



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Как ни странно, первые рельсовые пути появились гораздо раньше паровозов. Кто их изобрел и когда, точно никто не знает. Известно только, что более четырех тысяч лет назад строители знаменитых египетских пирамид уже применяли подобие рельс. А как без них можно было передвигать многотонные каменные кубы, из которых сложены эти циклопические сооружения?



Много позже рельсы понадобились в шахтах и рудниках. По ним катили вагонетки с углем и рудой. Сначала — вручную. Потом — с помощью лошадей.

Конная тяга обходилась недешево, да и хлопот лошади доставляли немало, но заменить их было нечем. Не существовало еще подходящего двигателя, никто толком не представлял, как должен быть устроен «железный конь». Однако время паровозов приближалось неудержимо.

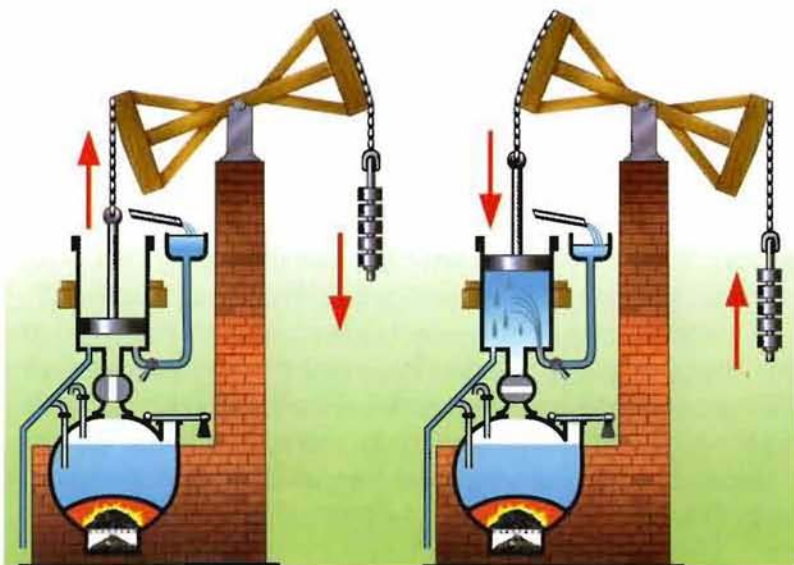
РОЖДЕНИЕ ПАРОВОЗА. ПАР НАЧИНАЕТ РАБОТАТЬ



Джеймс Уатт

Томаса Ньюкомена. Это был примитивный двигатель, предназначенный для выкачивания подпочвенных вод из рудников и угольных шахт.

Устройство машины Ньюкомена



Весной 1786 года в Лондоне только и говорили о новой мельнице с усовершенствованной паровой машиной. Изобретателем ее был Джеймс Уатт — в недавнем прошлом скромный механик университета Глазго, неожиданно ставший знаменитым.

А началось все в один из зимних вечеров, когда профессор университета Андерсон обратился к Уатту с просьбой починить модель паровой машины



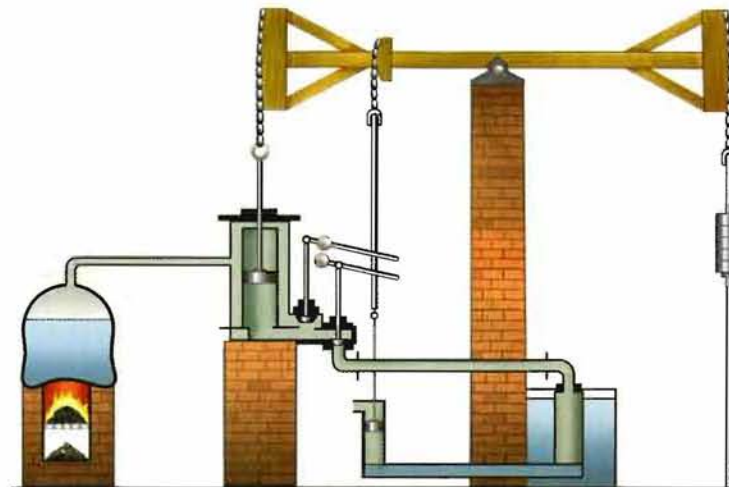
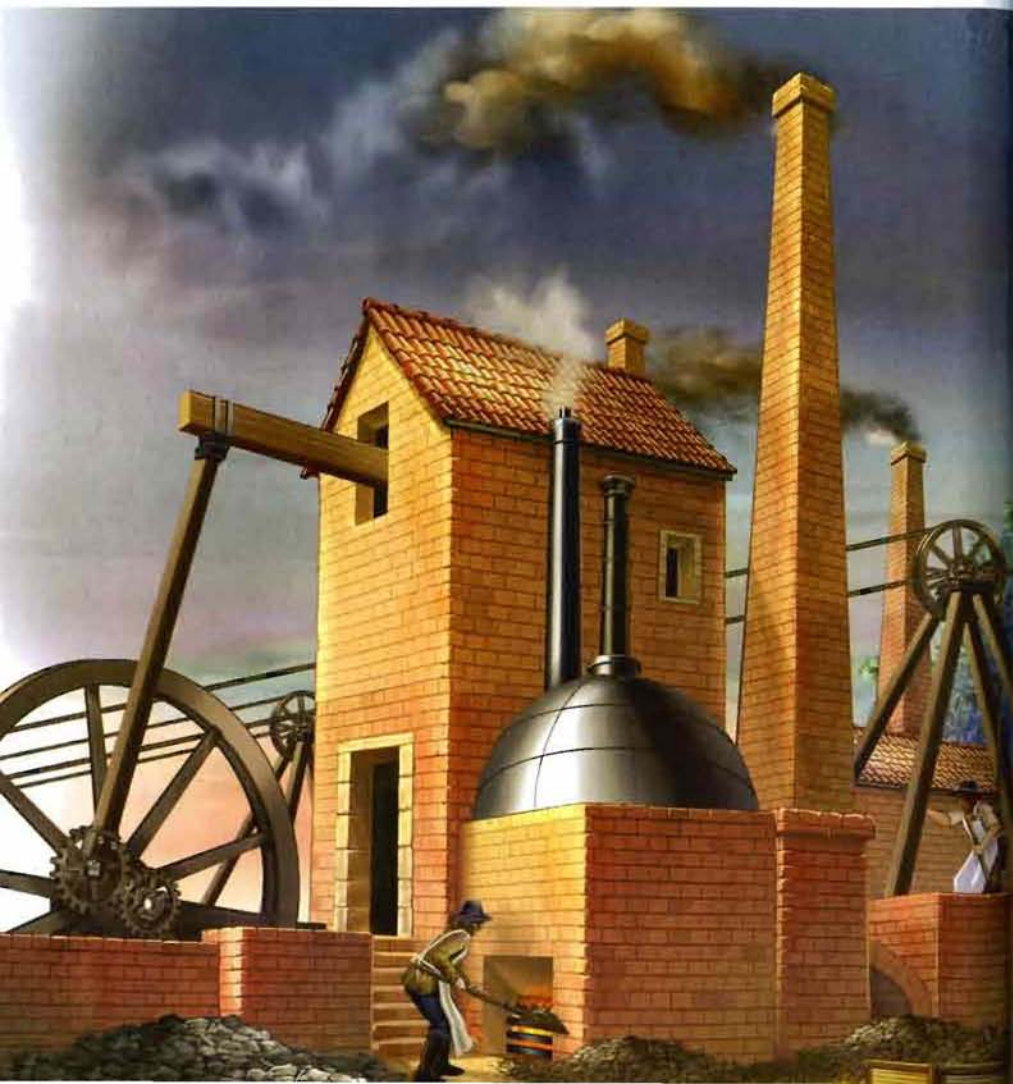
Паровая машина Томаса Ньюкомена

Уатт принялся за дело, как всегда, с большим старанием. Но чем дольше возился он с моделью, тем яснее становились ему недостатки ньюкоменовской машины.

Она была так называемого атмосферного типа и работала следующим образом. Сначала в цилиндр из котла подавался пар. Поршень шел вверх. Затем в цилиндр впрыскивалась холодная вода. Пар сгущался, в цилиндре образовывалась пустота, и атмосферное давление (вот откуда название машины — «атмосферная») гнало поршень вниз, приводя в движение водяной насос.

Машина Ньюкомена потребляла огромное количество пара и угля, а мощность ее была совсем небольшой. Уатт понял, что все надо устроить иначе: отказаться от использования атмосферного давления, заставить пар давить на поршень, причем то с одной, то с другой стороны. Он знал, что давление пара может быть куда больше атмосферного.

Паровая машина Уатта



Устройство машины Джеймса Уатта

Мало этого, Уатт изобрел конденсатор, или сгуститель пара, — устройство, в котором отработавший в машине пар, охлаждаясь, превращался в воду. Конденсатор сделал паровую машину гораздо экономичнее и мощнее.

Двигатели Уатта скоро вытеснили громоздкие и расточительные ньюкоменовские. С их помощью можно было приводить в действие не только насосы, но и мельницы и разные станки — прядильные, ткацкие, токарные. Их начали устанавливать на судах, появились пароходы.

А нельзя ли создать паровую машину и установить ее на колеса, чтобы двигаться по земле? Этот вопрос задавали многие, но создать паровую повозку оказалось непросто. Самому Джеймсу Уатту заниматься паровыми экипажами было некогда. Он вместе с предпринимателем Боултоном основал около города Бирмингема завод по производству своих паровых машин. Дело быстро пошло в гору, и скоро на английских фабриках и заводах уже работали сотни уаттовских двигателей.

Первая попытка построить паровой экипаж была предпринята вовсе не в Англии, на родине Уатта, а в соседней с ней стране, Франции.

ПАРОВАЯ ТЕЛЕГА ИНЖЕНЕРА КЮНЬЁ

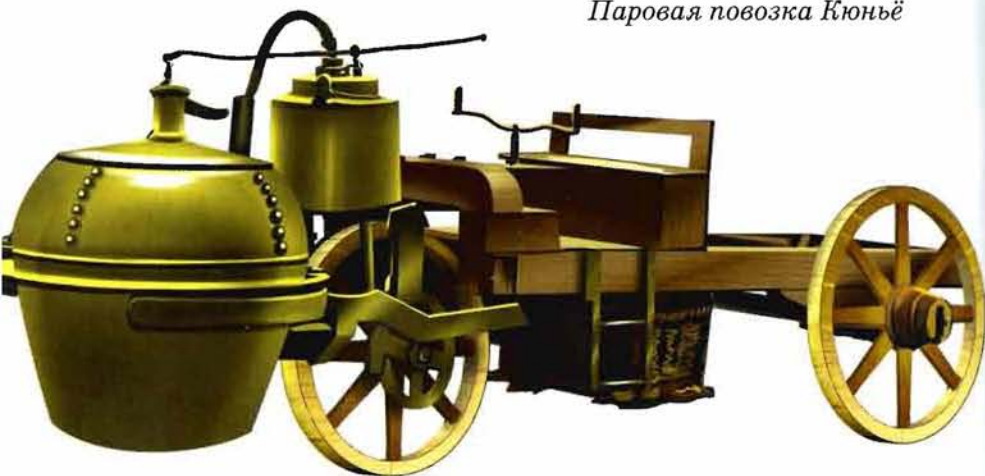
Французский инженер Николай Жозеф Кюньё задумал сделать паровую повозку, предназначенную для транспортировки пушек и снарядов по грунтовым дорогам. Идея Кюньё понравилась военным, и скоро он получил деньги и рабочих для постройки своей повозки.

Она представляла собой громоздкую платформу на трех колесах. На ее переднем, рулевом, колесе висел паровой котел, похожий на кухонный, но только больших размеров. Здесь же находилась двухцилиндровая паровая машина.

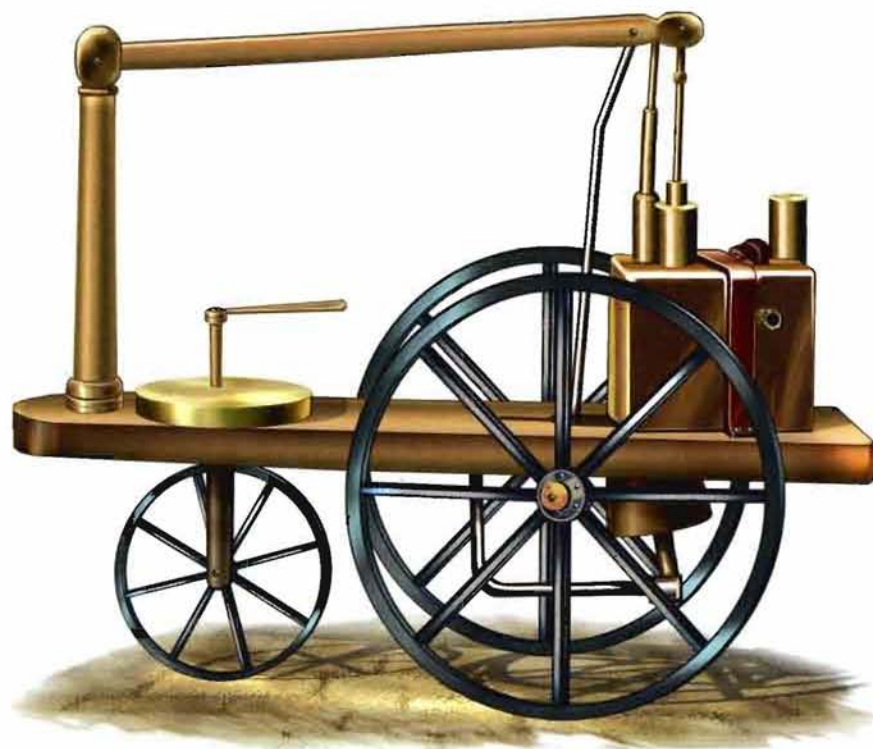
На платформе, ближе к рулевому колесу, находилось сиденье для водителя. Вся же задняя часть повозки отводилась для размещения военного груза.

Строительство паровой телеги длилось долго, около пяти лет. Кюньё несколько раз менял ее конструкцию. Наконец, в 1769 году работа была завершена. Проба повозки проходила во дворе парижского арсенала. Прибыли генералы и даже сам военный министр.

Изобретатель сел за руль. Он повернул кран, пустил пар в цилиндры, и странный экипаж, громыхая на



Паровая повозка Кюньё



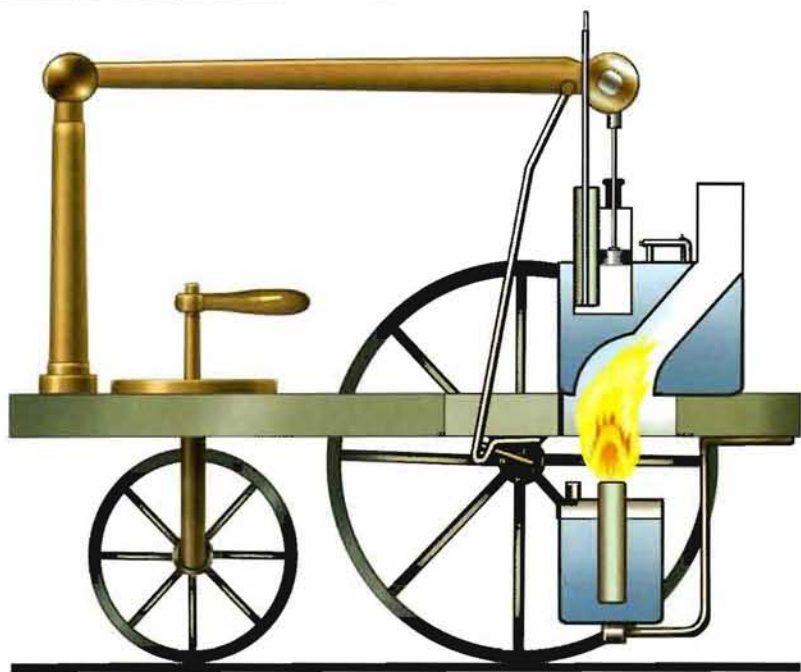
Модель повозки Уильяма Мердока

брусчатке обширного двора, двинулся вперед. Ехал он медленно, с черепашьей скоростью, но ехал!

Увы, это продолжалось недолго. Скоро пар в котле иссяк, и повозка остановилась. Было ясно, что котел слабоват. Кюньё опять принялся за работу, которая отняла у него еще целый год.

Новая повозка оказалась удачнее первой. Она могла вести тяжелый пушечный лафет. Испытания продолжались, но однажды случилась беда. Кюньё не успел вовремя сделать поворота, и повозка врезалась в кирпичную стену. От удара котел взорвался, причем с таким грохотом, что было слышно на весь Париж. Кюньё чудом остался жив, отделавшись ранениями.

К своей паровой телеге он больше не возвращался. Да и военные потеряли веру в нее. Телега попала в Па-



Устройство повозки Уильяма Мердока

рижский музей искусств и ремесел, где находится и по сей день.

Знали ли о паровой повозке Кюньё английский механик Уильям Мердок, неизвестно, но именно он продолжил дело, начатое французским инженером.

Мердок работал на заводе Джеймса Уатта. Строить свою машину ему приходилось втайне от начальства, в свободное время, а то и по ночам. Сделать настоящую повозку Мердок не мог, зато сумел в 1784 году, то есть спустя пятнадцать лет после Кюньё, изготовить большую модель своего парового экипажа.

Повозка Мердока была устроена значительно лучше, чем телега французского инженера. Она также предназначалась для передвижения по обычным грунтовым дорогам и по рельсам ездить не могла. Однако в ее устройстве было намечено много такого, что потом широко использовалось в первых, английских, паровозах.

«ПОЙМАЙ МЕНЯ, КТО МОЖЕТ!»

На опыты Мердока владельцы завода, Уатт и Болтон, по-прежнему смотрели косо. Мердок оставил работу над повозкой, но, к счастью, за его опытами внимательно наблюдал любознательный мальчишка Ричард Тревитик. Ему-то и суждено было спустя 20 лет стать создателем первого в мире паровоза.

Тревитик родился в семье управляющего крупным рудником. В школе он учился плохо и покинул ее, едва научившись читать, писать и считать. Зато его интерес к машинам, стучавшим и шипевшим на руднике, был беспредельным. Он рано начал трудовую жизнь и уже в молодые годы приобрел известность, как большой знаток паровых машин.



Ричард Тревитик



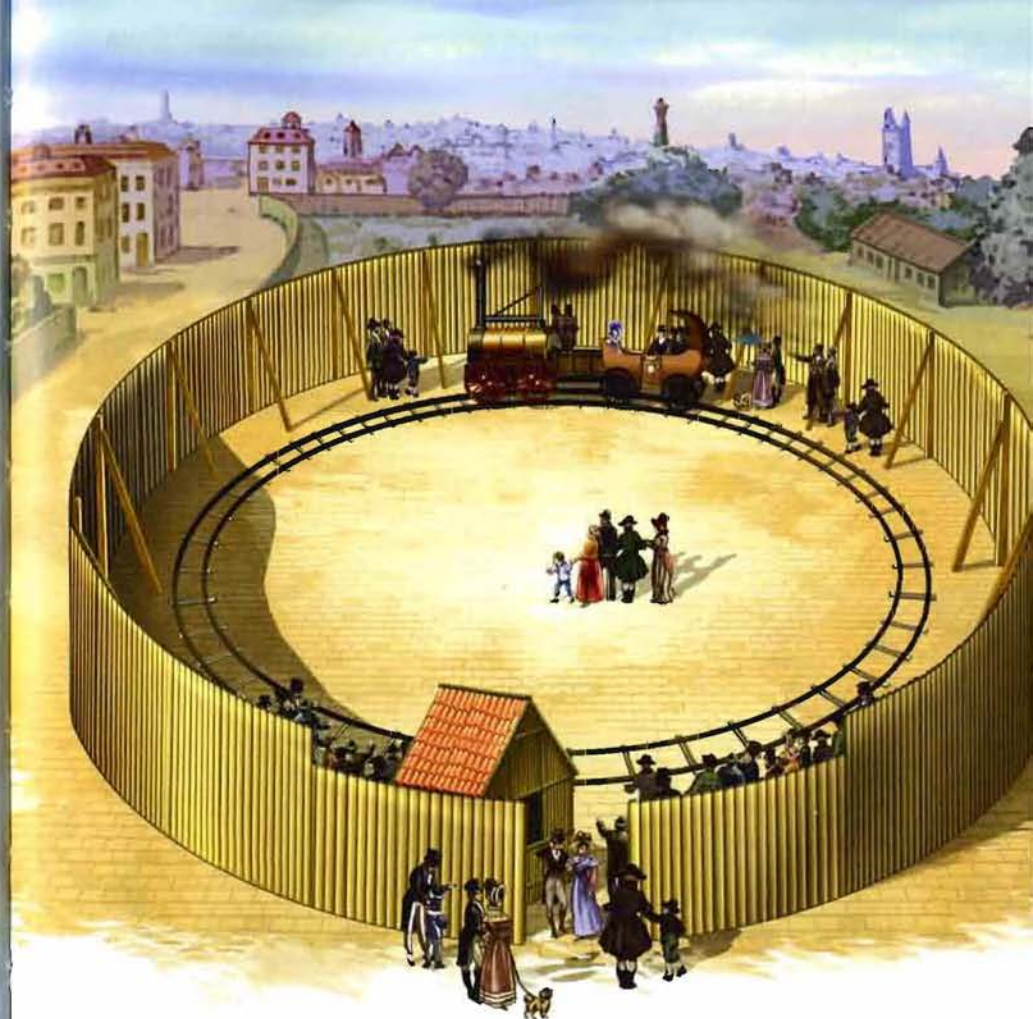
Паровоз Тревитика — первый в мире

Двигатели Джеймса Уатта работали на паре очень низкого давления, а потому были громоздкими. Тревитик смело увеличил давление пара в четыре-пять раз и создал двигатель значительно меньших размеров при той же мощности. Такая машина уже вполне годилась для установки на паровозах.

Но какой шум, какие протесты поднялись против предложения Тревитика применять пар повышенного давления. Ведь это так опасно! И, пожалуй, громче всех возмущался Уатт. Он писал: «Только убийца, ни во что не ставящий человеческую жизнь, может настаивать на применении пара в 7–8 атмосфер».

Ричард Тревитик ответил тем, что в 1801 году построил повозку, можно сказать — карету, с паровым двигателем и вывел ее на улицу Кэмборна, города, где он жил.

«Дракон» Тревитика



Паровоз «Поймай меня, кто может!»

Посмотреть на диковинную карету собралась огромная толпа. Пыхтя и громыхая, «дракон Тревитика», как окрестили эту повозку, медленно двигался вперед.

Так продолжалось несколько дней, а затем случилось несчастье. Во время одной из поездок Тревитик решил остановиться и подкрепить свои силы в придорожной корчме, при этом забыв поубавить огонь в топке котла. Вода выкипела, котел раскалился, и повозка сгорела дотла.

Впрочем, эта авария не слишком огорчила Тревитика, человека по натуре неунывающего и веселого.

Он уже вознамерился построить паровой экипаж для движения по рельсам — паровоз.

Сегодня паровоз Тревитика с зубчатой передачей и большущим маховым колесом кажется неуклюжим. Первое испытание его состоялось 21 февраля 1804 года. Паровоз легко вез десятитонный груз, повозки с углем.

Но Тревитик был недоволен. Он строит новый паровоз с задорным названием «Поймай меня, кто может!». На окраине Лондона изобретатель прокладывает кольцевую рельсовую дорогу и окружает ее высоким забором. Желающие посмотреть на необычную машину и прокатиться на ней могли купить входной билет.

Паровой омнибус



Паровой омнибус

Тревитик думал таким способом привлечь внимание фабрикантов. Но затея эта кончилась полным провалом. Seriously паровозом никто не заинтересовался. К тому же однажды лопнул чугунный рельс, машина опрокинулась и получила сильные повреждения. Тревитик чинить ее не стал — занялся другими изобретениями.

