

# Императорские «Чугу́нки»

К 180-летию создания  
железных дорог России

.....

К 160-летию открытия  
Петергофской железной дороги



**ПЕТЕРГОФ**  
Государственный музей-заповедник

.....

При участии





Елена КАЛЬНИЦКАЯ,  
генеральный директор  
Государственного музея-заповедника  
«Петергоф»

Историю России и жизнь живущих на ее бескрайних территориях людей невозможно представить без железных дорог. Объединяя все регионы страны, они обеспечивают их экономическое и культурное развитие, и, конечно же, обеспечивают связь между людьми, сближая их в пространстве и во времени.

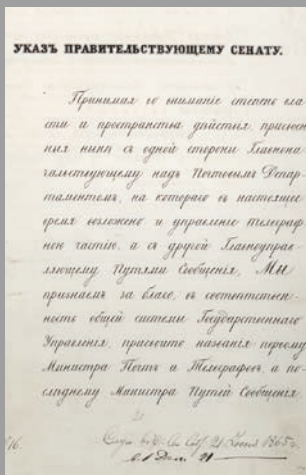
Ключевой фигурой в истории отечественных железных дорог стал император Николай I. По его воле в нашей стране появились многие технические новинки, которые сделали жизнь наших соотечественников более комфортной.

«Мы, инженеры», — любил говорить император, имевший прекрасную инженерную подготовку. Дальновидный Николай Павлович понимал, что значительные территории нуждаются в развернутой системе путей сообщения. Он способствовал созданию первых отечественных дорог — «чугунок», потребовал расширения российской колеи по сравнению с европейской. Строительство железнодорожных путей дало мощный толчок развитию отечественного машиностроения. В условиях промышленного переворота новый транспорт позволил оперативно решить многие хозяйственные вопросы.

Изучение истории важнейшей для страны отрасли еще и еще раз убеждает, что российские железные дороги нуждаются в постоянном развитии, внедрении инновационных решений, отвечающих современным потребностям. Для продолжения славных традиций отечественных железнодорожников нужна серьезная подготовка новых молодых кадров. На Северо-Западе их готовит Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I. Благодаря многолетней деятельности этого уникального учебного заведения российские железные дороги всегда были и будут обеспечены специалистами высокого уровня.



Главным детищем императора Николая I справедливо считается строительство Николаевской железной дороги. Однако не менее важным событием в жизни Петербурга стало сооружение Петергофской железной дороги — важнейшей магистрали, связавшей имперскую столицу с главной летней резиденцией монархов и любимым местом дачного отдыха аристократии. Царская семья и ее окружение с восторгом пользовались новым удобным видом транспорта. На рубеже XIX и XX столетий возможность быстро доехать до загородных владений способствовала формированию особой петергофской дачной культуры и дачной эстетики. Символично, что сегодня Петергоф с огромным удовольствием отмечает две знаменательные даты в истории железных дорог и в истории России.



Императорский указ Сенату о создании Министерства путей сообщения. 15 июня 1865 г. РГИА

Приказом Министерства путей сообщения от 28 июня 1896 г. День железнодорожника стали отмечать 6 июля (25 июня), в день рождения императора Николая I, при котором в России появились первые железные дороги. В этот день центральные и местные железнодорожные учреждения не работали. Особые торжества проходили в Министерстве путей сообщения (наб. р. Фонтанки, д. 117). Здесь собирались высшие чины министерства, представители железнодорожных департаментов Министерства финансов и Государственного контроля и многие другие. В одном из залов Павловского вокзала Царскосельской железной дороги проходил торжественный вечер с концертом и ужином для сотрудников. На крупных станциях и вокзалах устраивали благодарственные молебны.

День железнодорожника регулярно отмечался вплоть до 25 июня 1917 г. В 1936 г. этот профессиональный праздник утвержден Постановлением ЦИК СССР. С 1940 г. его стали отмечать ежегодно в первое воскресенье августа. С 2003 г. День железнодорожника переведен в разряд корпоративных праздников ОАО «РЖД».

В 2017 г. ко Дню железнодорожника приурочено открытие юбилейной выставки в Верхнем саду Петергофа.





