



Федеральное агентство железнодорожного транспорта

Федеральное государственное бюджетное
учреждение культуры «Центральный музей
железнодорожного транспорта Российской Федерации»

Барон Андрей Иванович Дельви́г

**210 лет
со дня рождения**

Руководитель
проекта:
В.И. Мителенко

Научный руководитель:
Л.М. Ласточкина

Куратор выставки:
З.М. Нигматзянова

Подбор предметов:
Д.Д. Сапаров,
И.Я. Утешева,
Т.В. Машкова,
А.В. Семенов

Компьютерный дизайн:
А.Ю. Кылосов

Санкт-Петербург, 2023

Инженер эпохи универсальных специалистов

Выдающийся инженер путей сообщения, руководитель в области строительства и эксплуатации гидротехнических сооружений, водных и сухопутных сообщений, портов и публичных зданий.

Государственный деятель, ученый и мемуарист.

«Дельви́г был не только выдающимся практиком, деятелем и глубоким знатоком дела, без участия которого не обходилась почти ни одна специальная комиссия по водопроводному делу, но и выдающеюся научною величиною.»

Русский биографический словарь.
Санкт-Петербург, 1905



Барон А.И. Дельви́г (1813-1887)
Фотограф Я. Мешковский
1877 г.

Всегда быть первым!

Андрей Иванович Дельвиг родился 13 марта 1813 г. в имении Студенец Задонского уезда Воронежской губернии в знатной семье военного инженера, барона Ивана Антоновича (Рейгольд Иоганн) Дельвига (1783-1815) – надворного советника, служившего в ведомстве путей сообщения. Титул барона был пожалован ему шведским королем за заслуги при заключении Ништадтского мира в 1721 г. Дельвиги происходили из древнего вестфальского рода, известного с XIII в. Андреем он был назван в честь деда князя Андрея Александровича Волконского по материнской линии, потомка Рюриков. Его мать – урожденная княжна Александра Андреевна Волконская (1788-1844) в 1815 г. овдовела. Оставшись одна в очень стесненных обстоятельствах с четырьмя малолетними детьми, полностью посвятила себя их воспитанию. Дети получили хорошее домашнее образование.

В 8-летнем возрасте Александра Андреевна устроила сына в частный пансион своей дальней родственницы княгини Д.Н. Лопухиной, который находился в Москве. Несмотря на то, что Андрей оказался самым младшим среди воспитанников, он был самым лучшим по успеваемости. Быть первым в любых начинаниях стало лейтмотивом жизни А.И. Дельвига.



А.Ф. Вюртембергский –
главноуправляющий
путями сообщения
(20.09.1822-22.06.1833)
Художник П.С. Тюрин
Холст, масло. 1859 г.



Здание Института на Обуховской ул. Из коллекции
рисунков шоссейных мостов, гражданских зданий
и сооружений. Бумага, акварель. Вторая половина XIX в.

В 1827 г. Александра Андреевна подала прошение герцогу А.Ф. Вюртембергскому об определении сына в Институт Корпуса инженеров путей сообщения. По распоряжению герцога экзамен принимал управляющий III округом путей сообщения Н.И. Яниш.

Всегда быть первым!

В 13 лет Андрей Дельви́г успешно выдержал вступительный экзамен, но по возрасту был зачислен в Военно-строительное училище. По окончании училища за отличную учебу он был зачислен на 3-й курс Института Корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС). В 1831 г. Дельви́г был направлен на практику по изысканиям шоссейной дороги Москва-Брест-Литовск, которыми руководил инженер-майор П.Ф. Четвериков. Дельви́г был определен на участок Москва-Подольск в подчинение инженера-поручика Н.М. Никитина.

В 1832 г. окончил ИКИПС, «по успехам в науках произведен в чин подпоручика».

