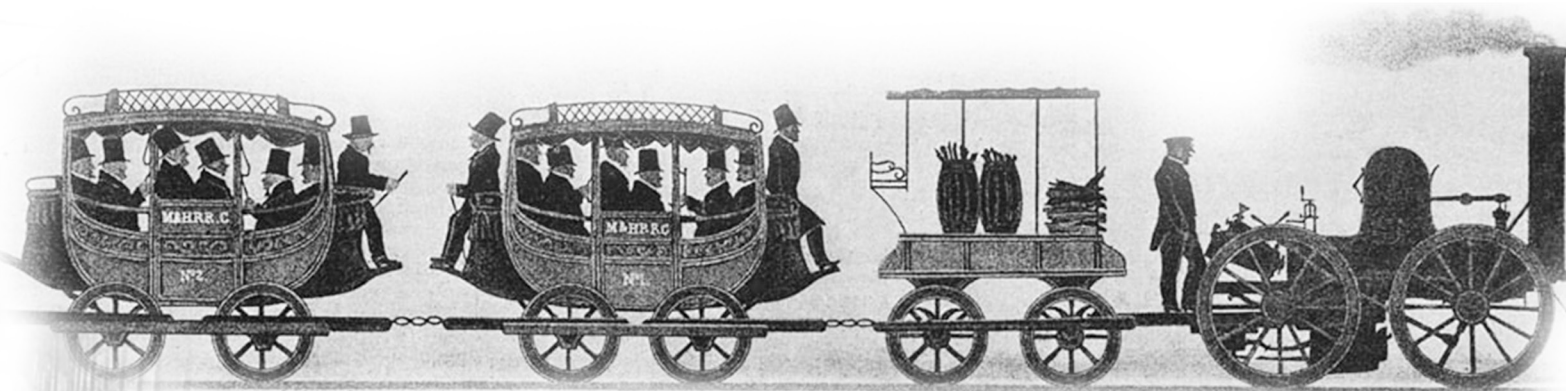


## АМЕРИКАНСКИЕ ВАГОНЫ XIX ВЕКА



Гайдукова А. Г.,  
начальник информационно-аналитического отдела

**Железнодорожный транспорт и развитие железных дорог — хороший пример эволюции и технического прогресса на территории разных стран и континентов. Постоянная необходимость увеличения эффективности и снижения себестоимости перевозок привела к применению новых технологий и развитию широкой железнодорожной сети. Влияние политики государств, национальных интересов и приоритетов влекло за собой бурное, но индивидуальное, зачастую характерное только для одного государства или региона развитие железнодорожного транспорта.**

Принято считать, что железные дороги — это один из самых совершенных и безопасных видов транспорта. Однако так было не всегда. Путешествия, осуществляемые в первых железнодорожных вагонах, были неудобными, непрактичными, а иногда и крайне опасными. Первые железнодорожные пассажирские автокары были спроектированы производителями карет, в результате чего они выглядели как кареты, установленные на четыре колесные железнодорожные тележки. Пассажиры путешествовали как внутри них, так и на скамейках, установленных в верхних частях карет. Американский судья Дж. Л. Гиллис задокументировал воспоминания о своем первом железнодорожном путешествии из Олбани в Скенектеди в 1831 году:

