙ. В ПРОЦЕССЕ СТРОИТЕЛЬСТВА БЫЛА СОЗДАНА ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ШКОЛА. ЕЁ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ СТАЛИ: Н. И. ЛИТИН, Д. И. ЖУРАВСКИЙ, И. Ф. КЁНИГ И ДРУГИЕ

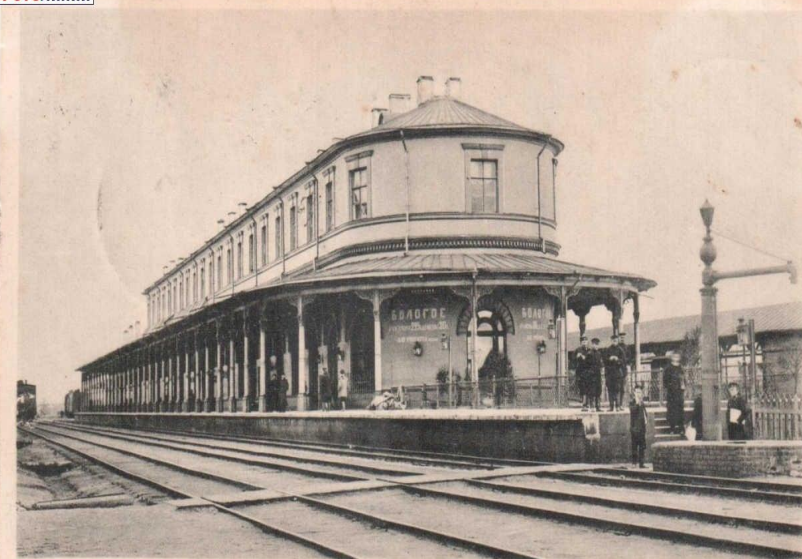
Станция II класса



Забайкальский ж. д. 1890.



ФОТОЛИНИИ



Ст. Бологое (Ник. ж. д.).
Вокзалъ съ Моск. стороны.
27—60. 2-е изд.

