

Два века истории железных дорог России

Л.М. Ласточкина

Центральный музей железнодорожного транспорта (ЦМЖТ); г. Санкт-Петербург, Россия; cmrt1813@yandex.ru

АННОТАЦИЯ

Рассматривается история создания одного из старейших научно-технических музеев мира — Центрального музея железнодорожного транспорта (ЦМЖТ), которому исполнилось 210 лет.

Начало коллекции ЦМЖТ положили модели, выполненные под руководством Августина де Бетанкура, основателя и первого инспектора (ректора) Института Корпуса инженеров путей сообщения, главного директора путей сообщения, основоположника инженерного дела в России. В их числе модели шпиль, применявшихся при строительстве Исаакиевского собора в Санкт-Петербурге, Манежа в Москве, плашкоута наплавного моста через Оку в Нижнем Новгороде и др. Это единственная коллекция, сохранившаяся в мире до сегодняшнего дня, отражающая разработки выдающегося ученого.

По фондовым материалам музея можно проследить все основные этапы развития железнодорожного транспорта России: от открытия в 1837 г. Царскосельской железной дороги — первой железной дороги России общего пользования до достижений современного железнодорожного транспорта. Сегодня ЦМЖТ РФ является единственным государственным музеем отрасли. В фондах музея хранится более 70 тысяч предметов, отражающих историю развития российских железных дорог за весь период их существования.

К праздничной дате приурочена масштабная выставка «Галерея руководителей ведомства путей сообщения за 225 лет», на которой демонстрируется единственная в России коллекция портретов всех руководителей ведомства путей сообщения.

Ключевые слова: история развития российских железных дорог; государственный музей отрасли; экспонаты; железнодорожный транспорт; музейная коллекция

Для цитирования: Ласточкина Л.М. Два века истории железных дорог России // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4. Вып. 4. С. 449–455. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.4.449-455>.

Review article

Two centuries of Russian railway history

Lyudmila M. Lastochkina

Central Museum of Railway Transport; St. Petersburg, Russian Federation; cmrt1813@yandex.ru

ABSTRACT

The history of the creation of one of the oldest scientific and technical museums in the world — the Central Museum of Railway Transport, which is 210 years old — is considered.

The Central Museum of Railway Transport collection began with models made under the leadership of Augustine de Betancourt, the founder and first inspector (rector) of the Institute of the Corps of Railway Engineers, chief director of railways, and the founder of engineering in Russia. These include models of spiers used in the construction of St. Isaac's Cathedral in St. Petersburg, the Manege in Moscow, the pontoon of a floating bridge across the Oka River in Nizhny Novgorod, etc. This is the only collection that has survived in the world to this day, reflecting the developments of an outstanding scientist.

Using the museum's stock materials, one can trace all the main stages of the development of railway transport in Russia: from the opening in 1837 of the Tsarskoye Selo Railway, the first public railway in Russia, to the achievements of modern railway transport. Today, the Center for Railway Transport of the Russian Federation is the only state museum of the industry. The museum's collections contain more than 70 thousand items reflecting the history of the development of Russian railways over the entire period of their existence.

The large-scale exhibition "Gallery of the Heads of the Department of Railways for 225 Years" is dedicated to the festive date, which displays the only collection of portraits in Russia of all the heads of the Department of Transport.

Keywords: history of the development of russian railways; state museum of the industry; exhibits; railway transport; museum collection

For citation: Lastochkina L.M. Two centuries of Russian railway history. *Transport technician: education and practice*. 2023;4(4):449-455. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.4.449-455>.

26 сентября Центральному музею железнодорожного транспорта (ЦМЖТ) Российской Федерации — одному из старейших научно-технических музеев мира, исполнилось 210 лет. Музей был основан при Институте Корпуса инженеров путей сообщения — первом транспортном вузе России. В законе Российской империи от 20 ноября 1809 г. «Учреждение. Об управлении водяными и сухопутными сообщениями» в параграфе 133 главы «Образование Института» указано: *«В особой зале хранимы будут модели всем важным в России и других землях сооружениям, существующим или только предназначенным, равно как и машинам, при Гидравлических работах употребляемых»*. Датой основания музея считается 1813 г., когда в «особую залу» поступили первые предметы. За двухвековую историю музей неоднократно менял названия, пройдя долгий путь от учебного музея института до государственного.

Начало коллекции ЦМЖТ положили модели, выполненные под руководством Августина де Бетанкура, основателя и первого инспектора (ректора) Института Корпуса инженеров путей сообщения, главного директора путей сообщения, основоположника инженерного дела в России. В их числе модели шпиль, применявшихся при строительстве Исаакиевского собора в Санкт-Петербурге, Манежа в Москве, плашкоута наплавного моста через Оку в Нижнем Новгороде и др. Это единственная коллекция, сохранившаяся в мире до сегодняшнего дня, отражающая разработки выдающегося ученого.