**Александр ПАНИЧЕВ,**  
ректор Петербургского  
государственного университета путей  
связи Императора Александра I

Зарождение и развитие железнодорожного транспорта в России неразрывно связано с деятельностью Института Корпуса инженеров путей сообщения, ныне Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. До конца XIX столетия только в этом вузе готовили специалистов для транспорта и транспортного строительства. В разные годы здесь получали образование или преподавали П. П. Мельников, Н. О. Крафт, С. В. Кербедз, Д. И. Журавский, Н. А. Белелюбский, Н. Г. Гарин-Михайловский, Я. Н. Гордиенко, С. Д. Карейша, Г. Л. Графтио, Б. П. Бещев, Г. К. Протасов и многие, многие другие. Все они внесли неоценимый вклад в развитие транспорта страны, их достижения составили значимый ресурс мировой инженерной науки и практики.

Отмечая 180-летие железных дорог России и 160-летие открытия Петергофской железной дороги, мы воздаем должное тем, кто проложил первую российскую железнодорожную колею, кто создал отечественную школу железнодорожного строительства, кто развил отечественный железнодорожный транспорт.

Одной из ключевых фигур в истории российских железных дорог является император Николай I. Он хорошо разбирался в военно-инженерном деле, во время поездки в Англию познакомился с паровыми железными дорогами. По некоторым сведениям, Николай Павлович даже попробовал себя в качестве кочегара на паровозе. Его роль в истории железнодорожного строительства и транспорта состоит в том, что он увидел и смог понять перспективность этих отраслей для развития страны. Политическая воля монарха стала решающим фактором строительства первых железных дорог в России, в том числе магистрали Санкт-Петербург — Москва, лучшей по техническому оснащению того времени.



Создавая совместно с ГМЗ «Петергоф» выставку «Чугунки Николая I», мы хотели рассказать о том, как строились первые железные дороги: от первой чугушки, соединившей Петербург с Павловском, до строительства Петергофской линии, показать процесс подготовки первых железнодорожников и инженерного обеспечения железнодорожного строительства и эволюцию общественного мнения — от полного неприятия новинки до осознания ее необходимости.



...она зеленая,  
Как форма, зеленым обшита,  
Путейская,  
И такая же веселая и смышленная,  
Как у путейцев душа открытая,  
Эпикурейская...

Из стихотворения В. Лебедева

Зеленая лягушка — символ студентов Института корпуса инженеров путей сообщения. Институт готовил специалистов как для водного, так и для сухопутного транспорта. Поэтому для своего сообщества студенты выбрали своеобразный символ — лягушку, поскольку она живет и в воде, и на суше. Происхождение символа объяснялось следующим образом. Однажды великая княгиня Екатерина Павловна, сестра императора Александра I и жена принца Георга Ольденбургского, главного директора путей сообщения, встретила группу студентов Института Корпуса инженеров путей сообщения, одетых в серо-зеленые форменные куртки. Великая княгиня ласково назвала их лягушатами, это вызвало восторг у студентов, и они выбрали лягушку своим символом.

После смерти принца Георга Ольденбургского главноуправляющим путями сообщения стал Ф. П. Деволант. В письме к нему Екатерина Павловна отмечала: «Можете себе представить, что повсюду, где бы я ни увидела одну из моих “лягушек”, мне кажется, что я вижу родного ребенка».

Фигурка лягушки высотой около 60 см обязательно присутствовала на студенческих балах, которые проводились в самой большой аудитории института (ныне чертежный зал кафедры «Начертательная геометрия и графика»). Ее изображение можно видеть на различных дореволюционных сувенирах и значках института. К празднованию 100-летия института была выпущена подарочная металлическая пепельница в виде лягушки. В мае 1918 г. вышел студенческий альманах «Зеленая лягушка».



# Наследие Бетанкура

---

В 1809 г. по указу Александра I был открыт Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Тогда были заложены основы высшего инженерного образования в России. Занятия с первыми студентами начались в 1810 г. во дворце Юсуповых на набережной реки Фонтанки. За первые 30 лет в учебном заведении подготовили когорту квалифицированных инженеров — строителей и транспортников. Это предопределило успешное сооружение первых железных дорог и создание развитой железнодорожной сети страны к концу XIX столетия, включая строительство Транссиба.