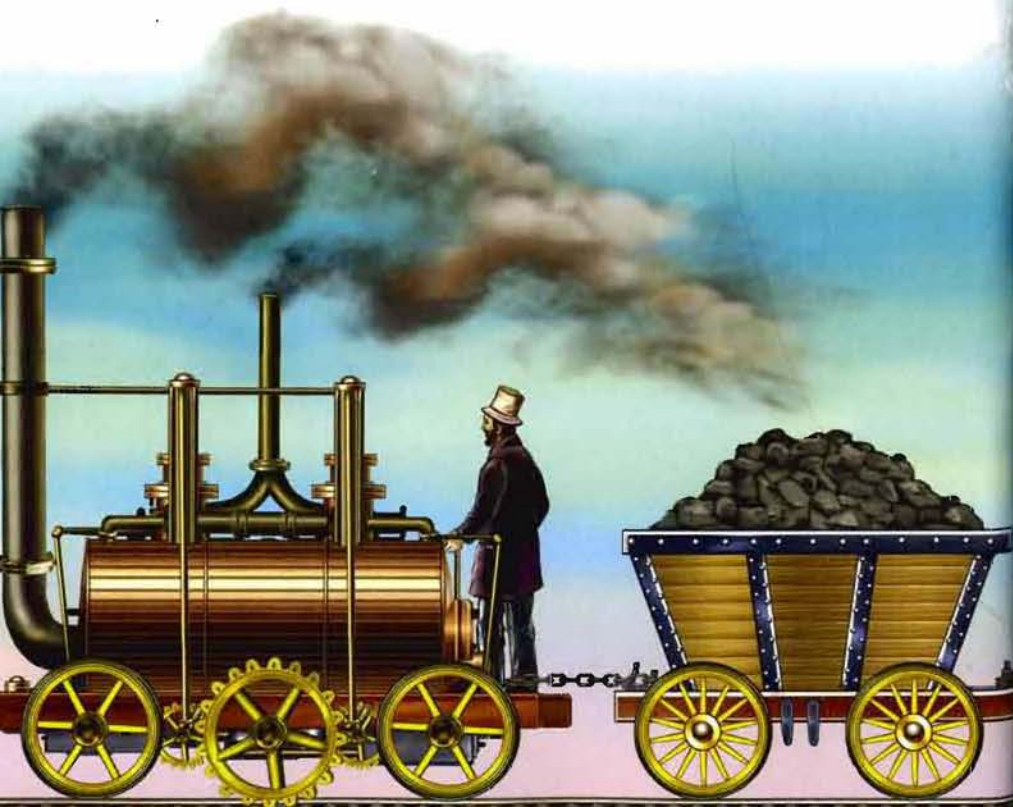
Он дожил до того времени, когда паровые экипажи, омнибусы — потомки его «дракона» десятками курсировали по Лондону, а по железным дорогам уже ходили поезда.

ПАРОВОЗ С «НОГАМИ»

Опыты Ричарда Тревитика все-таки даром не пропали. После него в Англии то здесь, то там начали появляться опытные паровозы. Владельцы рудников хотели избавиться от лошадей (фураж быстро дорожал), но и несуразные паровые повозки не внушали большого доверия.

Строителям первых паровозов казалось, что гладкие колеса на рельсах непременно начнут скользить, буксовать, и поезд не сможет стронуться с места. Про паровозы Тревитика, которые нормально двигались по гладким рельсам, как-то забыли, а потому старались придумать разные дополнительные средства для увеличения сцепления колес паровоза с железной дорогой.

Поезд с зубчатоколесным паровозом



Например, в 1811 году владельцы угольных копий в английском графстве Йоркшир решили проложить железнодорожную линию длиной в шесть километров для перевозки угля. Был также построен паровоз с тремя парами колес. Средние, движущие, отличались от других тем, что имели зубцы. Они цеплялись за зубья рейки, проложенной вдоль железнодорожного пути.

«При таком устройстве паровоза, — рассуждали строители машины, — колеса уж никак не смогут буксовать, вращаться вхолостую». И они были правы. Однако легко представить, как это усложняло устройство железнодорожного пути, какой грохот производил паровоз при езде, как быстро изнашивалась зубчатая рейка.

Тем не менее, зубчатоколесный паровоз (создателями его считаются инженер Мёррей и предприниматель Бленкинсон) работал, возил тележки с углем.

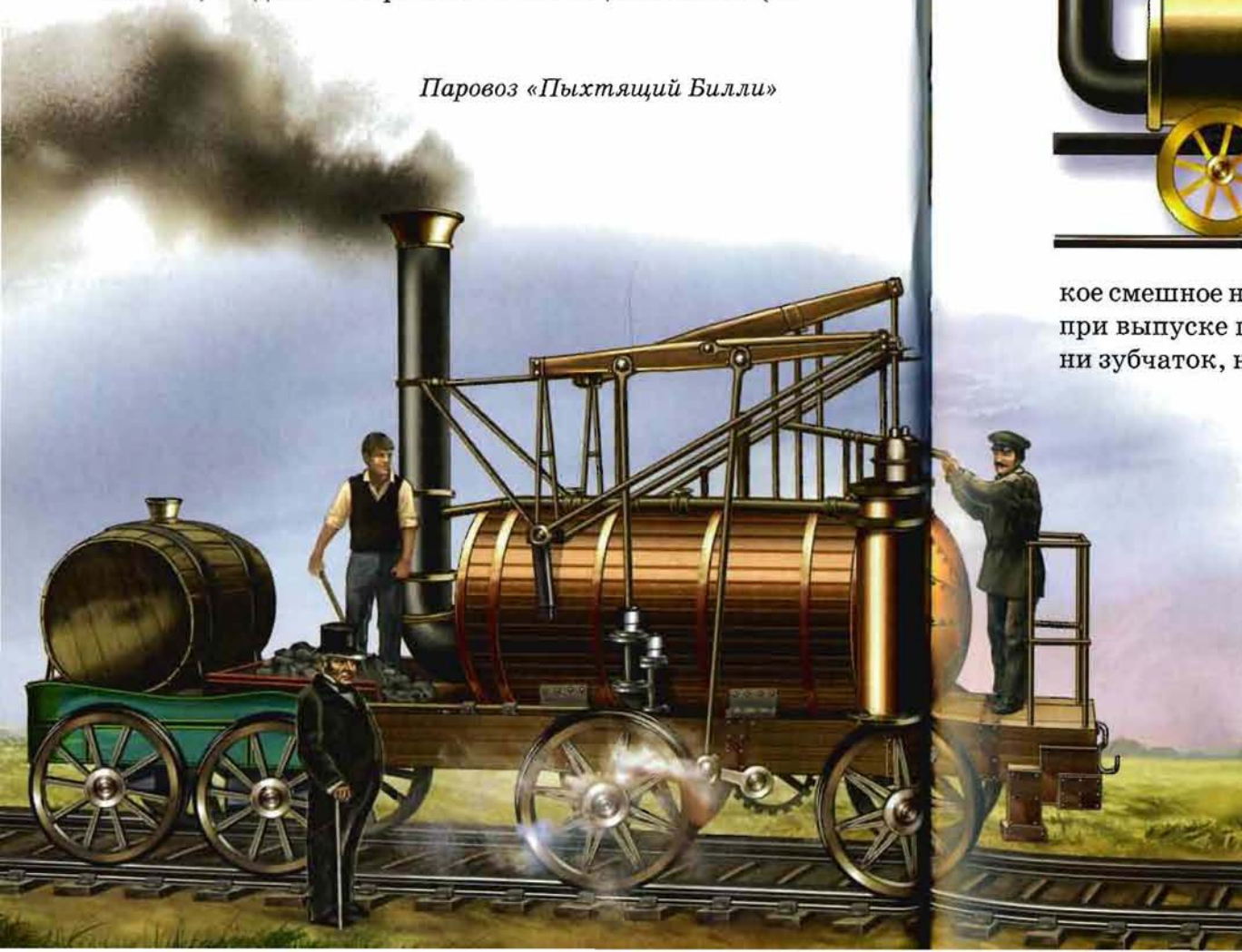
-63479-
"Городская библиотека
ЗАТО Звездный"



Англичанин Уильям Брантон, тоже боясь пробуксовывания колес на рельсах, решил сделать иначе. Он предложил снабдить паровоз своеобразными «ногами» в виде рычагов с шарнирами. Машина напоминала огромного паука. Силой паровой машины «ноги», сгибаясь в шарнирах-«суставах», попеременно поднимались и опускались. Отталкиваясь от земли, они двигали паровоз вперед. Надо ли говорить, что и «ноги» у паровоза не прижились.

А вот механик Форстер и кузнец Хэкуорт, тоже англичане, создатели паровоза «Пыхтящий Билли» (та-

Паровоз «Пыхтящий Билли»



Паровоз Брантона



кое смешное название он получил из-за громкого шума при выпуске пара из цилиндров), не стали применять ни зубчаток, ни механических «ног». Они прежде всего

поставили опыты и убедились, что паровозу достаточно и гладких колес, что сцепление их с рельсами получается вполне надежным.

Только после этого началось строительство паровоза. Самое ценное «Пыхтящий Билли» перенял от машин Тревитика. Потому-то он и получился вполне удачным, успешно работал на Вайлемских угольных копях, близ Ньюкасла, и работал долго, около полувека, пока не попал в Кенсингтонский технический музей в Лондоне.

ТРИ ПАРОВОЗА ДЖОРДЖА СТЕФЕНСОНА

*Джордж Стефенсон*

На шахту, где был построен «Пыхтящий Билли», нередко приезжал механик с соседних угольных копий и внимательно присматривался к устройству паровоза. Звали его Джордж Стефенсон. Он происходил из небогатой рабочей семьи и еще мальчишкой вынужден был идти работать на шахту.

К счастью, владельцы копий заметили большой интерес юного Стефенсона к технике и поручили ему обслуживать водоотливные паровые машины.

Джордж посвящал недолгие часы отдыха чтению книг и настолько преуспел в самообразовании, что был переведен в главные механики шахты.

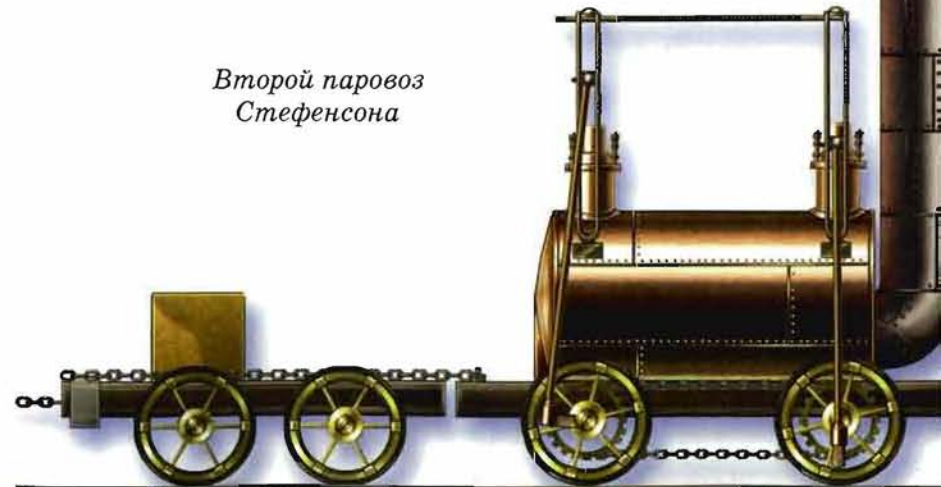
*Первый паровоз Стефенсона «Блюхер»*

Стефенсон не зря присматривался к работе «Пыхтящего Билли». В голове его теснились планы создания своего паровоза.

Наступил 1813 год. Шахтовладельцы, заинтересованные в том, чтобы обогнать конкурентов, поддерживали планы Стефенсона. Ему понадобилось около десяти месяцев, чтобы построить паровоз, названный «Блюхером». Таково было имя известного генерала, прославившегося в войне с Наполеоном (тогда паровозам, словно пароходам, присваивались имена).

Первый блин вышел комом: «Блюхер» оказался хуже «Пыхтящего Билли» по всем статьям. Но это не убавило энтузиазма Стефенсона. Второй паровоз у него получился уже лучше, совершеннее первого. Но еще более удачным оказался третий паровоз под названием «Киллингуорт». Он был построен в 1816 году. Паровоз возил поезда весом до 50 тонн с вполне приличной для того времени скоростью — около 10 километров в час.

В отличие от многих своих современников, Джордж Стефенсон ясно понимал важ-

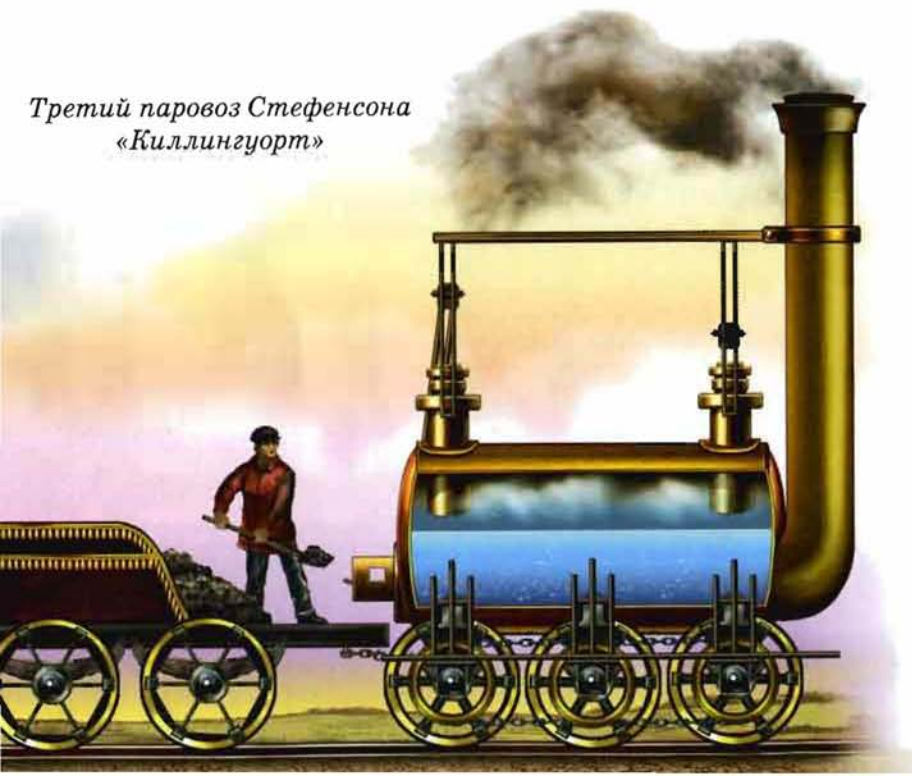
*Второй паровоз Стефенсона*

ность рельсового пути. В те годы рельсы делались из чугуна, металла довольно хрупкого. Чугунные рельсы то и дело ломались. Стефенсон стоял за прочные, железные рельсы, пусть и более дорогие.

Везде, где только мог, он доказывал, что самые большие деньги, вложенные в усовершенствование железных дорог, непременно окупятся, и призывал не жалеть средств на спрямление пути, на строительство мостов, на сооружение туннелей и прокладку глубоких выемок.

Первые рельсовые дороги принадлежали шахтам и рудникам. Эти дороги были промышленными, грузовыми. О перевозке пассажиров в то далекое время еще никто не задумывался. Первой в мире железной дорогой общего пользования, грузовой и пассажирской, стала линия, соединившая два английских города — Стоктон и Дарлингтон. Строительство этой исторической дороги длиной всего 56 километров было также тесно связано с именем Джорджа Стефенсона.

*Третий паровоз Стефенсона
«Киллингворт»*



ТРУДНЫЙ ПУТЬ. ПЕРВАЯ В МИРЕ

Земли вокруг города Дарлингтона были усеяны угольными шахтами. Отсюда на лошадях добытый уголь везли в Стоктон, расположенный на реке Тис. А оттуда до Северного моря было уже рукой подать.

Шахтовладельцы давно мечтали прорыть канал от копий до самого Стоктона. Но затем возник план постройки рельсовой дороги между Дарлингтоном и Стоктоном.

Разрешение на сооружение такой дороги должен был дать английский парламент. Однако строительство задевало интересы предпринимателей, занимавшихся перевозкой угля лошадьми. Они теряли свои огромные прибыли, а потому, как могли, тормозили дело. Только четыре года спустя парламент, наконец, разрешил строительство железной дороги.

Руководить всеми работами было поручено Джорджу Стефенсону. Он уже зарекомендовал себя как опытный и талантливый инженер. Разумеется, Стефенсон являлся горячим сторонником применения паровозов. Но его

*Паровоз «Передвижение», установленный
в Дарлингтоне как памятник*

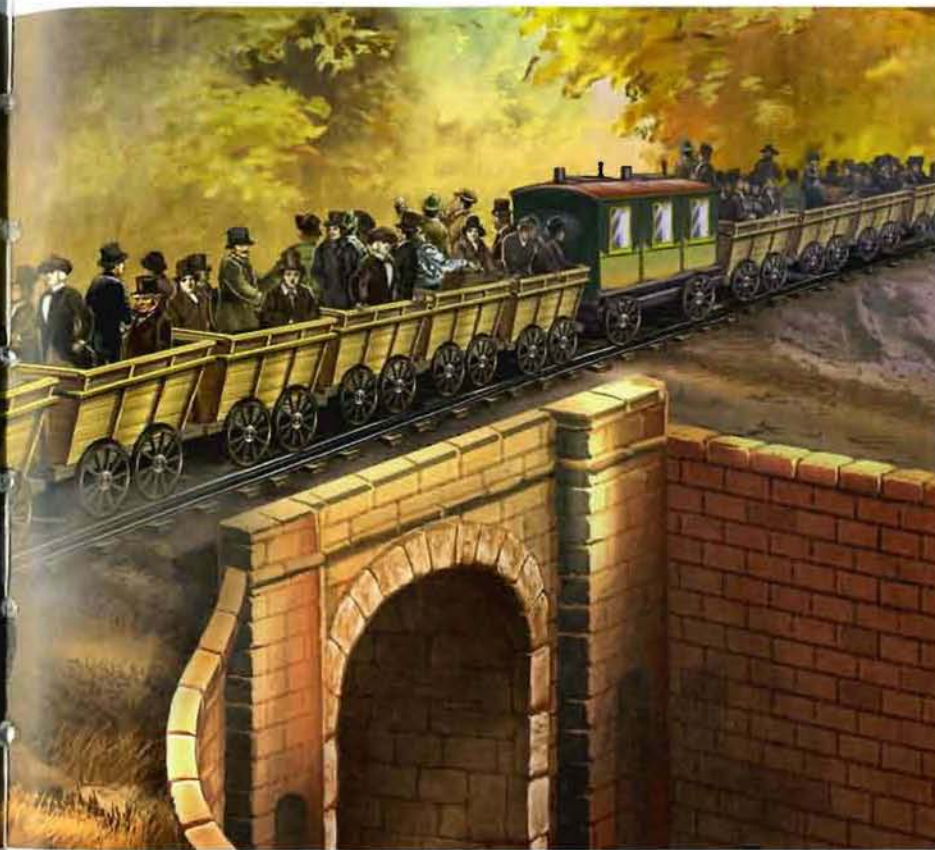




Открытие Стоктон-Дарлингтонской железной дороги

точку зрения разделяли не все. Многие из тех, от кого зависела судьба дороги, требовали применять на ней наряду с паровозами и лошадей. Крепя сердце, Стефенсону пришлось согласиться с этим нелепым требованием.

Стоктон-Дарлингтонская дорога задумывалась не только как грузовая, но и как пассажирская. Строительство ее продолжалось около трех лет, с 1823 года по 1825 год. Душой всего дела был, конечно, Джордж Стефенсон. Он первым, с восходом солнца, появлялся на месте строительства. Его никогда не видели в плохом, сумрачном настроении. Напротив, он всегда оставался приветливым и деловитым. Каждому Стефенсон мог дать дель-



ный совет, а то и личный пример умелой работы. Неприхотливый, он нередко довольствовался вместо обеда кружкой молока и ломтем хлеба с ближайшей фермы.

Владельцы окрестных угодий относились к строительству железной дороги крайне враждебно, распускали слухи о вреде и бедах, которые якобы она принесет местным жителям. Но Стефенсон держался стойко и не обращал внимания на эти выпады.

Осенью 1825 года было объявлено, что 27 сентября состоится открытие дороги и что поезд с большим числом повозок в первый раз отправится из Дарлингтона в Стоктон.

И вот этот день наступил. «Сцена, имевшая место утром 27 сентября, не поддается никакому описанию, —



Устройство старинного паровоза

рассказывал один из очевидцев. — Многие, принимавшие участие в этом историческом событии, всю ночь не смыкали глаз и были на ногах». Поезд, управляемый Стефенсоном, состоял из 33 вагонов, а точнее говоря, обычных грузовых повозок. Двенадцать из них были загружены углем и мешками с мукой. В остальных сидели люди. Лишь для дирекции дороги была прицеплена повозка, похожая на разукрашенный ярмарочный фургон.

Поезд ехал со скоростью всего около 8 километров в час. Не удивительно, что перед паровозом, не слишком торопясь, ехал верхом на лошади человек с флагом. Время от времени он обращался к публике с просьбой сойти с дороги и не мешать движению состава.

Под звуки марша поезд благополучно достиг Стоктона. Оказалось, что он привез в своих «вагонах» не менее шестисот пассажиров, весело оравших и распевавших песни. Первая в мире железная дорога «для всех» была открыта.

ДОРОГА МАНЧЕСТЕР — ЛИВЕРПУЛЬ

Сторонников железных дорог в Англии было немало. Но и противников — тоже. И когда речь зашла о строительстве новой железной дороги между крупными городами Манчестером и Ливерпулем, снова разгорелась борьба.

Карта первых английских железных дорог



В Манчестере работало много текстильных фабрик. Отсюда готовая продукция по каналам отправлялась в Ливерпуль, порт на западном побережье Англии. В обратный путь, в Манчестер, переправлялись тысячи тюков с шерстью и хлопком. Это — в теплое время года, но зимой каналы замерзали, и товары везли на лошадях по несколько суток, а то и недель.

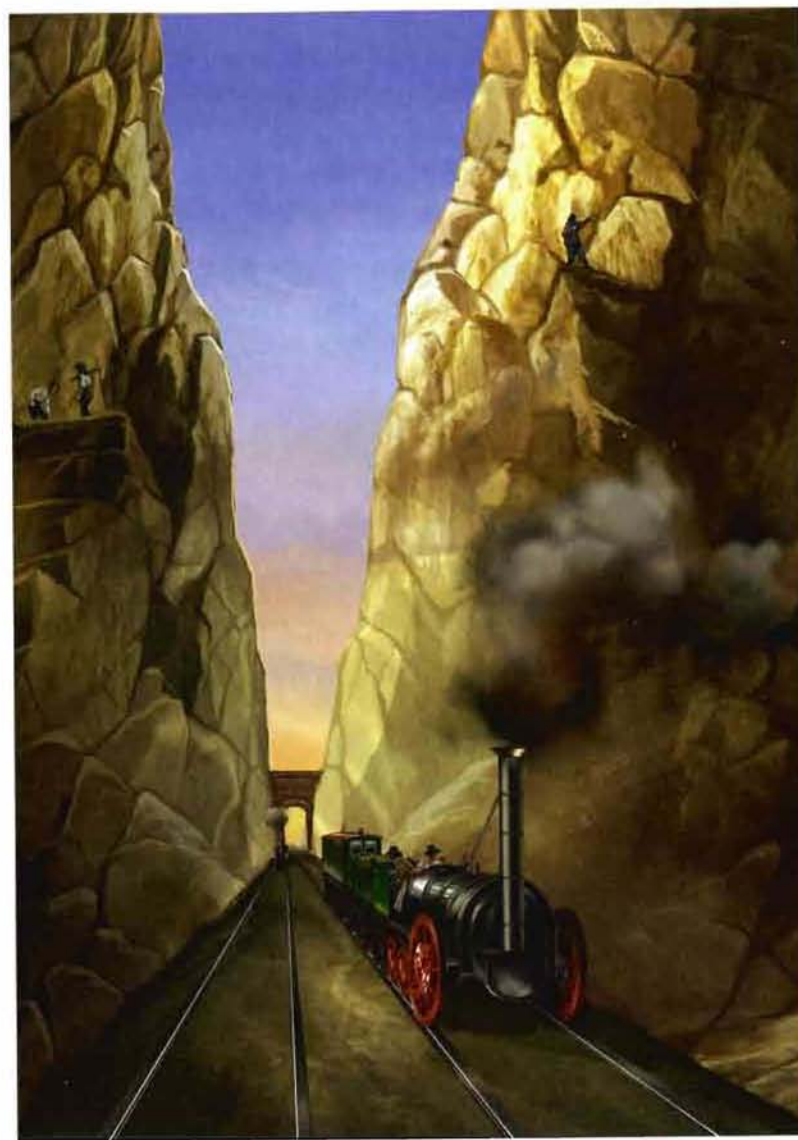
Между Манчестером и Ливерпулем расстояние невелико, всего полсотни километров. Поток грузов рос от года к году. Железная дорога стала жизненно необходимой.

Главным строителем дороги снова был приглашен Джордж Стефенсон. Сооружение железнодорожной линии заняло четыре года. Ежедневно Стефенсон верхом на лошади объезжал все участки будущей дороги. Строители ее столкнулись с большими трудностями. На пути потребовалось пробить туннель длиной в два с половиной километра, прорыть в скалистом грунте выемку протяженностью в три километра и глубиной около 25 метров, построить более шестидесяти мостов и виадуков.