В 1859 г. издан указ, согласно которому все учреждения, занимающиеся строительством в России, обязаны присылать модели и чертежи построенных сооружений в фонды музея. В документах, посвященных 50-летию юбилею Института Корпуса инженеров путей сообщения, отмечалось: *«Музеум представляет как бы пантеон русского инженерного искусства, заключая в себе модели важнейших сооружений, он знакомит обозревающего как с деятельностью офицеров путей сообщения, так и вообще с состоянием строительного искусства в России»*.

25 июня 1896 г. в день столетия со дня рождения императора Николая I министр путей сообщения князь Михаил Иванович Хилков предложил основать в Петербурге музей ведомства путей сообще-

ния с присвоением ему имени основателя железных дорог в России. В создаваемый музей поступали модели и подлинные предметы от учреждений МПС, казенных и частных железных дорог, в том числе экспонаты XVII отдела Всероссийской промышленной выставки в Нижнем Новгороде 1896 г. и российские экспонаты железнодорожного и водного отделов России на Всемирной выставке в Париже 1900 г.

6 декабря 1902 г. в Санкт-Петербурге на Садовой улице, д. 50, в новом специально построенном здании состоялось освящение и торжественное открытие Музея ведомства путей сообщения имени императора Николая I. «Вестник путей сообщения» писал: *«Здание музея двухэтажное, увенчано Государственным гербом. На лицевой стороне фасада помещены две доски, на одной в венке — инициалы Императора Николая I, а на другой — ныне благополучно здравствующего Государя Императора. Широкая лестница Вазелинского мрамора ведет из обширного вестибюля в помещение музея, на первой площадке против входа помещен портрет Императора Николая I во весь рост в старинной золоченой раме стиля ампир; на верхней площадке модель Николаевского цепного моста через реку Днепр в Киеве...»*. Во втором аванзале, налево от вестибюля размещался сибирский отдел, посвященный строительству Великого Сибирского пути. «Колоссальные альбомы фотографических видов», изображающие разные моменты этой постройки, карты и диаграммы, модели технических сооружений знакомили с историей Транссибирской магистрали и ее современным состоянием. В больших залах музея размещались отделы железнодорожный, водных и шоссейных путей сообщения.

28 февраля 1903 г. музей осмотрел император Николай II. После посещения он пожаловал личные вещи императора Николая I: письменный стол, кресло, чернильницу и модель паровоза с именной надписью «С.И. Кербедз», которая была собственностью императора Николая II и хранилась в Александровском дворце в Царском Селе.

В 1904 г. к зданию с южной стороны пристроили двухэтажный павильон, в котором в 1905 г. разместили ботик императора Петра I и катер императора Александра II. В 1910 г. к зданию Музея ведомства путей сообщения имени императора



Здание Музея ведомства путей сообщения имени императора Николая I. 1902 г.

Николая I пристроили левый корпус. В этом же году основную часть институтского музея перевели в этот корпус, в дальнейшем музей ведомства и института объединились в один.

В 1930 г. в связи с преобразованием Института инженеров путей сообщения в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта все модели водного транспорта передали в Ленинградский институт водного транспорта. В 1933 г. было принято решение о восстановлении музея и передаче его в непосредственное подчинение Народному комиссариату путей сообщения СССР. После начала Великой Отечественной войны наиболее ценные экспонаты эвакуировали в Новосибирск, музей закрыли. В период блокады Ленинграда здание музея получило значительные повреждения. 18 мая 1948 г. музей вновь открылся для посетителей.

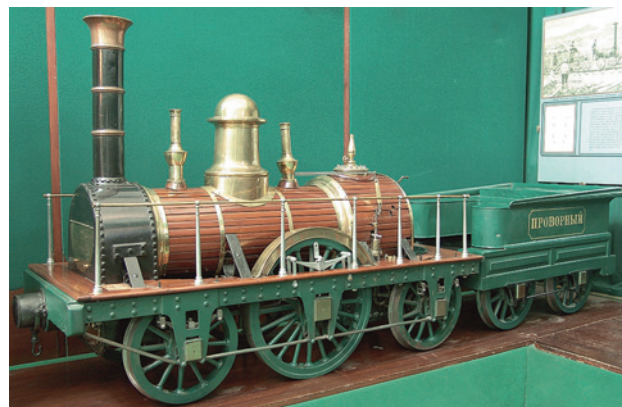
На основании Постановления Правительства СССР в 1987 г. музей преобразован в Центральный музей железнодорожного транспорта МПС СССР. В 2004 г. учредителем музея стала Российская Федерация. Полномочия учредителя осуществляет Федеральное агентство железнодорожного транспорта.