Организатором и первым ректором Института Корпуса инженеров путей сообщения был выдающийся инженер и ученый, строитель, архитектор Августин де Бетанкур и Молина (1758–1824). Он прибыл в Россию по приглашению императора. За 16 лет работы он достиг столь многого, что перечень его свершений подчас вызывает недоверие. Одно-двух подобных дел хватило бы на человеческую жизнь. Августин Бетанкур издал фундаментальные научные труды и практические руководства по термодинамике, механике и строительному делу. Он осуществил целый ряд выдающихся архитектурно-строительных проектов: провел реконструкцию Тульской оружейной фабрики, оснастил ее новыми машинами и механизмами, переоборудовал Императорскую Александровскую мануфактуру; сконструировал паровую землечерпалку и приспособил ее для регулярной очистки кронштадтского порта, возвел новые мосты — в Туле, через реку Ижору, и Каменноостровский мост в Санкт-Петербурге. К приезду императора Александра I в Москву в 1817 г. испанский инженер соорудил Московский манеж шириной 45 м и длиной 180 м, в котором «полк мог маневрировать безо всяких помех». Современники восхищались размерами и скоростью строительства сооружения (менее полугода). Кроме того, он разработал генеральный план гостиного двора Нижегородской ярмарки. Августин Бетанкур спроектировал и построил комплекс зданий Экспедиции заготовления государственных бумаг (ныне входит в состав ФГУП «Гознак») в Петербурге, внедрил сложную технологию производства особой бумаги для печатания денежных ассигнаций и разработал большинство машин для этого проекта. Инженер непосредственно участвовал в составлении инженерного проекта Исаакиевского собора в Петербурге. Наконец, с 1816 г. А. Бетанкур возглавлял Комитет строений и гидравлических работ в Санкт-Петербурге, в XIX в. этот орган создал основу уникального архитектурного образа исторического центра. С 1819 по 1822 г. он был главным директором путей сообщения — министром транспорта в современном понимании...

Сегодня Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I — одно из ведущих транспортных политехнических высших учебных заведений страны. На шести факультетах очного обучения и одном очно-заочном обучаются более 19 тыс. студентов. С ними занимаются почти 1000 преподавателей, в том числе более 100 профессоров и докторов наук.





Тюрин П. С.  
Портрет Августина Бетанкура. 1859  
ЦМЖТ РФ

Университет осуществляет подготовку по широкому кругу специальностей: строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей; подвижной состав железных дорог; эксплуатация железных дорог; системы обеспечения движения поездов; а также по направлениям подготовки бакалавриата и магистратуры: техника и технологии строительства; техника и технологии наземного транспорта» и др. 1 февраля 2018 г. будет отмечаться 260 лет со дня создания вуза. К этой дате приурочен международный научно-просветительский проект «Наследие Бетанкура».



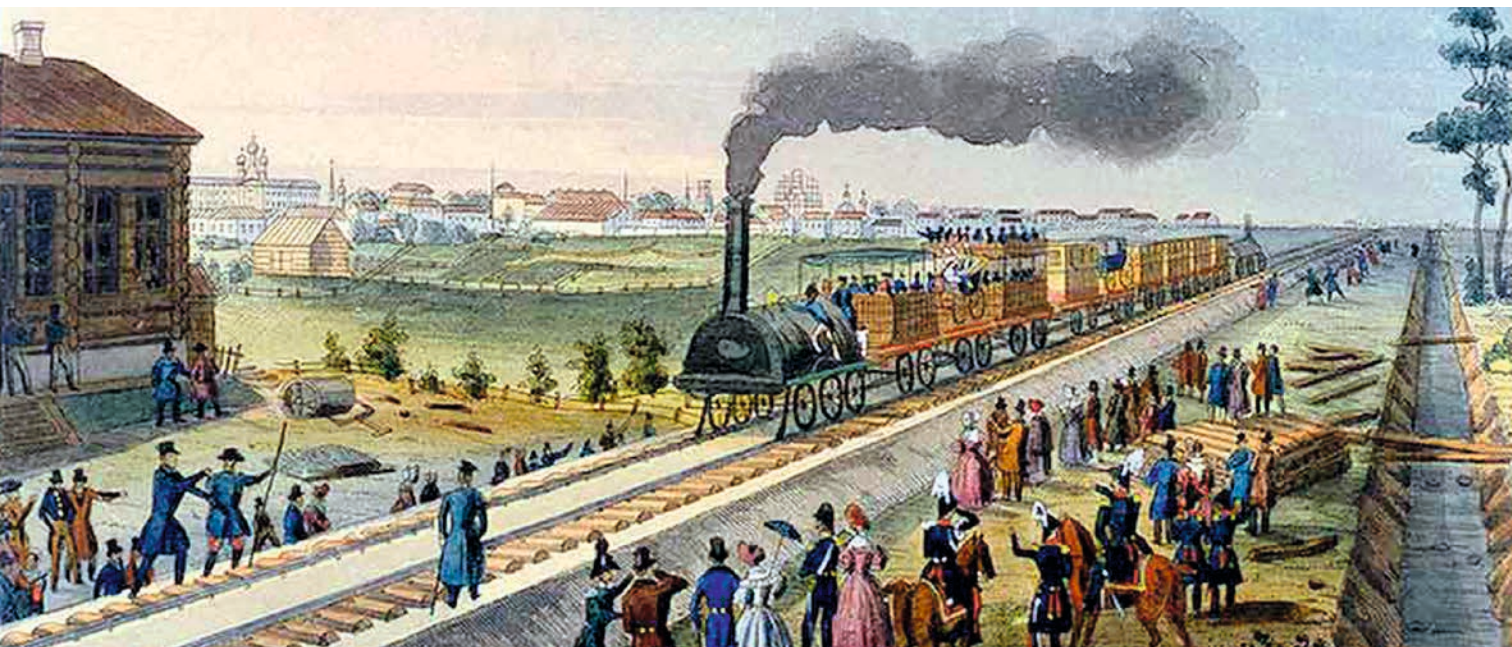
Дворец Юсуповых на набережной реки Фонтанки  
Гравюра. Из книги А. Башуцкого «Собрание девяноста восьми гравированных на стали видов для панорамы Санкт-Петербурга». 1834  
ГГУПС