Но особенно сложной была прокладка пути через топкое Чэт-Мосское торфяное болото. Никто не хотел верить, что это осуществимо. Но Стефенсон сделал, казалось, невозможное — нашел способ проложить надежную железную дорогу длиной в шесть километров через губительный Чэт-Мосс.

Дорога между Манчестером и Ливерпулем была готова к осени 1830 года. Официальное открытие ее состоялось 15 сентября в Ливерпуле. В этот день по дороге намечалось пустить восемь поездов с приглашенными. Поезд с паровозом «Нортумбриец» должен был вести сам Джордж Стефенсон.

Движение началось утром. На одной из промежуточных стоянок случилась трагедия. Один из гостей, бывший министр торговли Хаскисон, стоя на платформе, зазевался и... попал под поезд. Его нога превратилась в кровавое месиво. Не теряя времени, Стефенсон



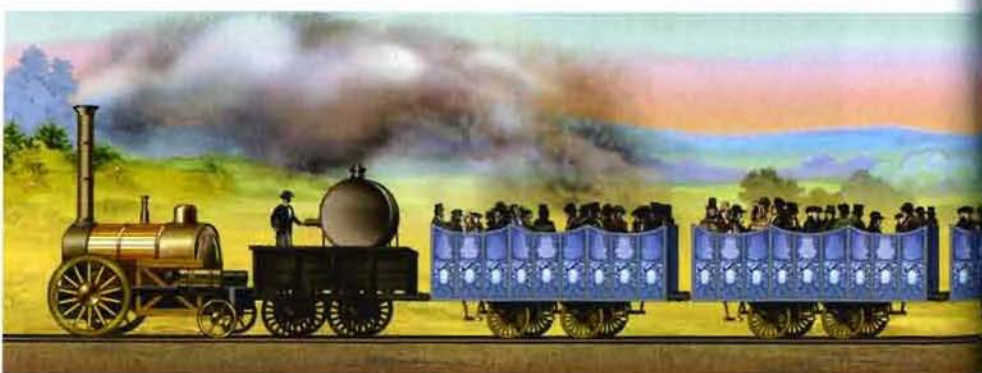
Олив-Маунтская выемка Манчестер-Ливерпульской дороги

положил раненого в свой поезд и, рискуя сойти с рельсов, помчался в Манчестер.

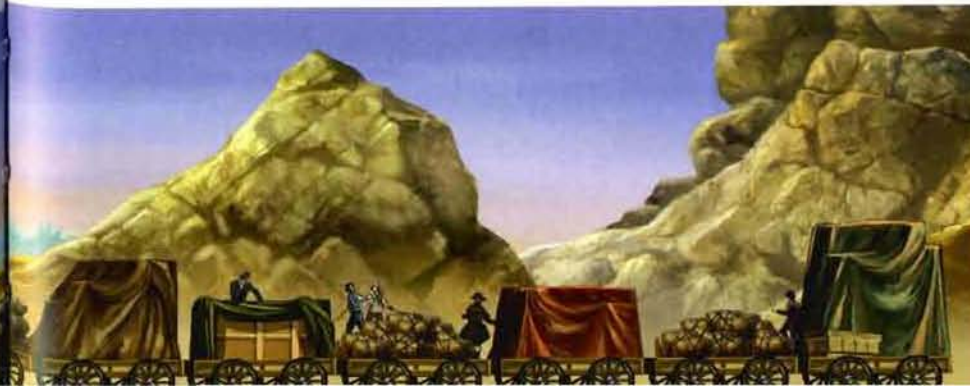
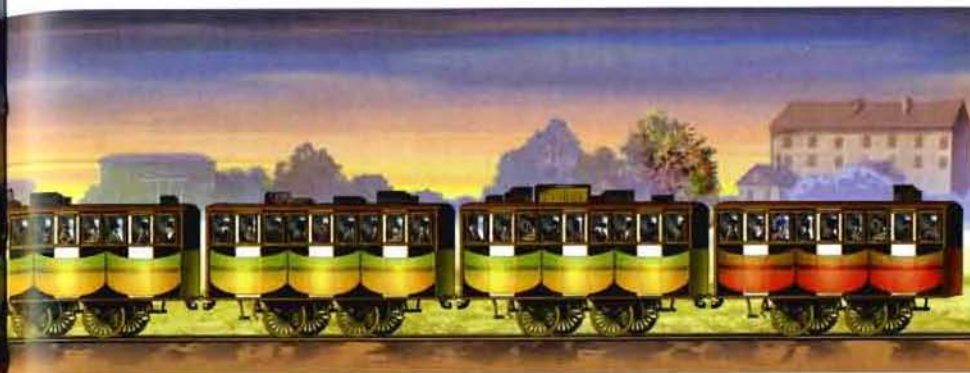
К сожалению, бывшего министра спасти не удалось. Конечно, этот трагический случай омрачил открытие

дороги, но сорвать праздник все же не смог. А уже на следующий день началось регулярное движение по новой железной дороге, второй в мире после Стоктон-Дарлингтонской.

Поезда Манчестер-Ливерпульской железной дороги



Число пассажиров на ней непрерывно увеличивалось, и за короткое время достигло 1200 человек в день. Перевозка людей оказалась даже выгоднее транспортировки грузов. А ведь дорогу строили прежде всего как грузовую. Даже сам Джордж Стефенсон не ожидал такого успеха.



РЕЙНХИЛЛСКИЕ СОСТЯЗАНИЯ

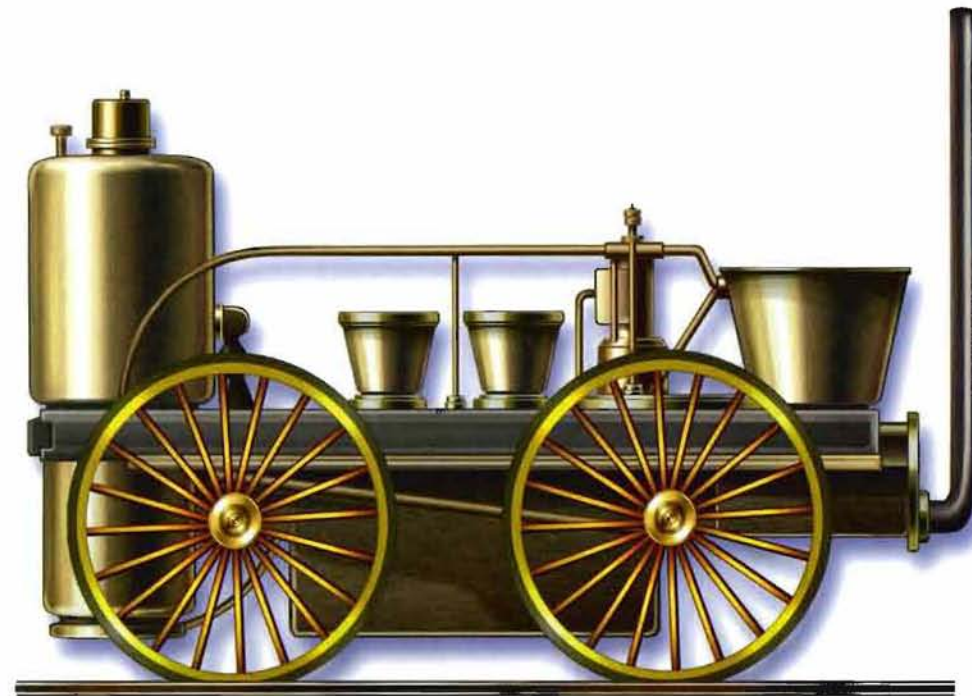
Еще во время строительства Манчестер-Ливерпульской дороги начались пересуды:

— А не потому ли Джордж Стефенсон так старается, — говорили недруги замечательного инженера, — что имеет собственный паровозостроительный завод? Небось, и по новой дороге мечтает пустить свои паровозы?

Зная о таких разговорах, дирекция строительства настояла, чтобы для Манчестер-Ливерпульской дороги паровозы отбирались по конкурсу, то есть лучшие, и предложила провести свободные соревнования паровых локомотивов.

Невдалеке от Ливерпуля, возле небольшого городка Рейнхилла был выбран прямой участок железной дороги, только что построенный. От паровозов требовалось проехать эту дистанцию два десятка раз туда и об-

«Колесоног» Брэндрета



Паровоз Эриксона «Новинка»

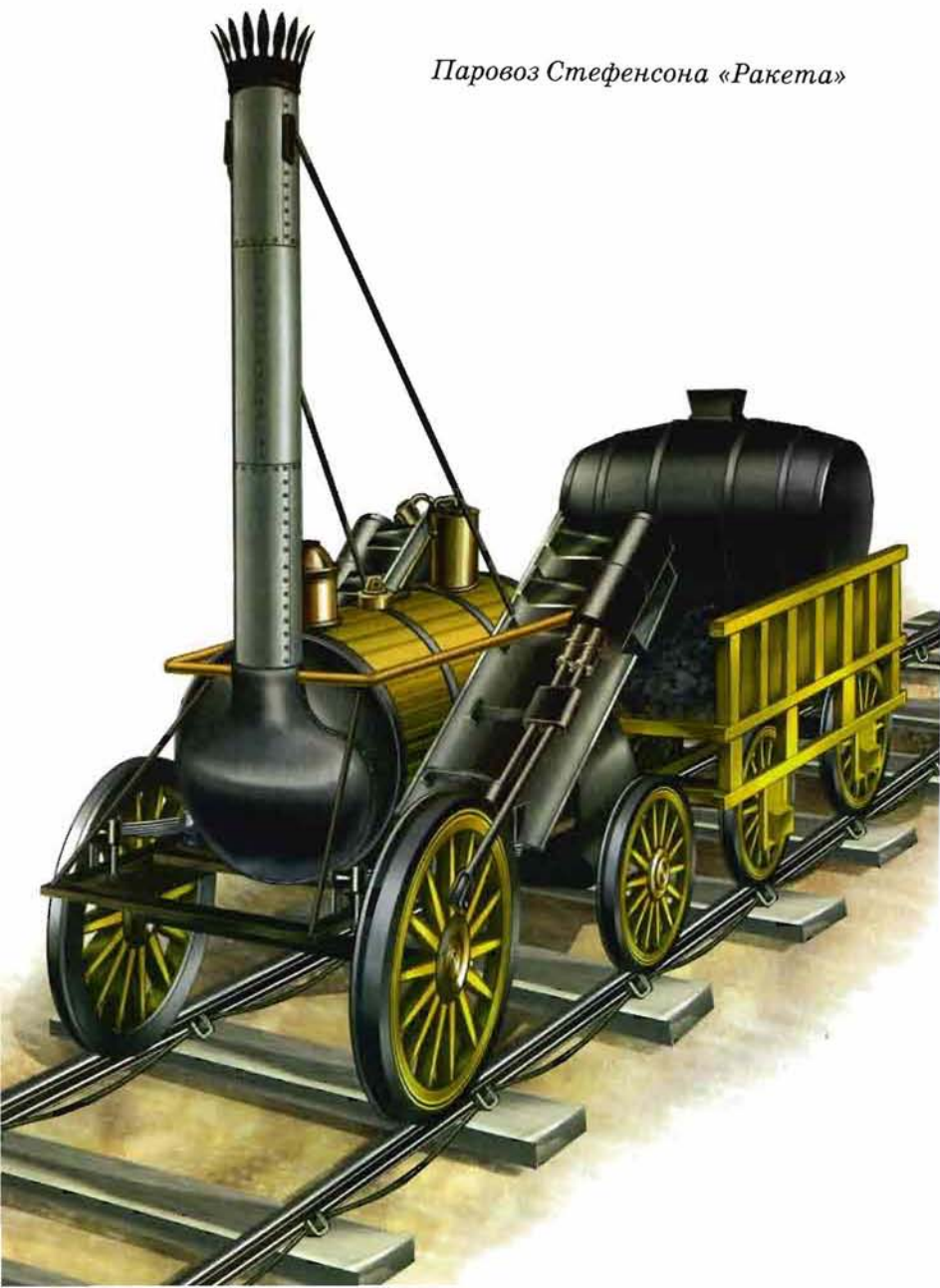
ратно. Судьями были назначены люди, хорошо знакомые с техникой, в частности, с паровыми машинами.

Вдоль испытательной трассы выросли трибуны для зрителей. Зрелище предстояло захватывающее. Оно началось 6 октября 1829 года. На трибунах собралось не менее 10 тысяч зрителей, будто устраивались не соревнования паровозов, а забеги лучших скакунов.

Участвовать в состязаниях претендовали четыре паровоза. Однако два из них до соревнований допущены не были. Один оказался слишком тяжелым, а второй слишком тихоходным. Впрочем, был еще и пятый претендент. Изобретатель Брэндрет представил повозку под названием «Колесоног», в которой роль двигателя выполняла... лошадь. Находясь на повозке, она должна была бежать на месте, двигая бесконечную полосу из деревянных планок, и тем самым вращать колеса

повозки. Понятно, что «Колесоног» тоже не был допущен к участию в состязаниях.

Остались всего два локомотива: «Новинка» — небольшой оригинальный паровозик конструкции Д. Эриксона



Паровоз Стефенсона «Ракета»

на и «Ракета», паровоз, созданный Джорджем Стефенсоном.

Стефенсоновский локомотив был первым подготовлен к пробегу и сумел развить без груза скорость почти 30 километров в час.

Вывели «Новинку». Она развила скорость 45 километров в час. Мнение судей стало склоняться в пользу паровоза Эриксона.

Но так продолжалось недолго. Вскоре с «Новинкой» произошла авария, а затем она, не выдержав нагрузок, и вовсе вышла из строя. Стефенсоновская же «Ракета» продолжала сновать по рельсам и в один из дней проехала более 100 километров со средней скоростью 24 километра в час. Налегке же она шла в два раза быстрее. Такой результат поразил не только зрителей, но и судей. «Ракета» по праву была признана победительницей Рейнхиллских состязаний.

Секрет этого успеха заключался в том, что устройство паровоза было продумано до мелочей, а главное, Стефенсон установил на «Ракете» особенный котел, корпус которого пронизывали так называемые дымогарные трубки. По ним проходили горячие топочные газы. Поверхность нагрева в котле сильно увеличилась, вода в нем быстро превращалась в пар. Вот почему паровоз долго мог работать безостановочно и при этом двигаться с большой скоростью.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИХОРАДКА

Постепенно выяснилось, что перевозить пассажиров и грузы — не одно и то же. Для этих перевозок нужны разные паровозы. От пассажирских, прежде всего, требуется скорость и плавность хода. От грузовых — мощь, большая сила тяги.

Первыми в мире пассажирскими локомотивами стали «Планета» и «Земной шар», построенные на заводе Стефенсона. Это были небольшие паровозы с двумя парами колес. Позже «Планета» не раз служила образцом при создании многих пассажирских локомотивов.

Только после строительства английских железных дорог с паровой тягой и в других европейских странах



Открытие первой немецкой железной дороги

также начали подумывать о постройке подобных дорог. Первой примеру Англии последовала Франция. Там нашлось несколько энергичных предпринимателей, которые добились права на постройку рельсовой дороги между городами Лионом и Сент-Этьеном. Строить дорогу власти разрешили, однако, при одном неременном условии: она должна быть только с конной тягой.

Строители пошли на хитрость: согласились с этим требованием, но ко дню открытия железной дороги привезли из Англии паровоз. И тогда все увидели, насколько «железный конь» выгоднее, быстрее и сильнее лошадей.

Паровоз Стефенсона «Планета»

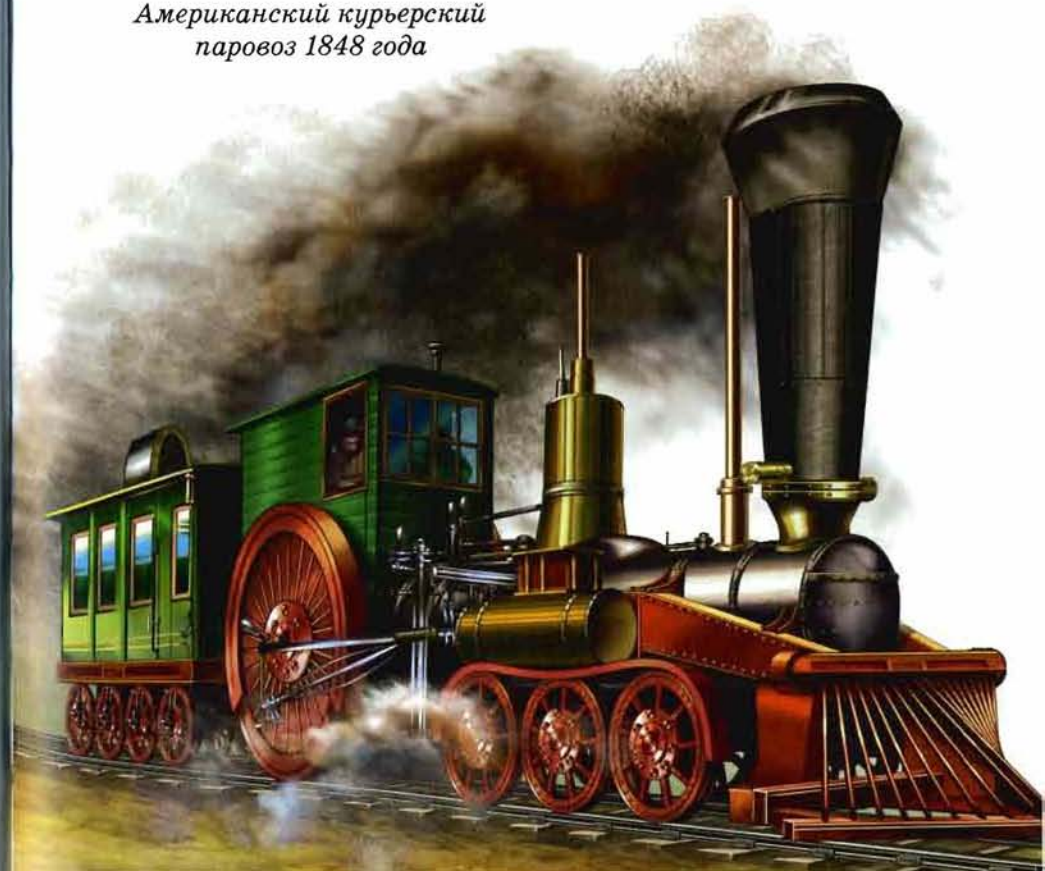
В Германии открытие первой железной дороги с паровозами состоялось в 1835 году. Это была линия между городами Фюртом и Нюрнбергом. Прокладка ее тоже не про-

Паровоз «Земной шар»

шла без упорной борьбы с извозопромышленниками и владельцами каналов. В Германии противники дорог утверждали, что быстрая езда по железным дорогам «должна вызвать у пассажиров болезнь мозга, особую разновидность буйной горячки». Мало того, говорили, что люди при виде мчащегося поезда также могут заболеть.

Отношение к железным дорогам резко изменилось, когда выяснилось, что они приносят немалый доход. И началась железнодорожная лихорадка.

В 1860 году в Лондоне приступили к строительству первой в мире подземной железной дороги, метро, с паровозами. Мрачные, душные станции «подземки» освещались газовыми фонарями. Но даже такой примитив-

Американский курьерский паровоз 1848 года

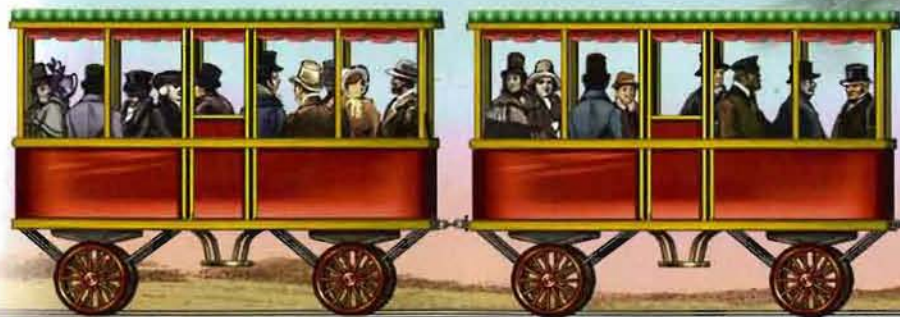
*Паровоз Стефенсона
«Патентовладелец»*



ный метрополитен пользовался у лондонцев огромным успехом. В 1863 году лондонская «подземка» перевезла почти 10 миллионов пассажиров, а в 1869 — уже более 30 миллионов!

Еще быстрее, чем в Европе, железные дороги строились в Америке. Первая железнодорожная линия по-

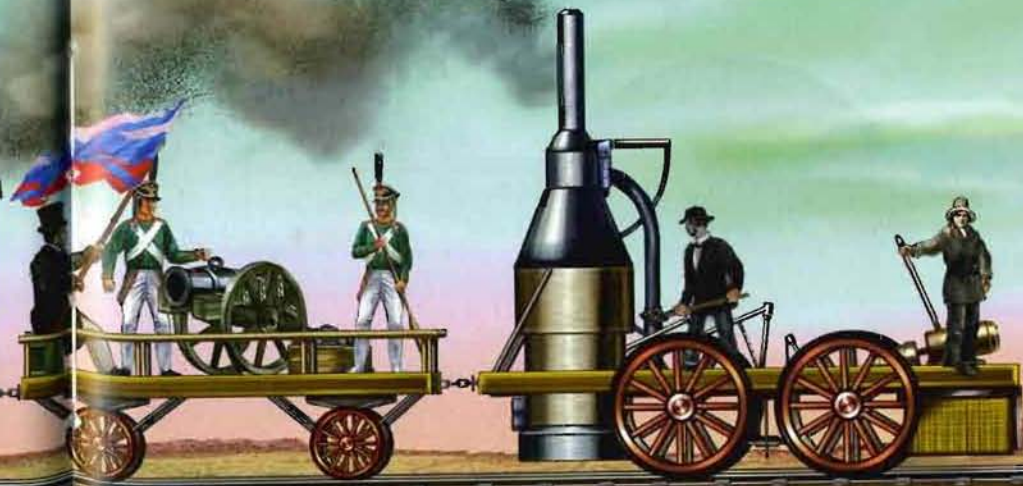
*Один из первых американских паровозов
«Друг Чарльстона»*



явилась в США в 1829 году, то есть на четыре года позже первой английской.

Американские паровозы по виду резко отличались от европейских. Они были рассчитаны на движение по дорогам большой протяженности, через обширные степи. Паровоз обязательно имел впереди наклонную решетку-каукетчер, «скотосбрасыватель», предназначенный для сталкивания с дороги диких буйволов, нередко забредавших на железнодорожные пути.

Спустя 30 лет после постройки Стефенсоном первой в мире железной дороги Стоктон-Дарлингтон общая длина железных путей США равнялась 50-ти тысячам километров. То есть, была примерно такой же, как протяженность железных дорог всех стран Западной Европы вместе взятых.



ДАЕШЬ СКОРОСТЬ!

Уже на первых железных дорогах поезда ходили с неплохой скоростью — километров 60 в час. А нельзя ли еще быстрее? Каждая железнодорожная компания мечтала иметь особо скоростные локомотивы.

Путь к этому был один: увеличивать диаметр движущих колес паровоза. В самом деле, чем больше колесо, тем большее расстояние пройдет оно за один оборот.

Знаменитая «Ракета» Стефенсона имела движущие колеса диаметром около полутора метров. Вот почему она обгоняла другие паровозы с меньшими колесами. Но спустя несколько лет появились паровозы куда более скоростные, чем «Ракета».

Особенно стремилась повысить скорость движения Большая Западная дорога в Англии. Владельцы ее всеми силами старались показать, что их дорога — лучшая, а паровозы на ней — самые быстрые.