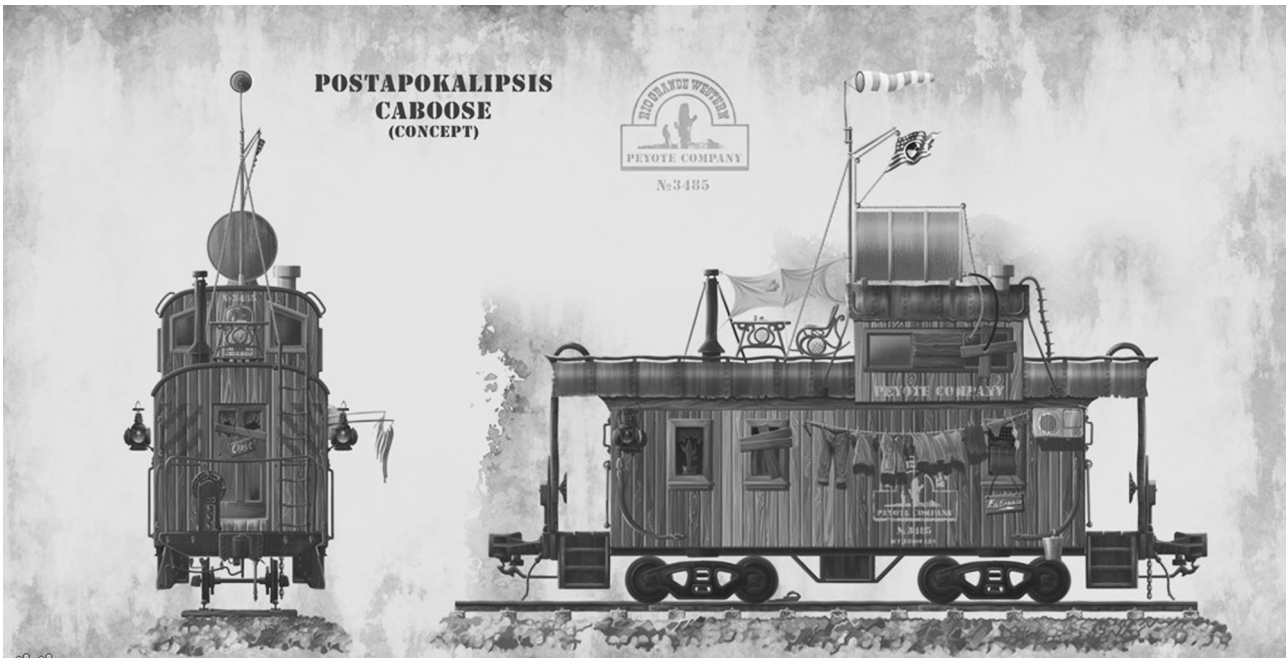
«Вагонные тележки были соединены цепями или цепными звеньями, и при этом оставалось от двух до трех футов провисания, и, когда локомотив начинал движение, провисание сокращалось рывками такой силы, что у пассажиров, сидевших на сиденьях в верхней части кареты, слетали шляпы, а при остановке вагоны сталкивались друг с другом так сильно, что люди слетали со своих мест... Там не было ни искрогасителя, ни дымоуловителя, ведущих к дымоходу, и огромные клубы черного дыма, пропитанные углем, золой и искрами, сыпались назад вдоль всего поезда. Каждый из пассажиров, сидящих снаружи, должен был иметь зонтик и поднимать его в момент выброса дыма в качестве защиты от дыма и огня».

К 1834 году вагоны каретного типа были заменены прямоугольными вагонами, имеющими прямое сходство с современными: простые деревянные скамейки располагались по бокам, образуя в центре вагона проход. Первые вагоны были вынужденно малы. Это было необходимой мерой для их легкого и беспрепятственного перемещения по узким и кривым поворотам. Позже вагоны были установлены на четырехколесные вращающиеся тележки. Это позволило производителям удлинить конструкцию вагонов для более легкого и беспрепятственного перемещения на крутых поворотах.

Первые вагоны назывались **дневными каретами**, так как большинство поездок были короткими, и путешествия длились в течение одного дня. Такая длительность поездок была вызвана крайним дискомфортом путешествий в этих вагонах. Изначально вагоны были только одного класса, и людям из разных слоев общества приходилось путешествовать вместе. К 1840-м гг. составы были распределены на вагоны первого, второго и, в некоторых случаях, третьего класса или «эмигрантские поезда», которые перевозили поселенцев дальше на запад. Пассажиры эмигрантских вагонов находились в жутких условиях вследствие того, что эти вагоны часто были оборудованы лишь деревянной скамьей вдоль стены. Некоторые эмигрантские вагоны были одновременно грузовыми: они частично были оснащены деревянными сиденьями для пассажиров, путешествующих на Средний Запад, а частично заполнены зерном, следующим на восток страны.

При движении на запад покрывались большие расстояния, и это стало необходимым условием для увеличения уровня комфорта и удобств, т. к. пассажирам, едущим с востока страны, необходимо было сидеть на твердой деревянной скамье около 48 часов, чтобы доехать до Чикаго. Некоторые действия были предприняты для усовершенствования обивки сидений в вагонах, но наличие низких потолков, отсутствие отопления и вентиляции, а также оригинальные системы подвески все еще делали поездки невыносимыми для людей. Так как пассажиропоток со временем увеличивался, и конкуренция между железными дорогами приняла серьезные обороты, в качестве награды пассажиры получили вагоны улучшенной конструкции.

