

175-летие открытия регулярного движения поездов по Варшаво-Венской железной дороге

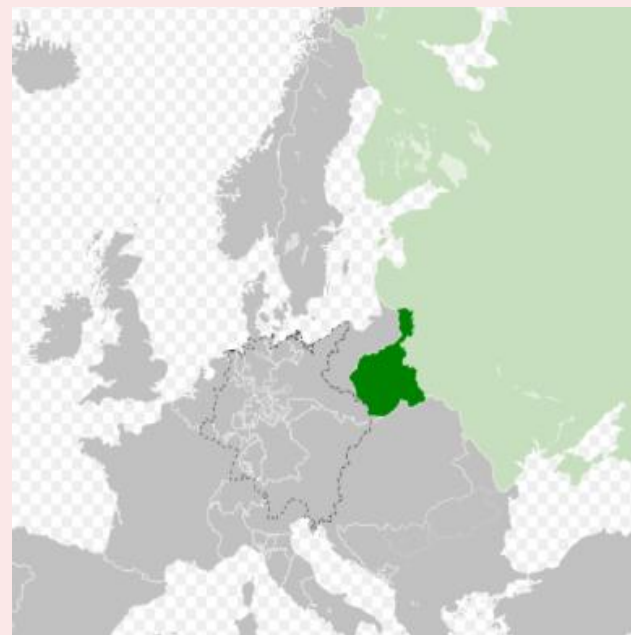
01.(13).04.1848 г.



История Варшаво-Венской железной дороги начинается с 1835 года, когда с разрешения Николая I появились первые проекты будущей железной дороги Варшава – Зомбковицы длиной 308 вёрст. Для строительства дороги в 1839 году крупные польские банкиры организовали акционерное общество «Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej». Эта дорога должна была подсоединиться к Северной железной дороге в Австрии и к её ответвлению – к Верхнесилезской железной дороге Пруссии. Ширина колеи ж.-д. линии была принята 1435 мм.



Железнодорожный вокзал времён Царства Польского



Царство Польское (темно-зеленым) в составе Российской империи (светло-зеленым)

В 1842 году акционерное общество обанкротилось, поэтому финансирование дороги теперь велось уже из государственной казны, при этом руководил строительством инженер-генерал Э. И. Герстфельд, автором проекта и главным инженером строительства был русский инженер польского происхождения Станислав Высоцкий, рельсы изготавливались на заводе «Гута Банкова».



Инженер-генерал Э. И. Герстфельд
Герстфельд Эдуард Иванович (1798- 1878).



Польский инженер, художник С. А. Высоцкий
(1805-1868). С 1839 г. главный инженер
строительства железной дороги Варшава-Вена

Дорога строилась однопутной, но земляное полотно и каменные опоры мостов изначально создавались под два пути. Минимальный радиус кривых на железной дороге был 670 м.

Уже в 1840 г. началось пробное движение поездов на участке Варшава — Скерневице. Изначально планировалось, что перевозки по дороге будут осуществляться с помощью лошадей, однако вскоре было решено сразу начать использовать современные паровозы.

К ноябрю 1844 года дорога была проведена до Прушкува, а 28 ноября того же года по дороге в качестве гостя совершил поездку наместник Царства Польского И. Ф. Паскевич.

Портрет Ивана Федоровича Паскевича.
Работа Джорджа Доу.
(1782 – 1856)



Вокзал станции Скерневицы



2 (14) июня 1845 года было открыто и 3 (15) июня началось регулярное движение поездов до Гродзиск-Мазовецкого (тогда же в Варшаве был построен Венский вокзал), спроектированный Энрико Маркони. Здание было 166 метров в длину и 18 метров в ширину, с трехэтажной центральной частью, окруженной двумя 25-метровыми башнями. В западной башне на верхнем этаже размещалась оптическая телеграфная станция, в восточной – часы.



**Энрико Маркони,
итало-польский архитектор
1792- 1863**

В 1848 г. Варшаво-Венская дорога достигла пограничной станции Граница (в настоящее время Сосновец-Мачки). В отличие от ранее построенной в 1837 г. Царскосельской железной дороги, рассматривающейся как «увеселительной» и обслуживающей, в основном, нужды царского двора и аристократии, Варшаво-Венская с самого начала получила важное экономическое значение, и использовалась для транспортировки руды и угля Добровского (Домбровского) горно-добывающего бассейна в Пруссию и постройки металлургических заводов для нужд России.

Это были заводы Гута Банкова, на которых, как нельзя кстати, стали изготавливать рельсы для первых ж.д. царства Польского.