В 1837 году для этой дороги были построены два паровоза: «Северная звезда» и «Утренняя звезда». Диаметр их движущих колес равнялся двум метрам с лиш-

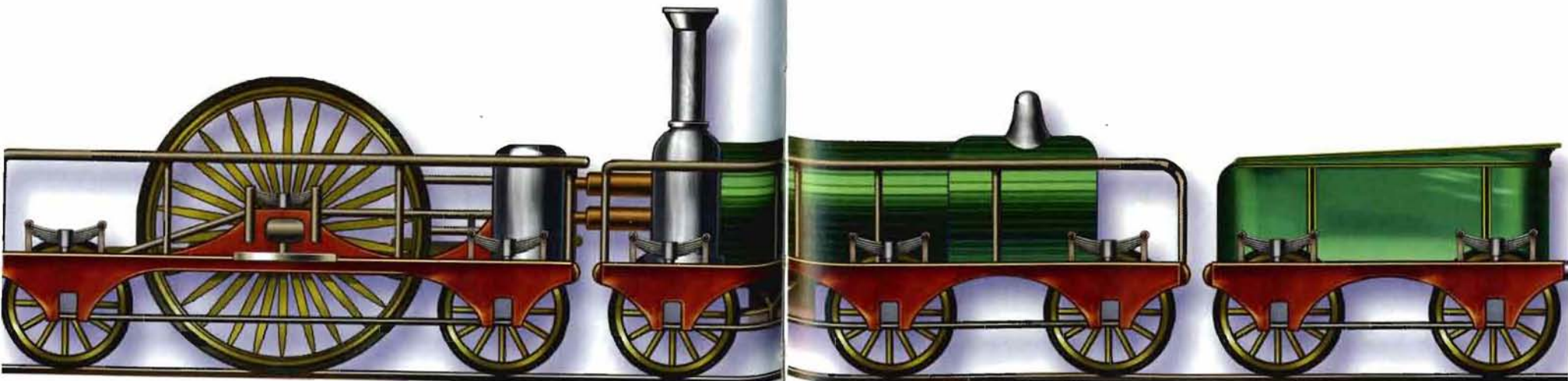
ком. Казалось, что эти локомотивы помчатся с небывалой скоростью. Но нет, больше 80 километров в час развить на них не удалось. «Звезды» не оправдали возложенных на них надежд.

Впрочем, Большая Западная не сдавалась. Были заказаны паровозы «Аякс» и «Марс» с диаметром колес в три метра! Кроме того, локомотивы были покрыты металлическими кожухами обтекаемой, «корабельной» формы. Кожухи должны были на большой скорости как бы разрезать воздух и тем самым облегчать движение поезда.

Но и эти паровозы оказались неудачными, слишком тяжелыми, управлять ими было трудно.

Тогда же появился и локомотив под громким и многообещающим названием «Ураган». Он тоже имел гигантские колеса, диаметром в три метра. Большой Западной во что бы то ни стало требовался рекорд скорости. За солидное вознаграждение машинист поезда согласился установить рекорд, несмотря на огромный риск. И он это сделал, ранней осенью 1839 года промчался на «Урагане» действительно с ураганной скоростью — около 160 километров в час! Даже в наше

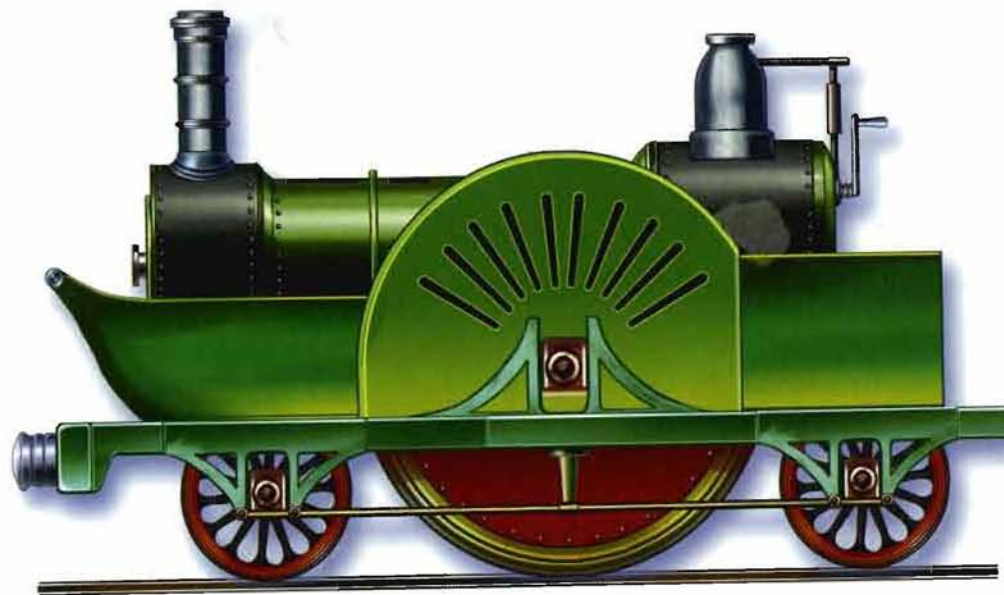
Скоростной паровоз «Ураган»



время такая скорость на железной дороге считается большой. А уж что говорить про то далекое время!

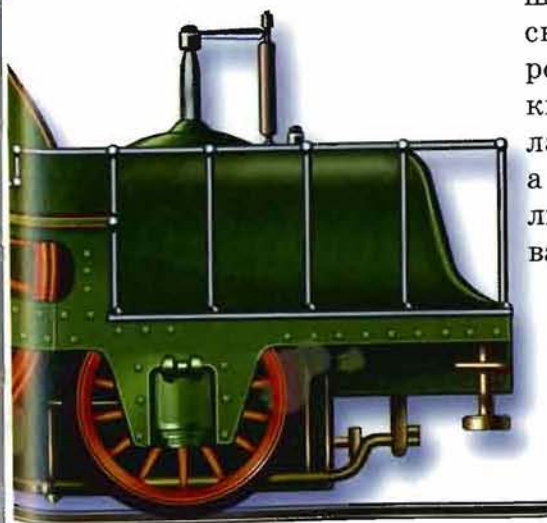
Конкуренты Большой Западной тоже не дремали. Лондонская Северо-западная дорога решила отобрать рекорд. Для этого она заказала Фрэнсису Тревитику, сыну создателя первого в мире паровоза, сверхскоростной локомотив. В своем «Корнуэльсе» (так был назван этот быстроходный паровоз) Тревитик не только применил большие колеса (диаметром два с половиной метра), но и увеличил частоту их вращения. А кроме того, поставил на паровоз усовершенствованный котел, все части сделал более прочными. И вот на одном из пробных заездов локомотив Фрэнсиса Тревитика развил скорость 187 километров в час!

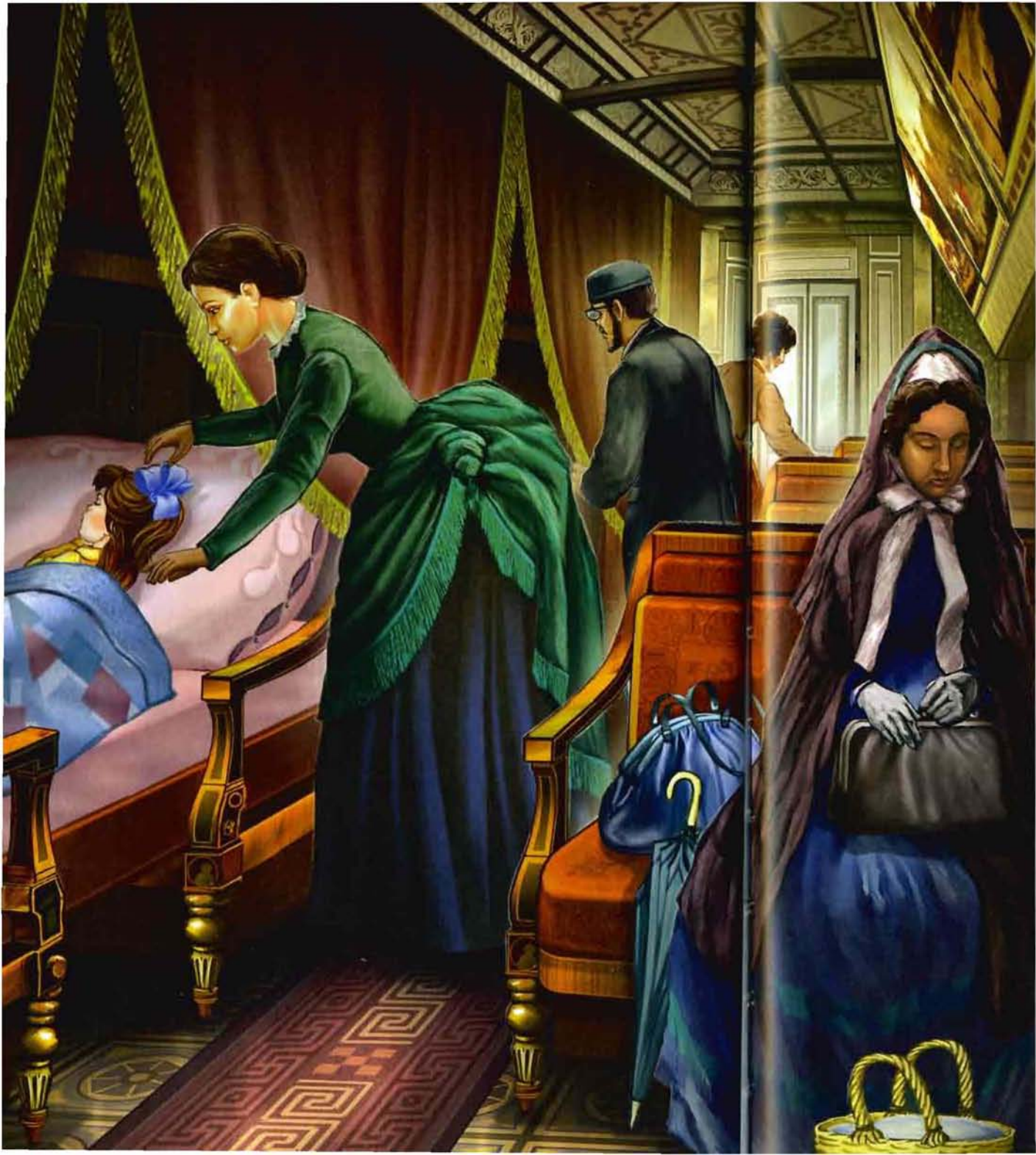
*Паровоз Фрэнсиса Тревитика
«Корнуэльс»*



Скоростной паровоз «Аякс»

Но это рекорды. Железные дороги тогда, полтора века назад, были еще слишком слабыми, чтобы разрешить на них езду с такими скоростями. Поэтому скорость обычных пассажирских поездов редко превышала 50 километров в час. Ну а рекорды только свидетельствовали о больших резервах паровых локомотивов.





УДОБСТВА НА КОЛЕСАХ

Изменялись паровозы, изменялись и вагоны. Никаких удобств в первых пассажирских вагонах не имелось. Недаром в народе их прозвали «дребезжалками». Это были закрытые, довольно темные и душные фургоны со скамьями для сидения. Особенно тяжело приходилось тем, кто отправлялся в дальнюю поездку и был вынужден проводить ночь, а то и несколько ночей, в поезде. Поэтому американцы (их железные дороги отличались особенно большой протяженностью) первыми задумались над тем, как сделать вагоны более удобными для продолжительных путешествий.

В 1836 году в США появились первые спальные вагоны. Одна американская газета того времени писала: «Вагоны, предназначенные для ночных переездов между Балтиморой и Филадельфией, будут впервые пущены сегодня ночью. С введением этих вагонов устраняются все неудобства».

Но газета слишком поспешила, расхваливая новые, ночные вагоны. На самом же деле они оказались почти такими же «дребезжалками», как и дневные.

Отапливались вагоны железными печками. Вблизи печки пассажиры изнывали от жары, а на отдалении, напротив, — страдали от

холода. Для освещения вагона использовались свечи. Имелся туалет с жестяным тазом для умывания.

Из постельных принадлежностей предоставлялись только подушки и матрацы, кучей лежавшие в конце вагона. Пассажиры брали их и растаскивали по своим спальным местам.

Однажды в таком вот спальном вагоне довелось ехать никому не известному американцу Джорджу Пульману. Промучившись ночь на жесткой полке, он дал себе слово создать действительно удобный, комфортабельный пассажирский вагон.

Никакого образования Пульман не имел, поскольку вырос в многодетной, небогатой семье, и в школе ему довелось проучиться всего несколько лет. Однако профессия у него была неплохая и для задуманного прекрасно подходила. Благодаря брату, он стал умелым столяром-краснодеревщиком, способным изготовить любую, самую сложную мебель. И эта профессия ему очень пригодилась, когда он занялся главным делом своей жизни.

Не сразу удалось выполнить задуманное. Только в 1858 году, немного разбогатев, Пульман построил свой первый вагон. Он оказался еще очень далеким от идеала. Однако Пульман верил в себя и знал, что добьется успеха. Так на самом деле и произошло.

Новый пульмановский вагон поражал своей роскошью, и, конечно, был рассчитан на пассажиров с достатком, а таких в Америке насчитывалось немало. Справедливо говорили: «Пульман изобрел комфорт». И это так. Он расширил вагон, а также сделал его немного выше. Едущих в пульмановских вагонах удивляли удобство спальных мест, большие окна, изящные занавески, люстры, гравюры на стенах.

Пульман также создал вагон-ресторан. Новшество это чрезвычайно понравилось пассажирам. Но, пожалуй, самым важным изобретением оказался закрытый переходной тамбур-гармошка, позволявший безопасно перебираться из вагона в вагон на ходу поезда.

Джорджа Пульмана не смущало и не пугало то обстоятельство, что увеличение размеров вагона потребует коренной перестройки всех станционных платформ и многих мостов. «Комфорт — прежде всего, — упрямо повторял он. — Ради удобств и комфорта люди пойдут на все!» И он оказался прав. Платформы, действительно, были перестроены, расширены, а мосты подняты повыше.

Со временем вместо печного отопления вагонов стало применяться водяное, а затем и паровое. На смену свечному освещению пришло газовое, потом появилось электрическое. Слова «пульмановский вагон» стали нарицательными и означали верх роскоши и удобства.

Пульман стал владельцем нескольких заводов по производству железнодорожных вагонов. Можно сказать, что он создал свою империю и превратился в одного из самых богатых и влиятельных людей на железных дорогах Соединенных Штатов Америки. Он даже построил вблизи Чикаго собственный город, в котором были расположены не только его предприятия, но и дома для рабочих, «Пульман-сити», с населением в 12 тысяч человек.

Примеру Америки последовали и другие страны. И там появились удобные пассажирские вагоны. В Англии раньше, чем где-либо, вагоны начали подразделяться на мягкие и жесткие. Появились купе, отдельные помещения для нескольких пассажиров. Вагоны так называемого международного класса имели особые мягкие рессоры и повышенный комфорт. Даже внешне они отличались красивым покрытием из ценных пород дерева.

С появлением действительно удобных спальных вагонов произошел настоящий переворот на железных дорогах. Отныне поездки, даже очень длинные, в течение нескольких суток, перестали быть тяжелым испытанием для пассажиров, а превратились в интересные и приятные путешествия.

РОССИЙСКИЕ МАГИСТРАЛИ. «ПАРОХОДНЫЙ ДИЛИЖАНЕЦ»

В 30-х годах XIX века в Пермской губернии обширную территорию занимали владения заводчика Никиты Демидова — рудники, чугуноплавильные, железоделательные и медеплавильные заводы. На Демидова работали 40 тысяч «душ» крепостных. Одним из этих подневольных «работных людей» был Ефим Черепанов. В одной старинной бумаге о нем говорится так: «Черепанов — росту среднего, лицом весноват, волосы на голове и борода — рыжие, борода невелика, глаза серы».

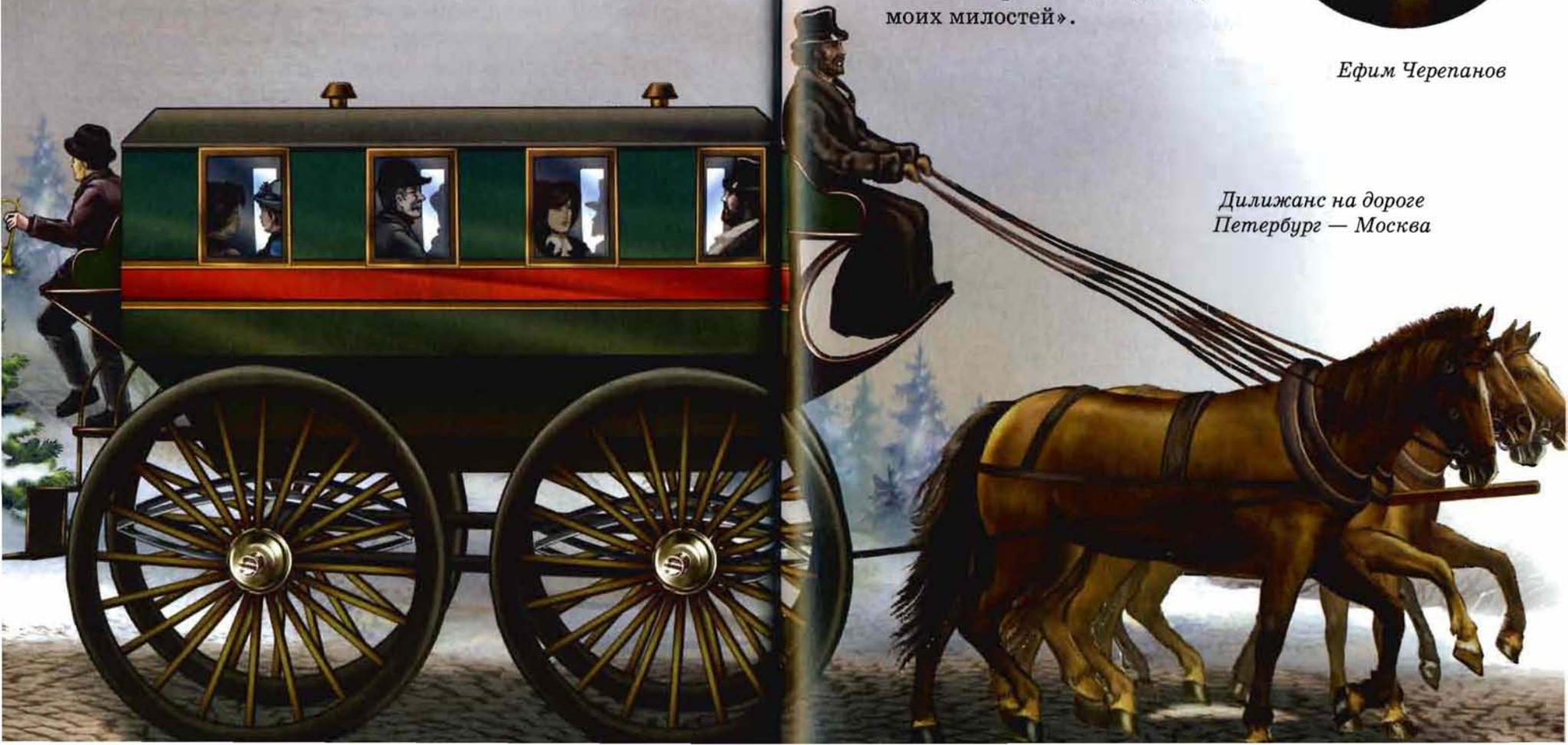
Любил Ефим Черепанов выдумывать разные механизмы и машины. И всегда рядом с ним был его сын Мирон.

Демидов «проявил милость» и назначил Ефима Черепанова, крепостного, главным механиком завода. «Сие я сделал для того, — писал он Черепанову из-за границы, — чтобы другие, видя тебя примером, как я награждаю, могли бы и сами стараться доходить до моих милостей».



Ефим Черепанов

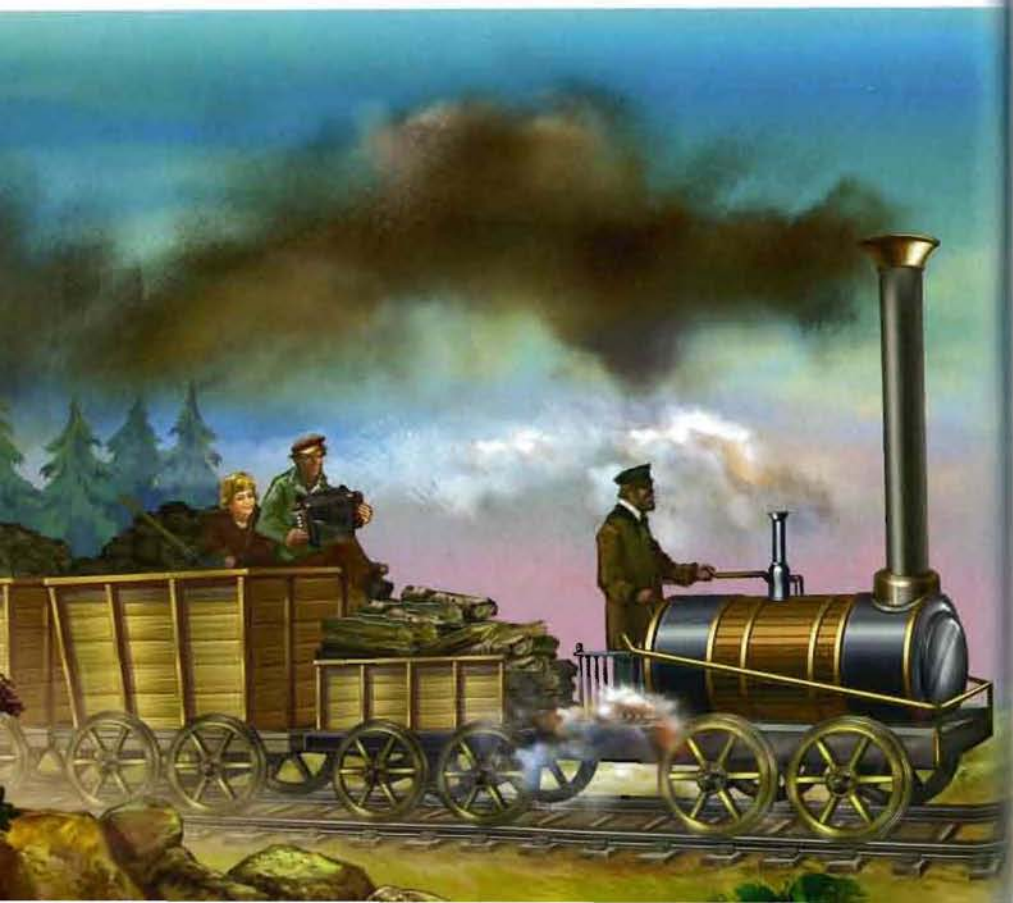
*Дилижанс на дороге
Петербург — Москва*



О том, что в Англии проложена железная дорога, по которой ходят паровозы, на Урале знали лишь понаслышке. Когда у Черепановых возникла мысль построить свой паровоз, неизвестно. Можно только сказать, что в начале 1830 года, то есть еще до открытия Ливерпуль-Манчестерской дороги, отец и сын Черепановы уже работали над паровозом.

Ни от кого здесь, в глуши, невозможно было получить дельного совета. Демидов и представить себе не мог, что его крепостной способен самостоятельно создать столь сложную машину, как паровоз. Он писал Черепанову: «Без математических расчислений сделать

Паровоз Черепановых



оное невозможно». А если машина и будет все-таки построена, то за первой же «малой неполадкой совершенно останется».

До всего Черепановым приходилось доискиваться собственным умом. Никаких книг с подробным описанием паровозов в России тогда не было. Даже самого слова «паровоз» еще не существовало в русском языке. Говорили «сухопутный пароход», «паровая повозка», «пароходный дилижанс».

В России в те времена ездили на лошадях, в возках. Между Петербургом и Москвой ходили конные дилижансы, большие кареты на восемь пассажиров. Для преодоления расстояния между этими городами дилижансу требовалось не менее четырех суток.

Черепановы, разумеется, не думали, что их паровоз будет водить пассажирские поезда. Обслуживать бы рудники и заводы — и то большое дело.