# Зарождение железнодорожного транспорта в России

Как и в большинстве стран мира, поначалу новинка — железные дороги — вызвала резкое неприятие в российском обществе. В начале 1830-х гг. XIX в. российские инженеры, предприниматели, правительственные чиновники и пресса обсуждали актуальный вопрос: «Нужны ли России железные дороги вообще, а если и нужны, то какие именно: конные или паровые?»

Император Николай I принял решение о создании акционерного общества для строительства первой в России железной дороги общего пользования. 30 октября (11 ноября) 1837 г. железная дорога соединила Санкт-Петербург и Павловск. Автором проекта и руководителем строительства был австрийский инженер А. Герстнер. Длина линии составляла 27,5 км. Это расстояние поезд преодолевал за 42 минуты при средней скорости 32,8 км/ч. Царскосельская железная дорога стала своего рода полигоном для испытания нового передового вида транспорта.



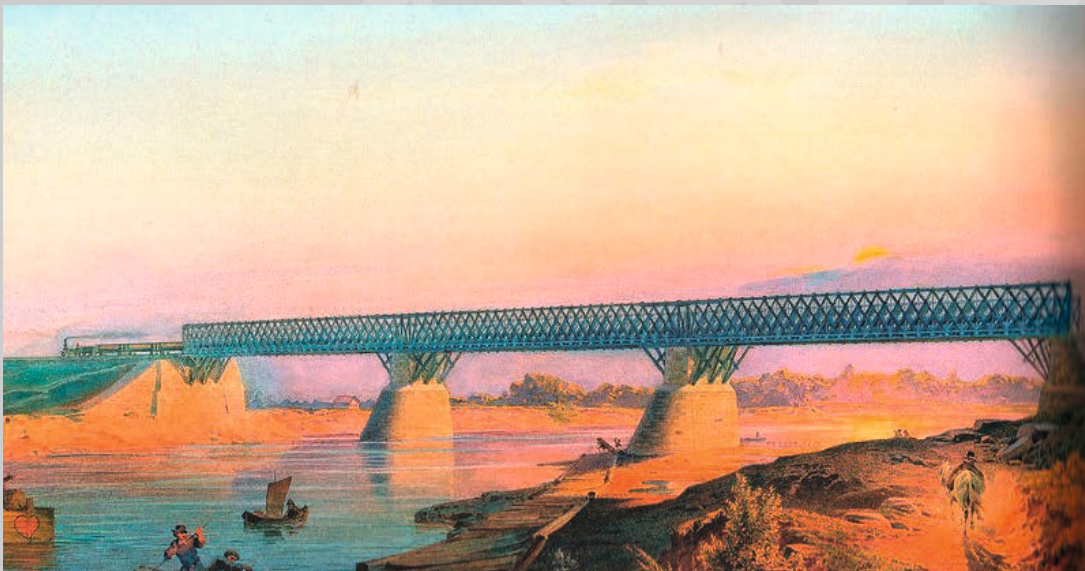


Многие авторитетные специалисты склонялись к мысли о том, что пока рано строить железные дороги. В то же время были и те, кто горячо отстаивал целесообразность нововведения: профессора и выпускники Института Корпуса инженеров путей сообщения Г. Ламе, М. С. Волков, С. В. Кербедз, Н. О. Крафт, Н. И. Липин, П. П. Мельников. Усилиями инженеров — энтузиастов железнодорожного транспорта к началу 1840-х гг. общественное мнение о необходимости железных дорог постепенно менялось. Все больше становилось тех, кто понимал, что будущее — за междугородными магистральными линиями. В качестве первоочередной задачи рассматривалось строительство железной дороги между двумя столицами.