Хотя первые **спальные вагоны** были введены в эксплуатацию достаточно рано (Ричард Имлей построил первый спальный вагон в 1837 году для железной дороги в долине Камберленд), зачастую их отличия от обычных вагонов сводились к складным деревянным спинкам сидений или деревянным полкам, подвешенным к стержням, свисающим с потолков вагонов. Пассажир при движении ощущал каждый



толчок и покачивание. Кроме того, спрос на спальные вагоны был очень низким из-за того, что большинство путешествий осуществлялось в дневное время и на короткие расстояния. К 1850 году с увеличением расстояния поездок увеличился и спрос на спальные вагоны. Когда Джордж Мортимер Пульман разработал спальные вагоны и ввел их в эксплуатацию в 1860-х гг., поездки на дальние расстояния стали вполне сносными и комфортными.

Хотя Джордж Пульман не был изобретателем спального вагона, именно с его именем они стали ассоциироваться. Первые вагоны были довольно примитивными, но с течением времени он сделал ряд усовершенствований: увеличил высоту потолков, установил улучшенную вентиляцию, повысил уровень комфортности и разработал идею создания отдельного вагона для дежурного по поезду, чтобы тот мог помогать путешественникам заправлять кровати и оказывать услуги в течение всей поездки. К 1870 году вагоны Пульмана были изящными и в некоторой степени даже шикарными, и это стало отличительной чертой путешествий первым классом. В конечном итоге Пульман монополизировал индустрию спальных вагонов.

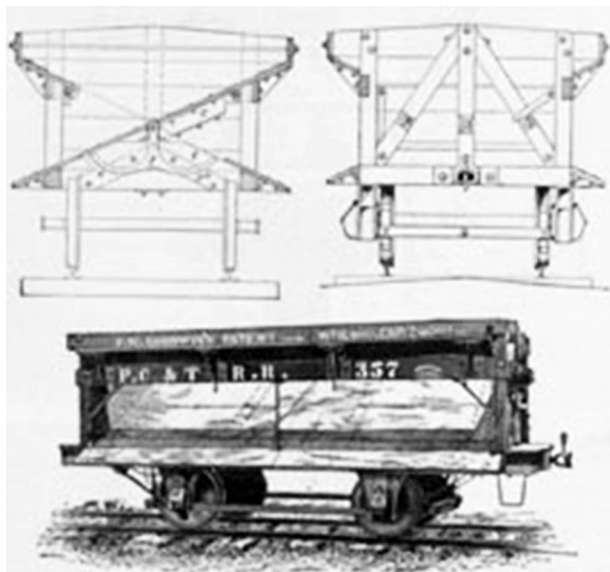
В первые годы практики путешествий на поездах было трудно организовать услуги по питанию. Некоторые занимались продажей бутербродов на определенных станциях. На более длинных маршрутах на некоторых станциях располагались рестораны, но вследствие того, что остановки были короткими, а рестораны были небольшими и имели ограниченное количество столов, пассажирам приходилось мчаться туда в надежде на быстрое обслуживание. Многие пассажиры брали с собой еду в дорогу.

**Вагоны-рестораны**, вошедшие в моду в конце 1860-х гг., были дорогими в сборке и эксплуатации. Вследствие их высокой стоимости они были нерентабельными и непрактичными, и изначально использовались только на Среднем Западе для обслуживания пассажиров, путешествующих на дальние расстояния первым классом. К 1880 гг. вагоны-рестораны распространились и на другие направления, при этом становясь все более элегантными и шикарными. Вагоны-рестораны были включены в составы поездов дальнего следования в XX веке, но они практически никогда не приносили прибыли, и их содержали только для удобства пассажиров.

Другие вагоны специального назначения также изобретались и вводились в эксплуатацию. Первоначально багаж находился в одном вагоне с пассажирами, но позже для этих целей изобрели отдельный **багажный вагон**. Поезда доставляли почту с начала 1830-х гг., а в начале 1860-х гг. почта сортировалась и упаковывалась непосредственно в **почтовых вагонах**, предназначенных именно для этой цели, и доставлялась по железной дороге. Различные «ловушки для мешков с почтой» были разработаны для обмена почтовых мешков во время движения поездов, проходящих через города. **Вагоны-хранилища** вошли в обиход в 1860-х гг. и использовались в основном для охлаждения грузов путем упаковки льда в изолированные стены в концах или середине вагонов. **Крытые вагоны для скота** были предназначены для транспортировки животных на рынок. **Вагоны-камбузы** произошли от вагонов-хранилищ, используемых проводниками и экипажем в качестве жилых или рабочих помещений.

### СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВАГОНЫ ДЛЯ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Многие вагоны были разработаны специально для создания и поддержания железнодорожной инфраструктуры.



