

# Создание первой железнодорожной сети в России

## Главное общество российских железных дорог

**1857-1894**

### О Н Л А Й Н - В Ы С Т А В К А

Руководитель проекта	В.И. Мителенко
Научный руководитель	Л.М. Ласточкина
Куратор выставки:	З.М. Нигматзянова
Подбор материалов из фондов музея	Д.Д. Сапаров, Н.Ю. Колташова, И.Я. Утешева, Т.В. Машкова
Редактор текста	А.В. Семененко
Корректор	И.Я. Утешева
Компьютерный дизайн онлайн-выставки	А.Ю. Кылосов

## Деятельность Главного общества российских железных дорог в 1857-1861 гг.



Император Николай I  
Художник Е.А. Белова (Романова).  
Холст, масло. 2001 г.

За период правления императора Николая I в России было построено около 1000 км железных дорог. Их отсутствие на юге России негативно отразилось на итогах Крымской кампании. Развитие железнодорожного строительства стало острой необходимостью для выхода из послевоенного экономического кризиса.

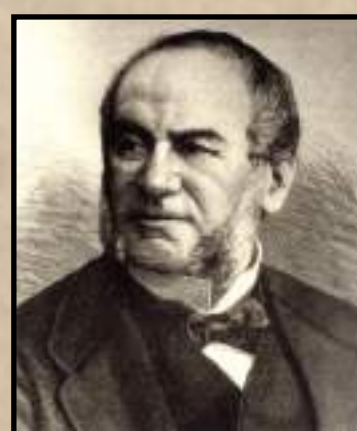
26 января 1857 г. император Александр II утвердил Указ Правительствующему Сенату об учреждении Главного общества российских железных дорог (ГОРЖД) под руководством «нашего банкира барона Штиглица».



Указ императора Александра II  
о создании Главного общества  
российских железных дорог  
Санкт-Петербург, 1858 г



К. В. Чевкин - Главноуправляющий путей  
сообщения и публичных зданий 1855-1862 гг.  
Художник А.А. Козлов  
Бумага, гравюра. сер. XIX в.



Барон А.Л. Штиглиц

## Деятельность Главного общества российских железных дорог в 1857-1861 гг.

Общество брало на себя обязательство «на собственный счет и страх» построить в течение 10 лет 4000 км железных дорог: Москва-Нижний Новгород, Москва-Курск-Феодосия, Курск (или Орел)-Динабург-Либава и завершить линию Санкт-Петербург-Варшава до Прусской границы. В ходе строительства и дальнейшей эксплуатации перечисленных дорог в течение 85 лет Общество получало ряд льгот. После окончания этого срока дороги бесплатно переходили в собственность государства.

Центром распорядительной деятельности ГОРЖД являлся Парижский Комитет, в Санкт-Петербурге находился Совет управления из 20 членов, главным директором которого был французский инженер Ш. Коллиньон.



Сборник сведений о железных дорогах в России. Отдел III: Высочайшие повеления, указы Правительствующего сената и министерские постановления. Санкт-Петербург, 1867 г.

Члены Совета Главного общества российских железных дорог  
Верхний ряд слева направо: Говен де Траншер, Д.И. Журавский, С.В. Грейвер, Е.Е. Брандт, В.Д. Евреинов  
Нижний ряд слева направо: С.В. Кербедз, А.И. Левшин, Э.Т. Баранов, Н.М. Ламздорф, И.Н. Колесов, Н.И. Липин  
1860-е гг.



3 ноября 1861 г. был Высочайше утвержден новый устав ГОРЖД, упраздняющий Парижский Комитет и изменяющий состав Совета управления. Также Общество освобождалось от обязательства сооружения Южной и Либавской линии, изыскания по Одесской линии переданы правительству.

# Деятельность Главного общества российских железных дорог в 1857-1861 гг.



Карта сети железных дорог России 1894 года из книги «Наша железнодорожная политика по документам Архива Комитета министров. Исторический очерк, составленный начальником отделения Канцелярии Комитета министров Н.А. Кислинским, под ред. статс-секретаря Куломзина. Санкт-Петербург, 1902 год

## Деятельность Главного общества российских железных дорог в 1861-1894 гг.

Согласно новому уставу управление делами общества возлагалось на Управление Совета ГОРЖД, состоящего из десяти избираемых членов и четырех представителей, назначенных правительством.

В начале 1861 г. Общество получило ссуду из казны в размере 28 млн. руб. для окончания строительных работ на линиях Санкт-Петербург – Варшава с ветвью к прусской границе. Линию Москва – Нижний Новгород Общество обязано было достроить за свои средства. В 1862 г. состоялось открытие движения на этих линиях.



