footuh 24 марта 2015, 09:58:36

Вплоть до середины 19-го века город Бронницы считался некоронованною столицей российского ямского промысла, поэтому при появлении первых железных дорог - огромная депутация лучших местных людей пришла в руководство компании строящей Казанскую железную дорогу, для того чтобы та не вела железную дорогу через Бронницы, ибо это угрожало началу конкурненции в перевозках между ямщиками и данной железкой. Была уплачена огромная взятка для того, чтобы железная дорога в этом месте сделала крюк и прошла не по огромным, развитым и очень богатым Бронницам, а через мелкий в те года занюханный - Воскресенск. Этим самым ямщики спасали свои доходы и рабочие места. Продолжать?

---

footuh 24 марта 2015, 15:41:18

> Цитата: Доктор Удмурт от 24.03.2015 12:40:31

Я не стал ставить вам ни плюс, ни минус по этому сообщению, просто потому, что вы попали в незаметную ловушку, которую я поставил на пути вот таких как вы - верхоглядов. Дело в том, что вы ошиблись с оценкой описанного мною случая с Бронницами - чуть больше чем полностью. Не было в этой истории никаких крестьян-ямщиков, которым надо учиться и учиться до машинистов поезда, но вы не могли знать всех подробностей, так как "узким специалистам" знать о них не интересно и с виду - и незачем. Собственно эта история знаменита именно тем, что решение по обходу Бронниц принималось богатейшими людьми московской губернии, которых консультировали - специально принятые для этого в ямскую гильдию - два бывших "дружки министров" Почтового Ведомства и Министерства по Эксплуатации Публичных Зданий, к которому относились в те годы - Железные дороги. Мало того, оба этих перца были членами Масонской Ложи "Великий Восток" и данный вопрос дискутировался на самом высшем масонском уровне, прежде чем по нему были выданы рекомендации. То есть тот гигантский финансовый и экономический про%б, который при этом случился - уж точно лежит не на плечах простых ямщиков, но - на совести именно Духовников из масонов, которые "за деревьями не увидели леса". Что самоне удивительное - мало было купцам-миллионщикам из города Бронницы мнения книжных масонов, они спрашивали совета у главного инженера по строительству Северной (Ярославской) железной дороги (хозяин Савва Мамонтов) и руководителя по обучению машинистов подвижного состава с Николаевской железной дороги (государственная дорога) и они оба оставили под экспертным заключением свои подписи. И что самое смешное - и тот, и другой были правы!

Я же специально спросил всех в моем тексте стоит ли мне эту историю продолжать? Я имел в виду - все ли вам тут понятно? Судя по вашему тексту - вам все тут было понятно и тупые крестьяне-ямщики конечно ни за что не понимали того, что известно всякому машинисту. Хорошо.

Даю вводную. Бронницы на тот момент крупнейший порт на Москва-реке, выше Бронниц река обмелела и поэтому все грузы из бассейна Волги выгружаются в области Бронниц. Местные ямщики держат монополию на перевоз грузов от Бронницкого порта в Первопрестольную и именно на этом делают свои миллионы. Бронницы обладают крупнейшими водонапорными башнями в округе (для нужд местного водопровода) и ближайшие сходные по мощности

расположены лишь далеко на юге в Рязани и Коломне, и впоследствии появятся в Голутвине, для тогдашних паровозов нужно было много воды и по рассчетам инженеров паровозного дела требовались постоянные поставки воды из Бронниц на железную дорогу, что тоже должно было стать золотым дном для местного извозного промысла, а чтобы владельцы дороги не вывернулись специальных приказом им запрещалось создавать новые водозаборы на пути из Москвы до Коломны. Дело в том, что внутри Министерства по эксплуатации Жилых Зданий тоже сидели члены ямской гильдии Бронниц, так что и нормативы в те дни писались с учетом интересов извозчиков.

Мало того, для строительства новой - Казанской железной дороги - было выделено направление - вдоль самых крупных рек - Оки и Волги, то есть перевозки по данной дороге должны были войти в конкуренцию с речными перевозками, что тоже делало эту историю весьма странной.

Итак, вы знаете по этому поводу - почти все, попробуйте определить с точки зрения современного Духовника - в чем именно состоял глобальный просчет Масонов из Великого Востока, а так же - экспертов по проектированию железных дорог и их эксплуатации, которые составили столь замечательное заключение? Ведь вы - не ямщик, пусть даже и миллионщик, а вполне образованный господин и доктор наук, так что вы сразу поймете в чем именно был просчет всех этих "узких специалистов".