Указ о строительстве железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой император Николай I подписал 1 февраля 1842 г. Общее руководство строительством поручалось ведомству путей сообщения, авторами проекта и руководителями строительства стали инженеры Н. О. Крафт и П. П. Мельников. Дорога была открыта в 1851 г. и на тот момент стала лучшей двухпутной скоростной междугородной магистралью в мире.



Ботман Е. И. Портрет императора Николая I на фоне Александрии. 1849. ГМЗ «Петергоф»



Петцольт А. В. Мост через реку Тверцу. Из книги «Виды Санкт-Петербурго-Московской железной дороги». 1851  
ЦМЖТ РФ



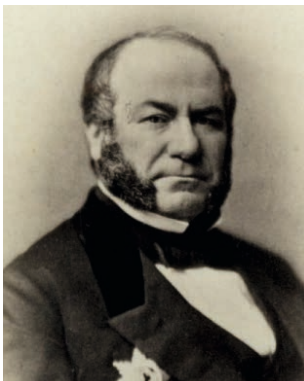
# На средства барона Штиглица

---

При посредничестве генерал-адъютанта графа А. Ф. Орлова в июне 1853 г. известный российский финансист, промышленник и меценат барон А. Л. фон Штиглиц (1814–1884) обратился к императору Николаю I с прошением разрешить построить железную дорогу от Петербурга до Петергофа за свой счет. После открытия движения барон предлагал создать Акционерное общество Петергофской железной дороги и предоставить ему те же льготы, которые ранее получило Общество Царскосельской дороги.

Император дал согласие на сооружение железной дороги. В 1854 г. и строительные работы начались на участке рядом с набережной Обводного канала. Чугун и железо для строительства полагалось покупать у русских промышленников, при условии что разница с зарубежными поставками составит не более 15%. В противном случае можно было ввозить импортные рельсы, паровозы и вагоны без пошлин. К 1858 г. был создан ансамбль привокзальной площади со зданием Балтийского вокзала (до 1872 г. назывался Петергофским). Его возвели по проекту архитектора А. И. Кракау (1817–1888). В те годы шла Крымская война, и из-за нехватки государственных средств вокзал возводили на средства барона А. Л. Штиглица. На строительство дороги барон Штиглиц потратил 2 млн руб. серебром. Примерно столько же стоила Царскосельская железная дорога той же длины, но с более широкой колеей.

А. Л. Штиглиц, 1865  
ГМЗ «Петергоф»



А. И. Кракау. Конец XIX в.  
ОАО «РЖД»



Думитрашко В. И. Портрет Н. Л. Бенуа.  
Вторая половина XIX в.  
ГМЗ «Петергоф»



Прототипом Петергофского вокзала послужил Восточный вокзал в Париже. На фасаде были установлен витраж с часами фирмы «Павел Буре». На два рельсовых пути приходилось три платформы. Над ними было установлено застекленное перекрытие. Оба боковых крыла вокзала объединялись крытой галереей-дебаркадером, окно которой выходило на привокзальную площадь. По бокам здания располагались двухэтажные флигели. Левый флигель предназначался для императорской семьи, а в правом находились служебные помещения.

Интенсивное строительство линии началось в 1856 г., предстояло соорудить станции Красное Село, Сергиево, Стрельна и собственно станцию Петергоф. На протяжении почти 20 километров до Сергиевой слободы двухпутная железная дорога проходила по малонаселенной местности, отдельные деревни располагались ближе к берегу вдоль грунтовой дороги. Для строителей железной дороги это было выгодно: не нужно было выкупать частные земли, в отдалении от моря рельеф местности был ровнее. Новая железная дорога завершалась станцией Петергоф (в дальнейшем — Новый Петергоф). В 1855–1857 гг. там построили здание вокзала по проекту известного архитектора Н. Л. Бенуа (1813–1898). На момент строительства вокруг была пустынная местность, и вокзал стал настоящей архитектурной доминантой. При работе над проектом вокзала в Петергофе Бенуа вдохновлялся архитектурными идеями итальянского кафедрального собора в Орвизто, который он изучил во время своей командировки в Италию. В газете «Северная пчела» от 20 августа 1857 г. было написано, что «особы, бывшие на всех железных дорогах Европы, утверждают, что нигде не видели станции, построенной с таким вкусом и эффектом».