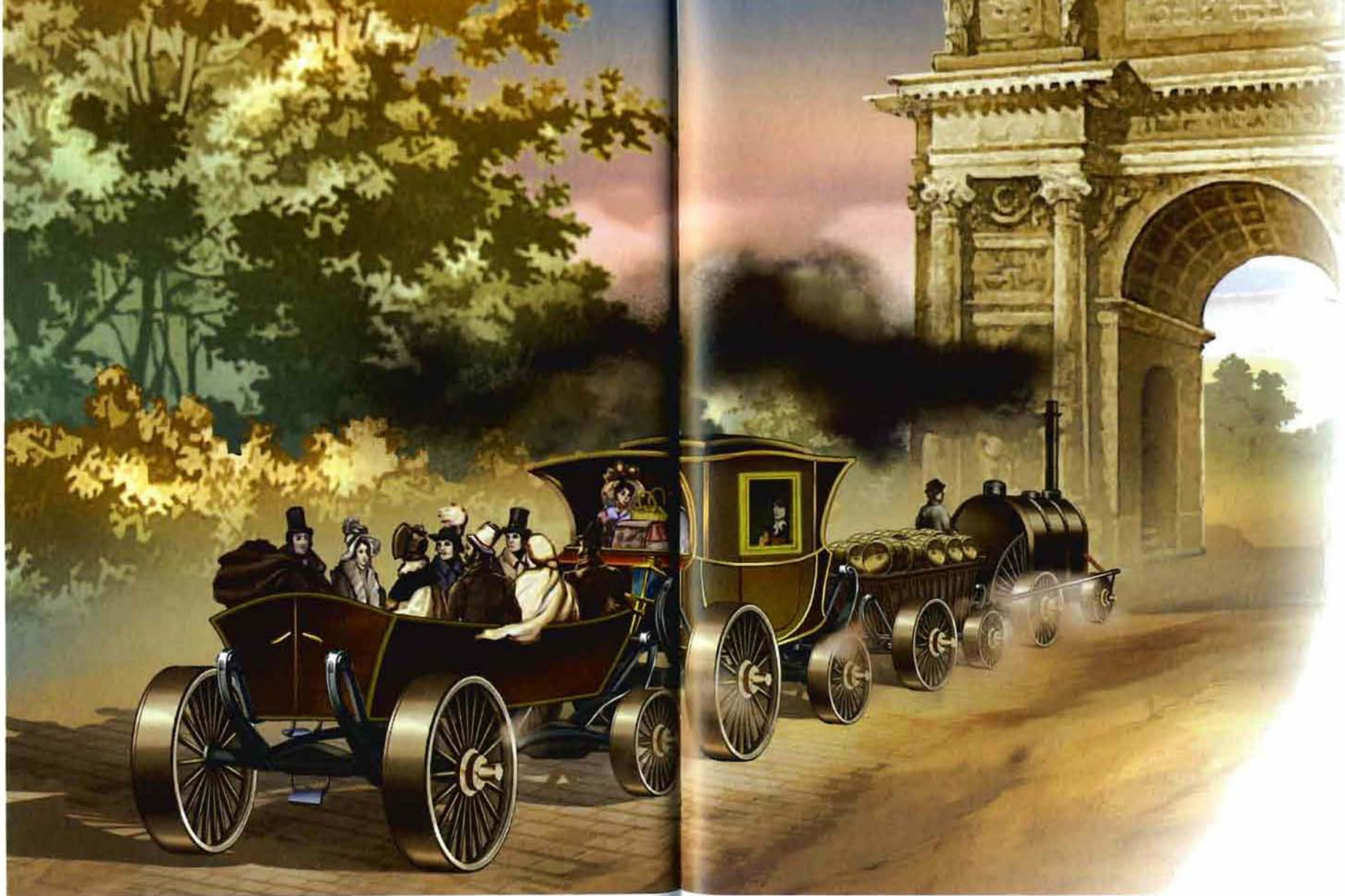
Строительство паровоза быстро продвигалось вперед. Летом 1834 года заводская контора докладывала: «Пароходный дилижанец отстройкою совершенно окончен, а для ходу оного строится чугунная дорога».

Этот опытный железный путь был коротким, меньше километра длиной. Вывели паровоз. К нему прицепили тележку-тендер с запасом дров и повозки для груза. Сбежались любопытные, столпились около «железного чуда».

Человек тридцать самых смелых бросились к «вагонам», забрались на них. Мирон Черепанов дал свисток, и паровоз, с шипеньем «выдыхая» пар, медленно двинулся вперед.



Мирон Черепанов

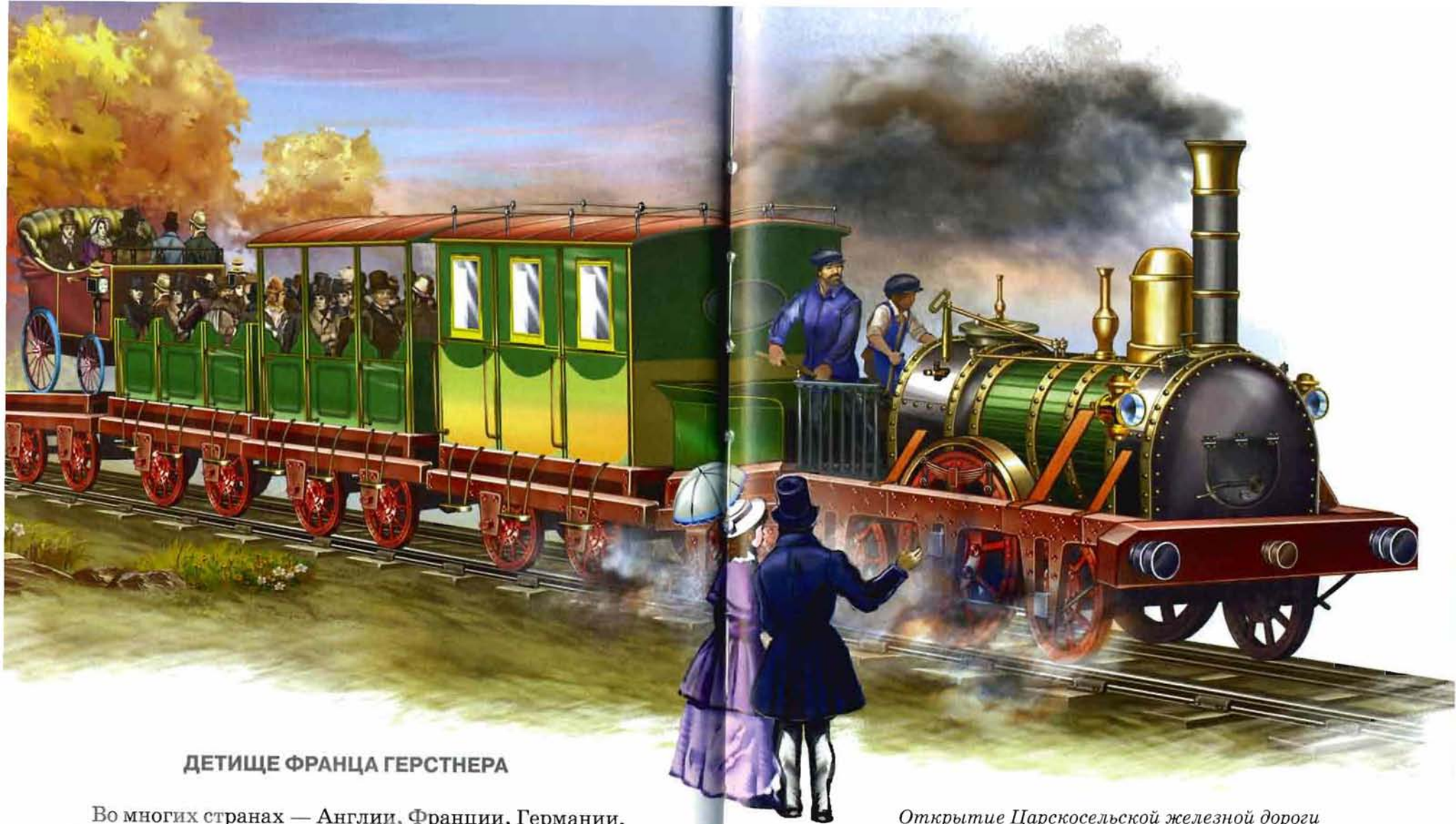


Проект торцовой дороги для «сухопутных пароходов»

Свою машину Черепановы предназначали для перевозки руды. Для этого требовался более мощный паровоз, чем построенный, опытный. И они создали еще один локомотив раз в пять мощнее первого. Но заводское начальство и сам Демидов уже охладели к замыс-

лам талантливых механиков. Никто не поддержал их, дело заглохло.

А до Урала уже доходили вести, что под Петербургом прокладывается первая в России железная дорога, и что паровозы для нее куплены за границей. Построенные же Черепановыми ржавели в заводском сарае, никому не нужные.



ДЕТИЩЕ ФРАНЦА ГЕРСТНЕРА

Во многих странах — Англии, Франции, Германии, США уже были построены железные дороги с паровой тягой, а Россия все еще их не имела. Считалось, что они вообще здесь не нужны и даже вредны. Например, тогдашний министр финансов Канкрин полагал, что железные дороги разовьют в русском народе бродяжничество, строить их «на великом пространстве» невыгодно. Но особенно часто ссылались на суровый климат.

Один петербургский журнал с иронией писал: «Дошли до нас слухи, что некоторые наши богатые господа, прельстясь заморскими затеями, хотят завести чу-

Открытие Царскосельской железной дороги

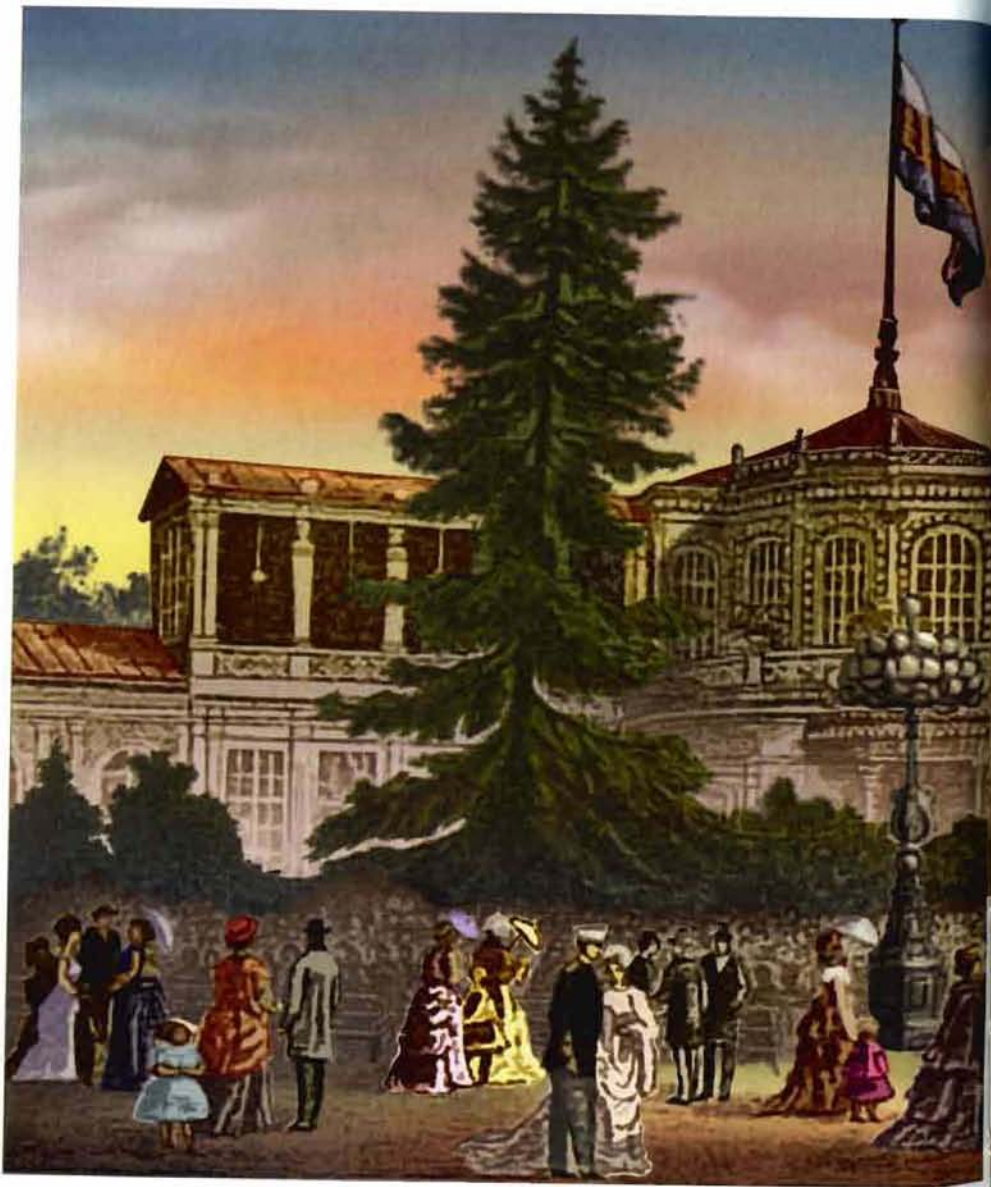
гунные колеи, по которым будут ходить экипажи, двигаемые помощью паров. Сдается, однако же, что этому не бывать. Русские выюги сами не потерпят иноземных хитростей, занесут, матушки, снегом колеи, заморозят пары. Стидно и грешно!»

А кое-кто предлагал «сухопутные пароходы» пустить прямо по шоссе, торцовым дорогам.

Летом 1834 года в Петербург приехал инженер и ученый, чех по национальности, Франц Герстнер и пред-

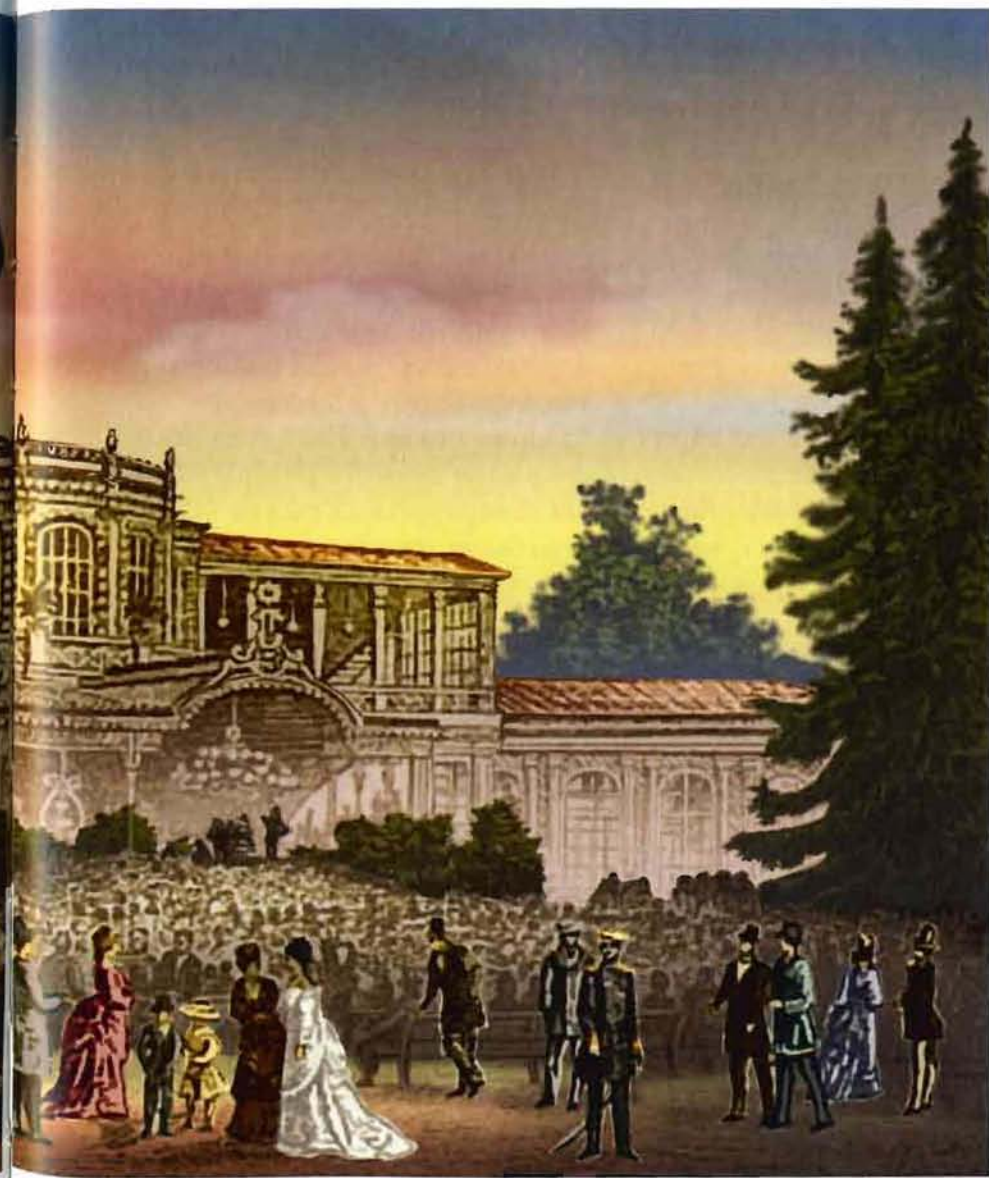
ложил для пробы проложить железнодорожную линию Петербург — Царское Село — Павловск, протяженностью в 27 километров. После долгих обсуждений пред-

Гулянье на Павловском вокзале



ложение было принято, создано акционерное общество, и в мае 1836 года строительство началось.

Земляные работы велись на всей линии одновременно. Руководили стройкой в основном чешские и немецкие инженеры. Дорога, однопутная, была сооружена за





Франц Антон Герстнер

18 месяцев, причем на пути пришлось построить более сорока мостов. Уже в сентябре 1836 года, задолго до официального открытия ее, началось «катание» жителей столицы на участке от Царского Села до Павловска.

Шесть паровозов были доставлены из Англии, один — из Бельгии. К слову сказать, название «паровоз» именно тогда и родилось. А кроме того, все локомотивы имели собственные названия: «Проворный», «Стрела», «Богатырь», «Слон» и другие.

И вот 30 октября (по старому стилю) 1837 года состоялось торжественное открытие первой в России железной дороги. Как писала петербургская газета «Северная пчела», на торжество было приглашено «самое блистательное общество» — главные сановники, дипломаты, известные ученые, литераторы, дамы «высшего круга».

В полдень поезд, состоявший из паровоза «Проворный» и восьми вагонов, украшенных флагами, тронулся в путь. Вел его главный строитель дороги Франц Герстнер. Вдоль железнодорожного полотна стояли цепью тысячи людей, восторженно размахивавших шляпами, фуражками, платками.

Поезд прошел расстояние от Петербурга до Царского Села за 35 минут, развивая временами скорость более 60 километров в час.

В зале станционного здания прибывших ждал «роскошный завтрак». Выпив за здоровье государя императора, гости снова заняли места в поезде и покатали обратно. На этот раз дорога заняла всего 28 минут. «Шестьдесят верст в час. Страшно подумать! — восхи-



Металлический билет Царскосельской железной дороги

щалась газета. — Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение».

Царскосельская дорога полюбилась петербуржцам, особенно после того, как в Павловском вокзале стали устраивать гулянья, балы и замечательные концерты. Только за первый год своего существования Царскосельская перевезла около 700 тысяч пассажиров! Стоит заметить, что железнодорожные билеты сначала были металлическими. При выходе из вагона пассажиры сдавали их кондуктору.

«Между Петербургом и Царским Селом более нет расстояния, — писала газета. — К этой мысли не привыкнешь долго».

Московский вокзал
в Петербурге



ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ

Существует легенда, будто царь Николай I, желая закончить затянувшийся спор о том, как строить железную дорогу между Петербургом и Москвой, приложил к карте линейку и провел прямую линию, соединившую эти два города. Легенда легендой, но споры и вправду были немалые.



Даже после того, как успешно заработала Царскосельская дорога, сомнения все еще оставались: нужны или не нужны железные дороги в России? А если нужны, то какую дорогу стоит провести в первую очередь? Большинство сходилось во мнении, что, конечно, между двумя столицами.

Николай I в феврале 1842 года подписал высочайший указ о сооружении железной дороги Петербург — Москва. Вопрос же, как ее прокладывать, долго оставался без ответа: по кратчайшему ли, прямому, пути или с отклонением в сторону Новгорода? В конце концов был принят первый вариант — строить по прямой, и царь поддержал его.

Предстояла грандиозная работа — построить железную дорогу протяженностью более 600 километров. Царскосельская по сравнению с этой магистралью казалась игрушкой.

Изыскания трассы показали, что природных препятствий на пути будет немало: болот, рек, возвышенностей, обширных лесов.

Руководили стройкой исключительно русские инженеры, и самым выдающимся среди них, главным строителем дороги, был Павел Петрович Мельников.

Работы начались летом 1843 года одновременно с двух концов: от Петербурга и от Москвы. Дорога строилась двухпутной, то есть прокладывались сразу две параллельные линии. Впервые здесь была принята ши-



Павел Петрович Мельников

рина колеи (расстояние между рельсами) пять футов, или 1524 миллиметра. С тех пор такая колея стала обычной для железных дорог России и сохраняется до сих пор (она шире, чем в других странах, на 89 миллиметров).

На строительстве работали 50–60 тысяч человек, в основном крепостные крестьяне, нанятые подрядчиками у помещиков. Это был гигантский муравейник. Трудовой день начинался с рассветом и заканчивался с наступлением темноты.

Для ускорения земляных работ Мельников предложил приобрести в Америке паровые экскаваторы. И четыре механических землекопа были куплены. Однако работали они недолго. Подрядчикам ручной труд крепостных крестьян обходился дешевле.

Труд же этот оказался громадным. При прокладке рельсового пути было построено 278 искусственных сооружений, в том числе около 200 мостов (из них — 8 крупных, через широкие реки), 34 железнодорожные станции и два больших вокзала, один в Петербурге, другой — в Москве.

После восьми лет упорного труда, 1 ноября 1851 года, железная дорога Петербург — Москва вступила в строй. Первый пассажирский поезд отправился из Петербурга в 11 часов 15 минут утра и прибыл в Москву в 9 часов утра на следующий день. Таким образом, поезд находился в пути без малого 22 часа.

Когда в 1855 году царь Николай I умер, железную дорогу между Петербургом и Москвой называли Николаевской. А много лет спустя, уже в советское время, она стала называться Октябрьской.

ЖЕЛЕЗНАЯ СЕТЬ

Дорога Петербург — Москва стала образцом для строительства других железных дорог в России. Ушли в прошлое споры о том, нужны стальные пути или не нужны. Сама жизнь дала ответ.

Центральные районы России, по существу, были оторваны от южных и восточных. А на юге выращивался хлеб, и его надо было вывозить. Справедливо говорили, что доставить в Россию товары из Америки проще и дешевле, чем из оренбургских степей. Основными путями сообщений в России по-прежнему оставались реки да скверные грунтовые дороги.

Осенью 1853 года началась Крымская война. По сравнению с противником — англичанами и французами русская армия была вооружена намного хуже. Но главная беда заключалась в том, что наши войска не могли вовремя получать боеприпасы, продовольствие, подкрепление живой силой.

Из-за бездорожья Севастополь, где героически сражались и гибли русские солдаты, оказался брошенным на произвол судьбы. Один французский государственный деятель того времени с радостью говорил, имея в виду железные дороги: «Поздравим себя, что Россия не имеет в своем распоряжении этого страшного орудия».

Поражение в Крымской войне заставило русское правительство по-другому взглянуть на роль железных дорог. Стало ясно, что мало одной-двух дорог, необходима целая сеть железнодорожных магистралей.

В 1857 году был издан Высочайший указ, в котором говорилось: «Железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для Империи и сделались потребностью народною, желанием общим и настоятельным».

И дело пошло. Можно сказать, что и в России начался железнодорожный бум. Вдруг появились десятки

предпринимателей, желавших участвовать в прокладке железных путей. Предлагали построить магистрали Москва — Нижний Новгород, Москва — Курск — Феодосия, Петербург — Варшава — прусская граница и многие другие.

Стали открываться все новые и новые железнодорожные линии. За пять лет (с 1868 года) в России было сооружено около 10 тысяч километров железных дорог, то есть по две тысячи километров в год, — почти в два раза больше, чем за предыдущие 30 лет.

Началось строительство железных дорог в Закавказье и Средней Азии. Великий путешественник Н. М. Пржевальский, проехавший по Закаспийской железной дороге вскоре после ее открытия, писал: «В две недели прокатили мы пять тысяч верст от Москвы до Самарканда. Словно в сказке, несешься в вагоне по сыпучим пескам или безводной равнине. Вообще Закаспийская дорога — инженерное сооружение смелое и с большим значением для будущего».

К 1892 году общая длина всех железных дорог России превышала 30 тысяч километров. Железнодорожные пути, наконец, «перешагнули» Уральский хребет. После этого уже всерьез заговорили о прокладке железной дороги через всю Сибирь на Дальний восток, о сооружении грандиозной транссибирской магистрали.

ВЕЛИКАЯ МАГИСТРАЛЬ

Царский указ о строительстве величайшей железнодорожной линии от Челябинска до Владивостока был издан в феврале 1891 года. Вся магистраль делилась на семь участков, начиная от Западно-Сибирской и кончая Южно-Уссурийской.

Железнодорожный путь должен был вступить в строй спустя десять лет после начала работ. Строительство, согласно указу, следовало проводить только силами русских инженеров и рабочих. При этом строить хорошо и прочно, чтобы в будущем лишь «дополнять дорогу, но не перестраивать».

Весной 1891 года во Владивосток прибыл наследник престола, будущий царь Николай II. Он возвращался из путешествия по восточным странам. Обнародовав указ своего отца, императора Александра III, Николай в присутствии многочисленной публики забил первый гвоздь в шпалу будущей дороги.

Однако стройка началась на западном конце великой магистрали, в районе Челябинска. На еще недавно безлюдной местности появлялись насыпи, рельсы — все дальше уходила на восток железнодорожная линия.