Это вопрос не только к Доктору Удмурту и всем прочим читателям, можете выдвигать свои версии. Ответа на этот вопрос в Википедии нет, я знаю об этом именно потому что сейчас я начал собирать материалы по созданию железных дорог в нашей стране и нигде на этот вопрос никто не ответил. Слишком он кажется всем очевидным - по-видимому, ведь куда там - богатым ямщикам - купцам первой гильдии позапрошлого века, когда нынешние оборванцы их в сто раз умнее и понимают как работает паровой двигатель.😃

Самое смешное, что этот пример настолько известен, что досконально разбирается в ряде учебников по стратегическому планированию войсковых операций 😃, но насколько я понял среди этих специалистов мало кто постит что-либо вы Википедиях.

Да, чисто для справки - на сегодняшний день именно по Казанской дороге ходят самые длинномерные и тяжелогруженные поезда в современной России, и именно на перегонах Казанской железной дороги постоянно ставятся все новые рекорды по грузоподъемности на железной дороге. На заинтересованный вопрос - "почему", ответ от специалистов всегда очень странный - "потому что Казанская дорога всю жизнь была единственной в России дорогой с левосторонним движением" - и вот именно этого не учли - ни высокомудрые Духовники-масоны из- Великого Востока, ни инженеры по эксплуатации, ни проектировщики железных дорог. 😃

Это с одной стороны подсказка, а с другой - очередная шутка, так как если вы не понимаете о чем именно идет речь, вас эта подсказка обязательно заведет в не ту степь. Чтобы лучше ею воспользоваться - попробуйте ответить на вопрос - зачем вообще Казанскую дорогу сделали - левосторонней и лишь тогда вы сможете понять суть шутки с Бронницами. (И если захотите продолжить, можно попробовать ответить для себя на вопрос - почему другие дороги не стали делать левосторонними, если с Казанской - все настолько хорошо получилось? Это - тоже подсказка.)

Ответа жду сутки. Надеюсь, что те кто захотят попробовать угадать, что именно там произошло - больше разбираются в перевозках (хотя бы на уровне машиниста поезда) чем тупые ямщики-миллионщики, которые видимо - зря лаптем щи хлебали 😃.

Тех кто проходил курс стратегического планирования операций в военных училищах тоже прошу высказываться, насколько я понимаю очень часто люди знают о факте но очень плохо могут объяснить, - в чем там собака порылась.

д_Митрий 24 марта 2015, 16:32:00

С детства много живу рядом с Казанской железной дорогой, в почти родной, Малаховке. Всегда было интересно, почему наша ЖД левосторонняя.

Может такое расположение путей позволяет легче (быстрее, удобней, дешевле) грузить составы в направлении "в Москву" подвозя грузы с юга, а разгружать на север, в сторону болот, "из Москвы". ЖД идёт вдоль границы лесов-болот на север, а на юг от дороги плоская равнина до Москва-реки. Соответственно устройство стрелок проще заходить на основную дорогу с юга в Москву, а выходить на север, от Москвы. Надо бы ещё подумать

неГуффи_аРегуляр 24 марта 2015, 16:37:20

Да уж, за 65-70 товарных единиц в составе - практически норма, которую насчитываешь, стоя на ж/д переезде станции Бронницы. Расстояние между станцией и городом - 20 км, ежели чо.

---

gvf 24 марта 2015, 16:38:08

Собсно тут два момента:

1. Известная диаграмма развития технологий в виде нескольких последовательных перевернутых парабол (научные исследования – опытная разработка – кап. вложения – отдача – закат) когда старую технологию которую сменяет новая в осях (время – прибыльность). Чуть выше. Прикол в том что нет смысла вкладываться в старую технологию - гужевого транспорта, находящуюся на этапе экстенсивного развития, когда новая уже на уровне капитальных.

2. Новая технология – ЖД транспорта, позволила резко увеличить грузопоток и снизить субъективную зависимость от человеческого фактора (надежность и скорость возросли). В результате основные грузопотоки и прибыли переместились на новое место.

По поводу левосторонности. Проектировали английские инженеры…. возможно без обычных удешевлений и "карт отступлений". Потому наверное и самая-самая.

---

f747 24 марта 2015, 16:58:56

Ни чего не понял. А зачем вообще эту дорогу строили? В смысле, что по ней возить то собирались?

Ну обошли Бронницы и чё? А кто мешает не тянуть баржу к телегам в Бронницах, а перегрузиться в вагоны в Коломне, Рязани или том же Воскресенске? Кто то кого то поимел на

взятку…. А левосторонняя - предположение пальцем в небо. Она была однопутная (в смысле пофигу где право, где лево), Бронницкие купцы офигевшие от кидка и потери доходов от извоза ломанули тариф за воду, включив в него и потеряные доходы и взятку и всю грусть обманутой души. Так что стало дешевле построить паралельно железную дорогу для подвоза воды из Москвы, она оказалась с правой стороны, так дорога стала левосторонней

CapitanNemo 24 марта 2015, 16:59:13

Поскольку со вводом железной дороги в строй извозчики теряли деньги от извозов грузов в Москву. Поэтому они занесли взятку, чтоб не терять эту прибыль. Потому, какая разница, до Москвы отвозить груз или до Воскресенска? Дополнительно можно возить и воду для заправки паровозов. А левосторонняя дорога, чтоб груз из Брнницы было удобно и быстро загружать.