Сегодня ЦМЖТ РФ является единственным государственным музеем отрасли. В фондах музея хранится более 70 тысяч предметов, отражающих историю развития российских железных дорог за весь период их существования. Статус государственного музея позволяет на высоком уровне комплектовать, хранить и изучать музейные предметы, обновлять экспозиции, расширять работу по

профессиональной ориентации и привлечению молодежи в отрасль.

По фондовым материалам музея можно проследить все основные этапы развития железнодорожного транспорта России: от открытия в 1837 г. Царскосельской железной дороги — первой железной дороги России общего пользования до достижений современного железнодорожного транспорта. Все немногие сохранившиеся артефакты по истории Царскосельской железной дороги находятся в ЦМЖТ. Особое место занимает старейшая техническая модель паровоза в мире «Проворный», изготовленная в 1839 г.

Важнейшим этапом развития железнодорожного транспорта России стало строительство первой магистрали Санкт-Петербург – Москва, открытой 1 ноября 1851 г., на постройке которой сложилась и



Модель паровоза «Проворный». 1839 г.



Модель парома-ледокола «Байкал». 1896 г.

оформилась русская школа строителей железных дорог и мостов. Инженерный состав был сформирован из преподавателей и выпускников Института Корпуса инженеров путей сообщения.

Обширная музейная коллекция по истории первой магистрали включает более 500 предметов, в том числе, рассказывающих о П.П. Мельникове, первом министре путей сообщения, основоположнике школы инженеров путей сообщения. В их числе подлинные рукописи, составленные после научных командировок в страны Западной Европы: «Путешествие полковника Мельникова в Англию, Шотландию и Ирландию. Отчет. 1837 г.» и модели, привезенные ученым из США в 1840 г.: землевозный вагон, снегоочиститель и паровоз типа 2-1-0 с тендером завода Норриса. В собрание музея входят первые фотографии дороги, датированные 1873 г.

19 мая 1891 г. началось строительство Великого Сибирского пути — самой протяженной в мире железнодорожной магистрали — 7420 км от Челябинска до Владивостока. Будущий император Николай II заложил первый камень в здание вокзала во Владивостоке и отсыпал первый грунт в насыпь Уссурийской железной дороги. 5 октября 1916 г. строительство дороги завершено полностью по территории Российской империи. Сооружение Великого Сибирского пути явилось выдающимся событием не только в истории инженерной мысли, но и в истории цивилизации в целом. Уже в период строительства об этом грандиозном предприятии говорили многие отечественные и зарубежные деятели. Петр Тюменев — один из первых путешественников по Транссибу, журналист, пи-

сал: «По моему глубокому и незыблемому убеждению Сибирская железная дорога сама по себе — это несокрушимый памятник культуры XIX века. Это проявление русского национального величия. Это исполнение нравственного долга перед лицом грядущих поколений. Это одна из лучших страниц современной русской истории. Это вступление на порог XX столетия...».

В фондах музея хранятся 87 альбомов, включающих более 13 тысяч фотографий, посвященных истории строительства и эксплуатации всех участков Великого Сибирского пути, включая Китайско-Восточную железную дорогу. Эти бесценные документы оставили будущим поколениям строители Транссиба: каждая дорога подготовила альбом по истории строительства с пояснительной запиской, чертежами и фотоиллюстрациями. Собрание музея включает также экспонаты Всемирной выставки в Париже 1900 г., на которой Россия показала свои технические достижения за последние 100 лет и получила 1589 наград.

В настоящее время в музее хранятся более 100 предметов, которые экспонировались в Париже, часть из них представлена в постоянной экспозиции: модель парома-ледокола «Байкал», построенного в 1896 г. в Англии на заводе «Армстронг и Ко» по заказу Российской империи, макет «Способа строительства моста через реку Енисей на Великом Сибирском пути» 1899 г., срез 425-летней лиственницы «из тайги Средне-Сибирской железной дороги».

Коллекция музея, сформированная в конце XIX – начале XX в., — единственное в мире полное

собрание, отражающее историю Транссибирской магистрали. Практически нет ни одной масштабной выставки или печатного издания по истории Великого Сибирского пути, которое не включает изображения предметов ЦМЖТ.

Музей не только хранит, но и постоянно пополняет свое собрание, активно занимается научной, выставочной и просветительской деятельностью. Ежегодно организуются более 20 выставок, проводятся онлайн лекции-экскурсии в университетах путей сообщения всех регионов РФ, которые знакомят будущих инженеров с историческим наследием железнодорожного транспорта.