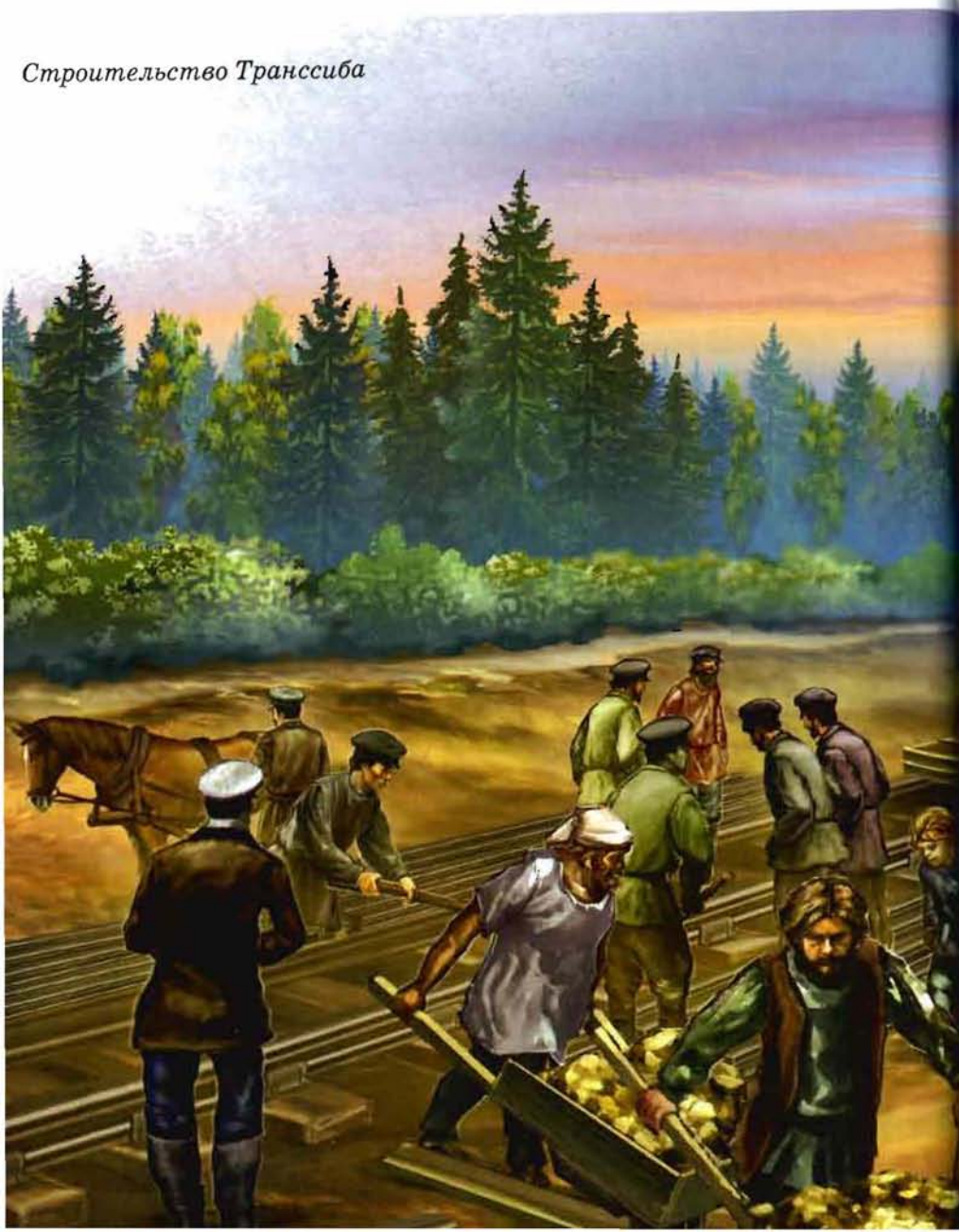
Пришлось построить мосты через четыре широких, полноводных реки: Иртыш — приток Оби, саму Обь, Енисей и Амур, а кроме того, через множество мелких рек.

Великий железнодорожный путь строили не менее ста тысяч человек, в том числе около шести тысяч инженеров. Рабочих набирали по всей России и по добромуму их согласию везли в Сибирь, Забайкалье, на Дальний Восток.

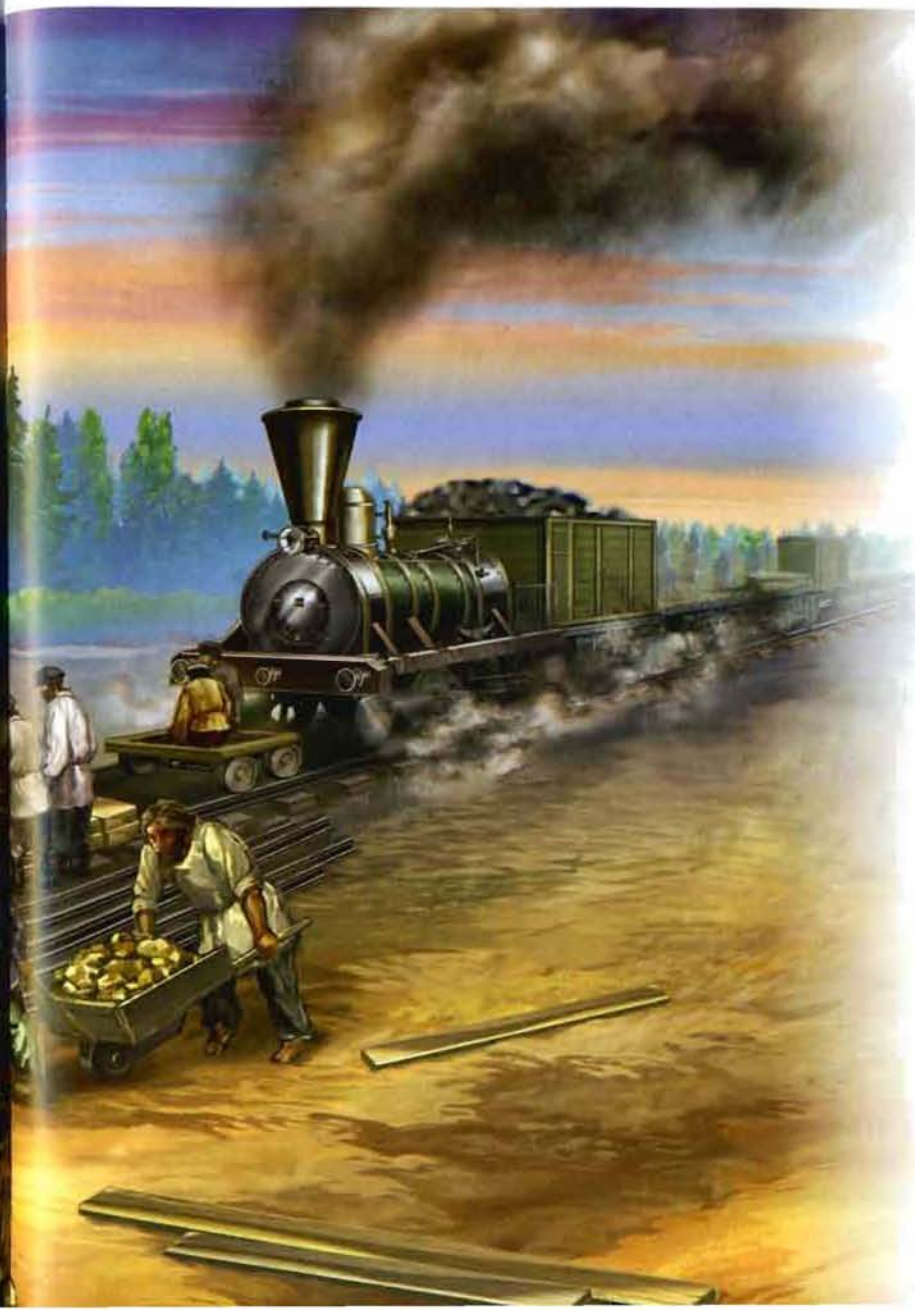
В 1894 году рельсы достигли Омска, и первый поезд по новенькому мосту смог перейти на другой, восточный берег Оби. И опять — тайга, болота, реки, каменные завалы. Четыре года спустя строители преодолели могучий Енисей. Еще через год подошли к Иркутску.

Стройка не прекращалась ни зимой в трескучие морозы, ни знойным летом, когда строителей атаковали тучи комаров.

Строительство Транссиба



В Забайкалье строители столкнулись с коварной вечной мерзлотой. Постройки на ней неожиданно разваливались. Разливы местных рек смывали насыпи.



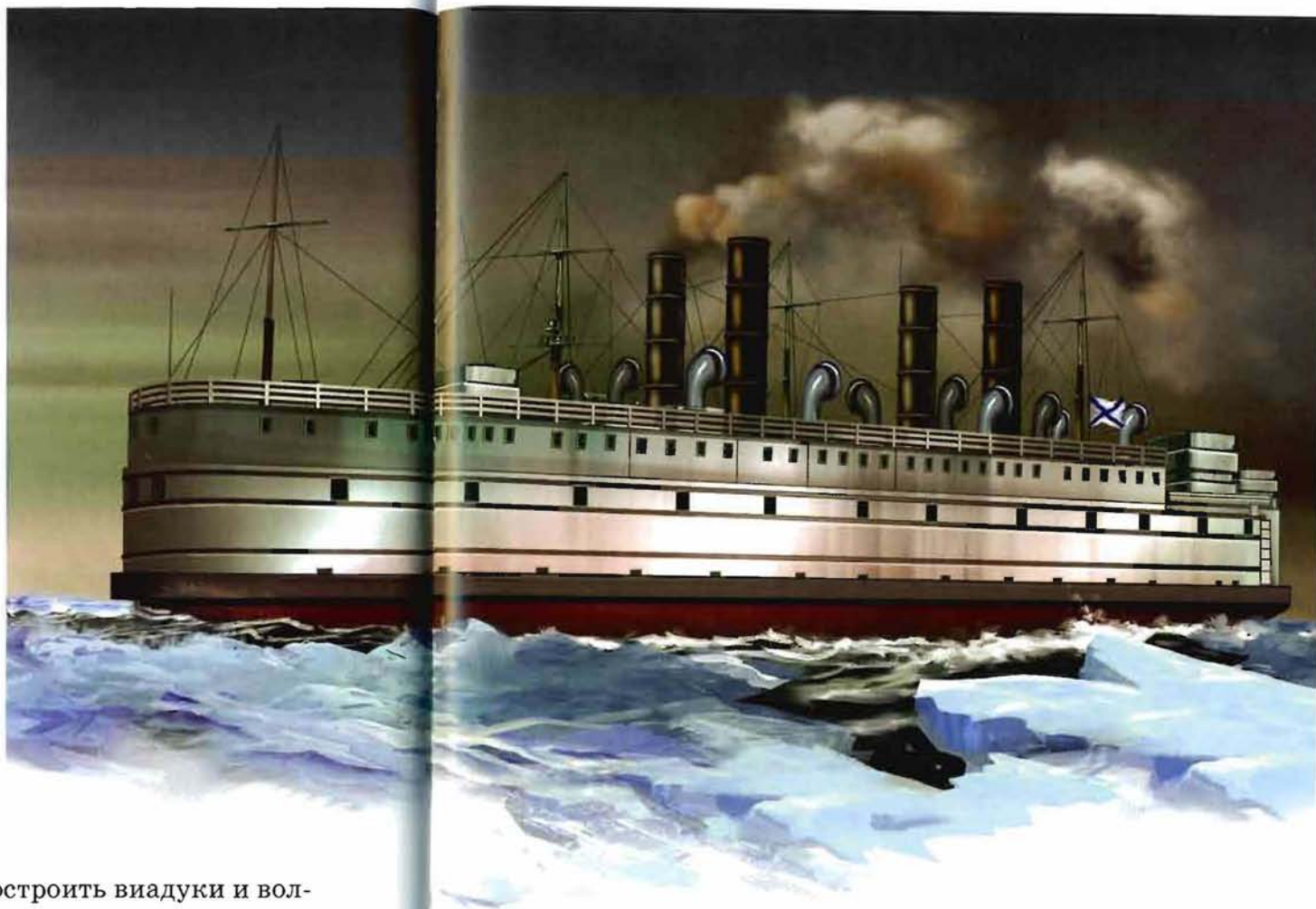
И все же к концу 1900 года Забайкальская железная дорога была построена.

Ее отделяло от восточного участка магистрали озеро Байкал шириной более 70-ти километров. Пришлось организовывать паромную переправу. Поезда подходили к огромному озеру, заезжали на специальные паромы-ледоколы «Байкал» и «Ангара», переправлялись на противоположный берег, снова выезжали на рельсы и двигались дальше.

Так продолжалось до тех пор, пока не был построен рельсовый путь вокруг Байкала, Кругобайкальская железная дорога, пожалуй, самый трудный участок Транссиба. Для прокладки дороги длиной всего-то 260 километров пришлось прорыть около 40 туннелей, возвести у берегов озера подпорные стены, построить виадуки и волнорезы, прорубить через скалы глубокие выемки.

Чтобы дорога побыстрее подошла к Владивостоку, договорились с Китаем о проведении магистрали через Маньчжурию (так было проще), о постройке знаменитой Китайско-Восточной железной дороги, КВЖД. Лишь значительно позже, в 1915 году, появилась Амурская железная дорога, шедшая уже по нашей территории.

Когда же закончилось возведение длиннейшего моста через реку Амур, а произошло это только в 1916 году, огромная Транссибирская магистраль действительно



Паром-ледокол «Байкал»

протянулась от Урала до Тихого океана. Наконец-то стало возможным проехать по железной дороге через всю Россию от Петербурга до Владивостока.

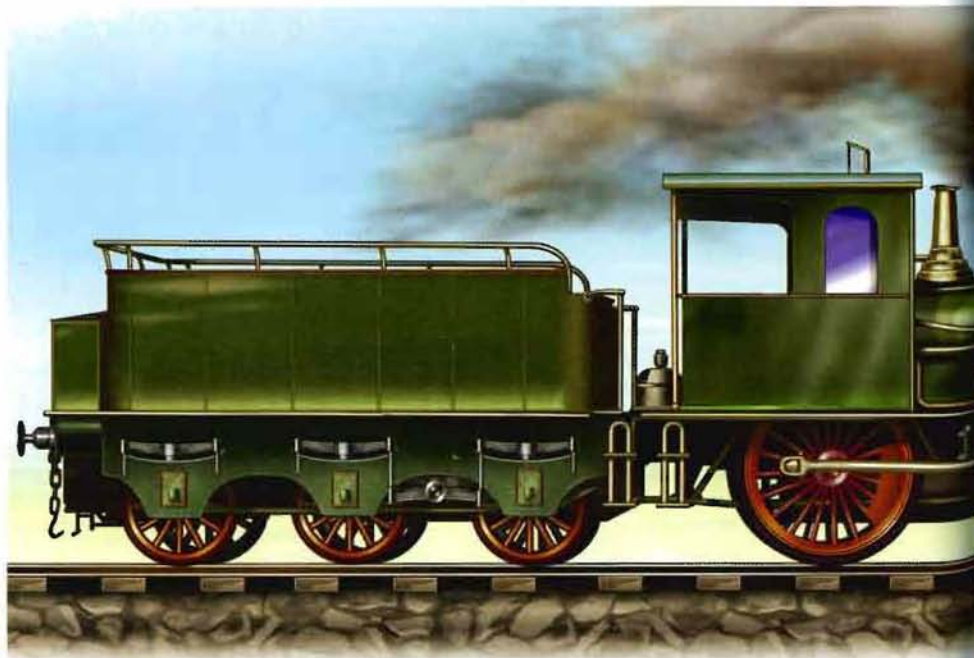
РУССКИЕ ПАРОВОЗЫ

Как уже говорилось, на Царскосельской дороге работали паровозы, купленные за границей. Петербурго-Московскую обслуживали уже первые отечественные локомотивы. Их начал строить Александровский механический завод в Петербурге.

В то время паровозы строились без будки машиниста. Нетрудно представить, каково было машинисту и его помощнику вести поезд зимой в сильный мороз, на ледяном ветру. Только в середине 60-х годов позапрошлого века на паровозах появились небольшие будки.

Кроме Александровского, к строительству паровозов вскоре приступили еще несколько русских заводов. Больше всех «паровых коней» выпустил Коломенский завод, расположенный в ста километрах от Москвы. Этот известный завод существует и поныне.

У паровоза появилась будка машиниста



Отечественный пассажирский паровоз 1845 года

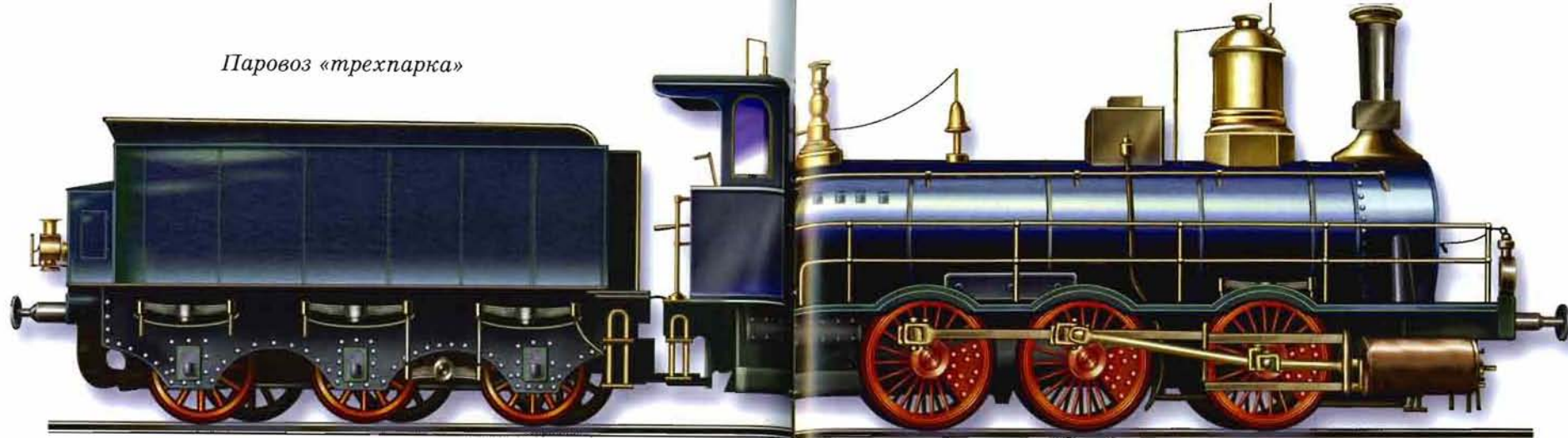


Паровозов было выпущено в России немало, и это были хорошие паровозы, ни в чем не уступавшие иностранным. Обо всех не расскажешь в тоненькой книжке. Поэтому поговорим хотя бы о некоторых, самых замечательных.

Сто тридцать лет назад в России был создан товарный паровоз с тремя парами колес. Его так и прозвали — «трехпаркой». Каждый паровоз имеет свою так называемую колесную формулу. У «трехпарки» она выглядела так: 0 — 3 — 0.

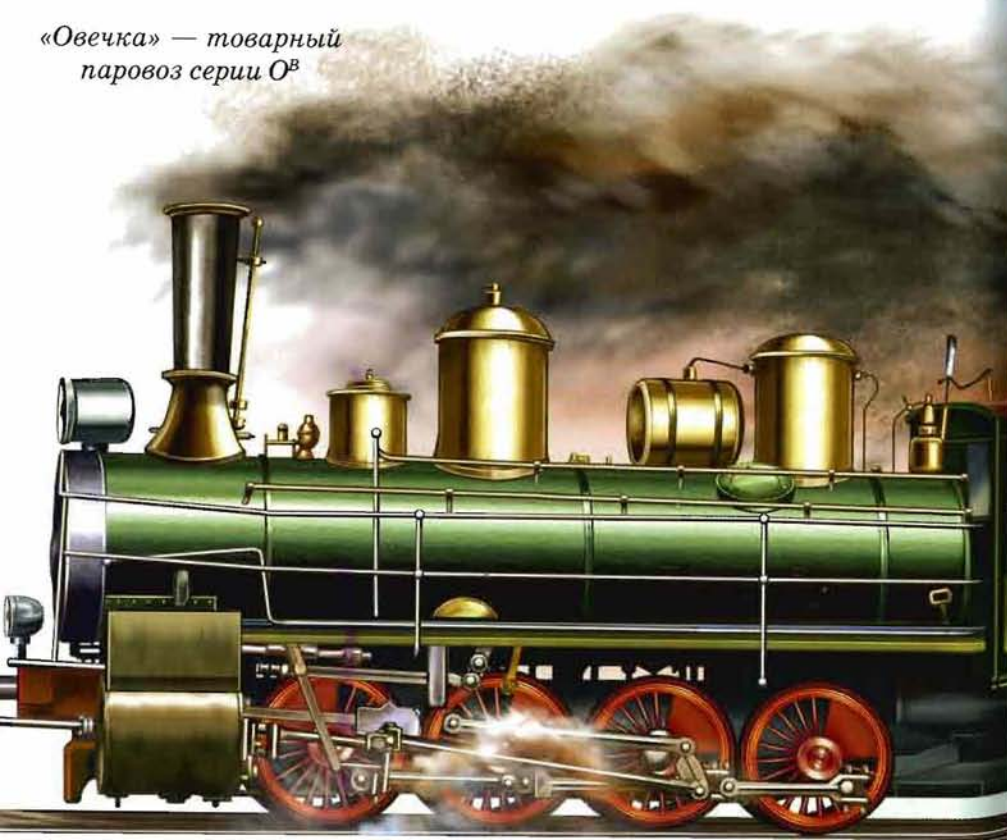


Паровоз «трехпарка»



Число 3 подтверждало, что у этого локомотива три пары движущих колес. Нули же свидетельствовали: ни впереди, ни позади паровозного котла никаких других колес нет.

«Овечка» — товарный паровоз серии О^В



«Трехпарки» отличались надежностью и выносливостью. Они прослужили на железных дорогах России свыше сорока лет.

По мере того как рос вес товарных поездов, стала ощущаться нужда в более мощном, более сильном локомотиве, чем «трехпарка». Он был построен Коломенским заводом в 1890 году, паровоз с четырьмя парами движущих колес. Ему присвоили наименование О^В, то есть «Основной», а буква «В» указывала на тип паро-





*Бронислав Сигизмундович
Малаховский*

распределительного механизма. Железнодорожники дали этому неприхотливому (ему подходило любое топливо) паровозу ласковое название «овечка». Было построено около пяти тысяч «овечек», больше, чем каких-либо других русских паровозов.

Грузовой паровоз серии Э



Двойной паровоз системы Маллета

Они еще всю трудились на всех дорогах, когда в 1911 году появился грузовой паровоз серии Э с пятью парами движущих колес. Он был тяжелее «овечки» и в полтора раза мощнее. Этот паровоз вполне заслуженно считается лучшим товарным локомотивом, созданным в дореволюционное время.

Были в России железные дороги с крутыми подъемами, например, Закавказская. Здесь требовались особо сильные локомотивы, и Коломенский завод начал выпускать двойные паровозы конструкции английского инженера Ферли, такие «тяги-толкаи» с повышенной тягой. А завод в Брянске — паровозы швейцарского инженера Маллета. Они имели не одну, а две паровые машины и потому также обладали усиленной тягой.

Лучшим пассажирским локомотивом дореволюционной России стал паровоз серии С, то есть «Сормовский», так как строил его Сормовский завод. В народе же этот паровоз называли проще, «эской».

Он был детищем замечательного конструктора Бронислава Сигизмундовича Малаховского. Паровоз вышел на линию в конце 1910 года. Ни один русский ло-



«Тяни-толкай» инженера Ферли

*Пассажирский
паровоз серии С,
«эска»*



комотив не мог соревноваться с ним в скорости. Расстояние между Петербургом и Москвой он преодолел однажды за 9 часов, вместо обычных тогда 13. Его готовили к рекордной поездке между двумя столицами за 6 часов! И только Первая мировая война помешала установить этот рекорд.

*Пассажирский паровоз
серии С^у*





*Пассажирский
паровоз ИС*

ностью в две тысячи лошадиных сил. На ФД имелось специальное устройство — стокер, которое само забрасывало уголь в топку паровозного котла. Работать на паровозе с «механическим кочегаром» стало значительно легче.