А в для военных, этот груз ещё и удобно разгружать, и людей высаживать. Так, как основное направление удара на нас с Запада(как и нам на запад удобно нападать), и эшелоны идущие с войсками из Поволжья могут вступать в бой и передеслоцироваться прям с "колёс"

д_Митрий 24 марта 2015, 17:01:48

Я слышал местные легенды о шведских инженерах, а не английских.

На счёт самая-самая, кмк, интересное наблюдение. Одна из первых была электрофицированна. Казанская единственная (вроде) дорога с аж четырёхпутным движением (от Москвы вроде аж до Голутвина). Грузовое сообщение отделено от пассажирского, хотя в последние десятилетие используется для скоростного пассажирского. Раньше, в советские годы, грузовые составы были длиннющими, такими, что в конце состава был ещё один электровоз, толкающий. Ныне товарники редки, ходят в основном по ночам.

Т.о. значение её для государства оказалось сильно больше, чем расчитывали 150 лет назад в Бронницах. В будущем её собираются делать ещё более важной и мощной, как часть НШП в Китай.

Швея 24 марта 2015, 17:18:38

ну как бы вот один из ответов зачем было строить

> Цитата: Цитата Строительство дороги было вызвано важными экономическими интересами. Хлеб в Москву издавна завозили в основном из Саратовской губернии, по Волге и Оке — до Коломны. Здесь он складировался до весны, чтобы по большой воде на баржах его доставить в столицу. Такая система имела много неудобств

http://www.xn--80atdefdb.su/history/stroitelstvo-moskovsko-kazanskoi-geleznoi-dorogi/

А вообще, Александр Эрдимтович, вы хитрюга))) Сейчас все сидят и читают про строительство этой ж/д)))) С другой стороны, узнала, что англичане занимались проектированием и строительством))) какая промышленность была развита, и как развивался район и регион в целом в дальнейшем)))

---

shorh_i 24 марта 2015, 17:55:09

Ой, хочу попробовать облажаться!

Если посмотреть на карту, то можно увидеть что Бронницы расположены на правом берегу Москвы а Воскресенск - на левом. Причем на левом ровная Мещерская равнина а на правом какой-никакой рельеф. Поэтому ровный горизонтальный путь допускал бОльшую длину подвижного состава, и бОльшую по сравнению с нормами производительность.

Я думаю, что неучтенным фактором оказался быстрый прогресс паровозов. Их мощность быстро увеличивалась, а количество потребной воды - падало. Перегоны удлинялись, перевозка удешевлялась, порт (по идее, на самом деле - не знаю) должен был быстро перебраться в Воскресенск, где с левого берега реки грузы перегружались на поезд и по левой стороне дороги двигались в Москву. Везти воду из Бронниц до Воскресенска (где паровозы стояли под загрузкой) при наличии реки под боком было смешно, я думаю что если и возили по первости ямщиками воду то уж не от Бронниц а от ближайшего спуска к воде. Кроме того, волочь баржи вверх по течению реки все-таки дороговато, и с удешевлением ж.д. точка разгрузки судов должна была переместится в Коломну, превратив Воскресенск в просто промежуточную станцию.

Все - таки на момент принятия решения технический прогресс только начинался, и никто не мог предугадать ни скорости ни мощности локомотивов, которые должны были появится в ближайшей перспективе.

неГуффи_аРегуляр 24 марта 2015, 18:13:00

Мостовых переправ меньше.

Юрий_ 24 марта 2015, 19:30:20

Раз в задаче указано про левостороннюю дорогу, можно сделать вывод, что зарабатывать предполагалось на составах, идущих в Москву, а не из неё.

Причём идущих транзитом. Так как если бы предполагался заработок на погрузке товара в точке, ближайшей к Бронницам - проще было бы сделать товарную станцию, чем левостороннюю дорогу и "быструю" погрузку - это невозможно.

Ну и раз строится ж.д. от Волги и Оки до Москвы, то товаропоток по Москва-реке всё равно будет падать. Надеяться его сохранить и подвозить товар от реки до ж.д. состава - какой-то

unreal, на мой взгляд.

Т.е. заработок на транзитных составах в Москву, причём это не погрузка товара.

Раз не погрузка товара - значит, предполагалось зарабатывать на необходимом обслуживании составов. При этом разница в том, что в Москву идут гружёные составы (продукты, сырьё), а обратно идёт порожняк, который не требует этого дополнительного обслуживания (поэтому - левосторонняя).

И большие расчёты сводились именно к тому, что для гружёных составов это обслуживание окажется необходимым, а для порожняка - нет.