*Мост через р. Вилия г. Вильна. Санкт-Петербурго-Варшавская железная дорога. Почтовая открытка. Начало XX в.*



*Здание вокзала станция Петербургская Николаевской железной дороги  
Фотограф И. Гофферт. 1873 г.*

1 сентября 1868 г. казенная Николаевская железная дорога перешла в собственность ГОРЖД на 84 года с условием возможности вернуть через 20 лет.

Железнодорожное строительство в эпоху императора Александра II имело большой рост именно за счет привлечения частного капитала, только в 1866-1880 гг. было создано 43 акционерных общества, выдано 53 концессии на постройку и эксплуатацию 16 тыс. км железных дорог.

Со вступления на престол императора Александра III доля казенного железнодорожного строительства значительно возросла, а частные дороги постепенно переходили в собственность государства.

В 1893 г. министр финансов С.Ю. Витте заявил о необходимости выкупа всех эксплуатируемых Обществом железных дорог в казну. Комитет министров признал несостоятельным деятельность ГОРЖД. 1 января 1894 г. Главное общество российских железных дорог прекратило свое существование.



*Андрей Иванович Дельви́г (1813-1887).  
Главный инспектор частных железных дорог с 1861 по 1871 гг.*

## Санкт-Петербурго-Варшавская железная дорога



23 ноября 1851 г. подписан указ императора Николая I о строительстве второй казенной Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги, которое было начато в 1852 г. Проектная протяженность составляла 1280 километров. Технические параметры соответствовали Санкт-Петербурго-Московской дороге.

Возглавил изыскательские и строительные работы товарищ (заместитель) главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями генерал-майора Э.И. Герстфельда, главным инженером назначен ученый-мостостроитель С.В. Кербедз, главным архитектором – академик архитектуры К.А. Скаржинский.

*Э.И. Герстфельд  
1860-е гг.*

В 1853 г. открылось движение поездов на участке Санкт-Петербург - Гатчина протяжением 45 км. В это время был построен первый в стране металлический железнодорожный мост через реку Лугу по проекту и под руководством профессора С.В. Кербедза в 1853-1857 гг. В 1858 г. были созданы особые военно-рабочие формирования численностью 3500 человек.



*Памятная медаль «Станислав Валерьянович Кербедз - инженер путей сообщения в честь шестидесятилетия служения государству, науке и искусству». 1889 г.*



*С.В. Кербедз  
Гравюра  
Вторая половина XIX в.*



*Варшавский вокзал, перестроенный в 1860 г. по проекту архитектора К.А. Скаржинского. Санкт-Петербург. Почтовая открытка. Начало XX в.*

## Санкт-Петербурго-Варшавская железная дорога

В 1860 г. Советом Главного общества российских железных дорог было утверждено «Положение о форме одежды служащих по эксплуатации, по содержанию пути и надзору за оным, по вещественному составу и движущей силе». Форменная одежда на железных дорогах в ведении ГОРЖД подвергалась видоизменениям и в последующие годы.

15 декабря 1862 г. было открыто регулярное движение по всей дороге Санкт-Петербург-Гатчина-Луга-Псков-Вильно-Белосток-Варшава. На дороге построили 63 станции и 3 полустанка.



Знак на головной убор служащего ГОРЖД

Старший начальник дистанции пути ГОРЖД, 1861 г.  
Художник О.Сокруто



Форма и атрибуты служащих ГОРЖД.  
Рисунок, 1860 г.



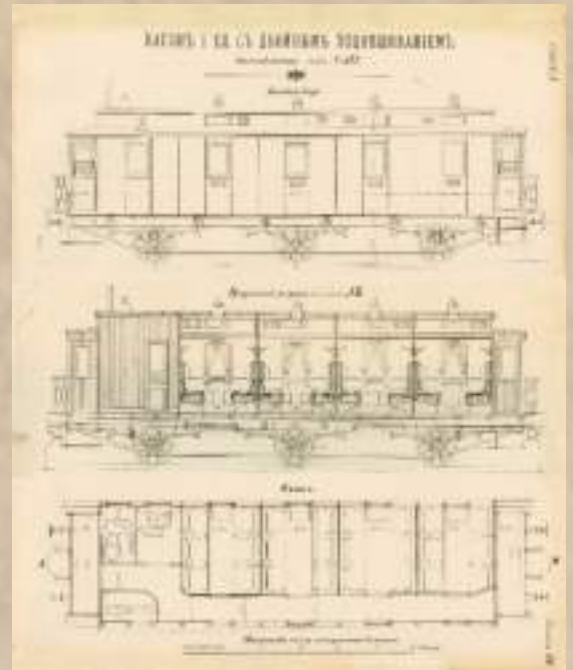
Начальствующий состав Санкт-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железной дорог.