В те времена на почтовых открытках и марках нередко можно было увидеть изображение пассажирского паровоза ИС («Иосиф Сталин»). ИС являлся самым быстроходным нашим локомотивом до тех пор, пока в 1938 году не появился паровоз необыкновенного вида. Корпус его напоминал фюзеляж скоростного самолета. Он получил обозначение 2-3-2В. Буква «В»

ДОРОГА В БУДУЩЕ. ПАРОВОЗЫ УХОДЯТ

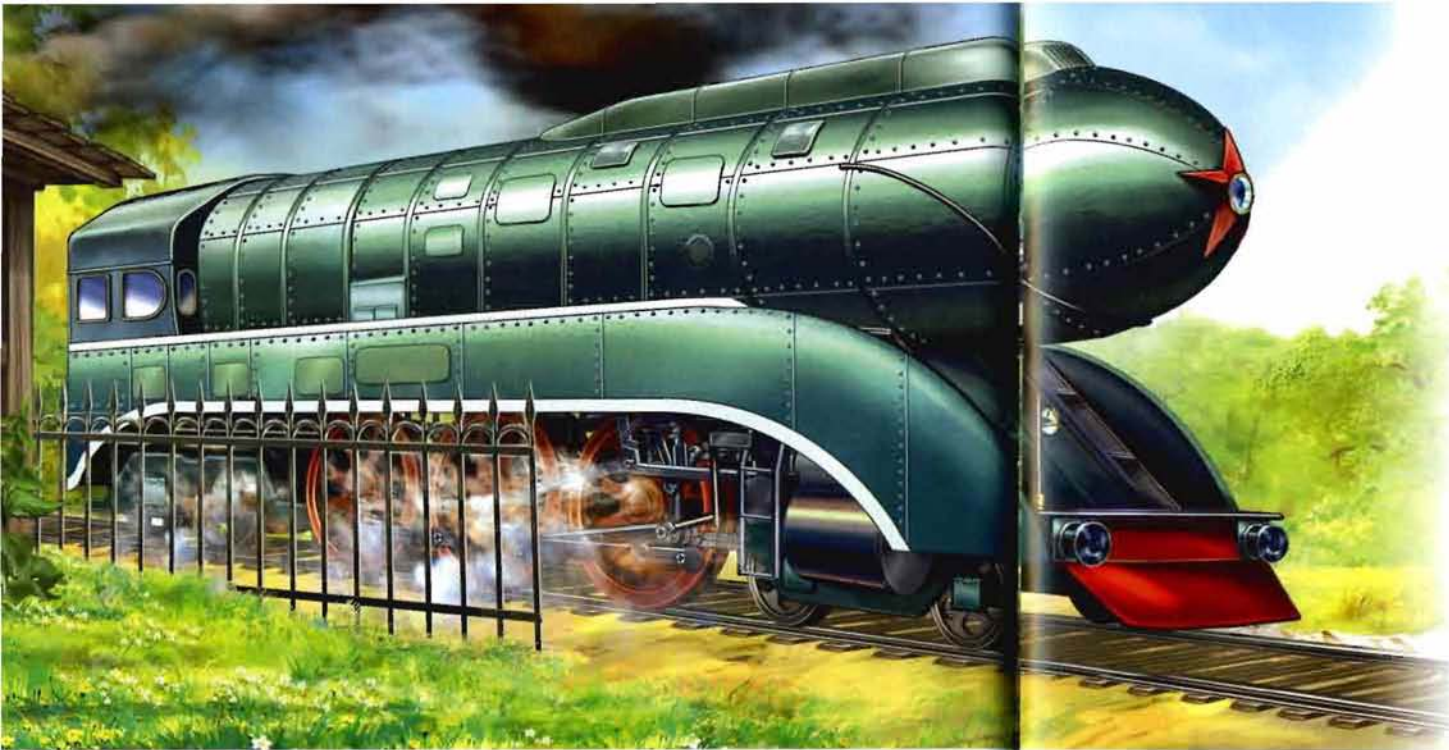
После рокового 1917 года, после гражданской войны на железных дорогах России царил разруха. По спискам в стране числилось около 9 тысяч паровозов. Но это только по спискам. Половина из них находилась в нерабочем состоянии.

Первым паровозом, созданным уже в советское время, был пассажирский локомотив серии С^У. Образцом для него послужил прославленный паровоз Малаховского. Дореволюционный локомотив был значительно усовершенствован, детали его усилены. Поэтому и появилась в обозначении буква «У».

Новый товарный паровоз назвали ФД, по имени известного в то время политического деятеля Феликса Дзержинского. Он вышел на рельсы в 1932 году, паровоз-красавец мощ-



Товарный паровоз ФД



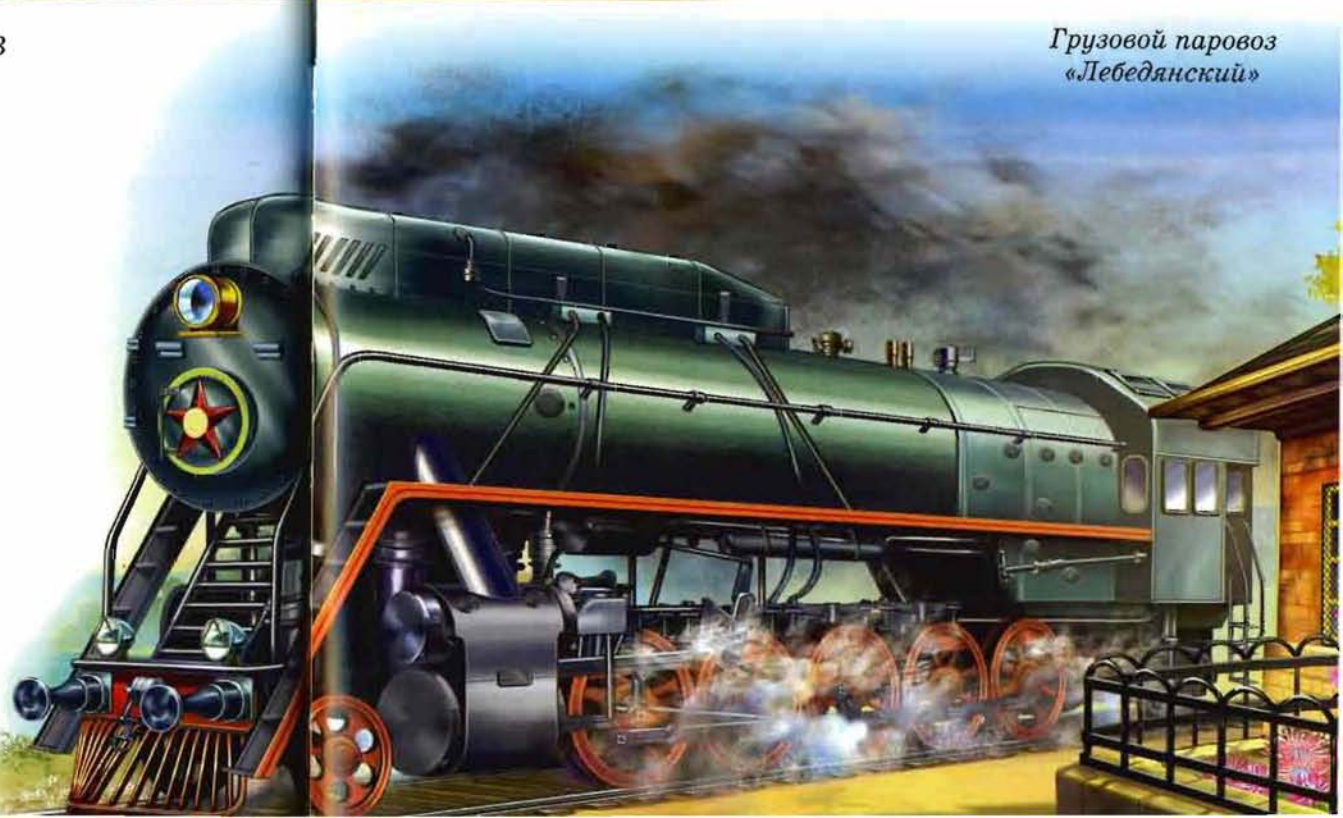
Лев Сергеевич Лебедянский

Курьерский паровоз типа 2-3-2В

значила: Ворошиловградский паровозостроительный завод.

Этому необычному локомотиву удалось развить скорость 175 километров в час. Наверное, в будущем он смог бы проехать и быстрее, однако началась Великая Отечественная война, и стало не до рекордов.

После войны понадобился товарный паровоз не столь тяжелый, как ФД, локомотив, способный работать на рельсах, сильно пострадавших в военные годы. Такой облегченный паровоз создавался на Коломенском заводе под руководством Льва Сергеевича Лебедянского. Заслуги этого талантливого конструктора оказались так велики, что было решено обозначить новый паровоз



*Грузовой паровоз
«Лебедянский»*



Пассажирский паровоз ПЗ6

буквой «Л», то есть «Лебедянский». Ни один конструктор паровозов ни до того, ни после не удостоивался такой чести.

А выдающийся паровозостроитель уже работал над следующим своим локомотивом, ПЗ6. На этот раз Лебедянский создал пассажирский паровоз — мощный, скоростной и в то же время более экономичный, чем даже паровоз ИС.

Локомотив пришелся по душе всем машинистам своим спокойным, плавным ходом. Казалось, что паровозу ПЗ6 предстоит долгая жизнь на стальных магистралях, но произошло иначе. Он выпускался всего один год. А потом строительство паровозов в нашей стране вообще было прекращено. Их должны были заменить локомотивы других типов. Произошло это в 1956 году. Началась новая эпоха железных дорог.

ТЕПЛОВОЗЫ И ТУРБОВОЗЫ

Есть у паровозов большой и, к сожалению, неустранимый недостаток: они — машины слишком расточительные. Это еще хорошо, если только семь-восемь килограммов угля из ста, сгоревших в топке паровозного котла, используются полезно, для движения локомотива. Остальные, можно сказать, пропадают зря.

С этим мирились до тех пор, пока не появился дизель, двигатель внутреннего сгорания, изобретенный немецким инженером Рудольфом Дизелем. Двигатель этот способен работать на солярке — недорогом топливе. Воды для охлаждения цилиндров требуется ему немного, да и та циркулирует по замкнутой системе и практически не испаряется (а как это важно, если



Рудольф Дизель

Тепловоз Дизеля





Тепловоз Гаккеля

железная дорога проходит по безводной пустыне). И еще: он в четыре-пять раз экономичнее паровой машины. Как же можно было не попытаться применить дизель на железной дороге?

Первым решил это сделать еще в 1912 году сам изобретатель нового двигателя Рудольф Дизель. Он установил свой мотор в обычном товарном вагоне, связал моторный вал с колесами вагона механической передачей и... потерпел поражение. Механическая передача тут не годилась. Она не позволяла использовать дизель-мотор в полной мере.

Путь к созданию настоящего тепловоза открыл русский инженер и ученый Яков Модестович Гаккель. Он построил тепловоз летом 1924 года. Особенность локомотива Гаккеля заключалась в том, что дизель был соединен не с движущими колесами, а с ге-

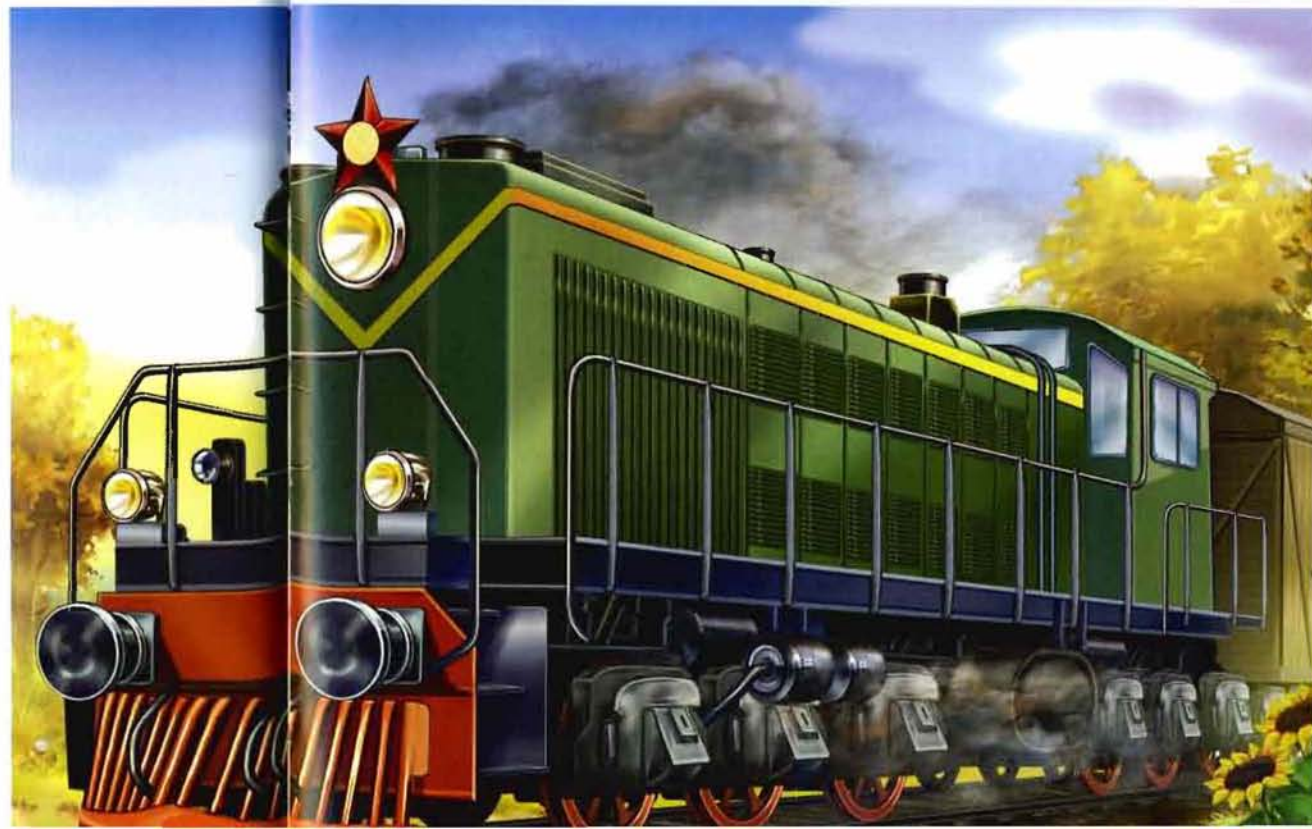
нератором, вырабатывающим электрический ток. Последний поступал в электромоторы, тяговые двигатели, а те уже вращали колеса тепловоза. Это давало возможность плавно менять скорость локомотива при работе дизеля на максимальной, самой выгодной мощности. Решение было найдено.

С тепловоза Гаккеля и началось строительство тепловозов в нашей стране, да и не только в нашей. Но произошло это не



Яков Модестович Гаккель

Отечественный тепловоз ТЭ1





Генрих Целли

сразу. Время для тепловозов наступило после окончания Великой Отечественной войны. Они стали выпускаться серийно, то есть во многих экземплярах. Был создан отечественный тепловоз ТЭ1. Спустя четыре года — грузовой тепловоз ТЭ2 мощностью 4000 лошадиных сил. За ним — локомотив ТЭ3, получивший широкое распространение на всех железных дорогах страны.

Тепловоз ТЭ2



Тепловоз ТЭ3

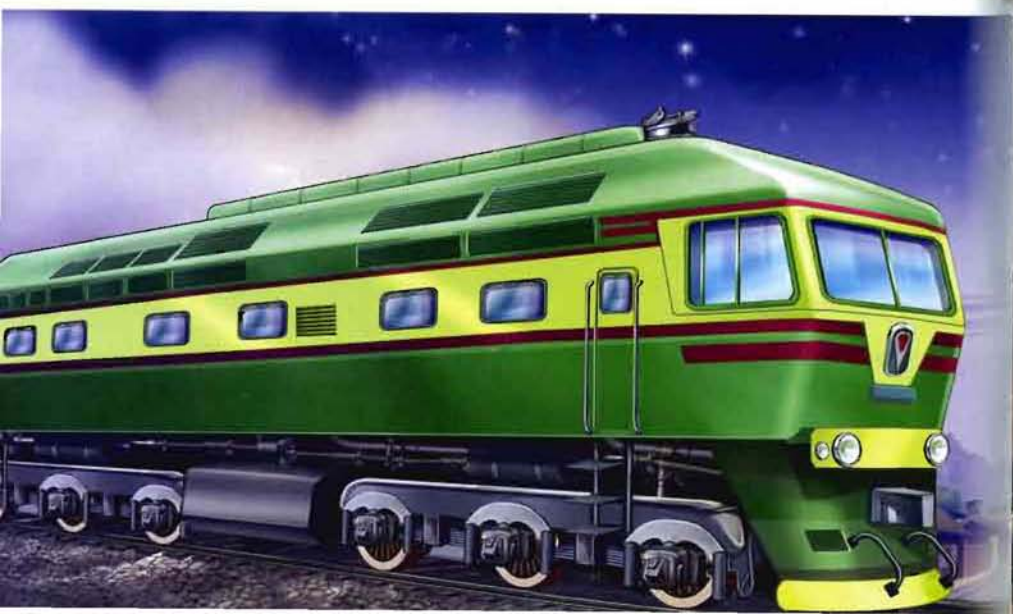
Мощность тепловозов росла. Если первенец Гаккеля обладал мощностью в 1000 лошадиных сил, то локомотив 2ТЭ10Л, составленный из двух секций, — в шесть раз большей. Тепловоз Коломенского завода ТЭП70 развивал скорость в 160 километров в час.

Перестали выпускаться паровозы, и вся нагрузка легла на «плечи» тепловозов и электровозов (о них речь еще впереди). Впрочем, не совсем так. Существовал еще один тип локомотивов — с турбинами.

Первый турбовоз с паровой турбиной был построен в 1920 году швейцарским инженером Генрихом Целли. Турбовоз оказался машиной более сложной, чем паровоз и, значит, менее надежной. Турбовозы Целли распространения не получили. И только когда появились газовые турбины,



Скоростной тепловоз ТЭП70



Устройство тепловоза ТЭ3

в которых вместо пара используются горячие газы, удалось создать новый вид локомотивов, газотурбовозы.

У нас создателем первого отечественного газотурбовоза Г1 был Лев Лебедевский. Но этот необычный локомотив так и остался опытным. За границей же подобных локомотивов много. Они оказались выгоднее не только паровозов, но даже и тепловозов.

СИЛОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА



Вернер Сименс

Так было всегда. Стоило появиться новому двигателю, как возникал вопрос: а нельзя ли установить его на локомотиве и какая польза от этого получится?

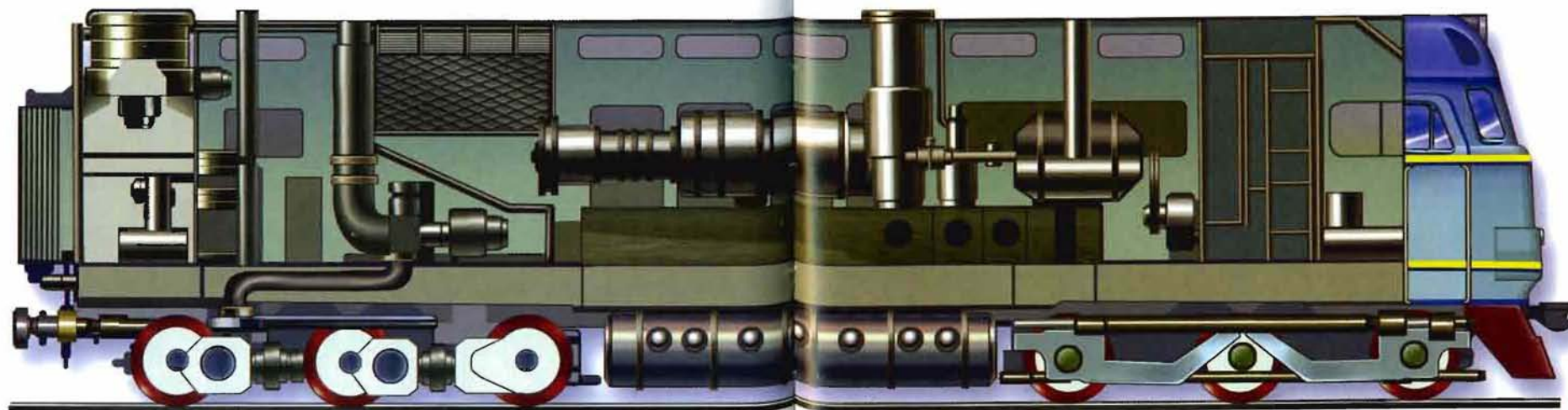
Преимущества электромотора перед паровой машиной были очевидны. Он более экономичен, удобнее в управлении, проще по устройству, надежнее в работе.

Первый электровоз был создан в 1879 году известным немецким изобретателем и предпринимателем Вернером Сименсом — небольшой четырехколесный локомотивчик. Он возил по территории Берлинской промышленной выставки посетителей.

Минуло всего два года, и фирма Сименса построила близ Берлина первую электрическую железную доро-

гу длиной около трех километров. Оказалось, что электровозы чрезвычайно удобны как пригородный и городской транспорт. Трамваи появились во всех крупных городах Европы.

Устройство газотурбовоза Г1



Первый берлинский трамвай

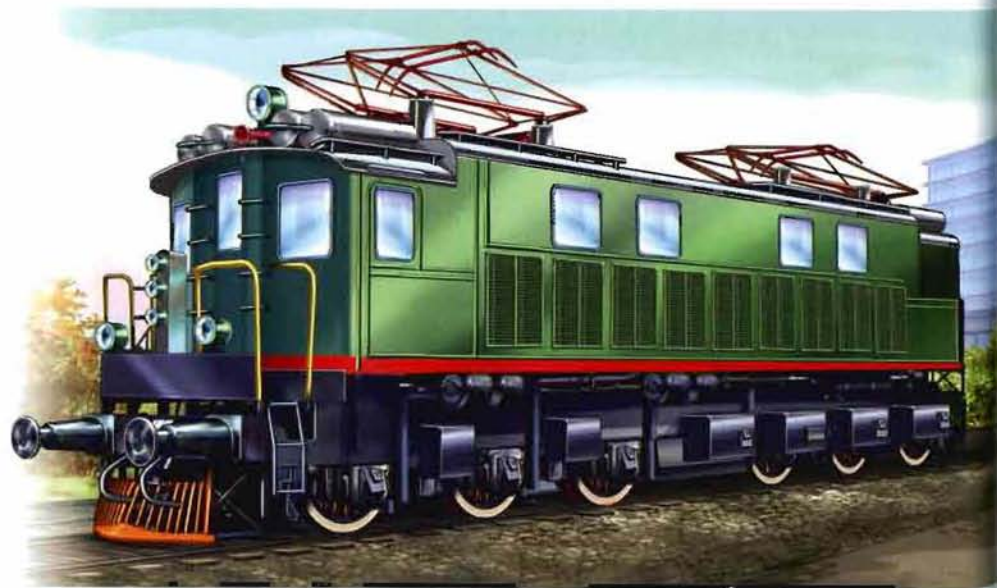
Электровозы для дальних рейсов были применены впервые в США, в 1895 году, на железной дороге Балтимор — Огайо, проходящей через длинный туннель. При движении паровоза туннель заполнялся дымом, что было опасно не только для машиниста, но и пассажиров. Электровозы не дымили, к тому же были намного экономичнее паровозов. Они потребляли энергию, вырабатывавшуюся на электростанциях, где можно было сжигать любое, самое дешевое топливо.

Перед началом Первой мировой войны Швейцария почти полностью электрифицировала свои железные дороги. За маленькой Швейцарией потянулись и другие государства.

В 1931 году вышло Постановление советского правительства об электрифика-



Первый отечественный электровоз ВЛ19



Электрифицированная железная дорога в Швейцарии

ции ряда железных дорог нашей страны, прежде всего на Урале, Кавказе, в Донбассе, в том числе пригородных. На таких дорогах, наряду с электровозами отечественной постройки, работали и зарубежные, заказанные на заводах Италии, Германии, Америки. Но постепенно отечественные локомотивы почти полностью вытеснили «иностранцев».

Первым советским электровозом был ВЛ19, построенный на Коломенском заводе. Возможности электровозов оказались огромными. Именно электролокомотивы позволили создать высокоскоростные поезда.

Еще в 1962 году на испытаниях один из опытных японских электропоездов под названием «Молния» достиг скорости 256 километров в час. С тех пор инженеры «страны восходящего Солнца» удивляют мир электропоездами,двигающимися все быстрее и быстрее.



Высокоскоростной японский электропоезд «300-X»

Осенью 1995 года поезд «300-X» развил скорость 354 километра в час. В следующем году он промчался уже со скоростью 443 километра в час. Но и это еще не было пределом. В 1999 году скорость экспериментального японского электропоезда достигла просто фантастической величины — 480 километров в час! Даже не все самолеты летают с такой быстротой.

Правда, на линиях, например, между городами Токио и Осака электроэкспрессы ходят помедленнее, но все равно очень быстро: со скоростью 220–270 километров в час.