В период обучения в институте все выходные и праздники Дельви́г проводил в доме двоюродного брата - поэта и лицейского друга А.С. Пушкина Антона Антоновича Дельви́га, где юный Андрей участвовал в поэтических вечерах. Среди гостей часто можно было встретить А.С. Пушкина, В.А. Жуковского, А.А. Плетнева, В.Ф. Одоевского и др.

«В доме Дельви́га открылся для меня новый мир, о котором я не думал и не гадал, и я к этому миру привязался всею душою»
А.И. Дельви́г



Теодолит
Брюннера
1830-е гг.

А.А. Бетанкур –
основатель и первый
директор ИКИПС.
Художник П.С. Тюрин
Холст, масло. 1859 г.



Инженер-генерал-
майор князь
Ф.Ф. Масальский
Фотограф
К. Бергамаско. 1861 г.



П.Ф. Четвериков



Н.М. Никитин

Фотограф В. Заторский. 1893 г.

Ф.Ф. Масальский – один из трех товарищей А.И. Дельви́га, связь с которым он поддерживал на протяжении всей жизни и даже ходатайствовал о его продвижении по службе.

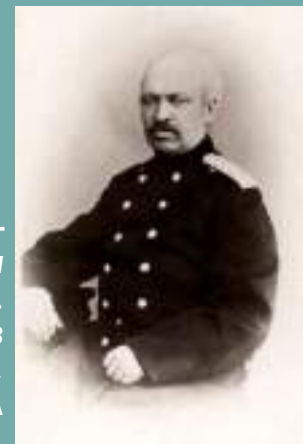
Главное управление путей сообщения и публичных зданий

В 1832 г. Андрей Иванович поступил на действительную службу в III округ путей сообщения в должности производителя работ по устройству московского водопровода, где разработал оригинальный проект по переустройству Мытищинских ключевых бассейнов и частей Московского водопровода, который сэкономил до 500 тыс. руб. и «снабжал лучшею водой столицу и самые отдаленные места оной». «За отлично-усердную службу Всемилостивейше награжден единовременной денежной выдачей» – первая награда от главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями (ГУПС и ПЗ) К.Ф. Толя, который назвал новые ключевые бассейны «бассейнами барона Дельвига».

В 1836 г. Андрей Иванович был направлен на Тульский оружейный завод для проведения гидротехнических работ по устройству плотин. На следующий год он производил гидротехнические исследования по р. Упе для улучшения судоходства. 6 декабря 1837 г. А.И. Дельвигу присвоено звание капитана. В 1838 г. А.И. Дельвиг участвовал в работе над проектом канала между реками Москва и Волга. В этом же году награжден Орденом Св. Анны III степени. В 1839 г. он был назначен помощником инженер-полковника Максимова, «производителя работ в Москве» по устройству набережных и по улучшению судоходства на р. Москве.



Граф К.Ф. Толь – главноуправляющий ГУПС и ПЗ (01.10.1833–23.04.1842). Художник П.С. Тюрин. Холст, масло. 1859 г.



Инженер Павел Иванович Палибин – один из авторов проекта канала между реками Москва и Волга. Андрея Ивановича еще не раз судьба сводила с этим инженером, и в воспоминаниях он часто называл его «наш инженер».

П.И. Палибин

Фотограф В.Заторский. 1897 г.



Москва. Общий вид. Открытка. Нач. XX в.