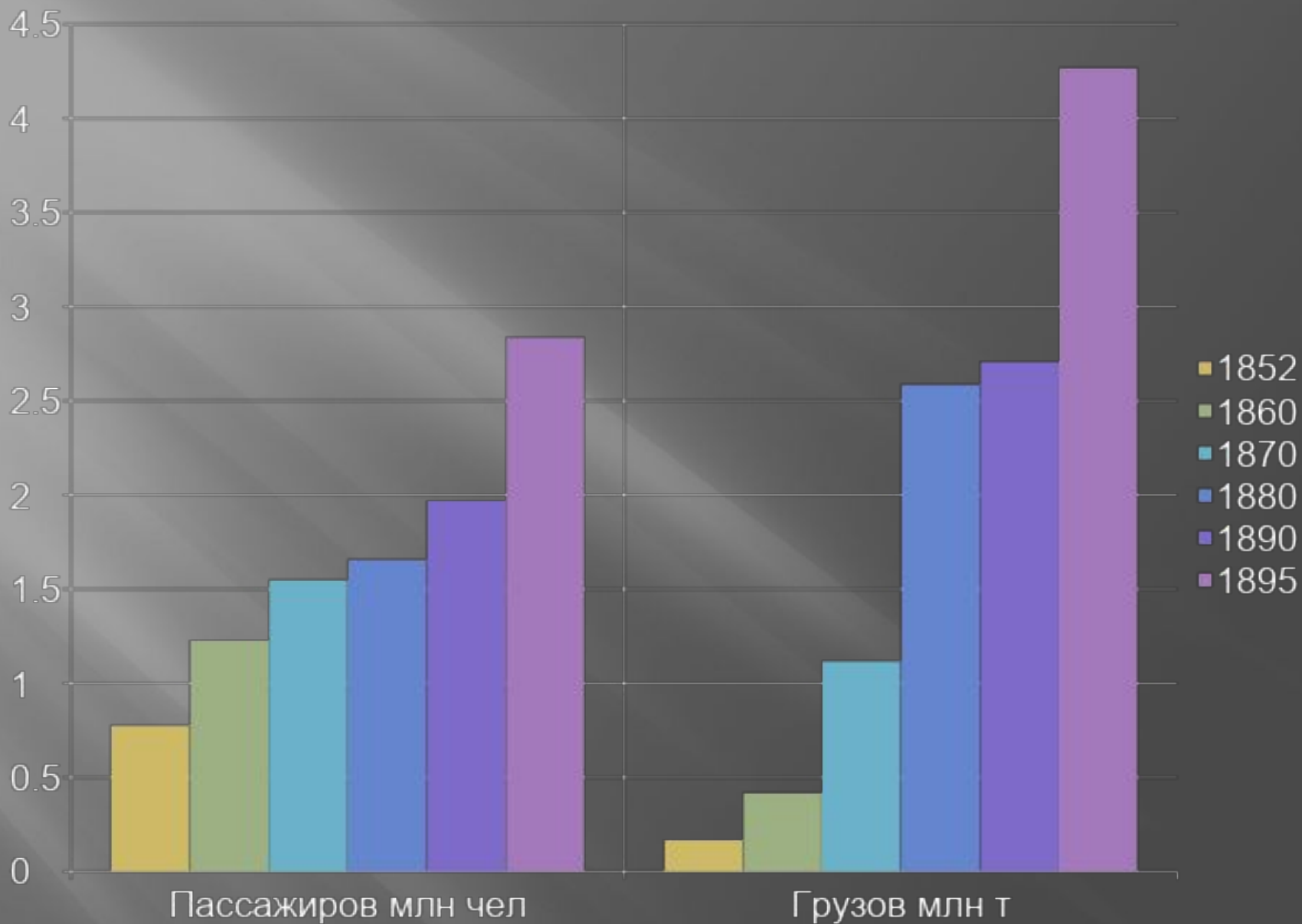
St. Bologoe.

Петербург-Московская железная дорога построена двухпутной, ширина её колеи 1524 мм. Длина трассы — 645 километров. Ширина земляного полотна на насыпях — 9,45 м, в выемках — 9,75 м. Нижний слой балласта — песчаный, толщиной 0,3 м в выемках и 0,6 м на насыпях; верхний — щебёночный, толщиной 0,17 м. Еловые шпалы уложены на проложенные продольно пути в три ряда сосновые лежни размером 5,4 × 0,2 × 0,075 м. Лежни укладывались для более равномерной передачи нагрузки на земляное полотно. Большая часть уложенных рельс — иностранного производства. Рельсы были железными, массой 30 кг/м и длиной 5,4 м, скреплялись между собой 11 килограммовой чугунной подушкой уложенной на шпале. На километр пути приходилось 1166 шпал. В больших выемках для предупреждения оползней были укреплены двойные, а иногда и тройные откосы.

Наименьший радиус кривых на перегонах был ограничен 1,6 км, а на отдельных пунктах 1,065 км, криволинейные участки занимали 7,5 % длины. В связи с тем, что 80 % грузов направлялось в сторону Санкт-Петербурга, то и руководящий уклон (максимальный уклон подъёма пути) в сторону Петербурга строился вдвое меньшим — 2,5 ‰ (в сторону Москвы — 5 ‰). Исключение составлял затяжной Веребьинский подъём в сторону Москвы

Описание Магистралаи





В 8 сентября 1855 года, после смерти императора, Петербург-Московская железная дорога переименовывается в Николаевскую. Дорога продаётся правительством в 1868 году Главному обществу российских железных дорог в собственность на срок до 1952 года. Обрато в казну магистраль выкупили в 1894 году.

В этом же 1894 году к Николаевской железной дороге были присоединены следующие линии:

Портовая, Новоторжская и Ржевско-Вяземская. В 1895 — Боровичская, Бологое-Полоцкая в 1907 и Московская окружная линия в 1908 году



Спасибо за внимание