Что можно было не учесть. *1. Появление новых технологий. Но дизель и электровоз появились уже в СССР, так что вряд ли дело в них. *2. Решение проблемы обслуживания состава иным способом. Например, цепляли дополнительную цистерну с водой для локомотива. *3. Просчёт мог быть в том, что расчёты делались для максимальных значений порожняка и гружёного состава, а на практике ситуация такая, что вагонов в порожняке ровно столько же, сколько в гружёном поезде. И что загружать состав можно ровно настолько, чтобы он мог развивать скорость порожняка. Т.к. иначе получается простой локомотивов в точках назначения (или их пустые перегонки, что тоже невыгодно). Понятно, что за счёт бОльшего количества ресурсов для локомотива - но их можно просто прицепить к нему, а не подвозить лошадьми (вода, уголь).

Т.е. в реальности параметры движения отличались от тех (максимальных), которые использовались в расчётах. Из из-за этого было возможно гонять гружёные составы без доп. обслуживания в районе Бронниц.

Фишка про рекорды современных поездов на Казанской дороге может быть в том, что современная инфраструктура заточена на обслуживание справа, а дорога - левосторонняя. Всё своё тащи с собой...

Update

Обратно можно гнать вообще не порожняк, если можно доставить необходимый ресурс на Ярославский или Ленинградский вокзал (или любую другую промежуточную станцию). А скорости могут различаться, это я не прав.

Ахмад ибн Куйя (Ахмет Куе 24 марта 2015, 20:18:10

Что касается переделанных левопутных участков в России - говорят, что самый известный, наверное был, Петербург - Гатчина (с момента открытия в 1853 и до конца 1940-х годов). Кстати, а как был устроен семафор на левостороннем участке движения и фонари на стрелочных переводах - не могу представить?

Кстати, про Коломну и перенос вокзала - правда? Ну и про фон Мекка и все расклады? Снача ведь одноколейку Москва-Коломна-Рязань-Моршанск-Саратов строили, а потом - добавляли туда еще путь. А разъезды там какие были - тоже левосторонние или как? Как потом соединяли разъезды во вторую колею? Ну и мосты на дороге были (да и есть) через реки типа Ока или чуть скромнее - одноколейные?

Ну, начинаю думать… Обычно рекомендуют чертеж, пришлось взять источник

Левосторонний участок ж/д есть на другом конце дороги - в Саратовском узле Саратов II-Тов. - Князевка - Правобережный (длина около 12 км). Еще добавить перегоны Трофимовский II - Трофимовский I и Саратов I - Саратов II, они тоже левосторонние, и про расположение путей на трёхпутном участке Трофимовский I - Саратов I, его тоже можно считать левосторонним. В общем, получается около 26 км левосторонки от Трофимовского II до моста через Волгу.

А как был доведен путь до Саратовского речного порта и его элеваторов и хлебоссыпок на спинной ручной тяге (там в свое время после службы в армии тот самый главпаризан УССР Сидор Ковпак успел проработать, бегая с мешками) и вообще, что там и как грузили в те годы? Ну и в 1860-1870-е те самые бурлаки на Волге и притоках еще были, их еще тот самый Москва-описатель Владимир Гиляровский застать успел и лично хорошо лямку потягал и описал все это.

На схеме видно, что левосторонка в случае Саратовского узла позволяет в основном избежать враждебных пересечений маршрутов. В Саратове от Саратова-2 до ж/д моста через Волгу (мост однопутный). Хотя, наверное, можно сказать, что это две параллельные однопутки - только по одной поезда больше идут на запад, по другой на восток.

Bonya 24 марта 2015, 20:37:48

http://ic.pics.livejournal.com/vita_life777/48889071/161889/161889_original.jpg

http://lifewatch.ru/wp-content/uploads/2011/10/1-1.jpg

Ахмад ибн Куйя (Ахмет Куе 24 марта 2015, 20:54:18

Ну, самый главный мост через Волгу Казанского об-ва железных дорог - был в Сызрани. Потом уже возле Свияжска у Казани построили.

Кстати, кто не знает, Нижегородская ярмарка проводилась на нижнем - левом берегу Оки, где Московский вокзал и Стрелка. Туда из Верхнего Города - где Кремль и Покровский и прочие спуски вел наплавной разводной мост через Оку, где даже трамваи пускали. А дорогу из Тимирязева через Арзамас в Верхний Нижний на т.н. Мызу и на Ромодановский вокзал на берегу Оки провели почти по косогору-крутояру Оки, и ее даже снесло сильнейшим оползнем. И не раз такое потом было… Есть даже фото этого всего в И-нете… Железнодорожный мост через Оку в Горьком построили в 1960-е годы, а Ромодановский вокзал на правом берегу Оки превратили в просто дом и павильон для киносъемок.