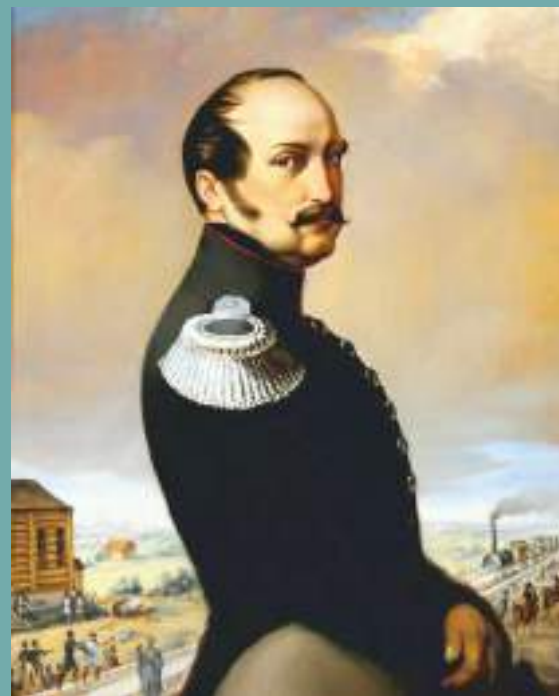
Главное управление путей сообщения и публичных зданий

1 февраля 1842 г. император Николай I подписал Указ Правительствующему Сенату о сооружении железной дороги, соединяющей Санкт-Петербург и Москву. На должность Главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями был высочайше утвержден граф Петр Андреевич Клейнмихель. В ГУПС и ПЗ образован Департамент железных дорог.

19 октября 1842 г. приказом по Корпусу инженеров путей сообщения Дельвиг переведен в ГУПС и ПЗ, «с назначением стоять при главноуправляющем», выполняя ответственнейшие его поручения. На этой должности, в непосредственном подчинении главноуправляющего, всегда находилось несколько инженеров. Григорий Матвеевич Толстой также был назначен «стоять при главноуправляющем».

6 декабря 1843 г. А.И. Дельвиг произведен в майоры.

Указ
императора Николая I
о постройке
Санкт-Петербургско-
Московской
железной дороги
от 1 февраля 1842 г.



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



Граф П.А. Клейнмихель
– главноуправляющий
ГУПС и ПЗ
(11.08.1842-15.10.1855)
Художник П.С. Тюрин
Холст, масло. 1859 г.



Инженер
Г.М. Толстой.
Фотопортрет
1876 г.

Участие в военных действиях

В декабре 1840 г. Дельви́г получил предписание главноуправляющего путями сообщения отправиться на Северный Кавказ «проложить прямое сообщение между областью Черноморских казаков и укреплением Новороссийска на Суджукской бухте». 29 августа 1842 г. «за отличное исполнение поручения по устройству переправы через р. Кубань у Варениковой пристани Всемилостивейше награжден кавалером ордена Св. Владимира 4-й ст.».

В 1842 г. участвовал в экспедиции против горцев на Кавказе, где руководил инженерными работами.

В 1849 г. принимал участие в Венгерской кампании в качестве военного инспектора военных путей, под его руководством были сооружены мост через р. Гернат у д. Пога и другие переправы. В июне того же года был «назначен состоять при исправлении должности Дежурного генерала Армии», лично участвовал в сражениях под Вайценом и Дебреценом.

6 декабря того же года был награжден серебряной медалью за участие в войне против Венгрии, за отличную службу в должности инспектора военных сообщений награжден Орденом Св. Анны II степени с императорской короной.

В 1863-1865 гг. участвовал в подавлении Польского восстания, получил бронзовую медаль. 17 сентября 1864 г. Андрею Ивановичу был пожалован Крест в память о Кавказкой войне.



Политическая карта Европы 1843 г.



Генерал-майор Э.И. Герстфельд - исполняющий обязанности начальника инженеров действующей армии во время отсутствия инженер-генерала А.Ф. Сорокина в 1849 г. в период Венгерской кампании.

Э.И. Герстфельд.
Фотопортрет 1860-1870 гг.

Нижний Новгород

Впервые в Нижнем Новгороде А.И. Дельвиг оказался в 1839 г., сразу после женитьбы на Левашовой Эмилии Николаевне, дочери нижегородского помещика.