Цех сварочного железа, середина 19 столетия



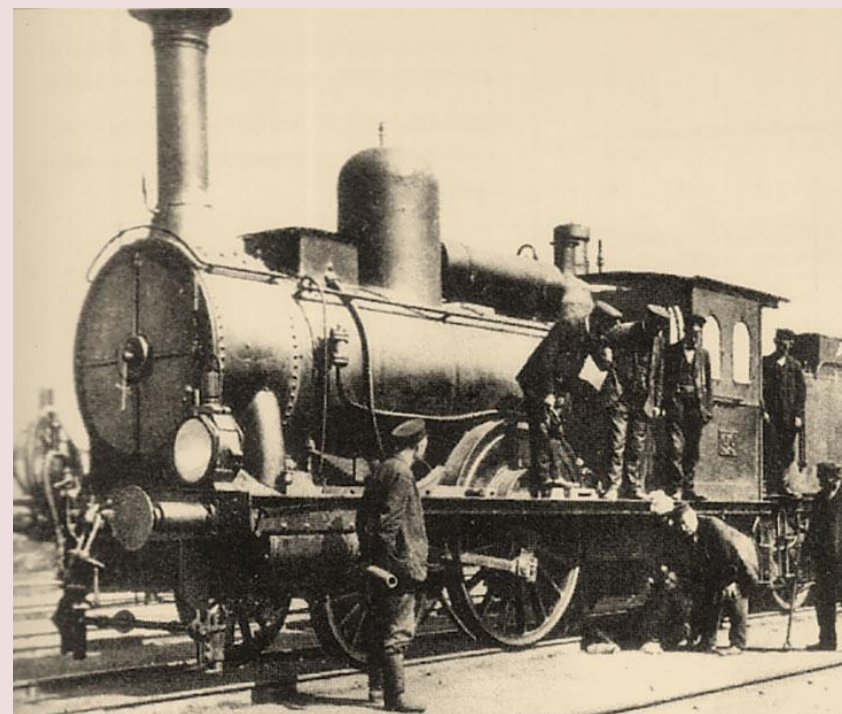
Металлургический завод Гута Банкова
1850-е гг.

Полностью Варшавско-Венская дорога была открыта 1 апреля 1848 года. Стоимость сооружения дороги составила вместе с подвижным составом семь миллионов рублей. Протяженность всей сети была 307,25 версты.

Вскоре после открытия Варшавско-Венская дорога на практике показала свое важное военно-политическое значение. По этой линии были организованы массовые перевозки русских войск и грузов для них во время Венгерской кампании 1848—1849 годов, когда русские войска противодействовали начавшейся там революции.

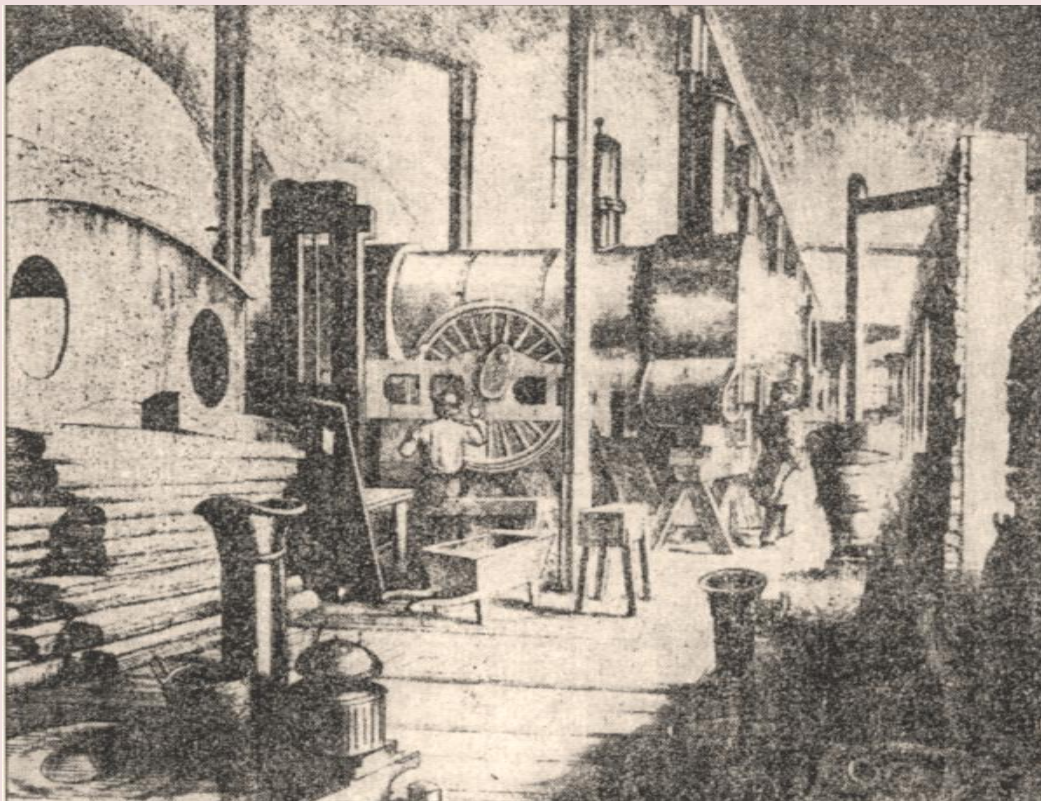
Поначалу поезда были грузопассажирскими. С 15 сентября 1850 года были введены грузовые поезда. В конце 1850-го ежедневно в ходу было три пары пассажирских поездов со скоростью 35 верст в час.