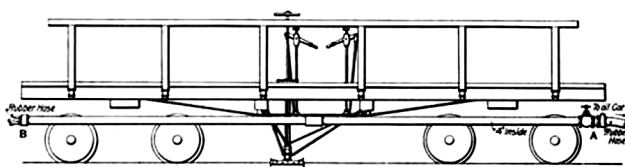


Например, вагоны-самосвалы (думпкары), вагоны-снегоочистители, вагоны-травосжигатели и спринклерные вагоны были разработаны и использовались для поддержания состояния дорожного полотна и путей. **Ручные вагонетки** позволяли инспекторам и руководителям преодолевать достаточно большие расстояния для проверки состояния колеи и контроля путевых работ. **Габаритные вагоны** были сконструированы для измерения расстояния между рельсовыми путями, балками или стенами тоннеля. **Вагоны-транспортёры** использовались для перевозки вагонов в маневровый парк. **Динамометрические вагоны** измеряли, среди всего прочего, скорость поезда и расстояние, пройденное им, и проверяли состояние рельсов и дорожного полотна. **Крановые вагоны** использовались для очищения путей от обломков и мусора, **вагоны-копры** применялись для перемещения опор мостов, а **вагоны, оборудованные ковшами**, служили для раскопки дорожного полотна.

**Вагоны-самосвалы** были оснащены различными приспособлениями для раскачивания вагона из стороны в сторону, чтобы погрузить или выгрузить гравий или грунт вдоль колеи.

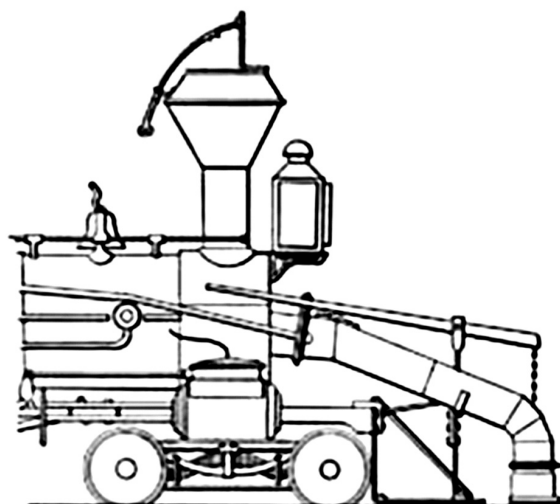


**Вагоны-снегоочистители** толкались одним или двумя локомотивами для очищения колеи от снега.



Поезда образовывали значительное количество пыли, которая попадала в открытые окна вагонов. **Спринклерные вагоны**, в которых использовалась вода и масло, применя-

лись для устранения пыли, при этом масляные спринклеры были значительно эффективнее.



Сорняки, растущие вдоль рельс, могли уменьшить трение в сырую погоду. Использование услуг рабочих для их выкапывания было дорогостоящей и трудозатратной процедурой. Применение **вагонов-травосжигателей** было более эффективным и экономичным. Вагоны-травосжигатели фирмы Hawksworth направляли отработанный пар и жар из печи вниз на колею для уничтожения сорняков.



**Ручные вагонетки** часто использовались работниками железных дорог для инспектирования состояния дорожного полотна. **БП**

Получено 20.08.2015

По материалам Railroad.lindahall.org

## НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ СТАРТУВАЛО ВІДНОВЛЕННЯ НАВАНТАЖЕННЯ

У серпні поточного року на мережі Укрзалізниці зафіксовано істотне зростання навантаження — на 10% порівняно з аналогічним періодом 2014 року. Усього за місяць було відвантажено більше 26 млн т проти 23,7 млн т у серпні минулого року. Середньодобове навантаження збільшилось до 845,2 тис. т, у той час як у серпні 2014 року цей показник складав 766 тис. т.

Зростання забезпечили номенклатури, які домінують у структурі вантажної бази УЗ, — залізнична сировина (складає більше чверті мережевого навантаження) і зерно (близько 10% відповідно). Відзначено також зростання вугільного навантаження (його питома вага в сукупному вантаженні УЗ — близько 20%). Скорочується й відставання обсягів продукції, відвантаженої з початку року, від відповідного періоду 2014 року — так, за 8 місяців воно склало близько 16%, тоді як за 7 — майже 20%.

Нагадаємо, що навантаження на українській мережі за 6 місяців 2015 року знизилось на 21%, при цьому перевізник втратив понад 36 млн т вантажів.

По материалам [www.uz.gov.ua](http://www.uz.gov.ua)