В сентябре 1844 г. был направлен для исправления участка Нижегородского шоссе от Владимирской губернии до Ярмарки. 21 июня 1845 г. его назначают начальником по устройству Нижнего Новгорода, главной задачей которого стала работа над новым генеральным планом города и его водоснабжения. Предстояло решить сложнейшую инженерную задачу – провести водопровод в центр города на высоту сто метров. Один из источников воды для жителей верхней части города – фонтан на Благовещенской площади, сохранился до наших дней. По результатам выполненных работ по нижегородскому водопроводу 20 ноября 1847 г. «объявлено Монарше благоволение».

В 1858 г. было начато строительство Московско-Нижегородской железной дороги. Комиссия для осмотра за исполнением строительных работ под председательством А.И. Дельвига, инженер-полковника Д.И. Журавского и инспектора инженер-подполковника А.А. Казначеева неоднократно докладывала главноуправляющему ГУПС и ПЗ К.В. Чевкину о выявленных серьезных нарушениях. Дату введения в эксплуатацию Московско-Нижегородской железной дороги приурочили к открытию Ярмарки. 1 августа 1862 г. из Нижнего Новгорода в Москву торжественно отправился первый поезд, в котором находился барон Дельвиг. Под Ковровом, перед мостом, поезд потерпел крушение, погиб инженер Захарьин.

В 1845-1847 гг. А.И. Дельвиг руководил восстановительными работами ярмарочных построек, реконструкцией заставы при станции Орловка, проектировал комплекс женского Мариинского института.



Д.И. Журавский
Фотограф
В. Заторский
1860-е гг.



1896 г. Ярмарка. Главный двор.
Нижний Новгород.
Открытка. Нач. XX в.



Общий вид с Оки. Нижний Новгород.
Открытка. Нач. XX в.



Ст. Ковров. Альбом
«Всероссийская выставка
1896 г. МПС. Московско-
Курская и Нижегородская
железные дороги»
«Фотография Шерер,
Набгольц и Ко, Москва».

Главное управление путей сообщения и публичных зданий

18 марта 1850 г. А.И. Дельви́г входил в состав: Учебного комитета ГУПС и ПЗ, Комитета по сооружению постоянного моста через р. Неву (Благовещенского) и Технической комиссии при Департаменте железных дорог. В связи с постоянно возрастающей потребностью в водоснабжении в Москве по просьбе генерал-адъютанта графа губернатора А.А. Закревского 25 июня 1852 г. барон Дельви́г был назначен директором Московского водопровода. В 1853-1854 гг. он составил проект преобразования Мытищинского водопровода. Впервые была разработана внутридомовая водопроводная система, которая была устроена в Императорском воспитательном доме.

В этом году он возглавил Архитектурный совет Комиссии для построения храма Христа Спасителя и был назначен членом Комитета для надзора за устройством фабрик и заводов в Москве и ее уездах.

22 августа 1852 г. Андрей Иванович был удостоен знака «XX лет беспорочной службы»,
30 августа 1858 г. произведен в генерал-майоры.

Храм строился по проекту выдающегося архитектора XIX в. Константина Андреевича Тона (1794-1881). По праву считается одним из самых значительных произведений в истории российской архитектуры.

Бронзовая медаль в память сооружения Благовещенского (Николаевского) моста через Неву в Санкт-Петербурге. Автор Ф. Толстой 1850 г.



С.В. Кербедз – автор проекта Благовещенского моста. Фотограф К. Бергамаско. 1875 г.



Николаевский мост через Неву в Санкт-Петербурге. Фотография «Класен, Штегеман и Ко». 1870-е гг.



Открытка. Нач. XX в.