Левая колея до Рязани, которую пустили раньше - как-то связано с портами-пристанями на реке Москва и Ока, но как? Железка забирает пассажиров пароходов, но какие грузы речного транспорта она перехватывает? В чем смысл отвода на Озерку до берега Оки, где жел-дор моста нет до сих пор (автодорожный - есть) - не знаю тоже… Как и отвода на Егорьевск.

Это 1912 год - водозабор из реки.

Дорога Люберцы-Арзамас-Казань в 1912-1913 гг.

Часть 1 http://vita-life777.livejournal.com/4641.html

Часть 2 http://vita-life777.livejournal.com/5097.html

Про топливо пароходов на Оке, Москве, притоках Оки - точно не знаю. Как и на Волге тогда. Знаю, что в топки пароходов шли одно время дрова из прибрежных лесов - от этого, вроде реки сильно мелели одно время - но сколько дров уходило на всю эту навигацию, откуда их потом завозили и каким темпами на Волге пароходы стали переходить на бакинскую нефть - тайна великая для меня есть.

Bonya 24 марта 2015, 21:22:14

Если был расчёт подвозить из Бронниц грузы, следующие на Москву, то левостороннее движение дороги выглядит логичным, ибо меньше гужевого транспорта будет пересекать ж/д пути. Просчет в таком случае представляется в двойной перевалке и стоимости транспортировки за 8-10км подводами по сравнению с более длинным ж/д плечом.

Saturn5A 24 марта 2015, 21:56:23

Мост сэкономили.

Есть две Москвы. Эта - 495, где сходились все чугунки-склады-заводики. И та сторона - 499, которая до Хрущёва вообще не развивалась, а тот понастроил спальников.

Так "дорогие мои москвичи" и ездят туды-сюды на работу. С той стороны ~~Луны~~ Москвы на эту.

Баламут 24 марта 2015, 22:35:11

*Первый принцип логистики - география *второй принцип логистики - узловые точки *третий принцип логистики - плечи подвоза *четвертый принцип - узкие места об чем спичь камрады?

смотрите карту, там же все есть...

---

f747 24 марта 2015, 23:10:51

Так вот это то и не понял. Хлеб (ну и прочее) везут в Коломну, там перегружают на мелкие баржи и везут в Бронницы, там грузят в телеги и везут в Москву, итого два колена. ЖД идёт напрямую в Коломну и одно колено отсекает, стратегия салютует, гешефт Бронницких купцов делится на ламполам, ламполам экономии и ламполам падает в карман хозяина ж\д, все в радостях, Бронницы в горе. Бронницких купцов кидают на доходы, а что бы оне включив связи не похерили тему, грузят, что можно избежать батхерта проплатив дорогу в обход (через Бронницы или не через всё одно - колено отсекается). По итогу, купцы связи на похер дороги не включают, да ещё и бабки сами несут хер знает за что. Развод лохов гомеопатический, или я чего то не догоняю.

Одно меня смущает 1861 отмена крепостного права и куда бабки Бронницких купцов падали, но в любом случае географию не обманешь, колено обломают. А по поводу дороги на Казань вдоль Волги, так если Волга от Нижнего до Казани течёт практически по прямой с Запада на Восток, то как дорогу то строить прикажете? Или паралельно или не строить

Чего вряд ли могли предугадать ямщики, так это того, что в результате войны правительство пересмотрит отношение к жд:

Скрытый текст …железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения ещё за десять лет, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для Империии и сделались потребностью народною, желанием общим, настоятельным. В сём глубоком убеждении, мы вслед за первым прекращением военных действий повелели о средствах к лучшему удовлетворению этой неотложной потребности… обратиться к промышленности частной, как отечественной, так и иностранной… чтобы воспользоваться значительной опытностью, приобретённою при устройстве многих тысяч вёрст железных дорог на Западе Европы.

— Высочайший указ императора Александра II от 26 января 1857 года Свернуть Хотя не ясно на какой момент времени ими было принято решение провести жд через пустыри по пути дешёвого реч транспорта. Так как цель у такого маршрута может быть только одна - чтоб зарос бурьяном и не мешал ямщикам делать свой гешефт.

По левостороннему ничего нового на ум: водозабор, высадка в западном направлении, обзор машиниста. Сдаётся это всё из разряда "не в ту степь", так как не объясняет почему на других участках такого не было.

В общем нужен <del>срачь,<del> спор по сабжу, иначе к утру окажемся не умнее погонщиков ишаков с 19 ст.

---

f747 25 марта 2015, 00:03:33

На других участках слева не было бронницких миллионеров и приказа по водонапорным башням, вам ли не знать - от хорошей жизни не скачуть, скачуть и идуть на лево от нереализованых амбиций

---

shorh_i 25 марта 2015, 00:07:16

Н.С. Паркинсон: "Что касается французских железных дорог, там проблем нет. Они были построены по проекту британского инженера, которому всякие туземцы не указ, и потому на французских железных дорогах движение с самого начала левостороннее." Папаша левый был..