Самым значимым событием в современной истории ЦМЖТ стало создание нового экспозиционного комплекса — Музея мостов, торжественное открытие которого состоялось 26 октября 2019 г. Музей мостов расположен в центре Санкт-Петербурга в Мучном переулке, д. 2. В экспозиции размещено более 60 моделей искусственных сооружений (мостов) XVIII–XXI вв. Уникальное собрание моделей мостов — гордость музея. Ценность коллекции многогранна. Она имеет глубокое научное, историческое, учебно-техническое, мемориальное и культурное значение. Многие модели являются редкими образцами прикладного искусства XIX в. В пяти залах основной экспозиции раскрываются темы: «Отечественная школа мостостроения», «Шоссей-

ные мосты», «Железнодорожные мосты», «Мосты Санкт-Петербурга», «Мосты Западной Европы».

К 210-летию ЦМЖТ подготовлена и издана книга-альбом «Редкие музейные коллекции. Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации», включающая 12 научных статей: «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации — хранитель истории железных дорог России», «У истоков стальных магистралей. Царскосельская железная дорога», «С.-Петербургско-Московская железная дорога — первая магистраль России», «Архитектурные проекты Р.А. Желязевича Санкт-Петербургско-Московской железной дороги», «Транссибирская магистраль», «Московско-Виндавско-Рыбинская железная дорога», «МПС на Всемирной выставке в Париже 1900 г.», «Новые поступления ФГБУК ЦМЖТ России за 10 лет», «Коллекция почтовых открыток», «Институт инженеров путей сообщения», «Крымский мост», «История отечественного мостостроения в Музее мостов». В издание вошли изображения 650 музейных предметов.

Юбилейная выставка «Сокровища «Особой залы» включает как редкие технические музейные предметы — первый в мире действующий электромагнитный телеграфный аппарат, созданный русским ученым П.Л. Шиллингом 1832 г., так и произведения искусства XIX в.: акварельные рисунки



Директор ЦМЖТ России В.И. Мителенко открывает Музей мостов. 2019 г.



Выставка «Сокровища «Особой залы». 2023 г.

зданий железнодорожных училищ и серебряный адрес, выполненные к 50-летию юбилею службы министра путей сообщения К.Н. Посьета; серебряный чернильный прибор профессора Н.А. Белелюбского, изготовленный ювелирной фирмой П.А. Овчинникова; поздравительные адреса к 100-летию

юбилея Института инженеров путей сообщения, украшенные драгоценными металлами. Памятные адреса поступили от Императорского русского технического общества, Императорского русского географического общества, русских железоделательных заводов и других организаций. Многие



Поздравительный адрес К.Н. Посьету. 1886 г.



Портрет А.А. Бетанкура.
Художник П.С. Тюрин.
Холст, масло. 1859 г.



Выставка «Галерея руководителей ведомства путей сообщения за 225 лет». 2023 г

адресные папки, выполненные из кожи, бархата с рельефным декором, золотым тиснением в мастерских известных русских ювелиров И.П. Сазикова и И.П. Хлебникова, привлекают внимание своей роскошью и изяществом.

К праздничной дате приурочена масштабная выставка «Галерея руководителей ведомства путей сообщения за 225 лет», на которой демонстрируется единственная в России коллекция портретов всех руководителей ведомства путей сообщения.

В экспозиции представлено 56 живописных полотен, на которых изображены А.А. Бетанкур, П.П. Мельников, К.Н. Посьет, С.Ю. Витте, М.И. Хил-

ков и др. Многие произведения искусства созданы при жизни выдающихся деятелей известными художниками XIX в. Н.Л. Тютрюмовым, А.В. Маковским, П.С. Тюриным. В числе новых поступлений — портреты министров транспорта РФ И.Е. Левитина, М.Ю. Соколова, Е.И. Дитриха и В.Г. Савельева.

Более ста организаций приняли участие в торжественных мероприятиях и юбилейной научно-практической конференции, на которой с докладом «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации — главный хранитель исторического наследия железных дорог России» выступил директор музея В.И. Мителенко.

Об авторе

Людмила Михайловна Ласточкина — заместитель директора по научной работе; **Центральный музей железнодорожного транспорта (ЦМЖТ)**; 190068, г. Санкт-Петербург, Садовая ул., д. 50; cmrt1813@yandex.ru.

Bionotes

Lyudmila M. Lastochkina — Deputy Director for Research; **Central Museum of Railway Transport**; 50 Sadovaya st., St. Petersburg, 190068, Russian Federation; cmrt1813@yandex.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 12.09.2023; принята к публикации 28.11.2023.
The article was submitted 12.09.2023; accepted for publication 28.11.2023.