Общество Московско-Троицкой железной дороги

24 июня 1858 г. было создано Общество Московско-Троицкой железной дороги, которое в апреле 1859 г. по «Высочайшему повелению» получило утверждение проекта железной дороги от Москвы до Сергиева Посада и устава общества. Учредителями общества стали барон А.И. Дельвиг, предприниматель Ф.В. Чижов, великие князья, полковник Д. Шипов, действительные статские советники Н. Рюмин и А. Шипов, купец первой гильдии И.Ф. Мамонтов и другие. К строительству приступили 14 мая 1860 г. Протяженность линии составляла 65,7 верст. Первый поезд прошёл по линии 18 августа 1862 г. Уже в первый год эксплуатации Московско-Троицкая железная дорога стала доходной. Правление дороги установило самую невысокую поперечную плату в России. А.И. Дельвиг занял должность директора-техника в правлении общества этой дороги, он лично занимался приобретением подвижного состава в Германии, Франции и Англии.

Впоследствии линия Москва-Сергиев Посад была продлена до Ярославля, и в 1868 г. образована Московско-Ярославская железная дорога.

Фотографии
из альбома
«Виды Московско-
Ярославской
железной дороги»
«Фотографы
Его имп. Величества
Шеррер, Набгольц
и Ко, Москва».
1860-е гг.

Мост через р. Нерль



Паровозное здание
в г. Ярославль



Сергиево-Троицкая
лавра



Главный инспектор частных железных дорог

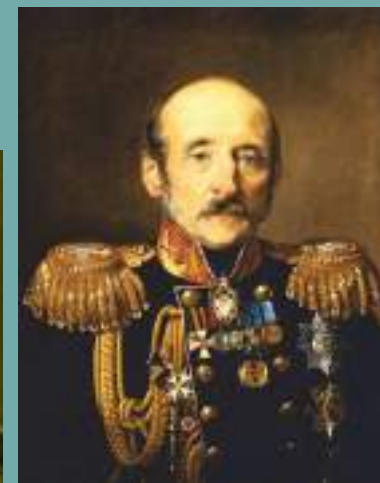
В 1855 г. генерал-адъютант К.В. Чевкин возглавил ГУПС и ПЗ. Он проводил политику молодого царя Александра II по привлечению иностранного капитала к строительству железных дорог. В 1857 г. было образовано Главное общество российских железных дорог (ГОРЖД). Учредителями выступили иностранные банкиры, во главе с петербургским банкиром А.Л. Штиглицем. Общество взяло на себя обязательство построить четыре магистрали общей протяженностью около 4000 км.

21 июня 1861 г. А.И. Дельви́г был назначен главным инспектором частных железных дорог. В его обязанности входили надзор и инспектирование строительства и эксплуатационной деятельности всех частных железных дорог. Он лично проверял дела на местах, ежегодно проезжая по железным дорогам более 30 тыс. км. Принял участие в постройке 32 магистралей.

В этот период А.И. Дельви́г был награжден орденами: Св. Станислава (1861), Св. Анны I ст. (1863), Св. Анны I ст. с императорской короной (1865), Св. Владимира II ст. (1867). В 1868 г. был произведен в генерал-лейтенанты.



Члены Совета ГОРЖД
Фотография 1860-х гг.



К.В. Чевкин —
главноуправляющий
ГУПС и ПЗ
(15.10.1855-11.10.1862)
Художник П.С. Тюрин
Холст, масло. 1861 г.



Мост через р. Березину
(системы Шведлера).
«Альбом видов Московско-
Брестской железной дороги.
2-ой участок. Линия от
Смоленска до Бреста».
«Фотограф Его имп.
Высочества М. Настюков
в Москве». 1871 г.



Пассажирское здание
ст. Рязань.
«Альбом видов
Московско-Рязанской
железной дороги и
ветвей. 1891-1894 гг.».

Научная деятельность

В 1856 г. была издана первая научная работа А.И. Дельвига о первой водопроводной системе Москвы. В 1857 г. был издан его фундаментальный труд «Руководство к устройству водопроводов», в котором он обобщил собственный опыт работы в Москве и Нижнем Новгороде, за который награжден престижной Демидовской премией Петербургской Академии наук. Один экземпляр был преподнесен императору Александру II, за что А.И. Дельвигу «объявлено Высочайше благоволение». Журнал путей сообщения и Вестник промышленности неоднократно публиковал статьи А.И. Дельвига: «Описание московского водопровода», «О влиянии воздуха движения воды в трубах», «Управление путей сообщения во Франции» и др.