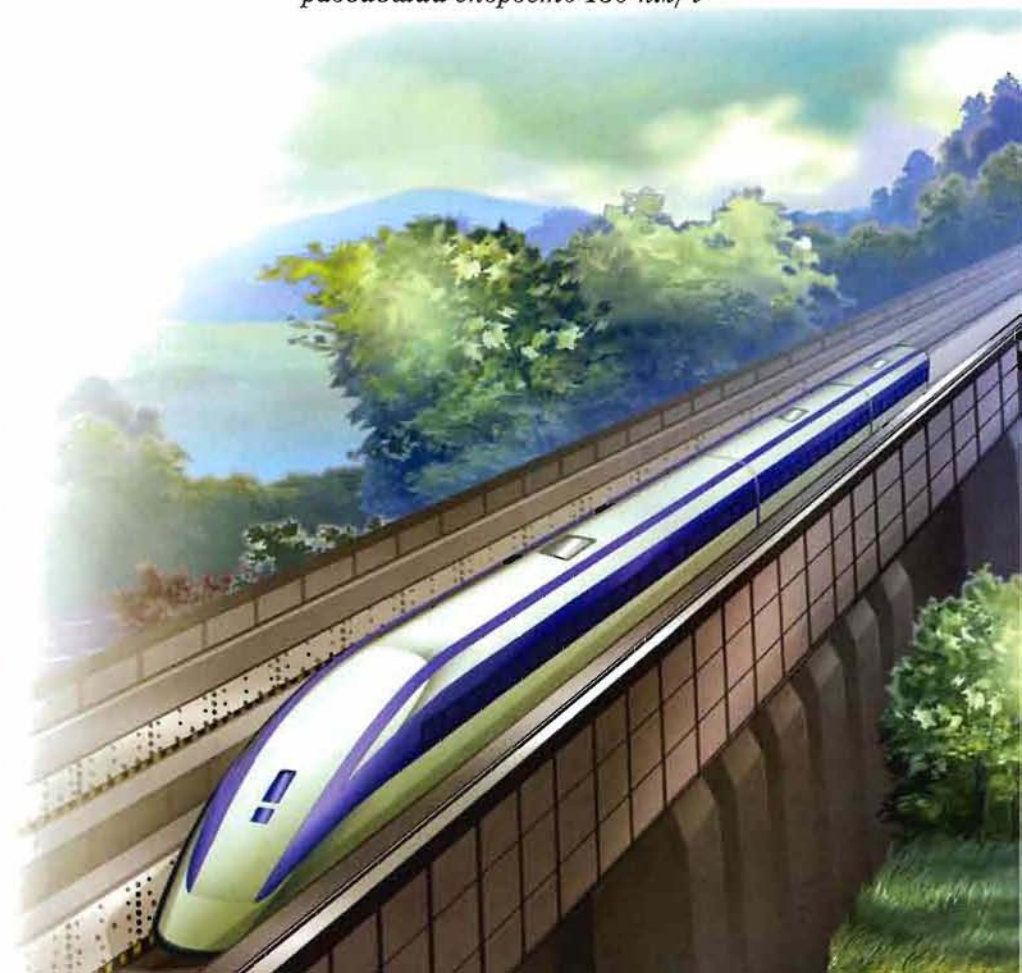
Вслед за Японией сверхскоростные электропоезда вышли на рельсы во Франции, Германии, Италии, Испании, Швеции. Думается, что не за горами то время, когда и в нашей стране можно будет проехать на высокоскоростном электроэкспрессе, скажем, из Петербурга в Москву, затратив на всю поездку не более трех часов.

ЛЕТАЮЩИЕ ПОЕЗДА

Специалисты подсчитали, что при скорости более 400 километров в час поезд трудно удерживать на рельсах, он становится неустойчивым. Вины в этом колес. Убрать бы их, но разве может быть поезд без колес?

Еще в 1927 году великий русский ученый Константин Эдуардович Циолковский изобрел удивительный бесколесный поезд. Понятно, рельсы такому поезду не нужны. Ему необходима ровная, гладкая бетонная до-

Экспериментальный японский электропоезд, развивший скорость 480 км/ч





*Константин Эдуардович
Циолковский*

рога. Мощные вентиляторы, расположенные внутри локомотива, нагнетают воздух под его днище. Между бетонной дорогой и поездом образуется слой сжатого воздуха, воздушная подушка. Поезд приподнимается и повисает над дорогой. Теперь его можно легко сдвинуть одним пальчиком.

Включаются моторы с воздушными винтами или реактивные двигатели, расположенные на крыше поезда, и он начинает набирать скорость, начинает полет на высоте не-



*Французский
высокоскоростной
электropоезд*



*Поезд «200» на линии
Токио — Осака*



скольких сантиметров от полотна дороги.

Идея Циолковского опередила время (как и многие проекты замечательного ученого). Только сорок лет спустя французским инженерам удалось построить первый в мире поезд на воздушной подушке.

Невдалеке от Парижа была проложена железобетонная дорога длиной около семи километров. Посередине ее шел высокий гребень, то есть дорога в поперечном разрезе имела вид перевернутой буквы «Т». Поезд «Аэротрейн-01» как бы сидел верхом на гребне, а воздушная подушка не позволяла ему касаться дороги.

Этот опытный ПВП, то есть поезд на воздушной подушке, вмещал двух водителей и четырех пассажиров. Желающих прокатиться с ветерком на летающем поезде оказалось немало. За год «Аэротрейн-01» прошел 10 тысяч километров и перевез свыше пяти тысяч пассажиров.

Он летел со скоростью 200 километров в час. Когда же, спустя два года, на бетонную дорогу вышел второй ПВП, «Аэротрейн-02», удалось достичь еще большей скорости — 378 километров в час!

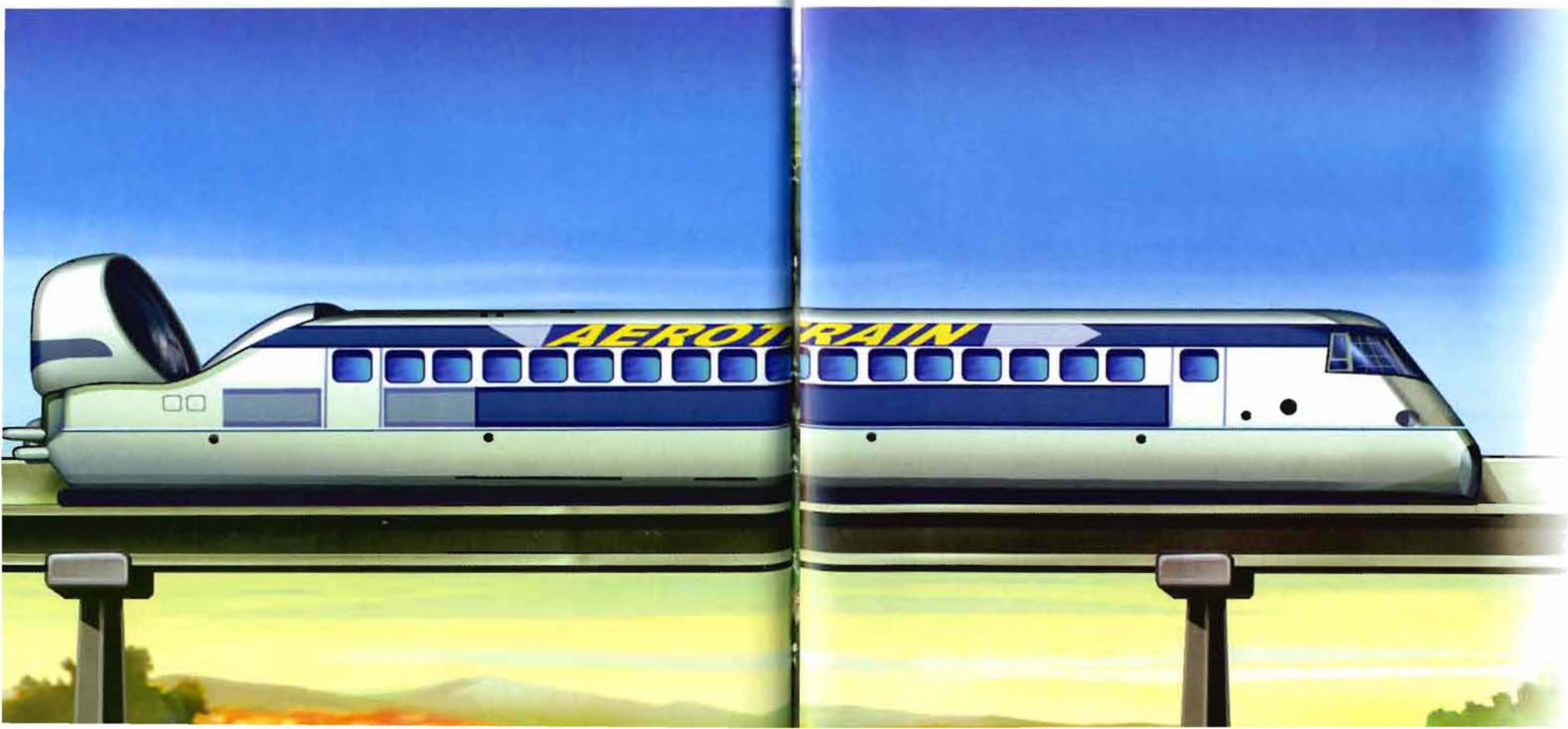
Один из пассажиров вспоминал о своей поездке на «Аэротрейне-02»: «Мы расположились в комфортабельной четырехместной кабине, застегнув на себе по-

яса безопасности. Впрочем, на мой взгляд, в них не было никакой необходимости.

Надо быть летчиком, чтобы скорее угадать, чем почувствовать еле ощутимую силу тяги. Скорость нарастала незаметно. Снаружи шум от винта довольно силен, однако внутри вагона он не больше, чем в салоне реактивного самолета».

Первый успешный опыт вдохновил французских конструкторов. Вслед за маленькими «Аэротрейнами» они создали ПВП «Орлеан», поезд побольше, вмещавший уже 80 пассажиров. «Орлеан» начал курсировать

Поезд на воздушной подушке «Орлеан»





Немецкий высокоскоростной электропоезд

между Парижем и Орлеаном (длина маршрута примерно 120 километров) со скоростью более 300 километров в час.

В других странах тоже приступили к работам над летающими поездами. Полагали, что они смогут стать не только быстроходным междугородным, но и городским общественным транспортом, заменят трамваи и автобусы. В Англии был разработан двухэтажный ПВП, способный вместить 500 пассажиров. Японский летающий поезд был рассчитан на скорость в 500 километров в час. Работали над подобными аэропоездами и в нашей стране.

МАГНИТНАЯ ПОДВЕСКА

И вдруг работы над ПВП почти разом прекратились. Причина заключалась в том, что опыты с поездами на воздушной подушке выяснили: не все обстоит здесь так прекрасно, как думали раньше. Оказалось, что ПВП шумят не меньше, чем самолеты. Они вздымают пыль, недостаточно грузоподъемны и расходуют на свой полет очень много энергии.

Но есть другой способ заставить поезд оторваться от дороги. В начале прошлого века французский инженер Эмиль Башлэ и русский профессор Борис Вейнберг предложили поддерживать поезд на весу с помощью магнитных сил. Тогда, почти 100 лет назад, осуществ-

Японский поезд на магнитной подушке «MLX-01»



вить эту идею было невозможно. Другое дело, в наше время, когда наука и техника уже позволяют это сделать.

Самый простой способ — с помощью постоянных магнитов, установленных в поезде и в полотне дороги одноименными полюсами навстречу друг другу. Отталкиваясь, магниты заставят поезд подняться на высоту 10–15 миллиметров. Но и ее достаточно, чтобы устранить трение поезда о дорогу.

Можно сделать это и с помощью электромагнитов. А можно и так называемым электродинамическим

Немецкий магнитоплан «Трансрапид»



способом, когда магнитные силы появляются лишь при быстром движении поезда, и, значит, его нужно предварительно разогнать на колесах.

Для движения магнитоплана лучше всего использовать электромотор, но особенный, линейный. В нем нет вращающихся частей, а просто одна половина, поезд, перемещается над другой, дорогой.

Первыми строить поезда на магнитной подвеске начали японцы, эти мастера на разные технические чудеса. В 1960 году они создали действующую модель магнитолета, а затем и большой опытный поезд. По виду он напоминал бескрылый самолет и развивал скорость до 300 километров в час.

Четыре года спустя, в декабре 1979 года, один из японских поездов с магнитной подвеской промчался с рекордной скоростью в 517 километров в час!

В это время работа над магнитопланами шла уже и в других странах: Германии, США, Англии, Франции, Канаде, в нашей стране. Успехи были налицо. Немецкие конструкторы, например, создали поезд, на-



Японский подвесной монорельсовый поезд «Сёнан»

званный «Трансрапидом». Он вмещает около двухсот пассажиров и способен лететь над электромагнитной дорогой-эстакадой, поднятой на пятиметровую высоту, со скоростью до 400 километров в час.

Строители первых магнитопланов полагали, что пройдет 10–20 лет и скоростные экспрессы с магнитной подвеской станут привычным транспортом, будут курсировать между городами, свяжут крупные города с аэропортами. Уже обсуждался, например, план соединить электромагнитной трассой аэропорт Шереметьево и центр Москвы.

Но планы эти не сбылись. Слишком сложной оказалась задача, да и победить конкурентов: автомобильный транспорт, железную дорогу, гражданскую авиацию оказалось непросто. До сих пор поезда с магнитной подушкой остаются транспортом будущего.

НА ГРАНИ ФАНТАСТИКИ

Может показаться удивительным, но некоторые ученые утверждают, что к середине нынешнего века количество пассажирских самолетов резко убавится. Просто меньше их потребуется. Но не потому, что путешествовать станут меньше. Чем летать высоко в небе на самолетах, люди будут предпочитать ездить в скоростных, удобных и безопасных экспрессах. Тем более что к тому времени станет возможным проехать на поезде даже из Европы в Америку, причем поразительно быстро.



Фрэнк Дэвидсон

Ну, а как же Атлантический океан, как его преодолет межконтинентальный экспресс? Ответ простой: по гигантской трубе, проложенной в толще океанской воды.

Идея соединить Старый и Новый Свет трубой, своеобразным туннелем, принадлежит американскому

Скоростной поезд будущего



изобретателю Фрэнку Дэвидсону. По мысли автора этого «сумасшедшего» проекта, трансатлантическая труба должна пройти через океан, не касаясь его дна. Она будет висеть в глубине океана подобно нити длиной в шесть тысяч километров.

Точнее говоря, по мысли Дэвидсона, через Атлантику необходимо провести две параллельные трубы: одну для движения в Америку, другую для обратной поездки в Европу.

Планируется, что путешествие из Англии в США на межконтинентальном поезде займет всего полтора часа. Но и скорость при этом потребует невообразимая — около 3700 километров в час, то есть в три раза превышающая скорость звука!

Сверхзвуковой поезд в трансатлантической трубе



Да возможно ли такое? «Возможно!» — отвечают Дэвидсон и его единомышленники. Конечно, у этого сверхскоростного поезда колес быть не должно. Поезд полетит в трубе, поддерживаемый магнитными силами, помчится в пустоте, вакууме. Воздух из трубы должен быть выкачан, ибо сопротивление его не позволит развить столь колоссальную скорость.

Но и эта чудовищная быстрота — не предел. Как показывают расчеты, она может быть еще больше — 4000 и даже 5000 километров в час! Мало того, теоретически для нее вообще нет предела.

Разумеется, сверхзвуковую скорость поезд должен набирать постепенно, так, чтобы не создать чрезмерной перегрузки для сидящих в нем. За один рейс он сможет перевезти не менее тысячи пассажиров, то есть в два раза больше, чем самый крупный воздушный лайнер.

Конечно, при создании такого поезда меры безопасности должны быть приняты строжайшие. Не дай Бог этому стремительному поезду-молнии даже на одно мгновение коснуться стенок трубы. При его сверхсверхзвуковой скорости он моментально превратится в пыль. Только сложные автоматические устройства и приборы смогут предотвратить подобную катастрофу. Да и вообще управление таким поездом будет поручено компьютерам.

Фрэнк Дэвидсон утверждает, что создать подводную дорогу через океан не сложнее и не дороже, чем осуществить полет на Луну. Строить же трансатлантическую трубу надо силами многих стран, многих народов. Это сблизит, объединит их, а мир станет крепче.

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Александр III • 67
Амурская железная дорога • 70
Брантон Уильям • 18
Второй паровоз Стефенсона • 21
Высокоскоростной электропоезд «300-Х» • 96
Газотурбовоз Г1 • 91, 92
Гаккель Яков Модестович • 86, 87, 89
Герстнер Франц • 56, 57, 60
Грузовой паровоз «Лебедянский» • 82, 83
Грузовой паровоз серии Э • 76, 77
Грузовой тепловоз ТЭ2 • 88
Дизель Рудольф • 85, 86
Дилижанс • 51, 53
Дэвидсон Фрэнк • 107–109
Забайкальская железная дорога • 70
Китайско-Восточная железная дорога • 70
«Колесоног» Брэндрега • 32–34
Коломенский завод • 72, 75, 77, 89
Кругобайкальская железная дорога • 70
Кюньё Николай Жозеф • 8–10
Лебедянский Лев Сергеевич • 82, 83, 91
Локомотив ТЭ3 • 88
Магнитоплан • 104–106
Малаховский Бронислав Сигизмундович • 76, 77, 80
Манчестер-Ливерпульская железная дорога • 27–29
Мельников Павел Петрович • 63, 64
Мердок Уильям • 9–11
Метро • 39, 40
Немецкий высокоскоростной электропоезд • 102
Немецкий магнитоплан «Трансрапид» • 104
Николай I • 62–64
Николай II • 67
Ньюкомен Томас • 4, 5
Павловский вокзал • 58
Паровая машина Томаса Ньюкомена • 5
Паровая машина Уатта • 6, 7
Паровоз «Аякс» • 43, 45
Паровоз «дракон Тревитика» • 13
Паровоз «Друг Чарльстона» • 40
Паровоз «Земной шар» • 36, 38
Паровоз «Лебедянский» • 83, 84
Паровоз «Марс» • 43
Паровоз «Новинка» • 33–35
Паровоз «Нортумбриец» • 28
Паровоз «Передвижение» • 23
Паровоз «Проворный» • 60
Паровоз «Пыхтящий Билли» • 18–21
Паровоз «Северная звезда» • 42
Паровоз «трехпарка» • 73–75
Паровоз «тяни-толкай» инженера Ферли • 78
Паровоз «Ураган» • 42, 43
Паровоз «Утренняя звезда» • 42
Паровоз американский курьерский 1848 года • 39
Паровоз зубчатоколесный • 17
Паровоз курьерский типа 2–3–2В • 81, 82
Паровоз системы Маллета • 77
Паровоз Стефенсона «Блюхер» • 20, 21
Паровоз Стефенсона «Киллингворт» • 21, 22
Паровоз Стефенсона «Патентовладелец» • 40
Паровоз Стефенсона «Планета» • 36, 38
Паровоз Стефенсона «Ракета» • 34, 35, 42
Паровоз Фрэнсиса Тревитика «Корнуэльс» • 44
Паровой омнибус • 14, 15
Паром-ледокол «Байкал» • 71
«Пароходный дилижанец» • 50
Пассажирский паровоз 1845 года • 73
Пассажирский паровоз ИС • 81, 84
Пассажирский паровоз ПЗ6 • 84
Пассажирский паровоз серии С • 78
Пассажирский паровоз серии С^у • 79
ПВП • 100–103
ПВП «Орлеан» • 101
Первый берлинский трамвай • 93
Первый в мире паровоз Тревитика • 11
Первый электровоз • 92
Поезд «200» • 99
Поезд «Аэротрейн-01» • 99, 100
Поезд «Аэротрейн-02» • 100
Поезд на воздушной подушке «Орлеан» • 101
Поезд на магнитной подушке «Трансрапид» • 106
Поезд с зубчатоколесным паровозом • 16
Поезда Манчестер-Ливерпульской железной дороги • 30
Пульман Джордж • 48, 49
Пульмановский пассажирский вагон • 47
Сименс Вернер • 92
Сормовский завод • 77
Старинный паровоз • 26
Стефенсон Джордж • 20–26, 28, 31, 32, 35, 41
Стоктон-Дарлингтонская железная дорога • 23, 24, 30
Строительство Транссиба • 68
Тепловоз Гаккеля • 86
Тепловоз Дизеля • 85
Тепловоз ТЭ1 • 87, 88
Тепловоз ТЭ2 • 88
Тепловоз ТЭ3 • 88, 91
Тепловоз ТЭП70 • 89, 90
Товарный паровоз серии О^в • 74, 75
Товарный паровоз ФД • 80, 81
Трансибирская магистраль • 66, 70
Тревитик Ричард • 11–16, 19
Тревитик Фрэнсис • 44
Турбовоз с паровой турбиной • 89
Уатт Джеймс • 4–7, 10–12
Французский высокоскоростной электропоезд • 99
Царскосельская железная дорога • 57, 58, 61, 63, 72
Целли Генрих • 88, 89
Циолковский Константин Эдуардович • 97–99
Черепанов Ефим • 50, 51
Черепанов Мирон • 53
Черепановы • 52–55
Экспериментальный японский электропоезд, развивший скорость 480 км/ч • 97
Электровоз • 92, 94, 95
Электровоз ВЛ19 • 94, 95
Японский подвесной монорельс «Сёнан» • 106
Японский поезд на магнитной подушке «MLX-01» • 103

СОДЕРЖАНИЕ

- Железная дорога 2
Рождение паровоза. Пар начинает работать 4
Паровая телега инженера Кюньё 8
«Поймай меня, кто может!» 11
Паровоз с «ногами» 16
Три паровоза Джорджа Стефенсона 20
Трудный путь. Первая в мире 23
Дорога Манчестер — Ливерпуль 27
Рейнхиллские состязания 32
Железнодорожная лихорадка 36
Даешь скорость! 42
Удобства на колесах 47
Российские магистрали. «Пароходный дилижанец» 50
Детище Франца Герстнера 56
Путешествие из Петербурга в Москву 62
Железная сеть 65
Великая магистраль 67
Русские паровозы 72
Дорога в будущее. Паровозы уходят 80
Тепловозы и турбовозы 85
Силой электричества 92
Летающие поезда 97
Магнитная подвеска 103
На грани фантастики 107
Предметный указатель 110

Черненко Г. Т./ От паровоза до магнитоплана. —
СПб.: «БКК», 2008. — 112 с., ил.

ISBN 5-91233-063-X

Для среднего и старшего школьного возраста
© «БКК», текст, оформление обложки, иллюстрации
Все права защищены.

Ничто из этой книги ни в какой форме не может воспроизводиться,
закладываться в память компьютера или передаваться по средствам
связи без письменного разрешения владельца авторских прав.

Текст Г. Т. Черненко

Иллюстрации Т. В. Канивец

Главный редактор И. Ю. Куберский

Редактор Г. А. Крылов

Корректор А. И. Барина

Ответственный за выпуск О. А. Рыбакова

Верстка М. Л. Бепле

КНИГИ В ЭТОЙ СЕРИИ

Древняя Греция, Древний Рим, Древний Египет, Древняя
Месопотамия, Древняя Русь, Индейцы, Боги Олимпа, Герои
Древней Греции, Библейские предания (Ветхий и Новый завет),
Автомобили, Мотоциклы, Самолеты, Танки и самоходные
орудия, От паровоза до магнитоплана, Стрелковое оружие,
Корабли, Космос, Книга будущего адмирала, Книга будущего
командира, Пираты, Рыцари, Крестonosцы, Птицы, Динозавры,
Земноводные, Рептилии, Летающие ящеры и древние птицы,
Бабочки, Акулы и скаты, Хищники, Насекомые, Собаки,
Кошки, Лошади, Жизнь в соленой воде, Жизнь в пресной
воде, Пауки, Млекопитающие, Цветы, Самые удивительные
растения, Деревья, Анатомия человека, Происхождение жизни,
Происхождение человека, Чудеса света, В морях и океанах,
Мифологические животные, Великие открытия и изобретения

Издательство «Балтийская книжная компания»
196066, Санкт-Петербург, ул. Алтайская, д. 12, литер «А»
Телефон отдела сбыта: (812) 373-10-29
Подписано в печать 28. 08. 2008.
Формат 60 × 90/16.
Тираж 10 000 экз. Печ. л. 7. Заказ № 96.15
Отпечатано в ООО «Северо-Западный Печатный Двор» 188300, .
Ленинградская обл., г. Гатчина,
ул. Железнодорожная, 45 Б

Реализация:

Санкт-Петербург, ООО «Балтийская книжная компания» (812)
373-10-29, e-mail: bbc_trade@mail.wplus.net
Москва, ООО «А. В. К. — Тимошка» (495) 554-71-63