Балтийский (Петергофский) вокзал. 1913  
ОАО «РЖД»



Строительством Петергофской железной дороги руководили крупные специалисты своего дела: архитектор, академик В. И. Бурда, инженер Г. И. Розмитальский, архитекторы А. И. Кракау и Н. Л. Бенуа. Протяженность путей составила 27,2 версты, а развернутая длина с разъездами и боковыми путями — 30,5 верст. Для железной дороги понадобилось до 280 тыс. пудов рельсов.

Интересно отметить, что железнодорожные пути были проложены насквозь здания вокзала в Новом Петергофе. Когда железную дорогу продлили до Ораниенбаума, поезда стали проходить сквозь вокзал и выходить через две арки западного фасада. Одновременно с вокзалом станции Петергоф Бенуа построил вокзальные павильоны на станциях в Стрельне, Сергиево и Красном Селе.

Движение по новой железной дороге было открыто 21 июля 1857 г. Первый поезд отправился из Санкт-Петербурга в 10 часов утра и через 1 час 10 минут прибыл в Петергоф. В 14 вагонов ехали примерно 300 пассажиров. 15 августа 1857 г. по Петергофской железной дороге торжественно проехал император Александр II вместе с великим князем Михаилом Николаевичем и другими членами императорской фамилии.

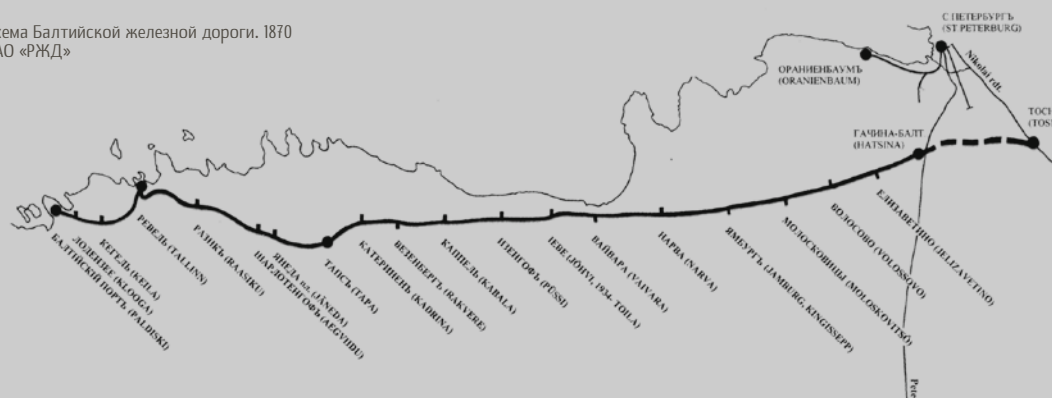
В дальнейшем из Санкт-Петербурга в Петергоф и обратно ежедневно ходили 10 поездов. В течение дня по дороге проезжали от 3500 до 4500 пассажиров. По воскресеньям и в праздничные дни назначались дополнительные поезда. Экономическое значение Петергофской дороги резко возросло, когда линия была продлена вначале до Ораниенбаума, а затем до Ревеля (Таллина).



В 1862 г. А. Л. Штиглицу было разрешено построить за собственный счет двухпутную железную дорогу от Петергофа до Ораниенбаума. Строительством новой дороги руководили архитекторы В. И. Бурда и Ф. Л. Миллер и инженер Г. И. Розмитальский. Протяженность участка составила 11,2 версты. 7 июня 1864 г. от Петербурга до Ораниенбаума прошел первый пассажирский поезд. Общая стоимость строительства Петергофской железной дороги составила 4 млн 761 тыс. руб.

В 1868 г. по указанию Александра II началось строительство линии от станции Тосно до Ревеля (Таллина) и Балтийского порта (Палдиски). Спустя два года было создано Общество Балтийской железной дороги. Дорога была открыта для регулярного движения 24 октября (5 ноября) 1870 г.