Период правления императора Александра II – время великих реформ. Впервые в России появилось научно-техническое общество, названное Русским техническим. 20 ноября 1866 г. состоялось торжественное открытие общества. Его первым председателем был барон Дельвиг, почётным председателем – князь Н.М. Лейхтенбергский. Почетными членами были известные ученые: Д.И. Менделеев, Н.Е. Жуковский, А.С. Попов, А.Н. Крылов, К.Э. Циолковский и др. В 1874 г. за заслуги перед Отечеством Общество получило право именоваться Императорским.

В годы, когда А.И. Дельвиг работал над московским водопроводом, часто вспоминал стихотворение Антона Дельвига:

Под фиалкою журчит
Здесь ручей серебристый,
С ранним днем ее живит
Он струею чистой.
Но от солнечных лучей
Летом высохнет ручей.

И добавлял: «Вот видите, господа. Ручей высохнет, и воды не станет. Чтоб уйти от этой беды, надо создавать для Москвы скопы воды и строить водопровод».



Н.И. Липин
Фотограф Г. Деньер
1860-е гг.



Издания Русского
технического общества

«Сочинение барона Дельвига есть первое на русском языке руководство к снабжению городов и зданий водою... Инженер, занимающийся составлением проекта водоснабжения, найдет в нем все необходимые правила, указания, формулы и выводы опытов».

Вице-директор Департамента железных дорог Н.И. Липин.
Журнал ГУПС и ПЗ, 1858 г.

Дельвиговское железнодорожное училище

По мере строительства железных дорог возникла острая необходимость в подготовке новых кадров. По инициативе П.П. Мельникова в 1869 г. было открыто первое Александровское техническое железнодорожное училище в России на станции Елец Орловско-Грязской железной дороги.

По предложению А.И. Дельвига в МПС было рассмотрено решение о финансировании учебных заведений и внесено изменение в устав железнодорожных обществ – обязательство отчислять 15 руб. поверстного сбора на технические железнодорожные училища.

13 марта 1871 г. было открыто второе в России железнодорожное училище – Дельвиговское. Для училища А.И. Дельвиг пожертвовал свой дом на ул. Басманной и устроил при нем общежитие. В течение всей своей жизни он продолжал заботиться об училище, изыскивая средства. В 1883 г. последовало Высочайшее соизволение на учреждение трех стипендий имени барона Дельвига из его личного фонда.

В 1878 г. на Московско-Брестской железной дороге по инициативе А.И. Дельвига открылось еще одно железнодорожное техническое училище.

«Железные дороги несут с собой народу просвещение и цивилизацию. Чтобы ускорить это важное дело, надобно всячески учить и просвещать самих железнодорожников».
А.И. Дельвиг



Дельвиговское техническое железнодорожное училище.
А. Жуков, С. Ахмаков – ученики 5 кл. Бумага, акварель.
Альбом «В годовщину полувекового служения К.Н. Посыета
на память от подведомственных училищ. 1836-1886»

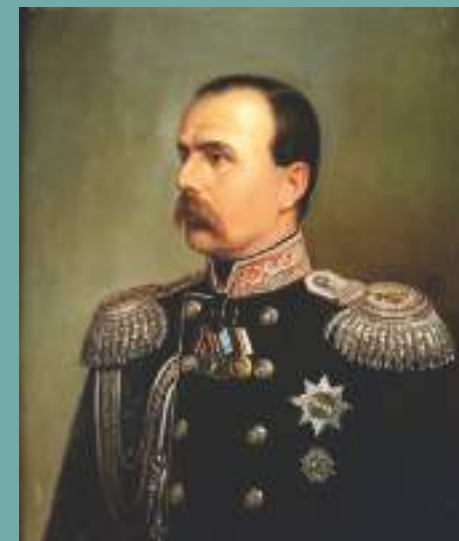
Деятельность в Министерстве путей сообщения