Бронницкие были почему-то уверены, что от Коломны до Бронниц дешевле будет доставка баржами в половодье чем железной дорогой. Но вот от Бронниц до Москвы ямщики конкуренции не выдержат. А ведь если годовой объем зерна прибывает за пару недель половодья баржами, то в Бронницах должны быть склады на весь запас. Можно было хоть их как-то использовать. Но у них была уверенность что железка не справится…

footuh 25 марта 2015, 10:29:48

> Цитата: Unuberwindlich от 24.03.2015 23:52:13

Ребят, все верно, практически все уже выяснили, практически все правильные слова сказаны - остался последний штрих и получится картина маслом. Собственно вся задача выросла в качестве иллюстрации того, как со временем меняется парадигма мышления, то есть того - о чем люди думают.

Проблема Бронницких ямщиков, людей в массе очень умных, денежных и практических состояла именно в том, что они основываясь на имеющихся у них сведениях даже и не догадывались о том, как буквально за ближайшие лет пять - кардинально изменится парадигма мышления, а вовсе не география, расположение ресурсов или наличие узких мест в логистике. Данный пример как раз - если и связан с логистикой, то очень косвенно.

Ах, вы нашли замечательный Указ от 1857 года и этот Указ - по своей сути - песТня, из которой слова не выкинешь, так как из него собственно вообще не понятно - в чем состояли тогдашние проблемы железной дороги и главный парадокс всей этой истории, из которого выясняется, что данный Указ эти самые проблемы никак не решил, а наоборот - усугубил. Это как ломиться со всей дури в дверь, а после получения приказа начать ломиться в нее в утроенной силою, не сознавая что она открывалась и открывается исключительно в обратную (хорошо, - "на левую") сторону .

И то что французские инженеры строили Казанскую дорогу по английскому образцу, то есть "на левую сторону" - действительно есть в гуглях. В гуглях нет объяснения - ПОЧЕМУ они это делали и почему потом в той же Франции все дороги переделывались на правую сторону.

Вообще-то идея данного вопроса родилась у меня после начала разговора про "Интерстеллар" и про то, какую же именно чушь пишут там вместо рассказа про физику. Этот прикол оказался помножен на очередную копипасту от нашего незабвенного Тимура - про то как камрад Мольтке пришел к Императору Александру с прожектом о строительстве железных дорог, которые нужней крепостей, ибо якобы паровоз выиграл соревнование с воловьей упряжкой. Оле пришлось меня от смеха чаем отпаивать, ибо либо данная история, рассказанная Пикулем совершенный анахронизм, либо в ней есть большая лакуна, связанная с ответом Государя Императора и объяснением почему Мольтке после этого пинками выставили из нашей страны. Ну, чтобы направить дискуссию по более продуктивному руслу могу дать совет попробовать ЗАБЫТЬ о том, что мы сейчас знаем про ту же дорогу, а попробовать посмотреть на нее как в известных книгах про построение Царскосельской дороги, стихотворения Некрасова "железная дорога" или на основании только что процитированного Указа. И вам все станет ясно.

Итак, давайте разберемся о чем идет речь. Речь идет о том, что со появлением Казанской железной дороги произошло скачкообразное изменение технологического уклада в нашей стране.

Корень проблемы состоял не в географии, или логистике, а в ОТНОШЕНИИ - в том числе и высокомудрых "Духовников" - к самой идее Железной Дороги.

Я набросал много подсказок по этому поводу в самом вопросе, например о том, что первый в нашей Истории министр-железнодорожник - Петр Клейнмихель не был министром железнодорожного транспорта, или министром путей сообщения, а был он министром по эксплуатации публичных зданий, где та же Николаевская дорога числилась в разделе "Парки и места народных гуляний" - со всеми из этого вытекающими.

Иными словами, - первая железная дорога в России была построена очень рано с момента вообще создания железных дорог и поэтому техническое задание по ней включало необходимость создания полотна которое должно было выдержать вес паровоза и одного вагона с 12 пассажирами, а могло выдержать паровоз и три вагона с 12 пассажирами каждый. Маломощные были паровозы в те годы и поэтому сама дорога была своего рода техническим развлечением для "Царя-Инженера" и его двора и этакой техническою кунсткамерой того времени.