Схема Балтийской железной дороги. 1870  
ОАО «РЖД»



Вокзал в Стрельне. Открытка. Начало XX в.  
ОАО «РЖД»



Вокзал станции Ораниенбаум и поезд «кукушка». 1899  
ОАО «РЖД»



В январе 1872 г. Петергофская железная дорога была продана Обществу Балтийской железной дороги. Новый собственник решил объединить линии Петергофской и Балтийской железных дорог, соединив веткой длиной 416 км Санкт-Петербург с Ревелем (Таллином) через Гатчину и Нарву. На постройку новой дороги было потрачено 351 тыс. руб.

Первый пассажирский поезд из Ревеля прибыл к Петергофскому вокзалу в Санкт-Петербурге в декабре 1872 г. Со временем движение пассажирских поездов на этой ветке стало регулярным, вокзал же был переименован и стал Балтийским.

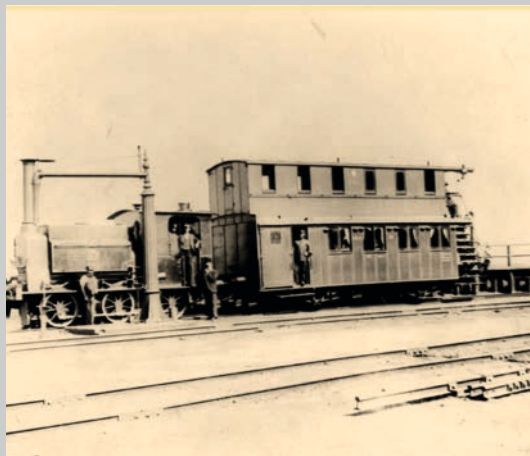


Паровоз Балтийской железной дороги. 1870  
ОАО «РЖД»



К началу эксплуатации Петергофская железная дорога имела 8 паровозов. Тогда их часто именовали «сухопутными пароходами» и, соответственно, присваивали собственные имена. Так, два паровоза, построенные в 1856 г. российским заводом герцога Лейхтенбергского, назывались «Петербург» и «Петергоф». В 1857 г. английский машиностроительный завод Sharp Stewart and Company поставил паровозы, получившие наименования «Стрельна», «Александр» и «Константин». Завод Kessler в Карлсруэ (Германия) выпустил три паровоза: «Алексей», «Каролина» (1856) и «Екатерина» (1858).

В летние сезоны для удобства дачников были организованы дополнительные поезда, следовавшие по маршруту Ораниенбаум — Петергоф. Это были короткие составы — паровоз и один-два вагона, неспешно курсировавшие по дачной местности вдоль Финского залива. Дачные поезда в народе называли «кукушка» по характерному гудку паровоза. В отличие от прямых поездов до Петербурга, они останавливались на каждой станции.



Двухэтажный пассажирский вагон поезда «кукушка». Начало XX в.  
ОАО «РЖД»



Железнодорожная станция Ревель. Начало XX в.  
ОАО «РЖД»



# Императорский поезд в Петергофе

По Петергофской железной дороге курсировал и поезд, принадлежавший императору Николаю II. Семь вагонов для него построили на Александровском механическом заводе в 1894–1896 гг. Однако вскоре выяснилось, что этих вагонов недостаточно для царской семьи и многочисленной свиты, поэтому к 1902 г. царский поезд был увеличен до 10 вагонов.

В состав императорского поезда входили вагон-электростанция, багажный и спальный вагоны, вагоны для царской свиты и прислуги, царский вагон с рабочим кабинетом и спальней императора, вагон для фрейлин, великокняжеский вагон, вагон-столовая и кухня. Снаружи вагоны были окрашены в синий цвет, украшены позолотой. Внутри панели стен, потолки и мебель были выполнены из полированного дуба, ореха, белого и серого бука, клена и карельской березы. Потолок царского вагона был обтянут белым атласом, стены обиты стеганым штофом малинового цвета. Полы были покрыты линолеумом и коврами.

Вагон императорского поезда. Кабинет императора. 1900–1910  
ГМЗ «Петергоф»



Музей «Вагоны бывшего царского поезда». Вагон-столовая. 1932  
ГМЗ «Петергоф»





Император Николай II пользовался этим поездом вплоть до марта 1917 г., на станции Псков он подписал акт отречения от престола. Позже вагоны бывшего императорского поезда использовались лидерами советского государства.

В 1929 г. дирекция Петергофских дворцов-музеев решила создать музей в бывших царских вагонах, для чего из Москвы в парк Александрия были доставлены вагон-столовая и царский вагон с рабочим кабинетом Николая II. После восстановительного ремонта в 1930 г. там открылся музей «Вагоны бывшего царского поезда», рядом был построен павильон с экспозицией «Война и падение самодержавия». В годы Великой Отечественной войны вагоны бывшего императорского поезда получили серьезные повреждения и в 1954 г. были сданы в металлолом.