В 1868 г. А.И. Дельви́г стал членом Комитета железных дорог, в котором был разработан план доставки хлеба в часто страдающие от неурожая северные губернии. В 1869 г. его назначили постоянным членом в Комитете по передвижению войск железными дорогами при Военном министерстве и присутствующим в Сенате по делам МПС и инженерному Корпусу. В этом же году он стал членом Совета Министерства путей сообщения, затем – товарищем (заместителем) министра путей сообщения, а во время отсутствия В. А. Бобринского исполнял его обязанности с правом личного доклада императору.

В 1869 г. при МПС состоялся первый съезд представителей железных дорог, в создании которого А.И. Дельви́г принял активное участие.

В 1870 г. Андрей Иванович назначен членом Комиссии за наблюдением узкоколейных железных дорог. 21 мая 1871 г. А.И. Дельви́г был награжден Орденом Св. великого князя Александра Невского. В этом же году он подал прошение об отставке, продолжал деятельность в Русском техническом обществе и работу в Сенате.

19 июня 1880 г. состоялось празднование пятидесятилетнего юбилея службы в офицерских чинах барона Андрея Ивановича Дельви́га, юбиляру присвоили звание инженер-генерала и по Военному министерству были пожалованы украшенные алмазами знаки ордена Св. Александра Невского.



В.А. Бобринский –
министр путей сообщения
(20.04.1869–2.09.1871).
Художник И.А. Тюрин.
Холст, масло. 1874 г.



Здание Министерства путей сообщения.
Из коллекции рисунков шоссейных мостов,
гражданских зданий и сооружений.
Бумага, акварель. Вторая половина XIX в.

Мои воспоминания

Свои мемуары А.И. Дельви́г писал с 1871 по 1878 г., чтобы потом по достижении старости перечитывать с женой. Мемуары стали настоящей энциклопедией русской жизни XIX в., в которых барон описал множество событий подробно в деталях, приводя точные даты и факты, биографии около трех тысяч людей – от простых крестьян до императоров. Некоторым современникам Андрей Иванович дал характеристики довольно резкие, «недопустимые применительно к лицам, высокопоставленным». Свои рукописи барон в запечатанном виде с завещательным письмом передал на хранение в Румянцевскую библиотеку с условием вскрыть и опубликовать только через 25 лет, понимая, что герои его рукописи к этому моменту уйдут из жизни.

Барон Андрей Иванович Дельви́г скончался 20 января 1883 г. Похоронен в некрополе Воскресенского Новодевичьего монастыря.

В 1913 г. мемуары впервые были опубликованы в 4-х томах, в 1930 г. – в 2-х томах. В 2010 г. составители Н.В. Морохин и Д.Г. Павлов опубликовали одной книгой «Из Моих воспоминаний» (Нижегородские страницы). В 2014 г. вышла в свет книга «Андрей Иванович Дельви́г. Полвека русской жизни», в 2015 г. переизданы в сокращенном виде. Первый из 4-х томов полного сохранившегося дельви́говского текста, проиллюстрированного документами и фотографиями из архивов и музеев, дополненного научными статьями, вышел в свет в 2018 г.



Имя А.И. Дельвига увековечено на памятных досках в Н. Новгороде на домах, в которых он проживал в разные годы по адресам: Малая Покровская ул., д. 4 и Рождественская ул., д. 31.

Фотографии выполнены в 2023 г. нижегородцем Р. Рогозинским.



С 2009 по 2015 г. на линии Нижний Новгород-Москва курсировал электропоезд ЭД9М-025 «Инженер Андрей Дельви́г».

Фотографию предоставила служба корпоративных коммуникаций Горьковской железной дороги - филиала ОАО «РЖД».