Точно такою же стала и вторая наша железная дорога, выстроенная по приказу московского Генерал-Губернатора князя Голицына на государственные средства к его имению - Малым Вяземам (сейчас это Белорусское направление), а для того чтобы данная дорога, обслуживаемая из московского бюджета, себя оправдывала - князь затеял на своих землях массовое дачное строительство вокруг Голицыно и долгое время железные дороги московского региона оплачивались из средств аренды на летний период с этих дач московского градоначальника. Длина поездов на этой дороге опять-таки не превышала трех вагонов, которые делились на три класса, причем вагон первого класса считался последним, так как в первый вагон третьего класса попадал пар, дым, а порою и даже искры из ведущего паровоза. Так что вспоминаем бессмертное "Молчали желтые и синие, в зеленых - плакали и пели" - и обращаем внимание, что даже в более поздние некрасовские времена - железная дорога воспринималась исключительно как средство перевозки пассажиров и ВСЕ вагоны тогда делились по классу обслуживания едущих в них людей.

Иными словами - главная засада тех лет заключалась в том, что железная дорога не была предназначена для перевозки товаров и грузов по причине низкой мощности паровозов, а занималась исключительно перевозкой людей и именно поэтому аргументы Мольтке в описываемой Пикулем истории - звучали для тех лет весьма странно, ибо Государь при этом возможно представлял себе угрюмых солдат сидящих по двенадцать штыков в игрушечных вагончиках, которые неторопливо катятся себе на войну. С точки зрения тогдашних реалий - зрелище это было весьма смешно - как минимум, а на деле Мольтке должен был выглядеть в глазах Царя идиотом-лунатиком, который несет дикий бред, благо в самой Пруссии, откуда явился Мольтке, на тот момент вменяемой железнодорожной сети попросту не было и в глазах царя Мольтке был не военным стратегом, а сбрендившим железнодорожником, который нашел очередную страну "которой не жалко" для того, чтобы внедрить в нее - свои бредни.

Мало того, - разумеется деловые люди тех лет пытались вместо пассажирского вагона прицепить к тогдашнему паровозу - некое подобие железнодорожной платформы или предтечу товарного вагона, но сразу же выяснялось, что полотно железной дороги предназначенное для перевозки гуляющих для народного увеселения нарядного вагончика - попросту не выдерживает возросший вес поезда, равно как и маломощный паровоз не умеет вытянуть возникающую нагрузку. Иными словами возник некий порочный круг, выхода из которого не было.

А как раз в это время в Англии грянула "Великая паровозная революция". Смысл ее был в том, что в Англии точно так же перевозки были исключительно пассажирскими и вскоре возникла проблема с доставкой угля из угленосного Кардиффа в основную зону его потребления в зоне Лондона. Так как в процессе движения сам паровоз тратит уголь, подобные перевозки стали

накладны и в качестве эксперимента были созданы как паровозы, так и насыпные товарные вагоны для перевозки угля нового типа. Особенность паровозов заключалась в том, что ради повышения мощности парового котла часть его клапанной системы была выведена за габариты паровоза и торчала наружу, получая при этом некое дополнительное воздушное охлаждение в процессе движения. Проблема при этом была в том, что она была так велика, что использование ее на дорогах с правосторонним движением приводило бы к тому, что паровозы бы меж собой этими гребенками при встречах - стукались. Поэтому в качестве эксперимента выли выпушены пара экспериментальных паровозов этой же серии с правым размещением гребня, которые стали называться "Континентальным вариантом компоновки парового механизма", однако в серию эти двигатели не пошли, ибо паровозы нового типа были в пять-восемь раз более энерговооружены чем прежние и длина состава для них сразу возросла до пятнадцати вагонов пассажирского поезда, или десяти вагонов груженых углем насыпью. Британские лорды пришли к согласному мнению, что подобное техническое преимущество не должно попасть к врагам Британской Империи и поэтому паровозы которые могли быть использованы на правосторонних дорогах попросту были запрещены к производству.

Теперь перейдем к Казанской дороге. Все мы помним строки Розенбаума "День гудком зовет Кировский завод, он дворцам твоим - корень..." Хотел бы обратить ваше внимание, что тяжелая индустриализация России началась с Санкт-Петербурга по той причине, что туда можно было подвозить сырье по реке и вывозить полученную продукцию. А в той же Москве могла в те годы развиться лишь легкая промышленность, ибо ни путей дешевого подвоза сырья, ни вменяемых методов вывоза больших грузов из Москвы в те года - не было. Напомню, что из-за обмеления Москвы-реки, - область навигации кончалась сильно на юго-востоке - в Бронницах, а сама Москва практически не росла по причине нехватки питьевой воды, так что новый толчок для Златоглавой дал лишь "кровавый диктатор Сталин", который прокопал-таки канал имени Москвы и напоил водой умирающий от жажды город. Уже за одно это - в той же Москве дедушке Сталину стоило бы ставить Памятники, но здесь мы отвлеклись от темы на частности.