# Железные дороги северо-запада России в начале XX века

---

26 мая (7 июня) 1893 г. Балтийская железная дорога была объединена с Псково-Рижской железной дорогой, после чего на карте страны появилось новое название — Балтийская и Псково-Рижская железная дорога. 1 января 1907 г. Балтийская железная дорога вошла в состав Северо-Западных железных дорог. Эксплуатационная длина линий составила 2716,58 км.

В начале XX в. Северо-Западные железные дороги располагали целой сетью собственных депо, мастерских, ссудо-сберегательных касс, училищ, больниц, телеграфом, типографией, библиотекой, церковью, пожарной частью и юрисконсультской частью. Управление дорог находилось в здании Варшавского вокзала на набережной Обводного канала.

В конце XIX — начале XX в. группа талантливых инженеров во главе А. А. Смуровым, учеником видного инженера и ученого Г. О. Графтио, создала проект еще одной железной дороги, связывающей Петербург с Ораниенбаумом, но по более удобной трассе — ближе к берегу Финского залива. Уникальность заключалась в том, что это был проект первой пригородной скоростной электрифицированной железной дороги в России. Линия получила название «Ораниенбаумская электрическая линия», или «Оранэл» (в народе ее часто называли «Оранэла»).



После длительного проектирования и согласования в 1912 г. началась укладка двухпутного рельсового пути от Нарвской заставы через Автово в Стрельну. Началась Первая мировая война, и сорвалась поставка заказанных в Бельгии специальных составов, включавших моторные и прицепные вагоны. В результате на заводе «Феникс» в Риге были изготовлены обычные городские трамвайные вагоны: 18 моторных и 12 прицепных. Построенную линию подключили к системе электроснабжения городского трамвая (600 В постоянного тока). 9 января 1916 г. состоялось открытие движения от Нарвских ворот до Путиловского завода, в июне 1917 г. — от Нарвских ворот до станции Привал (7,8 км).

Тяжелое экономическое положение в период Первой мировой войны не позволило полностью реализовать грандиозный проект. Так и не было открыто движение до Ораниенбаума, а после 1917 г. пути между Стрельной и Ораниенбаумом были разобраны. В 1929 г. «Оранэл» включили в состав трамвайной сети Ленинграда. Сегодня по тому маршруту до Стрельны ходит трамвай № 36. С установлением советской власти началась новая глава в истории железных дорог северо-запада России. 27 февраля 1923 г. приказом наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинского Николаевская железная дорога была переименована в Октябрьскую. В 1920-х гг. Петергофскую железную дорогу продлили от Ораниенбаума на запад, вдоль побережья Финского залива. Была построена ветка к форту «Красная Горка», а основная линия соединена с главным направлением Балтийской железной дороги на станции Веймарн.

20 августа 1929 г. Северо-Западные железные дороги объединились с Октябрьской дорогой. В итоге под управлением Октябрьских железных дорог (с 1936 г. — Октябрьская железная дорога) оказались основные магистрали региона: Ленинград — Москва, Ленинград — Псков и Ленинград — Нарва. В сентябре 1933 г. по линии Ленинград — Ораниенбаум пошли первые отечественные электропоезда. Петергофская линия стала одной из первых электрифицированных железных дорог в СССР наряду с железными дорогами Баку — Сабунчи и Москва — Мытищи.



Поезд на станции Балтийской железной дороги. 1899  
ОАО «РЖД»



Электричка в районе Мартышкино. 1933  
ОАО «РЖД»



Государственный музей-заповедник «Петергоф»,  
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I  
при участии  
ОАО «Российские железные дороги»  
и Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации



## Императорские «чугу́нки»

Выставка в Вехнем саду Петергофа  
к 180-летию железных дорог России  
и 160-летию открытия Петергофской железной дороги

Руководители проекта: Е. Я. Кальницкая, А. Ю. Панычев. Авторы текстов: И. П. Киселев (с. 6–9), П. В. Петров (с. 10–19)  
Куратор выставки: А. С. Белоусов. Дизайн проекта: Д. В. Добросолец, В. В. Кудашов. Редактор: О. С. Капполь  
В оформлении обложки использована фотография «Станция Ржев». Начало XX во. ОАО «РЖД»