1-ый ряд слева направо: Р.С. Поплавский – начальник II Участка II Отдела, инженер-капитан, О.С. Егоров – главный секретарь Совета Управления ГОРЖД, И.Ф. Кениг – директор Московско-Нижегородской железной дороги 1863-1868 гг., В.А. Данненштерн – директор Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1862-1871 гг., Галь – начальник коммерческого отдела, Ф.Е. Фельдман – начальник экспедиционного отдела.

2-ый ряд слева направо: Ю. Энгельман – начальник Службы Подвижного состава и Тяги 1860-1870 гг., Ю.И. Алькие – начальник Службы Эксплуатации и Движения 1859-1874 гг., П.И. Собко – начальник службы пути и зданий 1862-1870 гг. Первая половина 1860-х гг.

# Санкт-Петербург-Варшавская железная дорога

К началу движения Санкт-Петербург-Варшавская железная дорога располагала 121 пассажирским паровозом серий А, Б и Ф и товарными паровозами серии Б, которые были закуплены на заводах Шарп – Стюарт (Манчестер, Англия), Зигль (Вена, Австрия), Стефенсона (Ньюкасл-апон-Тайн, Англия), Гуэн (Париж, Франция), Кайль (Франция), Борзиг (Берлин, Германия).



Чертеж вагона 1 класса из альбома «Санкт-Петербургскія мастерскія Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги на Всероссийской промышленно-художественной выставкѣ 1882 г. в Москвѣ»



Уже в первый год Санкт-Петербург-Варшавская железная дорога показала экономический эффект. Основной доход приходился на пассажирские перевозки – до 66 % от всех доходов.

Санкт-Петербург-Варшавская железная дорога прошла через крупные города – Псков, Двинск, Вильно, Ковно, Гродно, Белосток и обеспечила транспортный выход в страны Западной Европы через Варшаву и построенную в 1848 г. Варшаво-Венскую железную дорогу, в результате она соединила Санкт-Петербург не только с Варшавой, но и с другими европейскими городами – Веной, Брюсселем, Берлином, Прагой.



Станция Вильна Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги Конец XIX в.



## Проект сети российских железных дорог П.П. Мельникова

Павел Петрович Мельников является одним из авторов проекта Санкт-Петербурго-Московской железнодорожной магистрали. В 1842-1851 гг. возглавлял строительство Северной дирекции этой магистрали.

В 1844-1847 гг. инженер Павел Петрович разработал план строительства первой сети русских рельсовых путей общей протяженностью свыше 3 тыс. км, в котором он предлагал развернуть строительство линий Москва-Курск-Харьков с ответвлениями на Одессу и в Крым. К реализации проекта на тот момент не приступили.



Портрет П.П. Мельникова  
Художник Н.Л. Тютрюмов  
Холст, масло. 1870 г.



Мост через р. Волхов  
на Николаевской железной дороге.  
Фотограф Е.Феофанов.  
Конец XIX в.

В 1854-1856 гг. П.П. Мельников возглавил экспедицию по изысканиям сети железных дорог в центре и на юге России. На основе материалов экспедиции (свыше 2 тыс. наименований карт, схем, профилей и других проектно-изыскательских документов) П.П. Мельников в 1863 г. опубликовал разработанный новый план строительства сети железных дорог с учетом уже построенных линий: от Москвы до Феодосии с ветками на Севастополь, Одессу, в Донбасс и к Днепру; от Одессы в Киев и далее до соединения с западным направлением; от Орла до Саратова и до Динабурга; от Риги до Либавы; от Екатеринослава до Грушевки общей протяженностью около 5 тыс. км.



Здание ведомства Министерства путей сообщения  
Бумага, акварель. 1880 г.

П.П. Мельников в 1862 г. возглавил Главное управление путями сообщения и публичными зданиями, в 1865 г. ведомство переименовано в Министерство путей сообщения. За время управления П.П. Мельниковым в России протяженность железных дорог увеличилось на 7062 км.

В 1864 г. П.П. Мельников представил Комитету Министров проект перспективного плана сети железных дорог. 23 апреля 1866 г. проект был Высочайше утвержден. Протяженность всех линий с ветками составляла 7117 км. Реализованный проект создал основу дальнейшего развития железных дорог и обеспечил железнодорожно-водные перевозки в европейской части Империи.