Объемы пассажирских перевозок были довольно значительными: в 1850 году перевезено 383535 пассажиров и более 3,2 миллиона пудов различных грузов.



Парвоз Борзига на Варшаво-Венской ж.д., снимок после 1870-х

В 1873 году правлением Варшаво-Венской железной дороги для подготовки машинистов, механиков и мастеров в Варшаве были открыты мастерские, на базе которых впоследствии был образован железнодорожный техникум.

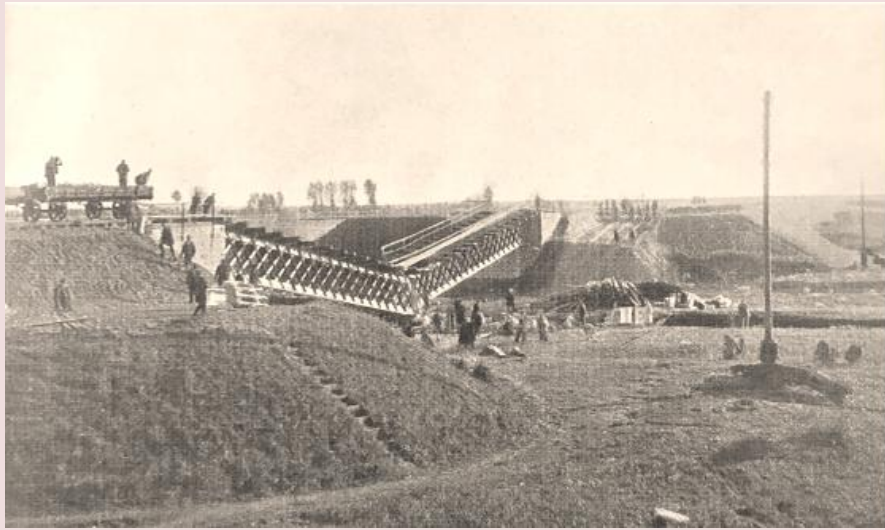


**Механические мастерские
Варшаво-Венской железной дороги,
середина XIX века**

С началом Первой мировой войны российские железнодорожные магистрали, подходившие к государственным границам Германии и Австро-Венгрии, естественным образом сделались желанной целью противника. Царство Польское, вдававшееся в глубь немецкой и австрийской территорий, практически сразу стало театром военных действий, а Варшавско-Венская железная дорога оказалась в самом центре сражений осени 1914 г.

В 1912 г. Варшавско-Венская железная дорога была передана в ведение Министерства путей сообщения России, а в 1918 г. отошла к Польше. В память о строительстве Варшаво-Венской и Варшаво-Бромбергской железных дорог в 1862 г. была отчеканена медаль.





Подорванный мост через р. Писса (1915 г.)



**Взорванный немцами мост на 115
версте главной линии (1915 г.)**



Тепловоз Варшавской железной дороги

В целях безопасности движения поездов по однопутному ж.-д. пути был устроен оптический телеграф. Такой тип семафорного телеграфа уже существовал с 1837 г. на Царскосельской железной дороге.

Оптический телеграф проработал на дороге до 1870 года. Телеграф Варшаво-Венской железной дороги несколько отличался от Царскосельского тем, что уже использовались шары с двумя окрасками – черный и желтый в зависимости от направления движения поездов.



Например в инструкции 1846 г. было сказано: «При всяком телеграфе полагаются два шара, желтый и черный; желтый для сигналов по направлению от Варшавы к Кракову, черный - от Кракова к Варшаве. В ночное время шары заменялись фонарями».

Постройка Варшавско-Венской дороги имела большое значение. Это был первый опыт сооружения магистральной линии частным обществом. Финансовые сложности этой компании в той или иной степени повлияли на государственную политику в области транспорта в эпоху императора Николая I.

Литература

1. Ильин, Ю. Путь на запад: Варшавско-Венская дорога//Ю. Ильин// РЖД Партнер. – 2006. - № 6. - С. 78-80.
2. Выпов, И. Г. Варшаво-Венская железная дорога//И. Г. Выпов//Железнодорожный транспорт. – 1998. - № 7. – С. 69 – 72.
3. Варшавско-Венская железная дорога. Проект сортировочной станции Лазы [Текст] : смета / Служба пути, Контора управления. - [Б. м. : б. и.], б. г. - 33 с.
4. Антонов, А. Б. Паровозы Варшаво-Венской железной дороги//А. Б. Антонов//Локотранс. – 2009. - № 1. – С. 28-34.
5. Колесов, А. В. Паровозы Варшаво-Венской ж. д. (дополнение) //А. Б. Антонов//Локотранс. – 2009. - № 1. – С. 32-35.