таким образом - когда товарищ Михельсон решил строить под Москвою завод, многие считали это весьма странной идеей. Да в Москве была весьма дешевая рабочая сила и огромный рынок сбыта продукции, но как туда подвозить сырье для производства народу было неведомо. Товарищ же Михельсон параллельно со строительством завода (идея была не нова та же Трехгорная мануфактура уже начала развиваться именно потому, что ее построили рядом с уже существующей железной дорогой в Голицыно и выяснилось, что легковесные тряпки даже в пассажирских вагонах от трехгорки до центра москвы возить более чем удобно, впрочем у Михельсона грузы должны были весить побольше чем трехгорские ситцы так что и требования для дороги были серьезнее).затеял строительство частной железной дороги "по английскому образцу", то есть по английским весовым нормативам на полагаемую нагрузку, которая предполагала весовую нагрузку в пятнадцать пассажирских вагонов, вместо существовавших тогда у нас нормативов на полагаемый вес в пять вагонов, а в реальности - в расчетах на расширение завода Михельсона - в проект закладывалась весовая нагрузка в сорок пассажирских вагонов, или двадцать пять товарных вагонов полной нагрузки. Так как ямщики со своими связями в министерстве по Обслуживанию Публичных зданий поставили строителей в условия нехватки воды для охлаждения паровозов, строители были вынуждены рассчитывать именно на новые английские паровозы с воздушно-водяным охлаждением, которые были неспособны использоваться на "правосторонних дорогах" и Казанка поэтому стала таким вот технологическим курьезом в истории (аналогичные паровозы на континенте появились на четверть века позже чем в Англии, и технология охлаждения парового котла к тому времени развилась настолько, что сильно торчащая вбок "гребенка" стала анахронизмом,

так что дальнейшая "леворукость" новых дорог стала анахронизмом, однако фантастические экономические успехи именно Казанской дороги привели к тому, что более поздние дороги этого периода тоже делались "леворукими" именно для использования мощных английских паровозов данной серии.

Иными словами, - до появления Казанской дороги, смысл использования железнодорожного транспорта виделся всеми лишь в перевозке пассажиров, Казанка же будучи изначально частным предприятием с полностью иностранным участием была заточена на подвоз сырья к заводу Михельсона и вывозу от него до ближайших портов на Оке/Волге произведенной продукции и поэтому считается первой в России полностью товарно-транспортной железной дорогой. Отсюда и совсем иной порядок прибыли и скорости окупаемости данной дороги. Все мы знаем слова Якунина о том, что пассажирские перевозки - убыточны, зато товарные - зело прибыльны, и все точно так же было и в 19-ом веке, с поправкой на то, что сперва паровозы были у нас маломощны, а когда их мощь подросла, дороги повышенных весов уже не выдерживали.

В принципе, если бы Государство могло себе это позволить, возможно и у нас началась бы масштабная реконструкция полотна железных дорог под повышенный вес, но как раз в те годы казна в России была пуста по причине нашего банкротства в ходе Крымской войны, так что и железные дороги снабжались средствами по остаточному принципу на одном уровне с "парками и местами народных гуляний", к которым они в те годы были приравнены, так что Казанку могли построить у нас только частники и по-видимому только со стопроцентным иностранным участием - исключительно для строительства завода Михельсона в расчете на дальнейшие прибыли.

Теперь встаньте на место купцов-ямщиков из города Бронницы, которые не хуже нашего умеют читать карту и свои прибыли. В их понимании - англо-французские инженеры строят железную дорогу в окрестностях. Для нее нужны вода и пассажиры. Пассажиры приезжают на корабликах вверх по Оке в Бронницы, здесь же крупнейшие водонапорные башни. Стало быть надо отодвинуть дорогу от Бронниц для того чтобы можно было возить от них до дороги - воду и пассажиров и делать на этом гешефт и ПРОФИТ! (Ошибка состоит в том, что на деле для Казанки оказались не нужны ни вода, ни пассажиры, первые пассажирские вагоны там появились лишь много позже по остаточному принципу, а так - до того там возили именно сырье и продукцию и это оказалось гораздо выгоднее, чем обычные пассажирские перевозки.)

А теперь внимание - вопрос, могли ли купцы-миллионщики из Бронниц - хотя бы предполагать, что их поставки воды и пассажиров от единственного порта на реке окажутся невостребованы просто потому, что Казанская дорога станет использовать паровозы с иными нормативами на потребление воды и будет вообще не заинтересована в пассажирах???

Или иными словами - возвращаясь к "проблеме неопределенности" в теореме Курта Геделя, - **насколько мы способны предугадать то, что именно в ближайшее время нам будет нужно, если в текущих условиях - нет никаких указаний на дальнейшее развитие ситуации, а методология нашего понимания и оценки событий - уже существующих изменений никак их не учитывает, ибо они воспринимаются нашим сознанием - как малозначимые?**

From:
http://wiki.footuh.ru/ - **Тяпка Футюха**

Permanent link:
http://wiki.footuh.ru/doku.php/content:hrono:mixt:%D0%B7%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D0%B4%D0%BA%D0%B0_%D0%BA%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B4?rev=1449521557

Last update: **2015/12/07 23:52**